

บทที่ 4 ผลการศึกษา

การเสนอผลการศึกษา จะแบ่งเป็น 5 ส่วนด้วยกันคือ

ส่วนที่ 1. การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2. การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร

ส่วนที่ 3. การเสนอผลการวิเคราะห์ผลรวมข้อมูลส่วนที่ 2 แต่ละปัจจัย

ส่วนที่ 4. การเสนอผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายกับจราจรการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ส่วนที่ 5. การเสนอผลการศึกษาที่ได้จากแบบสัมภาษณ์ผู้บริหารด้านการจราจรของสถานีกลุ่มตัวอย่างประชากร

4.1 ส่วนที่ 1 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ ได้แก่ ตำรวจจราจรระดับรองสารวัตรจราจร และตำรวจชั้นประทวน ของสถานีตำรวจนครบาล ในเขตของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กอง บัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 400 คน โดยได้ส่งแบบสอบถามไปตามจำนวนประชากรดังกล่าวปรากฏว่าได้รับแบบสอบถามคืนมาจำนวน 341 ชุด คิดเป็นร้อยละ 85.25 ซึ่งสามารถแยกตามสถานภาพส่วนบุคคลได้ดังตารางที่ 4.1 ถึง 4.4 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงอายุของตำรวจจราจร

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
20-29	59	17.3
30-39	156	45.7
40-49	86	25.2
50-59	40	11.7
รวม	341	100

จากตารางที่ 4.1 พบว่า จำนวนจราจรของกลุ่มประชากรส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 30-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.7 และอยู่ในช่วงอายุ 40-49 ปี อยู่ในลำดับรองลงมา คิดเป็นร้อยละ 25.2 และช่วงอายุ 20-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.3 ตามลำดับ และประชากรตัวอย่างที่มีอายุ 50-50 ปี จะมีจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 11.7

ตารางที่ 4.2 แสดงระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร

ระยะเวลาการทำงานด้านการจราจร (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
1-5	151	44.3
6-10	72	21.1
11-15	44	12.9
16-20	31	9.1
21 ปีขึ้นไป	43	12.6
รวม	341	100

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรอยู่ในช่วงระหว่าง 1 - 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.3 รองลงมาอยู่ในช่วง 6-10 ปี คิดเป็นจำนวนร้อยละ 21.1 และพบว่า ประชากรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรตั้งแต่ 21 ปีขึ้นไป มีจำนวนใกล้เคียงกับประชากรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร 11-15 ปี คิดเป็นร้อยละ 12.6 และ 12.9 ตามลำดับและประชากรที่มีระยะเวลาในการทำงานระหว่าง 16-20 ปี มีจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 9.1

ตารางที่ 4.3 แสดงยศของตำรวจจราจร

ยศ	จำนวน	ร้อยละ
พลตำรวจ-สิบตำรวจตรี	29	8.5
สิบตำรวจโท - สิบตำรวจเอก	111	32.6
จ่าสิบตำรวจ - ดาบตำรวจ	181	53.1
ร้อยตำรวจตรี - ร้อยตำรวจเอก	20	5.9
รวม	341	100

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ประชากรที่มียศจ่าสิบตำรวจถึงดาบตำรวจมีจำนวนมากกว่าครึ่งของประชากรทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 53.1 และอยู่ในช่วงยศสิบตำรวจโท-สิบตำรวจเอก เป็นอันดับรองลงมา คิดเห็นร้อยละ 32.6 และอยู่ในช่วงยศ พลตำรวจ-สิบตำรวจตรี มีจำนวนใกล้เคียงกับยศร้อยตำรวจตรีถึงร้อยตำรวจเอก ซึ่งมีเป็นจำนวนน้อย คิดเป็นร้อยละ 8.5 และ ร้อยละ 5.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 แสดงรายได้ของตำรวจจราจร

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	6	1.8
5,000 - 10,000 บาท	244	71.6
10,001 - 15,000 บาท	87	25.5
15,001 บาทขึ้นไป	4	1.2
รวม	341	100

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่และมากกว่าครึ่งของประชากรทั้งหมดมีรายได้อยู่ในช่วงตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละถึง 71.6 และรายได้อยู่ในช่วง 10,001 - 15,000 บาท เป็นลำดับรองลงมา คิดเป็นร้อยละ 25.5 และอยู่ในช่วงต่ำกว่า 5,000 บาท มีเป็นจำนวนน้อย คิดเป็นร้อยละ 1.8 และจำนวน 15,001 บาทขึ้นไปมีเป็นจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 1.2

4.2 ส่วนที่ 2 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานปัจจัยด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ระดับความคิดเห็น				\bar{x}	SD
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร						
1. ท่านเห็นว่าเงินเดือนที่ได้รับจริงในการปฏิบัติหน้าที่ในปัจจุบันเพียงพอและเหมาะสมกับปริมาณงานและความสามารถของท่านดีแล้ว	14 (4.1)	64 (18.8)	159 (46.6)	104 (30.6)	1.229	.421
2. เงินเดือนที่ได้รับจริงจากการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรขณะนี้เพียงพอต่อการดำรงชีพในภาวะการณ์ปัจจุบันได้อย่างมีความสุขแล้ว	11 (3.2)	24 (7.0)	182 (53.4)	124 (36.4)	1.103	.304
3. ท่านคิดว่าเงินตอบแทนจากการทำงานในหน้าที่ (รางวัลจราจร) เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ท่านตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ราชการมากขึ้น	137 (40.2)	132 (38.7)	61 (17.9)	11 (3.2)	1.789	.409
4. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในปัจจุบันเช่น แพลดที่พัก ค่าศึกษาเล่าเรียนบุตร หรือเงินช่วยเหลือต่างเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของท่านแล้ว	17 (5.0)	88 (25.8)	134 (39.3)	102 (29.9)	1.308	.462
5. การดำเนินการด้านสิทธิต่าง ๆ ภายในหน่วยงาน เช่น การเบิกค่ารักษาพยาบาล ค่าเล่าเรียนบุตร หรือการเบิกสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ สะดวกรวดเร็วดีแล้ว	14 (4.1)	62 (18.2)	138 (40.5)	127 (39.2)	1.223	.417
6. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่จะได้รับจากเหตุ เหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการปฏิบัติหน้าที่ เช่น การช่วยเหลือกับทายาท การช่วยเหลือของกองทุนหรือมูลนิธิต่าง ๆ หรือบำเหน็จตกทอดเหล่านี้เหมาะสมดีแล้ว	23 (6.7)	97 (28.4)	140 (41.1)	81 (23.8)	1.352	.478

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ตำรวจจราจรคิดเป็นร้อยละ 46.6 ไม่เห็นด้วยว่าเงินเดือนที่ได้รับจริงในการปฏิบัติหน้าที่ในปัจจุบันเพียงพอและเหมาะสมกับปริมาณงานและความสามารถของประชากรดีแล้ว และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 30.5 แต่เห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 18.8 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 4.1 จะเห็นได้ว่าเงินเดือนที่ตำรวจจราจรได้รับจริงยังไม่เหมาะสม และเพียงพอกับปริมาณงานและความสามารถของประชากร โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.229 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

และพบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 53.4 ไม่เห็นด้วยว่าเงินเดือนที่ได้รับจริงจากการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรขณะนี้ เพียงพอต่อการดำรงชีพในภาวะการณปัจจุบันได้อย่างมีความสุขแล้ว และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 36.4 แต่เห็นด้วยเพียงร้อยละ 7.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันเพียงร้อยละ 3.2 จะเห็นได้ว่าเงินเดือนที่ตำรวจจราจรได้รับจริงยังไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพในภาวะการณปัจจุบันได้อย่างมีความสุขแต่อย่างใด โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.103 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

และพบว่าตำรวจจราจรร้อยละ 40.2 เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าเงินตอบแทนจากการทำงานในหน้าที่ (รางวัลจราจร) เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ประชากรตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ราชการมากขึ้น และเห็นด้วยในข้อความดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 38.7 แต่ไม่เห็นด้วยในข้อความดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 17.9 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความดังกล่าวเพียงร้อยละ 3.2 จะเห็นได้ว่าเงินตอบแทน (รางวัลจราจร) เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ประชากรตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ราชการมากขึ้น โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.789 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าวได้ดี

ในด้านสวัสดิการของตำรวจจราจร พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 39.3 เห็นด้วยว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในปัจจุบัน เช่น แพลดที่พิก ค่าศึกษาเล่าเรียนบุตร หรือเงินช่วยเหลือต่างเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของประชากรแล้ว และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในกรณีเดียวกันร้อยละ 29.9 แต่กลับเห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 25.8 และเห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 5.0 จะเห็นได้ว่าในด้านสวัสดิการต่าง ๆ ประชากรเห็นว่าเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการอยู่ในระดับต่ำ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.308 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

และพบว่าตำรวจจราจรร้อยละ 40.5 ไม่เห็นด้วยว่ากาะดำเนินการด้านสิทธิต่าง ๆ ภายในหน่วยงาน เช่น การเบิกค่ารักษาพยาบาล ค่าเล่าเรียนบุตร หรือการเบิกสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ สะดวกรวดเร็วดีแล้ว และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 37.2 แต่กลับเห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 18.2 และเห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ

4.1 จะเห็นได้ว่าในด้านการดำเนินการด้านสิทธิต่าง ๆ ภายในหน่วยงาน เช่น การเบิกค่ารักษาพยาบาล การเบิกค่าเล่าเรียนบุตร หรือ การเบิกสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ยังไม่ได้รับความสะดวกและรวดเร็ว โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.223 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

และยังพบว่าตำราจรรยาบรรณ 41.1 ไม่เห็นด้วยว่าสวัสดิการที่จะได้รับจากเหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการปฏิบัติหน้าที่ เช่น การช่วยเหลือกับทายาท การช่วยเหลือของกองทุนหรือมูลนิธิต่าง ๆ หรือนำเงินจัดกทอดเหล่านี้ดีแล้ว และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 23.8 แต่กลับเห็นด้วยในข้อความเดียวกันร้อยละ 23.4 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันร้อยละ 6.7 จะเห็นได้ว่าในด้านสวัสดิการที่จะได้รับจากเหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการปฏิบัติหน้าที่อยู่ในระดับต่ำ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.352 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานปัจจัยด้านกำลังพล

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการ บังคับใช้กฎหมายจราจร	ระดับความคิดเห็น				\bar{x}	SD
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง		
กำลังตำรวจจราจร	34	203	84	84	1.695	.461
7 จำนวนตำรวจจราจรในหน่วยงานของ ท่านมีความสมดุลย์กับปริมาณงาน	(10.0)	(59.3)	(24.6)	(24.6)		
8. จำนวนตำรวจจราจรมีความพร้อมใน การปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ	66	223	38	14	1.848	.360
(19.4)	(65.4)	(11.1)	(4.1)			
9. การจัดกำลังตำรวจจราจรในหน่วย งานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับ มอบหมาย	48	235	51	7	1.830	.376
(14.1)	(68.9)	(15.0)	(2.1)			
10. การจัดกำลังตำรวจจราจรมีความ เหมาะสมกับสภาพการจราจร	44	227	58	12	1.795	.404
(12.9)	(66.6)	(17.0)	(3.5)			
11. หน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนด้าน กำลังเมื่อหน่วยจราจรมีกำลังไม่เพียงพอ	54	153	120	14	1.607	.489
(15.8)	(44.9)	(35.2)	(4.1)			
12. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการปฏิบัติ งานควรเพิ่มจำนวนตำรวจจราจรความ ทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการ ทำงานด้านการจราจร	140	164	31	6	1.891	.311
(41.1)	(48.1)	(9.1)	(1.8)			

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 59.3 เห็นด้วยว่า จำนวนตำรวจจราจรในหน่วยงานของประชากรมีความสมดุลย์กับปริมาณงาน แต่จำนวน ประชากรร้อยละ 24.6 กลับไม่เห็นด้วยในข้อความเดียวกัน และเห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความ เดียวกันคิดเป็นร้อยละ 10.00 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 5.9 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นที่ว่าตำรวจจราจร ในหน่วยงานของประชากรมีความสมดุลย์กับ ปริมาณงานอยู่ในระดับสูง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.695 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 65.4 เห็นด้วยว่าจำนวนตำรวจจราจรมี ความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ และเห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อย ละ 19.4 แต่ไม่เห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 11.1 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็น

ร้อยละ 4.1 จะเห็นได้ว่าจำนวนตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.848 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าวได้ดี

พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 68.9 เห็นด้วยว่าการจัดกำลังตำรวจจราจรในหน่วยงานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมายและเห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 14.1 แต่ไม่เห็นด้วยในข้อความเดียวกันร้อยละ 15.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 2.1 จะเห็นได้ว่า ความคิดเห็นที่ว่าการจัดกำลังตำรวจจราจรในหน่วยงานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมายอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.830 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 66.6 เห็นด้วยว่าการจัดกำลังตำรวจจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจร แต่กลับไม่เห็นด้วยในข้อความดังกล่าวร้อยละ 17.0 และเห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 12.9 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 3.5 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นที่ว่า การจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรแล้วนั้นอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.795 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 44.9 เห็นด้วยว่าหน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนด้านกำลัง เมื่อหน่วยงานจرائمักำลังไม่เพียงพอ แต่กลับไม่เห็นด้วยในข้อความดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 35.2 และกลับเห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 15.8 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 4.1 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นที่ว่าหน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนด้านกำลังเมื่อหน่วยงานจرائمักำลังไม่เพียงพอ นั้น อยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.607 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

และยังพบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 48.1 เห็นด้วยที่ว่าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานควรเพิ่มจำนวนตำรวจจราจร ความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจร และเห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 41.1 แต่กลับไม่เห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 9.1 และไม่เห็นด้วยอย่างที่สุดที่คิดเป็นร้อยละ 1.8 จะเห็นได้ว่าควรเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรให้ทันสมัย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.891 ซึ่งเป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยด้านความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจร

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ระดับความคิดเห็น				\bar{x}	SD
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
ความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจร						
13. หน่วยงานของท่านมีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ	19 (5.6)	117 (34.3)	161 (47.2)	44 (12.9)	1.399	.490
14. อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรของหน่วยงานท่านมีความพร้อมในการปฏิบัติอยู่เสมอ	23 (6.7)	153 (44.9)	123 (36.1)	42 (12.3)	1.516	.500
15. เครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานท่านมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ	37 (10.9)	137 (40.2)	127 (37.21)	40 (11.7)	1.510	.501
16. ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีการตรวจสอบดูแลเพื่อพร้อมในการใช้งานได้ทันที	44 (12.9)	158 (46.3)	112 (32.8)	27 (7.9)	1.592	.492
17. อุปกรณ์ในการป้องกันควันพิษที่ใช้ในปัจจุบันมีประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษไว้ดีอยู่แล้ว	19 (5.6)	50 (14.7)	166 (48.8)	106 (31.1)	1.202	.402
18. ระบบการควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจร	25 (7.3)	129 (37.8)	146 (42.8)	41 (12.0)	1.452	.498

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 47.2 ไม่เห็นด้วยว่าหน่วยงานของประชากรมีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ แต่กลับเห็นด้วยในข้อความเดียวกันร้อยละ 34.3 และกลับไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 12.9 และกลับไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 5.6 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นที่ว่าหน่วยงานของประชากรมีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอนั้นอยู่ในระดับต่ำโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.399 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่าร้อยละ 44.9 ของตำรวจจราจรเห็นด้วยในข้อความที่ว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรในหน่วยงานของประชากรมีความพร้อมในการปฏิบัติอยู่เสมอ

แต่กลับไม่เห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 36.1 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 12.3 และเห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 6.7 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นที่ว่าอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรของหน่วยงานของประชากรมีความพร้อมในการปฏิบัติงานอยู่เสมอ นั้น อยู่ในระดับสูงค่อนข้างต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.516 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 40.2 เห็นด้วยว่าเครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานประชากรมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ แต่กลับไม่เห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 37.2 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 11.7 แต่กลับเป็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 10.9 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นที่ว่าเครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ นั้น อยู่ในระดับสูงค่อนข้างต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.501 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 46.3 เห็นด้วยว่ายานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงาน มีการตรวจสอบดูแลเพื่อนพร้อมในการใช้งานได้ทันที แต่กลับไม่เห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 32.8 และเห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 12.9 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 7.9 จะเห็นได้ว่า ความคิดเห็นที่ว่ายานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงาน มีการตรวจสอบดูแลเพื่อพร้อมในการปฏิบัติงานได้เสมอกัน อยู่ในระดับสูงค่อนข้างต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.592 เป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าวข้างต้น

พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 48.7 ไม่เห็นด้วยที่ว่า อุปกรณ์ในการป้องกันควันพิษที่ใช้ในปัจจุบันมีประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษได้ดีอยู่เสมอ และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 31.1 แต่กลับเห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 14.7 และเห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 5.6 จะเห็นได้ว่าอุปกรณ์ ป้องกันควันพิษที่ใช้ในปัจจุบันไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษได้ดีอยู่แล้ว โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.202 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

และพบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 42.8 ไม่เห็นด้วยในข้อความที่ว่าระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจร แต่กลับเห็นด้วยในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 37.8 และกลับไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 12.0 และเห็นด้วยอย่างยิ่งคิดเป็นร้อยละ 7.3 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นที่ว่า ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจรแล้วนั้น อยู่ในระดับต่ำค่อนข้างต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.452 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านการบังคับใช้

กฎหมายจราจร

บังคับใช้กฎหมายจราจร	ระดับการบังคับใช้			\bar{X}	SD
	นานๆ ครั้ง	เกือบทุก ครั้ง	ทุกครั้ง		
19. ท่านว่ากล่าวตักเตือนกรณีมีผู้ฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจร	196 (57.5)	127 (37.2)	18 (5.3)	1.478	.597
20. ท่านออกไปสั่งกรณีมีผู้กลับรถในที่ ห้ามกลับ	76 (22.3)	168 (49.3)	97 (28.4)	2.062	.711
21. ท่านยึดใบอนุญาตขับขี่ในกรณีมีผู้ ขับรถผิดช่องทางจราจร	69 (20.2)	180 (52.8)	92 (27.0)	2.067	.685
22. ท่านใช้เครื่องบังคับล้อในกรณีมีผู้ จอดรถในที่ห้ามจอด	232 (68.0)	83 (24.3)	26 (7.6)	1.396	.327
23. ท่านดำเนินการยกรถที่ถูกเครื่อง บังคับล้อกรณีเจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับ ภายในเวลาที่กำหนด	220 (64.5)	96 (28.2)	25 (7.3)	1.428	.627
24. ท่านเสนอเปรียบเทียบปรับหรือสั่ง ปรับในกรณีผู้กระทำผิดมีเจตนา กระทำผิดกฎจราจร	103 (30.2)	102 (29.9)	136 (39.9)	2.097	.833
25. ท่านให้ใบสั่งแก่ผู้ที่ทำผิดกฎจราจร และไม่มีใบอนุญาตขับขี่	120 (35.2)	125 (36.7)	96 (28.2)	1.930	.794
26. ท่านตักเตือนผู้ที่หยุดรถในที่ห้ามหยุด หรือจอด	137 (40.2)	141 (41.3)	63 (18.5)	1.598	.491
27. ท่านยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ที่จอดรถ ซ้อนคัน	91 (26.7)	126 (37.0)	124 (36.4)	2.097	.789
28. ท่านใช้เครื่องบังคับล้อในกรณีมีผู้ จอดรถกีดขวางทางจราจร	147 (51.0)	84 (24.6)	83 (24.3)	1.733	.827

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 57.5 บังคับใช้กฎหมายจราจรนาน ๆ ครั้งว่ากล่าวตักเตือนกรณีมีผู้กระทำผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และเกือบทุกครั้งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 37.2 และทุกครั้งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 5.3 จะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายในกรณีว่ากล่าวตักเตือนผู้กระทำผิดฝ่าฝืน

สัญญาณไฟจราจรอยู่ในระดับต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.425 ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 49.3 บังคับใช้กฎหมายจราจรเกือบทุกครั้ง โดยออกไปสั่งกรณีมีผู้กลับรถในที่ห้ามกลับ และทุกครั้งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 28.4 และนาน ๆ ครั้งในข้อความเดียวกันคิดเป็นร้อยละ 22.3 โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.777 การบังคับใช้กรณีมีผู้กลับรถในที่ห้ามกลับประชากรมีความคิดเห็นอยู่ในระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจรระดับสูง โดยค่าเฉลี่ยเป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 52.8 บังคับใช้กฎหมายจราจรเกือบทุกครั้ง โดยยึดใบอนุญาตขับขี่ในกรณีผู้ขับขี่ขับรถผิดช่องทางเดินรถ และทุกครั้งคิดเป็นร้อยละ 27.9 และนาน ๆ ครั้งคิดเป็นร้อยละ 20.2 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นต่อกรณีการยึดใบอนุญาตขับขี่กับผู้กระทำผิดขับรถผิดช่องทางจราจรอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.798 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 68.0 บังคับใช้กฎหมายจราจรนาน ๆ ครั้ง โดยใช้เครื่องบังคับล้อในกรณีที่มีผู้จอดรถในที่ห้ามจอด และเกือบทุกครั้งคิดเป็นร้อยละ 24.3 และทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 7.6 จะเห็นได้ว่าความคิดเห็นในการบังคับใช้กฎหมายต่อกรณีใช้เครื่องบังคับล้อกับผู้กระทำผิดจอดรถในที่ห้ามจอดอยู่ในระดับต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.320 ซึ่งเป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 64.5 บังคับใช้กฎหมายจราจรนาน ๆ ครั้ง ต่อการดำเนินการยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อกรณีเจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด และเกือบทุกครั้งคิดเป็นร้อยละ 28.2 และทุกครั้งคิดเป็นร้อยละ 7.3 จะเห็นได้ว่าระดับความคิดเห็นในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในกรณีการดำเนินการยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อกรณีเจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดอยู่ในระดับต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.355 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่าตำรวจจราจรร้อยละ 39.9 บังคับใช้กฎหมายจราจรทุกครั้งในการเสนอเปรียบเทียบปรับหรือสั่งปรับในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีเจตนาในการกระทำความผิดกฎจราจร และเกือบทุกครั้งคิดเป็นร้อยละ 29.9 และนาน ๆ ครั้งคิดเป็นร้อยละ 30.2 จะเห็นได้ว่าระดับความคิดเห็นที่ว่าเสนอให้ทำการเปรียบเทียบปรับหรือสั่งปรับในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีเจตนาในการกระทำความผิดกฎจราจรอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยปรับเท่ากับ 1.698 เป็นค่าที่ให้การสนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 36.7 บังคับใช้กฎหมายจราจรเกือบทุกครั้งที่ในการให้ใบสั่งแก่ผู้ที่ทำผิดกฎจราจรและไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และนาน ๆ ครั้งคิดเป็นร้อยละ 35.2 และเกือบทุกครั้งที่คิดเป็นร้อยละ 28.2 จะเห็นได้ว่าระดับความคิดเห็นที่ว่ากาให้ใบสั่งแก่ผู้กระทำผิดกฎจราจรและไม่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่ในระดับสูง โดยไม่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.648 ซึ่งเป็นค่าที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 41.3 บังคับใช้กฎหมายจราจรเกือบทุกครั้งที่ในการว่ากล่าวตักเตือนผู้ที่หยุดรถในที่ห้ามหยุดหรือจอด และนาน ๆ ครั้งคิดเป็นร้อยละ 40.2 และทุกครั้งที่คิดเป็นร้อยละ 18.5 จะเห็นได้ว่าระดับความคิดเห็นที่ว่าว่ากล่าวตักเตือนผู้ที่หยุดรถในที่ห้ามหยุดหรือจอดอยู่ในระดับสูงค่อนข้างต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.598 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

พบว่าตำรวจจราจรร้อยละ 37.0 บังคับใช้กฎหมายจราจรเกือบทุกครั้งที่ในการยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ที่จอดรถซ้อนคัน และทุกครั้งที่คิดเป็นร้อยละ 36.4 และนาน ๆ ครั้งคิดเป็นร้อยละ 26.7 จะเห็นได้ว่าระดับความคิดเห็นที่ยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ที่จอดรถซ้อนคันอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.733 เป็นค่าซึ่งสนับสนุนข้อความดังกล่าว

และพบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 51.0 บังคับใช้กฎหมายจราจรนาน ๆ ครั้ง โดยใช้เครื่องบังคับล้อในกรณีที่มีผู้จอดรถกีดขวางการจราจร และเกือบทุกครั้งที่คิดเป็นร้อยละ 24.6 และทุกครั้งที่คิดเป็นร้อยละ 24.3 จะเห็นได้ว่าระดับความคิดเห็นในการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยใช้เครื่องบังคับล้อแก่ผู้กระทำผิดที่จอดรถกีดขวางการจราจรอยู่ในระดับต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.490 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนข้อความดังกล่าว

4.3 ส่วนที่ 3. เสนอผลการวิเคราะห์ผลรวมปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และการบังคับกฎหมายจราจร

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) จำแนกตามช่วงคะแนนปัจจัยด้านขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 40 ปี	215	63
40 ปี ขึ้นไป	126	37
รวม	341	100.0

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 63 เป็นตำรวจที่มีอายุน้อย และตำรวจที่มีอายุมากคิดเป็นร้อยละ 37 ของประชากรเท่านั้น

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวน ร้อยละของตำรวจจราจร จำแนกตามระดับยศสูง และยศต่ำ

ระดับยศ	จำนวน	ร้อยละ
พลตำรวจ - สิบตำรวจเอก	140	41.1
จ่าสิบตำรวจ - ร้อยตำรวจเอก	201	58.9
รวม	341	100.0

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มียศสูงเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็น ร้อยละ 58.9 และมียศต่ำคิดเป็นร้อยละ 41.1

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวน ร้อยละของตำรวจจราจร จำแนกตามระยะเวลาในการทำงาน
ด้านการจราจรสั้นและนาน

ระยะเวลาในการทำงาน ด้านการจราจร (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 11 ปี	223	65.4
11 ปีขึ้นไป	118	34.6
รวม	341	100.0

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรสั้น คิดเป็นร้อยละ 65.4 และระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรนาน คิดเป็นร้อยละ 34.6

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวน ร้อยละของตำรวจจราจร จำแนกตามรายได้ต่ำและสูง

รายได้ (บาท)	จำนวน	ร้อยละ
10,000 บาทลงมา	250	73.3
เกินกว่า 10,000 บาท	91	26.7
รวม	341	100.0

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่รายได้น้อยเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 73.3 และมีรายได้สูงคิดเป็นร้อยละ 26.7 เท่านั้น

ตารางที่ 4.13 แสดง จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) จำแนกตามช่วงคะแนนปัจจัยด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

คะแนนด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่	จำนวน	ร้อยละ
1.00-1.50	278	81.5
1.51-2.00	63	18.5
รวม	341	100

$$\bar{X} = 1.334 \quad SD = .277$$

สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในด้านคะแนนรวม

จากตารางที่ 4.13 พบว่าตำรวจจราจรที่มีความคิดเห็นในระดับปัจจัยต่ำ (ช่วงคะแนน 1.00 - 1.50) คิดเป็นร้อยละ 81.5 และอยู่ในช่วงระดับปัจจัยสูง (ช่วงคะแนน 1.51 - 2.00) คิดเป็นร้อยละ 18.5 จะเห็นได้ว่าในด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ ตำรวจจราจรกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในระดับปัจจัยต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.334 เป็นค่าซึ่งสนับสนุนระดับปัจจัยดังกล่าว

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) จำแนกตามช่วงคะแนนปัจจัยด้านกำลังตำรวจจราจร

คะแนนด้านกำลังตำรวจจราจร	จำนวน	ร้อยละ
1.00 - 1.50	79	23.2
1.51 - 2.00	262	76.8
รวม	341	100.0

$$\bar{X} = 1.775 \quad SD = .243$$

กำลังตำรวจจราจรในด้านคะแนนรวม

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 76.8 มีความคิดเห็นในระดับปัจจัยสูง (ช่วงคะแนน 1.51 - 2.00) และอยู่ในช่วงระดับปัจจัยต่ำ ช่วงคะแนน 1.00 - 1.50 คิดเป็นร้อยละ 23.2 จะเห็นได้ว่าในด้านกำลังตำรวจโดยรวมแล้ว ตำรวจจราจรกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในระดับปัจจัยกำลังตำรวจอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.778 ซึ่งเป็นค่าที่สนับสนุนระดับปัจจัยดังกล่าว

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) จำแนกตาม ช่วงคะแนนปัจจัยด้านความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้าน จราจร

คะแนนด้านความทันสมัยของเครื่องมือ ด้านการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
1.00 - 1.50	226	66.3
1.51 - 2.00	115	33.7
รวม	341	100

$$\bar{X} = 1.445 \quad SD = .325$$

**ความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจรด้าน
คะแนนรวม**

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 66.3 มีความเห็นว่าความทันสมัยเครื่องมือเครื่องใช้ที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรอยู่ในระดับปัจจัยต่ำ (1.00-1.50 คะแนน) และร้อยละ 33.7 อยู่ในระดับปัจจัยสูง จะเห็นได้ว่าโดยรวมตำรวจจราจร เห็นว่าความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในด้านการจราจรอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.445 เป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนระดับปัจจัยดังกล่าว

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) จำแนกตาม ช่วงคะแนนในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

คะแนนการบังคับใช้กฎหมายจราจร	จำนวน	รวม
10.00 - 15.00	137	402
15.01 - 20.00	204	59.8
รวม	341	100

$$\bar{X} = 15.842, \quad SD = 2.103$$

การบังคับใช้กฎหมายจราจรด้านคะแนนรวม

จากตารางที่ 4.16 พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 59.8 อยู่ในช่วงระดับ การบังคับใช้กฎหมายจราจรสูง (ช่วงคะแนน 15.01 - 20.00) และร้อยละ 40.2 อยู่ในระดับต่ำ (ช่วงคะแนน 10.00 - 15.00) จะเห็นได้ว่าตำรวจจราจรบังคับใช้กฎหมายจราจรอยู่ในระดับสูง ค่อนข้างต่ำ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 15.842 ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยที่สนับสนุนระดับการบังคับใช้ดังกล่าว

4.4 ส่วนที่ 4 การเสนอผลการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร กับ การบังคับใช้กฎหมายจราจร

ตารางที่ 4.17 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับอายุกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร

ระดับอายุ	ระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
	ต่ำ	สูง
อายุน้อย	99 (46.0)	116 (54.0)
อายุมาก	38 (30.2)	88 (69.8)
รวม	137 (40.2)	204 (59.8)

$\chi^2 = 7.69539$, $df = 1$, $Significance = .0055$, $Gamma = .32805$

ผลการวิเคราะห์ด้วยค่าไคสแควร์ (χ^2) พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพราะค่า (χ^2) เท่ากับ 7.69539, $\alpha < 0.05$ และค่าแกรมม่า (Gamma) เท่ากับ .32805

นั่นคือ สมมติฐานที่ว่าระดับอายุมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ

ฉะนั้นจากสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า 'ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับต่ำกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย' ได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติหรืออายุ มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และเมื่อพิจารณาระดับ และทิศทางความสัมพันธ์ด้วยค่าสถิติแกมม่า (Gamma) พบว่ามีค่าเท่ากับ.32805 นั้นหมายความว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลางและเป็นไปในทิศทางบวก

ตารางที่ 4.18 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการทำงานด้านการตรวจราชการกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ระยะเวลาในการทำงานด้าน การตรวจราชการ	ระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
	ต่ำ	สูง
สั้น	78 (55.7)	62 (44.3)
นาน	59 (29.4)	142 (70.6)
รวม	137 (40.2)	204 (59.8)

$\chi^2 = 22.77487$, $df = 1$, Significance = .0000, Gamma = .50346

จากตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์ด้วยค่าไคสแควร์ (χ^2) พบว่า ระดับระยะเวลาในการทำงานด้านการตรวจราชการมีความสัมพันธ์ทางบวกสูงกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพราะค่า $\chi^2 = 22.77487$, $\alpha < 0.05$ และค่า Gamma = .50346

นั่นคือ สมมติฐานที่ว่า ระยะเวลาในการทำงานด้านการตรวจราชการมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ฉะนั้น จากสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า "ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการตรวจรณาน จะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการตรวจรณาน" ได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 หรือระดับระยะเวลาในการทำงานด้านการตรวจรณานมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และเมื่อพิจารณาระดับและทิศทางความสัมพันธ์ด้วยค่าสถิติ แกมมา (Gamma) พบว่ามีค่าเท่ากับ .50346 หมายความว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับสูงและเป็นในทิศทางบวก

ตารางที่ 4.19 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับยศกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ระดับยศ	ระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
	ต่ำ	สูง
ต่ำ	102 (45.7)	121 (54.3)
สูง	35 (29.7)	83 (70.3)
รวม	137 (40.2)	204 (59.8)

$$\chi^2 = 7.64497, df = 1, \text{Significance} = .0057 \text{ Gamma} = .33312$$

ผลการวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2) พบว่ามีความสัมพันธ์ทางบวกต่ำกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพราะค่า $\chi^2 = 7.64497$, $\alpha < 0.05$ และค่า Gamma = .33312

นั่นคือสมมติฐานที่ว่า ยศมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากสมมติฐานที่ได้ตั้งไว้ว่า "ตำรวจจราจรที่มียศสูงจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่ยศต่ำ" ได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 หรือ ระดับยศจึงผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และเมื่อพิจารณาระดับและทิศทางความสัมพันธ์ด้วยค่าสถิติแกมมา (Gamma) พบว่ามีค่าเท่ากับ .33312 หมายความว่า ตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง และเป็นไปในทิศทางบวก

ตารางที่ 4.20 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ระดับรายได้	ระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
	ต่ำ	สูง
ต่ำ	108 (43.2)	142 (56.8)
สูง	29 (31.9)	62 (68.2)
รวม	137 (40.2)	204 (59.8)

$\chi^2 = 3.10853$, $df = 1$, Significance = .0779, Gamma .23839

ผลการวิเคราะห์ด้วยค่าไคสแควร์ (χ^2) พบว่ารายได้ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพราะค่า $\chi^2 = 9.12383$ $\alpha > 0.05$

นั่นคือ สมมติฐานที่ว่า ระดับรายได้มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้รับปฏิเสธ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ฉะนั้นจากสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า "ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้น้อย" ได้รับการปฏิเสธ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 หรือกล่าวไว้ว่า ตำรวจจราจรที่มีระดับรายได้แตกต่างกัน จะบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่แตกต่างกัน

ทั้งนี้เนื่องจาก อายุ และระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรมีความแตกต่างกันไม่มากนัก และเมื่อพิจารณาถึงรายได้ของตำรวจจราจรโดยรวมแล้วแทบจะไม่มี ความแตกต่างกันมากนัก (ส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 71.6 มีรายได้ระหว่าง 5,000 บาทถึง 10,000 บาท ซึ่งรายได้นี้หมายถึงอัตราเงินเดือนที่ได้รับจริงขณะปฏิบัติหน้าที่ปัจจุบัน ดังนั้นรายได้ในส่วนนี้จึงไม่ทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่แตกต่างกันแต่อย่างใด

ซึ่งผลการศึกษา ส่วนนี้ได้สอดคล้องกับผลการวิจัยของ สุนทร เพชรเกตต์ (2539) ซึ่งผลการวิจัยพบว่า รายได้ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยการจูงใจให้ทำงาน ซึ่งการจูงใจในการทำงานมีผลให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน

และรายได้หรืออัตราเงินเดือนของตำรวจจราจรนั้น ใช้อัตราเดียวกันกับข้าราชการพลเรือนโดยทั่ว ๆ ไปอยู่แล้ว โดยขึ้นเงินเดือนแต่ละชั้นของข้าราชการชั้นประทวนโดยเฉลี่ยแล้วไม่ถึงขั้นละ 400 บาท ส่วนนายตำรวจสัญญาบัตรมีไม่ถึงขั้นละ 600 บาท แต่อย่างไรจะเห็นได้ว่าการเลื่อนขึ้นเงินเดือนสูงสุดปีละไม่เกิน 2 ชั้น จะเห็นว่าเป็นจำนวนเงินที่ไม่มากและมีจำนวนน้อยที่ได้ความดีความชอบ 2 ชั้น คิดเป็นร้อยละไม่เกิน 15 ของแต่ละปี

ประกอบกับระดับขึ้นเงินเดือนของตำรวจจราจรแต่ละชั้นเป็นเงินจำนวนน้อย และในแต่ละปี จะเลื่อนได้ไม่เกิน 2 ชั้น (ยกเว้นกรณีพิเศษ) (พ.ร.บ. ระเบียบข้าราชการตำรวจ พ.ศ. 2521 หมวด 3 และสมพงษ์ เกษมสิน กล่าวไว้ว่า อัตราเงินเดือนของข้าราชการพลเรือนไทยเมื่อเทียบกับอัตราเงินเดือนของพนักงานเอกชนและข้าราชการพลเรือนของประเทศอื่น ๆ ในเอเชียและยุโรปแล้วจะเห็นได้ว่า อัตราเงินเดือนของไทยอยู่ในระดับต่ำ และยังเมื่อเทียบกับอัตราค่าครองชีพในประเทศไทยแล้วข้าราชการชั้นผู้น้อยอยู่กันได้อย่างไร ถึงแม้ว่าราชการจะมีสวัสดิการต่าง ๆ เกื้อกูลอยู่ก็ตาม ก็ไม่เห็นว่าจะมีข้าราชการใดพอใจอันเป็นมาตรฐานได้ (สมพงษ์ เกษมสิน, 2521 ; 147)

จะเห็นได้ว่าเงินเดือนและอัตราเงินเดือนที่จะเลื่อนขึ้นไม่มีความจูงใจให้ตำรวจจราจรที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรแต่อย่างใด ซึ่งก็สอดคล้องกับผลการวิจัยของสุนทร เพชรเกตต์ ที่ได้กล่าวถึงข้างต้นด้วย

ตารางที่ 4.21 ความสัมพันธ์ระหว่างสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่กับการบังคับใช้กฎหมาย
จรรยา

สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่	ระดับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา	
	ต่ำ	สูง
น้อย (ต่ำ)	113 (40.6)	165 (59.4)
มาก (สูง)	24 (38.1)	39 (61.9)
รวม	137 (40.2)	204 (59.8)

$$\chi^2 = 0.05326, df = 1, \text{Significance} = .8175, \text{Gamma} = .05342$$

ผลการวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2) พบว่าสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่
ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เพราะค่า χ^2
= 9.68796, $\alpha > 0.05$

นั่นคือสมมติฐานที่ว่า สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มีความสัมพันธ์กับการ
บังคับใช้กฎหมายจรรยาได้รับการปฏิเสธ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ฉะนั้น จากสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า "ตำรวจจรรยาที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติ
หน้าที่มากจะบังคับใช้กฎหมายจรรยาในระดับสูงกว่าตำรวจจรรยาที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติ
หน้าที่น้อย" ได้รับการปฏิเสธ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 หรือ สวัสดิการในการปฏิบัติ
หน้าที่ของตำรวจจรรยาที่แตกต่างกัน จะมีการบังคับใช้กฎหมายจรรยาที่ไม่แตกต่างกัน

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ตำรวจจรรยาเป็นข้าราชการ ที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบ
ข้าราชการพลเรือน พ.ศ.2522 และว่าด้วยระเบียบข้าราชการตำรวจ 2521 และว่าด้วย วินัย
ตำรวจ พ.ศ.2477 ตำรวจจรรยาซึ่งเป็นข้าราชการเช่นดังข้าราชการหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งเป็นที่
ทราบกันดีว่าสวัสดิการของข้าราชการจะได้นั้น ต้องเป็นไปตามกฎหมาย และไม่มีสวัสดิการ
ด้านอื่นมาช่วยเหลือ แม้ว่าหัวหน้าหน่วยงานจะได้จัดสวัสดิการเพิ่มเติมแต่ก็ไม่เพียงพอต่อ
ความต้องการ ข้าราชการ และรวมถึงตำรวจจรรยาจึงไม่คาดหวังว่าจะได้รับเงินสวัสดิการใน

การปฏิบัติหน้าที่เพิ่มในทางอื่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานแต่อย่างใด จึงเห็นได้ว่า
สถิติการชำระการตำรวจที่มีความแตกต่างกันไม่มากนักอันเนื่องจากจากข้อจำกัดทางงบประมาณ
ด้านกฎหมาย จึงไม่มีผลต่อประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรแต่อย่างใด
อันเนื่องจากข้อจำกัดด้านกฎหมายดังกล่าวข้างต้น

ตารางที่ 4.22 ความสัมพันธ์ระหว่างกำลังตำรวจจราจรกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ระดับกำลังตำรวจจราจร	ระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
	ต่ำ	สูง
ไม่เพียงพอ (ต่ำ)	33 (41.8)	46 (58.2)
เพียงพอ (สูง)	104 (39.7)	158 (60.3)
รวม	137 (40.2)	204 (59.8)

$$\chi^2 = 0.03970, df = 1, \text{Significance} = .8421, \text{Gamma} = .04301$$

ผลการวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2) พบว่า กำลังตำรวจไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 เพราะค่า $\chi^2 = 0.03970$ $\alpha > 0.05$

นั่นคือ สมมติฐานที่ว่ากำลังตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้รับการปฏิเสธ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ฉะนั้น สมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า 'กำลังตำรวจจราจรที่เพียงพอจะบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีกำลังไม่เพียงพอ' ได้รับการปฏิเสธ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 หรือ กำลังตำรวจจราจรที่แตกต่างกัน จะมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่แตกต่างกัน

ทั้งนี้อาจเนื่องจาก นโยบายของรัฐบาล ตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2541 พอสรุปได้ความว่า จะไม่มีการเพิ่มข้าราชการในภายใน ปี พ.ศ. 2541 และ พ.ศ. 2542 ซึ่งจะทำให้หน่วยราชการเล็กลง แต่มีประสิทธิภาพเท่าเดิมหรือมากกว่าเดิม แต่จะทำให้ซึ่งตามมติของคณะรัฐมนตรีดังกล่าวเห็นว่าการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานไม่จำเป็นต้องเพิ่มจำนวนคน

แต่ให้ดำเนินกระบวนการบริหารให้มีประสิทธิภาพภายในหน่วยงานราชการเอง ซึ่งก็ตรงกับแนวคิดของ อุทัย นิรัญโต ที่ว่าข้อพิจารณาในการวางแผนกำลังคน มีปัจจัยที่ต้องพิจารณาคือ วัตถุประสงค์และนโยบายขององค์กร จะต้องทำการศึกษา ทำความเข้าใจให้

ชัดเจน และต้องสอดคล้อง และสนับสนุนวัตถุประสงค์ และนโยบายโดยส่วนรวมขององค์กรให้มากที่สุด (อุทัย นิรัญโต, 2523 ; 81) ตำรวจจราจร กรมตำรวจ เป็นหน่วยงานของรัฐบาลที่ต้องดำเนินกระบวนการดังกล่าว ดังนั้นกำลังตำรวจจราจรที่แตกต่างกัน จะมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่แตกต่างกันด้วยเหตุผลและแนวคิดดังกล่าวข้างต้นสนับสนุน

ตารางที่ 4.23 ความสัมพันธ์ระหว่างความทันสมัยเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรกับการ
บังคับใช้กฎหมายจราจร

ความทันสมัยเครื่องมือใน การทำงานด้านการจราจร	ระดับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
	ต่ำ	สูง
ไม่ทันสมัย (ต่ำ)	92 (40.7)	134 (59.3)
ทันสมัย (สูง)	45 (39.1)	70 (60.9)
รวม	137 (40.2)	204 (59.8)

$\chi^2 = .02693$, $df = 1$, Significance = .8697, Gamma = .03288

ผลการวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติไคสแควร์ (χ^2) พบว่า ความทันสมัยเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เพราะค่า $\chi^2 = .02693$, $\alpha > 0.05$

นั่นคือสมมติฐานที่ว่า ความทันสมัยของเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจรมีความทันสมัยจะบังคับใช้กฎหมายจราจรได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ฉะนั้น จากสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า "ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรไม่ทันสมัย" ได้รับการปฏิเสธ ณ ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 หรือความทันสมัยเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรที่แตกต่างกัน จะมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่แตกต่างกัน

ทั้งนี้เนื่องมาจาก กรมตำรวจได้มองเห็นความสำคัญและปัญหาด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และอันเนื่องมาจากเป็นปัญหาของรัฐ ที่ต้องสูญเสียงบประมาณในทุก ๆ ด้านจึงได้เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร โดยได้เพิ่มงบประมาณในการจัดซื้อรถจักรยานยนต์ รถยนต์ อุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร และทั้งติดตั้งระบบสัญญาณไฟอัตโนมัติทั่วกรุงเทพมหานคร ในช่วง 4 ปีมานี้ จะทำให้ตำรวจจราจรได้รับเครื่องมือดังกล่าว

อัตราในมิติทั่วกรุงเทพมหานคร ในช่วง 4 ปีมานี้ จะทำให้ตำรวจจราจรได้รับเครื่องมือดังกล่าว มาประจำโดยจัดสรรแบ่งกันไปตามหน่วยงาน อันเป็นงบประมาณของรัฐบาล และมีข้อจำกัด ด้านกฎหมายเช่นเดียวกับที่กล่าวไว้ในด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ (คูตารางที่ 4.21) จึง เห็นได้ว่า ความทันสมัยเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรมีความแตกต่างกันไม่มากนัก อันเนื่องจากงบประมาณ และข้อจำกัดด้านกฎหมายจึงไม่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่ทำให้เกิดความแตกต่างในการบังคับใช้แต่อย่างใด

ตารางที่ 4.24 สรุปปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ค่า	ระดับความสัมพันธ์
1. ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร	.50346	สูง
2. ยศ	.33312	ปานกลาง
3. อายุ	.32805	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.24 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรหรือมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร อันดับแรกคือ ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร ระดับยศของตำรวจจราจร และระดับอายุของตำรวจจราจร โดยได้รับการยอมรับอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และเป็นไปในระดับสูง และปานกลางตามลำดับในทิศทางบวก

ตารางที่ 4.25 สรุปปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ปัจจัยที่ไม่มีผล ต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ค่าไคสแควร์ (χ^2)	ค่า significance
1. รายได้	3.10853	.0779
2. สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่	0.05326	.8175
4. กำลังตำรวจ	0.03970	.8421
5. ความทันสมัยเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจร	0.02693	.8637

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร, รายได้, สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ กำลังตำรวจจราจร ความทันสมัยเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจร

4.5 ส่วนที่ 5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้จากแบบสัมภาษณ์ ผู้บริหารของกลุ่มประชากร

จากการส่งแบบสัมภาษณ์ผู้บริหารแบบปลายเปิดให้กับผู้บริหารด้านการจรรยาบรรณระดับสถานีดำรวจนครบาลในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 คือ ให้กับ รองผู้กำกับ (จรรยา) และสารวัตรจรรยาแต่ละสถานีตัวอย่างเกี่ยวกับความคิดเห็นอย่างไรกับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาของตำรวจจรรยาในหน่วยงาน และความคิดเห็นว่าปัจจัยใดที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจรรยาของตำรวจจรรยาในหน่วยงาน พบว่า ผู้บริหารการจรรยาที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาภายในหน่วยงานของตนเองไม่แตกต่างกันมากนัก โดยเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจรรยาภายในหน่วยงานของตนเองยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ทั้งนี้เนื่องจากสาเหตุหรือปัจจัยหลายประการ ประการแรกเนื่องจากขาดแรงจูงใจให้การปฏิบัติหน้าที่ อันได้แก่รางวัลตอบแทนหรือเงินรางวัลจรรยาได้รับยังไม่เหมาะสม เนื่องจากการแบ่งเงินรางวัลจรรยาในกรุงเทพมหานคร (คิดจากเปอร์เซ็นต์ค่าปรับตาม พ.ร.บ. จรรยาทางบก พ.ศ. 2522) ยังแบ่งไม่เหมาะสมโดยคิดแบบรวม แล้วเฉลี่ยให้เท่ากันทุกคนในแต่ละเดือน ซึ่งได้จำนวนน้อย ขาดแรงจูงใจให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งในระบบเดิมตำรวจจรรยาจะได้รางวัลจรรยาจากเปอร์เซ็นต์ค่าปรับเป็นของแต่ละบุคคล ขึ้นอยู่กับสถิติการจับกุม หากจับกุมมากจะได้รับรางวัลจากค่าปรับมาก เป็นสิ่งจูงใจให้ตำรวจจรรยาขยัน และเพิ่มสถิติการจับกุม เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาให้สูงขึ้น แต่ก็ต้องระมัดระวังเรื่องการกลั่นแกล้งจับกุมเพื่อผลรางวัลดังกล่าว ตำรวจจรรยาอาจนำไปใช้ในทางที่ผิดได้ เห็นควรให้กลับไปใช้ระบบเดิมเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้ดังกล่าว ส่วนกรณีการกลั่นแกล้งจับกุม นั้น ผู้บังคับบัญชาจะได้กวดขัน สอดส่อง ดูแลในเรื่องนี้ให้ดี ก็จะไม่มีความเสี่ยงเช่นนี้ เชื่อว่าตำรวจจรรยาจะตั้งอยู่ในระเบียบวินัยได้ ประการที่สองเนื่องจากสภาพการจรรยาที่ติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน (ช่วงเช้าตั้งแต่ เวลา 05.00 - 09.00 และช่วงเย็นตั้งแต่เวลา 16.00 - 20.00 น.) นโยบายของผู้บังคับบัญชาต้องนำกำลังตำรวจจรรยาออกระดมอำนวยความสะดวกด้านการจรรยามากกว่าที่จะต้องมาบังคับใช้กฎหมาย จึงเป็นเหตุให้ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาในช่วงดังกล่าวด้อยประสิทธิภาพลงไป เห็นควรเพิ่มกำลังตำรวจจรรยาให้มากกว่านี้ เพื่อตำรวจจรรยาจะได้มีเวลาพักผ่อนให้มากกว่าที่เป็นอยู่ เนื่องจากการเหนื่อยล้าในการปฏิบัติงาน จึงทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าด้อยลงไป

ประการที่สามหน่วยงานขาดอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ เช่น รถจักรยานยนต์ รถยก ซึ่งเป็นอุปกรณ์และยานพาหนะที่สำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจรรยา

ประการที่สี่ ผู้บังคับบัญชาจะต้องกดดัน เอาใจใส่ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของ ตำรวจจราจรให้มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง เป็นธรรม และสม่ำเสมอ ไม่เลือกปฏิบัติ

ประการที่ห้า เนื่องจากสถานการณ์ไม่เอื้ออำนวย โดยเฉพาะสื่อมวลชนได้มีการโจมตีเรื่องตำรวจจราจรรับส่วย ตั้งด่านเถื่อน เป็นต้น เป็นเหตุให้ผู้บังคับบัญชาได้สั่งระงับการตั้งด่านหรือตั้งด่านได้แต่มีเงื่อนไขมากมายและต้องแจ้งให้ทางผู้บังคับบัญชาทราบ หากว่ามีการกดดันจับกุมในช่วงเวลาดังกล่าว ประชาชนจะมองในแง่ลบได้ จึงเป็นเหตุให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่เต็มความสามารถ และขาดประสิทธิภาพไป

และความคิดเห็นว่าปัจจัยใดที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรภายในหน่วยงาน ซึ่งพบว่าไม่มีความแตกต่างกันมากนัก และที่สำคัญคือปัจจัยในเรื่องสวัสดิการ ในส่วนของเงินรางวัลหรือเงินตอบแทนมีส่วนสำคัญที่สุดเป็นอันดับแรก และปัจจัยเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรเป็นลำดับรองลงมา และในด้านกำลังตำรวจจราจรที่ไม่เพียงพอกับสภาพการจราจร หากมีการเพิ่มสวัสดิการโดยเฉพาะในเรื่องเงินรางวัล และการแบ่งเงินรางวัลที่เหมาะสม หรือในเรื่องบ้านพักให้เพียงพอและเหมาะสม รวมทั้งเครื่องมืออุปกรณ์ให้เพียงพอและทันสมัย และเพิ่มกำลังตำรวจจราจรให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร และไม่นำตำรวจจราจรไปใช้งานอื่นที่ไม่ใช่งานด้านการจราจร เชื่อว่าจะเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้อยู่ในระดับสูงได้