

## บทที่ 5

### สรุปผลวิจัย อภิปรายผล ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร จำแนกตาม อายุ สถานภาพทางการเงิน เดือน ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่าย จำนวนบุคคลที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู ระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร ความถี่ของการฝึกอบรมจราจร ความเข้มงวด การปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชา
4. เพื่อศึกษาแนวทางพื้นฐานในการแก้ไขปัญหารถจราจร

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร มีสมมติฐาน ดังนี้

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. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ ในการฝึกอบรมจราจร น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการฝึกอบรมจราจรมาก

8. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงานจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงานจราจรมาก

กลุ่มตัวอย่าง คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร จำนวน 360 คน เครื่องมือที่ใช้ แบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง โดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎีการจูงใจของเฮอริชเบอร์ก ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน แนวคิดเรื่องสถานภาพและบทบาท และการทบทวนเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาจากอาจารย์ที่ปรึกษาแล้ว และได้ทำการทดลองใช้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 30 คน ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถามเท่ากับ 0.68

โดยใช้ความคลาดเคลื่อนที่น้อยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการแจกแบบสอบถามให้แก่กลุ่มตัวอย่างและเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวเอง สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สหสัมพันธ์พหุคูณ การถดถอยพหุคูณ การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว การทดสอบเป็นรายคู่โดยใช้วิธีการของเซฟเฟ่ และการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ย 2 กลุ่ม นอกจากนั้นใช้วิธีสังเกตการณ์สภาพการจราจรแบบไม่มีส่วนร่วม และการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแบบเจาะลึก

### สรุปผลวิจัย

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับ ปานกลาง สำหรับพฤติกรรมที่มีการฝ่าฝืนต่ำสุด คือ การให้สัญญาณมือให้ผู้ขับขี่เห็นลักษณะที่เด่นและชัดเจน รองลงมาคือ การเร่งระบายรถจุดที่ติดขัดจนกว่าการจราจรคลี่คลายเป็นปกติ ส่วนพฤติกรรมเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่มีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่แล้วปล่อยให้รถผ่านไป มีการฝ่าฝืนสูงสุด

2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า

2.1 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ภายในของปัจจัยกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มีค่าอยู่ระหว่าง 0.06 - 0.57

2.2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างปัจจัยกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มีค่าเท่ากับ 0.2993 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.3 สมการพยากรณ์พฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยใช้ตัวแปรอิสระทุกตัว จะได้สมการในรูปคะแนนดิบ และคะแนนมาตรฐาน ดังนี้

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

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

2.4 สมการพยากรณ์พฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยใช้ตัวแปรอิสระที่สำคัญ จะได้สมการในรูปคะแนนดิบ และคะแนนมาตรฐานดังนี้

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

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

3. การเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร จำแนกตามตัวแปรอิสระ คือ อายุ ( $X_1$ ) สถานภาพสมรส ( $X_2$ ) เงินเดือน ( $X_3$ ) ความพอเพียงของรายได้ ( $X_4$ ) จำนวนบุคคลที่เลี้ยงดู ( $X_5$ ) เวลาปฏิบัติงานจราจร ( $X_6$ ) ความถี่การฝึกอบรมจราจร ( $X_7$ ) ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา ( $X_8$ ) พบว่า

3.1 อายุ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.2 สถานภาพทางการสมรส ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.3 เงินเดือน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.4 ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่าย ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.5 จำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.6 ระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจร ไม่แตกต่างกัน

3.7 ความถี่ของการฝึกอบรมจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3.8 ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชาต่อการปฏิบัติงานจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจร ไม่แตกต่างกัน

#### 4. ผลการทดสอบสมมติฐาน ปราบกฎผลดังนี้

4.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐาน

4.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐาน

4.3 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย จะมีพฤติกรรมการทำงานจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

4.4 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายพอเพียง ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐาน

4.5 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูน้อย ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐาน

4.6 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรน้อย ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

4.7 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความดี ในการฝึกอบรมจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความดี ในการฝึกอบรมจราจรมาก ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

4.8 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงานจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงานจราจรมาก ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

5. จากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม การสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร การสังเกตการณ์สภาพการจราจร พบว่า ปัญหาจราจรเกิดจากปัจจัย ดังนี้

5.1 ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร ฝ่าฝืนกฎจราจร

5.2 ถนนไม่ได้มาตรฐาน มีจำนวนน้อย

5.3 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หรือหน่วยงานของรัฐ ไม่เพียงพอ ปฏิบัติหน้าที่ไม่มีประสิทธิภาพ ไม่มีการประสานงานในการแก้ไขปัญหารถจราจร ดังนั้นการแก้ไขปัญหารถจราจรจึงต้องดำเนินการแก้ไขปัจจัยทั้งสามข้อพร้อม ๆ กัน

## สรุปสภาพโดยทั่วไป

จากการสังเกตการณ์สภาพการจราจรแบบไม่มีส่วนร่วมบริเวณ  
แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ แยกพญาไท และแยกจตุพงษ์

### ลักษณะทางกายภาพ

แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ถนนไม่เรียบ สัญญาณจราจรและ  
สัญญาณไฟมองไม่เห็นชัดเจน ทิศนวิสัยการมองไม่ชัดเจน มีปัญหาเรื่องกายภาพ  
อันดับ 2

แยกพญาไท มีอุปสรรคการก่อสร้างจำนวนมาก วางไม่เป็นระเบียบ  
เรียบร้อย ล้ำช่องทางถนน สัญญาณไฟจราจรถูกสิ่งก่อสร้างบัง มองเห็นไม่ชัดเจน  
เส้นแบ่งช่องทางถนนไม่ชัดเจน ผิวถนนขรุขระมาก มีการขุดถนนอยู่เป็นจำนวน  
มาก มีแผ่นเหล็กวางอยู่อย่างไม่เป็นระเบียบ รถที่ผ่านไปมาต้องชะลอความเร็วทุก  
ครั้ง ไม่มีสะพานลอยคนข้าม ทางม้าลายมีเส้นสีขาวไม่ชัดเจน มีปัญหาเรื่อง  
กายภาพจราจรอันดับ 1

แยกจตุพงษ์ ผิวถนนไม่เรียบ เส้นแบ่งช่องทางไม่ชัดเจน สัญญาณ  
จราจรไม่เห็นเด่นชัด และวางในตำแหน่งที่คนขับรถมองเห็นไม่ชัดเจน มีเสาทงด่วน  
บดบังทัศนวิสัยการขับรถ มีปัญหาเรื่องกายภาพอันดับ 3

### สภาพการจราจร

แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มีปริมาณรถจำนวนมากเกินไปผ่านแยกนี้  
ทำให้การเคลื่อนตัวของรถช้า ส่งผลถึงแยกอื่น ๆ ใกล้เคียงทำให้รถติดมากขึ้น มี  
ปัญหาเรื่องสภาพการจราจรอันดับ 1

แยกพญาไท รถที่ผ่านแยกนี้มักจะมีปัญหาคือมีปริมาณรถมากบน  
ถนนพญาไทจากอนุสาวรีย์ชัย มุ่งหน้าแยกสามย่านติดตลอดเส้นทางทั้งขาไปและ  
ขากลับ มีปัญหาเรื่องสภาพการจราจรอันดับ 2

แยกอุรุพงษ์ มีปริมาณรถจำนวนมากในช่วงเร่งด่วนแต่เคลื่อนตัวได้เรื่อย ๆ จากนั้นการจราจรก็จะคล่องตัว มีเพียงการติดสัญญาณไฟเท่านั้น มีปัญหาเรื่องสภาพการจราจรอันดับ 3

### พฤติกรรมจราจร

แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ รถประจำทางมีจำนวนมากและขับรัวไม่รักษากฎจราจรฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนมาก มีปัญหาเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนจราจรอันดับ 1

แยกพญาไท รถจักรยานยนต์มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเป็นประจำ เนื่องจากมีการติดพันของรถยนต์ที่ติดตามแยกและไม่สามารถเคลื่อนที่ไปได้ กลางแยกจึงมีรถอยู่ตลอดรถที่ได้รับสัญญาณไฟเขียวไม่สามารถเคลื่อนที่ไปได้ รถจักรยานยนต์สามารถเคลื่อนที่ไปตามช่องทางได้ตลอดเวลา มีปัญหาเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนจราจรอันดับ 2

แยกอุรุพงษ์ รถจักรยานยนต์ชอบขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟ และขับเปลี่ยนช่องทางไปมา รถประเภทอื่น ๆ มักจะแย่งกันเข้าช่องทางทำให้รถเคลื่อนตัวช้า ให้ความเร็วได้น้อย มีปัญหาเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนจราจรอันดับ 3

### พฤติกรรมปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ได้ดีพอสมควรในการระบายรถ แต่มีไม่เพียงพอทำให้ยังคงมีการติดขัดของการจราจรอยู่ ตำรวจกวดสัญญาณไฟจะมองสภาพจราจรโดยทั่วไปไม่ชัดเจน การประสานงานกับแยกใกล้เคียงมีน้อยมาก กวดสัญญาณตามปริมาณรถที่ผ่านมาในแต่ละถนนทำให้ไม่สามารถระบายรถไปได้เนื่องจากติดขัดในบริเวณแยกอื่น ๆ ที่ไม่ทราบสภาพการจราจร



แยกพญาไท ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ได้ดีพอสมควร เนื่องจากมีรถไฟผ่านจึงต้องมีตำรวจประจำที่ป้อมยามกวดสัญญาณไฟตลอดเวลา การให้สัญญาณมือมักจะไม่ค่อยถูกต้องและกระทำไปอย่างไม่มีแรงจูงใจ ให้ผ่าน ๆ ไปในวัน ๆ หนึ่ง ตำรวจจราจรที่กวดสัญญาณไฟกวดตามปริมาณรถมีการประสานงานบ้างเล็กน้อย ต้องคอยดูรถไฟที่ผ่านใกล้แยกด้วยทำให้การปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่ต่อเนื่องต้องหยุดการจราจรบ่อย ๆ

แยกอุรุพงษ์ ตำรวจจราจรมีกวดสัญญาณไฟเท่านั้น ไม่มีใบกรทบถนน บางครั้งไม่มีตำรวจประจำที่แยกนี้ทำให้การอำนวยความสะดวกการจราจรไม่มี การจราจรจะติดขัดตามจำนวนรถที่ผ่าน การกวดสัญญาณไฟมักจะกวดตามปริมาณรถที่อยู่ตามแยกไม่ได้ประสานงานการจราจรอย่างแท้จริง

### ปัญหาการจราจร

แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ มีปัญหาจราจรอันดับ 1 ดังนี้

1. รถประจำทาง จอดรับไม่ตรงป้าย ไม่มีระเบียบวินัยในการขับขี่
2. พื้นผิวถนนไม่เรียบ

แยกพญาไท มีปัญหาจราจรอันดับ 2 ดังนี้

1. รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
2. พื้นผิวถนนขรุขระมาก แผ่นเหล็กขนาดใหญ่วางขวางการจราจร

ลดความเร็วการเคลื่อนตัวของรถ

3. อุปกรณ์ก่อสร้างวางไม่เรียบร้อย ล้ำช่องทาง
4. ขบวนรถไฟผ่านจำนวนมาก ต้องหยุดการจราจรบ่อย ๆ

แยกอุรุพงษ์ มีปัญหาจราจรอันดับ 3 ดังนี้

1. รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงและขับเปลี่ยนช่องทาง
2. เส้นแบ่งช่องทางจราจรไม่ชัดเจนทำให้การขับรถเบียดกัน

### 3. ทักษะวิสัยการขับรถไม่ตีมีเสาทางด่วนบดบัง

#### สรุปปัญหาจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ประจำแยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ แยกพญาไท และแยกอรุณพงษ์

##### สภาพโดยทั่วไป

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนมากไม่ได้รับการอบรมเรื่องกฎจราจร หรือกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรมาก่อน มีเพียงบางคนที่ได้รับการอบรมมาก่อน ปฏิบัติหน้าที่เพียง คนละ 1 ครั้งเท่านั้น

2. ในเรื่องสุขภาพมักจะมีปัญหาเรื่องสุขภาพ มีความตระหนักรู้เรื่อง ความเสี่ยงต่อสุขภาพ แต่ไม่มีวิธีป้องกันที่ดี ไม่สนใจที่จะป้องกัน ตรวจสุขภาพปีละ 1 ครั้งเท่านั้น โดยตรวจที่ รพ.ตำรวจ อาการที่พบโดยทั่วไปคือ อ่อนเพลีย ไอ และมี อาการหงุดหงิดและเครียดบ้างในเวลาทำงาน

3. ปริมาณงานที่ทำมีมาก ขณะที่เจ้าหน้าที่ตำรวจน้อย ทำให้เวลา พักผ่อนน้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการ

##### ทัศนคติต่อปัญหาจราจร เกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

###### แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

1. ผู้ขับขี่รถขาดวินัยการจราจร
2. ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
3. ผู้ขับขี่รถมักง่ายและเห็นแก่ตัวในการขับรถ

###### แยกพญาไท

1. มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า

2. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร
3. มีขบวนรถไฟผ่านบ่อยครั้ง

#### แยกอุรุพงษ์

1. ผิวถนนไม่เรียบไม่ได้มาตรฐาน
2. ผู้ขับขีรถฝ่าฝืนกฎจราจร
3. มีปริมาณรถมากเกินพื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

#### ทัศนคติต่อประเภทรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด

##### แยกอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

รถประจำทางฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากในการขับรตนั้นมักจะขับรถใช้ความเร็วมากและแย่งกันขับเข้าป้าย รถประจำทางเพื่อรับส่งผู้โดยสารทำให้ขับรถไม่ตรงช่องทางที่กำหนด ขับปาดหน้า แชนกันเข้าป้ายรถประจำทาง เมื่อหยุดจอดก็ไม่ตรงป้ายรถประจำทางและไม่อยู่ตรงในช่องทางจอดรถในลักษณะคร่อมช่องทาง รถที่ตามมากก็จะติดขัด

รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากมีปริมาณมากและสามารถขับรถไปได้ทุกช่องทาง

รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 3 เนื่องจากมีปัญหาการติดขัด ทำให้เกิดอารมณ์หงุดหงิด

##### แยกพญาไท

รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากรีบเร่งและคล่องตัว ไม่กลัวอุบัติเหตุจราจร หงุดหงิดง่าย

รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากมีความเห็นแก่ตัว ไม่เคารพกฎจราจร

รถรับจ้างแท็กซี่-สามล้อฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 3 เนื่องจาก  
ต้องการแย่งผู้โดยสารแข่งขันกันหาผลประโยชน์

แยกอุรุพงษ์

รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 1 เนื่องจากรีบเร่ง  
และคล่องตัว ไม่กลัวอุบัติเหตุใจร้อน หงุดหงิดง่าย

รถยนต์ส่วนบุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 เนื่องจากมีความ  
เห็นแก่ตัว ไม่เคารพกฎจราจร

รถยนต์แท็กซี่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 3 เนื่องจากมีความเห็น  
แก่ตัว ไม่เคารพกฎจราจร

รถประจำทาง ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 4 เนื่องจากต้องการ  
แย่งผู้โดยสาร

**ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการช่วยแก้ไขปัญหารถจราจร**

การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรเป็นการแก้ไขปัญหารถจราจรที่  
ปลายเหตุ แต่อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีส่วนช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรได้  
มาก เป็นอาชีพบริการประชาชน สามารถแก้ไขปัญหาค้นที่ รวดเร็ว มีความคล่อง  
ตัวในการปฏิบัติหน้าที่ สามารถปฏิบัติงานต่าง ๆ เกี่ยวกับปัญหารถจราจรได้ดี และ  
สามารถ  
แก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ บนท้องถนนได้ดี จำเป็นต้องมีตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อยู่  
ต่อไป และได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหารถจราจรดังต่อไปนี้

1. ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเคารพกฎจราจรโดยเคร่งครัด เมื่อมีการฝ่าฝืน  
กฎจราจร ต้องมีการลงโทษเด็ดขาดด้วยอัตราโทษที่สูง

2. ปลดปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้เท่ากันทุกด้านในแต่ละแยก
3. ประชาสัมพันธ์การจราจรและเส้นทางให้ประชาชนทราบทาง จส

.100 หรือทางสี่อ้อมวนชน

4. เพิ่มปริมาณตำรวจจราจรในพื้นที่ให้มากเพื่ออำนวยความสะดวกจราจร
5. สร้างผิวถนนให้เรียบร้อยเพื่อการจราจรจะได้คล่องตัว
6. ลดปริมาณรถบนถนนให้มีจำนวนจำกัด

## อภิปรายผล

จากข้อมูลที่ได้จากการวิจัยอภิปรายได้ดังนี้

1. จากการวิจัย พบว่า ภาพรวมพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีระดับปฏิบัติอยู่ในระดับ ปานกลาง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก มีผู้บังคับบัญชาที่เข้มงวดการปฏิบัติหน้าที่ จากการวิจัย พบว่า มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติหน้าที่ มาก ร้อยละ 40.3 ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากผู้บังคับบัญชาคอยดูแล เข้มงวด ในการปฏิบัติหน้าที่ อย่างใกล้ชิด ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีแรงจูงใจของ เฮอริชเบอร์ก ที่ว่าการมีผู้บังคับบัญชาที่เข้มงวดเป็นปัจจัยค้ำจุนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทำงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นไป และการปกครองบังคับบัญชา เป็นปัจจัยค้ำจุน ที่มีอิทธิพลในการทำงานและพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วย

2. จากการวิจัยพบว่า ปัจจัย อายุ สถานภาพทางการเงิน เดือน ความเพียงพอของรายได้กับรายจ่าย จำนวนบุคคลที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร ความถี่ของการฝึกอบรมจราจร ความเข้มงวดการปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก ตัวแปรดังกล่าวเป็นปัจจัยพื้นฐาน ที่จำเป็นต่อ

การดำรงชีวิต ที่มีผลต่อพฤติกรรมโดยรวมด้วย และ จากการศึกษา ของ เฮอริชเบอร์ก พบว่า ปัจจัยพื้นฐานดังกล่าวปัจจัยจิตใจ ปัจจัยคำจุน เป็นแรงจูงใจทำให้เกิดพฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ซึ่งสอดคล้องกับ การวิจัยของ พิษณุ หาญบุญ เศรษฐ (2534 : 77) ซึ่งพบว่า อายุ อายุราชการ ระยะเวลาในการปฏิบัติ สถานภาพทางการสมรส จำนวนบุตร จำนวนบุคคลที่อยู่ในภาวะเลี้ยงดู ชั้นยศ สังกัด ระดับการศึกษา และภูมิภาคเดิม สามารถอธิบายการผันแปรของ การปฏิบัติหน้าที่ จรรยาได้ร้อยละ 25.8 และงานวิจัยของ จินตนา เลิศทวีพันธ์ (2527 : บทคัดย่อ) ซึ่งพบว่า อายุ ระดับการศึกษา จำนวนปีที่รับราชการ ชั้นยศที่แตกต่างกันของตำรวจ จรรยา จะมีความเรื่องความตระหนักต่อมลพิษทางอากาศ

### 3. ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า

3.1 จากการศึกษาในครั้งนี้ ผลการวิจัยยอมรับสมมติฐาน ข้อที่ 1 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาที่มีอายุน้อย ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุมาก จะรับรู้ในเรื่อง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในการปฏิบัติหน้าที่มาก ทำให้รู้ช่องทาง การหลบเลี่ยง รู้ทางหนีทีไล่ในการปฏิบัติงาน เมื่อถึงเวลาในการทำงานก็มักจะทำไม่เต็มที่ และคอยหาโอกาสที่จะหลีกเลี่ยงการทำงาน อีกทั้งเมื่อมีอายุมากแล้วสุขมักจะไม่แข็งแรง และไม่เอื้ออำนวยในการปฏิบัติงาน เมื่อมีการตรวจสอบพบข้อบกพร่อง ก็ จะอ้างเหตุผลและความจำเป็นต่าง ๆ นานา และมักจะไม่เกรงกลัวต่อการลงโทษ เนื่องจากคิดว่าอายุมากแล้ว ไม่มีความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน ทำให้ขาด ความสนใจและตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ จึงไม่จำเป็นที่จะต้องทำงานให้อย่างเต็มที่ ทำงานให้ผ่านไปในแต่ละวันเท่านั้น ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาที่มีอายุน้อย จะมีความสนใจและตั้งใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ตลอดจนสุขภาพสมบูรณ์ ย่อมส่งผลถึงการทุ่มเทเวลา สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่

ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย สอดคล้องกับ การศึกษาวิจัยของ พิษณุ ชาญบุญเศรษฐ (2534 : 77) ซึ่งพบว่า อายุ สามารถอธิบายการผันแปรของการปฏิบัติหน้าที่จราจรได้ การศึกษาวิจัยของ จินตนา เลิศทวีพันธ์ ซึ่งพบว่า อายุที่แตกต่างกันของตำรวจจราจร จะมีความตระหนักต่อมลพิษทางอากาศแตกต่างกัน การศึกษาวิจัยของ อีรพล คุปตานนท์ (2530 : บทคัดย่อ) ซึ่งพบว่า อายุ มีผลต่อสัมฤทธิ์ผลในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวน การศึกษาวิจัยของ สุนทรี่ จินธรรม (2531 : 1) ซึ่งพบว่า อายุ สัมพันธ์กับพฤติกรรมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของประชาชนในหมู่บ้านโครงการปฐมมโศก ต.พระประโทน อ.เมือง จ.นครปฐม การศึกษาวิจัยของ ชลลดา นาเกษมสุวรรณ (2534 : 99) ซึ่งพบว่า อายุที่แตกต่างกัน ก่อให้เกิดความแตกต่างกันในเรื่องพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย

3.2 จากผลการวิจัยในครั้งนี้ ผลการวิจัยยอมรับสมมติฐาน ข้อที่ 2 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส ในฐานะที่เป็นหัวหน้าครอบครัว ย่อมมีภาระ รับผิดชอบเลี้ยงดู เอาใจใส่ภรรยา หรือบุตร เวลาบางส่วนจึงใช้ให้กับครอบครัว คอยเป็นห่วง และเป็นกังวล ซึ่งในบางครั้งต้องใช้เวลาระหว่างปฏิบัติหน้าที่ให้กับครอบครัวทำให้ปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่ได้ดีเท่าที่ควร ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด ยังไม่มีภาระความรับผิดชอบต่อครอบครัว มีเวลาเป็นของตนเองมาก ทำให้สามารถทุ่มเทเวลาและความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ได้ดี ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด สอดคล้องกัน การศึกษาวิจัยของ พิษณุ ชาญบุญเศรษฐ (2534 : 77) ซึ่งพบว่า สถานภาพการสมรส สามารถอธิบายการผันแปรของการปฏิบัติหน้าที่จราจรได้ การศึกษาวิจัยของ อีรพล คุปตานนท์ (2530 : บทคัดย่อ) ซึ่งพบว่า สถานภาพการสมรส มีผลต่อสัมฤทธิ์ผลในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวน

3.3 จากผลการวิจัยในครั้งนี ผลการวิจัยไม่ยอมรับสมมติฐาน ข้อที่ 3 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย และมีเงินเดือนมาก แตกต่างกันในเรื่องจำนวนเงินที่มากหรือน้อยที่ได้รับเท่านั้น ค่าใช้จ่าย ภาระต่อครอบครัว ย่อมแตกต่างกันไปด้วย ทำให้เหลือเงินที่เป็นการใช้ในชีวิตประจำวันมาก น้อย แตกต่างกันด้วย ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย อาจจะมีเงินเหลือมากหรือน้อยก็ได้ หรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก อาจจะมีเงินเหลือมากหรือน้อยก็ได้ ทำให้ส่งผลถึงการมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมแตกต่างกันในทิศทางที่ไม่แน่นอน ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

3.4 จากผลการวิจัยในครั้งนี ผลการวิจัยยอมรับสมมติฐาน ข้อที่ 4 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายพอเพียง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายไม่พอเพียง ซึ่งมีภาระเป็นหัวหน้าครอบครัว หรือดูแลบุคคลจำนวนมาก ทำให้ต้องใช้เวลาในการหารายได้พิเศษอื่น หรือใช้เวลาในการปฏิบัติหน้าที่จับกุมผู้ใช้รถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรให้ ได้จำนวนมากเพื่อให้ได้รางวัลนำจับ และรายได้เพิ่มมากขึ้น ทำให้เวลาที่ต้องปฏิบัติงานจราจรลดลงไปด้วย และขาดประสิทธิภาพ ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายพอเพียง ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้เวลาทำงานพิเศษ เวลาที่มีอยู่หรือเมื่อถึงเวลาปฏิบัติงานจราจร ก็จะสามารถทุ่มเทกำลังกาย และกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายพอเพียง สอดคล้องกับ การศึกษาวิจัยของ ฮีรพล คุปตานนท์ (2530 : บทคัดย่อ) ซึ่งพบว่า รายได้ มีผลต่อสัมฤทธิ์ผลในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวน



3.5 จากผลการวิจัยในครั้งนี ผลการวิจัยยอมรับ สมมติฐานข้อที่ 5 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูน้อย ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมาก จะมีภาระค่าใช้จ่ายภายในครอบครัวจำนวนมาก เนื่องจากต้องเป็นภาระรับผิดชอบเลี้ยงดู ทำให้ต้องหารายได้มาเพิ่มเติมจากรายได้เดิมประจำเดือนซึ่งมีจำนวนไม่มากนัก ในเวลาของการปฏิบัติงานอาจใช้เวลาหลบหนี ไปทำงานพิเศษ หรือจับกุมผู้ใช้รถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเพื่อให้ได้รางวัลนำจับ หรือใช้เวลาไปกับการเฝ้าร้านค้าทอง ร้านเพชร ธนาคารต่าง ๆ โดยไม่สนใจการปฏิบัติหน้าที่จราจร หรือทำงานไม่เต็มที่ การปฏิบัติหน้าที่จึงได้ผลไม่ดีเท่าที่ควร ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูน้อย ค่าใช้จ่ายในครอบครัวจึงมีน้อย มีเงินเหลือเป็นค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันทำให้ไม่ต้องขวนขวายหารายได้เพิ่มเติม เวลาที่มีอยู่จึงทุ่มเทให้ในการปฏิบัติหน้าที่จราจรให้ได้ผลดีและมีประสิทธิภาพ ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูน้อย สอดคล้องกับ การศึกษาวิจัยของ พิษณุ หาญบุญเศรษฐ (2534 : 77) ซึ่งพบว่า จำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู สามารถอธิบายการผันแปรของการปฏิบัติหน้าที่จราจรได้ การศึกษาวิจัยของ อีรพล คุปตานนท์ (2530 : บทคัดย่อ) ซึ่งพบว่า ฐานะครอบครัว มีผลต่อสัมฤทธิ์ผลในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวน

3.6 จากผลการวิจัยในครั้งนี ผลการวิจัยไม่ยอมรับสมมติฐานข้อที่ 6 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรน้อย ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรมาก และน้อย แตกต่างกันในเรื่องระยะเวลาเท่านั้น ปัจจัยอื่นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร แตกต่างกันไปด้วย และลักษณะงานจราจร ผู้มาปฏิบัติหน้าที่ไม่จำเป็นที่จะต้องใช้ความรู้ความสามารถมากนัก สามารถเรียนรู้ได้

ไม่สามารถส่งผลต่อการปฏิบัติหน้าที่และสภาพการจราจร ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาไม่เข้มงวดการปฏิบัติงาน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้ประกอบกับปัจจัยอื่น ๆ มีความแตกต่างกัน มีส่วนที่มีทำให้ไม่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรมาก และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

3.7 จากผลการวิจัยในครั้งนี้ ผลการวิจัย ไม่ยอม รับสมมติฐานข้อที่ 7 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการฝึกอบรมจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการฝึกอบรมจราจรมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ความถี่ของการฝึกอบรมจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีจำนวนน้อยหรือมาก ก็ไม่สามารถทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเปลี่ยนแปลงความรู้ แรงกระตุ้น หรือเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม สิ่งที่ได้รับจากการอบรมอาจไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาจราจรในปัจจุบัน ไม่สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานจริง ๆ ได้ โดยที่ในการปฏิบัติงานจริง ๆ อาศัยประสบการณ์ การตัดสินใจและการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการฝึกอบรมจราจรน้อย และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่ในการฝึกอบรมจราจรมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

3.8 จากผลการวิจัยในครั้งนี้ ผลการวิจัยไม่ยอมรับสมมติฐานข้อ 8 คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาไม่เข้มงวดการปฏิบัติงาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงาน ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่บนถนนนั้น สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจะต้องแก้ไขในทุกพื้นที่พร้อมกัน การจราจรที่ติดขัดย่อมส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียง การปฏิบัติงานในช่วงดังกล่าวจึงต้องประสานงานทุกพื้นที่ ถึงแม้ว่าผู้บังคับบัญชาจะเข้มงวดการปฏิบัติงานบนถนนมากหรือน้อยเพียงใดก็ไม่สามารถแก้ไขการจราจรได้ เป็นเพียงสิ่งคอยกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่ปฏิบัติหน้าที่ตามเวลา ตามที่ได้รับมอบหมายเท่านั้น

บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 59 แสดงสมมติฐานการวิจัยและผลการวิจัย

ข้อ	สมมติฐานการวิจัย	ผลการวิจัย
1.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย	ยอมรับสมมติฐาน
2.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด	ยอมรับสมมติฐาน
3.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีเงินเดือนมาก	ไม่ยอมรับสมมติฐาน
4.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายไม่พอเพียง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้กับรายจ่ายพอเพียง	ยอมรับสมมติฐาน
5.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนบุคคลที่เลี้ยงดูน้อย	ยอมรับสมมติฐาน
6.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาการปฏิบัติงานจราจรมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาการปฏิบัติงานจราจรน้อย	ไม่ยอมรับสมมติฐาน
7.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่การฝึกอบรมจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความถี่การฝึกอบรมจราจรมาก	ไม่ยอมรับสมมติฐาน
8.	เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาไม่เข้มงวดการปฏิบัติงานจราจร จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผู้บังคับบัญชาเข้มงวดการปฏิบัติงานจราจร	ไม่ยอมรับสมมติฐาน

จากตารางที่ 59 พบว่า ผลการวิจัย ยอมรับสมมติฐานข้อที่ 1,2,4,5 และไม่ยอมรับสมมติฐานข้อที่ 3,6,7,8

ดังนั้น ตัวแปรที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ คือ อายุ สถานภาพสมรส ความพอเพียงรายได้กับรายจ่าย จำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก ตัวแปรทั้ง 4 เป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิตของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีแรงจูงใจของเฮอริชเบิร์ก แนวคิดเรื่องสถานภาพและบทบาททฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน ตลอดจนการศึกษาวิจัยของ พิษณุ หาญบุญเศรษฐีธรรพล คุปตานนท์ ชัยยะ หนูคุ้มทรัพย์ สุนทร จินธรรม จินตนา เลิศทวีสินธ์ และชลลดา นาเกษมสุวรรณ

### ปัญหาที่เกิดจากการทำวิจัย

1. ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม บางส่วนจะถูกปกปิดความจริง และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้ข้อมูลไม่หมด เช่น การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเข้มแข็ง ตรงต่อเวลา
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีสมาธิในการตอบแบบสอบถามเนื่องจากต้องรีบไปปฏิบัติหน้าที่ เวลาพักผ่อนมีน้อย และต้องใช้เวลาในการตอบแบบสอบถาม
3. การตอบแบบสอบถาม หรือการให้สัมภาษณ์มีการปรึกษาเพื่อนร่วมงานเพื่อให้ข้อมูลที่ตรงกัน ไม่เป็นผลเสียกับตนเองและตำแหน่งหน้าที่
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนมากมีอารมณ์เครียดจากการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากงานมาก ข้อมูลที่ได้จึงเป็นไปตามอารมณ์

## ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยยังมีข้อบกพร่องหรือไม่ได้ศึกษาปัจจัยอื่น ๆ อีกเป็นจำนวนมาก จึงได้เสนอแนะไว้ดังนี้

### ก. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรศึกษาในลักษณะเดียวกันโดยพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจเกี่ยวข้อง หรืออาจพยากรณ์พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรได้
2. การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร เท่านั้น ควรศึกษาในลักษณะเดียวกันนี้แต่กลุ่มประชากรเปลี่ยนแปลงไป เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ กองบังคับการตำรวจจราจร
3. ควรศึกษาถึงชีวิตความเป็นอยู่ตลอดจน พฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่แสดงออกขณะปฏิบัติงานในด้านอื่น
4. ควรศึกษาความเครียดในการปฏิบัติงานที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร
5. การวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ เกี่ยวกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร
6. ให้เป็นข้อมูลในการวางแผนแก้ไขปัญหารถจราจรต่อไป

### ข. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ควรจัดอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กฎหมายจราจร การปฏิบัติงานบนท้องถนน การประสานงานระหว่างหน่วยงานข้างเคียง

2. ควรมีการลงโทษเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ฝ่าฝืนกฎจราจร หรือ ฝ่าฝืนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ จราจร

3. มีการ สับเปลี่ยนหมุนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีอายุมาก กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย ให้มาปฏิบัติงานด้านการจราจร เพื่อจะได้ เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

4. จัดสวัสดิการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรพึงพ้อมี เช่น เครื่องแบบ, ที่พักอาศัย อุปกรณ์การทำงาน เบี้ยเลี้ยง เป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย