

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

บทที่ 4 นี้ มีเนื้อหาสำคัญแยกเป็นส่วน ๆ ดังนี้ ส่วนแรก คือลักษณะ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประชากรที่ศึกษา ส่วนที่สอง คือการทดสอบสมมติฐาน ส่วนที่ สาม คือการสังเกตอย่างไม่มีส่วนร่วม ส่วนที่สี่ คือการสัมภาษณ์เจาะลึก ผลการ วิเคราะห์ข้อมูลได้นำมาเสนอตามลำดับดังนี้

ก. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประชากรที่ศึกษา

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจร

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ กับพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจร และ ผลการวิเคราะห์ในการเลือกตัวแปรที่มีประสิทธิภาพใน การพยากรณ์พฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร

ข้อมูล ความคิดเห็นของตำรวจจราจร ในเรื่อง สาเหตุการเกิดปัญหา จราจร วิธีการแก้ไขปัญหาจราจร ปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่จราจร

ผลการทดสอบสมมติฐาน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ก. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประชากรที่ศึกษา

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 ปี	100	27.8
ระหว่าง 31-35 ปี	114	31.7
ระหว่าง 36-40 ปี	78	21.7
ระหว่าง 41-45 ปี	46	12.8
มากกว่า 45 ปี	22	6.1
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 2 พบว่า

อายุของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สวมมาก มีอายุอยู่ในช่วง 31-25 ปี ร้อยละ 31.7 รองลงมาคือ อายุต่ำกว่า 30 ปี ร้อยละ 27.8 ช่วงอายุ 36-40 ปี ร้อยละ 21.7 ช่วงอายุ 41-45 ปี ร้อยละ 12.8 อายุมากกว่า 45 ปี ร้อยละ 6.1

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามสถานภาพทางการสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	60	16.7
สมรส	278	77.2
หย่าร้าง	20	5.6
หม้าย	2	0.5
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 3 พบว่า

สถานภาพสมรสของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก สมรสแล้ว ร้อยละ 77.2 รองลงมาคือ โสด ร้อยละ 16.7 หย่าร้าง ร้อยละ 5.6 หม้าย ร้อยละ 0.5

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา จําแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มัธยมศึกษาตอนต้น	59	16.4
มัธยมศึกษาตอนปลาย	230	63.9
อนุปริญญา	29	8.0
ปริญญาตรี	42	11.7
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 4 พบว่า

ระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก อยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 63.9 รองลงมาคือ มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 16.4 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 11.7 ระดับอนุปริญญา ร้อยละ 8.0

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา จําแนกตามภูมิลำเนาเดิม

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	53	14.7

## ตารางที่ 5 (ต่อ)

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ภาคกลาง	172	47.8
ภาคเหนือ	44	12.2
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	82	22.8
ภาคใต้	9	2.5
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า

ภูมิลำเนาเดิมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก อยู่ในภาคกลาง ร้อยละ 47.8 รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 22.8 กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 14.7 ภาคเหนือร้อยละ 12.2 ภาคใต้ ร้อยละ 2.5

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามที่พักอาศัยในปัจจุบัน

ที่พักอาศัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บ้านส่วนตัว	80	22.2
บ้านญาติ	24	6.7
บ้านเช่า	135	37.5
บ้านพักของทางราชการ	121	33.6
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า

ที่พักอาศัยปัจจุบันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก พักบ้านเช่า ร้อย  
ละ 37.5 รองลงมาคือ บ้านพักของทางราชการ ร้อยละ 33.6 บ้านส่วนตัว ร้อยละ  
22.2 บ้านญาติ ร้อยละ 6.7

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามเงิน  
เดือน

เงินเดือน (บาท)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 7,000 บาท	148	41.1
ระหว่าง 7,001-10,000 บาท	157	43.6
มากกว่า 10,000 บาท	55	15.3
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า

เงินเดือนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก ได้รับเงินเดือน ระหว่าง  
7,001-10,000 บาท ร้อยละ 43.6 รองลงมา น้อยกว่า 7,000 บาท ร้อยละ 41.1 มาก  
กว่า 10,000 บาท ร้อยละ 15.3

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามเงินราย  
ได้พิเศษ (เงินรางวัลนำจับ) ประจำเดือน

เงินรางวัลนำจับ (บาท)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระหว่าง 1,00-1,500 บาท	254	70.6
ระหว่าง 1,501-2,000 บาท	65	18.0

## ตารางที่ 8 (ต่อ)

เงินรางวัลนำจับ (บาท)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากกว่า 2,000 บาท	41	11.4
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 8 พบว่า

เงินรางวัลนำจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก ได้รับระหว่าง 1,000-1,500 บาท ร้อยละ 70.6 รองลงมา ได้รับระหว่าง 1,501-2,000 บาท ร้อยละ 18.0 ได้รับมากกว่า 2,000 บาท ร้อยละ 11.4

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามรายได้ จากการประกอบอาชีพรองต่อเดือน

รายได้ (บาท)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	288	80.0
ต่ำกว่า 1,000 บาท	16	4.4
ระหว่าง 1,001-2,000 บาท	20	5.6
ระหว่าง 2,001-3,000 บาท	16	4.4
มากกว่า 3,000 บาท	20	5.6
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 9 พบว่า

รายได้จากการประกอบอาชีพรองของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก ไม่ได้ประกอบอาชีพรอง ร้อยละ 80.0 รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 1,001-2,000 ร้อยละ 5.6 มีรายได้มากกว่า 3,000 บาท ร้อยละ 5.6 มีรายได้ ต่ำกว่า 1,000 บาท ร้อยละ 4.4 มีรายได้ระหว่าง 2,001-3,000 บาท ร้อยละ 4.4

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามอาชีพของคู่สมรส

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
แม่บ้าน	142	39.5
รับราชการ	35	9.7
ธุรกิจส่วนตัว	44	12.2
ธุรกิจเอกชน	57	15.8
ไม่มีคู่สมรส	82	22.8
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า

อาชีพของคู่สมรสของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก เป็นแม่บ้าน ร้อยละ 39.4 รองลงมา ธุรกิจเอกชน ร้อยละ 15.8 ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 12.2 รับราชการ ร้อยละ 9.7 (ไม่มีคู่สมรส ร้อยละ 22.8)

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามรายได้ประจำเดือนของคู่สมรส

รายได้ (บาท)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	110	30.6
ต่ำกว่า 5,000	50	13.8
ระหว่าง 5,001-10,000	92	25.6
ระหว่าง 10,001-15,000	18	5.0

## ตารางที่ 11 (ต่อ)

รายได้ (บาท)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากกว่า 15,000	8	2.2
ไม่มีคู่สมรส	82	22.8
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า

รายได้ประจำเดือนของคู่สมรสของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก ไม่มีรายได้ ร้อยละ 30.6 รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 25.6 มีรายได้ระหว่าง ต่ำกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 13.9 มีรายได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท ร้อยละ 5.0 มีรายได้มากกว่า 15,000 บาท ร้อยละ 2.2 (ไม่มีคู่สมรส ร้อยละ 22.8)

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามความพอเพียงของรายได้กับรายจ่าย

ความพอเพียง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พอใช้	231	64.2
ไม่พอใช้	109	30.3
มีเหลือเก็บบ้าง	20	5.5
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 12 พบว่า

ความพอเพียงของรายได้กับรายจ่ายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก



พอใช้ ร้อยละ 64.2 รองลงมา ไม่พอใช้ ร้อยละ 30.3 มีเหลือเก็บบ้าง ร้อยละ 5.5

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามบุตร

จำนวนบุตร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	97	26.9
มี 1-2 คน	219	60.8
มี 3-4 คน	37	10.4
มีมากกว่า 4 คน	7	1.9
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 13 พบว่า

จำนวนบุตรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก มีบุตรจำนวน 1-2 คน ร้อยละ 60.8 รองลงมาไม่มีบุตร ร้อยละ 26.9 มีบุตรจำนวน 3-4 คน ร้อยละ 10.4 มีบุตรมากกว่า 4 คน ร้อยละ 1.9

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู

จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู	จำนวน (คน)	ร้อยละ
จำนวน 1-2 คน	128	35.6
จำนวน 3-4 คน	165	45.8
มากกว่า 4 คน	67	18.6
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 14 พบว่า

จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก เลี้ยงดูบุคคล  
จำนวน 3-4 คน ร้อยละ 45.8 เลี้ยงดูบุคคล 1-2 คน ร้อยละ 35.6 เลี้ยงดูบุคคลมาก  
กว่า 4 คน ร้อยละ 18.6

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามชั้นยศ

ลำดับชั้นยศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สิบตำรวจตรี	69	19.2
สิบตำรวจโท	51	14.2
สิบตำรวจเอก	102	28.3
จ่าสิบตำรวจ	74	20.6
นายดาบตำรวจ	64	17.7
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 15 พบว่า

ชั้นยศของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก มีชั้นยศสิบตำรวจเอก ร้อยละ  
28.3 รองลงมา มีชั้นยศจ่าสิบตำรวจ ร้อยละ 20.6 มีชั้นยศสิบตำรวจตรี ร้อยละ 19.2  
มีชั้นยศนายดาบตำรวจ ร้อยละ 17.8 ชั้นยศสิบตำรวจโท ร้อยละ 14.2

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามอายุ  
ราชการ

อายุราชการ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	60	16.7

## ตารางที่ 16 (ต่อ)

อายุราชการ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระหว่าง 5-10 ปี	103	28.6
ระหว่าง 11-15 ปี	77	21.4
ระหว่าง 16-20 ปี	62	17.2
มากกว่า 20 ปี	58	16.1
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 16 พบว่า

อายุราชการของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก มีอายุราชการ ระหว่าง 5-10 ปี ร้อยละ 28.6 รองลงมามีอายุราชการระหว่าง 11-15 ปี ร้อยละ 21.4 มีอายุราชการระหว่าง 16-20 ปี ร้อยละ 17.2 มีอายุราชการน้อยกว่า 5 ปี ร้อยละ 16.7 มีอายุราชการมากกว่า 20 ปี

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา จำแนกตามระยะเวลาปฏิบัติงานจรรยา

ระยะเวลาปฏิบัติงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	180	50.0
ระหว่าง 5-10 ปี	110	30.6
ระหว่าง 11-15 ปี	37	10.3
ระหว่าง 16-20 ปี	19	5.2
มากกว่า 20 ปี	14	3.9
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 17 พบว่า

ระยะเวลาปฏิบัติงานจรรยาของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก น้อยกว่า 5 ปี ร้อยละ 50.0 รองลงมา ระหว่าง 5-10 ปี ร้อยละ 30.6 ระหว่าง 11-15 ปี ร้อยละ 20.3 ระหว่าง 16-20 ปี ร้อยละ 5.3 มากกว่า 20 ปี ร้อยละ 3.9

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา จำแนกตามความถี่การฝึกอบรมด้านการจรรยา

การฝึกอบรมจรรยา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	77	21.4
จำนวน 1-2 ครั้ง	193	53.6
จำนวน 3-4 ครั้ง	47	13.1
มากกว่า 4 ครั้ง	43	11.9
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 18 พบว่า

ความถี่การฝึกอบรมด้านการจรรยาของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนมาก ฝึกอบรม 1-2 ครั้ง ร้อยละ 53.6 รองลงมา ไม่เคยฝึกอบรม ร้อยละ 21.4 ฝึกอบรม 3-4 ครั้ง ร้อยละ 13.1 ฝึกอบรมมากกว่า 4 ครั้ง ร้อยละ 11.9

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา จำแนกตามอุปกรณ์ส่วนตัวที่นำมาใช้ในการปฏิบัติงานจรรยาของประชากร (จำนวน 360 คน แต่ละคนนำมาใช้ได้หลายอย่าง)

## ตารางที่ 19 (ต่อ)

อุปกรณ์ที่นำมาใช้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถจักรยายนต์	122	33.9
น้ำมันเชื้อเพลิง	117	32.5
อาวุธปืน	294	81.7
กุญแจมือ	262	72.8
ไฟฉาย	239	66.4
วิทยุสื่อสาร	230	63.9
เสื้อสะท้อนแสง	113	31.4
เสื้อกันฝน, รองเท้าบูท	111	30.8
สีสเปรยฉีดพื้นถนน	249	69.2
นกหวีด	284	78.9
ผ้าปิดจมูกป้องกันฝุ่น	201	55.8
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 19 พบว่า

อุปกรณ์ส่วนตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่นำมาใช้ในการปฏิบัติงาน  
จราจร ส่วนมาก อาวุธปืน ร้อยละ 81.7 รองลงมา นกหวีด ร้อยละ 78.9 กุญแจมือ  
ร้อยละ 72.8 สีสเปรยฉีดพื้นถนน ร้อยละ 69.2 ไฟฉาย ร้อยละ 66.4 วิทยุสื่อสาร  
ร้อยละ 63.9 ผ้าปิดจมูกป้องกันฝุ่น ร้อยละ 55.8 รถจักรยายนต์ ร้อยละ 33.9  
น้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 32.5 เสื้อสะท้อนแสง ร้อยละ 31.4 เสื้อกันฝน, รองเท้าบูท  
ร้อยละ 30.8

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา

ความเข้มงวด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มาก	145	40.3
ปานกลาง	208	57.8
น้อย	7	1.9
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 20 พบว่า

ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ส่วนมาก มีความเข้มงวดปานกลาง ร้อยละ 57.8 รองลงมา มีความเข้มงวด มาก ร้อยละ 40.3 มีความเข้มงวดน้อย ร้อยละ 1.9

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามพฤติกรรม เรื่อง ให้สัญญาณมือ ให้ผู้ขับขี่เห็นในลักษณะที่เด่นชัดและชัดเจน

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	234	65.0
ปานกลาง	111	30.8
มาก	15	4.2
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 21 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เรื่อง ให้สัญญาณมือให้ผู้ขับขี่เห็นในลักษณะที่เด่นชัดและชัดเจน ส่วนมากอยู่ในระดับ น้อย ร้อยละ 65.0 รองลงมา อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 30.8 และอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 4.2

คะแนนเฉลี่ย 2.608 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.568

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามพฤติกรรม เรื่อง การแต่งกายที่ผู้ขับขี่เห็นได้ดีและชัดเจน เช่น สวมเสื้อสะท้อนแสง

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	187	51.9
ปานกลาง	139	38.6
มาก	34	9.5
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 22 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เรื่อง การแต่งกายที่ผู้ขับขี่เห็นได้ดีและชัดเจน เช่น สวมเสื้อสะท้อนแสง ส่วนมาก อยู่ในระดับ น้อย ร้อยละ 51.9 รองลงมา อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 38.6 และอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 9.5

คะแนนเฉลี่ย 2.425 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.659

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามพฤติกรรม เรื่อง ให้สัญญาณนกหวีดให้ดังและยาวกว่าปกติ

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	77	21.4
ปานกลาง	208	57.8
มาก	75	20.8
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 23 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เรื่อง ให้สัญญาณนกหวีดให้ดังและยาวกว่าปกติ ส่วนมาก อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 57.8 รองลงมา อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 21.4 และอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 20.8

คะแนนเฉลี่ย 2.006 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.651



ตารางที่ 24 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตาม  
พฤติกรรม เรื่อง เร่งระบายรถจุดที่ติดขัดจนกว่าการจราจรคลี่คลายเป็นปกติ

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	199	55.3
ปานกลาง	140	38.9
มาก	21	5.8
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 24 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการฝ่าฝืน  
กฎจราจร เรื่อง เร่งระบายรถจุดที่ติดขัดจนกว่าการจราจรคลี่คลายเป็นปกติ ส่วน  
มาก อยู่ในระดับ น้อย ร้อยละ 55.3 รองลงมา อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 38.9  
และอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 5.8

คะแนนเฉลี่ย 2.494 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.606

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตาม  
พฤติกรรม เรื่อง เมื่อต้องการห้ามรถทางด้านหน้า ท่านจะยกแขนขวาท่อนล่างตั้ง  
ฉากกับแขนท่อนบน และให้ขนานกับพื้น ตั้งฝ่ามือขึ้นโดยฝ่ามือหันไปข้างหน้า นิ้ว  
มือทั้งห้าเรียงชิดติดกัน

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	143	39.7
ปานกลาง	159	44.2
มาก	58	16.1
รวม	360	100.0

ต้นฉบับไม่มีหน้า 112-113



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามพฤติกรรม เรื่อง เมื่อต้องการปล่อยรถทางด้านหลัง ท่านจะสลับหน้าไปทางด้านหลังทางซ้ายเพื่อมองรถทางด้านหลัง ลดมือและแขนซ้ายลงทำมุมประมาณ 45 องศา กับลำตัว เปิดมือไปทางด้านพอประมาณแล้วโบกมือไปข้างหน้า 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็นเก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพักพร้อมสลับหน้ากลับ

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	90	25.0
ปานกลาง	172	47.8
มาก	98	27.2
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 28 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ในเรื่อง การปล่อยรถทางด้านหลัง ท่านจะสลับหน้าไปทางด้านหลังทางซ้ายเพื่อมองรถทางด้านหลัง ลดมือและแขนซ้ายลงทำมุมประมาณ 45 องศา กับลำตัว เปิดมือไปทางด้านพอประมาณแล้วโบกมือไปข้างหน้า 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็นเก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพักพร้อมสลับหน้ากลับ ส่วนมาก อยู่ในระดับ ปานกลาง ร้อยละ 47.8 รองลงมา อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 27.2 และอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 25.0

คะแนนเฉลี่ย 1.978 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.723

ตารางที่ 29 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามพฤติกรรม เรื่อง ในการปฏิบัติหน้าที่ มีผู้ใช้รถ และผู้ใช้ถนนบางคนแสดงกิริยาทำทางหรือคำพูดในลักษณะที่ไม่ค่อยพอใจ

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	93	25.8
ปานกลาง	161	44.7
มาก	106	29.5
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 29 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เรื่อง การปฏิบัติหน้าที่ มีผู้ใช้รถ และผู้ใช้ถนนบางคนแสดงกิริยาทำทางหรือคำพูดในลักษณะที่ไม่ค่อยพอใจ ส่วนมาก อยู่ในระดับ ปานกลาง ร้อยละ 44.7 รองลงมา อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 29.5 และอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 25.8

คะแนนเฉลี่ย 2.036 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.744

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 30 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามพฤติกรรมเรื่อง เมื่อท่านพบผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่น หยุดรถล้ำเข้าไปในเขตทางข้าม ท่านจะไปว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่แล้วปล่อยให้รถผ่านไป

ระดับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	103	28.6
ปานกลาง	209	58.1
มาก	48	13.3
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 30 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เรื่อง พบผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่น หยุดรถล้ำเข้าไปในเขตทางข้าม ท่านจะไปว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่แล้วปล่อยให้รถผ่านไป ส่วนมาก อยู่ในระดับ ปานกลาง ร้อยละ 58.1 รองลงมา อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 28.6 และอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 13.3

คะแนนเฉลี่ย 1.847 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.630

ตารางที่ 31 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามคะแนนรวมของพฤติกรรมทั้งหมด

คะแนนรวมพฤติกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
13	1	0.3
14	6	1.7
15	12	3.3

ตารางที่ 31 (ต่อ)

คะแนนรวมพฤติกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
16	11	3.1
17	15	4.2
18	23	6.4
19	31	8.6
20	32	8.9
21	34	9.4
22	46	12.8
23	30	8.3
24	45	12.5
25	17	4.7
26	26	7.2
27	16	4.4
28	12	3.3
29	2	0.6
30	1	0.3
รวม	360	100.0

จากตารางที่ 31 พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร มีคะแนนพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนมากมีคะแนน 22 ร้อยละ 12.8 รองลงมา คะแนน 24 ร้อยละ 12.5 คะแนน 21 ร้อยละ 9.4 คะแนน 20 ร้อยละ 8.9 คะแนน 19 ร้อยละ 8.6 คะแนน 23 ร้อยละ 8.3 คะแนน 26 ร้อยละ 7.2 คะแนน 18 ร้อยละ 6.4 คะแนน

25 ร้อยละ 4.7 คะแนน 27 ร้อยละ 4.4 คะแนน 17 ร้อยละ 4.2 คะแนน 15 ร้อยละ 3.3 คะแนน 28 ร้อยละ 3.3 คะแนน 16 ร้อยละ 3.1 คะแนน 14 ร้อยละ 1.7 คะแนน 29 ร้อยละ 0.6 คะแนน 13 ร้อยละ 0.3 คะแนน 30 ร้อยละ 0.3

ตารางที่ 32 แสดง ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรม ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เกี่ยวกับ พฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรโดยรวม

พฤติกรรม	$\bar{X}$	S. D.	ระดับพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจร
1.ให้ สัญญาณมือให้ผู้ขับขี่เห็นลักษณะที่เด่นและชัดเจน	2.61	0.57	น้อย
2.แต่งกายที่ผู้ขับขี่เห็นได้ดีและชัดเจน เช่น สวมเสื้อสะท้อนแสง	2.43	0.66	ปานกลาง
3.ใช้สัญญาณเสียงนกหวีดให้ดังและยาวกว่าปกติ	2.01	0.65	ปานกลาง
4.เร่งระบายนกจุดที่ติดขัดจนกว่าการจราจรคลี่คลายเป็นปกติ	2.49	0.61	ปานกลาง
5. เมื่อต้องการห้ามรถทางด้านหน้า ท่านจะยกแขนขวา ท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และให้ขนานกับพื้น ตั้งฝ่ามือขึ้นโดยฝ่ามือหันไปข้างหน้า นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน	2.24	0.71	ปานกลาง

## ตารางที่ 32 (ต่อ)

พฤติกรรม	$\bar{X}$	S. D.	ระดับพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจร
6.เมื่อต้องการห้ามรถทางด้านหลัง ท่านจะสลัดหน้าไปทางด้านหลังทางซ้ายเพื่อมองรถข้างหลัง ยกแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่หรือขนานกับพื้นหันฝ่ามือไปทางด้านหน้านิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกันสลัดหน้ากลับ	2.05	0.75	ปานกลาง
7.เมื่อต้องการปล่อยรถทางด้านหน้า ท่านจะหันแขนไปทางข้างหน้าประมาณ 90 องศา ฝ่ามือหันเข้าหาตัว สลัดมือและแขนช่วงล่างไปข้างหน้าให้ขนานกับพื้น ฝ่ามือหงายขึ้น โบกมือและแขนช่วงล่างไปด้านหลัง 3 ครั้งหรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น เก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพัก	1.99	0.72	ปานกลาง



## ตารางที่ 32 (ต่อ)

พฤติกรรม	$\bar{X}$	S. D.	ระดับพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจร
8. เมื่อต้องการปล่อยรถทางด้านหลัง ท่านจะสลัดหน้าไปทางด้านหลังทางซ้ายเพื่อมองรถทางด้านหลัง ลดมือและแขนซ้ายลงท่ามุมประมาณ 45 องศากับลำตัว เปิดมือไปทางด้านหลังพอประมาณแล้ว โบกมือไปข้างหน้า 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น เก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพักพร้อมสลัดหน้ากลับ	1.98	0.72	ปานกลาง
9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของท่าน มีผู้ใช้รถ และผู้ใช้ถนนบางคนแสดงกิริยาท่าทางหรือคำพูดในลักษณะที่ไม่ค่อยพอใจ	2.04	0.74	ปานกลาง

## ตารางที่ 32 (ต่อ)

พฤติกรรม	$\bar{X}$	S. D.	ระดับพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจร
10.เมื่อท่านพบผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีความผิดเล็กน้อย ๆ เช่น หยุดรถล้ำเข้าไปในเขตทางข้ามท่านจะเข้าไปว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่แล้วปล่อยให้รถผ่านไป	1.85	0.63	น้อย
รวม	2.17	0.35	ปานกลาง

จากตารางที่ 32 พบว่า

ในภาพรวมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับ ปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.17) เมื่อพิจารณาในแต่ละพฤติกรรมพบว่าพฤติกรรมที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยที่สุด คือ ให้สัญญาณมือให้ผู้ขับขี่เห็นลักษณะที่เด่นและชัดเจน (ค่าเฉลี่ย 2.61) รองลงมา คือ เร่งระบายรถจุดที่ติดชัดเจนกว่าการจราจรคลี่คลายเป็นปกติ (ค่าเฉลี่ย 2.45) ส่วนพฤติกรรมเกี่ยวกับ เมื่อพบผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีความผิดเล็กน้อย ๆ เช่น หยุดรถล้ำเข้าไปในเขตทางข้ามท่านจะเข้าไปว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่แล้วปล่อยให้รถผ่านไป มีการฝ่าฝืนมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 1.85)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ กับพฤติกรรมกรรมการผ่านกฎจราจร และ ผลการวิเคราะห์ในการเลือกตัวแปรที่มีประสิทธิภาพในการพยากรณ์พฤติกรรมกรรมการผ่านกฎจราจร

พิจารณาได้จาก ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม ในการพยากรณ์พฤติกรรมกรรมการผ่านกฎจราจร โดยใช้ลำดับขั้นของการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ( Multiple Regression Analysis ) ชุดของตัวแปรอิสระ

ตารางที่ 33 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระกับพฤติกรรมกรรมการผ่านกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ตัวแปร	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	X <sub>4</sub>	X <sub>5</sub>	X <sub>6</sub>	X <sub>7</sub>	X <sub>8</sub>	Y
X <sub>1</sub>	-	0.29*	0.57*	0.14	0.37*	0.34*	0.24*	0.12	-0.04
X <sub>2</sub>		-	0.21*	0.09	0.38*	0.21*	0.12	0.23*	0.13*
X <sub>3</sub>			-	0.16*	0.26*	0.44*	0.21*	0.07	0.00
X <sub>4</sub>				-	0.06	0.19*	0.13*	0.06	0.17*
X <sub>5</sub>					-	0.23*	0.17*	0.09	0.12*
X <sub>6</sub>						-	0.31*	0.16*	-0.75*
X <sub>7</sub>							-	0.12	-0.12*
X <sub>8</sub>								-	0.08
Y									-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 33 พบว่า

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ภายในตัวแปรอิสระ ( $X_1$ ) - ( $X_8$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.06-0.57 โดยที่ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีดังนี้

อายุ ( $X_1$ ) มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับ สถานภาพสมรส ( $X_2$ ) เงิน เดือน ( $X_3$ ) จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ( $X_5$ ) ความถี่การฝึกอบรมจรรยา ( $X_7$ )

สถานภาพสมรส ( $X_2$ ) มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับ เงิน เดือน ( $X_3$ ) จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ( $X_5$ ) เวลาปฏิบัติงานจรรยา ( $X_6$ ) ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา ( $X_8$ ) พฤติกรรมรวมการฝ่าฝืนกฎจรรยา ( $y$ )

เงิน เดือน ( $X_3$ ) มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับ ความพอเพียงของรายได้ ( $X_4$ ) จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ( $X_5$ ) เวลาปฏิบัติงานจรรยา ( $X_6$ ) ความถี่การฝึกอบรมจรรยา ( $X_7$ )

ความพอเพียงของรายได้ ( $X_4$ ) มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับ เวลาปฏิบัติงานจรรยา ( $X_6$ ) ความถี่การฝึกอบรมจรรยา ( $X_7$ ) พฤติกรรมรวมการฝ่าฝืนกฎจรรยา ( $y$ )

จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ( $X_5$ ) มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับ เวลาปฏิบัติงานจรรยา ( $X_6$ ) ความถี่การฝึกอบรมจรรยา ( $X_7$ ) พฤติกรรมรวมการฝ่าฝืนกฎจรรยา ( $y$ )

เวลาปฏิบัติงานจรรยา ( $X_6$ ) มีความสัมพันธ์กันทางบวกกับ ความถี่การฝึกอบรมจรรยา ( $X_7$ ) ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา ( $X_8$ ) มีความสัมพันธ์กันทางลบกับพฤติกรรมรวมการฝ่าฝืนกฎจรรยา ( $y$ )

ความถี่การฝึกอบรมจรรยา ( $X_7$ ) มีความสัมพันธ์กันทางลบกับ พฤติกรรมรวมการฝ่าฝืนกฎจรรยา ( $y$ )

ตารางที่ 34 แสดงค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ( $B$ ,  $\beta$ ) ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ (S.E. b) ค่า F ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ( $R$ ) ค่าอำนาจในการพยากรณ์ ( $R^2$ ) ค่าความคลาดเคลื่อนในการพยากรณ์ (S.E.est) และค่าคงที่ของสมการพยากรณ์ ( $a$ )

ตัวแปรอิสระ	B	$\beta$	S.E. b	T
อายุ ( $X_1$ )	-0.0008	-0.109	0.0005	-1.733
สถานภาพสมรส ( $X_2$ )	0.0147	0.142	0.0064	2.287*
เงิน เดือน ( $X_3$ )	0.0100	0.020	0.0261	0.383
ความพอเพียงของรายได้ ( $X_4$ )	0.1182	0.151	0.0418	2.826*
จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ( $X_5$ )	0.0850	0.109	0.0471	1.809
เวลาปฏิบัติงานจรรยาจร ( $X_6$ )	-0.0004	-0.061	0.0004	-1.042
ความถี่การฝึกอบรมจรรยาจร ( $X_7$ )	0.0086	-0.096	0.0048	-1.785
ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา ( $X_8$ )	0.0736	0.093	0.0423	1.718

$$R = 0.2933$$

$$R^2 = 0.08602$$

$$S.E.est = 3.3775$$

$$a = 20.4521$$

$$F^* = 3.6601$$

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 34 พบว่า

ผลการวิเคราะห์ตัวแปรอิสระ ( $X_2$ ) และ ( $X_4$ ) ส่งผลต่อตัวแปรตาม พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของตัวแปรอิสระมีค่าเท่ากับ 0.2933 ค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ เท่ากับ 3.3775 และตัวแปรอิสระที่มีอำนาจในการ

พยากรณ์ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมทั้งหมดได้ร้อยละ 8.60

สมการพยากรณ์พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมทุกพฤติกรรม โดยใช้ตัวแปรอิสระทุกตัวพยากรณ์รวมกันทุกด้าน จะได้สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ (Score Weigh) และคะแนนมาตรฐาน (Beta Weigh) ตามลำดับดังนี้

$$Y = 20.452 - 0.0008 X_1 + 0.0147X_2 + 0.0100X_3 + 0.1182X_4 + 0.0850X_5 - 0.0004X_6 + 0.0086X_7 + 0.0736X_8 + 0.0157X_9$$

$$Z = - 0.109X_1 + 0.142X_2 + 0.020X_3 + 0.150X_4 + 0.109X_5 - 0.061X_6 - 0.095X_7 + 0.093X_8 + 0.021X_9$$

ตารางที่ 35 แสดงลำดับขั้นตอนของการวิเคราะห์การถดถอยแบบขั้นตอน ( Stepwise Multiple Regression Analysis ) ชุดของตัวแปรอิสระที่ดีที่สุดที่รวมกัน พยากรณ์พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ( R ) ค่าอำนาจในการพยากรณ์ ( R<sup>2</sup> ) ค่าอำนาจในการพยากรณ์ที่เพิ่มขึ้น ( R change ) ค่าสถิติของการแจกแจงแบบเอฟ ( F )

ชุดตัวแปรอิสระ	R	R <sup>2</sup>	R change	F
( X <sub>4</sub> )	0.1662	0.0276	-	-
( X <sub>4</sub> ) ( X <sub>2</sub> )	0.2062	0.0428	0.0152	-
( X <sub>4</sub> ) ( X <sub>2</sub> ) ( X <sub>7</sub> )	0.2394	0.0575	0.0147	7.2501*

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 35 ปรากฏว่า ค่าอำนาจในการพยากรณ์ ( $R^2$ ) เมื่อใช้ ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่าย ( $X_4$ ) เป็นตัวแปรอิสระที่มีค่าเท่ากับ 0.0276 เมื่อเพิ่มตัวแปรอิสระ สถานภาพทางการสมรส ( $X_2$ ) เข้าไป ค่าอำนาจในการพยากรณ์เท่ากับ 0.0428 ทำให้ค่าอำนาจในการพยากรณ์เปลี่ยนไป 0.0152 ซึ่งทดสอบแล้ว พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อเพิ่มตัวแปรอิสระ ความถี่ในการอบรมจรรยาจร ( $X_7$ ) เข้าไป ค่าอำนาจในการพยากรณ์เท่ากับ 0.0575 ค่าอำนาจในการพยากรณ์เปลี่ยนไป 0.0152 ซึ่งทดสอบแล้วมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สำหรับตัวแปรอิสระอื่น เช่น อายุ ( $X_1$ ) เงินเดือน ( $X_3$ ) จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ( $X_5$ ) ระยะปฏิบัติงานจรรยาจร ( $X_6$ ) ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา ( $X_8$ ) ทดสอบแล้วปรากฏว่า ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้น ตัวแปรอิสระที่ดีที่สุดที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 คือ กลุ่มตัวแปร ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่าย ( $X_4$ ) สถานภาพทางการสมรส ( $X_2$ ) ความถี่ในการอบรมจรรยาจร ( $X_7$ )

จากผลการวิเคราะห์ ข้อมูลนี้สรุปได้ว่า ตัวแปรอิสระที่ดีที่สุด ที่สามารถพยากรณ์พฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเรียงตามลำดับ กลุ่มตัวแปร ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่าย ( $X_4$ ) สถานภาพทางการสมรส ( $X_2$ ) และ ความถี่ในการอบรมจรรยาจร ( $X_7$ )

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 36 แสดงค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ( $B$ ,  $\beta$ ) ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ ( $S.E. b$ ) ค่า  $F$  ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ( $R$ ) ค่าอำนาจในการพยากรณ์ ( $R^2$ ) ค่าความคลาดเคลื่อนในการพยากรณ์ ( $S.E.est$ ) และค่าคงที่ของสมการพยากรณ์ ( $a$ )

ตัวแปรอิสระ	B	$\beta$	S.E. b	T
สถานภาพสมรส ( $X_2$ )	0.0142	0.1372	0.0054	0.0085
ความพอเพียงของรายได้ ( $X_4$ )	0.1195	0.1516	0.0407	0.0035
ความถี่การฝึกอบรมจรรยา ( $X_7$ )	-0.0110	-0.1223	0.0047	0.0189

$$R = 0.2396$$

$$R^2 = 0.0575$$

$$S.E.est = 3.4004$$

$$a = 20.8411$$

$$F = 7.2501$$

จากตารางที่ 36 พบว่า

ผลการวิเคราะห์ตัวแปรอิสระ ( $X_2$ ) ( $X_4$ ) และ ( $X_7$ ) ส่งผลต่อตัวแปรตาม พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของตัวแปรอิสระมีค่าเท่ากับ 0.2396 ค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์เท่ากับ 3.4007 และตัวแปรอิสระที่มีอำนาจในการพยากรณ์ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมทั้งหมดได้ร้อยละ 5.75

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



สมการพยากรณ์พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ  
รวมทุกพฤติกรรม โดยใช้ตัวแปรอิสระทุกตัวพยากรณ์รวมกันทุกด้าน จะได้สมการ  
พยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ (Score Weigh) และคะแนนมาตรฐาน (Beta Weigh )  
ตามลำดับดังนี้

$$Y = 0.0142X_2 + 0.1195X_4 - 0.0110X_7$$

$$Z = 0.1372X_2 + 0.1516 X_4 - 0.1223 X_7$$



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามตัวแปรอิสระ

การวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตามตัวแปรอิสระ ซึ่งมีมากกว่า 2 กลุ่ม จึงใช้การวิเคราะห์แบบ One-Way Anova ปรากฏผลดังต่อไปนี้

ตารางที่ 37 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่มีอายุ ต่างกัน (5 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4	146.49	36.62	3.08	0.01
ภายในกลุ่ม	355	4222.13	11.89		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 37 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.01 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมแตกต่างกัน" อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่าต้องมีช่วงอายุของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างน้อย 1 คู่ แตกต่างกัน จึงทำการทดลองภายหลังว่าคู่ไหนแตกต่างกันโดยใช้วิธีของเซฟเฟ่ ดังตาราง

ตารางที่ 38 แสดงผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ของอายุ

ช่วงอายุ (ปี)	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 30	31-35	36-40	41-45	มากกว่า 45
น้อยกว่า 30	21.38	-	1.08*	0.21	0.90	0.39
31-35	22.46		-	0.87	1.98*	0.69
36-40	21.59			-	1.11	0.18
41-45	20.48				-	1.29
มากกว่า 45	21.77					-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 38 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในช่วงอายุ 31-35 ปี จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในช่วงอายุ น้อยกว่า 30 ปี และ ช่วงอายุ 41-45 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอก นั้นไม่แตกต่าง

ตารางที่ 39 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่มีสถานภาพสมรส ต่างกัน (4 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3	93.95	31.32	2.61	0.04
ภายในกลุ่ม	356	4274.68	12.01		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 39 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.04 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H1) ที่ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่าต้องมีสถานภาพสมรส ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร อย่างน้อย 1 คู่ แตกต่างกัน จึงทำการทดลองภายหลังว่าคูไหนแตกต่างกันโดยใช้วิธีของเซฟเฟ่ ดังตาราง

ตารางที่ 40 แสดงผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ของสถานภาพ

สถานภาพ	ค่าเฉลี่ย	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย
โสด	22.77	-	1.32*	1.42	0.73
สมรส	21.45		-	0.10	2.05
หย่าร้าง	21.35			-	2.15
หม้าย	23.50				-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 40 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสภาพโสดจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่าง จากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีสภาพสมรส อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกนั้นไม่แตกต่าง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 41 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่มีเงินเดือน ต่างกัน (3 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2	72.52	36.26	3.01	0.04
ภายในกลุ่ม	357	4296.09	12.03		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 41 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.04 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H1) ที่ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนแตกต่างกันจะมีพฤติกรรมแตกต่างกัน" อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่าต้องมีเงินเดือน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างน้อย 1 คู่ แตกต่างกัน จึงทำการทดลองภายหลังว่าคู่ไหนแตกต่างกันโดยใช้วิธีของเชฟเฟ่ ดังตาราง

ตารางที่ 42 แสดงผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ของเงินเดือน

เงินเดือน(บาท)	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 7,000	7,001-10,000	มากกว่า 10,000
น้อยกว่า 7,000	21.54	-	0.57	0.72
7,001-10,000	22.11		-	1.29*
มากกว่า 10,000	20.82			-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 42 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนระหว่าง 7,001-10,000 บาท จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมากกว่า 10,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกนั้นไม่แตกต่าง

ตารางที่ 43 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่มีความพอเพียงของรายได้กับรายจ่าย ต่างกัน (3 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2	126.79	63.39	5.33	0.01
ภายในกลุ่ม	357	4241.84	11.88		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 43 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.01 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความพอเพียงของรายได้กับรายจ่ายแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมแตกต่างกัน " อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่าต้องมีความเพียงพอของรายได้กับรายจ่าย ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างน้อย 1 คู่ แตกต่างกัน จึงทำการทดลองภายหลังว่าคู่ไหนแตกต่างกันโดยใช้วิธีของเชฟเฟ้ ดังตาราง

ตารางที่ 44 แสดงผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ของความพึงพอใจ  
รายได้

ความพึงพอใจ	ค่าเฉลี่ย	พอใจ	ไม่พอใจ	มีเหลือเก็บบ้าง
พอใจ	22.10	-	1.09*	1.75*
ไม่พอใจ	21.01		-	0.66
มีเหลือเก็บบ้าง	20.35			-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 44 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความพึงพอใจของ  
รายได้กับรายจ่ายพอใจ จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างจากเจ้าหน้าที่  
ตำรวจจราจรที่มีความพึงพอใจของรายได้กับรายจ่าย ไม่พอใจ และมีเหลือเก็บบ้าง  
บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกนั้นไม่แตกต่าง

ตารางที่ 45 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบ  
ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่  
มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ต่างกัน (3 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2	122.58	61.28	5.15	0.01
ภายในกลุ่ม	357	4246.05	11.89		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 45 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน  
(Significance) มีค่า 0.01 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้  
คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจ

จรรยาที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูแตกต่างกันจะมี พฤติกรรมแตกต่างกัน "อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่าต้องมีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรอย่างน้อย 1 คู่ แตกต่างกัน จึงทำการทดลองภายหลังว่าคูไหนแตกต่างกันโดยใช้วิธีของเซฟเฟ่ ดังตาราง

ตารางที่ 46 แสดงผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ของจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู

จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู	ค่าเฉลี่ย	1-2 คน	3-4 คน	มากกว่า 4 คน
1-2 คน	21.22	-	0.50	0.72*
3-4 คน	21.72		-	0.67*
มากกว่า 4 คน	20.55			-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 46 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู มากกว่า 4 คน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู 1-2 คน และ 3-4 คน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกนั้นไม่แตกต่าง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 47 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานจราจร ต่างกัน (5 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4	40.64	10.16	0.83	0.50
ภายในกลุ่ม	355	4327.99	12.19		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 47 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.50 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานจราจรแตกต่างกันมีพฤติกรรม ไม่แตกต่างกัน "

ตารางที่ 48 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่มีความถี่การฝึกอบรมจราจร ต่างกัน (4 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3	139.40	46.47	3.91	0.01
ภายในกลุ่ม	356	4229.21	11.88		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 48 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.01 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการอบรมจราจรแตกต่างกันจะมี พฤติกรรม แตกต่างกัน ” อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 แสดงว่าต้องมีความถี่ในการอบรมจราจร ของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างน้อย 1 คู่ แตกต่างกัน จึงทำการทดลองภายหลังว่าคู่ ไหนแตกต่างกันโดยใช้วิธีของเซฟเฟ่ ดังตาราง

ตารางที่ 49 แสดงผลต่างระหว่างค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ของความถี่การฝึกอบรมจราจร

ความถี่การฝึกอบรม	ค่าเฉลี่ย	ไม่เคย	1-2 ครั้ง	3-4 ครั้ง	มากกว่า 4 ครั้ง
ไม่เคย	20.80	-	1.42*	0.77	0.13
1-2 ครั้ง	22.22		-	0.65	1.29*
3-4 ครั้ง	21.57			-	0.64
มากกว่า 4 ครั้ง	20.93				-

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 49 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีความถี่ ในการ อบรมจราจร 1-2 ครั้ง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่ไม่เคยอบรมจราจร และที่มีความถี่ในการอบรมจราจรมากกว่า 4 ครั้ง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 นอกนั้นไม่แตกต่าง

ตารางที่ 50 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวของการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างกลุ่มที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดในการปฏิบัติงานจราจร ต่างกัน (3 กลุ่ม)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2	31.02	15.51	1.28	0.28
ภายในกลุ่ม	357	4337.59	12.15		
รวม	359	4368.62			

จากตารางที่ 50 พบว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.28 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดในการปฏิบัติงานจราจรแตกต่างกันมีพฤติกรรม ไม่แตกต่างกัน "

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ข้อมูลความคิดเห็นของตำรวจจราจร ในเรื่อง สาเหตุการเกิดปัญหาจราจร  
วิธีการแก้ไขปัญหาจราจร และปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่จราจร**

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ตอบแบบสอบถามปลายเปิด เพื่อแสดง  
ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครดังต่อไปนี้

**ก. ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครเกิด  
จากสาเหตุดังต่อไปนี้**

1. ผู้ใช้รถไม่มีวินัยในการขับขี่รถ, เห็นแก่ตัว ฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่บ่อย ๆ จำนวน 313 คน ร้อยละ 86.9
2. มีรถจำนวนมากขึ้นโดยเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 241 คน ร้อยละ 66.9
3. ผิวจราจรชำรุดมีไม่เพียงพอและแคบ จำนวน 104 คน ร้อยละ 28.9
4. มีการก่อสร้างบนผิวถนนและกีดขวางการจราจร จำนวน 90 คน ร้อยละ 25.0
5. ผู้ขับขี่รถไม่ทราบเส้นทางการเดินทาง จำนวน 61 คน ร้อยละ 16.9
6. ผิวจราจรไม่ดี ไม่เรียบ ขรุขระ จำนวน 58 คน ร้อยละ 16.1
7. ไม่มีความรู้กฎจราจร จำนวน 40 คน ร้อยละ 11.1
8. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ไม่มีประสิทธิภาพ จำนวน 18 คน ร้อยละ 5.0
9. นำรถเก่าและสภาพไม่ดีมาขับขี่บนถนน จำนวน 14 คน ร้อยละ 3.9
10. มีรถไฟ, ขบวนบุคคลสำคัญผ่านบ่อย ๆ จำนวน 7 คน ร้อยละ 1.9

- 11.รถขนส่งมวลชนขาดประสิทธิภาพ,และมีจำนวนน้อย จำนวน 7 คน ร้อยละ 1.9
- 12.ทางร่วมทางแยกมีมากเกินไป จำนวน 7 คน ร้อยละ 1.9
- 13.แม่ค้า,คนเดินเท้าใช้ผิวการจราจรด้วย จำนวน 7 คน ร้อยละ 1.9

**ข. ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครมีวิธีการแก้ไขดังต่อไปนี้**

- 1.สร้างวินัย ให้ความรู้ อบรมแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีวินัยและรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัด จำนวน 212 คน ร้อยละ 58.9
- 2.เพิ่มผิวการจราจรให้มีมาก เรียบ กว้าง จำนวน 191 คน ร้อยละ 53.1
- 3.ควบคุมจำนวนรถให้น้อยลง จำนวน 169 คน ร้อยละ 46.9
- 4.กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จำนวน 166 คน ร้อยละ 46.1
- 5.ลดจุดตัดทางแยกโดยสร้างสะพานลอยข้าม จำนวน 137 คน ร้อยละ 38.1
- 6.ลดการก่อสร้าง, เร่งรัดก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว, ประสานงานทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อมีการก่อสร้าง จำนวน 119 คน ร้อยละ 33.1
- 7.ประชาสัมพันธ์, แจ้งเส้นทางล่วงหน้าแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 115 คน ร้อยละ 31.9
- 8.ให้คนใช้รถส่วนบุคคลน้อยลงให้หันมาใช้ขนส่งมวลชนแทน จำนวน 112 คน ร้อยละ 31.1

- 9.เพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่จำนวนมาก จำนวน 65 คน ร้อยละ 18.1
- 10.เพิ่มโทษแก่ผู้กระทำผิดกฎจราจร จำนวน 61 คน ร้อยละ 16.9
- 11.ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ จำนวน 29 คน ร้อยละ 8.1
- 12.ใช้เรือเดินทาง จำนวน 25 คน ร้อยละ 6.9
- 13.ใช้รถไฟเดินทาง จำนวน 22 คน ร้อยละ 6.1

#### ค. ปัญหาในการปฏิบัติงานจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีดังต่อไปนี้

- 1.อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอุปกรณ์ป้องกันมลพิษ จำนวน 227 คน ร้อยละ 63.1
- 2.เวลาพักผ่อนมีน้อย ไม่เพียงพอ จำนวน 212 คน ร้อยละ 58.9
- 3.ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่แก้ไขปัญหาจราจรซึ่งมีหลายหน่วยทำให้ไม่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจร จำนวน 148 คน ร้อยละ 41.1
- 4.จับกุมผู้กระทำผิดแล้วไม่เช็ดหน้า และดูดำ อวดอ้างว่ารู้จักผู้ใหญ่ในกรมตำรวจ ชอบใช้เส้นผู้ใหญ่ นักการเมือง จำนวน 144 คน ร้อยละ 40.0
- 5.เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เพียงพอ จำนวน 130 คน ร้อยละ 36.1
- 6.สุขภาพร่างกาย และจิตใจ มีความเสี่ยงภัยและปัญหาเรื่องมลพิษ จำนวน 119 คน ร้อยละ 33.1
- 7.สวัสดิการ เบี้ยเลี้ยง มีน้อย จำนวน 97 คน ร้อยละ 26.9
- 8.ที่พักอาศัยไม่เพียงพอ จำนวน 54 คน ร้อยละ 15.0
- 9.ผู้บังคับบัญชาสั่งการโดยลำพังไม่สนใจการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในพื้นที่ จำนวน 29 คน ร้อยละ 8.1

## ข. ผลการทดสอบสมมติฐาน

การวิจัยในเรื่อง พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้กำหนด สมมติฐานดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายพอเพียง
5. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูน้อย
6. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรน้อย
7. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการฝึกอบรมจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการฝึกอบรมจราจรมาก
8. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาไม่เข้มงวดการปฏิบัติงาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงาน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ค่าสถิติ Independent - Samples T Test เพื่อทดสอบความแตกต่างของกลุ่มตัวแปรอิสระ ปรากฏผลดังนี้

### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1

ตารางที่ 51 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของอายุ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

อายุ	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
น้อย	2.18	3.54	2.06	0.04
มาก	2.08	3.12		

จากตารางที่ 51 พบว่าจากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง อายุ ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.04 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย " และทำให้ออมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย "

จากค่าเฉลี่ย พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย



ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย” อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05

### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2

ตารางที่ 52 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของสถานภาพสมรส เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

สถานภาพ	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
โสด	2.28	3.19	2.75	0.01
สมรส	2.14	3.50		

จากตารางที่ 52 พบว่าจากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง สถานภาพสมรส ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.01 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด” และทำให้ยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด”

จากค่าเฉลี่ย พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด” อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05

### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3

ตารางที่ 53 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของเงินเดือน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

เงินเดือน	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
น้อย	2.18	3.46	1.92	0.06
มาก	2.08	3.56		

จากตารางที่ 53 พบว่าจากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง เงินเดือน ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.06 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก “

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก”

#### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4

ตารางที่ 54 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของความพอเพียงของรายได้กับรายจ่าย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ความพอเพียง	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
ไม่พอเพียง	2.09	3.26	-2.63	0.01
พอเพียง	2.19	3.53		

จากตารางที่ 54 พบว่า จากการทดสอบตัวแปร ในเรื่อง ความพอเพียงของรายได้ ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.01 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้ไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้พอเพียง " และทำให้ยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้ไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้พอเพียง "

จากค่าเฉลี่ย พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้ไม่พอเพียงรายจ่าย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้พอเพียงกับรายจ่าย

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้ไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้พอเพียง" อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05

### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5

ตารางที่ 55 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
น้อย	2.19	3.48	2.99	0.00
มาก	2.05	3.28		

จากตารางที่ 55 พบว่าจากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.00 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูน้อย " และทำให้ยอมรับสมมติฐานทางเลือก ( $H_1$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูน้อย "

จากค่าเฉลี่ย พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูน้อย

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมากจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

สูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูน้อย" อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05

### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 6

ตารางที่ 56 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของระยะเวลาปฏิบัติงานจราจร เจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระยะเวลาปฏิบัติงานจราจร	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
น้อย	2.17	3.46	0.09	0.92
มาก	2.16	3.74		

จากตารางที่ 56 พบว่าจากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง ระยะเวลาปฏิบัติงานจราจร ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.09 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานจราจรมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานจราจรน้อย "

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาการปฏิบัติงานจราจรมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาปฏิบัติงานจราจรน้อย"

### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 7

ตารางที่ 57 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของความถี่การฝึกอบรมจรรยา เจ้าหน้าที่ ตำรวจจรรยาที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยา

ความถี่การฝึกอบรม	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
น้อย	2.17	3.48	1.50	0.13
มาก	2.09	3.49		

จากตารางที่ 57 พบว่าจากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง ความถี่ระยะเวลาการฝึกอบรมจรรยา ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.13 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า " เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาที่มีระยะเวลาการฝึกอบรมจรรยา มาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาที่มีระยะเวลาการฝึกอบรมจรรยา น้อย "

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาที่มีระยะเวลาการฝึกอบรมจรรยา มาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาที่มีระยะเวลาการฝึกอบรมจรรยา น้อย "

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 8

ตารางที่ 58 แสดงการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน ( Independent - Samples T Test ) ของความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชาต่อการปฏิบัติงานจรรยา เจ้าหน้าที่ ดำรวจจรรยาที่มีต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยา

ความเข้มงวด	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
น้อย	2.14	3.68	-1.45	0.15
มาก	2.19	3.15		

จากตารางที่ 58 พบว่าจากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา ปรากฏว่า ความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่า 0.15 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อทดสอบ ( $H_0$ ) ที่ว่า “ เจ้าหน้าที่ ดำรวจจรรยาที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดต่อการปฏิบัติงานจรรยา น้อย จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎ จรรยาไม่แตกต่างกัน กับเจ้าหน้าที่ ดำรวจจรรยาที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดต่อการปฏิบัติงานจรรยา มาก ”

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “เจ้าหน้าที่ ดำรวจจรรยาที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงานจรรยา น้อย จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาสูงกว่าเจ้าหน้าที่ ดำรวจจรรยาที่มีผู้บังคับบัญชา เข้มงวดการปฏิบัติงานจรรยา มาก ”

จากผลการวิจัยในครั้งนี้ เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1,2,4,5 และไม่  
เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 3,6,7,8



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**ค. การสังเกตการณ์สภาพการจราจรแบบไม่มีส่วนร่วม**  
(Non-Participant Observation)

**บริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ แยกพญาไท และแยกอุรุพงษ์**

การสังเกตการณ์สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยกำหนด  
แยกที่ทำการสังเกตการณ์ไว้จำนวน 3 แห่ง คือ บริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ  
แยกพญาไท และแยกอุรุพงษ์ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรม  
การฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยทำ  
การสังเกตการณ์สภาพการจราจรในช่วงเช้า ตั้งแต่ เวลา 06.00-09.00  
น. และในช่วงเย็น ตั้งแต่เวลา 16.00-19.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2540 ถึง วัน  
ที่ 31 กรกฎาคม 2540 ปรากฏผลดังนี้

**บริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ**

**สภาพโดยทั่วไป**

บริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มีถนนมาบรรจบกันคือด้านทิศ  
เหนือถนนพหลโยธิน ด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกถนนราชวิถี ด้านทิศใต้  
ถนนพญาไท

ถนนพหลโยธิน ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 6 ช่องทางการจราจร  
ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 3 ช่องทางการจราจร มีเกาะกลางถนนกั้นกลาง  
สภาพถนนโดยทั่วไปเรียบ แต่ก่อนถึงบริเวณอนุสาวรีย์ฯ จะมีสะพาน  
ข้ามคลอง ทำให้ถนนสูงขึ้นจากพื้นถนนปกติ ทั้งขาเข้าและขาออก

ถนนราชวิถี ด้านทิศตะวันออก ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 4 ช่อง  
ทางการจราจร ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 2 ช่องทางการจราจร

สภาพถนนเรียบ ด้านทิศตะวันตก ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 3 ช่องทางการจราจร ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 3 ช่องทางการจราจร มีเกาะกึ่งกลางถนนกึ่งกลาง

ถนนพญาไท ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 3 ช่องทางการจราจร ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร มีเกาะกึ่งกลางถนนกึ่งกลาง

สภาพถนน มีสิ่งก่อสร้างอยู่เกาะกึ่งกลางถนนล้าออกมาในช่องทางการจราจรครึ่งช่องทาง ทำให้เสียช่องทางเดินรถจำนวน 1 ช่องทางในถนนพญาไทขาออก ตลอดถนนพญาไทจะมีการก่อสร้าง มีแผ่นเหล็กวางทับตามพื้นถนน

สภาพโดยรวมบริเวณแยกอนุสาวรีย์ฯ ในวงเวียนพื้นถนนเรียบ ยกเว้นบางแห่งขรุขระเล็กน้อยบริเวณรอบ ๆ มีป้ายรถประจำทางขนาดใหญ่จำนวน 4 แห่ง มีสะพานลอยข้ามถนนทั้ง 4 ด้าน

## สภาพการจราจร

### ช่วงเช้า

การจราจรโดยทั่วไป 06.00-07.00 น. คล่องตัวไม่ติดขัด 07.00-08.30 น. ปริมาณรถเข้ามามากแต่เคลื่อนตัวตามสัญญาณไฟได้เรื่อย ๆ 08.30 น. การจราจรเริ่มคล่องตัว มีปริมาณรถปานกลาง

ถนนพหลโยธิน ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนมาก การเคลื่อนตัวช้า

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนน้อย รถเคลื่อนตัวได้สะดวก ทั้งขาเข้าและขาออก มีการชะลอตัวของรถบริเวณสะพานที่เป็นเนินสูง ถนนราชวิถี ด้านทิศตะวันออก ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนมากแต่เคลื่อนตัวได้เรื่อย ๆ

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถปานกลาง เคลื่อนที่ได้เรื่อย ๆ

ด้านทิศตะวันตก ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถปานกลางถึงจำนวนมาก เคลื่อนที่ได้เรื่อยๆ

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถปานกลาง เคลื่อนที่ได้ ถนนพญาไท ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนปานกลางแต่ติดขัดมาก

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนมากและติดขัด การเคลื่อนตัวเข้าบริเวณในวงเวียน มีปริมาณรถมาก ไม่ติดขัด

### ช่วงเย็น

สภาพโดยทั่วไป 16.00-16.30 น.ปริมาณรถปานกลาง ถึงจำนวนมาก 16.30-18.00 น. การจราจรติดขัด เนื่องจากมีปริมาณรถจำนวนมาก ในวงเวียนอนุสาวรีย์ฯ หลัง 18.00 น. ปริมาณรถยังคงมีจำนวนมาก แต่เคลื่อนตัวได้เรื่อยๆ และหลัง 19.00 น.ปริมาณรถปานกลาง เคลื่อนตัวได้เรื่อยๆ

ถนนพหลโยธิน ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนมาก การเคลื่อนตัวช้า

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนน้อย รถเคลื่อนตัวได้สะดวก ทั้งขาเข้าและขาออก มีการชะลอตัวของรถบริเวณสะพานที่เป็นเนินสูง ถนนราชวิถี ด้านทิศตะวันออก ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนมาก แต่เคลื่อนตัวได้เรื่อยๆ

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถปานกลาง เคลื่อนที่ได้เรื่อยๆ ด้านทิศตะวันตก ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถปานกลางถึงจำนวนมาก เคลื่อนที่ได้เรื่อยๆ

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถปานกลาง เคลื่อนที่ได้ ถนนพญาไท ขาเข้าอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนปานกลางติดขัดมาก

ขาออกอนุสาวรีย์ฯ มีปริมาณรถจำนวนมากและติดขัด การเคลื่อนตัวช้า

## พฤติกรรมการจราจร

ในช่วงโมงเร่งด่วน ปริมาณรถมีจำนวนมาก และมีการแย่งช่องทางการเดินทาง โดยต่างคนต่างจะไปให้ถึงที่หมาย ให้เร็วที่สุด เนื่องจากต้องทำงานในช่วงเช้าตามเวลาที่หน่วยงานกำหนดไว้ รถโดยสารประจำทางจะเป็นรถที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดมากที่สุด เนื่องจากเป็นรถขนาดใหญ่ต้องใช้ปริมาณช่องทางการจราจรที่ใหญ่ การขับรถปกติจะคร่อมช่องทางทำให้เสียช่องทางการเดินทาง เมื่อขับรถรับส่งผู้โดยสารปริมาณป้ายรถประจำทางรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มักจะจอดไม่ตรงป้าย ไม่ชิดขอบทางเท้า ทำให้รถในช่องทางถัดไป ต้องหยุดรถ การจราจรติดขัด บางครั้งผู้โดยสารจะลงจากรถประจำทางกลางแยกในระหว่างที่รถประจำทางหยุด รอสัญญาณไฟ ต้องข้ามถนนจำนวนหลายช่องทาง รถที่วิ่งอยู่ต้องชะลอและหยุดรถทำให้การเคลื่อนตัวของรถรอบ ๆ วงเวียนติดขัดและต่อเนื่องไปตามถนนที่มุ่งหน้าแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

## พฤติกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

ตำรวจจราจรโบกรถบนถนนใกล้กับขอบทางป้ายรถประจำทาง ช่วงกลางแยกหรือในวงเวียนไม่มีตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งตำรวจจราจรช่วยระบายรถได้พอสมควร แต่ไม่มากนักเนื่องจากรถที่ผ่านมาจะมีความรีบเร่ง ตำรวจจราจรจะคอยควบคุมรถไม่ให้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือแย่งกันเข้าช่องทาง ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ได้ ดีพอสมควร แต่เนื่องจากรถมีมากทำให้การจราจรยังไม่คล่องตัวมากนักในช่วงโมงเร่งด่วน

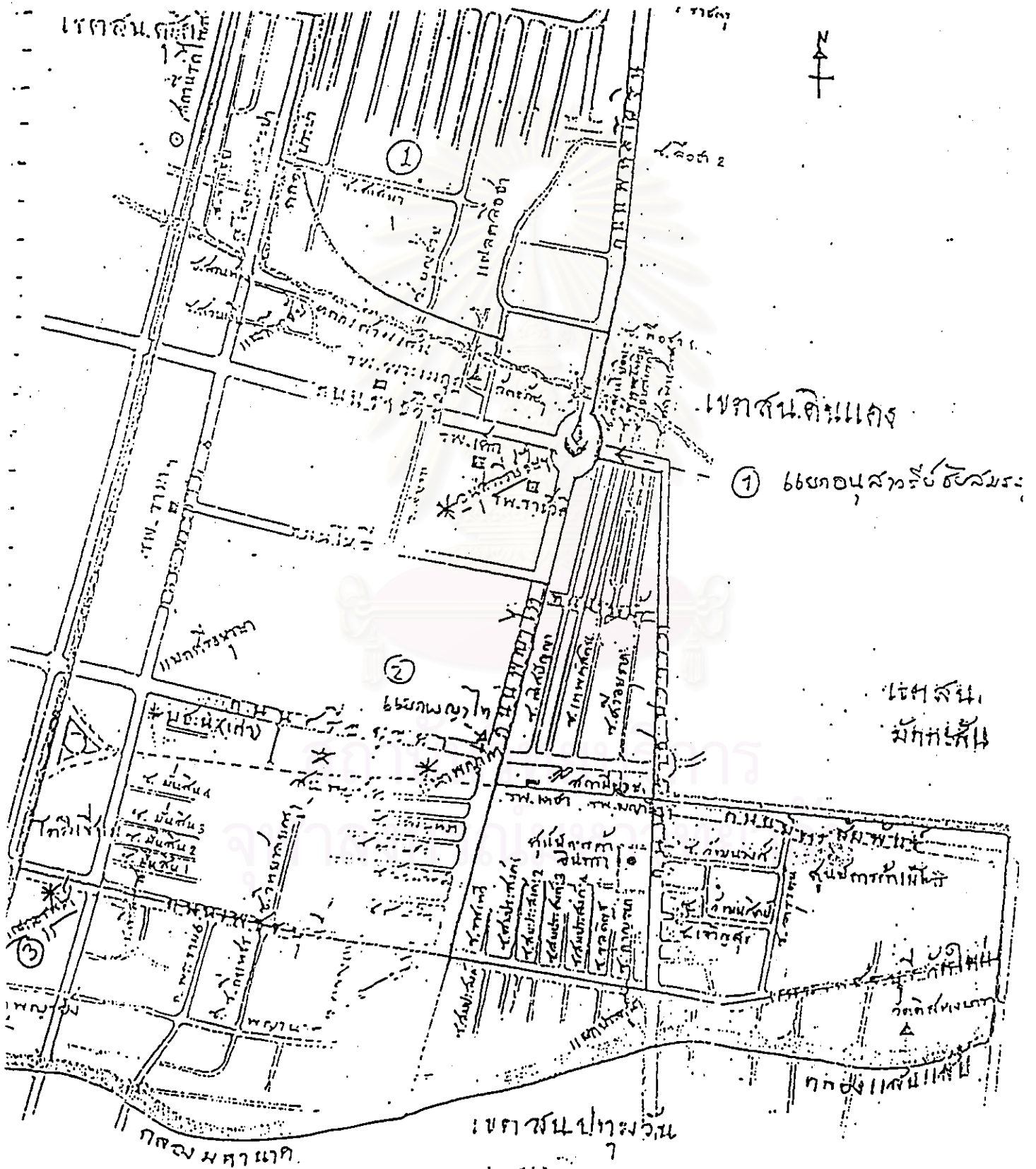
## ปัญหาการจราจร

รถประจำทาง ไม่มีระเบียบในการขึ้นและจอดรับส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้ายรถประจำทาง ขึ้นรถไม่ตรงกับช่องรถประจำทางทำให้ช่องทางการจราจรแคบลง รถประเภทอื่น ๆ ต้องคอยระวังการขึ้นที่ ต้องชะลอความเร็วของรถ เนื่องจากกลัวว่ารถประจำทางมาเข้ามาเฉี่ยวชน และมีจักรยานยนต์ขึ้นที่โดยไม่เคารพกฎจราจรขึ้นไปได้ทุกช่องทาง รถประเภทอื่น ๆ ต้องคอยระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และผู้คนที่ใช้รถประจำทางแย่งกันขึ้นรถโดยสารไม่มีระเบียบเกิดความไม่เรียบร้อย และเสียเวลามาก รถที่ผ่านมาก็ต้องหยุดรอให้คนขึ้นหมดก่อน จึงจะสามารถขึ้นรถต่อไปได้ แยกนี้มีปริมาณรถจำนวนมากเนื่องจากเป็นศูนย์กลางเส้นทางจราจร การเคลื่อนตัวของการจราจรช้าไปด้วย แยกนี้เป็นแยกที่มีการจราจรติดขัดมากที่สุด

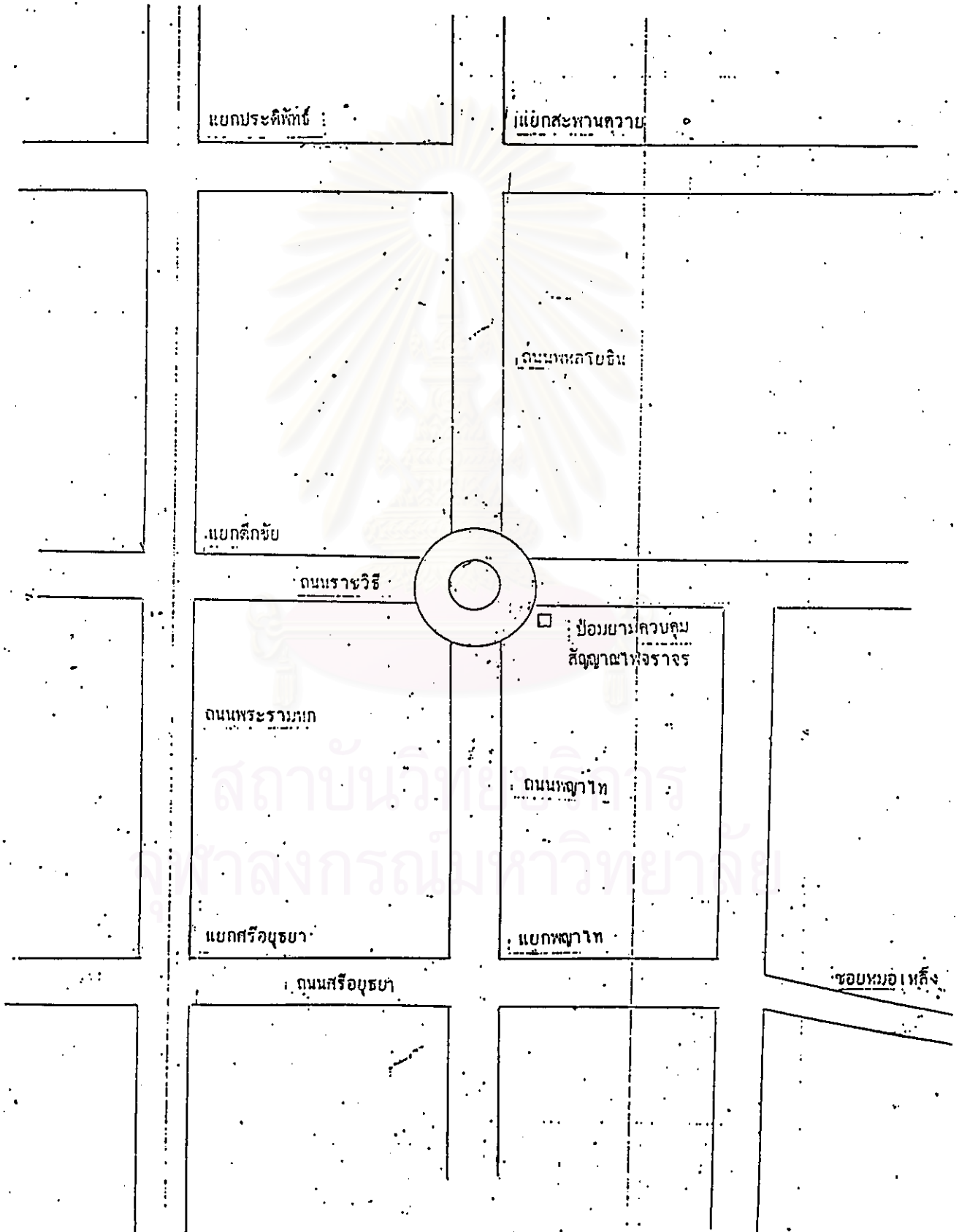


สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

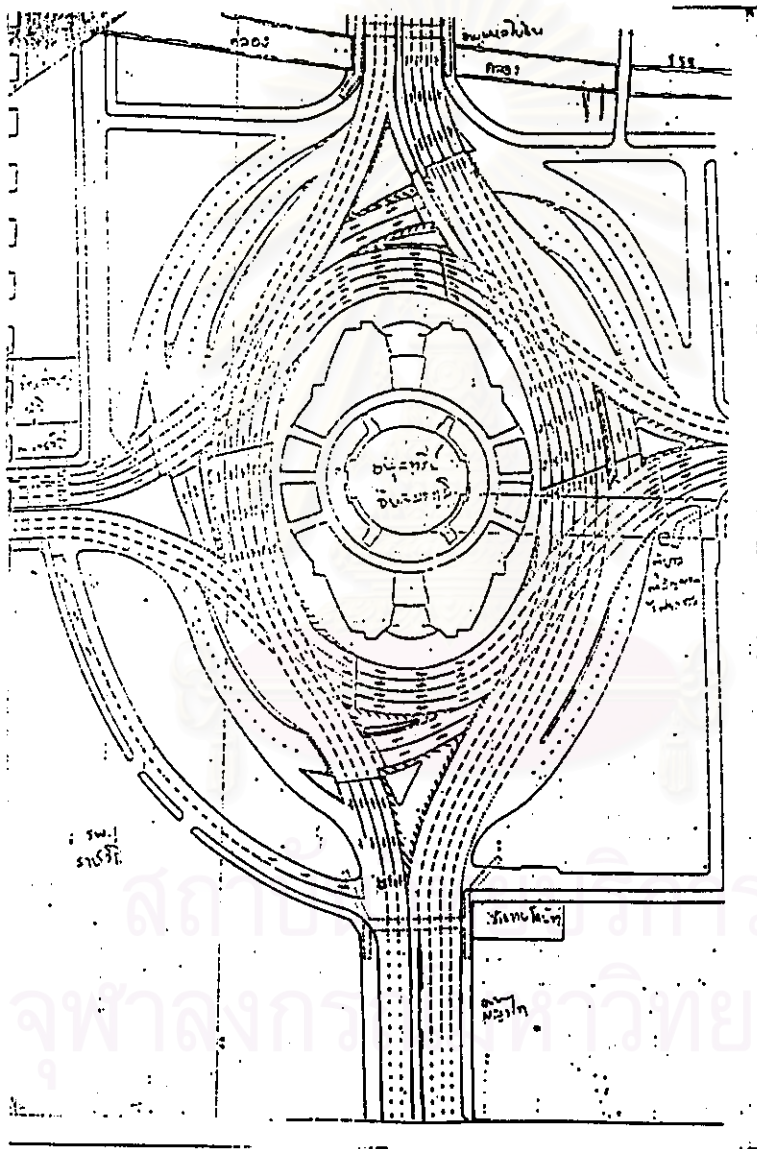
แผนที่ที่ 1 แสดงภาพที่ตั้งของแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ แยกพญาไท แยกจตุพงษ์



### แผนที่ที่ 2 แสดงบริเวณที่ตั้งแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ



แผนที่ที่ 3 แสดงรายละเอียดบริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ





### ภาพถ่ายที่ 1 แสดงบริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ถ่ายภาพจากบนสะพานลอยคนข้ามถนนพญาไท หน้าโรงพยาบาล  
ราชวิถี ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2540 เวลาประมาณ 10.30 น.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพถ่ายที่ 2 แสดงบริเวณแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ถ่ายภาพจากบนสะพานลอยคนข้ามถนนพญาไท หน้าโรงพยาบาล  
ราชวิถี ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2540 เวลาประมาณ 10.35 น.



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสังเกตการณ์สภาพการจราจร  
บริเวณแยกพญาไท

สภาพโดยทั่วไป

บริเวณแยกพญาไท มีถนนมาบรรจบกันคือด้านทิศเหนือและทิศใต้  
ถนนพญาไท ด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกถนนศรีอยุธยา

ถนนพญาไท ด้านทิศเหนือ

ขาเข้าแยกพญาไท มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร

ขาออกแยกพญาไท มีจำนวน 3 ช่องทางการจราจร มีเกาะกลางถนน

กึ่งกลาง

สภาพถนนเรียบ มีอุปกรณ์ก่อสร้างล้ำช่องทางการจราจร ทำให้เสีย

ช่องทางการเดินรถ 1 ช่องทาง

ถนนพญาไท ด้านทิศใต้

ขาเข้าแยกพญาไท มีจำนวน 3 ช่องทางการจราจร

ขาออกแยกพญาไท มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร มีเกาะกลางถนน

กึ่งกลาง

สภาพถนนเรียบ มีอุปกรณ์ก่อสร้างล้ำช่องทางการจราจร ทำให้เสีย

ช่องทางการเดินรถ 1 ช่องทางและมีแผ่นเหล็กวางบนถนนจำนวนมาก มีเส้นทาง  
รถไฟผ่าน

ถนนศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันออก

ขาเข้าแยกพญาไท มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร

ขาออกแยกพญาไท มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร มีเกาะกลางถนน

กึ่งกลาง

สภาพถนนเรียบ

ถนนศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันตก

ขาเข้าแยกพญาไท มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร  
 ขาออกแยกพญาไท มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร มีเกาะกลางถนน  
 กั้นกลาง

สภาพถนนมีแผ่นเหล็กวางบนถนน ถนนบางแห่งขรุขระ สภาพโดยรวมบริเวณแยกพญาไท มีการก่อสร้าง อุปกรณ์ล้ำช่องทางการจราจร แผ่นเหล็กวางบนถนนมีเส้นทางรถไฟผ่านใกล้แยก ไม่มีสะพานลอยข้ามแยก แต่มีทางม้าลายข้ามถนน 4 แห่ง

### สภาพการจราจร

#### ช่วงเช้า

การจราจรโดยทั่วไป 06.00-07.00 น. คล่องตัวไม่ติดขัด 07.00-08.30 น. ปริมาณรถเข้ามามากติดขัด 08.30 น. การจราจรคลายตัว เคลื่อนที่ได้เรื่อย ๆ

#### ถนนพญาไท ด้านทิศเหนือ

ขาเข้าแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมาก ติดขัด

ขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถปานกลาง แต่ติดขัด

#### ถนนพญาไท ด้านทิศใต้

ขาเข้าแยกพญาไท มีปริมาณรถปานกลาง แต่ติดขัด

ขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมากติดขัด เคลื่อนตัวได้ช้า

มาก

#### ถนนศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันออก

ขาเข้าแยกพญาไท มีปริมาณรถปานกลาง คล่องตัว

ขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถปานกลาง คล่องตัว

#### ถนนศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันตก

ขาเข้าแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมาก เคลื่อนตัวได้เรื่อย ๆ

ขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถปานกลาง เคลื่อนตัวได้ดี

### ช่วงเย็น

การจราจรโดยทั่วไป 16.00-16.30 น. รถเคลื่อนตัวได้ดี 16.30-18.00 น. มีปริมาณรถมากเคลื่อนตัวได้ช้า ติดขัด 18.30 น.รถเคลื่อนตัวได้บ้าง เคลื่อนที่ได้เรื่อยๆ

ถนนพญาไท ด้านทิศเหนือ

ขาเข้าแยกพญาไท และขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมาก  
ติดขัด

ถนนพญาไท ด้านทิศใต้

ขาเข้าแยกพญาไท และขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมาก  
ติดขัด

ถนนศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันออก

ขาเข้าแยกพญาไท และขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมาก  
ติดขัด

ถนนศรีอยุธยา ด้านทิศตะวันตก

ขาเข้าแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมาก เคลื่อนตัวได้ช้า  
ขาออกแยกพญาไท มีปริมาณรถจำนวนมาก ติดขัด

### พฤติกรรมจราจร

ในช่วงโมงเร่งด่วน มีรถผ่านแยกนี้จำนวนมาก โดยมาจาก  
อนุสาวรีย์ชัยฯ เป็นส่วนมาก และติดขัดเนื่องจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้า ทำให้รถ  
เคลื่อนตัวไปได้ช้า ต้องระมัดระวังอุปกรณ์ก่อสร้าง ช่องทางการจราจรลดลง 1 ช่อง  
ทาง เนื่องจากมีอุปกรณ์ก่อสร้างวางอยู่เกะกะ ไม่เป็นระเบียบ ตำรวจจราจรได้

ประสานงานกับทางบริษัทก่อสร้างแล้วหลายครั้งแต่ไม่ได้รับความร่วมมือรถจักรยานยนต์มักจะฝ่าสัญญาณไฟเนื่องจากรถติดเมื่อมีช่องว่างรถจักรยานยนต์ก็จะขับไปได้ เมื่อรถยนต์จะเคลื่อนที่รถจักรยานยนต์ก็ขวางทาง ต้องหยุดรถและรอให้ปลอดภัย ทำให้รถติด เนื่องจากการเคลื่อนตัวช้า

### พฤติกรรมกาปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

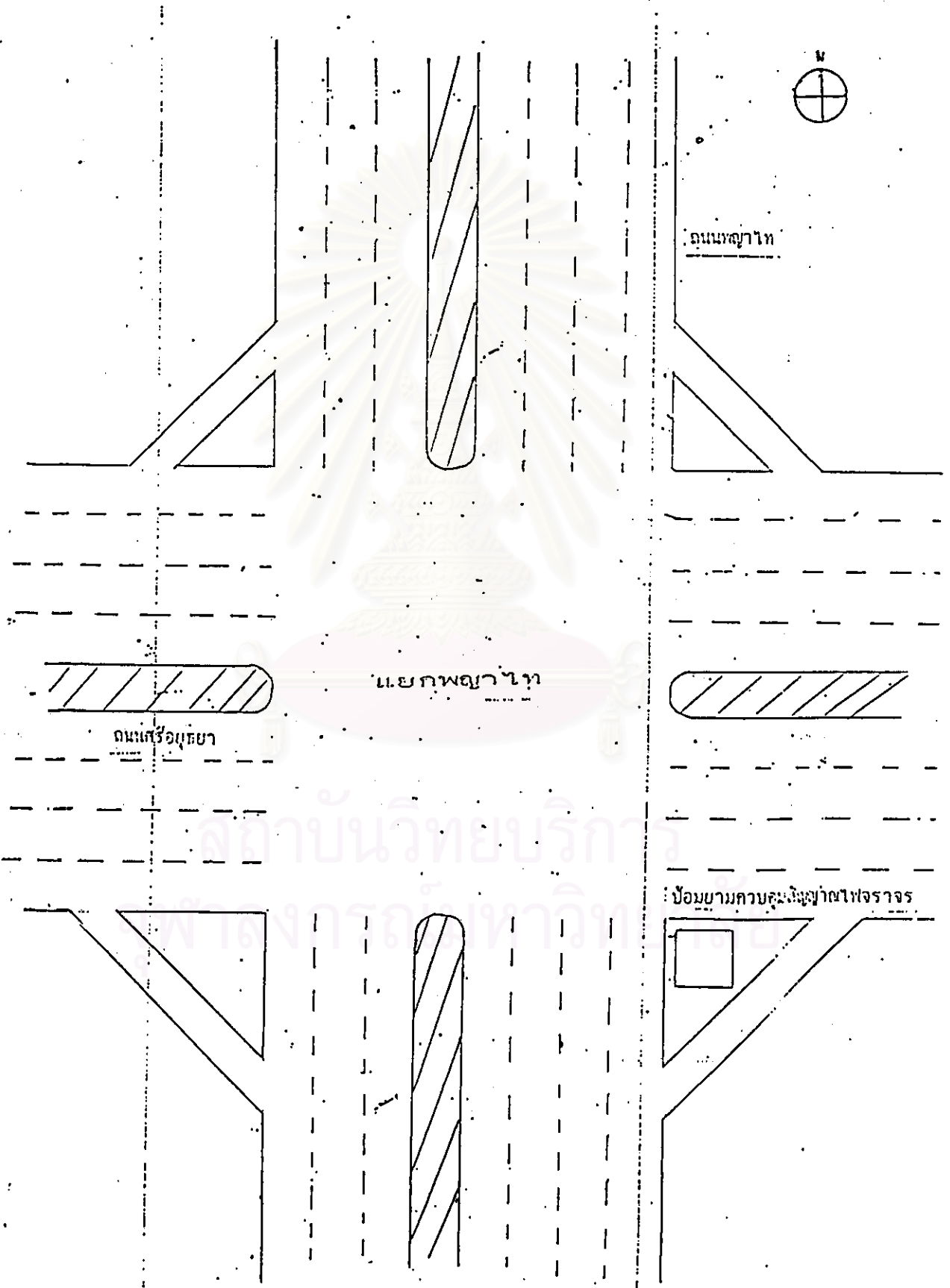
ตำรวจจราจรโบกรถบนถนนกลางแยก เพื่อจัดระบบรถให้ไปตามช่องทางให้ถูกต้อง และคอยควบคุมรถไม่ให้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และติดกลางแยก รถไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ต่อไป ตำรวจจราจรก็ไม่สามารถที่จะทำหน้าที่โบกรถได้ ต้องรอจนกระทั่งรถเคลื่อนตัวจึง จัดการจราจรใหม่ บางครั้งมีขบวนรถไฟผ่านต้องหยุดรถไม่ให้อยู่บนเส้นทางรถไฟและควบคุมรถเวลาที่มารถไฟผ่านใกล้แยกพญาไท ตำรวจจราจรแยกพญาไทปฏิบัติหน้าที่ได้ดีพอสมควร

### ปัญหาการจราจร

รถจักรยานยนต์ มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ในเวลารถติดขัด ก็จะขับซีไปตามช่องทาง ซึ่งสามารถที่จะไปได้ และขับเปลี่ยนช่องทางไปมาอยู่ตลอดเวลา ไม่ขับรถตามกฎจราจร การก่อสร้างรถไฟฟ้า ทำให้เสียช่องทางการจราจร อุปกรณ์วางไม่เรียบร้อย ผิวถนนในการก่อสร้าง ขรุขระ ไม่เรียบ ทำให้รถต้องชะลอตัวรถต้องติดตลอดไป และมีขบวนรถไฟผ่านหลายขบวนและใช้เวลานานในแต่ละขบวน ทำให้ต้องหยุดการจราจรเป็นเวลานานด้วย รถจึงติดขัดต่อเนื่องไปเส้นทางอื่น ๆ แยกนี้มีปัญหาการจราจรอันดับสอง



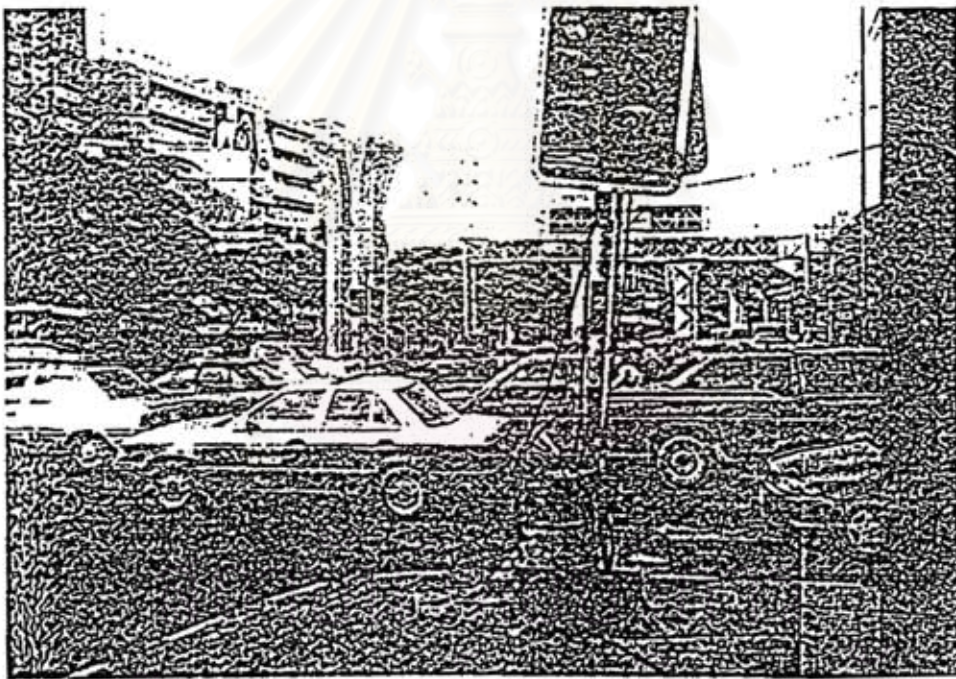
แผนที่ที่ 5 แสดงรายละเอียดบริเวณแยกพญาไท





### ภาพถ่ายที่ 3 แสดงบริเวณแยกพญาไท

ถ่ายภาพจากเกาะกลางถนนพญาไท และถนนศรีอยุธยา  
ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2540 เวลาประมาณ 10.00 น.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ภาพถ่ายที่ 4 แสดงบริเวณแยกพญาไท

ถ่ายภาพจากเกาะกลางถนนพญาไท และถนนศรีอยุธยา  
ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2540 เวลาประมาณ 10.30 น.



สถาบันวิจัยประชากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**การสังเกตการณ์สภาพการจราจร  
บริเวณแยกอุรุพงษ์**

**สภาพโดยทั่วไป**

บริเวณแยกอุรุพงษ์ มีถนนมาบรรจบกันคือด้านทิศเหนือและทิศใต้  
ถนนพระรามหก ด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตกถนนเพชรบุรี

ถนนพระรามหก ด้านทิศเหนือ

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร

ขาออกแยกอุรุพงษ์ มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร มีเกาะกกลางถนน

กึ่งกลาง

สภาพถนนเรียบ มีเส้นทางรถไฟผ่านก่อนถึงทางแยก

ถนนพระรามหก ด้านทิศใต้

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ เป็นทางวันเวย์ มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร

เส้นแบ่งช่องทางไม่ชัดเจน สภาพถนนพื้นไม่เรียบ

ถนนเพชรบุรี ด้านทิศตะวันออก

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร

ขาออกแยกอุรุพงษ์ มีจำนวน 2 ช่องทางการจราจร มีเกาะกกลางถนน

กึ่งกลาง สภาพถนนเรียบ

ถนนเพชรบุรี ด้านทิศตะวันตก

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ มีจำนวน 2 ช่องทางการจราจร

ขาออกแยกอุรุพงษ์ มีจำนวน 4 ช่องทางการจราจร ไม่มีเกาะกกลาง

ถนนกึ่งกลาง สภาพถนนไม่ค่อยเรียบ

สภาพโดยรวมบริเวณแยกอุรุพงษ์ สภาพถนนพื้นไม่ค่อยเรียบ ขรุขระ  
มีเส้นทางรถไฟผ่านใกล้แยก มีสะพานลอยข้ามแยก 3 แห่ง(ยกเว้น ถนนพระรามหก  
ด้านทิศใต้)

## สภาพการจราจร

### ช่วงเช้า

การจราจรโดยทั่วไป 06.00-07.00 น. รถคล่องตัวเคลื่อนที่ได้ดี  
07.00-08.30 น. ปริมาณรถผ่านบริเวณแยกมีมากแต่เคลื่อนตัวได้ 08.30 น. การ  
จราจรคลายตัว เคลื่อนที่ได้ดีมากขึ้น

ถนนพระรามหก ด้านทิศเหนือ

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมากบนถนน แต่รถเคลื่อนที่  
ได้เรื่อย ๆ

ขาออกแยกอุรุพงษ์ มีปริมาณรถปานกลาง เคลื่อนตัวได้ดี

ถนนพระรามหก ด้านทิศใต้

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ (วันเวย์) มีปริมาณรถจำนวนมาก รถติดขัด  
เคลื่อนที่ช้า

ถนนเพชรบุรี ด้านทิศตะวันออก

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก ติดขัด

ขาออกแยกอุรุพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก เคลื่อนที่ได้เรื่อย ๆ แต่  
ช้า

ถนนเพชรบุรี ด้านทิศตะวันตก

ขาเข้าแยกอุรุพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก ติดขัดบริเวณแยก

ขาออกแยกอุรุพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก เคลื่อนตัวได้ช้า

### ช่วงเย็น

การจราจรโดยทั่วไป 16.00-16.30 น. รถเคลื่อนตัวได้ดีปริมาณรถ  
ปานกลาง 16.30-18.00 น.

มีปริมาณรถจำนวนมากมากเคลื่อนตัวได้นิดหน่อยและช้า รถติดขัด 19.00 น.รถเคลื่อนตัวได้บ้าง เคลื่อนที่ได้เรื่อย ๆ

ถนนพระรามหก ด้านทิศเหนือ

ขาเข้าแยกจตุรพงษ์ ขาออกแยกจตุรพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมากเคลื่อนตัวได้ช้า

ถนนพระรามหก ด้านทิศใต้

ขาเข้าแยกจตุรพงษ์ (วันเวย์) มีปริมาณรถจำนวนมาก รถติดขัดเคลื่อนที่ช้า

ถนนเพชรบุรี ด้านทิศตะวันออก

ขาเข้าแยกจตุรพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก ติดขัด

ขาออกแยกจตุรพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก เคลื่อนที่ได้ดี

ถนนเพชรบุรี ด้านทิศตะวันตก

ขาเข้าแยกจตุรพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก ติดขัดบริเวณแยก

ขาออกแยกจตุรพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมาก เคลื่อนตัวได้ช้า

### พฤติกรรมการจราจร

ในช่วงโมงเร่งด่วน การเคลื่อนตัวของรถช้า ทำให้มีรถติดบริเวณทางแยกรถไม่สามารถเคลื่อนตัวไปด้านหน้าได้ รถจักรยานยนต์ จะสามารถขับไปตามช่องทางได้ตลอดเวลาและชอบขับเปลี่ยนช่องทางไปมา ทำให้รถด้านหลังต้องชะลอตัวมากขึ้น และรถจักรยานยนต์มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงขณะที่รถติดมาก ๆ

### พฤติกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

ไม่มีตำรวจจราจรโบกรถบนถนน มีแต่เพียงกดสัญญาณไฟในตู้

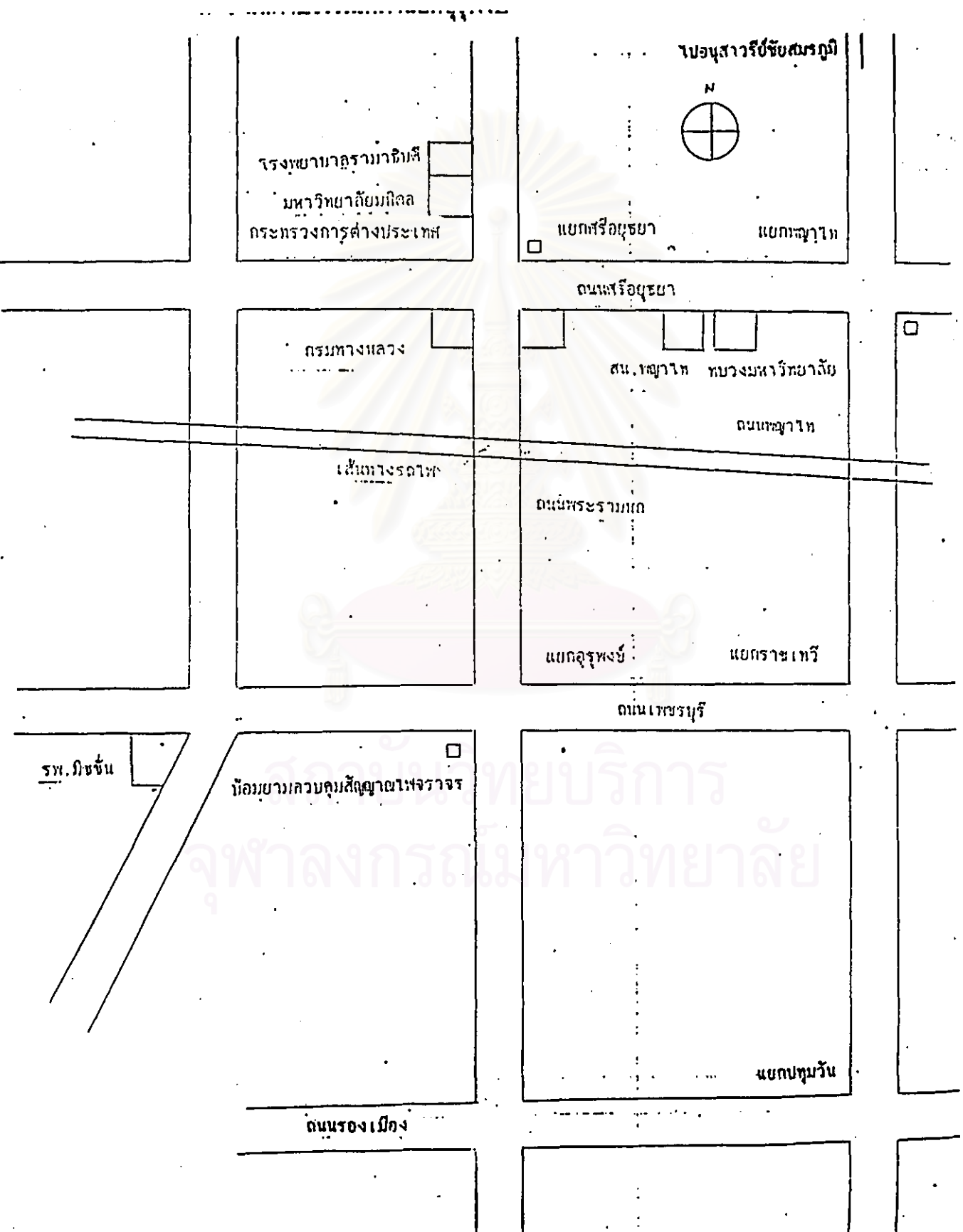
ยามทำให้การมองสภาพการจราจรโดยทั่วไปไม่ชัดเจนและตัดสินใจตัดสินใจตามสัญชาตญาณไปตามความรู้สึก การจราจรปล่อยให้รถผ่านแยกไปตามธรรมชาติซึ่งมีรถติดขัดพอสมควรเนื่องจากปริมาณรถจำนวนมาก และมีการแย่งช่องทางการจราจรกัน รถก็จะเคลื่อนตัวลำบาก ไม่มีตำรวจจราจรคอยจัดระเบียบ หรือลำดับการใช้ช่องทางการจราจร ทำให้เกิด ความไม่เป็นระเบียบในการจราจร ไม่มีการควบคุมหรือจัดการจราจรให้คล่องตัว

### ปัญหาการจราจร

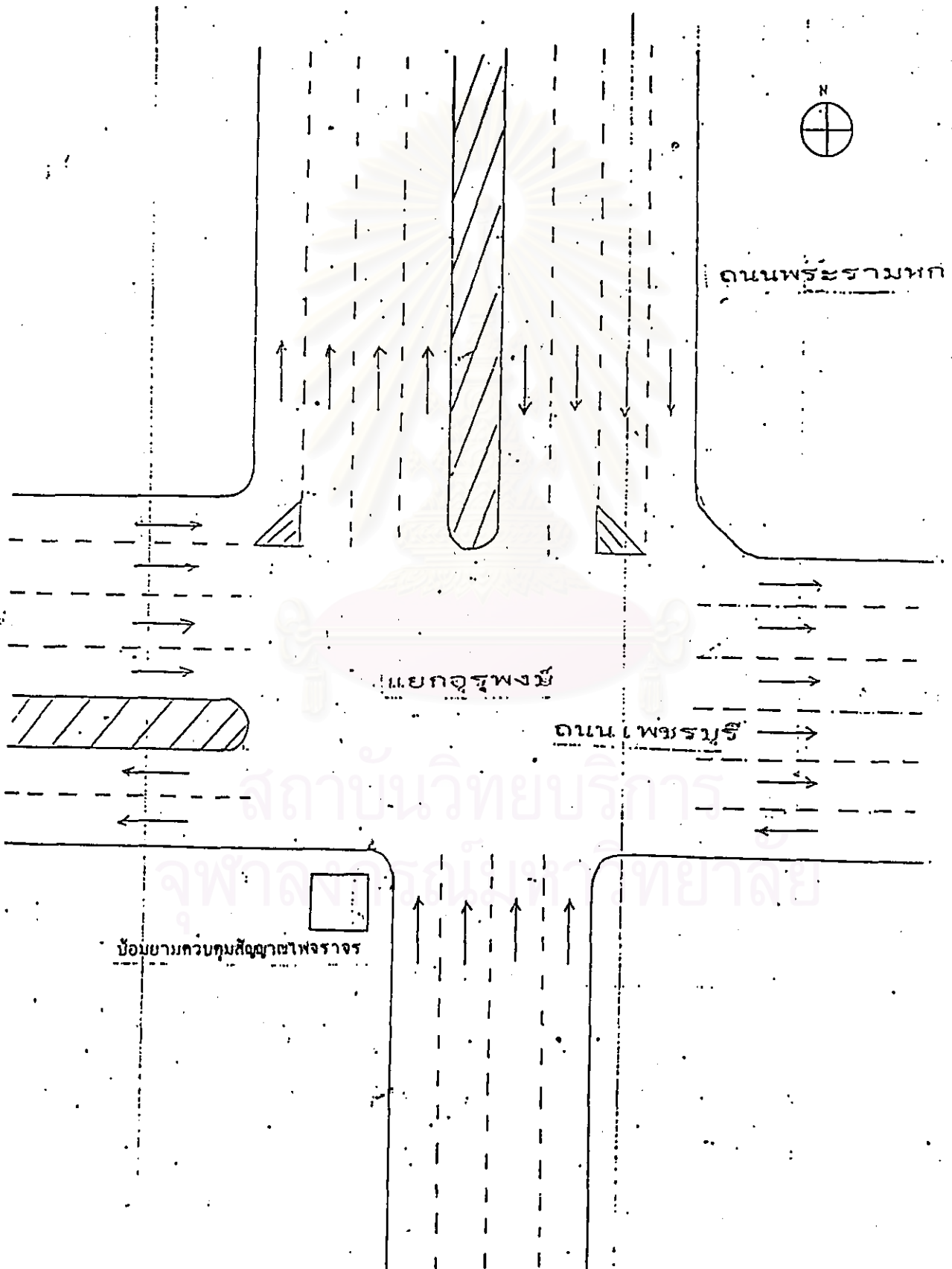
รถจักรยานยนต์ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและขับรถเปลี่ยนช่องทาง เกิดความไม่เรียบร้อยในถนนมากขึ้น รถเคลื่อนตัวได้ช้าลง ไม่คล่องตัว แยกนี้มีปัญหาจราจรอยู่บ้าง เนื่องจากไม่ได้จัดการจราจรให้ดีพอ ปริมาณรถมีจำนวนน้อยกว่าแยกอนุสาวรีย์ชัยฯ และแยกพญาไท แต่การจราจรก็ไม่คล่องตัว ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### แผนที่ที่ 6 แสดงบริเวณที่ตั้งแยกจตุรพงษ์



แผนที่ที่ 7 แสดงรายละเอียดบริเวณแยกจตุพงษ์





### ภาพถ่ายที่ 5 แสดงบริเวณแยกจตุพงษ์

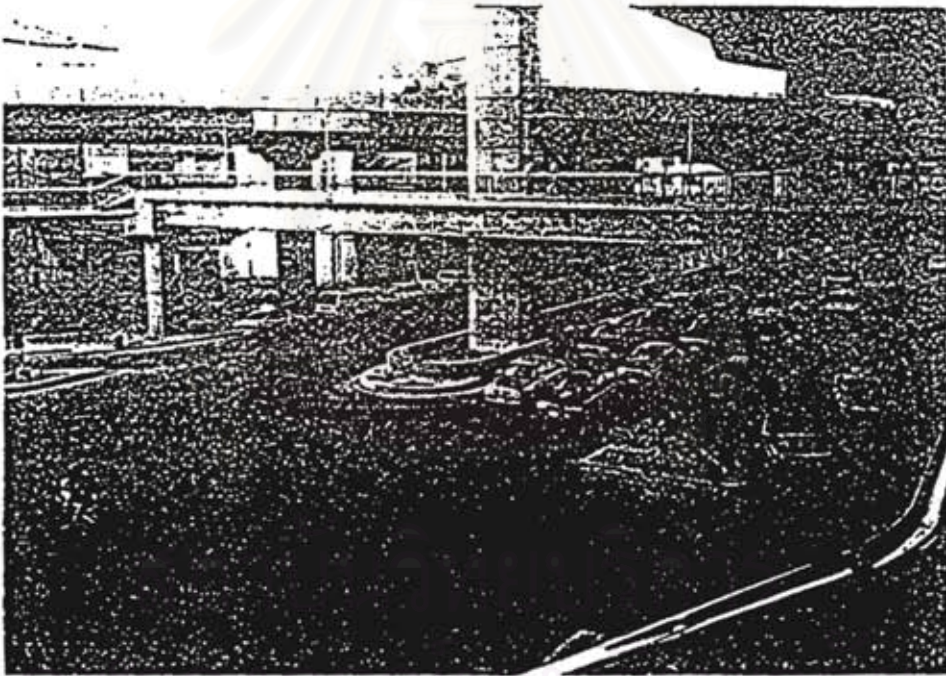
ถ่ายภาพจากบนสะพานลอยคนข้ามถนนเพชรบุรีตัดใหม่ หน้า  
สมาคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2540 เวลา  
ประมาณ 09.30 น.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ภาพถ่ายที่ 6 แสดงบริเวณแยกอุรุพงษ์

ถ่ายภาพจากบนสะพานลอยคนข้ามถนนพระรามหก หน้า บริษัท  
เบ็นซ์ลำปาง จำกัด ถ่ายภาพเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2540 เวลาประมาณ 10.00 น.



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ง. การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแบบเจาะลึก  
(In-depth Interview)

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัย กำหนด กลุ่มประชากร เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.พญาไท เนื่องจาก เป็นพื้นที่ที่อยู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นอยู่ตลอดเวลา กำหนดกลุ่มประชากร จำนวน 10 คน โดยจะสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ ปฏิบัติหน้าที่กวดสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกจำนวน 3 แห่ง คือ บริเวณแยก ออนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ แยกพญาไท และแยกอรุณพงษ์ จำนวนแยกละ 2 คน และ สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรทั่วไป จำนวน 4 คน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ช่วงระยะเวลา ตั้งแต่ วันที่ 1 สิงหาคม 2540 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2540 ปราบกฏผลดังนี้

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร  
ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

ผู้ให้สัมภาษณ์	จ.ส.ต.สม (นามสมมติ) ปฏิบัติหน้าที่กวดสัญญาณไฟจราจร
ผู้สัมภาษณ์	ร.ต.ท.สรารุช คำเหลือง นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บริเวณจุดกวดสัญญาณไฟจราจร แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
วัน เดือน ปี ที่สัมภาษณ์	วันที่ 2 สิงหาคม 2540 เวลา 10.00-11.45 น.

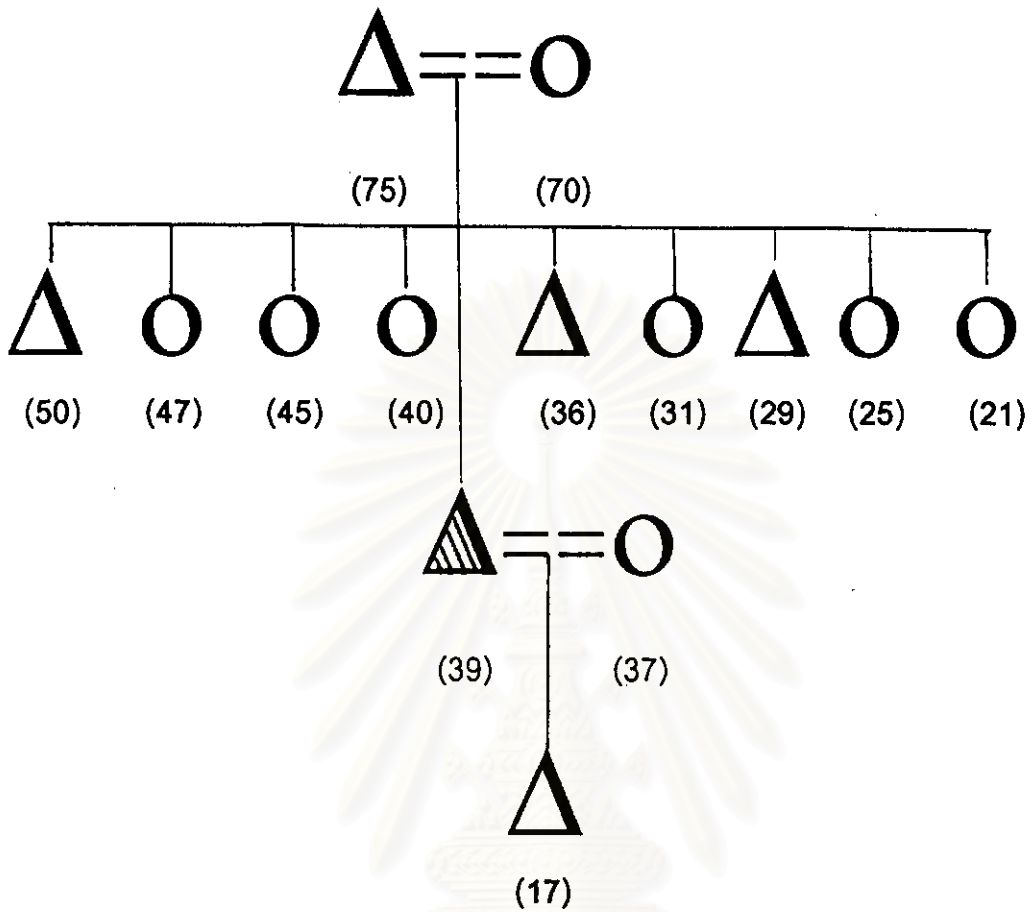
## ข้อมูลส่วนตัว

ชื่อ จ.ส.ต.สม (นามสมมติ)

เพศ ชาย อายุ 39 ปี จ.ส.ต.สม มีพี่น้องจำนวน 10 คน เป็นคนที่ 5 มีภูมิลำเนา อ.มหาชนะชัย จ.ยโสธร ปัจจุบันพักอาศัยที่ แฟลต ข้าราชการตำรวจ ซอย พหลโยธิน 1 แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ จ.ส.ต.สมจบ การศึกษาสูงสุดปริญญาตรี มหาวิทยาลัยรามคำแหง แต่งงานแล้ว มีบุตรชายจำนวน 1 คน บุตรเรียนหนังสืออยู่ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.พญาไท อัตราเงินเดือน 7,720 บาท และมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร เฉลี่ยแบ่งแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วกรุงเทพฯ ซึ่งในแต่ละเดือนจะได้ไม่เท่ากัน บางเดือนประมาณ 1,800 บาท หรือ 2,000 บาท รายได้พอเลี้ยงครอบครัวได้ มีเงินเก็บเล็กน้อย ปฏิบัติงานด้านการจราจรนาน 4 ปี ตำแหน่งก่อนหน้าคือ เจ้าหน้าที่สายตรวจ สน.พญาไท

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ไดอะแกรมที่ 1 แสดงเครือญาติของ จ.ส.ต.สม



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

จ.ส.ต.สม เป็นคนรูปร่างท้วม สูงประมาณ 160 ซม. ทรงผมสั้น  
 เกียนรองทรง เหมือนนักเรียนมัธยม ผิวสีแทน เวลาเดินมือจะแกว่งไปมาเป็นวง  
 กว้างกว่าคนทั่วไป เหมือนลักษณะคนกว้าง การแต่งกายชอบใส่เสื้อหลวม ๆ มักจะดู  
 รุ่มร่าม ความสะอาดร่างกาย เสื้อผ้า พอใช้ อุปนิสัย เป็นคนร่าเริง พุดคุยสนุกสนาน  
 ชอบดื่มสุราเป็นประจำเกือบทุกวัน และสูบบุหรี่จัด

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

ตั้งแต่ปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ เนื่องจากในการ  
 ปฏิบัติงานจะใช้ผ้าปิดจมูกในขณะที่ โบกรถบนถนนแต่บางครั้งถ้าปฏิบัติหน้าที่ไม่  
 เกิน 30 นาที ก็อาจจะไม่ได้ใช้ผ้าปิดจมูก ขณะเดียวกันกรมตำรวจจะมีการตรวจสุขภาพ  
 ปีละหนึ่งครั้งเพื่อตรวจสอบความผิดปกติของตำรวจจราจร ถ้ามีปัญหาหรือ  
 อากาศผิดปกติก็ต้องไปพบแพทย์ ตามนัดหมาย โดยส่วนมากจะไม่มีปัญหาเรื่อง  
 สุขภาพ ส่วนการไปตรวจสุขภาพกับแพทย์ทั่วไปด้วยตัวเองจะไม่มี เนื่องจากไม่ค่อย  
 มีเวลาไปตรวจ ไม่ค่อยสนใจเรื่องสุขภาพเท่าใด เพราะไม่มีอะไรผิดปกติเกี่ยวกับ  
 สุขภาพ

## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

จ.ส.ต.สม คิดว่า ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกตามจุดที่รับ  
 ผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบกรถบนถนนในช่วงเร่งรีบกตัญญูญาณไฟจราจร ปฏิบัติ  
 หน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความ  
 ปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจร

จ.ส.ต.สม ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุด อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จุดนี้มี ปัญหาปริมาณรถจำนวนมากผ่านแยกนี้ มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ามหานครพญาไท ทำให้เสียช่องการเดินรถ และรถ ประจำทางผ่านจำนวนมากซึ่งต้องเข้าป้ายรถประจำทางรับและส่งผู้โดยสาร บาง ครั้งมาพร้อมกันจำนวนมากทำให้จอดล้ำช่องทางกีดขวางการจราจรรถคันอื่น ๆ ที่ ตามมาด้านหลังต้องหยุดรถทำให้การจราจรติดขัดต้องรอนกว่ารถประจำทางจะ เคลื่อนที่ไป และการเกิดอุบัติเหตุบริเวณแยกอนุสาวรีย์ ทำให้รถต้องหยุดไม่สามารถ เคลื่อน นตัว ได้สะดวก และใช้เวลาในการแยกรถเวลานานเนื่องจากปริมาณรถมี จำนวนมาก

### การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
04.30	ตื่นนอน อาบน้ำแต่งตัว เตรียมตัวปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.15	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและ ประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน	สน.พญาไท
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	อนุสาวรีย์ชัยฯ
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียม พร้อมที่ สน.พญาไท จนถึงเวลา 12.00 น.	สน.พญาไท
12.00	พักผ่านบริเวณ สน.พญาไท เตรียมตัวให้พร้อมที่ จะปฏิบัติหน้าที่	สน.พญาไท
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและ ประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จนถึงเวลา 22.00 น.	อนุสาวรีย์ชัยฯ

## การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
22.00	เข้าเวรเสริมเวลามีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไทหรืองานจราจรติดขัดมาก ต้องช่วยปฏิบัติหน้าที่ จนเสร็จสิ้นภารกิจ	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-22.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-22.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ตามปกติหมุนเวียนต่อไป

สำหรับอนาคตอยากปฏิบัติหน้าที่จราจรต่อไปอีก เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาจราจรที่นับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น และปริมาณตำรวจจราจรมีน้อย ต้องช่วยกันทำงาน

### ทัศนคติต่อปัญหาการจราจร

1. ผู้ขับขี่รถขาดวินัยเรื่องการขับรถที่ดี
2. ผู้ขับขี่รถไม่เคารพกฎจราจรและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

จ.ส.ต.สม คิดว่า รถประจำทางมีพฤติกรรมการขับขี่ฝ่าฝืนการจราจรมากที่สุด เนื่องจากในการขับรถนั้นมักจะขับรถใช้ความเร็วมากและแย่งกันขับเข้าป้ายรถประจำทางเพื่อรับส่งผู้โดยสารทำให้ขับรถไม่ตรงช่องทางที่กำหนด



ขับปาดหน้าแข่งกันเข้าป้ายรถประจำทาง เมื่อหยุดจอด ไม่ตรงป้าย รถประจำทาง และไม่อยู่ตรงในช่องทางจอดรถในลักษณะคร่อมช่องทาง รถที่ตามมาก็จะติดขัด

### ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหารถจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในปัจจุบันช่วยอำนวยความสะดวกจราจรได้บ้างเล็กน้อย เนื่องจากรถมีจำนวนมาก แต่ถนนสำหรับการจราจรมีน้อยทำให้รถไม่มีที่ไปอยู่แต่บนท้องถนน การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรจึงเป็นการแก้ไขปัญหารถจรที่ปลายเหตุ และได้เสนอ แนวทางในการแก้ไขปัญหารถจร คือ ให้ผู้ขับขี่รถเคารพกฎจราจรโดยเคร่งครัด และเมื่อมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ต้องมีการลงโทษเด็ดขาดด้วยอัตราโทษที่สูง เพื่อไม่ให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอีก



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร  
ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ**

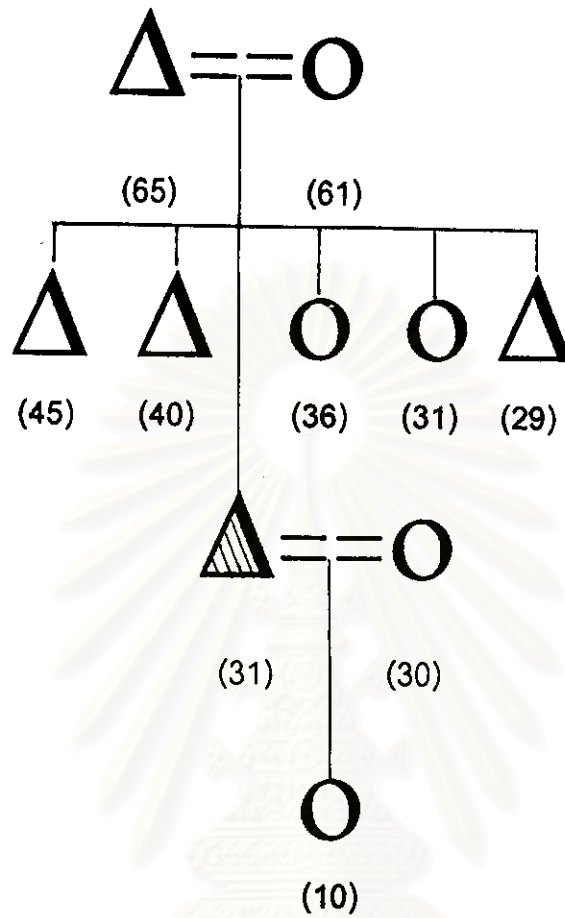
ผู้ให้สัมภาษณ์	ส.ต.อ.ใจ (นามสมมติ) ปฏิบัติหน้าที่กวดสัญญาณไฟจราจร
ผู้สัมภาษณ์	ร.ต.ท.สราวุธ คำเหลือง นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บริเวณจุดกวดสัญญาณไฟจราจร แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
วัน เดือน ปี ที่สัมภาษณ์	วันที่ 9 สิงหาคม 2540 เวลา 09.30-11.15 น.

**ข้อมูลส่วนตัว**

ชื่อ ส.ต.อ. ใจ (นามสมมติ)

เพศ ชาย อายุ 31 ปี ส.ต.อ.ใจ มีพี่น้องจำนวน 6 คน เป็นคนที่ 3 ภูมิลำเนา บางกะปิ ลาดพร้าว กรุงเทพฯ ปัจจุบันพักอาศัย บ้านญาติ ย่านบางกะปิ ลาดพร้าว กรุงเทพฯ ส.ต.อ.ใจ จบ การศึกษาสูงสุด ปวช. วิทยาลัยเซนต์จอห์น แต่งงานแล้ว มีบุตรจำนวน 1 คน เป็นหญิง บุตรเรียนหนังสืออยู่ ป.4 ภรรยาเป็นแม่บ้าน อยู่ด้วยกัน ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.พญาไท อัตราเงินเดือน 6,200 บาท และมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร เฉลี่ยแบ่งแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วกรุงเทพฯ ซึ่งในแต่ละเดือนจะได้ไม่เท่ากัน เดือนละประมาณ 1,500 บาท รายได้พอเลี้ยงครอบครัว มีความต้องการรายได้เพิ่มเติมเป็นเดือนละ 10,000 บาท ปฏิบัติงานด้านการจราจรนาน 8 ปี ตำแหน่งก่อนหน้านี้อีกคือ ลูกแถว กก.อป.ส.ปพ. เป็นตำรวจเนื่องจาก ญาติพี่น้องต้องการให้เป็นตำรวจ

ไดอะแกรมที่ 2 แสดงเครือญาติของ ส.ต.อ.ใจ



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ

กรุงเทพมหานครมหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

ส.ต.อ.ใจ เป็นรูปร่างผอม สูง สูงประมาณ 175 ซม. ทรงผมทรงทรงเรียบ ผิวสีน้ำตาล เวลาเดินหลังค่อมเล็กน้อย การแต่งกายสะอาด เรียบร้อย เสื้อผ้าสะอาด ดูท่าทางเชื่องช้า อุนิสัย เจียม พุดน้อย จะพูดคุยกับคนที่มาชวนคุยเท่านั้น ไม่สูบบุหรี่ แต่ดื่มสุรบบ้างบางครั้ง

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

ตั้งแต่ปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ เคยไปตรวจสุขภาพ ปีละ 1 ครั้งคิดว่าเป็นตำรวจจราจรมีอัตราการเสี่ยงต่อสุขภาพ และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก

## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

ส.ต.อ.ใจ ก่อนปฏิบัติหน้าที่จราจรเคยอบรมเรื่องเกี่ยวกับจราจรมา 1 ครั้ง มีความรู้เรื่องกฎจราจรปานกลางซึ่งคิดว่าเพียงพอแล้วต่อการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากไม่จำเป็นต้องใช้กฎหมายมากมายในการปฏิบัติหน้าที่ ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกตามจุดที่รับผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบกกรบนถนนในชั่วโมงเร่งรีบกวดสัญญาณไฟจราจร ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร คอยแก้ไขปัญหารถจราจร รถติด รถเสีย รถชน แยกการจัดการจราจรให้คล่องตัว

ส.ต.อ.ใจ ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุด อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กวดสัญญาณไฟ จุดนี้มีปัญหาปริมาณรถจำนวนมากผ่านแยกนี้ มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ามหานครพญาไท ทำให้เสียช่องการเดินรถ และรถ ประจำทางผ่านจำนวนมากซึ่งต้องเข้าป้ายรถประจำทางรับและส่งผู้โดยสาร บางครั้งมาพร้อมกัน

จำนวนมากทำให้จอดลำช่องทางกีดขวางการจราจรรถคันอื่น ๆ ที่ตามมาด้านหลัง ต้องหยุดรถทำให้การจราจรติดขัดต้องรองจนกว่ารถประจำทางจะเคลื่อนที่ไป และการเกิดอุบัติเหตุบริเวณแยกอนุสาวรีย์ ทำให้รถต้องหยุดไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ สะดวก และใช้เวลาในการแยกรถเวลานานเนื่องจากปริมาณรถมีจำนวนมาก การกวดสัญญาณไฟแต่ละครั้งนาน 1 นาที

อุบัติเหตุมีวันละประมาณ 10 ราย แต่ละรายทำให้รถติดประมาณ 5 นาที รถที่ชนกันมากที่สุดคืออันดับ 1 รถยนต์ อันดับ 2 รถจักรยานยนต์ โดยฝ่ายรถจักรยานยนต์จะมีฝ่ายผิดมากที่สุด สาเหตุคือขับรถโดยประมาท และเห็นแก่ตัวชอบฝ่าฝืนกฎจราจร

ผู้ขับรถกระทำผิดกฎจราจรคือ ข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟมากอันดับ 1 ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายมากเป็นอันดับ 2 ใช้รถอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์มากเป็นอันดับ 3 เนื่องจากผู้ขับรถมีความรู้เรื่องจราจรปานกลาง

คนเดินทางมักจะรถลงจากรถประจำทางในขณะที่ยังไม่จอดตรงป้าย ทำให้รถที่ผ่านไปมาต้องหยุดรถรอให้คนเดินไปเสียก่อน ในการปฏิบัติหน้าที่จราจร ส.ต.อ.ใจ คิดว่ามีเวลาพักผ่อน พอเพียงแล้ว

### การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
04.00	ตื่นนอนจากบ้านพักย่านลาดพร้าวเดินทางไปปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.15	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน	สน.พญาไท
06.00	ปฏิบัติหน้าที่กวดสัญญาณไฟ	อนุสาวรีย์ชัยฯ
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	อนุสาวรีย์ชัยฯ
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท	สน.พญาไท

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
11.00	รับประทานอาหารเช้า พักผ่านบริเวณ สน.พญาไท เตรียมตัวให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่	สน.พญาไท
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและ ประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กดสัญญาณไฟ	อนุสาวรีย์ชัยฯ
20.00	เลิกปฏิบัติหน้าที่ เดินทางกลับบ้าน	บนถนน
22.00	เข้านอน	ที่พัก

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

สำหรับอนาคตอยากปฏิบัติหน้าที่จรรยาต่อไปอีก เพื่อช่วยแก้ไข ปัญหาจรรยาที่นับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากตำรวจจรรยามีความจำเป็นต่อการแก้ไขปัญหาจรรยา

#### ทัศนคติต่อปัญหาการจรรยา

1. ผู้ขับขี่มักง่ายและเห็นแก่ตัวไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

#### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากมีปริมาณมากและสามารถขับรถไปได้ทุกช่องทาง

รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากมีปัญหารถติดขัด ทำให้เกิดอารมณ์หงุดหงิด

### ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีส่วนช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรได้มาก จำเป็นต้องมีอยู่ต่อไป และได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหารถจราจร คือ

1. ปลดปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้เท่ากันทุกด้าน
2. เพิ่มปริมาณตำรวจจราจรในพื้นที่ให้มาก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร  
ประจำจุดแยกพญาไท**

ผู้ให้สัมภาษณ์	ส.ต.ท. นึก (นามสมมติ) ปฏิบัติหน้าที่กวดสัญญาณไฟจราจร
ผู้สัมภาษณ์	ร.ต.ท. สราวุธ คำเหลือง นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บริเวณตักกวดสัญญาณไฟจราจร แยกพญาไท
วัน เดือน ปี ที่สัมภาษณ์	วันที่ 16 สิงหาคม 2540 เวลา 10.30-12.00 น.

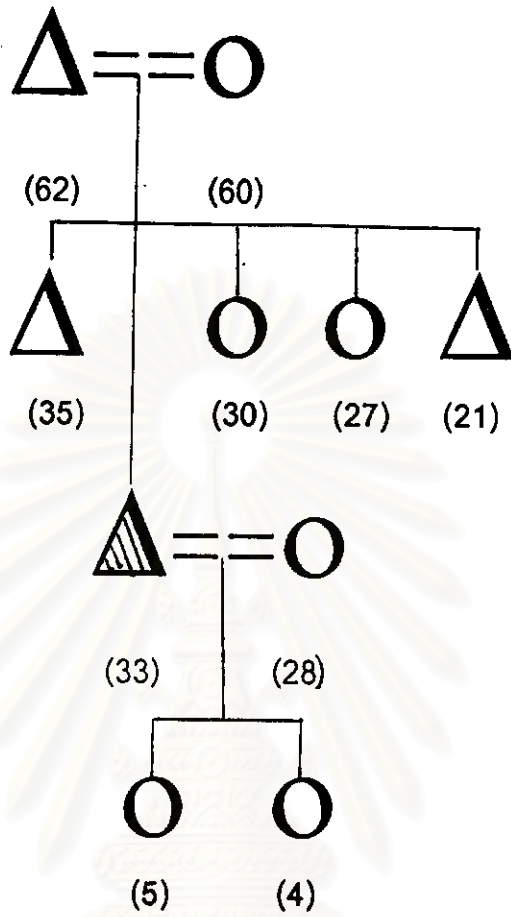
**ข้อมูลส่วนตัว**

ชื่อ ส.ต.ท. นึก (นามสมมติ)

เพศ ชาย อายุ 33 ปี ส.ต.ท. นึก มีพี่น้องจำนวน 5 คน เป็นคนที่ 2 ภูมิลำเนา ต.คูคต อ.ลำลูกกา ปทุมธานี ปัจจุบันพักอาศัย แพลต สน.พญาไท ราชเทวี กรุงเทพฯ ส.ต.ท. นึก จบการศึกษาสูงสุด ม.6 รร.ปทุมวิทยาลัย ปทุมธานี แต่งงานแล้ว มีบุตรจำนวน 2 คน เป็นหญิง และชาย บุตรเรียนหนังสืออยู่อนุบาล ภรรยาเป็นแม่บ้าน อยู่ด้วยกัน ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.พญาไท อัตราเงินเดือน 6,200 บาท และมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร เจลี่ยแบ่งแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วกรุงเทพฯ ซึ่งในแต่ละเดือนจะได้ไม่เท่ากัน เดือนละประมาณ 1,000 - 2,000 บาท รายได้พอเลี้ยงครอบครัวได้มีความต้องการรายได้เพิ่มเติมเป็นเดือนละ 10,000 บาท ปฏิบัติงานด้านการจราจรนาน 3 ปี ตำแหน่งก่อนหน้านี้คือ สายตรวจ สน.พญาไท เป็นตำรวจเนื่องจากใจรัก และมีความมั่นคงในชีวิต



ไดอะแกรมที่ 3 แสดงเครือญาติของ ส.ต.ท.นิก



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ

กรุงเทพมหานครมหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

ส.ต.ท.นีก เป็นรูปร่างสันทัด สูงประมาณ 160 ซม. ทรงผมรองทรง ผิวสีน้ำตาล การแต่งกายเรียบร้อย ชอบใส่เสื้อผ้าหลวม อุปนิสัยพูดคุยได้กับคนทั่วไป ชอบพูดหัววน ๆ แต่บางครั้งก็เงียบ ไม่อยากคุย เป็นคนน้อยใจง่าย ตี๋มสุรานาน ๆ ครั้ง แต่ไม่สูบบุหรี่

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

ตั้งแต่ปฏิบัติหน้าที่จรวจมีปัญหาเรื่องสุขภาพ มีอาการเมื่อยล้า อ่อนเพลีย เป็นไข้บ่อยเคยไปตรวจสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง ที่ รพ.ตำรวจ ตำรวจจรวจมี อัตราการเสี่ยงต่อสุขภาพ และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก อยู่กับถนนตลอดเวลา ควันพิษ ฝุ่นละออง

## การปฏิบัติหน้าที่จรวจ

ก่อนปฏิบัติหน้าที่จรวจ ส.ต.ท.นีก เคยอบรมเรื่องเกี่ยวกับจรวจมา 1 ครั้ง มีความรู้เรื่องกฎจรวจปานกลางซึ่งคิดว่าเพียงพอแล้วต่อการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากไม่จำเป็นต้องให้กฎหมายมากมายในการปฏิบัติหน้าที่ และมีความคิดเห็นว่าตำรวจจรวจมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกตามจุดที่รับผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบการถบนถนนในช่วงโมงเร่งรีบกดสัญญาณไฟจรวจ ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎจรวจ คอยแก้ไขปัญหายจรวจ รถติด รถเสีย รถชน แยกรถ จัดการจรวจให้คล่องตัว ป้องกันเหตุอาชญากรรม

ส.ต.ท.นีก ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุด แยกพญาไท กดสัญญาณไฟ จุด  
นี้มีปัญหาปริมาณรถจำนวนมากผ่านแยกนี้ มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ามกน  
พญาไท ทำให้เสียช่องการเดินรถ

อุบัติเหตุมีวันละประมาณ 2 ราย แต่ละรายทำให้รถติดประมาณ 5  
นาที รถที่ชนกันมากที่สุดคืออันดับ 1 รถจักรยานยนต์ อันดับ 2 รถยนต์ส่วนบุคคล  
อันดับ 3 รถแท็กซี่ โดยฝ่ายรถจักรยานยนต์จะมีฝ่ายผิดมากที่สุด สาเหตุคือขับรถ  
โดยประมาท และเห็นแก่ตัวชอบฝ่าฝืนกฎจราจร

ผู้ขับรถกระทำผิดกฎจราจรคือ ช้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟมากอันดับ  
1 ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายมากเป็นอันดับ 2 ให้อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์มากเป็น  
อันดับ 3 เนื่องจากผู้ขับรถมีความรู้เรื่องจราจรปานกลาง คนเดินทางข้ามถนนทำ  
ให้รถชะลอความเร็วการ เคลื่อนตัวของรถหยุด เวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ ต้องการ  
เวลามากกว่านี้

### การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
04.15	ตื่นนอน อาบน้ำแต่งตัว เตรียมตัวปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.15	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและ ประชุมข้อราชการ การปฏิบัติการกิจประจำวัน	สน.พญาไท
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	อนุสาวรีย์ชัยฯ
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียม พร้อมที่ สน.พญาไท เพื่อรอรับเสด็จฯ	สน.พญาไท
12.00	พักผ่อนบริเวณ สน.พญาไท ออกปฏิบัติหน้าที่ ประจำจุด	สน.พญาไท

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้าราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จนถึงเวลา 20.00 น.	อนุสาวรีย์ชัยฯ
20.00	เข้าเวรเสริมเวลามีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไทหรืองานจราจรรถติดขัดมาก ต้องช่วยปฏิบัติหน้าที่ จนเสร็จสิ้นภารกิจ	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ
22.00	เส้นทางรับเสด็จฯไป-กลับ	เส้นทาง
24.00	พักผ่อน	ที่พัก

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

สำหรับอนาคต ส.ต.ท.นีก อยากปฏิบัติหน้าที่จราจรต่อไปอีก เพื่อช่วยแก้ไขปัญหารถติดที่นับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากตำรวจจราจรมีความจำเป็นต่อการแก้ไขปัญหารถติด

#### ทัศนคติต่อปัญหาการจราจร

1. การก่อสร้างรถไฟฟ้า
2. ผู้ใช้ถนนมีไม่เคารพกฎจราจร

## ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

ส.ต.ท.นีก ให้ความคิดเห็นว่า รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากรีบเร่ง และคล่องตัว ไม่กลัวอุบัติเหตุไร้อน หงุดหงิดง่าย  
รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากมีความเห็นแก่ตัว ไม่เคารพกฎจราจร  
รถรับจ้างแท็กซี่-สามล้อฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 3 เนื่องจากต้องการแย่งผู้โดยสาร แข่งขันกันหาผลประโยชน์

## ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีส่วนช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรได้มาก เป็นอาชีพบริการประชาชนจำเป็นต้องมีอยู่ต่อไป สามารถแก้ไขปัญหาค้นที่ รวดเร็ว และได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหารถจราจร คือ

1. ประชาสัมพันธ์การจราจรและเส้นทางให้ประชาชนทราบทาง จส.100 หรือทางสื่อมวลชน
2. เพิ่มปริมาณตำรวจจราจรในพื้นที่ให้มากเพื่ออำนวยความสะดวกจราจร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

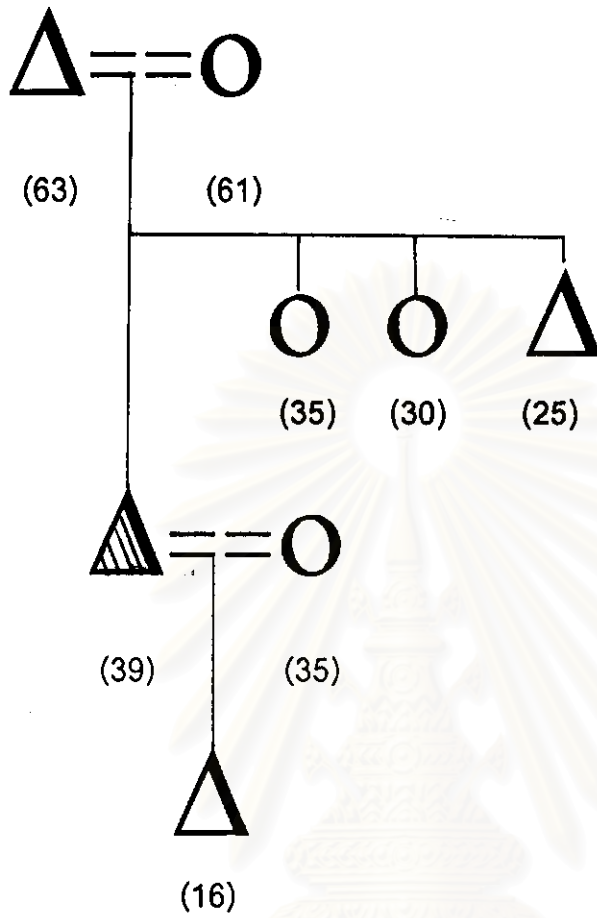
**การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร  
ประจำจุดแยกพญาไท**

ผู้ให้สัมภาษณ์	จ.ส.ต.โชค (นามสมมติ) ปฏิบัติหน้าที่กวดสัญญาณไฟจราจร
ผู้สัมภาษณ์	ร.ต.ท.สราวุธ คำเหลือง นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บริเวณจุดกวดสัญญาณไฟจราจร แยกพญาไท
วัน เดือน ปี ที่สัมภาษณ์	วันที่ 23 สิงหาคม 2540 เวลา 09.30-11.00 น.

**ข้อมูลส่วนตัว**

ชื่อ จ.ส.ต. โชค (นามสมมติ)  
 เพศ ชาย อายุ 39 ปี จ.ส.ต.โชค มีพี่น้องจำนวน 4 คน เป็นคนที่ 1  
 ภูมิลำเนา บ้านนาเหลือง อ.เวียงสา น่าน ปัจจุบันพักอาศัย แพลต สน.พญาไท ราช  
 เทวี กรุงเทพฯ จ.ส.ต.โชค จบการศึกษาสูงสุด ม.6 รร.ธัญบุรี อ.ธัญบุรี ปทุมธานี  
 และแต่งงานแล้ว มีบุตรจำนวน 1 คน เป็นชาย บุตรเรียนหนังสืออยู่ ปวช.ปี 1  
 ภรรยาเป็นทำงานบริษัท เอกชน เงินเดือนประมาณ 10,000 บาท อยู่ด้วยกัน  
 ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.พญาไท อัตราเงินเดือน  
 8,560 บาท และมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร เฉลี่ยแบ่งแก่เจ้าหน้าที่  
 ตำรวจจราจรทั่วกรุงเทพฯ ซึ่งในแต่ละ เดือนจะได้ไม่เท่ากัน เดือนละประมาณ  
 1,000 - 2,000บาท รายได้พอเลี้ยงครอบครัวได้ มีความต้องการรายได้เพิ่มเติมเป็น  
 เดือนละ 15,000 บาท จ.ส.ต.โชค ปฏิบัติงานด้านการจราจรนาน 12 ปี ตำแหน่ง  
 ก่อนหน้านี้คือ สายตรวจ สน.พญาไท เป็นตำรวจเนื่องจากอยากเป็นอาชีพนี้  
 เพราะมีความมั่นคงในชีวิต

ไดอะแกรมที่ 4 แสดงเครือญาติของ จ.ส.ต.โชค



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

## ลักษณะบุคลิกภาพ

จ.ส.ต.โชค เป็นรูปร่างท้วม สูงประมาณ 170 ซม. ทรงผมตัดสั้น เกรียน ผิวสีแทน การแต่งกายเรียบร้อย ชอบใส่เสื้อกระชับตัว ฟิตพอดี อุปนิสัยพูดคุยได้กับคนทั่วไป นอบน้อมถ่อมตน แต่บางครั้งก็เจี๊ยบ ไม่อยากคุย เป็นทำงานคล่องตัว ไม่ชอบดื่ม ไม่สูบบุหรี่

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

ตั้งแต่ จ.ส.ต.โชค ปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ เคยไปตรวจสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง ที่ รพ.ตำรวจ ตำรวจจราจรมีอัตราการเสี่ยงต่อสุขภาพ และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก อยู่กับถนนตลอดเวลา ควันพิช ผุ่นละออง

## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

สำหรับ จ.ส.ต.โชค นั้น ก่อนปฏิบัติหน้าที่เคยอบรมเรื่องเกี่ยวกับจราจรมา 1 ครั้ง มีความรู้เรื่องกฎจราจรปานกลางซึ่งคิดว่าเพียงพอแล้วต่อการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากไม่จำเป็นต้องใช้กฎหมายมากมายในการปฏิบัติหน้าที่

ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกจราจรตามจุดที่รับผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบการถบนถนนในช่วงโมงเร่งรีบกวดสัญญาณไฟจราจร ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจร คอยแก้ไขปัญหาจราจร รถติด รถเสีย รถชน แยกรถจัดการจราจรให้คล่องตัว ป้องกันเหตุอาชญากรรม

จ.ส.ต.โชค ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุด แยกพญาไท กวดสัญญาณไฟจุดนี้มีปัญหาปริมาณรถจำนวนมากผ่านแยกนี้ มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ามหานครพญาไท ทำให้เสียของการเดิมถ



อุบัติเหตุมีวันละประมาณ 10 ราย แต่ละรายทำให้รถติดประมาณ 5 นาที รถที่ชนกันมากที่สุดคืออันดับ 1 รถยนต์ อันดับ 2 รถจักรยานยนต์ โดยฝ่ายรถจักรยานยนต์จะมีฝ่ายผิดมากที่สุด สาเหตุคือขับรถโดย ประมาท และเห็นแก่ตัว ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร

ผู้ขับรถกระทำผิดกฎจราจรคือ ช้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟมากอันดับ 1 ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายมากเป็นอันดับ 2 ใช้รถอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์มากเป็นอันดับ 3 เนื่องจากผู้ขับรถมีความรู้เรื่องจราจรปานกลาง คนเดินทางข้ามถนนทำให้รถชะลอความเร็วการ เคลื่อนตัวของรถหยุด เวลาพักผ่อนพอเพียงพอสมควร แต่ต้องการมากกว่าเนื่องจากต้องการมีเวลาให้กับครอบครัว

### การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
05.00	ตื่นนอน อาบน้ำแต่งตัว เตรียมตัวปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.20	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน	สน.พญาไท
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	อนุสาวรีย์ชัยฯ
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท จนถึงเวลา 12.00 น.	สน.พญาไท
12.00	พักผ่านบริเวณ สน.พญาไท ออกปฏิบัติหน้าที่เตรียมตัวให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่	สน.พญาไท
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ จนถึงเวลา 20.00 น.ออกเวร	อนุสาวรีย์ชัยฯ

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
22.00	เข้าเวรเสริมเวลามีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ ภารกิจรับเสด็จสน.พญาไทหรืองานหนัก ต้องช่วยปฏิบัติหน้าที่ จนเสร็จสิ้นภารกิจ	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ
24.00	พักผ่อน	ที่พัก

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน

สำหรับอนาคต จ.ส.ต.โชค อยากปฏิบัติหน้าที่จราจรต่อไปอีก เพื่อช่วยแก้ไขปัญหารถติดที่นับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากตำรวจจราจรมีความจำเป็นต่อการแก้ไขปัญหาจราจร

### ทัศนคติต่อปัญหาการจราจร

1. การก่อสร้างรถไฟฟ้า
2. ผู้ใช้ถนนมีไม่เคารพกฎจราจร
3. มีรถไฟฟ้าผ่านบ่อย

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากรีบเร่งและคล่องตัว ไม่กลัวอุบัติเหตุใจร้อน หงุดหงิดง่าย

รถรับจ้างแท็กซี่ สามล้อ ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากต้องการแย่งผู้โดยสาร

รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 3 เนื่องจากมีความเห็นแก่ตัว ไม่เคารพกฎจราจร

### ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร

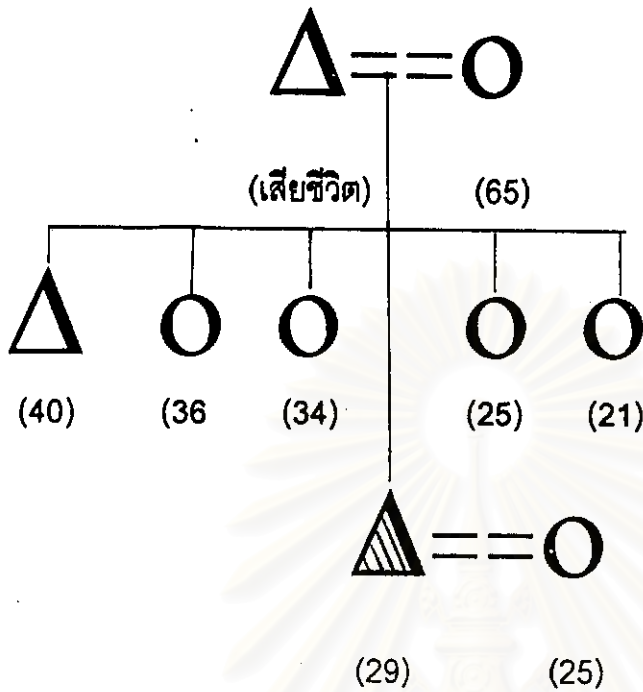
จ.ส.ต.โชค คิดว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีส่วนช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรได้มาก เป็นอาชีพบริการประชาชนจำเป็นต้องมีอยู่ต่อไป สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันที รวดเร็ว และได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหารถจราจร คือ ให้ประชาชนผู้ขับขี่รถเคารพกฎจราจรให้มากที่สุด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ไดอะแกรมที่ 5 แสดงเครือญาติ ผลสำรวจสำรอก ดี



△ หมายถึง เพศชาย

○ หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

พลฯ ดี เป็นคนรูปร่างผอม บาง สูงประมาณ 160 ซม. ทรงผมรองทรง ผิวสีขาวย การแต่งกายเรียบร้อย เสื้อผ้า อุปกรณ์การทำงานเรียบร้อย ควบคุมนิสัยชอบพูดคุยกับคนทั่วไป นอบน้อมต่อมตน คล่องตัวในการทำงาน มีความกระตือรือร้น ต็มสุรา สุบนุหรี

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

สำหรับ พลฯ ดี ตั้งแต่ปฏิบัติหน้าที่จรรยาจรไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ เคยไปตรวจสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง ที่ รพ.ตำรวจ ตำรวจจรรยาจรมีอัตราการเสี่ยงต่อสุขภาพ และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก อยู่กับถนนตลอดเวลา ควันพิช ผุ่นละออง

## การปฏิบัติหน้าที่จรรยาจร

พลฯ ดี เป็นตำรวจใหม่ จบมาการศึกษา รร.ตำรวจนครบาล มาประมาณ 3 ปี ก่อนปฏิบัติหน้าที่ไม่เคยอบรมเรื่องเกี่ยวกับจรรยาจร คิดว่ามีความรู้เรื่องกฎจรรยาจรปานกลางคิดว่าเพียงพอแล้วต่อการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากไม่จำเป็นต้องใช้กฎหมายมากมายในการปฏิบัติหน้าที่

ตำรวจจรรยาจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกตามจุดที่รับผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบกรถบนถนนในช่วงโมงเร่งรีบกดสัญญาณไฟจราจร ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจร คอยแก้ไขปัญหารจราจร รวดติด รถเสีย รถชน แยกรถจัดการจราจรให้คล่องตัว ป้องกันเหตุอาชญากรรม

พลฯ ดี ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุด แยกอรุพงษ์ กดสัญญาณไฟ จุดนี้มีปัญหาปริมาณรถจำนวนมากผ่านเส้นแบ่งช่องทางไม่ชัดเจน

อุบัติเหตุมีวันละประมาณ 5 ราย แต่ละรายทำให้รถติดประมาณ 5 นาที รถที่ชนกันมากที่สุดคืออันดับ 1 รถยนต์ อันดับ 2 รถจักรยานยนต์ อันดับ 3 รถประจทาง โดยฝ่ายรถจักรยานยนต์จะมีฝ่ายผิดมากที่สุด สาเหตุคือขับรถโดยประมาท และฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง

ผู้ขับรถกระทำผิดกฎจราจรคือ ข้อนหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟมากอันดับ 1 กลับรถในที่คับขันมากเป็นอันดับ 2 คนเดินทางข้ามถนนทำให้เกิดขวางการจราจร รถลดความเร็ว เวลาพักผ่อนไม่เพียงพอต้องการมากกว่านี้

### การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
05.00	ตื่นนอน ทำภาระกิจส่วนตัว	ที่พัก
05.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน ออกปฏิบัติหน้าที่ตามจุด	สน.พญาไท แยกจตุพงษ์
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท จนถึงเวลา 12.00 น.	สน.พญาไท
12.00	ออกปฏิบัติหน้าที่ต่อ	แยกจตุพงษ์
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดแยกจตุพงษ์ ถึงเวลา 22.00 น.	แยกจตุพงษ์
22.00	เข้าเวรเสริมเวลาที่มีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไทหรืองานจราจรรถติดขัดมาก ต้องช่วยปฏิบัติหน้าที่ จนเสร็จสิ้นภารกิจ	สน.พญาไท และจุดรับ เสด็จฯ

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

สำหรับอนาคต พลฯ ดี อยากปฏิบัติหน้าที่จรรยาต่อไปอีก เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาราชการที่นับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากตำรวจจรรยามีความจำเป็นต่อการแก้ไขปัญหาราชการ

### ทัศนคติต่อปัญหาการจรรยา

1. ผิดถนนไม่เรียบ
2. ขับรถฝ่าฝืนกฎจรรยา

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจรรยามากที่สุด

รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจรรยามากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากรีบเร่งและคล่องตัว ไม่กลัวอุบัติเหตุไร้อน หงุดหงิดง่าย รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนกฎจรรยาเป็นอันดับ 2 เนื่องจากมีความเห็นแก่ตัว ไม่เคารพกฎจรรยา รถประจำทาง ฝ่าฝืนกฎจรรยาเป็นอันดับ 3 เนื่องจากต้องการแย่งผู้โดยสาร

### ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาในการช่วยแก้ไขปัญหาราชการ

พลฯ ดี คิดว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยามีส่วนช่วยแก้ไขปัญหาราชการได้มาก เป็นอาชีพบริการประชาชนจำเป็นต้องมีอยู่ต่อไป สามารถแก้ไขปัญหาก็ได้



ทันที รวดเร็วมีความคล่องตัวในการปฏิบัติหน้าที่ และได้เสนอแนวทางในการ  
แก้ไขปัญหาราจร คือ

1. ให้ประชาชนผู้ขับขี่รถเคอร์พกฏจราจร
2. สร้างนิเวศน์ให้เรียบร้อยเพื่อการจราจรจะได้คล่องตัว



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

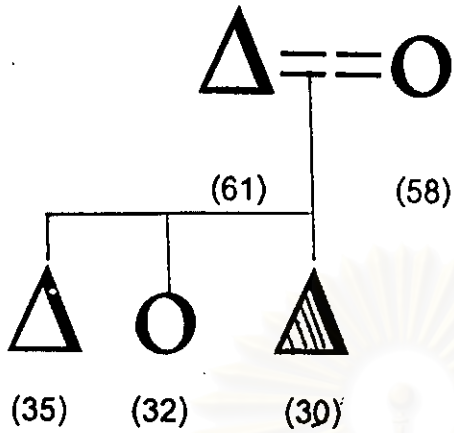
**สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร  
ประจำจุดแยกอรุณพงษ์**

ผู้ให้สัมภาษณ์	ส.ต.อ.มี (นามสมมติ) ปฏิบัติหน้าที่กวดสัญญาณไฟจราจร
ผู้สัมภาษณ์	ร.ต.ท.สราวุธ คำเหลือง นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บริเวณตึกกวดสัญญาณไฟจราจร แยกอรุณพงษ์
วัน เดือน ปี ที่สัมภาษณ์	วันที่ 5 กันยายน 2540 เวลา 09.00-10.30 น.

**ข้อมูลส่วนตัว**

ชื่อ ส.ต.อ.มี (นามสมมติ)  
 เพศ ชาย อายุ 30 ปี ส.ต.อ.มี มีพี่น้องจำนวน 3 คน เป็นคนที่ 3 ภูมิลำเนา ต.หัวไม้  
 อ.มหาราช อ.อยุธยา ปัจจุบันพักอาศัย แพลต สน.พญาไท ราชเทวี กรุงเทพฯ  
 ส.ต.อ. จบการศึกษาระดับ ม.6 รร.อยุธยาวิทยาคม อ.เมือง อยุธยา เป็นโสดปัจจุบัน  
 ดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.พญาไท อัตราเงินเดือน 7,480  
 บาทและมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร เฉลี่ยแบ่งแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ  
 จราจรทั่วกรุงเทพฯ ซึ่งในแต่ละเดือนจะได้ไม่เท่ากัน เดือนละประมาณ 1,000 บาท  
 รายได้พอเลี้ยงครอบครัวได้ มีความต้องการรายได้เพิ่มเติมเป็นเดือนละ 10,000  
 บาท ปฏิบัติงานด้านการจราจรนาน 8 ปี ตำแหน่งก่อนหน้าคือ สายตรวจ  
 สน.พญาไท เป็นตำรวจเนื่องจาก มีความมั่นคงในชีวิต

ไดอะแกรมที่ 6 แสดงเครือญาติของ ส.ต.อ.มี



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

ส.ต.อ.มี เป็นคนรูปร่างอ้วน สันทัด สูงประมาณ 160 ซม. ทรงผม ร่องทรงแบบสั้น ผิวสีแทนออกดำ การแต่งกายเรียบร้อย เสื้อผ้า อุปกรณ์การทำงาน เรียบร้อย ครบ อุปกรณ์ พุดคุยกับคนทั่วไปได้น้อย ชอบเงียบ เก็บตัว เชื่องช้า เมื่อ ตื่นสุราแล้วจะ คุยเก่ง สูบบุหรี่บ้างเวลาดื่มสุรา

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

สำหรับ ส.ต.อ.มี ตั้งแต่ปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ เคยไปตรวจสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง ที่ รพ.ตำรวจ ตำรวจจราจรมีอัตราการเสี่ยงต่อ สุขภาพ และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุมาก อยู่กับถนนตลอดเวลา ควันพิช ฝุ่นละออง ตลอด จนมลพิษทางเสียง เป็นต้น

## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

ก่อนปฏิบัติหน้าที่ ส.ต.อ.มี ไม่เคยอบรมเรื่องเกี่ยวกับจราจร แต่คิดว่า มีความรู้เรื่องกฎจราจรปานกลางเพียงพอแล้วต่อการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากไม่จำเป็นต้องใช้กฎหมายมาคอยในการปฏิบัติหน้าที่

ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกตามจุดที่รับผิดชอบและใน เขตพื้นที่ โบกรถบนถนนในช่วงเร่งรีบกวดสัญญาณไฟจราจร ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขัน จับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจร คอยแก้ไขปัญหาจราจร รถติด รถเสีย รถชน แยกรถ จัดการจราจรให้คล่องตัว ป้องกันเหตุอาชญากรรม

ส.ต.อ.มี ปฏิบัติหน้าที่ประจำจุด แยกอรุพงษ์ กวดสัญญาณไฟ จุดนี้ มีปัญหาปริมาณรถจำนวนมากผ่านทำให้ติดขัดตรงกลางแยกที่ได้รับสัญญาณ

ไฟเขียวจึงไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ และรถบริเวณนี้จะแย่งช่องทางการจราจรกันทำให้มีการชะลอความเร็วของรถ การเคลื่อนตัวของจราจรจึงช้าด้วย

อุบัติเหตุมีวันละประมาณ 2 ราย แต่ละรายทำให้รถติดประมาณ 15 นาที รถที่ชนกันมากที่สุดคืออันดับ 1 รถยนต์ อันดับ 2 รถจักรยานยนต์ อันดับ 3 แท็กซี่-สามล้อ โดยฝ่ายรถจักรยานยนต์จะมีฝ่ายผิดมากที่สุด สาเหตุคือขับรถโดยประมาท และแย่งช่องทางการจราจร

ผู้ขับรถกระทำผิดกฎจราจรคือ ขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟมากอันดับ 1 เดินรถผิดช่องทางมากเป็นอันดับ 2 คนเดินทางข้ามถนนทำให้เกิดขวางการจราจรรถติดขัด เวลาพักผ่อนไม่เพียงพอต้องการมากกว่านี้

### การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
05.00	ตื่นนอน ทำภาระกิจส่วนตัว	ที่พัก
05.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน ออกปฏิบัติหน้าที่ตามจุด	สน.พญาไท แยกจตุพงษ์
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท	สน.พญาไท
12.00	ออกปฏิบัติหน้าที่ต่อ	แยกจตุพงษ์
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดแยกจตุพงษ์ ถึงเวลา 22.00 น. หากมีรับเสด็จฯ ต้องรักษาเส้นทางฯ	แยกจตุพงษ์

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
22.00	เข้าเวรเสริมเวลาที่มีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไทหรืองานจรรยาบรรณติดขัดมาก ต้องช่วยปฏิบัติหน้าที่ จนเสร็จสิ้นภารกิจ	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ
24.00	เสร็จสิ้นภารกิจพักผ่อน. บางครั้ง ตี 1 , 2	เส้นทางเสด็จฯ

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

สำหรับอนาคต ส.ต.อ.มี อยากปฏิบัติหน้าที่จรรยาบรรณต่อไปอีก เนื่องจากตำรวจจรรยาบรรณมีความจำเป็นต่อการแก้ไขปัญหาจรรยา

### ทัศนคติต่อปัญหาการจรรยาบรรณ

1. ผู้ขับรถไม่เคารพกฎจราจร
2. มีปริมาณรถมากเกินพื้นที่ถนน

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากรีบเร่งและคล่องตัว ไม่กลัวอุบัติเหตุโดยฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงมากที่สุด

รถยนต์แท็กซี่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากมีความเห็นแก่ตัว ไม่เคารพกฎจราจร

รถประจำทาง ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 3 เนื่องจากต้องการ  
แย่งผู้โดยสาร

### ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหาจราจร

ส.ต.อ.มี คิดว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีส่วนช่วยแก้ไขปัญหาจราจร  
ได้มาก เนื่องจากมีความคล่องตัว สามารถปฏิบัติงานต่าง ๆ เกี่ยวกับปัญหาจราจร  
ได้ดี แก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ บนท้องถนนได้ดี และได้เสนอแนวทางในการแก้ไข  
ปัญหาจราจร คือ

1. ให้ประชาชนผู้ขับขี่รถเคารพกฎจราจร
2. ลดปริมาณรถบนถนน

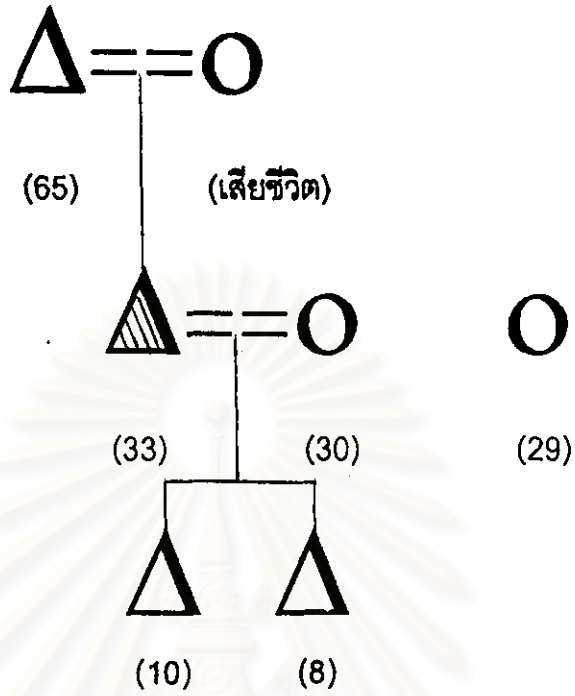


สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ไดอะแกรมที่ 7 แสดงเครือญาติของ ส.ต.อ.ชัย



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

ส.ต.อ.ชัย เป็นคนรูปร่างท้วม สูงประมาณ 160 ซม. ทรงผมสั้นรองทรง ผิวสีขาว เวลาเดินมักจะเขย่งเท้า ใช้ปลายเท้าเดิน การแต่งกายชอบใส่เสื้อหลวม ๆ มักจะดูรุ่มร่าม ความสะอาดร่างกาย เสื้อผ้า พอใช้ อุปนิสัย เป็นคนร่าเริง พูดคุยสนุกสนาน ชอบทักทายคนอื่น ชอบแสดงความคิดเห็นมีความคิดเป็นของตนเอง ตีมสุราเป็นบางครั้ง และสูบบุหรี่บางครั้งเวลาตีมสุรา

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

สำหรับ ส.ต.อ.ชัย ตั้งแต่ปฏิบัติหน้าที่จรวจไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ เนื่องจากในการปฏิบัติงานจะใช้ผ้าปิดจมูกในขณะที่ โบกรถบนถนนโดยจะใช้ผ้าปิดจมูกทุกครั้งเพื่อป้องกันอันตรายจากฝุ่นและมลพิษที่มีอยู่ในอากาศเป็นจำนวนมาก ซึ่ง ในปัจจุบันนับว่าอากาศเป็นมลพิษอย่างรุนแรง ทุกวันที่หลังจากปฏิบัติหน้าที่แล้วจะรู้สึกอ่อนเพลียต้องการพักผ่อนอยู่ตลอดเวลา ทางกรมตำรวจจะจัดให้มีการตรวจสุขภาพปีละหนึ่งครั้งเพื่อตรวจสอบความผิดปกติของตำรวจจราจร ถ้ามีปัญหาหรืออาการผิดปกติก็ต้องไปพบแพทย์ ตามนัดหมาย แต่โดยส่วนมากจะไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ ส่วนถ้ามีปัญหาหรืออาการผิดปกติก็ต้องไปพบแพทย์ ตามนัดหมาย แต่โดยส่วนมากจะไม่มีปัญหาเรื่องสุขภาพ ส่วนการไปตรวจสุขภาพกับแพทย์ทั่วไปด้วยตัวเองจะไม่มีเนื่องจากไม่ค่อยมีเวลาไปตรวจ เพราะไม่มีอะไรผิดปกติเกี่ยวกับสุขภาพ ตำรวจจราจรทุกคนก็ป้องกันเต็มที่ แต่เท่าที่พบเห็นเมื่อรู้สึกตัวว่าสุขภาพผิดปกติก็เป็นโรคมะเร็งไปแล้ว ไม่มีทางรักษาให้หายได้ และเสียชีวิตไปหลายคนแล้ว

## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

ส.ต.อ.ชัย คิดว่า ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกจราจรตามจุดที่รับ ผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบกรถบนถนนในช่วงโมงเร่งรีบ กดสัญญาณไฟจราจร ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจร เมื่อพบหรือได้รับแจ้งอุบัติเหตุก็จะ ต้องเดินทางไปตรวจสอบว่ามปัญหาจราจรติดขัดหรือไม่ และช่วยแยกรถ ชีต สีสเปรย์จุดชน แจ้งให้ร้อยละสอบสวนมาตรวจสอบที่เกิดเหตุอีกครั้ง อำนวย การจราจรบริเวณที่มีรถชน

ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกจราจรทั่วไป จุดที่ประจำไม่แน่นอนเปลี่ยนแปลงตามที่ได้จัดไว้ เช่น ถนนพญาไท จุดแยกซอยรางน้ำ จุดนี้มีปัญหาปริมาณรถ จำนวนมากผ่านถนนพญาไท ซึ่งมีการก่อสร้างจำนวนมาก รถที่ออกจากซอยราง น้ำที่จะออกถนนพญาไทติดขัด แยกนี้ไม่มีสัญญาณไฟ ต้องลงโบกรถบนถนน อำนวยความสะดวกจราจร เมื่อนหยุดรถบนถนนพญาไทเพื่อให้รถในซอยรางน้ำเข้าถนน พญาไท รถจะติดไปจนถึงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ อีกทั้งมีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้าม ถนนพญาไท ทำให้เสียช่องทางการเดินรถและรถผ่านถนนพญาไทจ การเบี่ยงช่องทาง มีการชะลอตัวของรถ การเคลื่อนที่ช้ารถก็ติดขัด

การเกิดอุบัติเหตุวันละประมาณ 5-6 ราย แต่ละรายใช้เวลาในการ จัดการจราจรนาน 10 นาทีบางครั้งอุบัติเหตุที่รุนแรงใช้เวลานานถึง 20 นาที

รถที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์

สำหรับคนเดินข้ามถนนมักจะไม่ข้ามในทางข้าม และข้ามถนนตัด หน้ารถอยู่เสมอทำให้รถต้องชะลอความเร็วและเสียหลักเกิดอุบัติเหตุได้

## การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
04.30	ตื่นนอน อาบน้ำแต่งตัว เตรียมตัวปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.15	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน	สน.พญาไท
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย	ประจำจุด
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท จนถึงเวลา 12.00 น.	สน.พญาไท
12.00	พักผ่านบริเวณ สน.พญาไท เตรียมตัวให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่	สน.พญาไท
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ช่วงเย็น	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย จนถึงเวลา 22.00 น. จากนั้นเข้าเวรเตรียมพร้อม	ประจำจุด
22.00	เข้าเวรเสริมเวลามีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไทหรืองานจราจรรุดติดขัดมาก ต้องช่วยปฏิบัติหน้าที่ จนเสร็จสิ้นภารกิจ	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-22.00 น.ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-22.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวก เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

สำหรับอนาคต ส.ต.อ.ชัย อวยากปฏิบัติหน้าที่จราจรต่อไปอีก ถึงแม้จะเหนื่อยแต่ก็เป็นงานที่บริการประชาชนได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรที่นับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น

### ทัศนคติต่อปัญหาการจราจร

1. มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้า และทางด่วนในพื้นที่ สน.พญาไท
2. มีขบวนรถไฟผ่านถนนเป็นจำนวนหลายขบวน และใช้เวลาในการปิดกั้นถนน
3. ผิวถนนไม่เรียบ
4. คนขับรถไม่มีวินัยจราจร และขับรถเห็นแก่ตัว

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับขี่ฝ่าฝืนการจราจรมากที่สุด โดยมักจะขับขี่ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร เช่น สัญญาณไฟแดง จอดล้ำเส้นที่กำหนดให้จอด จอดในทางห้ามจอด ขับเปลี่ยนช่องทางไปมา และมักจะขับผิดช่องทาง ซึ่งกฎหมายจราจรกำหนดให้ขับขี่ชิดขอบทางด้านซ้ายมือ แต่รถจักรยานยนต์ขับขี่ฝ่าฝืนไปทุกช่องทางที่มีช่องว่างให้ขับไปข้างหน้าได้ และใช้ความเร็วในการขับมาก ทำให้รถคันอื่น ๆ ต้องระมัดระวังชะลอความเร็วลง การเคลื่อนตัวของรถตามช่องทางจราจรต้องลดความคล่องตัวไปด้วย

### ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรได้มาก แต่ที่ยังคงมีปัญหานี้เนื่องจากจำนวนเจ้าหน้าที่จราจรมีน้อยเกินไป อุปกรณ์มีไม่เพียงพอ

ไม่ทันสมัย ขาดการดูแลเรื่องสวัสดิการความมั่นคงในอาชีพ ความมั่นคงในเรื่องส่วนตัว ทำให้ขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ลดลง ประสิทธิภาพการแก้ไขปัญหาราชการก็ลดลงไปด้วย ถ้าทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจราชการมีความเต็มใจการปฏิบัติหน้าที่ สามารถบรรเทาการจราจรได้เป็นอย่างดี และเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาราชการ คือ

1. เร่งรัดให้ก่อสร้างให้เสร็จสิ้นก่อนกำหนดหรือภายในกำหนดให้ได้
2. ยกกระดับทางรถไฟข้ามถนน หรือขุดลอดใต้ถนน เพื่อไม่ให้มีการปิดกั้นถนนเวลามีรถไฟผ่าน
3. ให้ผู้ขับซึ่รถเคารถพกกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปฏิบัติหน้าที่ทั่วไป

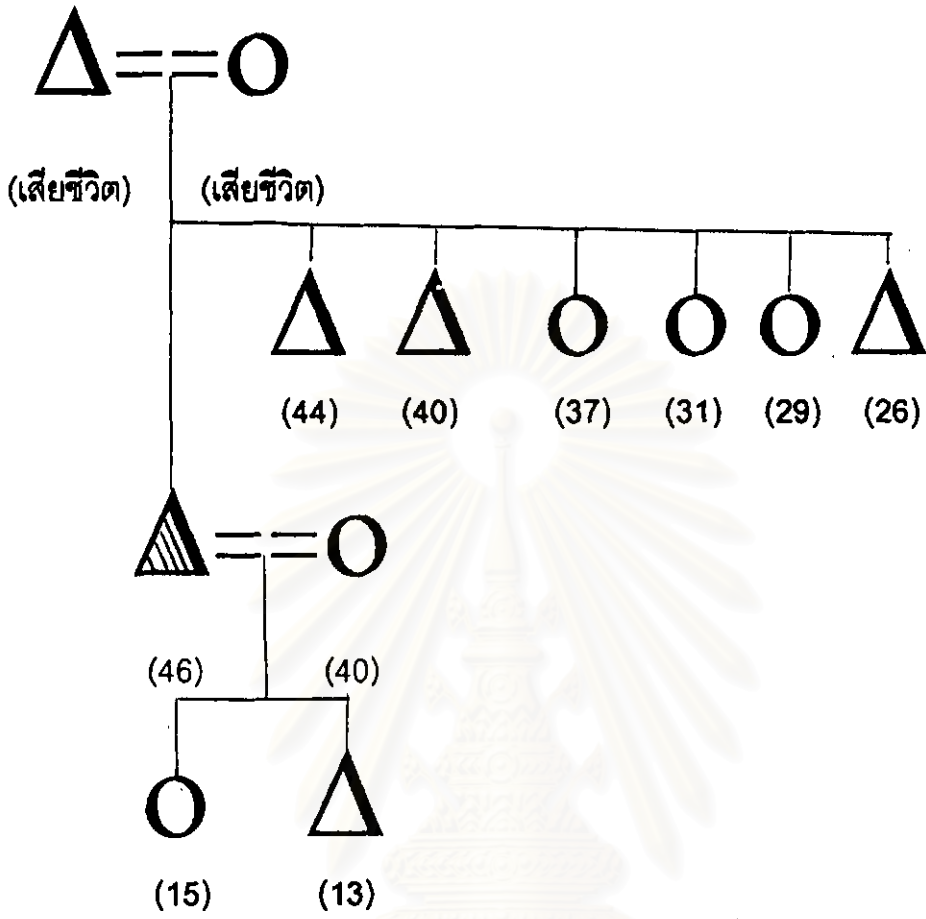
ผู้ให้สัมภาษณ์	ด.ต.สุข (นามสมมติ) ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวก ระดมการจราจรทั่วไป
ผู้สัมภาษณ์	ร.ต.ท.สราวุธ คำเหลือง นิสิตปริญญาโท คณะ รัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บริเวณตู้กดสัญญาณไฟจราจร แยกคลองประปา
วัน เดือน ปี ที่สัมภาษณ์	วันที่ 11 กันยายน 2540 เวลา 09.30-10.45 น.

### ข้อมูลส่วนตัว

ชื่อ ด.ต.สุข (นามสมมติ)

เพศ ชาย อายุ 46 ปี ด.ต.สุข มีพี่น้องจำนวน 7 คน เป็นคนที่ 1 ภูมิลำเนา เขตดุสิต  
กรุงเทพฯ ที่พักอาศัย แพลต สน.พญาไท กรุงเทพฯ การศึกษาสูงสุด ม.3 แต่งงาน  
แล้ว มีบุตรจำนวน 2 คน บุตรหญิง และชาย ทั้งสองคนเรียนหนังสืออยู่มัธยมศึกษา  
ตอนต้น ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.พญาไท อัตรา  
เงินเดือน 13,300 บาท และมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับผู้กระทำผิดกฎจราจร เฉลี่ยแบ่ง  
แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วกรุงเทพฯ ซึ่งในแต่ละเดือนจะได้ไม่เท่ากัน บางเดือน  
ประมาณ 1,800 บาท หรือ 2,000 บาท รายได้ของตำรวจจะน้อยมากเมื่อเปรียบ  
เทียบกับงานที่ต้องปฏิบัติไม่มีวันสิ้นสุด ไม่เป็นเวลา ต้องประสบปัญหาและ  
สถานการณ์ที่เป็นปัญหาของคนส่วนใหญ่ การทำงานจึงมีความกดดันมาก ปฏิบัติ  
งานด้านการจราจรนาน 17 ปี ตำแหน่งก่อนหน้านี้อีกคือ เจ้าหน้าที่สุรการ สน.พญาไท

ไดอะแกรมที่ 8 แสดงเครือญาติของ ด.ต.สุข



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## ลักษณะบุคลิกภาพ

ด.ต.สุข เป็นคนรูปร่าง ภูมิจาน สูงประมาณ 170 ซม. ทรงผมสั้น ร่องทรง ผิวสีขาวย ความสะอาดร่างกาย เสื้อผ้า ดี อุปนิสัย เป็นคนเงียบ ๆ พูดคุยกับ คนที่คุ้นเคยเท่านั้น แต่มีความตั้งใจในการปฏิบัติงาน ไม่ ดื่มสุรา ไม่สูบบุหรี่

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

โดยทั่วไปขณะปฏิบัติหน้าที่ ด.ต.สุข มีการป้องกันมลพิษอยู่ตลอดเวลา เช่น มีผ้าปิดจมูกเวลาปฏิบัติหน้าที่บนถนน ซึ่งคิดว่าป้องกันได้ เพราะเกรงว่า จะเป็นโรคมะเร็ง ซึ่งมีตำรวจจราจรหลายคนเสียชีวิตแล้ว แต่ก็จะไม่ค่อยจะมีการ ป้องกันที่รัดกุม ถ้าวัดถ้าจะเป็นก็ปล่อยให้ไป เนื่องจากไม่มีวิธีป้องกันที่เด็ดขาด และได้ผล ก็ต้องเสี่ยงปฏิบัติหน้าที่ไปเรื่อย ๆ ทางกรมตำรวจจะมีการจัดให้ตำรวจ จราจรไปตรวจร่างกายประจำปี ปีละหนึ่งครั้ง ถ้าตำรวจจราจรคนใดมีอาการผิดปกติ ก็จะต้องทำการรักษา แต่ส่วนมากสุขภาพของตำรวจจราจรก็ไม่มีผิดปกติ เพียงแต่จะมีอาการเหนื่อย อ่อนเพลียเท่านั้น

## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

ด.ต.สุข คิดว่า ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกตามจุดที่รับ ผิดชอบและในเขตพื้นที่ ไบกรถนนถนนในชั่วโมงเร่งรีบ กดสัญญาณไฟจราจร ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษา ความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจร เตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ อยู่ตลอดเวลา เนื่องจากปัจจุบันบนถนนมีรถจำนวนมาก มีปัญหาติดขัดอยู่ตลอดเวลา การอำนวยความสะดวกจึงต้องมีอยู่ไม่สิ้นสุด นอกจากนั้นการแก้ไขปัญหาเฉพาะ หน้าเมื่อมีอุบัติเหตุ หรือรถเสียกลางถนน ต้องกระทำอย่างเร่งด่วนเพื่อให้การ

จรรยาภรณ์สู่สภาพเดิม ในเรื่องอำนาจการจราจรเส้นทางรับเสด็จฯ นั้นต้องกระทำอย่างไม่มีข้อผิดพลาด ขณะเดียวกันก็ต้องให้การจราจรโดยทั่วไปไม่ติดขัดมากนัก จำนวนกำลังตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งมีจำนวนน้อยอยู่แล้ว ก็ต้องมาประจำเส้นทางรับเสด็จฯ หรือขบวนรัฐมนตรี รถนำทหาร หรือขบวนรถบุคคลสำคัญต่าง ๆ ที่ผ่านมาในเส้นทาง ต้องอำนวยความสะดวกปิดกั้นเส้นทางรถอื่น ๆ ทำให้เกิดปัญหาจราจรเพิ่มมากขึ้นอีก ซึ่งยังมีปัจจัยอื่น ๆ อีกมากมายที่ตำรวจจราจรต้องเผชิญ แต่ในขณะเดียวกันประสิทธิภาพหรือการพัฒนาความรู้ เรื่องสวัสดิการยังคงมีน้อยหรือแทบจะไม่มีเลย การทำงานจึงมักจะออกมาแบบแก้ไขปัญหาไปวัน ๆ

ด.ต.สุข ปฏิบัติหน้าที่จราจร ประจำจุดแยกคลองประปา ถนนพระรามหก จุดนี้มีสัญญาณไฟจราจรประจำ แต่ก็ต้องลงบนถนนเพื่ออำนวยความสะดวกให้คล่องตัว เนื่องจากปริมาณรถบนถนนพระรามหกมีมากพอสมควรต่างคนก็ต่างต้องการไปถึงจุดหมายปลายทางให้เร็วที่สุด จึงแย่งช่องทางกัน ตำรวจจราจรต้องจัดช่องทางให้รถเข้าช่องทางให้ถูกต้อง เป็นระเบียบเรียบร้อย แยกคลองประปาตลอดจนถนนพระรามหก ผิวถนนจะมีลักษณะไม่เสมอกันทำให้รถต้องชะลอความเร็ว การเคลื่อนตัวก็เข้าไปด้วย ช่องทางจราจรที่มีความกว้างของช่องทางไม่เท่ากันทำให้ต้องเบี่ยงรถให้เข้าช่องทางรถต้องชะลอความเร็วด้วย ทำให้การปฏิบัติหน้าที่มีปัญหาเพิ่มมากขึ้น หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้มักจะไม่เหลียวแล หรือไม่เอาใจใส่ ประชาชนที่ประสบปัญหาจึงต้องตำหนิเจ้าหน้าที่ตำรวจไว้ก่อน โดยไม่สนใจว่างานดังกล่าวเป็นของหน่วยงานอื่น กรมตำรวจพยายามประสานงานอยู่ตลอดเวลา แต่ไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น ไม่มาแก้ไขเรื่องผิดจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่มองไม่เห็น สัญญาณไฟที่เสื่อมคุณภาพ ตั้งในจุดที่ทัศนวิสัยของผู้ขับรถมองไม่เห็น เป็นต้น ตำรวจจราจรที่อำนวยความสะดวกประจำจุดต่าง ๆ จึงต้องได้รับแรงกดดันในเรื่องดังกล่าวทั้งที่ไม่ใช่หน้าที่เกี่ยวข้อง เกิดความเครียดในการทำงานบ้างในบางครั้ง

### การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
04.30	ตื่นนอน อาบน้ำแต่งตัว เตรียมตัวปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.15	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน	สน.พญาไท
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดแยกคลองประปา	แยกคลองประปา
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเช้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท จนถึงเวลา 12.00 น.	สน.พญาไท
12.00	พักผ่อนบริเวณ สน.พญาไท เตรียมตัวให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่เมื่อมีขบวน เสด็จฯ	สน.พญาไท
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดแยกคลองประปาจนกระทั่งเวลา 22.00 น.	แยกคลองประปา
22.00	เช้าเวรเสริมเวลามีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไท ซึ่งบางครั้งต้องปฏิบัติงานให้เสร็จภาระกิจให้เสร็จสิ้น บางวันเสร็จงานตี 3 4 หรือ 5 ช่วงเช้าต้องปฏิบัติหน้าที่ตามปกติอีก	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-22.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-22.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป ในช่วงเวลาพักผ่อนบางครั้งมีการอำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ

ต้องระดมกันมาทำงานอีก เวลาพักผ่อนจึงมีน้อยมาก ประกอบกับงานที่ทำอยู่เป็นประจำก็หนักอยู่แล้ว ประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาจราจรจึงทำได้อย่างไม่เต็มที่ สำหรับอนาคต ด.ต.สุข อยากปฏิบัติหน้าที่จราจรต่อไปอีก ถึงแม้จะเหนื่อยและเครียด เป็นงานที่ชอบทำอยู่แล้ว เป็นงานที่ท้าทายความสามารถและอยากบริการประชาชน และช่วยแก้ไขปัญหาจราจร

### ทัศนคติต่อปัญหาจราจร

1. จำนวนรถมาก มีถนนน้อยไม่สมดุลกัน
2. คนขับรถไม่เคารพกฎจราจร ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
3. เจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติงานบนท้องถนนโดยจอดรถกีดขวางจราจร

เช่น เจ้าหน้าที่ไฟฟ้า โทรศัพท์ ประปา เจ้าหน้าที่กรุงเทพฯ รดน้ำต้นไม้ในเวลาเร่งด่วน เมื่อห้ามปรามหรือตักเตือนว่ากระทำผิดกฎจราจร ก็มักจะถูกตอบกลับมามีว่าเป็นงานราชการ โดยไม่สนใจปัญหาจราจร

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

รถจักรยานยนต์เป็นรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด เนื่องจากเป็นรถที่คันเล็กการขับขี่คล่องตัว ให้ความเร็วได้ สามารถไปในช่องทางเล็ก ๆ ได้ในขณะที่รถติดไปได้ทุกที่ ขั้บรถเปลี่ยนช่องทางไปมาอยู่ตลอดเวลาทำให้รถที่ตามมาต้องใช้เวลาระมัดระวังมาก การใช้ความเร็วจึงไม่เต็มที่ สภาพจราจรจึงเคลื่อนไปช้า

## ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหารถติด

ด.ต.สุข คิดว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรช่วยอำนวยความสะดวกจราจรได้ขณะรถมีจำนวนมากในช่วงชั่วโมงเร่งรีบ เนื่องจากคนขับรถต่างคนต่างจะรีบไปให้เร็วที่สุด จึงเกิดการแย่งช่องทาง แย่งความได้เปรียบกัน ตำรวจจราจรจึงต้องลงบนถนนจัดช่องทางให้ถูกต้อง ถ้าตำรวจจราจรไม่แก้ไขในทันที รถก็จะติดเพิ่มขึ้น และได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหารถติด คือ

1. ควบคุมปริมาณรถให้สมดุลกับผิวถนน
2. คนขับรถควรปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
3. เจ้าหน้าที่ของรัฐควรปฏิบัติงานในวันหยุดหรือเวลากลางคืน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

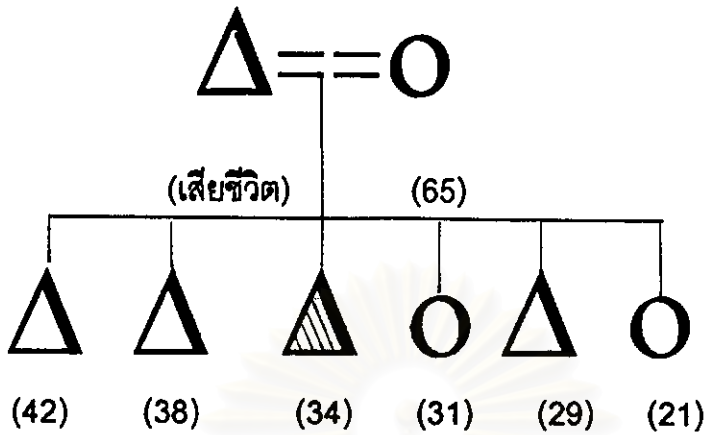
## การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปฏิบัติหน้าที่ทั่วไป

ผู้ให้สัมภาษณ์	ส.ต.อ.มาก (นามสมมติ) ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวก สะดวกการจราจรทั่วไป
ผู้สัมภาษณ์	ร.ต.ท.สราวุธ คำเหลือง นิสิตปริญญาโท คณะ รัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บริเวณห้องสายตรวจจราจร สน.พญาไท
วัน เดือน ปี ที่สัมภาษณ์	วันที่ 20 กันยายน 2540 เวลา 09.45-11.00 น.

### ข้อมูลส่วนตัว

ชื่อ ส.ต.อ.มาก (นามสมมติ)  
เพศ ชาย อายุ 34 ปี ส.ต.อ.มาก พี่น้องจำนวน 6 คน เป็นคนที่ 3 ภูมิลำเนา อ.โพ  
ทะเล จ.พิจิตร ปัจจุบันพักอาศัย แฟลตข้าราชการตำรวจ ซอยพหลโยธิน 1 แขวง  
สามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ จบการศึกษาสูงสุด ม.6 แต่งงานแล้ว มีบุตร  
จำนวน 1 คน บุตรเรียนหนังสืออยู่ ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร  
ประจำ สน.พญาไท อัตราเงินเดือน 6,590 บาท และมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับผู้กระทำ  
ผิดกฎจราจร เฉลี่ยแบ่งแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วกรุงเทพฯ ซึ่งในแต่ละเดือนจะ  
ได้ไม่เท่ากันมากบ้างน้อยบ้าง โดยค่าปรับนี้ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในกรุง  
เทพฯ จะได้เท่ากันหมดทุกคน บางเดือนประมาณ 1,800 บาท หรือ 2,000 บาท  
รายได้ของตำรวจจราจรประจำจะน้อย เมื่อมีช่องทางหรือโอกาส ที่ผู้กระทำผิด  
กฎจราจร ยื่นผลประโยชน์ให้ก็มักจะรับมา เนื่องจากเป็นความพอใจของผู้ขับรถเอง  
และตำรวจจราจรทั้งสองฝ่ายเป็นการเอื้ออำนวยความสะดวกซึ่งกันและกัน จึงมีผล  
ประโยชน์ในลักษณะนี้มากพอสมควร และเกิดขึ้นอยู่เป็นประจำปฏิบัติงานด้านการ  
จราจรนาน 3 ปี ตำแหน่งก่อนหน้านี้คือ เจ้าหน้าที่สายตรวจ สน.พญาไท

ไดอะแกรมที่ 9 แสดงเครือญาติของ ส.ต.อ.มาก



$\triangle$  หมายถึง เพศชาย

$\bigcirc$  หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

ส.ต.อ.มาก เป็นคนรูปร่างผอม สูง สูงประมาณ 175 ซม. ทรงผมสั้นรองทรง ผิวสีแทน ความสะอาดร่างกาย เสื้อผ้า พอใช้ อุปนิสัย เป็นคนเงียบ ๆ พูดคุยกับคนที่คุ้นเคยเท่านั้น บางครั้งถ้าอารมณ์ดีก็จะพูดคุยได้ตลอด เป็นคนอารมณ์รือย ตัดสินใจง่าย โดยไม่ได้คิดให้รอบคอบ ต้มสุราบางครั้ง ไม่สูบบุหรี่

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

ส.ต.อ.มาก มีความตระหนักในเรื่องสุขภาพ เพราะเกรงว่าจะเป็นโรคมะเร็ง ซึ่งมีตำรวจจราจรหลายคนเสียชีวิตแล้ว ต้องมีผ้าปิดจมูกเวลาปฏิบัติหน้าที่บนถนน เป็นอุปกรณ์ที่หาได้ และเท่าที่มีอยู่ แต่บางครั้ง เพื่อความสะดวกและความรวดเร็วในการปฏิบัติหน้าที่ ก็ไม่ได้ใช้ ผ้าป้องกันมลพิษ จนบางครั้งเคยชินต่อสภาพอากาศแล้ว และเห็นว่าผู้ที่มีความผิดปกติเรื่องสุขภาพนั้นมีส่วนน้อย ในบั้นปลายของชีวิตยังไม่ทราบว่า มีผลต่อสุขภาพหรือไม่ เนื่องจากไม่ค่อยได้ให้แพทย์ตรวจ โดยทางกรมตำรวจจะมีการจัดให้ตำรวจจราจรไปตรวจร่างกายประจำปี ปีละหนึ่งครั้งเท่านั้น ในส่วนตัวของตำรวจจราจรจะไม่ไปหาแพทย์ตรวจสุขภาพ มักจะไม่เห็นความสำคัญ ไม่กระตือรือร้นที่จะป้องกันหรือหาวิธีแนวทางในการรักษาสุขภาพ มักจะปล่อยให้ไปไปตามธรรมชาติ และอีกประเด็น ไม่มีรายได้มากนักในการใช้จ่ายสำหรับค่ารักษา กรมตำรวจหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาจราจรน่าจะกำหนดให้ตำรวจจราจรมีการตรวจสุขภาพให้มากกว่านี้เพื่อป้องกันผลร้ายที่อาจเกิดขึ้น และเพื่อเป็นขวัญและกำลังใจของตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพ



## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

ส.ต.อ.มาก คิดว่า ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกตามจุดที่รับผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบการถบนถนนในช่วงโมงเร่งรีบ กดสัญญาณไฟจราจร ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร การบริการประชาชนในเรื่องการจราจรบนท้องถนนทุกเรื่อง เป็นงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่อยู่ตลอดเวลา ค่อนข้างเหนื่อย เวลาพักผ่อนจะน้อยมาก

ส.ต.อ.มาก ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกทั่วไป จุดที่ประจำไม่แน่นอน เปลี่ยนแปลงตามที่ได้จัดไว้ เช่น แยกประตูน้ำ ซึ่งติดกับเขต สน.ปทุมวัน ปริมาณรถมีมากที่ผ่านแยกนี้มีศูนย์การค้าและแหล่งธุรกิจ โรงแรม อยู่ในบริเวณนี้จำนวนมาก การติดต่อ การเดินทางจึงมีมากตามไปด้วย พื้นผิวถนนไม่เรียบ เป็นเนินสูง ช่องทางการจราจรไม่ชัดเจน ตำรวจจราจรจึงต้องคอยโบกรถและควบคุมรถให้อยู่ในกรอบของวินัยจราจรและกฎจราจร บางครั้ง มีงานการแสดงสินค้า การแสดงดนตรี ที่ห้างสรรพสินค้าเวิร์ดเทรดเซ็นเตอร์ ปริมาณรถจะมากกว่าปกติ เนื่องจากมีการเดินทางมาร่วมงานจำนวนมาก การจราจรจะติดขัด ไม่สะดวก และเกี่ยวกัน พันเป็นบริเวณกว้างในพื้นที่ต่อเนื่อง รถยิ่งติดขัดมากขึ้น บางครั้งติดพันกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง ผู้ขับรถเครียดและหงุดหงิด ทำให้ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ ก็ต้องยิ่งทำงานหนัก ความเมื่อยล้า และความอ่อนเพลียจากการทำงานก็เพิ่มขึ้น

ศูนย์วิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
04.30	ตื่นนอน อาบน้ำแต่งตัว เตรียมตัวปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.15	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ การปฏิบัติภารกิจประจำวัน	สน.พญาไท
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย	ประจำจุด
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท จนถึงเวลา 12.00 น.	สน.พญาไท
12.00	พักผ่านบริเวณ สน.พญาไท เตรียมตัวให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่	สน.พญาไท
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย จนถึงเวลา 22.00 น.	ประจำจุด
22.00	เข้าเวรเสริมเวลามีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไท และปฏิบัติภารกิจจนกว่าจะเสร็จสิ้น	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-22.00 น.ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-22.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป ในช่วงเวลาพักผ่อนบางครั้งมีการอำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ ต้องระดมกันมาทำงานอีก เวลาพักผ่อนจึงมีน้อยมากสวัสดิการของตำรวจ

ไม่ค่อยดี ผู้บังคับบัญชาที่ต้องการให้การจราจรดี คล่องตัว ได้ แต่มีการสั่งการให้ปฏิบัติ แต่ปริมาณรถมากทำให้ติดขัด อาจได้รับคำตำหนิ ทำให้มีความกดดันในการปฏิบัติหน้าที่ บางครั้งผู้บังคับบัญชาสั่งการให้ปฏิบัติตามความพอใจ แต่ไม่สามารถทำให้ได้ตามสั่งการก็เกิดปัญหาเพิ่มขึ้นอีก จราจรที่หนักอยู่แล้ว ก็จะขาดการเอาใจใส่ของตำรวจจราจรเพราะไม่มีจิตใจทำงานกัน

สำหรับอนาคต ส.ต.อ.มาก อยากปฏิบัติหน้าที่จราจรต่อไปอีก เป็นงานที่ชอบทำอยู่แล้ว บางครั้งผลประโยชน์จากประชาชนที่มีอยู่เป็นประจำ และไม่สามารถทำให้หมดไปก็มีมากพอสมควรและต้องการช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร

### ทัศนคติต่อปัญหาจราจร

1. จำนวนรถมีมากเกินไป
2. ผิวถนนไม่ดี ไม่เรียบ ช่องทางแคบ มีพื้นผิวจราจรน้อย
3. คนขับรถไม่มีวินัยจราจร
4. มีรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งบนถนนเวลากลางวันซึ่งมีปริมาณมากอยู่แล้ว การเคลื่อนที่ช้า การเคลื่อนตัวของ ระบบการจราจรช้าไปด้วย

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

1. รถยนต์ส่วนบุคคล มักจะเห็นแก่ตัวเนื่องจากต้องการความเร็วในการขับไม่มีการยอมกัน ไม่มีน้ำใจบนท้องถนน แย่งการแย่งช่องทางกัน
2. รถประจำทาง ต้องใช้ความเร็วมากเนื่องจากแข่งกับเวลาให้ได้ จำนวนหลายรอบ จำนวนผู้โดยสารมาก มีการ ขับแย่งเข้าป้ายเพื่อแย่งผู้โดยสารเพื่อให้มีรายได้มาก

## ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรช่วยแก้ปัญหารถจราจรได้เล็กน้อยเท่านั้น ต้องอาศัยหน่วยงานอื่นมาร่วมกันวางแผนและปฏิบัติงานด้วย ไม่ใช่ปล่อยให้ตำรวจจราจรลงมือปฏิบัติฝ่ายเดียว และที่สำคัญต้องทำให้ประชาชนทุกคนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหารถจราจรเพราะเป็นคนส่วนใหญ่ที่ใช้ถนนและทำให้เกิดปัญหารถจราจร การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรจึงช่วยบรรเทาการจราจรให้ผ่อนคลายไปได้ระดับหนึ่งเท่านั้น เป็นวัน ๆ ครั้งคราวไปเป็นการแก้ไขปัญหารถจราจรที่ปลายเหตุ สาเหตุปัญหารถจราจรที่แท้จริงต้องร่วมมือกันทุกฝ่ายแก้ไข และได้เสนอ แนวทางในการแก้ไขปัญหารถจราจร คือ

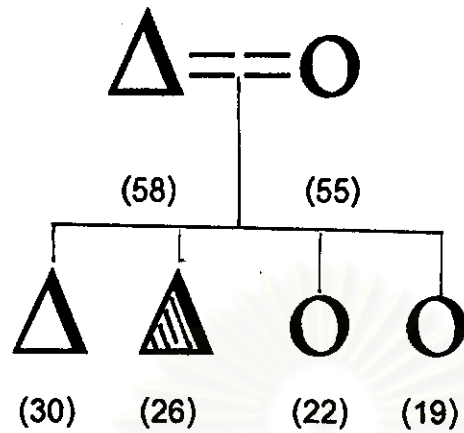
1. ลดจำนวนรถให้มีปริมาณเหมาะสมกับผิวถนน (วิธีไหนก็ได้)
2. เพิ่มผิวจราจรให้พอเพียงกับการจราจร
3. ไม่ควรให้รถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งกลางวัน ควรให้วิ่งกลางคืนหรือ

ช่วงเวลาที่มีการจราจรเบาบาง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ไดอะแกรมที่ 10 แสดงเครือญาติของ ส.ต.ต.มาย



หมายถึง เพศชาย



หมายถึง เพศหญิง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ลักษณะบุคลิกภาพ

ส.ต.ต.มาย เป็นคนรูปร่างผอม ตัวเล็ก สูงประมาณ 160 ซม. ทรงผมสั้นรองทรง ผิวสีขาว การแต่งกาย เสื้อ ความสะอาดทั่วไปดี เป็นคนเงียบ แต่คุยกับทุกคนได้ ไม่เป็นคนเครียด อารมณ์จะดีเป็นส่วนมาก ไม่ค่อยโกรธต่อคนอื่น อารมณ์ร้อนบางบ้างครั้ง ดื่มนสุราเป็นบางครั้ง ไม่สูบบุหรี่

## ปัญหาเรื่องสุขภาพ

เรื่องสุขภาพ ส.ต.ต.มาย มีความกังวลโรคมะเร็งบ้าง บางครั้งปฏิบัติหน้าที่จะใส่ผ้าปิดจมูกบ้าง บางครั้งก็ปล่อยเลยตามเลย คงไม่มีปัญหาสุขภาพแต่อย่างใด และเห็นว่าผู้ที่มีความผิดปกติเรื่อง สุขภาพนั้น มีส่วนน้อย ในบันปลายของชีวิตยังไม่ทราบว่าส่งผลต่อสุขภาพหรือไม่ เนื่องจากไม่ค่อยได้ให้แพทย์ตรวจ โดยทางกรมตำรวจจะมีการจัดให้ตำรวจจราจรไปตรวจร่างกายประจำปี ปีละหนึ่งครั้งเท่านั้น ในส่วนตัวของตำรวจจราจรจะไม่ไปหาแพทย์ตรวจสุขภาพ มักจะไม่เห็นความสำคัญ ไม่กระตือรือร้นที่จะป้องกันหรือหาวิธีแนวทางในการรักษาสุขภาพ มักจะปล่อยให้ไปไปตามธรรมชาติ และอีกประเด็น ไม่มีรายได้มากนักในการใช้จ่ายสำหรับค่ารักษา กรมตำรวจหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไข ปัญหาจราจรน่าจะกำหนดให้ตำรวจจราจรมีการตรวจสุขภาพให้มากกว่านี้เพื่อป้องกันผลร้ายที่อาจเกิดขึ้น และ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจของตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพ

## การปฏิบัติหน้าที่จราจร

ส.ต.ต.มาย คิดว่า ตำรวจจราจรมีหน้าที่ อำนวยความสะดวกจราจรตามจุดที่รับผิดชอบและในเขตพื้นที่ โบการถบนถนนในช่วงโมงเร่งรีบ กดสัญญาณไฟจราจร

ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จพระราชดำเนิน ตลอดจนรักษาความปลอดภัย กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจร การบริการประชาชนในเรื่องการจราจรบนท้องถนนทุกเรื่อง ซึ่งต้องอยู่ปฏิบัติหน้าที่ตลอดเวลา บางครั้งไม่มีเวลาพักผ่อนทำให้เกิดอาการอ่อนเพลีย เมื่อยล้า และอาการเครียดในบางครั้ง

ส.ต.ต.มาย ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกทั่วไป จุดที่ประจำไม่แน่นอน เปลี่ยนแปลงตามที่ได้จัดไว้ เช่น แยกตึกชัย แยกศรีอยุธยา พื้นผิวถนนไม่เรียบ เป็นเนินสูง มีเสาและแผ่นปูนที่ก่อสร้างทางด่วนปิดบังทัศนวิสัยการขับรถ ทำให้มองไม่เห็นชัดเจน ตำรวจจราจรจึงต้องคอยโบกรถและควบคุมรถให้อยู่ในกรอบของวินัยจราจร และกฎจราจร การเกิดอุบัติเหตุจะมีบ่อยในถนนเนื่องจากการเปลี่ยนช่องทาง กระชั้นหัน ขับรถไม่ถูกช่องทาง ทำให้เฉี่ยวชนกัน และรถติดเป็นเวลานานพอสมควร และทำการแยกรถได้ลำบากเนื่องจากรถจะติดกันมาก การเคลื่อนตัวของรถ มีน้อยมาก ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ก็ต้องยิ่งทำงานหนัก ความเมื่อยล้า และความอ่อนเพลียจากการทำงานก็เพิ่มขึ้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## การปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน

เวลา	การปฏิบัติหน้าที่	สถานที่
04.30	ตื่นนอน อาบน้ำแต่งตัว เตรียมตัวปฏิบัติหน้าที่	ที่พัก
05.15	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ หากมาสายจะถูกลงโทษ	สน.พญาไท
05.30	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย	ประจำจุด
09.00	พักรับประทานอาหารเช้าและเข้าเวรเตรียมพร้อมที่ สน.พญาไท จนถึงเวลา 12.00 น.	สน.พญาไท
12.00	พักผ่านบริเวณ สน.พญาไท เตรียมตัวให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่	สน.พญาไท
14.30	รวมแถวตรวจจำนวนความพร้อมกำลังพลและประชุมข้อราชการ	สน.พญาไท
14.45	ออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดที่ได้รับมอบหมาย จนถึงเวลา 22.00 น.	ประจำจุด
22.00	เข้าเวรเสริมเวลามีขบวนรับเสด็จฯ ผ่านเส้นทางในพื้นที่ สน.พญาไท และปฏิบัติภารกิจจนกว่าจะเสร็จสิ้น หรือการจราจรติดขัดต้องอยู่ปฏิบัติหน้าที่จนกว่าการจราจรจะเบาบาง	สน.พญาไท และจุดรับเสด็จฯ

การปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องกระทำทุกวันทำการโดยเริ่มตั้งแต่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. ส่วนในวันเสาร์และอาทิตย์ จะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่ เวลา 05.30 น.-20.00 น. บางครั้งต้องปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกเส้นทางรับเสด็จฯ เป็นกรณีพิเศษ โดยทั่วไปจะปฏิบัติหน้าที่สองอาทิตย์ แล้วพักวันเสาร์-อาทิตย์ 2 วัน จากนั้นก็ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป ในช่วงเวลาพักผ่อนบางครั้งมีการอำนวยความสะดวกรับเสด็จฯ ต้องระดมกันมาทำงานอีกเวลาพักผ่อนจึงมีน้อยมาก สวัสดิการของตำรวจ

จรรยาไม่ค่อยดี ผู้บังคับบัญชา ที่ต้องการให้ การจรรยา คล่องตัว ได้มีการสั่งการ ให้ปฏิบัติ หลายอย่าง สับสน ซ้ำซ้อน แต่ปริมาณรตมากทำให้ติดขัดเนื่องจากไม่ สามารถทำให้รถเคลื่อนตัวได้ อาจได้รับคำตำหนิ ทำให้มีความกดดันในการปฏิบัติ หน้าที่บางครั้งผู้บังคับบัญชาสั่งการให้ปฏิบัติตามความพอใจ แต่ไม่สามารถทำให้ ได้ตามสั่งการก็เกิดปัญหาเพิ่มขึ้นอีก จรรยาที่ทำงานหนักและเหนื่อยอยู่แล้ว ก็ จะขาดการเอาใจใส่ของตำรวจจรรยาเพราะไม่มีจิตใจทำงานกัน

สำหรับอนาคต ส.ต.ต.มาย อยากปฏิบัติหน้าที่จรรยาต่อไปอีก เป็น งานที่ชอบทำอยู่แล้ว บางครั้งผลประโยชน์จากประชาชนที่มีอยู่เป็นประจำ และไม่สามารถทำให้หมดไปก็มีความพอสมควรและต้องการช่วยแก้ไขปัญหัจรรยา

### ทัศนคติต่อปัญหาการจรรยา

1. จำนวนรตมีมากเกินไป ไม่สมดุลงกับถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน
2. มีการก่อสร้างผิวถนน ก่อสร้างทางด่วน และก่อสร้างงานอื่น ๆ ที่มี

ผลต่อการจรรยา

3. การปล่อยรถ หรือประสานงานจรรยาไม่สัมพันธ์กัน คือ ในแต่ละพื้นที่ สน.รับผิดชอบ จะไม่ประสานงาน ในระดับภาพรวม แต่จะทำงานให้การ จรรยาในพื้นที่ของตนเองให้คล่องตัวเท่านั้นโดยไม่สนใจว่าในพื้นที่ อื่นการจรรยาจะ ติดขัดมากน้อยเพียงใด

### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจรรยามากที่สุด

รถทุกประเภทฝ่าฝืนการจรรยาเท่า ๆ กันแล้วแต่โอกาส ถ้ามีโอกาสก็ จะฝ่าฝืนกฎจรรยา เนื่องจากต้องการให้ไปถึงจุดหมายปลายทางให้เร็วที่สุด และ เป็นความเคยชินของคนขับรถว่าจะต้องมีการฝ่าฝืนกฎจรรยา แต่รถ

จักรยานยนต์ จะฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด เนื่องจากเป็นรถคันเล็กสามารถไปได้ทุกช่องทาง และมักจะ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ไฟแดง)

การฝ่าฝืนกฎจราจรเนื่องจากกรณีปริมาณมากติดขัดหลายชั่วโมง ทำให้คนเครียดไม่เคารพกฎจราจร

### ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยแก้ไขปัญหารถจร

ส.ต.ต.มาย คิดว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรช่วยแก้ปัญหารถจรได้เล็กน้อยเท่านั้น ต้องอาศัยหน่วยงานอื่นมาร่วมกันวางแผนและปฏิบัติงานด้วย ไม่ใช่ปล่อยให้ตำรวจจราจรลงมือปฏิบัติฝ่ายเดียว เนื่องจากปัญหารถจรมีปัจจัยสาเหตุหลายอย่างและซับซ้อนมาก และได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหารถจร คือ

1. ลดจำนวนรถให้มีปริมาณเหมาะสมกับผิวถนน
2. เพิ่มผิวจราจรให้พอเพียงกับการจราจร
3. ทำให้ผู้ขับขี่รถเคารพกฎจราจร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพถ่ายที่ 7 แสดงที่ตั้งจุดกวดสัญญาณไฟจราจรประจำแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพถ่ายที่ 8 แสดงที่ตั้งจุดทดสอบไฟจราจรประจำแยกพญาไท



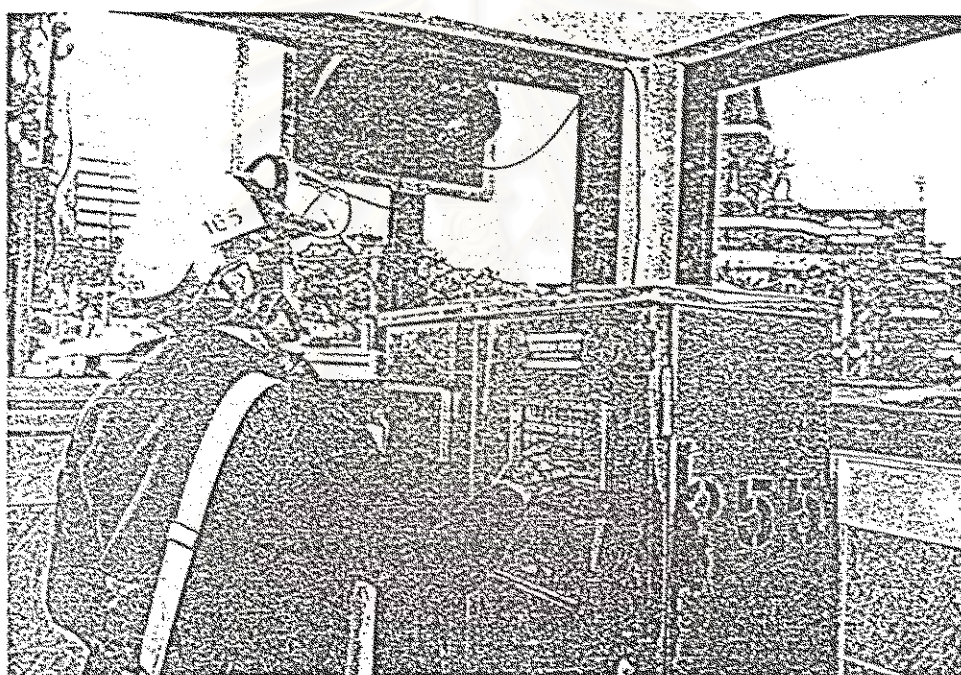
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพถ่ายที่ 9 แสดงที่ตั้งจุดกวดสัญญาณไฟจราจรประจำแยกอุรุพงษ์



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพถ่ายที่ 10 แสดงเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรติดสัญญาณไฟจราจร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพถ่ายที่ 11 แสดงเจ้าหน้าที่ตำรวจรกดสัญญาณไฟจราจร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย