

ภาพลักษณ์ของตำรวจจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา  
ในความคิดเห็นของชาวยานนาวา



ว่าที่ร้อยตำรวจเอก สุรียา เสนานุรักษ์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสังคมวิทยามหาบัณฑิต

สาขาวิชาสังคมวิทยา ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา

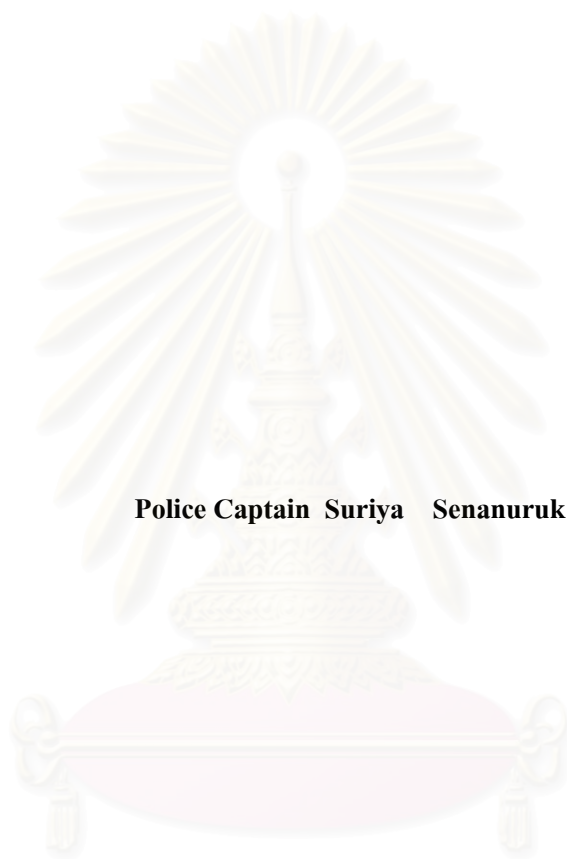
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2547

ISBN 974-17-6463-4

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**THE IMAGE OF YANNAWA TRAFFIC POLICE IN THE MIND  
OF YANNAWA RESIDENTS**



**Police Captain Suriya Senanuruk**

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements**

**for the Degree of Master of Arts in Sociology**

**Department of Sociology and Antropology**

**Faculty of Political Science**

**Chulalongkorn University**

**Academic Year 2004**

**ISBN 974-17-6463-4**



สุรียา เสนานุรักษ์ , ว่าที่ร้อยตำรวจเอก : ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาในความคิดเห็นของชาวยานนาวา (THE IMAGE OF YANNAWA TRAFFIC POLICE IN THE MIND OF YANNAWA RESIDENTS ) อ.ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร. งามพิศ สัตย์สงวน อ.ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์ สุมนทิพย์ จิตสว่าง 163 หน้า ISBN 974-17-6463-4

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชนในภาพรวม ศึกษาผลกระทบที่เกิดจากภาพลักษณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชน และเพื่อแสวงหาแนวทางแก้ไขการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ข้อมูลในการศึกษาถูกเก็บรวบรวมโดยใช้แบบสอบถามจากประชากรจำนวน 200 คน และสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจำนวน 10 คน สถิติที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย ความถี่ ค่าร้อยละ ค่ามัชฌิมเลขคณิต ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าไคสแควร์ สำหรับข้อมูลเชิงส่วนข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนาและการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลวิจัยพบว่า สมมติฐานที่ได้รับการยอมรับ คือ เพศชายมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ดีกว่าเพศหญิง ผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมาก มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อย และผู้ที่ได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ น้อย มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ มาก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา  
สาขาวิชา สังคมวิทยา  
ปีการศึกษา 2547

ลายมือชื่อนิสิต .....  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

## 4581193324 : MAJOR SOCIOLOGY

Keyword : YANNAWA RESIDENTS / YANNAWA TRAFFIC POLICE / THE IMAGE  
SURIYA SENANURUK, POLICE CAPTAIN : THE IMAGE OF  
YANNAWA TRAFFIC POLICE IN THE MIND OF YANNAWA  
RESIDENTS. THESIS ADVISOR : ASSOCIATE PROFESSOR DR.  
NGAMPIT SATSANGUAN , THESIS CO – ADVISOR : SUMONTHIP  
CHITSAWANG , 163. ISBN 974-17-6463-4

The aim of this research is to study the image of traffic police's performance in the mind of the people as a whole in order to study the affect of the image of traffic police's performance towards the people and seek a proper way to improve the traffic police's performance. The quantitative data were collected by means of 200 sets of questionnaires and the in-depth interview of 10 subjects. The statistic used in the study comprises of frequency , percentage, means, standard deviation, and Chi-Square, whereas the content analysis and the descriptive analysis constitute the qualitative data.

According to the result of the research the approved hypothesis is as follow: The image of traffic police's performance in the mind of men is better than that in the mind of women, the image of traffic police's performance in the mind of those who contact the police more frequently is better than that in the mind of those who contact the police less frequently, and the image of traffic police's performance in the mind of those who have less information on the police from various medias is better than that in the mind of those who have more information on the from various media.

Department Sociology and Anthropology

Student's signature.....

Field of study Sociology

Advisor's signature.....

Academic year 2004

Co - Advisor's signature.....

## กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจากบุคคลหลายท่าน ซึ่งต้องขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย โดยเฉพาะ รองศาสตราจารย์ ดร.งามพิศ สัตย์สงวน หัวหน้าภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา และเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ของผู้วิจัย อาจารย์สุมนทิพย์ จิตสว่าง อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่าในการให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับเทคนิคในการทำวิจัย และช่วยผู้วิจัยแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากการวิจัย นอกจากนี้ยังให้ข้อเสนอแนะในการเขียนวิทยานิพนธ์แก่ผู้วิจัยจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.นิเทศ ดินณะกุล ประธานกรรมการ รองศาสตราจารย์ สุพัตรา สุภาพ กรรมการ ที่ได้ให้คำแนะนำแก่ผู้วิจัยจนทำให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์ และท่านอาจารย์ทั้ง 2 เป็นผู้ที่มิมีพระคุณต่อผู้วิจัยในฐานะที่เป็นอาจารย์ผู้ถ่ายทอดความรู้ทางสังคมวิทยาให้แก่ผู้วิจัย ตั้งแต่สมัยที่ผู้วิจัยยังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ที่โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

ผู้วิจัยขอขอบคุณสมาชิกในครอบครัวของผู้วิจัย ได้แก่ คุณพ่อ คุณแม่ และภรรยา ที่ให้การสนับสนุน คอยเป็นกำลังใจให้ในการทำวิจัยโดยตลอด

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณเพื่อนๆร่วมรุ่นที่คอยช่วยเหลือในการทำวิจัยมาโดยตลอด และขอขอบคุณ ผู้บังคับบัญชาและผู้ใต้บังคับบัญชา ที่ให้การสนับสนุนผู้วิจัยในการศึกษามาโดยตลอด ทั้งในเรื่องของเวลาและการสนับสนุนในด้านอื่นๆ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	15
ขอบเขตการศึกษา.....	16
ประโยชน์ของการวิจัย.....	16
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎี งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง.....	17
แนวคิดเกี่ยวกับภาพลักษณ์.....	17
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน.....	20
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการสื่อสารมวลชน.....	23
ทฤษฎีการขัดเกลาทางสังคม.....	30
ทฤษฎีไร่ระเบิด.....	35
ทฤษฎีการลงโทษ.....	38
งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง.....	42
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	50

	๗
	หน้า
สมมติฐาน.....	51
นิยามศัพท์.....	55
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	57
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	57
วิธีการศึกษา.....	57
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	58
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	61
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	62
บทที่ 4 ผลการวิจัย.....	63
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	63
ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	84
สรุปการยอมรับและปฏิเสธสมมติฐาน.....	105
การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ.....	107
การอภิปรายผลการวิจัย.....	129
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	134
สรุปผลการวิจัย.....	135
ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการวิจัย.....	137
ข้อเสนอแนะ.....	138
รายการอ้างอิง.....	141
ภาคผนวก.....	154
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	163



## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1.1	สรุปความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักในเขต กรุงเทพมหานคร ( ช่วงเร่งด่วนเช้า 06.00-09.00 น ขาเข้าเมือง).....	3
1.2	สรุปความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักในเขต กรุงเทพมหานคร ( ช่วงเร่งด่วนเย็น 16.00-19.00 น ขาออกนอกเมือง).....	4
1.3	จำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียน กรุงเทพมหานคร ปี 2542 – 2546.....	5
1.4	สถิติอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครประจำปี 2540-2546.....	8
1.5	คุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ทั่วไปในกรุงเทพมหานคร ปี 2546.....	10
1.6	คุณภาพอากาศบริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานคร ปี 2546.....	11
1.7	สรุปพยากรณ์สภาพจราจรปี 2545 – 2546.....	13
4.1	เพศของกลุ่มตัวอย่าง.....	63
4.2	อายุของกลุ่มตัวอย่าง.....	64
4.3	ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง.....	65
4.4	ระดับรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง.....	66
4.5	อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง.....	67
4.6	ประเภทการจราจรของกลุ่มตัวอย่าง.....	68
4.7	ลักษณะความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการถูกจับกุม.....	69
4.8	ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร .....	72
4.9	การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา.....	76
4.10	ทัศนคติต่อภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร.สน.ยานนาวา.....	79
4.11	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา .....	85
4.11.1	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา.ว่าเป็นผู้เสียสละ.....	86
4.11.2	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร ว่าจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรเสมอ.....	86

ตารางที่	ญ หน้า
4.11.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ ว่าได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เสมอ.....	87
4.11.4 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่างานตำรวจจราจร ในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร.....	87
4.11.5 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์แก้ไขปัญหารถจราจรเสมอ.....	88
4.11.6 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่าการปฏิบัติหน้าที่ บนท้องถนนตำรวจในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความเสี่ยงภัยสูง.....	89
4.11.7 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี.....	89
4.11.8 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี.....	90
4.12 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา .....	91
4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการมอง ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา.....	92
4.14 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้กับการมอง ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา.....	93
4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การถูกจับกุมกับการมอง ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา.....	94
4.16 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมอง ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา.....	95
4.16.1 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด.....	96

4.16.2	ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมอง ภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ.....	96
4.16.3	ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร กับการมองภาพลักษณ์ว่าได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เสมอ.....	97
4.16.4	ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร กับการมองภาพลักษณ์ว่างานตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยาก.....	98
4.16.5	ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์แก้ไขปัญหารจราจรเสมอ.....	98
4.16.6	ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี.....	99
4.16.7	ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านความสามารถในการแก้ไขปัญหารจราจรดี.....	100
4.17	ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจร กับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา .....	101
4.17.1	ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยว กับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดจราจรเสมอ.....	102
4.17.2	ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยว กับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่ามักจะได้รับความ ช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เสมอ .....	102

4.17.3	ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์แก้ไขปัญหาจราจรเสมอ.....	103
4.17.4	ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร ในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี.....	103
4.17.5	ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านความสามารถในการแก้ไขปัญหาจราจรดี.....	104
4.18	สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย.....	105

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย

ความเจริญของประเทศไทยที่ได้มีการพัฒนาขึ้นมา ส่วนใหญ่จะมาอยู่ที่ศูนย์กลางของประเทศนั้นก็คือกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านเศรษฐกิจ การสื่อสาร วัฒนธรรม การคมนาคม การขนส่ง ฯลฯ สืบเนื่องจากที่จะต้องเป็นศูนย์กลางของสิ่งต่างๆ ทำให้กรุงเทพฯ มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ประชากรต่างก็หลั่งไหลเข้ามาสู่กรุงเทพฯ เพื่อเข้ามาแสวงหาโอกาสให้กับชีวิต เพราะต่างก็มองว่ากรุงเทพฯ จะสร้างชีวิตให้กับพวกเขาได้ สามารถที่จะประกอบอาชีพเลี้ยงชีวิตได้ จากการที่ผู้ประชาชนต่างหลั่งไหลเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ นี้เองทำให้กรุงเทพฯ ประสบกับปัญหาต่างๆ มากมาย แต่สิ่งหนึ่งที่เห็นได้อย่างชัดเจนและกำลังเป็นปัญหาที่สร้างความสูญเสียในระดับชาติก็คือ ปัญหาการจราจรดังจะเห็นได้จาก กรุงเทพฯ ได้รับการขนานนามว่าเป็น เมืองหลวงแห่งรถติดของโลก (Congestion Capital of The World) (กรมตำรวจ, 2542) เพราะกรุงเทพฯ มีสภาพการจราจรหนาแน่นเกือบตลอดทั้งวัน และอาจเกิดการติดขัดหยุดนิ่งเป็นวงแหวน (Gridlock) ลูกกลมเป็นวงกว้างเมื่อใดก็ได้ สภาพการจราจรของกรุงเทพฯ จะเริ่มขึ้นทันทีเมื่อพระอาทิตย์ขึ้นและเพียงเวลาประมาณ 07.00 น.เท่านั้น รถต่างๆ ก็จะหลั่งไหลลงสู่ถนนจนเต็มไปหมด สภาพการจราจรจะหนาแน่นต่อไปตลอดทั้งวันและติดขัดไปถึงเวลากลางคืน

กรุงเทพฯ เป็นเมืองที่ประชาชนเรียกร้องให้แก้ไขปัญหารถติดเป็นอันดับ 1 เป็นเมืองหลวงที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 14 ของโลก มีความเก่าแก่มากกว่า 200 ปี พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,568 ตร.กม. แต่ถ้าหากเปรียบเทียบกับเกาะสิงคโปร์ ( 582.8 ตร.กม.) แล้วกรุงเทพฯจะมีขนาดถึงประมาณ 2.7 เท่าของเกาะสิงคโปร์ ประชากรที่จดทะเบียนสำมะโนประชากรในกรุงเทพฯ จำนวน 5,570,743 คน ในเขตปริมณฑลอีก 3,325,763 คน ซึ่งเมื่อรวมกันแล้ว จะมีพลเมืองประมาณ 8,896,506 ล้านคน แต่หากเปรียบเทียบกับพลเมืองประเทศสิงคโปร์ซึ่งมี 3 ล้านคนแล้ว กรุงเทพฯจะมีพลเมืองประมาณ 2.9 เท่า ของประเทศสิงคโปร์ จึงไม่ใช่เรื่องง่ายที่แก้ไขปัญหารถติดกับเมืองที่มีขนาดใหญ่เช่นนี้ กรุงเทพฯและปริมณฑล มีประชากรในสำมะโนครัวและประชากรแฝง ประมาณ 10 ล้านคน ใกล้เคียงกับโตเกียว ซึ่งมีประชากรประมาณ 11 ล้านคน

แต่หากเปรียบเทียบความทันสมัยของเทคโนโลยีระบบควบคุมการจราจร ที่ใช้ในการจัดการจราจรระหว่างกรุงเทพฯ กับโตเกียวแล้ว กรุงเทพฯ ยังล่าช้ากว่าโตเกียวถึง 20 ปี ปัญหาการจราจรของกรุงเทพฯ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากความเจริญอย่างรวดเร็วของประเทศ และประสิทธิภาพของหน่วยราชการที่รับผิดชอบซึ่งขาดการวางแผนแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเจ้าพนักงานตำรวจเป็นเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติงานอยู่บนถนน เป็นผู้ที่จะต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าว เป็นบุคคลแรก การจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ผ่านมาได้ดำเนินการโดยขาดเทคโนโลยีสมัยใหม่ แต่เป็นการแก้ไขโดยใช้คนปฏิบัติงานอย่างตรากตรำ และพยายามใช้ยุทธวิธีต่างๆ เท่าที่มีเพื่อให้สถานการณ์ดีขึ้น ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องศึกษาถึงสภาพปัญหาของการจัดการจราจร สาเหตุและแนวทางแก้ไขเพื่อพัฒนาให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันต่อไป

ปัญหาการจราจรของกรุงเทพฯ เกิดขึ้นจากความเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็วแต่ขาดการวางแผนที่ดี ขาดการวางผังเมืองที่รองรับการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จนมีปริมาณการจราจรหนาแน่นเกินจุดอิ่มตัว (Over Saturated ) ขาดโครงข่ายถนนที่เป็นระบบ ขาดระบบการขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ การแก้ปัญหาจราจรของกรุงเทพฯ ที่ผ่านมา ยังเน้นที่การใช้กำลังคน (Man Power) คือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งมีอยู่ประมาณ 3,800 คน ในขณะที่เมืองหลวงทุกแห่งของโลกมิได้ใช้ตำรวจจัดการจราจรบนท้องถนน แต่ได้หันมาใช้เทคโนโลยีเข้าจัดการแล้วทั้งสิ้น (พงษ์สันต์ กงตรีแก้ว, 2546)

นอกจากนี้สภาพถนนในกรุงเทพฯ จำนวนมากมีลักษณะทางกายภาพเป็นคอคอด คือ มีช่องทางเดินรถไม่เท่ากันแต่บีบเข้าหากัน ณ จุดใดจุดหนึ่ง เช่น ถนนอโศก ลักษณะทางกายภาพที่เป็นคอคอดทำให้เกิดการเบียดแย่งทางกัน เกิดแถวของรถและส่งผลให้การจราจรติดขัด (คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล, 2542 )

### พื้นที่ถนนในกรุงเทพฯ ยังมีไม่พอแก่การรองรับปัญหาจราจร

ถนนในกรุงเทพมหานคร	1,497 สาย
ความยาวถนน	1,082.7 กม.
ทางด่วนระยะที่ 1	27.1 กม.
ทางด่วนระยะที่ 2	34.4 กม.
ทางด่วนระยะที่ 3	18.7 กม.
คิดเป็นพื้นที่ถนน	9 % ของพื้นที่เมือง
มาตรฐานของถนนขั้นต่ำควรมี	20 – 25 % ของพื้นที่เมือง
การขยายถนนเพิ่มได้	1.5 % ต่อปี



ประกอบกับถนนในกรุงเทพฯ เมื่อรวมพื้นที่ถนน ตรอก ซอย จะมีประมาณ 9 % ของพื้นที่ กรุงเทพฯ เท่านั้น ในขณะที่พื้นที่มาตรฐานของถนนอย่างน้อยควรมีประมาณ 20 – 25 % ของพื้นที่ เมืองจึงทำให้ถนนไม่เพียงพอรองรับความต้องการเดินทาง

ตารางที่ 1.1 สรุปความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานคร  
( ช่วงเร่งด่วนเช้า : 06.00 - 09.00/ ขาเข้าเมือง )

ลำดับ	เส้นทาง	ระยะทาง	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)				เปรียบเทียบความเร็ว(%)		
			ก.ค.43	ก.ค.44	ก.ค.45	ก.ค.46	ก.ค.44/43	ก.ค.45/44	ก.ค.46/45
1	พหลโยธิน-พญาไท	17.250	19.6	16.4	16.6	13.9	-16.5%	1.4%	-16.3%
2	วิภาวดีรังสิต	14.315	23.3	34.1	30.2	30.6	46.3%	-11.4%	1.3%
3	ประชาชื่น-พระราม 5	15.590	16.3	21.2	16.8	16.5	29.8%	-20.6%	-1.8%
4	รามคำแหง-พระราม 9	12.695	21.3	15.3	13.8	18.1	-28.0%	-10.0%	31.2%
5	ศรีนครินทร์-เพชรบุรี	13.130	13.6	18.6	19.7	19.6	36.8%	5.9 %	-0.5%
6	พระราม 4	8.890	13.7	11.7	17.5	15.1	-14.9%	50.1 %	-13.7%
7	สุขุมวิท-พระราม 1	10.510	15.8	13.8	13.2	15.5	-12.7%	-4.3%	17.4%
8	ลาดพร้าว	11.000	21.1	11.8	21.3	17.8	-44.1%	80.5%	-16.4%
9	สิรินธร-ราชวิถี	16.230	25.9	28.0	24.7	19.7	8.2%	-11.9%	-20.2%
10	บรมราชินี-ราชดำเนิน	7.250	13.6	12.3	10.7	17.3	-9.3%	-13.3%	61.7%
11	เพชรเกษม-จรัญสนิทวงศ์	16.190	17.8	17.8	19.6	15.3	-0.2%	10.3%	-21.9%
12	ตากสิน-พระราม 2	5.020	16.1	20.9	13.0	14.0	29.6%	-37.7%	7.7%
13	สาทร-กรุงธน	5.870	16.6	18.4	12.6	15.0	10.8%	-31.5%	19.0%
14	มไหสวรรย์-เจริญกรุง	5.030	14.7	12.8	21.1	7.1	-12.9%	64.8%	66.4%
	เฉลี่ย		17.8	18.1	17.9	16.8	1.4%	-0.9%	-6.1%

( ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร, 2547 )

ตารางที่ 1.2 สรุปความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานคร  
( ช่วงเร่งด่วนเย็น : 16.00 – 19.00/ ขาออกนอกเมือง )

ลำดับ	เส้นทาง	ระยะทาง	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)				เปรียบเทียบความเร็ว(%)		
			ก.ค.43	ก.ค.44	ก.ค.45	ก.ค.46	ก.ค.44/43	ก.ค.45/44	ก.ค.46/45
1	พหลโยธิน-พญาไท	17.250	17.8	15.7	18.4	18.1	-11.6%	17.0%	-1.6%
2	วิภาวดีรังสิต	14.315	53.0	52.3	50.9	54.4	-1.3%	-2.7%	6.9%
3	ประชาชื่น-พระราม 5	15.590	19.3	19.4	17.4	19.4	0.5%	-10.3%	11.5%
4	รามคำแหง-พระราม 9	12.695	20.2	16.4	16.1	18.9	-19.0%	-1.6%	17.4%
5	ศรีนครินทร์-เพชรบุรี	13.130	33.2	27.7	32.5	43.0	-16.5%	17. %	32.3%
6	พระราม 4	8.890	18.6	17.7	15.7	15.1	-4.8%	-11. %	-3.8%
7	สุขุมวิท-พระราม 1	10.510	18.3	15.7	14.7	14.6	-14.3%	-6.3%	-0.7%
8	ลาดพร้าว	11.000	17.8	17.4	13.3	14.8	-2.2%	-23.6%	11.3%
9	สิรินธร-ราชวิถี	16.230	42.0	30.8	35.6	27.9	-26.7%	15.6%	-21.6%
10	บรมราชินี-ราชดำเนิน	7.250	17.7	20.9	24.4	23.9	18.1%	16.7%	-2.0%
11	เพชรเกษม-จรัญสนิทวงศ์	16.190	21.3	25.1	25.6	24.0	17.9%	1.9%	-6.3%
12	ตากสิน-พระราม 2	5.020	22.7	25.2	20.9	28.5	11.1%	-17.1%	36.4%
13	สาทร-กรุงธน	5.870	29.5	32.4	33.4	29.1	9.8%	3.1%	-12.9%
14	มไหสวรรย์-เจริญกรุง	5.030	20.3	17.3	12.7	10.2	-14.8%	-26.6%	-19.7%
	เฉลี่ย		25.1	23.9	23.7	24.4	-5.0%	-0.7%	3.1%

( ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร, 2547 )

จากการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในถนนสายหลักที่สำคัญของกรุงเทพฯ ในปี 2543-2546 พบว่ามีความเร็วเฉลี่ยของถนนสายต่างๆ ในกรุงเทพฯ ทุกสาย มีความเร็วเฉลี่ยค่อนข้างต่ำ สามารถให้บริการเดินทางแก่ผู้ขับขี่ได้ในระดับการให้บริการ (Level of service) ที่ F ซึ่งเป็นระดับต่ำที่สุดของ 6 ระดับ (A-F) (ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร, 2547 )



ตารางที่ 1.3 จำนวนรถยนต์และจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนกรุงเทพมหานคร ปี 2542 - 2546

ปี	ทั่วประเทศ			ภูมิภาค			กรุงเทพมหานคร		
	จำนวนรวม	เพิ่มขึ้น/ลดลง		จำนวนรวม	เพิ่มขึ้น/ลดลง		จำนวนรวม	เพิ่มขึ้น/ลดลง	
		จำนวน	%		จำนวน	%		จำนวน	%
2542	20,096,536	1,236,024	6.6	15,933,690	1,089,772	7.3	4,162,846	146,252	3.6
2543	20,835,684	739,148	3.7	16,339,066	405,376	2.5	4,496,618	333,772	8.0
2544	22,589,185	1,753,501	8.4	18,125,027	1,785,961	10.9	4,464,158	-32,460	-0.7
2545	24,517,250	1,928,065	8.5	19,118,097	993,070	5.5	5,399,153	934,995	20.9
2546	26,378,862	1,861,612	7.6	20,897,702	1,779,605	9.3	5,481,160	82,007	1.5

( ที่มา : ฝ่ายสถิติ สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก, 2547 )

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าในระยะเวลาตั้งแต่ปี 2542 ถึง ปี 2546 ปริมาณรถทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั่วประเทศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยมีรถที่จดทะเบียนในปี 2542 ทั่วประเทศ ประมาณ 20.0 ล้านคัน ต่อมาในปี 2546 มีจำนวน 26.3 ล้านคัน มีรถเพิ่มขึ้นถึง 6.3 ล้านคัน ในระยะเวลา 5 ปี หรือเพิ่มมากกว่า 100,000 คันต่อเดือน

ในปี 2542 มีรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ ทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์รวมกันประมาณ 4.16 ล้านคัน ต่อมาในปี 2546 มีจำนวน 5.48 ล้านคัน มีรถเพิ่มขึ้นถึง 1.32 ล้านคัน ในระยะเวลา 5 ปี หรือเพิ่มมากกว่า 22,000 คันต่อเดือน อัตราการเพิ่มของรถในกรุงเทพฯ ในแต่ละปีมีเพิ่มขึ้นสูงมาก

สืบเนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นศูนย์รวมสิ่งต่างๆ ของประเทศ ดังนั้นจึงทำให้เกิดการหลั่งไหลของประชากรเข้ามาสู่กรุงเทพฯ ดังจะเห็นได้จากสถิติในด้านต่างดังนี้

### 1.ประชากร

1.1 จำนวนประชากรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	10,277,864	คน
1.2 จำนวนครัวเรือนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	3,121,437	ครัวเรือน
1.3 จำนวนการจ้างงานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	5,330,509	คน
1.4 จำนวนนักเรียนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	2,776,186	คน

### 2.ความต้องการเดินทาง

2.1 ความต้องการเดินทาง	18,784,000	เที่ยว/วัน
2.2 ความต้องการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	1,261,000	เที่ยว/วัน
2.3 ความต้องการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น	1,047,000	เที่ยว/วัน

### 3.ระบบขนส่งมวลชน

3.1 จำนวนรถโดยสารประจำทาง	3,967	คัน
3.2 จำนวนรถโดยสารปรับอากาศ	2,615	คัน
3.3 จำนวนรถเมล์เล็ก (มินิบัส)	8,054	คัน
3.4 จำนวนผู้โดยสารรถประจำทางเฉลี่ยปี 2544	2.6	ล้านคน/วัน
3.5 จำนวนรถแท็กซี่	69,194	คัน
3.6 จำนวนรถตู้โดยสาร	5,000	คัน
3.7 จำนวนรถสามล้อเครื่อง	7,406	คัน
3.8 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	41,658	คน
3.9 ปริมาณผู้โดยสารที่รถไฟฟ้ารับส่งได้	237,000	คน/วัน
3.10 จำนวนเที่ยวที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยนำเข้าออกกรุงเทพฯ	148	ขบวน/วัน
3.11 จำนวนผู้โดยสารทางเรือในกรุงเทพฯ	390,000	คน/วัน

รัฐบาลได้แก้ไขปัญหาเกี่ยวกับถนนด้วยการใช้หลัก “การเคลื่อนคนจำนวนมาก” แทนที่จะสร้างถนนเพื่อให้รถยนต์ส่วนตัววิ่ง โดยผลักดันให้เกิดการขนส่งมวลชน ซึ่งคนจำนวนมากได้ประโยชน์ เช่น โครงการรถไฟฟ้าต่างๆ ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วได้แก่

1. โครงการรถไฟฟ้าสายมหนคร ระยะแรก สายหัวลำโพง – ศูนย์ประชุมฯ สิริกิตต์- บางซื่อ (สายสีน้ำเงิน )
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ – ราษฎร์บูรณะ
3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค
4. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ – สะพานพระนั่งเกล้า

โครงการดังกล่าวจะมีประโยชน์อย่างมากแต่ก็อาจมีอุปสรรค เช่น โครงการโฮปเวสต์ต้องถูกยกเลิกหลังจากดำเนินการมา 7 ปี

การแก้ไขปัญหาจราจรของรัฐบาล ยังมีการแก้ไขปัญหาของถนนโดยการก่อสร้างทางด่วน และการตัดถนน ด้วยได้แก่

- |                                |                         |
|--------------------------------|-------------------------|
| 1. ทางด่วนรามอินทรา ออจนรงค์   | 4. พระราม 2             |
| 2. ทางด่วนชั้นที่ 2 และ 3      | 5. วงแหวนรอบนอก         |
| 3. ตัดถนน ตรอก ซอยในกรุงเทพฯ ฯ | 6. คอนเมือง โทเวลล์เวย์ |

(ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง, 2546 )

### ความสูญเสียจากปัญหาการจราจร

จากปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ ดังกล่าวข้างต้นก่อให้เกิดความสูญเสียจากการจราจร ทำให้ทราบถึงความรุนแรงของปัญหา และความจำเป็นที่จะต้องใช้งบประมาณในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ความสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้นจะส่งผลกระทบต่อด้านต่างๆ ในสังคม ทำให้สังคมได้รับความเสียหายจากความสูญเสียที่เกิดขึ้น เช่น ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง ความสูญเสียจากมลภาวะและสิ่งแวดล้อม ความสูญเสียด้านอื่น และความสูญเสียจากการจราจรในภาพรวมทั้งประเทศ กล่าวคือ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## 1. ความสูญเสียจากอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 1.4 สถิติอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครประจำปี 2540-2546

(Number of Road in Bangkok : Year 1997-2003)

ปี (Year)	จำนวน : ราย (Number : Unit)	เสียชีวิต : คน (Killed : Person)	บาดเจ็บ : คน (injured : Person)	ทรัพย์สินเสียหาย : ล้านบาท (Lossproperty : Million Bath)
2540	54,324	903	20,933	531.39
2541	46,800	732	18,920	363.55
2542	40,178	1,718	20,681	257.73
2543	43,485	1,582	20,362	299.63
2544	45,711	1,519	22,854	326.22
2545	48,507	1,734	23,488	426.16
2546	46,806	1,491	23,597	430.72

(ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2546)

## 2. ความสูญเสียจากน้ำมันเชื้อเพลิงและเวลาจากการจราจรในกรุงเทพมหานคร

สภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ได้ก่อให้เกิดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง และเสียเวลาในการเดินทางและประกอบธุรกิจ ดังนี้

ความสูญเสียจากน้ำมันเชื้อเพลิง	20,000	ล้านบาท/ปี
ความสูญเสียจากเวลา	20,000	ล้านบาท/ปี
รวมความสูญเสียต่อปี	40,000	ล้านบาท/ปี
ความสูญเสียเฉลี่ยต่อเดือน	3,333	ล้านบาท/เดือน
ความสูญเสียเฉลี่ยต่อวัน	111	ล้านบาท/วัน

(ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2546)

### 3. ความสูญเสียที่เกิดจากมลภาวะ และสภาพแวดล้อม

ปัญหามลภาวะแวดล้อมของกรุงเทพฯ ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาเนื่องจากมีรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ว่าคนกรุงเทพฯ 1 ใน 9 เป็นโรคมะเร็งปอด และโรคระบบทางเดินหายใจ ซึ่งจากสถิติของสำนักอนามัย พบว่าปัจจุบันนี้คนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ เป็นโรคทางเดินหายใจถึง 5 แสนคน ซึ่งเป็นผลมาจากมลพิษทางอากาศที่เกิดจากสภาพการจราจรติดขัดตามถนนสายต่างๆ และมีการก่อสร้างตึกอาคารบ้านเรือน

สถานการณ์คุณภาพอากาศของประเทศไทยปี 2546 พบว่าปัญหายังคงเป็นฝุ่นขนาดเล็ก ( $PM_{10}$ ) ซึ่งมีปริมาณสูงเกินมาตรฐานในหลายพื้นที่ เช่นเดียวกับที่ผ่านมาและส่วนใหญ่จะเป็นจะเป็นพื้นที่เดิม ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร และอำเภอเฉลิมเกียรติ จังหวัดสระบุรี เป็นต้น

ปัญหารองลงมา คือ ก๊าซโอโซน ซึ่งพบเกินมาตรฐานในบางพื้นที่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ปริมาณ และภาคตะวันออก ส่วนก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์พบเกินมาตรฐานเฉพาะบริเวณถนนบางสายในกรุงเทพมหานคร สำหรับสารมลพิษประเภทอื่นๆ ได้แก่ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

#### คุณภาพอากาศในกรุงเทพมหานคร

สารมลพิษทางอากาศที่พบเกินมาตรฐานในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ฝุ่นขนาดเล็ก ก๊าซโอโซน และฝุ่นรวม และเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาพบว่าปัญหาดังกล่าวมีความรุนแรงมากขึ้น ส่วนสารมลพิษอื่นยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน โดยสาเหตุหลักของปัญหาฝุ่นละออง คือ ยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งจากข้อมูลสถิติของกรมการขนส่งทางบก พบว่ามีรถยนต์ทุกประเภทที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครสะสมจนถึงปี 2545 มีจำนวนทั้งสิ้นถึง 5.4 ล้านคัน และในปี 2546 มีรถใหม่ที่จดทะเบียนจำนวน 514,530 คัน ส่งผลให้ในบริเวณริมถนนจะมีปัญหามลพิษทางอากาศมากกว่าบริเวณพื้นที่ทั่วไปซึ่งเป็นชุมชนหรือที่พักอาศัย

#### บริเวณพื้นที่ทั่วไป

บริเวณพื้นที่ทั่วไปในกรุงเทพมหานคร มีสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ 10 สถานี จากการตรวจวัดพบว่าฝุ่นขนาดเล็กและก๊าซโอโซนมีปริมาณสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ส่วนสารมลพิษประเภทอื่นๆ ได้แก่ ฝุ่นรวม ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.5 คุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ทั่วไปในกรุงเทพมหานครปี 2546

สารมลพิษ	ช่วงค่าที่วัดได้	เปอร์เซ็นต์ไพล์ ที่ 95	ค่าเฉลี่ย	ค่ามาตรฐาน	จำนวนครั้งที่เกินมาตรฐาน/ จำนวนครั้งที่ตรวจวัด(ร้อยละ)
ฝุ่นรวมเฉลี่ย 24 ชม.(มก./ลบ.ม.)	0.01-0.24	0.20	0.09	0.33	0/434 (0)
ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชม.(มก./ลบ.ม.)	20.5-189.0	101.0	54.5	120	36/1,680(2.1)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชม.( ppm )	0-7.0	2.0	0.7	30	0/74,991(0)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชม.( ppm )	0-4.4	1.7	0.7	9	0/77,643(0)
ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชม. ( ppb )	0-169.0	55.0	15.7	100	155/1,789(0.25)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชม.( ppb )	0-104.0	13.0	4.7	300	0/77,176(0)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 24 ชม.( ppb )	0-31.9	9.9	4.7	120	0/3,206(0)
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชม.( ppb )	0-169.0	56.0	23.0	170	0/78,041(0)

( ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ, 2547 )

ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 20.5 – 189.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ( มก./ลบ.ม. ) พบเกินมาตรฐานทั้งสิ้น 36 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 1,680 ครั้ง หรือร้อยละ 2.1 ( มาตรฐาน 120 มก./ลบ.ม. ) โดยบริเวณที่มีปัญหามากที่สุด คือ เขตบางขุนเทียน โรงเรียนสิงหราชพิทยาคม

ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0 – 169.0 ส่วนในพันล้านส่วน (ppb) ตรวจพบเกินมาตรฐาน 155 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 61,1789 ครั้งหรือร้อยละ 0.25 (มาตรฐาน 100 ppb) โดยพบปริมาณสูงสุดบริเวณมหาวิทยาลัยรามคำแหงและส่วนใหญ่จะพบเกินมาตรฐานที่บริเวณนี้



### บริเวณริมถนน

บริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานคร มีสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศ 7 สถานี และจุดตรวจวัดแบบชั่วคราว 21 จุดพบว่าปัญหาหลัก ได้แก่ ฝุ่นขนาดเล็ก และ ฝุ่นรวม นอกจากนี้ยังพบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซโอโซน เกินมาตรฐานเป็นครั้งคราวบริเวณริมถนนบางสายเท่านั้น ส่วนก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ตารางที่ 1.6 คุณภาพอากาศบริเวณริมถนนในกรุงเทพมหานครปี 2546

สารมลพิษ	ช่วงค่าที่วัดได้	เปอร์เซ็นต์ไพล์ ที่ 95	ค่าเฉลี่ย	ค่ามาตรฐาน	จำนวนครั้งที่เกินมาตรฐาน/ จำนวนครั้งที่ตรวจวัด(ร้อยละ)
ฝุ่นรวมเฉลี่ย 24 ชม.(มก./ลบ.ม.)	0.04-0.48	0.30	0.16	0.33	24/588 (0)
ฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชม.(มก./ลบ.ม.)	12.7-208.9	119.8	61.4	120	108/2,152(5.0)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชม.( ppm )	0-22.5	5.5	2.0	30	0/65,389(0)
ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชม.( ppm )	0-13.0	5.2	2.0	9	281/65,927(0)
ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชม. ( ppb )	0-145.0	42.0	11.8	100	13/24,905(0.05)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชม.( ppb )	0-75.0	17.0	7.1	300	0/24,244(0)
ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เฉลี่ย 24 ชม.( ppb )	0.7-22.0	12.4	7.1	120	0/1,050(0)
ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชม.( ppb )	0-166.0	74.0	35.3	170	0/24,621(0)

( ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ, 2547 )

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศ โดยสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณริมถนนอย่างต่อเนื่องตลอดปีจำนวน 7 สถานี พบว่าฝุ่นขนาดเล็กเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 12.7 – 208.9 มก./ลบ.ม. พบเกินมาตรฐาน 108 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 2,152 ครั้งหรือร้อยละ 5.0 โดยพบสูงสุดริมถนนพระรามที่ 6 บริเวณกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ก๊าซโอโซนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0-145.0 ppb โดยพบเกินมาตรฐาน 13 ครั้ง จากการตรวจวัดทั้งหมด 24,905 ครั้ง หรือคิดเป็นร้อยละ 0.05 ส่วนใหญ่พบเกินมาตรฐานที่ริมถนนอินทรพิทักษ์ บริเวณการไฟฟ้าอ้อยธนบุรี

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ยังมีปริมาณอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แต่ค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ซึ่งพบสูงเกินมาตรฐานเป็นครั้งคราวในบริเวณริมถนนบางสาย เนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดส่งผลให้เกิดการสะสมของก๊าซชนิดนี้ โดยตรวจวัดได้อยู่ในช่วง 0.3 - 13.0 ส่วนในล้านส่วน (ppm) บริเวณที่พบเกินมาตรฐาน (มาตรฐาน 9 ppm) ได้แก่ ถนนประชาธิปไตย ย่านวงเวียนใหญ่ ถนนสุขุมวิท สามแยกปากซอยอ่อนนุช ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สีแยกวงศ์สว่าง ถนนสี่พระยา แยกสี่พระยา ถนนหลานหลวง สีแยกแมนศรี ถนนพระรามที่ 1 สีแยกมาบุญครอง

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ ได้แก่ การปรับปรุงมาตรฐานการระบายไอเสียจากรถใหม่และรถเก่า หรือรถใช้งานให้มีความเข้มงวดมากขึ้น การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงโดยการลดปริมาณกำมะถัน การตรวจสอบ ตรวจจับยานพาหนะที่มีมลพิษเกินมาตรฐาน และการแก้ไขปัญหามลพิษจากรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

#### 4.ความสูญเสียด้านอื่น ๆ จากปัญหาการจราจร

ความสูญเสียด้านการลงทุน ความสูญเสียด้านการท่องเที่ยว ความสูญเสียด้านสังคม ความสูญเสียด้านภาพจน์ของประเทศ ความสูญเสียจากปัญหาการจราจรของกรุงเทพฯ เป็นความสูญเสียที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีความสูญเสียมากกว่าภัยพิบัติหรือการสู้รบกับผู้ก่อการร้ายทุกปีรวมกัน กล่าวคือ สูญเสียชีวิตคนปีละประมาณ 1,000 คน และทรัพย์สินอย่างน้อยปีละประมาณ 40,000 ล้านบาท ซึ่งน่าจะเป็นตัวอย่างสำหรับเมืองใหญ่อื่นๆ ในอันที่จะทุ่มเททรัพยากรไป เพื่อการวางแผนป้องกันปัญหาการจราจรมากกว่าแก้ไขเมื่อปัญหาเกิดขึ้นแล้ว (ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง, 2546)



## 5. ความสูญเสียจากการจราจรในภาพรวมทั้งประเทศ

ประเทศไทยประสบปัญหาความสูญเสียจากการจราจรที่น่าวิตกดังจะเห็นได้จากการศึกษาของกระทรวงคมนาคมในปี 2538 โดยว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา SWEDISH NATIONAL ROAD CONSULTING AB จากประเทศสวีเดน ร่วมกับบริษัท ASIAN ENGINEERING ทำการศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย และจัดทำแผนแม่บท 5 ปี สำหรับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนถนน

กล่าวโดยสรุป สภาพปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครที่กล่าวมาแล้ว ได้แสดงให้เห็นปัญหาใน 2 ลักษณะสำคัญคือ ปัญหาทางด้านกายภาพ ( Hardware ) และปัญหาทางด้านระบบความคิด ( Software ) ปัญหาทางด้านกายภาพ ได้แก่ ลักษณะของถนน ฝั่งเมือง ปริมาณรถ ฯลฯ ส่วนปัญหาทางด้านระบบความคิดได้แก่ ลักษณะนิสัย ค่านิยม ทักษะของคนไทยที่ไร้วินัย หลีกเลียงกฎหมาย ตลอดไปถึงระบบความคิดในการทำงานของราชการที่ขาดความทันสมัย ไม่มีประสิทธิภาพ แก้ปัญหาได้ล่าช้า มีการแต่งตั้งข้าราชการโดยใช้ระบบอุปถัมภ์ และการขาดมาตรฐานในการทำงาน ซึ่งทั้งสองปัจจัยได้ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อประเทศชาติทั้งระยะสั้น และระยะยาวเป็นอย่างมาก

(ที่มา : สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง, 2546 )

### ตารางที่ 1.7 สรุปพยากรณ์สภาพจราจรปี 2546

พื้นที่	ปี พ.ศ. 2545 ( กม. / ชม.)			ปี พ.ศ. 2546 ( กม. / ชม.) ( เปลี่ยนแปลง % )		
	เฉลี่ยทั้งวัน	เร่งด่วนเช้า	เร่งด่วนบ่าย	เฉลี่ยทั้งวัน	เร่งด่วนเช้า	เร่งด่วนบ่าย
พื้นที่ภายในวงแหวนรัชดา	12.75	10.79	12.22	12.44 - 2.46 %	10.84 0.49 %	11.89 - 2.67%
พื้นที่กรุงเทพมหานคร	16.70	14.99	16.29	16.30 - 2.41 %	14.90 - 0.59%	15.89 - 2.40%
พื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล	26.08	24.66	25.49	25.61 - 1.81%	23.64 - 4.10%	25.08 - 1.62%

(ที่มา : สำนักงานนโยบายและขนส่งและแผนการจราจร, 2546 )

ตารางที่ 1.7 ( ต่อ) สรุปพยากรณ์สภาพจราจรปี 2546

พื้นที่	ทั้งวัน			เร่งด่วนเช้า			เร่งด่วนเย็น		
	พ.ศ.2545	พ.ศ.2546	เปลี่ยนแปลง	พ.ศ.2545	พ.ศ.2546	เปลี่ยนแปลง	พ.ศ.2545	พ.ศ.2546	เปลี่ยนแปลง
ฝั่งตะวันออกของ เจ้าพระยาตอนเหนือ	26.73	26.19	-2.20%	28.22	27.95	-0.96%	31.15	30.48	-2.15%
ฝั่งตะวันตกของ เจ้าพระยาตอนใต้	31.55	31.30	-0.80%	38.11	37.04	-2.80%	36.60	36.22	-1.40%
ฝั่งตะวันออกของ เจ้าพระยาตอนใต้	20.18	19.72	-2.33%	21.63	20.10	-7.07%	19.68	19.28	-2.00%
ฝั่งตะวันตกของ เจ้าพระยาตอนใต้	19.45	19.13	-1.66%	24.70	23.40	-6.71%	19.54	19.35	-0.99%

(ที่มา : สำนักงานนโยบายและขนส่งและแผนการจราจร, 2546 )

จากความสำคัญและปัญหาดังกล่าวข้างต้น ได้ชี้ให้เห็นถึงสภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น และทำให้เกิดความสูญเสียตามมาอย่างมากมายหากรัฐบาลยังไม่มีการกำหนดแผนที่ชัดเจน หรือหามาตรการมาแก้ไขปัญหาจราจร คาดว่าในอนาคตสภาพการจราจรในกรุงเทพฯ จะเข้าขั้นวิกฤต รถจะมีการเคลื่อนตัวได้ช้ากว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งบางครั้งการใช้รถจักรยานอาจจะไปถึงจุดหมายได้เร็วกว่าการใช้รถยนต์

ในปัจจุบันการแก้ไขปัญหาการจราจรมีหลายหน่วยงานที่ได้เข้ามาทำการแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ทุกหน่วยงานที่ได้เข้ามาแก้ไขปัญหานั้นล้วนแล้วแต่เข้ามาแก้ไขปัญหากันที่ปลายเหตุ และการแก้ไขปัญหานั้นถึงจะแก้ไขอย่างไรปัญหาก็คงไม่หมดไป เพียงแต่จะทำให้ปัญหานั้นลดความรุนแรงลงไป และหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุนี้ก็คือ ตำรวจจราจร ในเบื้องต้นหน้าที่หลักของตำรวจจราจรก็คือ การบังคับใช้กฎหมายคือการจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ต่อมาเมื่อสภาพปัญหาการจราจรเพิ่มมากขึ้น ตำรวจจราจรก็เป็นผู้เข้ามาทำหน้าที่ควบคุมสัญญาณไฟจราจร ตามแยกต่างๆเพื่อควบคุมการจราจร ซึ่งจริงๆแล้วหน้าที่การควบคุมสัญญาณไฟจราจรนั้นเป็นหน้าที่ของทางกรุงเทพฯ แต่เนื่องจากบุคลากรของทางกรุงเทพฯ มิได้เพียงพอจึงได้ให้ตำรวจจราจรเป็นผู้ควบคุมสัญญาณไฟ เมื่อประชาชนใช้รถใช้ถนนตามพื้นที่ต่างๆของกรุงเทพฯ ก็จะได้สัมผัสกับการทำหน้าที่ของตำรวจจราจรในการควบคุมสัญญาณไฟ ซึ่งบางทางแยกการควบคุมสัญญาณไฟของตำรวจจราจรได้สร้างความหงุดหงิดให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน สืบเนื่องจากการควบคุมสัญญาณไฟที่มีลักษณะ

ของการปล่อยไฟน่านเกินไปในบางช่องทาง และบางช่องทางมีการปล่อยสัญญาณไฟน้อยเกินไป จึงได้เกิดความไม่พอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งบางครั้งปัญหาเหล่านี้ผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนก็ได้ทราบถึงเหตุผลที่จะต้องมีการปล่อยสัญญาณไฟดังกล่าว แต่ก็ยังมีหลายคนที่ไม่เข้าใจและมีความไม่พอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ทางสำนักงานจัดการจราจรของกรุงเทพฯ ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกจากผู้ที่มีความรู้ความสามารถ โดยมีการศึกษากันอย่างจริงจัง และได้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ควบคุมสัญญาณไฟเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร ซึ่งบางระบบสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ในช่วงที่มีสภาพการจราจรเป็นปกติแต่ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนกลับไม่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรได้ สืบเนื่องจากสภาพต่างๆ และปริมาณรถมีปริมาณมากเกินกว่าที่จะแก้ไขโดยใช้ระบบควบคุมสัญญาณไฟจากต่างประเทศ เมื่อระบบเหล่านั้นไม่สามารถเข้ามาช่วยแก้ไขปัญหาได้ ตำรวจจราจรจึงได้เข้ามามีบทบาทในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร

ด้วยเหตุนี้เองภาพลักษณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรจึงมีอิทธิพลต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ หากผู้ใช้ถนนมีการยอมรับภาพลักษณ์ที่ดีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรย่อมจะทำให้บุคคลนั้นปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้เล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพฯ เพื่อศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดจากภาพลักษณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นข้อมูลและแนวทางในการแก้ไขปัญหาอันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อไปในอนาคต

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชนในภาพรวม
2. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากภาพลักษณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชน
3. เพื่อแสวงหาแนวทางแก้ไขการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

## ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรต่อผู้ใช้รถใช้ถนน โดยศึกษาจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา

สาเหตุที่เลือกศึกษาในพื้นที่ สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา เนื่องจากในพื้นที่เขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา มีสภาพการจราจรติดขัดมาก และมีประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนร้องเรียนผ่านศูนย์สั่งการจราจรกรุงเทพมหานคร ( บก. 02 ) เกี่ยวกับสภาพการจราจรในเขตรับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาติดขัดมากที่สุด ในเขตกรุงเทพมหานคร

## ประโยชน์ของการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงภาพลักษณ์ ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชนในภาพรวม
2. ทำให้ทราบถึงผลกระทบที่เกิดจากภาพลักษณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชน
3. ทำให้ทราบแนวทางแก้ไขการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎี งานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาในความคิดของชาวยานนาวา” ผู้วิจัยใช้วรรณกรรมและแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องได้แก่

- 1.แนวคิดเกี่ยวกับภาพลักษณ์ ( Image Concept )
- 2.แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( Deviant Behavior Concept )
- 3.แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการสื่อสารมวลชน ( Media Concept )
- 4.ทฤษฎีการขัดเกลาทางสังคม ( Socialization Theory )
- 5.ทฤษฎีไร้ระเบียบ ( Anomia Theory )
- 6.ทฤษฎีการลงโทษ ( Punishment Theory )

#### แนวคิดเกี่ยวกับภาพลักษณ์ ( Image Concept )

**Kenneth E. Boulding** (1980 อ้างถึงใน อัครเศรฐ บุญทองล้วน, 2539 : 9 ) ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับเรื่องของภาพลักษณ์ว่า เป็นความรู้และความรู้สึกของคนเราที่มีต่อสิ่งต่างๆ เป็นความรู้ที่เราสร้างขึ้นเองที่เรียกว่าความรู้ในเชิงอัตวิสัย ( Subjective knowledge ) เป็นการสะสมเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ในโลกรอบตัวเนื่องจากมนุษย์เราไม่สามารถรับรู้และทำความเข้าใจกับสิ่งต่างๆ ได้อย่างถ่องแท้ หากแต่ทำได้เฉพาะ “ ภาพ ” บางส่วนหรือลักษณะกว้างๆ ของสิ่งเหล่านั้น ซึ่งมีความไม่แน่นอนชัดเจนอยู่ต้องตีความหมายหรือให้ความหมายต่างกันไปแต่ละบุคคล ความรู้เชิงอัตวิสัยนี้จะประกอบเข้าเป็นภาพลักษณ์ของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ ในโลก ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมไปตามนั้น

ภาพลักษณ์จึงเป็นเรื่องเกี่ยวกับกระบวนการของความคิดจิตใจ ในเมื่อคนเรามีได้มีเพียงประสบการณ์โดยตรงกับโลกรอบตัวซึ่งได้สัมผัส จมรส ดมกลิ่น ได้ยินและได้เห็นด้วยตนเองเท่านั้น แต่ยังมีประสบการณ์โดยทางอ้อมอื่นๆ ด้วย ซึ่งประสบการณ์เหล่านี้ต้องอาศัยการตีความและให้ความหมาย ( make sence ) ด้วย ภาพลักษณ์จึงเป็นการแทนความหมายเชิงอัตวิสัย ( subjective representation ) ของสิ่งต่างๆ ที่บุคคลได้รับรู้มาเป็นความรู้เชิงตีความหมาย ( interpreted sensation ) หรือความประทับใจต่อสิ่งที่ปรากฏให้เห็นได้ ( appearance ) ความคล้ายคลึงหรือเป็นการแทนความหมายของการรับรู้ ( perception ) คือกระบวนการเกิดมโนทัศน์ ( process of imagery ) ซึ่งมักจะมีความหมายสำคัญอย่างยิ่งต่อการรับรู้ในสิ่งที่ไม่มีความหมายแน่นอนชัดเจนในตัวของมันเอง

การเกิดภาพลักษณ์ตามแนวคิดของโบลดิง มุ่งในลักษณะการรับรู้ข่าวสารที่มีส่วนสัมพันธ์ หรือมีผลกระทบต่อองค์ประกอบต่างๆของภาพลักษณ์เป็นสำคัญ ลักษณะการก่อตัวของภาพลักษณ์ ต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด เมื่อพิจารณาจากความสัมพันธ์ขององค์ประกอบแล้ว จะก่อตัวขึ้นจากการ ผสมผสานขององค์ประกอบเชิงความรู้ การรับรู้ ความรู้สึกและการกระทำจนเกิดเป็นภาพของโลก ที่บุคคลมีประสบการณ์มา

กล่าวคือจะมีสิ่งที่ถูกสังเกตซึ่งเป็นสิ่งที่ถูกรับรู้ผ่านเข้ามาทางการรับรู้ ซึ่งได้แก่สัมผัสทั้ง 5 ของบุคคล อาจเป็นการสังเกตจากประสบการณ์โดยตรงหรือโดยอ้อม ทั้งที่ผ่านสื่อมวลชนและสื่อ อื่นๆในรูปต่างๆจากข้อมูลที่ได้หรือจากการสังเกตที่ผ่านมา โดยกระบวนการของการรับรู้ ซึ่ง จะต้องมีการให้ความหมายแก่สิ่งที่ถูกสังเกตนั้นด้วยการนำไปสู่การสร้างความรู้ที่มีการแยกแยะ ลักษณะ ประเภท และความแตกต่างของสิ่งต่างๆโดยสิ่งที่ถูกสังเกต ความรู้ที่สร้างขึ้นมานี้เองได้ ไปเกี่ยวพันพื้นฐานประสบการณ์เดิม เช่น ทักษะคิด ค่านิยม เกิดเป็นความรู้สึกที่มีต่อสิ่งที่ถูกสังเกต นั้นแล้วพัฒนาเป็นความผูกพันที่จะยอมรับหรือไม่ยอมรับ ชอบหรือไม่ชอบ และความรู้สึกนี้ อาจจะไม่ได้แสดงออกก็ได้ แต่เป็นความรู้สึกที่มีความพร้อมที่จะแสดงออกและเป็นการกระทำที่มี ทิศทางด้วย

**Frank Jefkins** (1982 อ้างถึงใน อัครเศ บัญทองล้วน, 2539 : 10) มองว่า ภาพลักษณ์นั้น เกิดขึ้นจากความประทับใจ ซึ่งได้มาจากการได้มีความรู้ และความเข้าใจในข้อเท็จจริงนั้น ๆ

**Daniel J. Boorstin** (1970 อ้างถึงใน อัครเศ บัญทองล้วน, 2539 : 10) ได้ให้แนวคิดไว้ว่า ภาพลักษณ์เป็นภาพที่มนุษย์สร้างขึ้นด้วยเหตุการณ์เทียม (pseudo - event ) ซึ่งเป็นสิ่งที่ถูกสร้าง ขึ้นมาเพื่อจำลองเหตุการณ์ที่ไม่เกิดขึ้น โดยธรรมชาติ เป็นการสร้างจากองค์ประกอบต่างๆที่ มองเห็นได้ชัด เข้าใจได้ง่าย และเข้าใจได้หลายความหมาย และมีความน่าเชื่อถือด้วย ภาพลักษณ์ ตามแนวคิดของ Boorstin กล่าวได้ 6 ลักษณะคือ

1. ภาพลักษณ์เป็นสิ่งที่ถูกจำลองขึ้นมาไม่ได้เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ แต่เกิดจากการ วางแผนที่ประกอบกันขึ้น เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์บางอย่างที่กำหนดไว้ เช่น วัตถุประสงค์ ทางการประชาสัมพันธ์ ดังนั้นภาพลักษณ์จึงเกิดจากการวางแผนประชาสัมพันธ์การกำหนด กระบวนการกลยุทธ์ต่าง เป็นอย่างดี



2. ภาพลักษณ์เป็นที่เชื่อถือได้ (image is believable) ในการสร้างภาพลักษณ์สิ่งสำคัญที่สุดก็คือความน่าเชื่อถือ กล่าวคือแม้ว่าภาพลักษณ์จะเป็นภาพที่ถูกสร้างขึ้นมา แต่ก็ต้องอยู่บนพื้นฐานของความน่าเชื่อถือในภาพลักษณ์ที่สร้างขึ้นมานั้นได้

3. ภาพลักษณ์เป็นสิ่งที่อยู่นิ่ง (image is passive) ภาพลักษณ์ต้องไม่ขัดแย้งกับความเป็นจริง ถึงแม้ว่าภาพลักษณ์จะไม่ใช่ความเป็นจริง แต่ภาพลักษณ์จะต้องถูกนำเสนออย่างสอดคล้องกับความเป็นจริง

4. ภาพลักษณ์เป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดเจน (image is vivid and concrete) ภาพลักษณ์ถูกสร้างขึ้นเป็นรูปธรรมด้วยการสร้างสรรค์จากนามธรรม ซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็นการสร้างจินตนาการรูปธรรมเพื่อให้ตอบสนอง ดึงดูดใจ และดึงดูดความรู้สึกทางอารมณ์

5. ภาพลักษณ์เป็นสิ่งที่ถูกทำให้ดูง่าย (image is simplified) ภาพลักษณ์จะต้องชัดเจนง่ายต่อการเข้าใจและจดจำ มีความแตกต่าง แต่ก็สื่อความหมายได้ครบถ้วนตรงตามความต้องการ

6. ภาพลักษณ์มีความหมายหลายแง่หลายมุม (image is ambiguous) ภาพลักษณ์ในบางครั้งอาจเป็นสิ่งที่ดูเหมือนกำกวม มีลักษณะที่กำกึ่งระหว่างความคาดหวังกับความเป็นจริงมาบรรจบกัน

มานิต รัตนสุบรรณ (2527) ได้กล่าวไว้ว่า ภาพลักษณ์เป็นความประทับใจในสิ่งที่เรารู้สึกต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือคนใดคนหนึ่ง หรือองค์การใดองค์การหนึ่ง จะเรียกว่าชื่อเสียงก็ได้

จากการให้ความหมายข้างต้นจะพบว่าภาพลักษณ์นั้นอาจเป็นภาพที่เกิดขึ้นด้วยความประทับใจ หรือการรับรู้หรือภาพที่เกิดขึ้นในจิตใจจากการมีความรู้ในอดีต ซึ่งผันแปรไปตามการมุ่งของนักวิชาการทั้งหลาย

ประจวบ อินฮอด (2532) ได้พรรณนาไว้ว่า ภาพลักษณ์ คือ

- (1) พลังแฝงที่จะนำไปสู่พฤติกรรม
- (2) เจตคติของบุคคล กลุ่มบุคคลที่มีต่อสถาบันหรือเป้าหมาย ซึ่งอาจจะเป็นกรณีหรือบุคคล หรือสถาบันใด ก็ได้

- (3) ความคาดหวังของบุคคลต่อบุคคล กรณีหรือสถาบันที่มีต่อกรณีใดกรณีหนึ่งซึ่งจะต้องสอดคล้องกับความเชื่อ ความรู้สึกของคนที่มีอยู่
- (4) สิ่งสะท้อนความรู้สึกนึกคิดของคนที่มีต่อกรณีหรือบุคคล หรือสถาบัน
- (5) คุณค่าเพิ่ม หรือความนิยมที่มีต่อสถาบัน หรือกรณีเรื่องราวใดๆ

จากแนวความคิดของนักคิดทั้งหลายที่ได้ให้ความหมายและภาพลักษณ์ไว้หลายแง่หลายมุม ซึ่งสามารถนำมาสรุปแนวความคิดทั้งหลายดังกล่าวว่า ภาพลักษณ์ คือ ภาพที่เกิดขึ้นเนื่องจากบุคคลนั้นๆ ได้สร้างขึ้นมาเพื่อให้บุคคลภายนอกมองบุคคลนั้น หรือเป็นภาพที่เกิดจากบุคคลภายนอกมอง และเกิดความทรงจำ

### แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( Deviant Behavior Concept )

สุพัตรา สุภาพ ( 2546 : 9 ) กล่าวถึง พฤติกรรมเบี่ยงเบน ( The Deviant Behavior Perspective ) ว่า แนวคิดนี้เชื่อว่าพฤติกรรมหรือสถานการณ์ใดๆที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้น อาจเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่น เด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อย เพราะด้อยการศึกษา ด้อยทักษะ

เสริน ปุณณะหิตานนท์ ( 2527 : 137 ) กล่าวว่า ความแตกต่างระหว่างบรรทัดฐานของสังคมหนึ่งกับสังคมหนึ่งนั้น ทำให้สมาชิกแต่ละแห่งมองโลกไม่เหมือนกัน และกำหนดความหมายให้แก่วิธีทางการดำเนินชีวิตผิดแผกแตกต่างกันไป เมื่อใดก็ตามที่สมาชิกจำนวนมากในสังคมเริ่มตั้งข้อสงสัยในความสมเหตุสมผล และความถูกต้องชอบธรรมของระเบียบสังคมและกฎเกณฑ์ใช้เพื่อรักษาระเบียบนั้น รากฐานของมันและอำนาจที่ผูกมัดสมาชิกไว้ก็จะสั่นคลอน ข้อเท็จจริงในสังคมปัจจุบันนี้มีอยู่ว่า กระบวนการขัดเกลาทางสังคม ที่ปรากฏอยู่ในหน้าที่ของสถาบันต่างๆไม่บังเกิดผลสำเร็จในแต่ละสมัย จะต้องมีคนจำนวนหนึ่งที่ข้องใจในกฎของระเบียบ แม้จะเป็นกรณีที่ผู้กระทำเพียงแต่แสดงโลกทัศน์แบบอื่นตามที่เขาเชื่อ ก็ยากที่จะพ้นไปจากการถูกดำเนินคดีเพราะเหตุที่เป็นการทำลายพื้นฐานของคนทั่วไปที่ได้รับการอบรมสั่งสอนมา



สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2542 : 58 - 61) ได้ให้ลักษณะสำคัญของปริทรรศน์พฤติกรรม เบี่ยงเบนมีดังนี้คือ

1. นิยาม ปัญหาสังคมสะท้อนให้เห็นการละเมิดความคาดหวังทางบรรทัดฐานพฤติกรรม หรือสถานการณ์ที่ไม่เป็นไปตามบรรทัดฐานถือว่าเป็นการเบี่ยงเบน

2. สาเหตุ นักสังคมวิทยาที่ยึดถือปริทรรศน์นี้เชื่อว่า สาเหตุของพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกิดมาจากการได้เรียนรู้แนวทางที่เบี่ยงเบนไปจากมาตรฐาน ซึ่งเป็นแนวทางที่มีน้ำหนักมากกว่าแนวทาง ปฏิบัติตามประเพณี การที่บุคคลมาเรียนรู้แนวทางเบี่ยงเบนก็เพราะ โครงสร้างของสังคมมีหนทาง ไปสู่เป้าหมายที่สังคมกำหนดไม่เพียงพอ

3. สถานการณ์ ที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกิดขึ้นได้ต้องเป็นสถานการณ์ที่ โอกาสของการเรียนรู้การปฏิบัติตามประเพณีมีจำกัด แต่โอกาสในการเรียนรู้วิธีการเบี่ยงเบนมีมาก โอกาสที่จะบรรลุเป้าหมายตามที่สังคมกำหนดมีจำกัด แต่มีความรู้สึกบีบคั้นใจมากทางระบายความ คับแค้นใจมีจำนวนจำกัดเหล่านี้เป็นต้น เป็นสภาพที่จะช่วยทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกิดขึ้นได้

4. ผลกระทบ ปริทรรศน์พฤติกรรมเบี่ยงเบนได้แสดงให้เห็นผลกระทบหลายประการ แต่ จะเกิดผลกระทบขนาดไหน และจะเกิดภาวะใดเป็นเรื่องที่ต้องทำวิจัยจึงจะทราบได้แน่ชัด กล่าว โดยทั่วไปแล้วพฤติกรรมเบี่ยงเบนส่วนใหญ่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมาก แต่พฤติกรรมเบี่ยงเบน บางสังคมกำหนดแน่นอนว่าเป็นความชั่ว ก็จะเป็นบรรทัดฐานสำหรับสังคมที่จะลงโทษแทนที่จะ ให้อภัย กล่าวอย่างกว้างแล้วผลที่ได้อย่างหนึ่งก็คือจะมีการกำหนดโลกของความชั่วก็ได้

5. แนวทางแก้ไข ปริทรรศน์นี้เสนอให้ใช้วิธีการขัดเกลาซ้ำหรือการขัดเกลาใหม่เป็น แนวทางหลักในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเบี่ยงเบน ทางที่ดีที่สุดในการขัดเกลาซ้ำก็คือการเพิ่ม โอกาสการติดต่ออย่างมีความหมายกับคน และพยายามลดการติดต่อหรือสัมพันธ์แบบที่ไม่ดีลง ใน ขณะเดียวกันควรต้องลดความตึงเครียด เพื่อไม่ให้บุคคลเบี่ยงเบนไปจากแนวทางที่ถูกที่ควรของ สังคม หรืออาจกล่าวเป็นเชิงสมมติฐานได้ว่า ยิ่งโอกาสในการปฏิบัติตามทำนองคลองธรรมมีมาก ขึ้นพฤติกรรมเบี่ยงเบนก็ยิ่งลดน้อยลง

การเบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานคนทั่วไปและก่อให้เกิดการต่อต้านและลงโทษผู้กระทำความผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดสุดคืออาชญากรรม หรือ การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดิฉญาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่จะระบุว่าพฤติกรรมใดเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจจะระบุได้ตายตัว ทั้งนี้เพราะการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่งอาจเป็นการกระทำเบี่ยงเบน แต่อาจเป็นสิ่งที่ยอมรับของคนอีกกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง

พฤติกรรมเบี่ยงเบน หมายถึง พฤติกรรมที่แตกต่างไปจากพฤติกรรมของคนอื่น ๆ ส่วนใหญ่ในสังคม เป็นพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนออกจากบรรทัดฐานของสังคม การที่จะเข้าใจสาเหตุของพฤติกรรมเบี่ยงเบนเหล่านี้ จำเป็นต้องสืบประวัติการอบรมเลี้ยงดูไปถึงวัยเด็กว่าได้รับการฝึกฝนโดยเงื่อนไขผลกระทบอย่างไร

พฤติกรรมเบี่ยงเบนบางอย่างเกิดจากการให้แรงเสริมของพ่อแม่ หรือบุคคลอื่น ๆ ที่แวดล้อม แต่เป็นพฤติกรรมที่ขัดกับที่พึงปรารถนาของสังคม สิ่งที่พ่อแม่คิดว่าพึงปรารถนาอาจจะไม่สอดคล้องกับที่สังคมปรารถนา สิ่งที่คนในละแวกหนึ่งคิดว่าไม่เสียหายอาจเป็นที่เสียหายตามมาตรฐานของสังคมส่วนใหญ่ ตัวอย่างเรื่องสอนลูกให้เป็นโจร และคติพจน์คบคนพาลไปหาผิด ล้วนเป็นตัวอย่างของการให้แรงเสริม และการให้ตัวอย่างแก่พฤติกรรมที่เป็นที่ยอมรับในครอบครัว หรือสังคม แต่พฤติกรรมเหล่านี้ก็ขัดกับบรรทัดฐานของสังคมส่วนใหญ่

พฤติกรรมเบี่ยงเบนยังอาจเกิดจากวิธีอบรมกล่อมเกลา แม้ว่าผู้กล่อมเกลาจะกำหนดพฤติกรรมที่ปรารถนาไว้ดีเลิศสอดคล้องกับอุดมคติของสังคมเพียงไร แต่ถ้าวิธีการไม่มีประสิทธิภาพก็ไม่สามารถทำให้ผู้ถูกกล่อมเกลามีลักษณะบุคลิกภาพตามที่ต้องการได้ การอบรมกล่อมเกลาโดยใช้อำนาจบังคับขู่เข็ญ ใช้อารมณ์ และมีเงื่อนไขผลกระทบขัดกันเองอยู่เสมอๆ ย่อมทำให้ผู้ถูกกล่อมเกลามีความกลัว มีความขี้ใจ และอาจกลายเป็นคนวิตกกังวล สับสน หรือเป็นคนฝ่าฝืนต่อต้านสังคมในที่สุด

คนที่ทำผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมาย หรือผิดจารีตประเพณีมาแล้วบ้างไม่มากก็น้อย เช่น การกระทำ ผิดกฎหมายจราจร ไม่ว่าจะฝ่าสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย จอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น แต่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่า

ใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่นๆ ในสังคมเป็นสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อถูกคนอื่นๆ ในสังคมประณาม หรือ “ ตีตรา ” ว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน

การที่บุคคลกระทำผิดกฎหมายจราจรถือว่าเป็นการกระทำผิดบรรทัดฐานทางสังคม ผู้ที่ฝ่าฝืนบรรทัดฐานทางสังคมจึงเป็นผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน และผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนย่อมที่จะมองภาพลักษณ์ของผู้ที่มีหน้าที่ในการรักษาบรรทัดฐานของสังคมในมุมมองที่แตกต่างจากผู้อื่นโดยทั่วไป โดยผู้ที่มีหน้าที่ในการรักษาบรรทัดฐานของสังคมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรคือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งตำรวจจราจรจะต้องบังคับใช้กฎหมายกับผู้ฝ่าฝืนบรรทัดฐานของสังคมอันจะเป็นการส่งผลให้เกิดภาพลักษณ์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

### แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการสื่อสารมวลชน ( Media Concept)

การสื่อสารมวลชน หมายถึง การสื่อสารหรือการสื่อความหมายระหว่างกลุ่มบุคคล หรือองค์กรหนึ่งกับประชาชนทั่วไป เป็นกระบวนการสื่อสารที่มีความซับซ้อน เนื่องจากมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องหลายอย่าง

#### ประเภทของการสื่อสารมวลชน

ประมะ สตะเวทิน ( 2526 : 127 ) สื่อที่ใช้ในการสื่อสารมวลชน หรือที่เรียกว่า สื่อมวลชน ได้แก่ หนังสือพิมพ์ ภาพยนตร์ วิทยุ โทรทัศน์ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ

ศาสตราจารย์ ดร.ชัยยงค์ พรหมวงศ์ ( 2525 : 270 ) จำแนกสื่อมวลชนไว้ครอบคลุมสื่อ 6 ประเภทคือ

1. สิ่งพิมพ์ ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร หนังสือ และสิ่งตีพิมพ์ประเภทอื่นๆ
2. ภาพยนตร์ ทั้งภาพยนตร์เรื่อง ภาพยนตร์สารคดี และภาพยนตร์ทางการศึกษาบางประเภท

ประเภท

3. วิทยุกระจายเสียง ได้แก่วิทยุที่ส่งรายการออกอากาศ ทั้งระบบ AM และ FM รวมไปถึงระบบเสียงตามสาย

4. วิทยุโทรทัศน์ เป็นสื่อทางภาพและทางเสียงที่เผยแพร่ออกไป ทั้งประเภทออกอากาศและส่งตามสาย

5. สื่อสารโทรคมนาคม เป็นผลจากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี มีการส่งข้อความ เสียง ภาพ ตัวพิมพ์ สัญลักษณ์ต่างๆ ได้หลากหลาย ครอบคลุมกิจการสื่อสารผ่านดาวเทียม โทรภาพโทรพิมพ์

6. สื่อวัสดุบันทึก ได้แก่ เทปบันทึกเสียง เทปบันทึกภาพ แผ่นบันทึกเสียง แผ่นบันทึกภาพ ซึ่งกลายเป็นสื่อมวลชน เพราะเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าทำให้สามารถผลิตเผยแพร่ได้มากและรวดเร็ว

ดร.สุรพงษ์ โสธนะเสถียร ( 2533 : 162-246) จำแนกสื่อมวลชนเป็น 4 ประเภท คือ

1. สื่อทัศน์ ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร หนังสือเล่ม
2. สื่อโสต ได้แก่ วิทยุกระจายเสียง แล็บเสียง (เทปเสียง)
3. สื่อโสตทัศน์ ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุทัศน์ ภาพยนตร์
4. สื่ออ้อม ได้แก่ การโฆษณา การประชาสัมพันธ์

#### ลักษณะของการสื่อสารมวลชน

ความเจริญก้าวหน้าของการสื่อสารในปัจจุบันส่งผลให้มีสื่อและวิธีการส่งข่าวสารไปสู่ประชาชนเพิ่มขึ้นหลายรูปแบบ การสื่อสารในรูปแบบต่างๆ เหล่านั้น รูปแบบใดเป็นการสื่อสารมวลชน และรูปแบบใดไม่ใช่การสื่อสารมวลชน สื่อที่โดยทั่วไปถือว่าเป็นสื่อมวลชน ในบางสถานการณ์ก็ไม่ถือว่าเป็นการสื่อสารมวลชน ลักษณะของการเป็นสื่อมวลชนมีดังนี้

##### 1. เป็นการสื่อสารกับมวลชน

ผู้รับสารในการสื่อสารมวลชน หมายถึง ประชาชนทั่วไป ทุกเพศ ทุกวัย ทุกระดับ การศึกษาอาชีพ ซึ่งเป็นมวลผู้รับขนาดใหญ่มีความแตกต่างกัน และไม่เป็นที่รู้จักกันระหว่างผู้ส่งกับผู้รับครอบคลุมพื้นที่ไม่จำกัด ผู้รับข่าวสารไม่มีลักษณะที่กำหนดให้เฉพาะเจาะจงได้ว่าเป็นคนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง นักศึกษาที่นั่งฟังการบรรยายอยู่ในหอประชุมแม้ว่าจะมีจำนวนมากเท่าใดก็ไม่ถือว่าเป็นมวลชน เพราะมีลักษณะเฉพาะว่าเป็นกลุ่มนักศึกษา ผู้ชมการแสดงดนตรีจำนวนมากอาจกำหนดได้ว่าเป็นกลุ่มวัยรุ่นหรือกลุ่มผู้สนใจ การสื่อสารกับคนจำนวนมากที่ไม่ทราบกลุ่ม ความสนใจ และจำนวนที่แน่ชัดจึงเป็นการยากที่จะคาดคะเนปฏิกิริยาซึ่งอาจเกิดขึ้นจากมวลชนได้

## 2. สื่อสารโดยผ่านทางสื่อ

ข่าวสารทุกอย่างจะถูกส่งไปยังผู้รับ โดยผ่านทางสื่อหรือเครื่องมือสื่อสารที่มีลักษณะเป็นสื่อสาธารณะ คือเป็นการสื่อสารที่ไม่เป็นส่วนตัวและมีความรวดเร็ว เนื่องจากผู้รับสารในการสื่อสารมวลชนมีจำนวนมาก ปริมาณข่าวสารจึงมากตามไปด้วย จำเป็นต้องใช้เครื่องมือการผลิตที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพสูง กระบวนการผลิตจึงเป็นแบบ Mass Product และใช้สื่อตลอดจนวิธีการส่งข่าวสารที่สามารถส่งกระจายข่าวสารได้จำนวนมาก และรวดเร็วทันเวลา

## 3. ข่าวสารเนื้อหาหลากหลาย

เนื่องจากมวลชนผู้รับข่าวสารมีความหลากหลาย เนื้อหาสาระของข่าวสารจึงต้องจัดทำให้หลากหลาย ใช้ได้สำหรับคนทุกเพศ ทุกวัย ทุกระดับการศึกษา และอาชีพ จะเห็นได้จากในหนังสือพิมพ์แต่ละฉบับ นำเสนอเรื่องราวหลายประเภท สำหรับคนทุกกลุ่ม วิทยุ โทรทัศน์ ก็เช่นเดียวกัน ซึ่งได้จัดรายการต่างๆ โดยคำนึงถึงผู้ชมที่หลากหลาย ให้คนได้เลือกชมตามความสนใจ ลักษณะข่าวสารของสื่อมวลชนมีความไม่ยั่งยืน เหมือนสิ่งของที่ใช้หมดไป เพราะมีจุดประสงค์ที่จะให้รับข่าวสารทันที เมื่อเวลาผ่านไปข่าวสารเก่าจะลดความสำคัญลงทันที และมีข่าวสารใหม่มาทดแทน

## 4. มีองค์กรหรือสถาบัน

งานของสื่อมวลชน เป็นงานที่มีความซับซ้อน ใช้บุคลากรจำนวนมาก และเกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอกหลายฝ่าย จึงต้องมีองค์กรหรือหน่วยปฏิบัติงานที่เป็นระบบการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชนเป็นสิ่งที่ต้องส่งผลกระทบต่อบุคคล และสังคมโดยรวมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การดำเนินกิจการสื่อสารมวลชนจึงเป็นเรื่องขององค์กร หรือสถาบันที่มีการควบคุม และรับผิดชอบผลที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งบุคคลคนใดบุคคลหนึ่งไม่สามารถรับผิดชอบได้

### บทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชน

ในสภาพสังคมยุคปัจจุบันที่อาจเรียกได้ว่าเป็น สังคมยุคสื่อสาร ซึ่งความเจริญก้าวหน้าหรือความอยู่รอดของสังคมขึ้นอยู่กับคนในสังคมได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องทันเวลา และปรับตัวได้อย่างเหมาะสม สื่อมวลชนต่างๆจึงมีบทบาทสำคัญในการเสนอข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม ตลอดจนชี้นำความคิดของคนในสังคมด้วย สื่อมวลชนแต่ละชนิดมีลักษณะและคุณสมบัติที่แตกต่างกัน จึงมีความพร้อมหรือความสามารถที่จะแสดงบทบาทหน้าที่ในขอบเขตที่แตกต่างกัน



ด้วย นักการศึกษาและนักสื่อสารมวลชน ได้กล่าวถึงบทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชนโดยรวมๆ ที่สำคัญสรุปได้ดังนี้ คือ

### 1. การเสนอข่าว

เป็นการรายงานเหตุการณ์ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเผยแพร่ให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบ โดยเริ่มจากการแสวงหาเหตุการณ์ข้อเท็จจริงที่เชื่อว่าประชาชนจะให้ความสนใจ หรือเรียกว่าการหาข่าว แล้วนำมารวบรวม คัดเลือก และนำออกเผยแพร่สู่ประชาชน เป็นการรายงานเหตุการณ์ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นโดยไม่แทรกความคิดเห็นใดๆ ลงไป ซึ่งคุณค่าการเสนอข่าวนั้นขึ้นอยู่กับความรวดเร็ว ถูกต้อง และมีรายละเอียดเพียงพอ สื่อมวลชนที่มีบทบาทมากในการเสนอข่าว ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์

### 2. การเสนอความคิดเห็น

ในสังคมประชาธิปไตยประชาชนมีสิทธิที่จะแสดงความคิดเห็นในเรื่องราวต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อบุคคลและสังคม แต่ในทางปฏิบัติประชาชนมีจำนวนมาก จึงไม่ค่อยมีโอกาสได้แสดงความคิดเห็นโดยตรง สื่อมวลชนซึ่งมีฐานะเป็นองค์กรเผยแพร่ข่าวสารอยู่แล้ว จึงได้เข้ามามีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นแทนประชาชนในเรื่องราวหรือเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเสนอต่อสาธารณชนและรัฐบาล ในรูปของ บทความ สารคดี บทวิเคราะห์วิจารณ์ บทบรรณาธิการ โดยมีจุดมุ่งหมายในเชิงสร้างสรรค์โน้มน้าวจิตใจ ชี้นำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างเหมาะสมความคิดเห็นของสื่อมวลชน ส่วนใหญ่มักเป็นเรื่องทางสังคม การเมือง สิทธิ เสรีภาพของประชาชน หรือสิทธิเสรีภาพสื่อมวลชนเอง ซึ่งมักก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างองค์กรสื่อมวลชนกับรัฐบาล กลุ่มอำนาจ หรือกลุ่มผลประโยชน์อยู่เสมอ ทั้งนี้เนื่องจากการสื่อสารมวลชนนั้นมีการตอบสนองกลับจากผู้รับข่าวสารเพียงเล็กน้อย ความคิดเห็นของสื่อมวลชนในบางครั้งจึงมิใช่เป็นตัวแทนความคิดเห็นของประชาชนอย่างแท้จริง สื่อมวลชนจึงต้องสำรวจประชามติเป็นระยะๆ เพื่อให้สามารถเสนอความคิดเห็นได้สอดคล้องกับความคิดหรือความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่ สื่อมวลชนที่มีบทบาทสำคัญในการแสดงความคิดเห็น ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ และโทรทัศน์

### 3. ให้ความบันเทิง

เป็นการนำเสนอเรื่องราวที่มีจุดมุ่งหมาย ให้ผู้รับเกิดความเพลิดเพลิน สนุกสนาน ผ่อนคลายความเครียดในชีวิตประจำวัน สื่อมวลชนแต่ละชนิดต่างก็มีจุดประสงค์ที่จะให้ผู้รับได้รับทั้งข่าวสารและความบันเทิงมากน้อยแตกต่างกันออกไปตามชนิดของสื่อมวลชน การพิจารณาว่าเนื้อหาหรือรายการสื่อมวลชนใดให้คุณค่าทางด้านบันเทิงหรือไม่เพียงใดนั้น จะต้องพิจารณาทั้งใน

ด้านจุดมุ่งหมายของผู้นำเสนอและเจตคติของผู้รับด้วย สื่อมวลชนที่มีบทบาทมากในการให้ความบันเทิง ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ ภาพยนตร์ วารสาร นิตยสาร

#### 4. ให้ความการศึกษา

เป็นการให้ข้อมูล ข่าวสาร แก่ประชาชนทั้งความรู้ในด้านวิชาการเฉพาะสาขา และความรู้ทั่วไป โดยมีจุดมุ่งหมายให้ผู้คนเกิดการเปลี่ยนแปลงพัฒนาคุณภาพชีวิต ไปในทางที่ดีขึ้น

#### 5. การประชาสัมพันธ์และโฆษณา

การประชาสัมพันธ์ (Public Relation) เป็นกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับประชาชนขององค์กรต่างๆรวมทั้งองค์กรสื่อมวลชนเอง เพื่อให้ประชาชนมีเจตคติที่ดีต่อองค์กรส่งเสริมให้องค์กรสามารถดำเนินกิจการได้ตามเป้าหมาย

การโฆษณา เป็นการนำเสนอข่าวสารข้อมูล รายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ เช่น ผลงานสินค้าหรือการบริการต่างๆ โดยมีจุดประสงค์เพื่อชักชวน โน้มน้าวจิตใจให้คนรู้สึกปฏิบัติตามหรือซื้อสินค้าและบริการต่างๆ คำว่า " โฆษณา" ในภาษาไทยปัจจุบันถูกใช้ในความหมายที่แตกต่างกันหลายความหมายคือ

5.1 การโฆษณาสินค้า ( Advertising ) เป็นการโฆษณาที่พบเห็น และรู้จักกันอยู่ทั่วไปโดยมีจุดประสงค์ให้สามารถขายสินค้าได้มากที่สุด

5.2 การโฆษณาเผยแพร่ ( Publicity ) เช่น การโฆษณาเผยแพร่ผลงานของรัฐบาล แจ้งความก้าวหน้าของงานที่กำลังทำอยู่ รวมไปถึงการเผยแพร่ความรู้ เช่น การวางแผนครอบครัว การป้องกันยาเสพติด

5.3 การโฆษณาชวนเชื่อ ( Propaganda ) ได้แก่ การเสนอข่าวสารในเชิงชักชวน ปลุกเร้ากระตุ้นความคิด การโฆษณาสินค้าส่วนใหญ่มีความจำเป็นต้องอาศัยสื่อมวลชน และองค์กรสื่อมวลชนเอง ไม่ว่าจะเป็นวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร ต่างก็มีรายได้หลักจากโฆษณาสินค้า จึงเป็นการเอื้อประโยชน์กันระหว่างสื่อมวลชนและเจ้าของสินค้าหรือกิจการต่างๆ ทำให้สื่อมวลชนกับการโฆษณาสินค้าเป็นสิ่งที่แยกกันไม่ออก และมีแนวโน้มที่จะใช้สื่อมวลชนเพื่อการโฆษณา เพิ่มขึ้นเรื่อยๆในสื่อมวลชนทุกประเภท จะเห็นได้จากหนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสารที่มีผู้นิยมอ่านมาก หลายฉบับในปัจจุบันใช้พื้นที่สำหรับการโฆษณาสินค้า และประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่างๆ มากกว่า 50% ของเนื้อที่ทั้งหมด วิทยุ โทรทัศน์ ก็เช่นกัน ซึ่งใช้เวลาสำหรับการโฆษณามาก

ทั้งโดยวิธีเช่าเหมาช่วงเวลาจัดรายการสำหรับโฆษณาโดยเฉพาะ และวิธีการใช้รายการโฆษณาสั้นๆ (Spot) เป็นระยะๆ แม้ว่าการโฆษณาจะเป็นสิ่งที่มีประโยชน์ต่อประชาชนผู้บริโภค ทำให้ทราบรายละเอียด เกี่ยวกับสินค้าและการบริการต่างๆ ช่วยให้เลือกซื้อสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

จะเห็นได้ว่าสื่อมวลชนมีอิทธิพลผลักดันพฤติกรรมของคนในสังคมเป็นอย่างมาก บางครั้งเป็นในทางดี บางครั้งเป็นในทางร้าย สื่อมวลชนจึงเป็นเสมือนดาบสองคม หากใช้ในทางที่ถูกต้องแล้วสื่อมวลชนจะเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศชาติ แต่สื่อมวลชนส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาเพื่อการค้า ดังนั้นการเสนอเรื่องราวจึงจำเป็นที่จะต้องเอาใจตลาดเป็นสำคัญ เพื่อความอยู่รอดของสื่อมวลชนเอง โดยเฉพาะการนำเสนอข่าวที่ประชาชนให้ความสนใจเป็นหลักอยู่แล้ว หากเสนอข่าวในแง่ลบยิ่งจะทำให้ได้รับความสนใจมากขึ้น และปัจจุบันนี้สื่อมวลชนได้เจริญขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก มีการเผยแพร่ในระดับสูงทั้งในด้านภาพยนตร์ เครื่องบันทึกเสียง วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และสิ่งพิมพ์อื่นๆ สื่อมวลชนมีอิทธิพลต่อความเป็นอยู่และต่อพฤติกรรมของผู้คนในสังคม ดังตัวอย่างที่เห็นในสังคม เช่นกลุ่มวัยรุ่นแต่งกายเลียนแบบดาราที่ตนเองชอบ ซึ่งเราสามารถที่จะพบเห็นเรื่องราวต่างๆ เหล่านี้ได้อย่างแพร่หลายในปัจจุบัน

### ทฤษฎีการสื่อสารมวลชน

ชวรัตน์ เชิดชัย ( 2527 : 37 - 41 ) ได้กล่าวว่า สภาพของการสื่อสารมวลชนดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน มีวิวัฒนาการความเป็นมาอันยาวนาน มีปรากฏการณ์ต่างๆเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ของการสื่อสารมวลชนมากมาย ที่นักสื่อสารมวลชนพยายามศึกษา หาเหตุผลหรือแนวความคิดมาอธิบายปรากฏการณ์ต่างๆ เหล่านั้น ผู้ที่จะใช้ประโยชน์จากการสื่อสารมวลชนเพื่อการศึกษา จึงควรมีความเข้าใจเกี่ยวกับทฤษฎี หรือแนวความคิด สมมุติฐานต่างๆ ทฤษฎีทางการสื่อสารมวลชนที่สำคัญ คือ ทฤษฎีเข็มฉีดยา ทฤษฎีการสื่อสาร 2 จังหวะ และทฤษฎีกำหนดระเบียบวาระ

#### 1. ทฤษฎีเข็มฉีดยา ( Hypodermicneedle Theory )

บางครั้งเรียกว่า ทฤษฎีสื่อสารจังหวะเดียว ( One step flow theory ) ทฤษฎีนี้เชื่อว่า องค์กร หรือผู้ส่งข่าวสารเป็นผู้มีอำนาจและบทบาทสำคัญที่สุด กล่าวคือ สามารถกำหนดข่าวสาร และส่งข่าวสารไปยังผู้รับ โดยคาดคะเนผลที่จะเกิดขึ้นได้ คล้ายกับหมอนวดให้คนป่วย ข่าวสาร ที่ส่งไป



ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้รับได้โดยตรง กว้างขวาง และทันที ส่วนฝ่ายผู้รับข่าวสารเป็นคนจำนวนมาก ที่ต่างคนต่างอยู่ เชื่อษา และมีปฏิกริยา หรือพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปตามที่ผู้ส่งข่าวสารต้องการ ไม่มีบทบาทหรืออำนาจควบคุมผู้ส่งข่าวสารได้ ทฤษฎีนี้ถือว่าผู้มีอำนาจและเข้าใจสถานการณ์ สามารถใช้สื่อมวลชนทำให้เกิดผลตามที่ตนเองต้องการได้

## 2. ทฤษฎีการสื่อสาร 2 จังหวะ ( Two step flow theory )

ทฤษฎีนี้มีความเชื่อว่า ข่าวสารที่ถูกส่งจากองค์กรสื่อมวลชนหรือผู้ส่งมิได้ไปถึงผู้รับโดยตรงเสมอไป จากการศึกษาพฤติกรรมการออกเสียงเลือกตั้งประธานาธิบดีของอเมริกัน โดยลาซา สเฟลด์ และแคทซ์ ( อ้างจาก Rogers and Shoemaker. 1971 : 203 – 204 ) พบว่าบางครั้งข่าวสารไปถึงผู้รับในลักษณะการส่งต่อกันสองทอด คือ ลำดับแรกข่าวสารจะไปถึงผู้นำความคิด ( Opinion Leaders ) บางคนในชุมชนก่อน จากนั้นจึงถูกถ่ายทอดไปยังบุคคลอื่นในกลุ่ม

## 3. ทฤษฎีกำหนดระเบียบวาระ ( Agenda setting theory )

ทฤษฎีการสื่อสารจังหวะเดียวและทฤษฎีการสื่อสารสองจังหวะ มุ่งที่จะวิเคราะห์การสื่อสารมวลชนในด้านการชักจูงโน้มน้าวจิตใจให้มีพฤติกรรมบางอย่างเป็นสำคัญ แต่ทฤษฎีกำหนดระเบียบวาระมุ่งที่จะอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างสื่อมวลชนในด้านการแสวงหา คัดเลือกข่าวสารกับผู้รับข่าวสารในแง่ความตระหนักหรือการให้ความสำคัญต่อข่าวสารต่างๆ โดยถือว่าสื่อมวลชนเป็นเพียงผู้กำหนดหรือวางระเบียบวาระการรับรู้ข่าวสารของประชาชนว่าจะเสนอข่าวสารใด ในระยะเวลาใด สื่อมวลชนจะมีบทบาทในการแนะนำประชาชนว่าควรจะคิดหรือตระหนักในเรื่องใด ซึ่งผลจะออกมาอย่างไรย่อมขึ้นอยู่กับเวลา สถานการณ์ และองค์ประกอบอื่นๆ การศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีนี้เน้นความสนใจในปัญหาเกี่ยวกับการใช้สื่อมวลชนในการพัฒนาความคิด

การสื่อสารก่อให้เกิดการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ซึ่งข้อมูลข่าวสารที่ได้รับมีทั้งที่เป็นความจริงและไม่เป็นความจริง ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เป็นปัญหาที่ประชาชนให้ความสนใจเป็นอันดับต้นๆของข่าวในสังคม สื่อมวลชนจะเป็นผู้ให้ข่าวสารปัญหาการจราจรกับประชาชน ซึ่งรวมไปถึงการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่เป็นส่วนหนึ่งของการจราจร เมื่อประชาชนได้รับทราบข้อมูลข่าวสารในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรก็จะส่งผลให้เกิดภาพลักษณ์ของการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในสายตาของประชาชน

## ทฤษฎีการขัดเกลาทางสังคม ( Socialization Theory )

### ความหมายของการขัดเกลา

สุพัตรา สุภาพ ( 2546 : 48 ) ได้ให้ความหมายของการขัดเกลาไว้ว่า การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการทั้งทางตรงและทางอ้อมที่มนุษย์ในสังคมหนึ่งๆ ได้เรียนรู้คุณค่า กฎเกณฑ์ ระเบียบแบบแผนของกลุ่มหนึ่งๆ กำหนดหรือวางไว้เพื่อเป็นแบบแผนของการปฏิบัติต่อกัน และให้บุคคลได้พัฒนาบุคลิกภาพของตนเอง

งามพิศ สัตย์สงวน ( 2543 : 70 ) กล่าวว่า การขัดเกลาทางสังคมเป็นผลของการกระทำที่ซับซ้อนระหว่างสภาพที่จะเรียนรู้ของมนุษย์ เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางสังคมกับคนอื่นๆ และปรับตัวเข้ากับกฎข้อบังคับของระบบวัฒนธรรมที่เฉพาะ

จำนง อติวัฒน์สิทธิ์ และคณะ ( 2532 : 45 ) การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการทางสังคมกับจิตวิทยา ซึ่งมีผลทำให้บุคคลมีบุคลิกภาพตามแนวทางที่สังคมต้องการ

พัทยา สายหู ( 2541 : 1 ) กล่าวว่า การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่สังคมหรือกลุ่มสั่งสอน โดยตรงหรือทางอ้อม ให้ผู้ที่จะเป็นสมาชิกของกลุ่มได้เรียนรู้และรับเอาระเบียบวิธี กฎเกณฑ์ ความประพฤติและคุณค่าต่างๆ ที่กลุ่มนั้นได้กำหนดไว้เป็นระเบียบของความประพฤติและความสัมพันธ์ของสมาชิกในสังคม

### องค์ประกอบของการขัดเกลา

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ ( 2532 : 205-207 ) กล่าวว่า การขัดเกลาทางสังคมอาศัยองค์ประกอบของการขัดเกลา 5 ประการด้วยกันคือ

1. ความรู้และประสบการณ์ทางสังคม เช่น ความรู้เกี่ยวข้องกับสังคม ค่านิยม อุดมการณ์ ความเชื่อ บรรทัดฐานทางสังคม เป็นต้น เพื่อนำไปถ่ายทอดและฝึกฝนให้กับผู้รับการขัดเกลา

2. การกระทำระหว่างกันทางสังคม ( Social interaction ) หมายถึง บุคคลผู้ให้การขัดเกลา กับผู้รับการขัดเกลาจะต้องมีการติดต่อสัมพันธ์กันก่อน เพื่อเป็นการถ่ายทอดความรู้ การสั่งสอน และการอบรมทางด้านสังคม การกระทำระหว่างกันนี้จะก่อให้เกิดการพัฒนาในด้านของพุทธิปัญญา ซึ่งเป็นรากฐานที่จะนำไปสู่การพัฒนาทางอารมณ์และทางสังคม ทำให้มีการเรียนรู้แบบแผนทางสังคม จนสามารถเป็นสมาชิกของชุมชนได้เป็นอย่างดี

3. ภาษา ( Language ) เป็นเครื่องมือสำหรับถ่ายทอดความรู้ทางสังคมที่สำคัญ ภาษาในที่นี้ หมายถึง ภาษาทางสังคมและภาษาเฉพาะหรือศัพท์เทคนิคต่างๆ การถ่ายทอดจะได้ผลก็ต่อเมื่อรู้ภาษากัน เมื่อรู้ภาษากันแล้วก็จะช่วยทำให้ผู้รับการขัดเกลาสามารถรู้และเข้าใจความจริงอย่างเป็นระบบได้ รู้และเข้าใจแนวความคิดที่สลับซับซ้อนและสามารถแลกเปลี่ยนความรู้สึกนึกคิดและค่านิยมของตนกับผู้อื่นได้

4. ความรักความชอบพอ ( Affection ) หมายถึง ความรู้สึกหรืออารมณ์ของผู้ให้การขัดเกลา โดยเฉพาะ ผู้ให้การขัดเกลาจะต้องรักและชอบผู้รับการขัดเกลาอย่างแท้จริง ความเจริญเติบโตทางร่างกายและจิตใจจึงเกิดขึ้นในผู้รับซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญให้ผู้รับยินดีประสานงานร่วมมือกับผู้อื่น พยายามเข้าใจผู้อื่น ช่วยเหลือผู้อื่น เป็นต้น

5. สภาพแวดล้อม การขัดเกลาทางสังคมมีสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน สภาพแวดล้อมจะประกอบด้วยสิ่งมีชีวิต เช่น บุคคลแวดล้อม พ่อแม่ ญาติ เพื่อน เป็นต้น ส่วนสิ่งแวดล้อมที่ไม่มีชีวิต เช่น ดิน ฟ้า อากาศ บรรยากาศ ช่วงเวลา (เหมาะสมไม่เหมาะสม) ย่อมส่งผลแตกต่างกัน

#### กระบวนการขัดเกลาทางสังคม

สุพัตรา สุภาพ ( 2546 : 49 - 50 ) ได้กล่าวถึงถึงกระบวนการขัดเกลาดังนี้

1. การตอบสนองความต้องการระยะเริ่มแรก ( response ) เป็นกระบวนการที่บุคคลจะแสดงความต้องการออกมา และคนอื่นๆในสังคมที่ทำหน้าที่นี้จะสนองตอบความต้องการนั้นเป็นการสนองตอบตามระเบียบแบบแผนที่สังคมนั้นๆกำหนดไว้ เป็นการตอบสนองในรูปของการให้เรียนรู้ระเบียบที่สังคมนิยมปฏิบัติ และแม้แต่การไม่ตอบสนองก็เป็นการขัดเกลาทางสังคมเช่นกัน

2. การรู้จักปรับความต้องการและความสามารถของคนให้เข้ากับกฎเกณฑ์ของสังคม (adaptation) เราต้องยอมรับว่า มนุษย์แต่ละคนมีความสามารถในการเรียนรู้ระเบียบกฎเกณฑ์ไม่เท่ากัน บางคนรับได้ง่าย บางคนรับได้ยาก แม้จะได้รับการอบรมเท่าเทียมกัน ต้องรู้จักดัดแปลงการอบรมต่างๆ ให้สอดคล้องหรือเข้ากับความสามารถของแต่ละคน แต่ในบางเรื่องซึ่งเป็นเรื่องที่ใหญ่ออกไปหรือที่ขัดข้องกับความรู้สึกรู้สึกนึกคิดของตนอย่างยิ่ง ก็ยากที่จะประพฤติปฏิบัติตนให้เข้ากับความต้องการของสังคมได้ การขัดเกลาของสังคมจึงไม่บังเกิดผล

### 3. การยึดถือสิ่งที่คล้ายกับตัวเอง (identification)

- 3.1 ความต้องการที่จะทำตัวให้เหมือนกับบุคคลที่ตนต้องการยึดถือเป็นแบบฉบับ
- 3.2 ความรู้สึกร่วมกับบุคคลหรือกลุ่มที่ถือว่าเป็นพวกเดียวกันกับตน
- 3.3 ความรู้สึกยึดมั่นหลักการหรืออุดมคติบางอย่างอย่างแน่นแฟ้น

จากที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าการมีปฏิริยาสัมพันธ์กับคนอื่นในชีวิตของมนุษย์ใช้ระยะเวลานานพอสมควร จะทำให้บุคคลนั้นรู้จักเลือกแบบหรือยึดถือแบบฉบับที่ตนคิดว่ามีส่วนคล้ายกับตน ความรู้สึกเช่นนี้จะเป็แนวทางให้บุคคลนั้นรู้จักทำในสิ่งที่สังคมต้องการ แต่ความสำคัญในการขัดเกลานี้ขึ้นอยู่กับว่าระเบียบกฎเกณฑ์นั้นๆ สอดคล้องหรือเข้ากับความรู้สึกรู้สึกนึกคิด ความต้องการ ความสามารถของเขาได้เพียงใด

### การขัดเกลาทางสังคมกับการกระทำระหว่างกัน

สุพัตรา สุภาพ ( 2546 : 50 ) ได้กล่าวว่า หากมนุษย์ไม่มีการเรียนรู้หรือไม่ได้รับการอบรมขัดเกลา มนุษย์ก็ยากที่จะมีความสัมพันธ์กับคนอื่นได้ หากมนุษย์คนใดถูกตัดขาดจากสังคม ไม่มีปฏิริยาหรือการกระทำระหว่างกัน ( interaction ) ไม่ได้รับการเอาใจใส่อย่างเพียงพอตั้งแต่ในวัยทารกหรือเด็ก คนนั้นจะเติบโตขึ้นมาอย่างมีปัญญา เพราะพฤติกรรมของมนุษย์ไม่ได้เกิดจากชีวภาพ บวกวัฒนธรรมบวกประสบการณ์ของตน แต่เกิดจากการมีความสัมพันธ์กันในระหว่างมนุษย์

## ความมุ่งหมายของการขัดเกลาทางสังคม

สุพัตรา สุภาพ ( 2546 : 52-53 ) ได้กล่าวถึงความมุ่งหมายของการขัดเกลาทางสังคมดังนี้

1. การปลูกฝังระเบียบวินัย เพื่อให้สมาชิกมีแบบของความประพฤติตามที่กลุ่มกำหนดหรืออนุญาต เป็นการแสดงความพอใจในปัจจุบัน เพื่อผลประโยชน์ในวันข้างหน้า
2. ปลูกฝังความมุ่งหวัง ความมุ่งหวังช่วยให้บุคคลมีกำลังใจจะทำตามระเบียบวินัยต่างๆ โดยเฉพาะความมุ่งหวังในสิ่งที่สังคมยกย่อง
3. สอนให้รู้จักบทบาทและทัศนคติต่างๆ บุคคลจะสามารถอยู่กับสังคมด้วยดีได้ถ้ารู้จักแสดงบทบาทของตนอย่างเหมาะสมใน การติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่นตามกาลเทศะและโอกาส ต่าง ๆ
4. สอนให้เกิดความชำนาญหรือทักษะ ที่จะร่วมใช้กิจกรรมกับผู้อื่นในสังคม ซึ่งความชำนาญนี้ถ้าเป็นสังคมดั้งเดิมหรือความเป็นอยู่แบบง่าย ๆ จะเรียนรู้ด้วยการลอกเลียนแบบสิ่งที่เห็นอยู่เป็นประจำในชีวิตประจำวัน แต่ในสังคมเจริญก้าวหน้า จะเรียนรู้ความชำนาญหรือทักษะเกี่ยวกับเพื่อนร่วมสังคม

## วิธีการขัดเกลาทางสังคม

สุพัตรา สุภาพ ( 2546: 51 ) ได้กล่าวถึงวิธีการขัดเกลาทางสังคมดังนี้

1. การขัดเกลาโดยตรง
2. การขัดเกลาโดยอ้อม
  - 2.1. การขัดเกลาโดยตรง เป็นการขัดเกลาที่ต้องการให้บุคคลปฏิบัติให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผนที่กลุ่มสังคมนั้นกำหนดไว้ เป็นการบอกว่าจะสิ่งใดควรหรือไม่ควรกระทำ อะไรผิด อะไรถูก ซึ่งนับว่ามีผลต่อการพัฒนาบุคลิกภาพมาก เป็นการชี้ทางและแนะแนวทางในการปฏิบัติต่อบุคคลอย่างจริงจังและเจตนา เพื่อให้บุคคลสามารถวางตัวได้ถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์หนึ่งๆ



2.2. การขัดเกลาโดยอ้อม เป็นการอบรมที่ไม่ได้บอกกันโดยตรง บุคคลได้รับประสบการณ์หรือประโยชน์จากการสังเกต หรือเรียนรู้จากการกระทำของผู้อื่น

#### ตัวแทนของการขัดเกลาทางสังคม

สุพัตรา สุภาพ (2546 : 59 - 62 ) ได้กล่าวถึง กลุ่มตัวแทนต่างๆที่มีส่วนสำคัญในชีวิตมนุษย์ โดยกลุ่มตัวแทนเหล่านี้จะให้การขัดเกลาในชีวิตของมนุษย์ ซึ่งการขัดเกลาอาจจะเป็นไปในรูปของการส่งเสริมกันหรือขัดแย้งกันก็ได้ ซึ่งบางครั้งก็ทำให้สับสน เกิดการขัดแย้งในด้านจิตใจ เพราะไม่รู้จะทำตามฝ่ายใดดี อย่างไรก็ตามก็คิดว่าตัวแทนการขัดเกลามี 6 กลุ่ม คือ

1. ครอบครัว การอบรมจะออกมาในรูปของพ่อแม่ผู้ปกครอง ซึ่งนับเป็นการอบรมเบื้องต้นที่สำคัญที่สุดที่เด็กจะต้องประสบ เพราะเป็นการอบรมที่ใกล้ชิดและมีความผูกพันอย่างลึกซึ้ง และมีอิทธิพลต่อ อารมณ์ ทัศนคติ และแบบของความประพฤติแก่เด็กเป็นอย่างยิ่ง พ่อแม่จะอบรม 2 วิธี คือ

ก. ทางตรง ด้วยการบอกกล่าวอย่างแจ่มแจ้งพอสมควร ว่าอะไรควรทำ อะไรไม่ควรทำ อะไรผิด อะไรถูก เป็นต้น ซึ่งได้ผลต่อการพัฒนาบุคลิกภาพมาก เนื่องจากการชี้ทางและแนะแนวทางในการปฏิบัติแก่บุคคลอย่างจริงจังและเจตนา เพื่อให้บุคคลนั้นสามารถวางตัวได้อย่างถูกต้องเหมาะสมต่อสถานการณ์หนึ่ง

ข. ทางอ้อม เป็นการอบรมโดยไม่รู้ตัว เป็นสิ่งที่เด็กได้รู้ได้เห็น และซึมซาบเข้าไปในจิตใจ ซึ่งเด็กอาจจะนำไปปฏิบัติในอนาคตหรือมีผลต่อการพัฒนาบุคลิกภาพของเด็ก

2. กลุ่มเพื่อน คนเรามักจะถูกอบรมจากเพื่อนที่อายุเท่าๆกันหรือมากกว่า โดยตอนวัยเด็กก็จะเป็นกลุ่มเพื่อนเล่น พอวัยรุ่นจะเป็นกลุ่มเพื่อนฝูง พอเป็นผู้ใหญ่จะมีความโน้มเอียงจะสังสรรค์คบค้าสมาคมกับบุคคลที่มีสถานภาพทางสังคมเท่าเทียมกัน

3. โรงเรียน เป็นสถานที่ที่เด็กได้มีโอกาสเรียนรู้วิชาการต่างๆอย่างเป็นทางการ และยังเป็นสถานที่ที่เด็กได้มีโอกาสคบหาสมาคมกับเพื่อนฝูงในวัยเดียวกัน ในขณะเดียวกันก็มีโอกาสได้รับความรู้และคุณค่าต่างๆ โรงเรียนจึงมีผลต่อการพัฒนาบุคลิกภาพของเด็กได้มาก

4. กลุ่มอาชีพ เมื่อบุคคลได้รับการอบรมจากผู้อื่นที่กล่าวมาจนถึงระดับที่จะต้องประกอบอาชีพเลี้ยงตัวเองและครอบครัวใครจะทำอาชีพอะไร ก็ควรจะต้องยอมรับระเบียบปฏิบัติของอาชีพนั้นๆซึ่งในแต่ละอาชีพก็จะมีคุณค่าและวิธีการปฏิบัติแตกต่างกันออกไป

5. ตัวแทนทางศาสนา ได้แก่ วิศวาอาราม พระ นักบวช ผู้สอนศาสนา หรือผู้เผยแพร่ธรรมของศาสนา ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะช่วยขัดเกลาในแง่ให้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับศีลธรรม จริยธรรม และความประพฤติที่ถูกต้องที่ควร ตลอดจนหลักปรัชญาในการดำเนินชีวิต ศาสนาจึงมีส่วนและมีบทบาทในการสร้างทัศนคติ และแนวคิดในการดำรงชีวิตของมนุษย์เพราะบุคคลย่อมนับถือศาสนา แนวความคิดทางศาสนาที่ยอมรับนั้นจะเป็นพลังในการที่จะให้บุคคลรับหรือไม่รับสิ่งใด

6. สื่อมวลชน สื่อมวลชนมีหลายประเภท เป็นเครื่องมือที่สำคัญและมีส่วนในการขัดเกลาทางสังคมในด้านต่างๆ ตั้งแต่เรื่องคุณค่า ความเชื่อ แบบของความประพฤติ ในปัจจุบันไม่มีบุคคลใดในสภาพแวดล้อมทางสังคมปัจจุบันที่จะรอดพ้นจากสิ่งเร้าในด้านความคิดหรือพฤติกรรมจากสื่อมวลชน สำหรับสาธารณชนโดยทั่วไปถือว่าสื่อมวลชนเป็นแหล่งที่ตนได้รับความเพลิดเพลินและความรู้พร้อมกันไปและชีวิตของประชาชนในปัจจุบันดูเหมือนจะต้องพึ่งพาอาศัยสื่อมวลชน

สรุปแล้วทั้งครอบครัว โรงเรียน กลุ่มเพื่อน กลุ่มอาชีพ ตัวแทนศาสนา และสื่อมวลชน เป็นแหล่งสำคัญที่ทำให้ความคิดกับบุคคลและสร้างพื้นฐานที่จะทำให้บุคคลเลือกที่จะเชื่อหรือไม่เชื่อสิ่งต่างๆในช่วงชีวิตระยะต่อมา รวมทั้งขัดเกลาให้บุคคลมีบุคลิกภาพต่างๆ ตามที่สังคมต้องการ

การขัดเกลาก่อให้เกิดความคิด เกิดทัศนคติ ของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่ได้รับการขัดเกลา และทำให้เกิดภาพลักษณ์ต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดขึ้น แม้ว่าจะยังไม่เคยได้สัมผัสหรือพบเห็นกับสิ่งนั้นกับตัวเองก็สามารถที่จะเกิดภาพลักษณ์ต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดได้ และภาพลักษณ์ที่เกิดขึ้นนั้นก็ย่อมจะแตกต่างกันไปตามแต่ที่ได้รับการขัดเกลา

### ทฤษฎีไร้ระเบียบ ( Anomia Theory )

สุพัตรา สุภาพ (2546 : 133 ) ได้กล่าวถึงทฤษฎีไร้ระเบียบของ Merton โดยได้กล่าวถึงโครงสร้างของสังคมบางอย่าง ที่ก่อให้เกิดความกดดันและขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้พฤติกรรมไม่เป็นไปตามกฎของสังคม ซึ่งเป็นผลให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม โดยมีตัวแปรผัน ( variables ) 2 อย่างคือ

1.1 จุดหมายปลายทาง ทางวัฒนธรรม ( cultural goals ) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกัน ซึ่งจุดหมายปลายทางนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสังคมและสภาพแวดล้อม และถ้าหากลักษณะของสังคมและสภาพของสังคมเปลี่ยนแปลงไป จุดหมายปลายทางทางวัฒนธรรมอาจเปลี่ยนได้ เป็นค่านิยมของสังคมส่วนใหญ่ยึดถือปฏิบัติในขณะใดขณะหนึ่งว่าเป็นสิ่งถูกต้อง



1.2 วิธีการต่างๆที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม ( institutionalized means ) เป็นการจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง เป็นการปฏิบัติตามคุณธรรมต่างๆที่สังคมต้องการหรือยอมรับ เช่น มีระเบียบวินัย เคารพผู้อาวุโส ซื่อสัตย์ ขยันขันแข็ง อดทนอดกลั้น เป็นการชี้แนวทางให้บุคคลปฏิบัติไปตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้ เพื่อให้สังคมเกิดความเป็นระเบียบไม่ยุ่งเหยิงสับสน และถ้าใครปฏิบัติตามอุดมคตินี้ ชีวิตก็จะประสบความสำเร็จและได้ในสิ่งที่คาดหวัง

ซึ่งในสังคมปัจจุบันมีปัญหาเรื่องจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายกับวิธีการที่สังคมกำหนด เพราะทั้งสองอย่างเป็นเรื่องที่มีมนุษย์กำหนดขึ้นมา

จากความสัมพันธ์ของตัวแปรผันที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ช่วยให้เราเข้าใจการปรับตัวของบุคคลในสถานการณ์ต่างๆ ซึ่งมีอยู่ 5 ประเภท ซึ่งจะแสดงให้เห็นในตารางต่อไปนี้ เป็นการแสดงว่าเมื่อใดบุคคลจะยอมรับหรือไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางที่สังคมกำหนด ( cultural goals ) และเมื่อใดที่บุคคลยอมปฏิบัติตามหรือไม่ยอมปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด

( Institutionalized Means)

+	=	ยอมรับ
-	=	ไม่ยอมรับ
±	=	ไม่ยอมรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

### แบบการปรับตัวของบุคคล

แบบแผนการปรับตัว	จุดหมายปลายทาง Cultural Goals	วิธีการ Institutionalized Means
1. ปฏิบัติตาม (conformity)	+	+
2. แหวกแนว (innovation)	+	-
3. เข้าระเบียบพิธี (ritualism)	-	+
4. หินี้โลก (retreatism)	-	-
5. ทำทนาย (rebellion)	±	±

### 1. การปฏิบัติตาม (Conformity)

เป็นการยอมรับปฏิบัติตามจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด โดยการยอมรับกฎเกณฑ์และนำไปปฏิบัติ เพื่อต้องการประสบความสำเร็จ หรือทำตามที่สังคมเห็นว่าถูกต้อง โดยมีความพอใจในสิทธิหน้าที่ของตน ตลอดจนมีการติดต่อสัมพันธ์กับบุคคลอื่นตามสังคมกำหนด ซึ่งบุคคลประเภทนี้จะมีมากที่สุด มิฉะนั้นแล้วสังคมจะดำรงอยู่ไม่ได้ โดยมีสถาบันสังคมต่างๆ ตั้งแต่ ครอบครัว โรงเรียน กลุ่มเพื่อน และตัวแทน จะพยายามให้บุคคลปฏิบัติตามระเบียบวินัย เพื่อสิทธิและหน้าที่ของบุคคลให้ดำเนินไปในทางที่ถูกที่ควรและให้สังคมมีความเป็นระเบียบ

### 2. แหวกแนว (Innovation)

เป็นการปรับตัวแบบที่เน้นในเรื่องเป้าหมายของความสำเร็จ ( success goal ) ด้วยวิธีใดก็ตามที่จะให้ได้เงินและอำนาจ ไม่ว่าจะเป็นการผิดกฎหมาย ผิดระเบียบแบบแผนใดก็ตาม เป็นกรเน้นในเรื่องจุดหมายปลายทาง ( cultural goal ) มากกว่าวิธีการต่างๆ ที่สังคมกำหนด ( stitutionalized means ) ที่เป็นเช่นนี้เพราะสังคมเน้นเรื่องวัตถุนิยมมากเกินไป คนมีเงินได้รับการยกย่องสรรเสริญ ตลอดจนบุคคลทุกคนไม่มีโอกาสได้รับความสำเร็จเท่าเทียมกันคนยากจนย่อมมีโอกาสน้อยกว่าคนมั่งมี

### 3. เจ้าระเบียบพิธี (Ritualism)

เป็นบุคคลที่ปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนด ไม่อยากทำอะไรที่ฝืนไปจากระเบียบแบบแผนกฎเกณฑ์ที่วางไว้ โดยอาจจะเป็นคนที่ไม่มีความทะเยอทะยานหรือกลัวจนไม่กล้าทำอะไร หรือไม่ก็เป็นคนที่ไม่อยากค้างพร้อยหรือมีความผิด เป็นบุคคลที่คล้ายๆกับพอใจในสิ่งที่ตนมีอยู่ปรัชญาของบุคคลกลุ่มนี้มักจะออกมาในคำพูดที่ว่า “ไม่อยากจะทำอะไรยุ่งเกี่ยวกับ ” หรือ “ขอปลอดภัยไว้ก่อนดีกว่า” หรือ “อย่าตั้งความหวังไว้สูงจะได้ไม่ผิดหวัง” ความคิดแบบนี้ทำให้มีความเชื่อมั่นว่า ความทะเยอทะยานมีแต่ความทุกข์ และในขณะที่มีความคิดว่าการไม่หวังอะไรจะเป็นสุขและปลอดภัยกว่า ปรัชญาการณเช่นนี้มีเสมอในสังคม

### 4. หนีโลก (Retreatism)

เป็นกลุ่มที่ไม่ยอมรับจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด เป็นการปรับตัวที่ผิดไปจากค่านิยมทั่วไป และมีบางคนปรับตัวในทางที่ผิดธรรมดาไม่ได้เป็นไปตามบรรทัดฐานที่กำหนด การปรับตัวแบบนี้ จะปรากฏเสมอในกลุ่มที่มีความหวังสูงหรือต้องการประสบผลสำเร็จในชีวิตแต่วิธีการที่สังคมกำหนดเป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จดังกล่าว หรืออาจจะเป็นผู้ที่พยายามทำดีแต่ไม่ได้ดี

### 5. ทำทลาย ( Rebellion )

เป็นกลุ่มที่ชอบการแลกเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ ต้องการปรับปรุงโครงสร้างทางสังคมเสียใหม่ เพราะไม่พอใจในโครงสร้างเดิมที่เขาเห็นว่าไม่ดีพอไม่ความเท่าเทียมกัน จึงพยายามจะหาวิธีการหรืออุดมการณ์ใหม่

การที่บุคคลจะไปถึงเป้าหมายนั้นมีวิธีการหลายอย่างที่ทำให้ไปสู่เป้าหมายนั้นได้ แต่วิธีการนั้นก็ยังมีทั้งที่เป็นที่ยอมรับของสังคมและก็ไม่เป็นที่ยอมรับของสังคม การใช้วิธีการที่ไม่เป็นที่ยอมรับของสังคมเพื่อไปสู่เป้าหมายของตนเอง การที่ใช้วิธีการที่ไม่ถูกต้องไม่เป็นที่ยอมรับของสังคมจะต้องถูกควบคุมโดยผู้ที่มีอำนาจหน้าที่ และการทำตามอำนาจหน้าที่นั้นย่อมจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของผู้มีอำนาจหน้าที่นั้น

### ทฤษฎีการลงโทษ ( Punishment Theory )

นัทธี จิตสว่าง ( 2542 : 23 - 31 ) เมื่อมีการกระทำผิดเกิดขึ้นในสังคม สังคมจะต้องหาวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งในการจัดการกับคนที่ทำผิดและเพื่อกฎเกณฑ์ของสังคม เพราะหากสังคมไม่จัดการกับคนที่ทำผิดก็เท่ากับว่าสังคมยอมรับการกระทำผิดดังกล่าว แต่การที่สังคมจะจัดการกับคนที่ทำผิดอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับความเชื่อของสังคมในแต่ละยุคแต่ละสมัย เกี่ยวกับสาเหตุของการกระทำผิดและเหตุผลที่จะต้องจัดการหรือปฏิบัติกับคนที่ทำผิดซึ่งจะเปลี่ยนไปตามยุคตามสมัยตามสถานการณ์ของแต่ละยุค โดยสังคมแต่ละยุคแต่ละสมัยจะมีจุดเน้นในวัตถุประสงค์และวิธีการที่จะปฏิบัติต่อคนที่ทำผิดหรือการลงโทษผู้กระทำผิดที่แตกต่างกันไป อย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติหรือการลงโทษผู้กระทำผิดที่เกิดขึ้นในยุคต่างๆ ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันพอสรุปได้ดังนี้คือ

1. การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน ( Retribution )
2. การลงโทษเพื่อข่มขวัญยับยั้ง ( Deterrence )
3. การลงโทษเพื่อตัดโอกาสกระทำผิด ( Incapacitation )
4. การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู ( Rehabilitation )

วัตถุประสงค์ในการลงโทษทั้ง 4 ประการ เป็นความคิดหรือความเชื่อของสังคมในยุคต่างๆ ซึ่งสะท้อนให้เห็นจากวิธีการปฏิบัติหรือการลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์ในการลงโทษทั้ง 4 ข้อนี้ยังคงมีอยู่ในปัจจุบัน หากแต่จุดเน้นได้เปลี่ยนแปลงไป

#### 1. การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retribution)

การลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนเป็นวัตถุประสงค์ในการลงโทษที่เก่าแก่ มีมาตั้งแต่สมัยที่มนุษย์ยังเป็นสังคมป่าเถื่อน รูปแบบการลงโทษก็จะมีลักษณะรุนแรงป่าเถื่อน เช่น การตัดอวัยวะ การเขียนตี ทรมาน และการประหารชีวิต แต่การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนก็เป็นวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับความรู้สึกของผู้เสียหายและประชาชน โดยทั่วไปที่ต้องการจะเห็นคนที่ทำร้ายผู้อื่นได้รับผลร้ายเช่นกัน เป็นการลงโทษที่ชดเชยและให้สาสมกับความผิดเพื่อให้เกิดความยุติธรรม ตามหลัก “ ตาต่อตา ฟันต่อฟัน ” ( An eye for an eye, a tooth )

#### 2. การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence)

แนวความคิดของวัตถุประสงค์ของการลงโทษแบบนี้ เป็นผลมาจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ( Classical School ) ซึ่งเชื่อว่าการกระทำผิดเกิดขึ้นจากคนไม่เกรงกลัวกฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายอ่อนแอ ทั้งนี้เพราะมนุษย์มีเหตุมีผล และมีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกหรือไม่เลือกทำอะไรก็ได้ โดยเลือกทำสิ่งที่จะทำให้ตนเองได้รับประโยชน์และพอใจ แต่ไม่เลือกทำสิ่งที่ทำให้เกิดความทุกข์และความเจ็บปวด มนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง การทำความผิดจึงเกิดจากการเลือกกระทำของเขาเองเนื่องจากเห็นว่าได้ประโยชน์มากกว่าจึงกล้าเสี่ยงทำผิด การลงโทษจึงควรมีขึ้นเพื่อป้องกันการทำความผิด โดยการทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกว่าการกระทำผิด ก่อให้เกิดความเจ็บปวดและไม่ก่อให้เกิดผลดีเลย เมื่อมนุษย์ได้รับความเจ็บปวดจากการทำความผิดมากกว่าได้รับความพอใจแล้ว เขาก็จะหลีกเลี่ยงที่จะกระทำความผิด

แนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมนั้นการลงโทษเพื่อป้องกันอาชญากรรมหรือข่มขู่ยับยั้งไม่ให้เกิดการทำความผิดขึ้นอีกในอนาคต ซีซาร์ เฟ็คคาเรีย กล่าวไว้อย่างชัดเจนว่าการลงโทษต้องมุ่งผลในการป้องกัน ซึ่งผลของการลงโทษก่อให้เกิดการข่มขู่ยับยั้ง 2 ลักษณะคือการข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไป ( General Deterrence ) และการข่มขู่ยับยั้งเฉพาะราย ( Special Deterrence )

การข่มขู่ด้วยข้ออ้างโดยทั่วไปเป็นการลงโทษผู้กระทำผิดเพื่อข่มขู่หรือป้องกันไม่ให้คนอื่นในสังคมกระทำผิดแบบเดียวกัน เพราะเกรงกลัวต่อการลงโทษ เช่น การลงโทษจำคุกจะทำให้คนทั่วไปเห็นว่าทำผิดแล้วต้องติดคุก ต้องลำบาก ทำให้เกิดความเกรงกลัวไม่กล้าทำผิดเพราะเห็นแบบอย่าง

ส่วนการข่มขู่ด้วยข้ออ้างเฉพาะราย เป็นการลงโทษผู้กระทำผิดเพื่อให้ผู้กระทำผิดนั้นเข็ดกลัวต่อการลงโทษและไม่กล้ากลับมากระทำผิดซ้ำขึ้นอีก เนื่องจากได้รู้รสของความยากลำบากหรือความเจ็บปวดจากการถูกลงโทษ เป็นผลให้ต้องไตร่ตรองในการกระทำผิดว่าจะคุ้มค่าหรือไม่กับความเจ็บปวดที่เคยได้รับมา

### 3. การลงโทษเพื่อตัดโอกาสกระทำผิด ( Incapacitation )

การป้องกันสังคมหรือการตัดโอกาสกระทำผิดนี้มีหลักการว่า อาชญากรรมย่อมไม่เกิดขึ้นถ้าไม่มีอาชญากรหรืออาชญากรไม่มีโอกาสที่จะทำผิด การลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสกระทำผิดมีวัตถุประสงค์ที่คล้ายกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อข่มขู่ด้วยข้ออ้าง คือ เพื่อป้องกันอาชญากรรม แต่แตกต่างกันว่าตามหลักการของการลงโทษเพื่อการข่มขู่ด้วยข้ออ้างมุ่งให้เกิดความเกรงกลัวไม่กระทำผิดขึ้นอีก ส่วนการลงโทษเพื่อการตัดโอกาสมุ่งป้องกันการกระทำผิดซ้ำโดยการทำให้เขาหมดโอกาสที่จะกระทำผิดขึ้นได้ ซึ่งวิธีการที่จะขจัดผู้กระทำผิดอาจทำได้โดยการเนรเทศเพื่อป้องกันสังคมจากอาชญากร โดยการกักอาชญากรไปอยู่ที่อื่นเพื่อให้สังคมปลอดภัย เช่น อังกฤษเคยส่งนักโทษไปไว้ที่ออสเตรเลีย หรือการตัดอวัยวะเพื่อตัดโอกาสผู้กระทำผิดในการประกอบอาชญากรรม เช่น ตัดมือพวกลักขโมย ทำให้หมดโอกาสลักขโมย หรือการประหารชีวิต

### 4. การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู ( Rehabilitation )

แนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด เป็นแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม ( Positive School ) ซึ่งเชื่อในเรื่องเกี่ยวกับเจตจำนงกำหนด ( Determinism ) กล่าวคือ การกระทำของมนุษย์ถูกกำหนดจากปัจจัยต่างๆ มนุษย์ไม่สามารถเลือกกระทำได้อย่างอิสระ ไร้เหตุผลในการเลือก แต่มนุษย์ถูกกดดันหล่อหลอมจากสิ่งแวดล้อมและปัจจัยต่างๆ จนมีบุคลิกที่บกร่องและหันไปสู่การกระทำผิด ดังนั้นการกระทำของมนุษย์เป็นผลมาจากปัจจัยหลายอย่างร่วมกัน ได้แก่ ปัจจัยทางจิตวิทยา ปัจจัยทางชีวภาค และปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางสังคม ปัจจัยเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ ดังนั้นการกระทำความคิดจึงเกิดจากปัจจัยหลายอย่างร่วมกันด้วย ซึ่งอาจแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล การลงโทษจึงไม่ควรมุ่งเน้นที่การกระทำความคิดเป็นหลัก แต่ควรพิจารณาจากสาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำความคิดและการแก้ไขไปที่สาเหตุนั้น

ในปัจจุบันการบังคับใช้กฎหมายรากับประชาชนผู้ไร้ถใช้ถนนนั้นได้เน้นเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อข่มขวัญยับยั้ง (Deterrence) การบังคับใช้กฎหมายหรือการจับกุมจึงเป็นไปเพื่อป้องกันการกระทำผิด โดยการทำให้ผู้กระทำผิดรู้สึกวผลของการกระทำผิดก่อให้เกิดความเสียหายและไม่ก่อให้เกิดผลดีเลย เมื่อมนุษย์ได้รับความเสียหายจากการกระทำผิดมากกว่าได้รับความพอใจแล้ว เขาก็จะหลีกเลี่ยงที่จะกระทำผิด ซึ่งการลงโทษผู้กระทำผิดของตำรวจจราจรดังกล่าวจะส่งผลต่อภาพลักษณ์ต่อตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

### งานวิจัยในประเทศไทย

สมศักดิ์ โอภาสเจริญกิจ (2533) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ การพึงพาและการใช้ประโยชน์ ข่าวสารการจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ” กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษามีจำนวนทั้งสิ้น 402 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติกระทำ โดยแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย t-test การวิเคราะห์ความแปรปรวน และการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ผลการวิจัยพบว่า

1. วิถีชีวิตของผู้ขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานครเปิดรับในขณะที่เดินทางมากที่สุด มีการนำข่าวสารที่ได้รับไปใช้ประโยชน์ ในการตัดสินใจในการเดินทางหลีกเลี่ยงเส้นทาง ช่วงเวลาที่ผู้ขับขี่เปิดรับมากที่สุดคือ ช่วงเช้าและช่วงเย็น ส่วนตำรวจจราจร ได้รับการคาดหวังพึงพาเปิดรับใช้ประโยชน์และให้ความพึงพอใจ อยู่ในระดับน้อยที่สุด
2. ผู้ขับขี่ที่มีเพศ การศึกษา เส้นทางการเดินทางและ เวลาที่ใช้ในการเดินทางต่างกันมีแรงจูงใจคาดหวังในการเปิดรับข่าวสารการจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ
3. ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษา ประเภทรถ และเวลาที่ใช้ในการเดินทางต่างกัน มีการพึงพาเปิดรับข่าวสารการจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ
4. ผู้ขับขี่ที่มีประเภทรถต่างกัน และเส้นทางการเดินทาง ต่างกัน มีการใช้ประโยชน์ข่าวสารการจราจรแตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญ
5. ผู้ขับขี่ที่มีเพศ อาชีพ ประเภทรถ และเส้นทาง การเดินทางต่างกัน มีความพึงพอใจต่อข่าวสารการจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ
6. แรงจูงใจ การพึงพาเปิดรับการใช้ประโยชน์และความพึงพอใจต่อข่าวสารการจราจรสื่อต่างๆของผู้ขับขี่มีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

พิชญ หาญบุญเศรษฐ (2534 : 77) ได้ทำการศึกษาวิจัย “ ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวนและชั้นพลตำรวจในกองบัญชาการตำรวจนครบาล ” พบว่าตัวแปรอิสระได้แก่ อายุ อายุราชการ ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่งานจราจร สถานภาพทางการสมรส จำนวนบุตร จำนวนบุคคลที่อยู่ในภาวะเสี่ยงคู่ ชัยยศ สังกัด ระดับการศึกษา และอนุมัติำเนาเดิม สามารถอธิบายการผันแปรของตัวแปรตาม คือ การปฏิบัติหน้าที่จราจรได้ร้อยละ 25.8 และมีค่าสหสัมพันธ์ เชิงพหุระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามเท่ากับ 0.51 และเงินเดือนที่ต่างกันทำ

ให้เกิดความแตกต่างกัน ในระดับของการมีปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่จรรยา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

ชลลดา นาเกษมสุวรรณ (2534 : 99) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมกรรมการปฏิบัติ ตามกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศและเสียงของผู้ขับขีรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานคร ” ผล การศึกษาปรากฏว่า ผู้ขับขีรถบรรทุกที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตาม กฎหมายเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศ และเสียงที่ถูกต้องที่สุด รองลงมาคือผู้ที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป และ 30 ปี และต่ำกว่าตามลำดับ จึงสรุปได้ว่าอายุที่แตกต่างกัน ก่อให้เกิดความแตกต่างกันในเรื่อง พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.001

ปรัชญ์ชัย ใจชาญสุขกิจ ( 2534 ) ศึกษาวิจัยความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการ ปฏิบัติงานของสถานีตำรวจนครบาลสุทธิสาร ผลการศึกษาพบว่า ข้อมูลของประชาชนเกี่ยวกับอายุ เพศ สถานภาพการสมรส การศึกษา และอาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชน ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเลย และพบว่าประชาชนมีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานในด้านการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ด้านการสอบสวนคดีอาญา ด้านการให้บริการ ด้านการอำนวยความสะดวกและควบคุมการจราจร ด้านงานชุมชนสัมพันธ์ และด้านภาพพจน์และความประพฤติดของ ตำรวจ อยู่ในระดับปานกลาง เป็นส่วนใหญ่ ลำดับรองลงมา คือ ความพึงพอใจในระดับ ดี

กุลวดี อรวัฒน์พันธุ์ ( 2536 ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมกรรมการเปิดรับข่าวสารเพื่อ เสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขีรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ” ผลการศึกษาปรากฏว่า ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับสูง และมีทัศนคติเกี่ยวกับวินัยจราจร มี พฤติกรรมการขับขีรถยนต์ตามวินัยจราจร อยู่ในระดับปานกลาง นอกจากนี้ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยจราจรจากสื่อโทรทัศน์และวิทยุที่มีลักษณะเนื้อหาเป็น การขอความร่วมมือให้ผู้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร สำหรับพฤติกรรมกรรมการเปิดรับข่าวสาร ของผู้ขับขีรถยนต์พบว่าผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่มีการแสวงหาข้อมูลข่าวสาร โดยใช้สื่อวิทยุและ โทรทัศน์มากที่สุด และอิทธิพลของสื่อที่มีต่อผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ได้แก่ วิทยุ และ โทรทัศน์

สรพรเพชญ์ สุขภิมนตรี ( 2538 ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ของตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ” ผลการศึกษาพบว่าปัจจัย เงินเดือน และสวัสดิการ เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรค่อนข้างมากกว่าปัจจัยอื่นๆ ส่วนปัจจัยเงินรางวัลในการจับกุมผู้กระทำความผิดจราจร จาก

การศึกษาพบว่าส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรเช่นกัน และตำรวจจราจรมีความเห็นว่าควรที่จะให้มีเงินรางวัลไว้ต่อไป เพราะการมีเงินรางวัลทำให้ตำรวจจราจรมีความพึงพอใจที่จะปฏิบัติงานมากขึ้นกว่าก่อนที่ยังไม่มีเงินรางวัล รวมทั้งทำให้เกิดความกระตือรือร้นที่จะจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรมากขึ้น และหากมีการปรับอัตราเงินรางวัลให้มากขึ้นกว่าเดิม จะทำให้ตำรวจจราจรมีความขยันที่จะปฏิบัติงานมากขึ้น

ปิยะ อุทาโย (2539) ศึกษาวิจัยความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการตำรวจในเขตของสถานีตำรวจนครบาลที่มีพื้นที่เขตรับผิดชอบในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัยพบว่าประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าการทำงานของตำรวจในสถานีตำรวจนครบาลอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ส่วนปัจจัยที่เป็นสาเหตุของความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการงานตำรวจดังกล่าวประกอบด้วย พฤติกรรมที่มุ่งเน้นการให้บริการ ความคล่องตัวของกระบวนการให้บริการและความชัดเจนของระบบการให้บริการ โดยตัวแปรพฤติกรรมที่มุ่งเน้นการให้บริการมีอิทธิพลต่อตัวแปรตามสูงสุด รองลงมาคือความคล่องตัวของกระบวนการให้บริการ และตามด้วยความชัดเจนของระบบการให้บริการ และได้ข้อเสนอแนะที่จะช่วยพัฒนาการให้บริการงานตำรวจเพื่อให้ประชาชนมีความพึงพอใจมากขึ้น คือ การสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบให้กับตำรวจ การปลูกฝังวัฒนธรรม องค์การที่เหมาะสมกับการปฏิบัติงานของตำรวจ การลดขั้นตอนในการปฏิบัติงานกับตำรวจ การประยุกต์แนวคิดทางการบริหารเข้ามาช่วยในงานตำรวจมีความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

อลิสสา วีรพัฒนกุล (2540) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร” กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษามีจำนวนทั้งสิ้น 400 คน ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรในระดับต่ำมาก มีความรู้เกี่ยวกับการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง มีความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง และมีการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ในระดับสูง การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากวิทยุ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้เกี่ยวกับการจราจร และการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากเจ้าหน้าที่ทางราชการมีความสัมพันธ์เชิงลบกับความรู้เกี่ยวกับการจราจร การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และเพื่อนร่วมงาน หรือเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร การเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรจากโทรทัศน์ และเพื่อนร่วมงานหรือเพื่อนร่วมสถาบันการศึกษามีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจร ความรู้เกี่ยวกับการจราจร มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎ

จรรยา แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจรรยา ความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจรรยา มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจรรยา ความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจรรยาและความรู้เกี่ยวกับการจรรยาสามารถร่วมกันอธิบายการปฏิบัติตามกฎจรรยา

จรัส ฐรภิก (2540) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ทัศนคติของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีท้องที่สถานีตำรวจนครบาลบางรัก” กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาคือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางรัก จำนวน 361 คน ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลบางรักอยู่ในระดับดี ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส และประสบการณ์ที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ส่วนอายุ รายได้ต่อเดือน ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ใช่ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจ นครบาลบางรัก

บรรจง ใหญ่ยงค์ (2541) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขีรถจักรยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร” กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้กระทำผิดกฎจราจร ซึ่งถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจับกุมและออกใบสั่ง แล้วนำไปส่งมาชำระค่าปรับยังสถานีตำรวจในเขตกองบังคับการ ตำรวจนครบาล 2 จำนวน 380 คน การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าไค-สแควร์ โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยพบว่า เพศ อายุ การได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานพาหนะ ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรมีเพียงระดับการศึกษา อาชีพ และชนิดของยานพาหนะเท่านั้นที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจร

ธิดาพร มีกิ่งทอง (2542) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ปัจจัยประชากร รูปแบบการสื่อสารกับความเหน็ดเหนื่อยในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร” โดยใช้กลุ่มตัวอย่างตำรวจจราจร สังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 400 นาย ผลการศึกษารูปได้ดังนี้ ความเหน็ดเหนื่อยของตำรวจจราจรโดยรวมอยู่ในระดับนานๆครั้ง ที่ค่าเฉลี่ย 2.49 โดยความเหน็ดเหนื่อยด้านการลดความสำเร็จส่วนบุคคลเกิดขึ้นมากกว่าด้านอื่นๆ ในระดับบ่อยครั้งที่ค่าเฉลี่ย 2.94 ปัจจัยประชากรที่มีความสัมพันธ์ทางลบ กับความเหน็ดเหนื่อยในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร คือ อายุ และแรงสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัว รูปแบบการสื่อสารที่มีความสัมพันธ์ทางบวก กับความเหน็ดเหนื่อยในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร คือ การสื่อสารกับผู้บังคับบัญชาแบบบนลงล่าง การสื่อสารกับเพื่อนร่วมงานแบบทางเดียวในแนวตั้งแบบอวัจนภาษา

และการสื่อสารกับผู้รับบริการแบบทางการ แบบทางเดียวแบบอวัจนภาษา รูปแบบการสื่อสารที่มีความสัมพันธ์ทางลบ กับความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร คือ การสื่อสารกับผู้บังคับบัญชาแบบทางการ แบบไม่เป็นทางการ แบบทางเดียว แบบอวัจนภาษา และการสื่อสารกับเพื่อนร่วมงานแบบไม่เป็นทางการ แบบสองทาง ในแนวราบ แบบอวัจนภาษา ลำดับความสำคัญของตัวแปรรวมทั้งสิ้น 8 ตัวแปร ที่สามารถร่วมกันทำนายความเหนื่อยหน่าย ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ได้แก่ การสื่อสารกับผู้บังคับบัญชาแบบไม่เป็นทางการ การสื่อสารกับผู้รับบริการแบบเป็นทางการ การสื่อสารกับเพื่อนร่วมงานแบบสองทาง การสื่อสารกับเพื่อนร่วมงาน แบบทางเดียว การสื่อสารกับผู้บังคับบัญชาแบบทางเดียว การสื่อสารกับผู้บังคับบัญชาแบบเป็นทางการ การสื่อสารกับผู้รับบริการแบบอวัจนภาษา และการสื่อสารกับผู้รับบริการแบบทางเดียว ซึ่งร่วมกันทำนายความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

อรนุช งามขาว (2543) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร ” จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 408 ผลของการวิจัยพบว่า การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับ ทักษะเกี่ยวกับกฎจราจร การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจมีความสัมพันธ์กับ การปฏิบัติตามกฎจราจร ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับทักษะเกี่ยวกับกฎจราจร ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร ทักษะเกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจร ตัวแปรที่สามารถอธิบายการปฏิบัติตามกฎจราจรได้ดีที่สุด คือ ทักษะ

พาฝัน สิทธิสงวน ( 2543 ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ ภาพลักษณ์ตำรวจที่นำเสนอทาง หนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย” โดยการวิเคราะห์เนื้อหา หนังสือพิมพ์ 4 ชื่อฉบับ คือ ไทยรัฐ เดลินิวส์ มติชน ไทยโพสต์ รวมจำนวน 360 ฉบับ และการสัมภาษณ์เจาะลึกหนังสือพิมพ์ฉบับละ 3 คน รวมจำนวน 12 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติหาค่าเฉลี่ยร้อยละทดสอบค่าเฉลี่ยแบบ t-test และการวิเคราะห์ความแปรปรวน ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

1. ภาพลักษณ์ของตำรวจที่นำเสนอทางหนังสือพิมพ์ที่ทำการศึกษ ส่วนใหญ่ เป็นการนำเสนอภาพลักษณ์ที่เป็นกลาง เฉพาะข่าวตำรวจที่ปรากฏภาพลักษณ์เป็นบวก และลบ มีพื้นที่เฉลี่ยของการนำเสนอข่าวที่เป็นภาพลักษณ์เชิงลบมากกว่าข่าวที่ปรากฏ ภาพลักษณ์เป็นบวก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P < .001$ )



2. หนังสือพิมพ์ส่วนใหญ่นำเสนอข่าวตำรวจในรูปแบบข่าวมากที่สุด โดยมีลักษณะการนำเสนอที่แตกต่างกันระหว่างหนังสือพิมพ์เฟื่องปริมาณและเฟื่องคุณภาพหนังสือพิมพ์ เฟื่องปริมาณนำเสนอข่าวตำรวจในลักษณะข่าวชุบชิบและข่าววิจารณ์เป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่หนังสือพิมพ์เฟื่องคุณภาพนำเสนอข่าวตำรวจในลักษณะข่าวร่องและเนื้อหา ต่อเนื่องหน้าในข่าวหน้าในและข่าวย่อยมากกว่าลักษณะอื่น
3. ข่าวตำรวจที่นำเสนอโดยหนังสือพิมพ์เชิงคุณภาพจะมีพื้นที่เฉลี่ยของการ นำเสนอข่าวมากกว่า ข่าวตำรวจที่ถูกนำเสนอจากหนังสือพิมพ์เชิงปริมาณ
4. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการคัดเลือกข่าวตำรวจของหนังสือพิมพ์มีอยู่ 7 ประการ คือ นโยบายและหลักการของหนังสือพิมพ์ การแข่งขันทางการตลาด จรรยาบรรณและ ความรับผิดชอบต่อสังคม ความสนใจของประชาชน ผลกระทบต่อประชาชนและสังคม คุณค่าของข่าว สถานการณ์ที่ผิดปกติรุนแรง

### งานวิจัยในต่างประเทศ

สไตแพค ( Stipak , 1979 : 46 – 52 อ้างถึงใน ปิยะ อุทาโย, 2539 : 33 ) ซึ่งได้ทำการศึกษาวิจัยในนครลอสแอนเจลิส เพื่อทดสอบว่าบริการสาธารณะที่ดำเนินการโดยหน่วยงานท้องถิ่น มีส่วนกระทบต่อการประเมินการให้บริการหรือไม่ โดยใช้ข้อมูลด้านภูมิหลังของบุคคล ลักษณะของการให้บริการ ลักษณะของผู้ให้บริการ และลักษณะพื้นที่ เป็นตัวแปรอิสระ ส่วนตัวแปรตามคือการประเมินต่อการให้บริการสาธารณะที่ประกอบด้วย บริการด้านตำรวจ การดูแลสวนสาธารณะ การกำจัดขยะ เป็นต้น ทั้งนี้เกณฑ์ประเมินด้านอัตวิสัย ( subjective evaluation scales ) จะสร้างมาตรวัดขึ้นมาสำรวจความคิดเห็นโดยตรงต่อกิจกรรมการให้บริการสาธารณะส่วนเกณฑ์ประเมินด้านวัตถุวิสัย ( objective service characteristics ) พิจารณาจากจำนวนตัวเลข เช่น อัตราการปราบปรามของตำรวจ อัตราของทรัพย์สินที่ได้รับกลับคืน ค่าใช้จ่ายต่อหัว และอัตราการเกิดอาชญากรรม เป็นต้น

ผลการศึกษาพบว่าการประเมินด้านอัตวิสัยไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมบริการสาธารณะกับการประเมินการให้บริการ เนื่องจากประชาชนยังมีความรู้ความเข้าใจน้อยเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐและกิจกรรมที่ให้บริการ จึงทำให้การประเมินการให้บริการ ไม่สามารถสะท้อนถึงคุณภาพของการให้บริการที่แตกต่างกันได้ ขณะเดียวกันในการประเมินด้านวัตถุวิสัยก็พบว่าตัวเลขข้อมูลไม่มีความสำคัญมากพอที่จะบ่งได้ว่าลักษณะการให้บริการมีส่วนกระทบต่อการประเมินการให้บริการอย่างไรบ้าง



ฟิทซ์เจอร์รัลด์ และ ดูแรนต์ ( Fitzerrald and Durant ,1980 : 585-594 อ้างถึงใน ปิยะ อุทาโย, 2539 : 34) ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในมลรัฐเทนเนสซี ที่มีต่อบริการสาธารณสุขที่ได้รับ 5 ประเภทคือ บริการด้านตำรวจ การระงับอาชญากรรม การสาธารณสุข การศึกษา และการคมนาคม ภายใต้กรอบแนวคิดที่ว่าปัจจัยทางด้านภูมิหลังของประชาชน เช่น เชื้อชาติ รายได้ อายุ และขนาดของเมือง กับปัจจัยทางด้านทัศนคติ เช่น ทัศนคติของประชาชนต่อความรับผิดชอบของหน่วยงานปกครองท้องถิ่น และทัศนคติที่เกิดจากการเปรียบเทียบ ระหว่างค่าใช้จ่ายที่ตนเสียไปกับประโยชน์ที่ได้รับการบริการ โดยทั้งสองปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อบริการสาธารณสุขที่ได้รับ และปัจจัยที่กำหนดความต้องการของประชาชนที่จะเข้ามามีอิทธิพลในระบบการส่งมอบบริการด้วย

สมมติฐานที่ตั้งไว้ กล่าวคือในส่วนของตัวแปรอิสระ ซึ่งประกอบด้วยเชื้อชาติ รายได้ และอายุ เป็นตัวที่ทำให้เกิดทั้งคุณและโทษในสังคมอเมริกัน ทั้งนี้ คนผิวดำ คนจน และคนแก่ เป็นคนที่ถูกมองว่าถูกกีดกันในการได้รับบริการสาธารณสุข เมื่อเทียบกับคนผิวขาว คนรวย และวัยรุ่น จึงมีความพึงพอใจต่อบริการสาธารณสุขน้อย และต้องการมีส่วนร่วมในการให้บริการสาธารณสุขมากยิ่งขึ้น ส่วนขนาดของเมืองนั้น ถ้าหากเมืองใหญ่ขึ้น ความหนาแน่น ความหลากหลายของผู้คนก็จะเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องพึ่งพาการบริการสาธารณสุขมากขึ้น ประการต่อมาประชาชนที่มีความรู้สึกว่าหน่วยงานท้องถิ่นไม่มีความรับผิดชอบต่อพวกเขา ก็จะมี ความพึงพอใจน้อย และต้องการเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการสาธารณสุขด้วยเช่นกัน รวมทั้งประชาชนที่มีความรู้สึกว่าตนเองได้รับบริการไม่คุ้มกับเงินภาษีที่เสียไป จะมีความพึงพอใจต่อบริการสาธารณสุขน้อยจึงต้องการเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการสาธารณสุข

ผลการศึกษาพบว่า ทั้งปัจจัยทางด้านภูมิหลังของประชาชน และปัจจัยทางด้านทัศนคติทั้งสองประการ มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการสาธารณสุข และส่งผลต่อเนื่องถึงความรู้สึกที่อยากเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการสาธารณสุขดังกล่าว โดยปัจจัยที่มีน้ำหนักมากที่สุดในการทำนายความพึงพอใจของประชาชนก็คือ ปัจจัยทางด้านเชื้อชาติ รายได้ และทัศนคติที่เกิดจากการเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่ายที่ตนเสียกับประโยชน์ที่ได้รับการบริการ

บราวน์ และ คูลเตอร์ ( Brown and Coulter, 1983 : 50 - 58 อ้างถึงใน ปิยะ อุทาโย, 2539 : 35) ได้ทำการศึกษาที่เมือง ทัสคาลูส มลรัฐอลาบามา เกี่ยวกับการวัดในเชิงอัตวิสัย และวัดวิสัยต่อการให้บริการงานตำรวจ ( Subjective and objective measures of police service delivery.) ทั้งนี้ การวัดในเชิงอัตวิสัย จะเป็นคำถามเกี่ยวกับ ความรู้สึกพึงพอใจของประชาชนต่อการได้รับความคุ้มครองจากตำรวจ และความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจ ในส่วนนี้จะมี

สองลักษณะ โดยลักษณะแรกเป็นการถามถึงระดับความเห็นของประชาชนว่าเมื่อได้รับแจ้งเหตุแล้ว ตำรวจไปถึงที่เกิดเหตุเร็วเพียงใด และลักษณะการปฏิบัติตัวของตำรวจต่อประชาชนเป็นอย่างไร ลักษณะที่สอง จะเป็นการถามในเชิงเปรียบเทียบว่าระหว่างละแวกบ้านของตนเองกับพื้นที่ใกล้เคียง ในบรรดาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการได้รับความคุ้มครองของตำรวจ การใช้เวลาของตำรวจหลังจากได้รับแจ้งเหตุ และลักษณะการปฏิบัติตัวของตำรวจต่อประชาชนว่ามีลักษณะที่ดีกว่าหรือแย่กว่ากัน นอกจากนี้คำถามยังจะครอบคลุมถึงภูมิหลังของประชาชน ประสบการณ์ของประชาชนที่เข้ามาสัมผัสกับงานตำรวจ ตลอดจนการเคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม รวมถึงความรู้สึกปลอดภัยหรือไม่ ด้วย ส่วนการวัดในเชิงวัดภูววิสัยจะประกอบด้วย สถิติการเกิดคดีอาญาต่อจำนวนประชากร สถิติการจับกุมเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติคดีอุกฉกรรจ์ จำนวนตำรวจสายตรวจ และเวลาที่ตำรวจใช้ในการมาถึงสถานที่เกิดเหตุเมื่อได้รับแจ้งเหตุซึ่งวัดจากค่าเฉลี่ยของการใช้เวลาและร้อยละของการไปไม่ทันเวลา

ผลการศึกษาค้นพบว่า ตัวแปรที่สามารถพยากรณ์ความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ 3 ปัจจัยนี้คือ การใช้เวลาของตำรวจภายหลังการได้รับแจ้งเหตุ การปฏิบัติตัวของตำรวจต่อประชาชน และความรู้สึกเป็นธรรมเมื่อเปรียบเทียบการได้รับการบริการจากตำรวจกับพื้นที่ชุมชนอื่น ทั้งนี้ตัวแปรเบื้องต้นที่มีความสัมพันธ์ต่อ 3 ปัจจัยดังกล่าวคือ ตัวแปรภูมิหลัง อาทิ อายุ เชื้อชาติ รายได้ และการศึกษา ประสบการณ์ในการเข้ามาสัมผัสกับงานตำรวจ โดยเฉพาะการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ในขณะที่ข้อมูลต่างๆที่ได้มาจากการวัดในเชิงวัดภูววิสัย ไม่ได้แสดงถึงความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนแต่อย่างใด

อิน จุง วัง ( As Quoted in Suchitra, 1986: 104 - 129 อ้างถึงใน ปิยะ อุทาโย, 2539 : 336 ) ศึกษากระบวนการให้บริการสาธารณะด้านสุขภาพอนามัยในการพัฒนาชนบทของประเทศเกาหลี โดยพิจารณาว่า การให้บริการสาธารณะดังกล่าวสามารถเข้าถึงประชาชนได้มากน้อยเพียงใด โดยพิจารณาจากตัวแปรย่อย 3 ด้าน คือ ตัวแปรด้านการเข้าถึงสถานที่และเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ รูปแบบการให้บริการ และระดับความพึงพอใจในการได้รับบริการ พบว่า ด้านการเข้าถึงสถานที่ให้บริการ เช่น โรงพยาบาลหรือศูนย์บริการสาธารณสุขต่าง ๆ ยังอยู่ห่างไกลจากที่พักของประชาชนไม่สะดวกต่อการเดินทางด้วยเท้าไปถึง ด้านระดับและรูปแบบการให้บริการ พบว่าประชาชนชนบทเกาหลีชอบที่จะใช้บริการจากร้านขายยามากกว่าจะไปที่โรงพยาบาลหรือศูนย์บริการสาธารณสุข และโดยเฉลี่ยแล้วจะใช้บริการด้านสาธารณสุขคนละประมาณ 3.4 ครั้งต่อปี และในด้านการพึงพอใจของประชาชนต่อบริการที่ได้รับ ภาพรวมส่วนใหญ่ยังไม่ค่อยพอใจต่อการได้รับบริการจากโรงพยาบาลหรือศูนย์บริการ เนื่องจากเดินทางไม่สะดวก ความล่าช้าในการให้บริการ และเจ้าหน้าที่ยังวางอำนาจไม่ค่อยเอาใจใส่ โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับการได้รับบริการจาก

ร้านขายยา และยังพบความสัมพันธ์ระหว่างระดับรูปแบบการให้บริการกับความพอใจของประชาชนอีกด้วย

โบว์แมน และ นอร์แมน จูเนียร์ ( Bouman and Norman JR. 1975 : 113 - 121 อ้างถึงใน สุขสันต์ ส่งประเสริฐ , 2542 : 76 ) ศึกษาความคิดเห็นของนักศึกษามหาวิทยาลัยไวโอมิง พบว่าการให้บริการสาธารณะโดยหน่วยงานของรัฐมีความคล่องตัวน้อยกว่าให้บริการสาธารณะโดยภาคเอกชน ประเด็นสำคัญที่ทำให้เกิดความแตกต่างคือ คุณภาพของผู้ปฏิบัติงานหรือผู้ให้บริการ และลักษณะการปฏิบัติงาน กล่าวคือผู้ให้บริการในภาคเอกชนมีความกระตือรือร้นดีกว่ามีแรงจูงใจสูงกว่า สวัสดิการ ตลอดจนมีความพึงพอใจในงานสูงกว่าด้วย อีกทั้งในด้านลักษณะการปฏิบัติงานสำหรับภาคเอกชนจะมีการให้ข้อมูลข่าวสารที่ดี มีรูปแบบเป็นมาตรฐานในการให้บริการและไม่มีลักษณะของงานแบบประจำวัน ( Routine or Day - to - day )

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

สำหรับการศึกษาเรื่องภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา ในความคิดของชาวยานนาวา ผู้วิจัยได้ประมวลจากเอกสาร ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยจึงวางกรอบแนวคิด เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ในการศึกษา ดังต่อไปนี้

#### 1. ตัวแปรอิสระ ( Independent Variables )

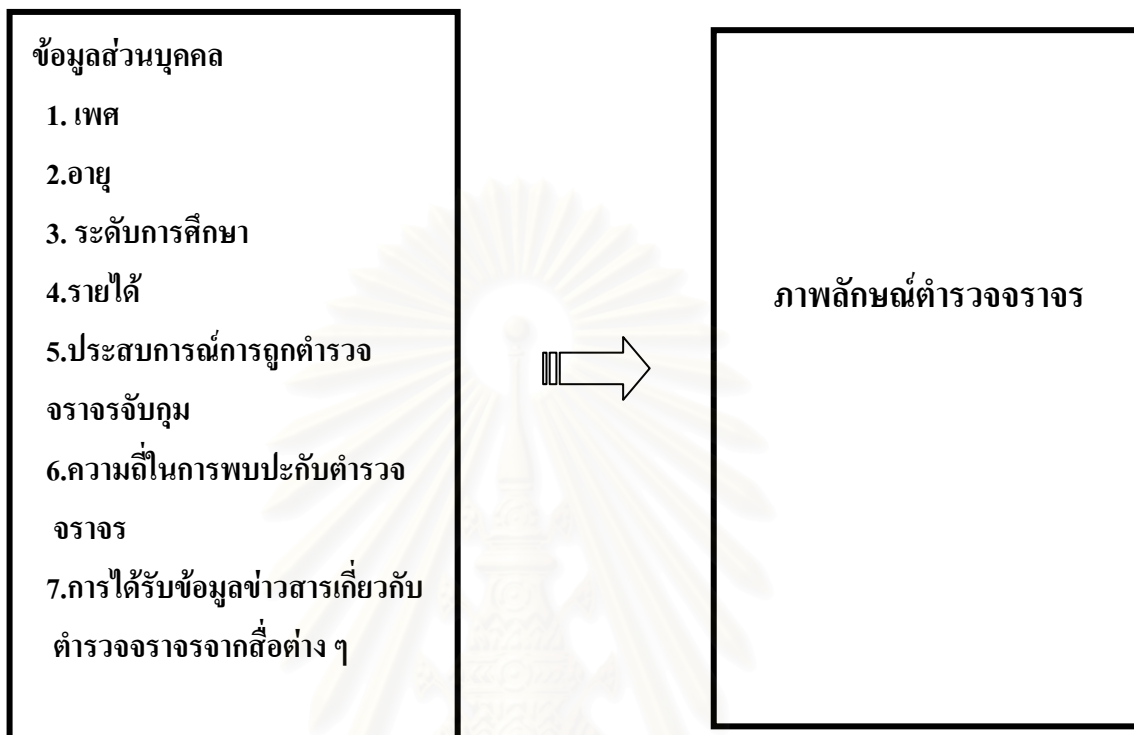
ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์การถูกตำรวจจราจรจับกุม ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร และการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ

#### 2. ตัวแปรตาม ( Dependent Variables )

ในการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ ตัวแปรตาม คือ ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร จากตัวแปรดังกล่าวสามารถเขียนเป็นแผนภูมิแสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย ได้ดังนี้

ตัวแปรอิสระ  
(Independent Variables)

ตัวแปรตาม  
(Dependent Variables)



### สมมติฐาน

จากแนวความคิด ทฤษฎีและผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถนำมาตั้งเป็นสมมติฐานได้ ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 เพศชาย มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง

อธิบายสมมติฐาน ตามแนวคิดเกี่ยวกับการขัดเกลาทางสังคม ได้กล่าวถึง การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่สังคมหรือกลุ่มสั่งสอนโดยตรงหรือทางอ้อม ให้ผู้ที่เป็นสมาชิกของกลุ่ม ได้เรียนรู้และรับเอาความประพฤติกุศลและคุณค่าต่างๆที่กลุ่มได้กำหนด จากการศึกษาเพศชายและเพศหญิงแตกต่างกัน โดยเพศชายจะถูกอบรมให้ความเข้มแข็ง อดทน กล้าหาญ ส่วนเพศหญิงจะได้รับการอบรมขัดเกลาให้ความนุ่มนวล ไม่ชอบความรุนแรงหรือการลงโทษ จึงทำให้มุมมองหรือความรู้สึกต่อสิ่งหนึ่งใดแตกต่างกัน ดังนั้นการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรก็เช่นเดียวกันย่อมจะมีมุมมองที่แตกต่างกัน ซึ่งในสังคมเพศหญิงจะถูกขัดเกลาและรับรู้ในสิ่งที่นุ่มนวล ไม่รุนแรง และกลัวการลงโทษ ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรส่วน

หนึ่งต้องมีการลงโทษ ดังนั้นการมองภาพลักษณ์ของเพศชายน่าจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง

สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีอายุมาก มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

อธิบายสมมติฐาน อายุที่แตกต่างกันย่อมมีความแตกต่างกันในเรื่องของความคิด ค่านิยม และทัศนคติ ซึ่งเป็นผลที่ได้จากการเรียนรู้และสั่งสมประสบการณ์ที่ผ่านมา การเรียนรู้และประสบการณ์ที่ได้รับเป็นผลจากการได้รับการเรียนรู้และอบรมขัดเกลาทั้งทางตรงและทางอ้อม อันเป็นไปตามแนวคิดเกี่ยวกับการขัดเกลาทางสังคม ผู้ที่มีอายุมากจะมีความเป็นผู้ใหญ่มากกว่า มีประสบการณ์ในชีวิตมากกว่า มีการมองโลกด้วยความเข้าใจมากกว่า ดังนั้นผู้ที่มีอายุมากกว่าน่าจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

สมมติฐานที่ 3 ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ

อธิบายสมมติฐาน ตามแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องการเบี่ยงเบน ได้กล่าวถึงความแตกต่างระหว่างบรรทัดฐานของสังคมหนึ่งกับสังคมหนึ่งจะทำให้สมาชิกแต่ละแห่งมองโลกไม่เหมือนกัน ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันก็ถือเป็นสังคมคนละอย่างกัน ดังนั้นการศึกษาที่แตกต่างกันย่อมมีบรรทัดฐานที่แตกต่างกันย่อมทำให้เกิดความแตกต่างในการมองภาพลักษณ์ในสิ่งเดียวกัน อันเป็นไปตามแนวความคิดเกี่ยวกับภาพลักษณ์ การศึกษามีแนวโน้มที่ช่วยพัฒนาบุคคลให้เกิดปัญญา มีความรู้ความสามารถ ผู้ที่มีการศึกษาสูงจึงมองว่าการกระทำใดๆในสังคมล้วนเป็นไปอยู่ในกรอบและขอบเขตที่สังคมกำหนด การที่ปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรก็เช่นเดียวกันผู้ที่มีการศึกษาสูงน่าจะมองว่าเป็นไปตามขอบเขตที่สังคมกำหนดไว้ ซึ่งจะมองแตกต่างกับผู้ที่มีการศึกษาต่ำ ดังนั้นผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงน่าจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ



สมมติฐานที่ 4 ผู้ที่มีรายได้มาก มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย

อธิบายสมมติฐาน ตามแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องการเมืองเบี่ยงเบน ได้กล่าวถึงความแตกต่างระหว่างบรรทัดฐานของสังคมหนึ่งกับสังคมหนึ่ง รายได้เป็นตัวแปรด้านหนึ่งที่ทำให้ประชาชนมีความรู้สึกแตกต่างกันออกไป อันนำมาสู่บรรทัดฐานที่แตกต่างกันออกไป ผู้ที่มีรายได้มากย่อมจะมองหรือคิดในด้านที่สะดวกสบาย ได้รับการต้อนรับดูแลและการปฏิบัติที่ดีจากผู้อื่น ซึ่งจะแตกต่างกับผู้ที่มีรายได้น้อยที่มักจะมองว่าผู้อื่นไม่ค่อยให้ความสำคัญ ไม่ให้การต้อนรับหรือการปฏิบัติที่ไม่ดี ดังนั้นผู้ที่มีรายได้น้อยน่าจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย

สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมบ่อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก

อธิบายสมมติฐาน ตามแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องการลงโทษ ได้กล่าวถึงการลงโทษเพื่อข่มขวัญยับยั้ง โดยเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อข่มขวัญหรือป้องกันไม่ให้คนอื่นกระทำความผิดแบบเดียวกัน เพราะเกรงกลัวต่อการลงโทษ อันจะทำให้ผู้ที่ถูกลงโทษมีความรู้สึกกลัว หรือรู้สึกที่ไม่ดีกับการถูกลงโทษ ซึ่งการลงโทษในลักษณะเช่นนี้จะมียุทธศาสตร์คล้ายกับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ และเป็นธรรมดาที่ผู้ที่ถูกลงโทษย่อมจะไม่ชอบผู้มีหน้าที่ในการลงโทษไปด้วย ก็จะทำให้มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่ดี ดังนั้นผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมบ่อยน่าจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก

สมมติฐานที่ 6 ผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมาก มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อย

อธิบายสมมติฐาน ตามแนวคิดเกี่ยวกับการขัดเกลาทางสังคม ได้กล่าวถึงการได้เรียนรู้หรือทำความเข้าใจในบางสิ่งบางอย่าง ย่อมทำให้ได้รับรู้เข้าใจในสิ่งเหล่านั้นได้ถูกต้องและชัดเจน และตามแนวคิดเกี่ยวกับภาพลักษณ์ ได้กล่าวว่า การรับรู้และความรู้สึกมีส่วนสัมพันธ์หรือผลกระทบต่อองค์ประกอบต่างๆ ต่อการเกิดภาพลักษณ์ต่างๆ การได้พบปะพูดคุยทำความเข้าใจกับตำรวจจราจรถึงการปฏิบัติหน้าที่ก็ย่อมจะทำให้ได้รับรู้ถึงเหตุผลของการปฏิบัติหน้าที่นั้นว่าเพราะอะไร เมื่อมีความเข้าใจแล้วก็จะย่อมจะนำมาซึ่งความรู้สึกที่ดีต่อการปฏิบัติหน้าที่นั้น ดังนั้นผู้ที่มีความถี่ในการพบ



กับตำรวจจราจรมากน่าจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อย

สมมติฐานที่ 7 ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆน้อย มองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆมาก

อธิบายสมมติฐาน ตามแนวคิดเกี่ยวกับภาพลักษณ์ ได้กล่าวว่า ความรู้และความรู้สึกของคนเราที่มีต่อสิ่งต่างๆ เป็นความรู้ที่เราสร้างขึ้นมาเอง เป็นการสะสมเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ในโลกรอบตัว เนื่องจากไม่สามารถรับรู้และทำความเข้าใจกับสิ่งต่างๆ ได้อย่างถ่องแท้ การรับรู้ทำให้บุคคลเกิดความคิด เกิดความรู้สึก ไม่ว่าจะทั้งในแง่ลบหรือแง่บวก ขึ้นอยู่กับว่าได้รับรู้เกี่ยวกับสิ่งนั้นในด้านไหน ในปัจจุบันสื่อถือเป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อสังคมเพราะสื่อสามารถชี้้นำให้เห็นด้วยตามทีสื่อเสนอได้ และการเสนอข่าวเกี่ยวกับตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะเป็นในแง่ลบมากกว่าแง่บวก ดังนั้นผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ น้อยน่าจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ มาก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## นิยามศัพท์

### 1. นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการ

เพศ	หมายถึง	เพศชายและเพศหญิง ตามบัตรประจำตัวประชาชน
อายุมาก	หมายถึง	อายุของกลุ่มตัวอย่าง ตั้งแต่อายุ 41 ปี
อายุน้อย	หมายถึง	อายุของกลุ่มตัวอย่างที่ต่ำกว่า 41 ปี
รายได้มาก	หมายถึง	รายได้ของกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 10,000 บาท ขึ้นไป
รายได้น้อย	หมายถึง	รายได้ของกลุ่มตัวอย่างที่ต่ำกว่า 10,000 บาท
การศึกษาสูง	หมายถึง	จบการศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่าขึ้นไป
การศึกษาค่ำ	หมายถึง	จบการศึกษาค่ำกว่าระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
ประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก	หมายถึง	การถูกจับกุมของกลุ่มตัวอย่างที่สูงกว่า ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บได้
ประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกมน้อย	หมายถึง	การถูกจับกุมของกลุ่มตัวอย่างที่ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บได้
ความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมาก	หมายถึง	การพบปะพูดคุย หรือมีปฏิสัมพันธ์ กับ ตำรวจจราจร ของกลุ่มตัวอย่างที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บได้
ความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อย	หมายถึง	การพบปะพูดคุย หรือมีปฏิสัมพันธ์กับ ตำรวจจราจร ของกลุ่มตัวอย่างที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บได้
การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆมาก	หมายถึง	การได้รับข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจของกลุ่มตัวอย่างที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บได้
การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆน้อย	หมายถึง	การได้รับข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจของกลุ่มตัวอย่างที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่เก็บได้
ภาพลักษณ์	หมายถึง	ภาพที่เกิดขึ้นเนื่องจากบุคคลนั้นๆ ได้สร้างขึ้นมา เพื่อให้ บุคคลภายนอกมองบุคคลนั้น หรือเป็นภาพที่เกิดจากบุคคลภายนอกมองและเกิดความทรงจำ
การมองภาพลักษณ์ดีกว่า	หมายถึง	การมองภาพลักษณ์ ในด้านที่มีความรู้สึกที่พอใจ ชอบใจ เห็นด้วย

## 2.นิยามศัพท์ทั่วไป

การปฏิบัติหน้าที่ หมายถึง การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรเกี่ยวกับการจราจรที่กฎหมายจราจรให้อำนาจหน้าที่ไว้

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินทาง หรือคนที่จูง จี๋ หรือไถ่ดื้อนสัตว์ ตำรวจจราจร หมายถึง ผู้มีหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา

ผู้ใช้รถใช้ถนน หมายถึง ประชาชนทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการจราจร โดยมีการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา

กฎหมายจราจร หมายถึง ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจที่ให้ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 รวมทั้งกฎกระทรวงและประกาศเจ้าพนักงานจราจร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### บทที่ 3

#### ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา ในความคิดเห็นของชาวยานนาวา ” เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ( Survey Research ) มีวิธีการศึกษาดังต่อไปนี้

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ศึกษาเป็นประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
2. กลุ่มตัวอย่างคือประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 240 คน โดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling ) จำแนกออกเป็น 4 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ทั่วไป
2. กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไป
3. กลุ่มผู้ใช้รถเป็นอาชีพรับจ้าง
4. กลุ่มผู้ที่เดินถนนทั่วไป

ศึกษาด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก In – depth Interview จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 10 คน

#### วิธีการศึกษา

1. การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร ( Documentary Study ) โดยการศึกษาจากหนังสือวารสาร เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้งศึกษาจากงานวิจัยและวิทยานิพนธ์ต่างๆ

2. การศึกษาภาคสนาม ( Field Study ) โดยใช้แบบสอบถาม ( Questionnaire ) ที่จัดทำขึ้นเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์

3. การวิจัยทางมานุษยวิทยา ( Antropological field work ) โดยสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ( In – depth Interview ) จากกลุ่มตัวอย่าง

## เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เป็นแบบสอบถามและแนวการสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูล ดังนี้

1. แบบสอบถาม ทั้งที่เป็นแบบสอบถามชนิดปลายเปิด ( Open - ended Questionnaire ) และปลายปิด ( Close - ended Questionnaire ) ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วย 3 ส่วนคือ

1.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้

1.2 ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา มีทั้งหมดจำนวน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านประสบการณ์การถูกจับกุม 19 ข้อ ด้านความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร 20 ข้อ ด้านการได้รับข้อมูลข่าวสาร 12 ข้อ รวม 51 ข้อ โดยลักษณะของแบบสอบถามนั้นเป็นแบบประเมินค่า ( Rating Scales ) 2 ระดับ คือ น้อย และ มาก ทั้งนี้มีเกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า ( Rating Scales ) ดังนี้

1.2.1 ในส่วนประสบการณ์การถูกจับกุม การแปลความหมายของคะแนนแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ ระดับประสบการณ์การถูกจับกุน้อย กับ ระดับประสบการณ์การถูกจับกุมมาก โดยใช้เกณฑ์ในการคำนวณจากสูตรดังนี้

$$\begin{aligned} & \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำ}}{\text{จำนวนระดับ}} \\ = & \frac{19 - 0}{2} \\ = & 9.5 \end{aligned}$$

ถ้าค่าที่ได้ น้อยกว่าหรือเท่ากับค่าที่คำนวณคือ 9.5 หมายถึง มีประสบการณ์การถูกจับกุน้อย

ถ้าค่าที่ได้ มากกว่าค่าที่คำนวณคือ 9.5 หมายถึง มีประสบการณ์การถูกจับกุมมาก

1.2.2 ในส่วนความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร การแปลความหมายของคะแนนแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อย กับ ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมาก โดยใช้เกณฑ์ในการคำนวณจากสูตรดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำ}}{\text{จำนวนระดับ}}$$

$$= \frac{20 - 0}{2}$$

$$= 10.0$$

ถ้าค่าที่ได้ น้อยกว่าหรือเท่ากับค่าที่คำนวณคือ 10.0 หมายถึง มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจรน้อย

ถ้าค่าที่ได้ มากกว่าค่าที่คำนวณคือ 10.0 หมายถึง มีความถี่ในการพบปะกับ ตำรวจจรมาก

1.2.3 ในส่วนการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจร การแปลความหมายของคะแนนแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจรมาก กับ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจรมาก โดยใช้เกณฑ์ในการคำนวณจากสูตรดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำ}}{\text{จำนวนระดับ}}$$

$$= \frac{12 - 0}{2}$$

$$= 6.0$$

ถ้าค่าที่ได้ น้อยกว่าหรือเท่ากับค่าที่คำนวณคือ 6.0 หมายถึง การรับรู้ข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจรมาก

ถ้าค่าที่ได้ มากกว่าค่าที่คำนวณคือ 6.0 หมายถึง การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ ตำรวจจรมาก

1.3 ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจร มีทั้งหมด 2 ด้าน จำนวน 20 ข้อ โดยลักษณะของแบบสอบถามนั้นเป็นแบบ Likert Scale 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย เฉยๆ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งได้นำไปจัดกลุ่มประเมิน



ค่า ( Rating Scales ) 3 ระดับ ทั้งนี้มีเกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า ( Rating Scales ) ดังนี้

มาก	เท่ากับ	3	คะแนน
ปานกลาง	เท่ากับ	2	คะแนน
น้อย	เท่ากับ	1	คะแนน

การแปลความหมายของคะแนนแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับทัศนคติเห็นด้วยน้อย ทัศนคติเห็นด้วยปานกลาง ทัศนคติเห็นด้วยมาก โดยใช้เกณฑ์ในการคำนวณจากสูตรดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}}$$

$$= \frac{5 - 1}{3}$$

$$= 1.33$$

ดังนั้นจึงมีค่าเฉลี่ย ( Mean ) ที่คำนวณได้ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.67 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 3.68 – 5.00 หมายถึง ระดับมาก

อนึ่ง แบบสอบถามที่เป็นคำถามลักษณะเชิงบวก ดูจากแบบสอบถามส่วนที่ 3 ได้แก่ ข้อ 1-10 กำหนดหมายเลขแทนดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	แทนด้วย	5
เห็นด้วย	แทนด้วย	4
เฉยๆ	แทนด้วย	3
ไม่เห็นด้วย	แทนด้วย	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	แทนด้วย	1

ส่วนแบบสอบถามที่เป็นคำถามที่เป็นคำถามลักษณะเชิงลบ ดูจากแบบสอบถามส่วนที่ 3 ได้แก่ ข้อ 11-20 กำหนดหมายเลขแทนดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	แทนด้วย	1
เห็นด้วย	แทนด้วย	2
เฉยๆ	แทนด้วย	3

ไม่เห็นด้วย	แทนด้วย	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	แทนด้วย	5

2.แนวการสัมภาษณ์ ผู้ศึกษาใช้แนวการสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นโดยได้ไปสัมภาษณ์ประชาชนในพื้นที่เขต สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 10 คน โดยใช้คำถามแบบปลายเปิดเนื้อหาส่วนใหญ่จะมีความคล้ายคลึงกับแบบสอบถาม แต่จะมีความละเอียดมากกว่า เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนมากขึ้น

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูล โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้ทดสอบความน่าเชื่อถือ และปรับปรุงเรียบร้อยแล้วไปเก็บข้อมูล โดยผู้วิจัยได้แจกสอบถามด้วยตัวของผู้วิจัยเอง ซึ่งส่วนใหญ่ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลด้วยวิธีการส่งให้กับผู้ตอบเอง ( Self-Administered Questionair ) โดยการนำแบบสอบถามไปขอความร่วมมือกับประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling ) ซึ่งก่อนตอบแบบสอบถามผู้วิจัยได้อธิบายชี้แจงและทำความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการตอบคำถาม และการรักษาความลับทางข้อมูล ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลนี้ใช้เวลาทั้งสิ้น 4 สัปดาห์ ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มีจำนวน 240 ชุด ผู้วิจัยได้คัดเลือกข้อมูลชุดที่สมบูรณ์และเป็นไปตามวัตถุประสงค์การวิจัยได้ 200 ชุด อีก 40 ชุด เป็นข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ ผู้วิจัยจึงตัดออกไป หลังจากนั้นนำข้อมูลจำนวน 200 ชุด ไปวิเคราะห์ต่อไป

2.การสัมภาษณ์เจาะลึก ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่ในเขตรับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา โดยกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเป็นคนละกลุ่มกับกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม และผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลด้วยตัวเอง ซึ่งก่อนให้สัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้อธิบายชี้แจงและทำความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย และการรักษาความลับทางข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ตามหัวข้อของคำถามที่ได้เตรียมไว้แล้ว ซึ่งในแต่ละคนได้ใช้เวลาในการสัมภาษณ์ 50 – 60 นาที ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ได้นำไปวิเคราะห์ต่อไป

## การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากเก็บแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ได้นำมาประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ( Statistical Package for the Social Science ) สถิติเชิงพรรณนาข้อมูลทั่วไป ได้แก่ ค่าความถี่ ( Frequencies ) ค่าร้อยละ ( Percentage ) ค่ามัชฌิมเลขคณิต ( Means ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ( Standard deviation ) และในการทดสอบสมมติฐาน ใช้สถิติค่า ค่าไคสแควร์ ( Chi - Square ) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้โดยการสัมภาษณ์เจาะลึกนั้น ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงพรรณนาและวิเคราะห์เนื้อหา ( Content Analysis )



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

ในบทนี้ จะเป็นการนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการศึกษา พร้อมทั้งผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้การนำเสนอจะอยู่ในรูปแบบตารางประกอบการพรรณนาและอภิปรายโดยแบ่งการนำเสนอผลการวิจัยดังนี้

- 1.ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแจงอัตราร้อยละ
- 2.ลักษณะและระดับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร
- 3.ผลการทดสอบสมมติฐาน

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

#### ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างประชากรที่อาศัยอยู่และผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 240 คน โดยแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมานั้นมีทั้งผู้ตอบแบบสอบถามไม่ครบและใช้ไม่ได้ ซึ่งแบบสอบถามที่สมบูรณ์ที่ได้รับกลับคืนมานั้นมีทั้งหมดเพียง 200 ชุด ซึ่งมีลักษณะทั่วไปดังต่อไปนี้

#### ตารางที่ 4.1 เพศของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
หญิง	77	32.08
ชาย	123	51.25
แบบสอบถามไม่สมบูรณ์	40	16.67
รวม	240	100.0

จากข้อมูลในตารางที่ 4.1 ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายมีจำนวนทั้งสิ้น 123 คน ร้อยละ 51.25 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีจำนวน 77 คน ร้อยละ 32.08 กลุ่มที่แบบสอบถามไม่สมบูรณ์มีจำนวน 40 คน ร้อยละ 16.67

ตารางที่ 4.2 อายุของกลุ่มตัวอย่าง

อายุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุต่ำกว่า 25 ปี	37	15.41
อายุ 26 - 30 ปี	45	18.75
อายุ 31 - 40 ปี	73	30.41
อายุ 41 - 50 ปี	40	16.67
อายุสูงกว่า 50 ปี	5	2.0
แบบสอบถามไม่ สมบูรณ์	40	16.67
รวม	240	100.0

จากข้อมูลในตารางที่ 4.2 ปรากฏว่าอายุของกลุ่มตัวอย่าง มีอายุอยู่ในช่วง 31 - 40 ปี มีจำนวน 73 คน ร้อยละ 30.41 กลุ่มอายุ 26 - 30 ปี มีจำนวน 45 คน ร้อยละ 18.75 กลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี มีจำนวน 37 คน ร้อยละ 15.41 กลุ่มอายุ 41 - 50 ปี มีจำนวน 40 คน ร้อยละ 16.67 กลุ่มอายุสูงกว่า 50 ปี มีจำนวน 5 คน ร้อยละ 2.0 กลุ่มที่แบบสอบถามไม่สมบูรณ์มีจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 16.67

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ผู้ที่มีอายุน้อย คือ ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 41 ปี ส่วนผู้ที่มีอายุมาก คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่อายุ 41 ปี

ตารางที่ 4.3 ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษา	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
ปริญญาเอก	1	0.41
ปริญญาโท	4	1.66
ปริญญาตรี	40	16.67
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ	23	9.58
มัธยมศึกษา	73	30.41
ประถมศึกษา	51	21.25
ต่ำกว่าประถมศึกษา	8	3.33
แบบสอบถามไม่สมบูรณ์	40	16.67
รวม	240	100.0

จากข้อมูลในตารางที่ 4.3 ปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา มีจำนวน 73 คน ร้อยละ 30.41 ระดับประถมศึกษา มีจำนวน 51 คน ร้อยละ 21.25 ในระดับปริญญาตรี มีจำนวน 40 คน ร้อยละ 16.67 ในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ มีจำนวน 23 คน ร้อยละ 9.58 ในระดับต่ำกว่าประถมศึกษา มีจำนวน 8 คน ร้อยละ 3.33 ในระดับปริญญาโท มีจำนวน 4 คน ร้อยละ 1.66 ส่วนในระดับปริญญาเอก มีจำนวน 1 คน ร้อยละ 0.41 กลุ่มที่แบบสอบถามไม่สมบูรณ์มีจำนวน 40 คน ร้อยละ 16.67

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ผู้ที่มีการศึกษาน้อย คือ ผู้ที่จบการศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี หรือเทียบเท่า ส่วนผู้ที่มีการศึกษาสูง คือ ผู้ที่จบการศึกษาตั้งแต่ ระดับปริญญาตรี หรือเทียบเท่า ขึ้นไป



ตารางที่ 4.4 ระดับรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับรายได้	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท/เดือน	46	19.16
5,001 – 10,000 บาท/เดือน	121	50.41
10,001 – 20,000 บาท/เดือน	27	11.25
20,001 – 30,000 บาท/เดือน	1	0.41
สูงกว่า 30,000 บาท/เดือน	5	2.08
แบบสอบถามไม่สมบูรณ์	40	16.67
รวม	240	100.0

จากข้อมูลในตารางที่ 4.4 ปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้อยู่ในกลุ่มรายได้ 5,001 – 10,000 บาท/เดือน มีจำนวน 121 คน ร้อยละ 50.41 กลุ่มรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท/เดือน มีจำนวน 46 คน ร้อยละ 19.16 กลุ่มรายได้ 10,001 – 20,000 บาท/เดือน มีจำนวน 27 ร้อยละ 11.25 กลุ่มรายได้ สูงกว่า 30,000 บาท/เดือน มีจำนวน 5 คน ร้อยละ 2.08 กลุ่มรายได้ 20,001 – 30,000 บาท/เดือน มีจำนวน 1 คน ร้อยละ 0.41 กลุ่มที่แบบสอบถามไม่สมบูรณ์มีจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 16.67

สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ผู้ที่มียาได้น้อย คือ ผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท ส่วนผู้ที่มีรายได้มาก คือ ผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 10,000 บาท ขึ้นไป

#### ตารางที่ 4.5 อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

อาชีพ	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
รับจ้างทั่วไป	102	42.5
พนักงานบริษัทเอกชน	62	25.83
แม่บ้าน	9	3.75
ข้าราชการ	5	2.08
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4	1.67
นักธุรกิจ	4	1.67
ว่างงาน	3	1.25
อื่นๆ	11	4.58
แบบสอบถามไม่สมบูรณ์	40	16.67
รวม	240	100.0

จากข้อมูลในตารางที่ 4.5 ปรากฏว่า อาชีพรับจ้าง มีจำนวน 102 คน ร้อยละ 42.5 พนักงานบริษัทเอกชน มีจำนวน 62 คน ร้อยละ 25.83 อาชีพข้าราชการ มีจำนวน 5 คน ร้อยละ 2.08 พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีจำนวน 4 คน ร้อยละ 1.67 นักธุรกิจ มีจำนวน 4 คน ร้อยละ 1.67 นอกจากนั้นแล้วยังมี แม่บ้าน มีจำนวน 9 คน ร้อยละ 3.75 ว่างงาน มีจำนวน 3 คน ร้อยละ 1.5 ส่วนอาชีพอื่นๆอีก มีจำนวน 11 คน ร้อยละ 4.58 กลุ่มที่แบบสอบถามไม่สมบูรณ์มีจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 16.67

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.6 ประเภทการจราจรของกลุ่มตัวอย่าง

ประเภทการจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช้รถจักรยานยนต์	92	38.33
ใช้ถนนทั่วไป	41	17.08
ใช้รถรับจ้าง	34	14.16
ใช้รถยนต์ทั่วไป	33	13.75
แบบสอบถามไม่สมบูรณ์	40	16.67
รวม	240	100.0

จากข้อมูลในตารางที่ 4.6 ปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างเกี่ยวข้องกับการจราจรประเภทใช้รถจักรยานยนต์ มีจำนวน 92 คน ร้อยละ 38.33 ใช้ถนนทั่วไป มีจำนวน 41 คน ร้อยละ 17.08 ส่วนผู้ใช้รถรับจ้าง มีจำนวน 34 คน ร้อยละ 14.16 ใช้รถยนต์ทั่วไป มีจำนวน 33 คน ร้อยละ 13.75 กลุ่มที่แบบสอบถามไม่สมบูรณ์มีจำนวน 40 คน ร้อยละ 16.67

ลักษณะและระดับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร  
ตารางที่ 4.7 ลักษณะความคิดเห็นต่อประสบการณ์การถูกจับกุม

ร้อยละ(จำนวนคน)

ประสบการณ์การจับกุม	ใช่	ไม่ใช่
เคยถูกตำรวจจราจรจับกุม	68.5(137)	31.5(63)
ถูกตำรวจจราจรจับกุมเกิน 1 ครั้ง / เดือน	32.5(65)	67.5(135)
ทำผิดกฎจราจรในเขตสน.ยานนาวาเนื่องจากท่านรีบเดินทาง	54.5(109)	45.5(91)
ทำผิดกฎจราจรเนื่องจากทำผิดเป็นนิสัย	7.5(15)	92.5(185)
ทำผิดกฎจราจรเนื่องจากไม่เห็นสัญญาณจราจร	51.0(109)	49.0(98)
ทำผิดกฎจราจรเมื่อไม่เห็นตำรวจจราจร	41.0(82)	59.0(118)
เมื่อทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุม จะถูกลงโทษโดยชำระค่าปรับ	75.0(150)	25.0(50)
เมื่อ ทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุม จะถูกลงโทษโดยศาลพิพากษาจำคุก	10.0(109)	90.0(180)
เมื่อทำผิดกฎจราจร จะถูกตำรวจจราจรจับกุมทุกครั้ง	49.5(99)	50.5(101)
ถูกจับกุมบ่อยครั้งขึ้น เนื่องจากตำรวจจราจรในสน.ยานนาวามีการ	54.0(108)	46.0(92)
กวาดขันวินัยจราจรมากขึ้น		
เมื่อถูกตำรวจจราจรจับกุม ทุกครั้งตำรวจจะบอกให้ ทราบถึงสาเหตุ	76.0(152)	24.0(48)
ที่ถูกจับกุม		
เมื่อตำรวจจราจรพบ การกระทำผิดกฎจราจรมักจะตักเตือนมากกว่าจับกุม	31.0(62)	69.0(138)
เคยถูกตำรวจจราจรที่คุมอยู่ในที่ลับสายตาจับกุม	61.0(112)	39.0(78)
มักหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีตำรวจจราจรตั้งด่านกวาดขันวินัยจราจร	42.5(85)	57.5(115)
ค่าปรับในความผิดเกี่ยวกับกฎจราจรที่ได้รับยังไม่เหมาะสม	45.5(91)	54.5(109)
ถูกตำรวจจราจรจับกุมโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร	51.0(102)	49.0(98)
เมื่อถูกตำรวจจราจรจับกุม จะรู้สึกอับอาย	37.5(75)	62.5(125)
เมื่อถูกตำรวจจราจรจับกุมทำให้ ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก	74.0(148)	26.0(52)
มากขึ้น		
บุคคลที่มีความใกล้ชิดกับท่านเคยถูกตำรวจจราจรจับกุม	70.5(141)	29.5(59)

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างประชากรที่อาศัยอยู่และผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 240 คน โดยแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมานั้นมีทั้งผู้ตอบแบบสอบถามไม่ครบและใช้ไม่ได้ ซึ่งแบบสอบถามที่สมบูรณ์ที่ได้รับกลับคืนมานั้นมีทั้งหมดเพียง 200 ชุด จึงได้คิดค่าร้อยละจากจำนวน 200 ชุด

จากตารางที่ 4.7 ผลจากการศึกษาพบว่า

กลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์เคยถูกตำรวจจราจรจับกุมปรากฏว่าเคยถูกจับกุม ร้อยละ 68.5  
ไม่เคยถูกจับกุมร้อยละ 31.5

กลุ่มตัวอย่างเคยถูกตำรวจจับกุมเกิน 1 ครั้ง/เดือนร้อยละ 32.5 ไม่เคยถูกจับกุมเกิน 1 ครั้ง/  
เดือน ร้อยละ 67.5

กลุ่มตัวอย่างทำผิดกฎจราจรในเขต สน.ยานนาวาเนื่องจากรีบเดินทางร้อยละ 54.5 ไม่ได้ทำ  
ผิดกฎจราจร เนื่องจากรีบเดินทางร้อยละ 45.5

กลุ่มตัวอย่างทำผิดกฎจราจรเนื่องจากทำผิดเป็นนิสัย ร้อยละ 7.5 ไม่ได้ทำผิดกฎจราจร  
เนื่องจากทำผิดเป็นนิสัยร้อยละ 92.5

กลุ่มตัวอย่างทำผิดกฎจราจรเนื่องจากไม่เห็นสัญญาณจราจรร้อยละ 51.0 ไม่ได้ทำผิดกฎ  
จราจรเนื่องจากไม่เห็นสัญญาณจราจรร้อยละ 49.0

กลุ่มตัวอย่างทำผิดกฎจราจรเมื่อไม่เห็นตำรวจจราจรร้อยละ 41.0 ไม่ได้ทำผิดกฎจราจรเมื่อ  
ไม่เห็นตำรวจจราจรร้อยละ 59.0

กลุ่มตัวอย่างเมื่อทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมและถูกลงโทษโดยชำระค่าปรับร้อยละ 75.0  
ทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมแต่ไม่ถูกลงโทษโดยชำระค่าปรับร้อยละ 25.0

กลุ่มตัวอย่างเมื่อทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมและถูกลงโทษโดยศาลพิพากษาจำคุกร้อยละ  
10.0 ทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมแต่ไม่ถูกลงโทษโดยศาลพิพากษาจำคุกร้อยละ 90.0

กลุ่มตัวอย่างเมื่อทำผิดกฎจราจร จะถูกจับกุมทุกครั้ง ร้อยละ 49.5 เมื่อทำผิดกฎจราจร ไม่ถูก  
จับกุมทุกครั้ง ร้อยละ 50.5

กลุ่มตัวอย่างถูกจับกุมบ่อยครั้งขึ้น เนื่องจากตำรวจจราจรมีการกวาดขันวินัยจราจรมากขึ้น ร้อยละ 54.0 ถูกจับกุมไม่บ่อยครั้งขึ้น เนื่องจากตำรวจจราจรมีการกวาดขันวินัยจราจรมากขึ้น ร้อยละ 46.0

กลุ่มตัวอย่างเมื่อถูกจับกุม ทุกครั้งตำรวจจราจรจะบอกให้ทราบถึงสาเหตุที่ถูกจับกุม ร้อยละ 76.0 เมื่อถูกจับกุม ไม่ทุกครั้งตำรวจจราจรจะบอกให้ทราบถึงสาเหตุที่ถูกจับกุม ร้อยละ 24.0

กลุ่มตัวอย่างเมื่อถูกตำรวจจราจรพบว่ากระทำผิดกฎจราจรมักจะตักเตือนมากกว่าจับกุม ร้อยละ 31.0 เมื่อถูกตำรวจจราจรพบว่ากระทำผิดกฎจราจรมักจะไม่ตักเตือนมากกว่าจับกุม ร้อยละ 69.0

กลุ่มตัวอย่างเคยถูกตำรวจจราจรที่ชุมนุมอยู่ในที่ลับสายตาจับกุม ร้อยละ 61.0 ไม่เคยถูกตำรวจจราจรที่ชุมนุมอยู่ในที่ลับสายตาจับกุม ร้อยละ 39.0

กลุ่มตัวอย่างมักหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีตำรวจจราจรตั้งด่านกวาดขันวินัยจราจร ร้อยละ 42.5 มักไม่หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีตำรวจจราจรตั้งด่านกวาดขันวินัยจราจร ร้อยละ 54.5

กลุ่มตัวอย่างคิดว่าค่าปรับในความผิดเกี่ยวกับกฎจราจรที่ได้รับยังไม่เหมาะสม ร้อยละ 45.5 คิดว่าค่าปรับในความผิดเกี่ยวกับกฎจราจรที่ได้รับเหมาะสม ร้อยละ 54.5

กลุ่มตัวอย่างถูกตำรวจจราจรจับกุม โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ร้อยละ 51.0 ไม่ถูกตำรวจจราจรจับกุมโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ร้อยละ 49.0

กลุ่มตัวอย่างเมื่อถูกตำรวจจราจรจับกุมจะรู้สึกอับอาย ร้อยละ 37.5 เมื่อถูกตำรวจจราจรจับกุมจะไม่รู้สึกอับอาย ร้อยละ 62.5

กลุ่มตัวอย่างเมื่อถูกตำรวจจราจรจับกุมทำให้ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากขึ้น ร้อยละ 74.0 เมื่อถูกตำรวจจราจรจับกุมทำให้ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มากขึ้น ร้อยละ 26.0

กลุ่มตัวอย่างมีบุคคลใกล้ชิดเคยถูกตำรวจจราจรจับกุม ร้อยละ 70.5 ไม่มีบุคคลใกล้ชิดเคยถูกตำรวจจราจรจับกุม ร้อยละ 30.0



ตารางที่ 4.8 ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

ร้อยละ(จำนวนคน)

ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร	ใช่	ไม่ใช่
ตำรวจจราจรเป็นผู้ให้ความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจรเป็นคนแรก	37.5(75)	62.5(125)
ได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จากตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา มากที่สุด	34.5(69)	65.5(131)
หากไม่เข้าใจกฎจราจรจะไปสอบถามตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นคนแรก	36.5(73)	63.5(127)
การได้พบปะพูดคุยกับตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา ทำให้มีความรู้ลึกซึ้งปลอดภัยและสะดวกในการใช้รถใช้ถนน	67.0(134)	33.0(66)
หากเกิดปัญหาจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา ได้แสดงความคิดเห็นกับตำรวจจราจรเพื่อช่วยแก้ปัญหาจราจร	65.0(130)	35.0(70)
ในช่วงโม่งเร่งด่วนได้รับความสะดวกในการใช้รถใช้ถนนจากตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา	61.5(123)	38.5(77)
ปริมาณตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา ที่ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน มีปริมาณเพียงพอในการอำนวยความสะดวกต่อการใช้รถใช้ถนนของท่าน	51.0(102)	49.0(98)
เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขต สน.ยานนาวา จะพบตำรวจจราจรอยู่แก้ไขปัญหานั้น	74.5(149)	25.5(51)
เมื่อเกิดการจราจรติดขัดในเขต สน.ยานนาวา จะพบเห็นตำรวจจราจรเข้ามาแก้ไขปัญหาระงับที่	56.0(112)	44.0(88)
ได้รับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรในเขตท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นประจำ	36.5(73)	63.5(127)
ได้พบปะกับตำรวจจราจรเป็นการส่วนตัวอยู่เสมอ	24.5(49)	75.5(151)
มีความใกล้ชิดกับคนที่รู้จักและคุ้นเคยกับตำรวจจราจร	38.0(76)	62.0(124)
ในบริเวณ โรงเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่ สน.ยานนาวา พบตำรวจจราจร อยู่ปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำ	83.5(167)	16.5(33)
เมื่อเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ได้แสดงความคิดเห็นกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา	49.5(55)	50.5(101)
เมื่อพบผู้อื่นกระทำผิดกฎจราจรในเขตพื้นที่สน.ยานนาวา จะแจ้งให้ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทราบ	60.0(120)	40.0(80)
เมื่อพบป้ายหรือสัญญาณจราจรชำรุดเสียหายในเขตพื้นที่สน.ยานนาวา จะแจ้งให้ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทราบ	66.0(132)	34.0(68)
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการจราจรให้แก่ประชาชนอย่างสม่ำเสมอ	41.5(83)	58.5(117)

ตารางที่ 4.8(ต่อ) ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร	ร้อยละ(จำนวนคน)	
	ใช่	ไม่ใช่
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์เป็นประจำ	57.0(114)	43.0(86)
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดความเร็วเป็นประจำ	43.0(86)	57.0(114)
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจป้องกันรถแข่งเป็นประจำ	65.0(130)	35.0(70)

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างประชากรที่อาศัยอยู่และผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 240 คน โดยแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมานั้นมีทั้งผู้ตอบแบบสอบถามไม่ครบและใช้ไม่ได้ ซึ่งแบบสอบถามที่สมบูรณ์ที่ได้รับกลับคืนมานั้นมีทั้งหมดเพียง 200 ชุด จึงได้คิดค่าร้อยละจากจำนวน 200 ชุด

จากตารางที่ 4.8 ผลจากการศึกษากลุ่มตัวอย่างพบว่า

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจจราจรเป็นผู้ให้ความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจรเป็นคนแรกร้อยละ 37.5 ไม่เห็นว่าตำรวจจราจรเป็นผู้ให้ความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจรเป็นคนแรกร้อยละ 62.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จากตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มากที่สุดร้อยละ 34.5 ไม่เห็นว่าได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จากตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มากที่สุดร้อยละ 65.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าหากไม่เข้าใจกฎจราจรท่านจะไปสอบถามตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นคนแรกร้อยละ 36.5 ไม่เห็นว่าหากไม่เข้าใจกฎจราจรท่านจะไปสอบถามตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นคนแรกร้อยละ 63.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการได้พบปะพูดคุยกับตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา ทำให้มีความรู้สึกลดท้อและสะดวกในการใช้รถใช้ถนนร้อยละ 67.0 ไม่เห็นว่าการได้พบปะพูดคุยกับตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา ทำให้มีความรู้สึกลดท้อและสะดวกในการใช้รถใช้ถนนร้อยละ 33.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าหากเกิดปัญหาจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา จะได้แสดงความคิดเห็นกับตำรวจจราจรเพื่อช่วยแก้ปัญหาจราจรร้อยละ 65.0 ไม่เห็นว่าหากเกิดปัญหาจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา จะได้แสดงความคิดเห็นกับตำรวจจราจรเพื่อช่วยแก้ปัญหาจราจรร้อยละ 35.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าในชั่วโมงเร่งด่วนได้รับความสะดวกในการใช้รถใช้ถนนจากตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา ร้อยละ 61.5 ไม่เห็นว่าในชั่วโมงเร่งด่วนได้รับความสะดวกในการใช้รถใช้ถนนจากตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา ร้อยละ 38.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าปริมาณตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา ที่ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนมีปริมาณเพียงพอในการอำนวยความสะดวกต่อการใช้รถใช้ถนนร้อยละ 51.0 ไม่เห็นว่าปริมาณตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา ที่ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนมีปริมาณเพียงพอในการอำนวยความสะดวกต่อการใช้รถใช้ถนนร้อยละ 49.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขต สน.ยานนาวา จะพบตำรวจจราจรอยู่แก้ไขปัญหาบริเวณนั้นร้อยละ 74.5 ไม่เห็นว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขต สน.ยานนาวา จะพบตำรวจจราจรอยู่แก้ไขปัญหาบริเวณนั้นร้อยละ 25.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า เมื่อเกิดการจราจรติดขัดในเขต สน.ยานนาวา จะพบเห็นตำรวจจราจรเข้ามาแก้ไขปัญหาจราจรทันทีร้อยละ 56.0 ไม่เห็นว่าเมื่อเกิดการจราจรติดขัดในเขต สน.ยานนาวา จะพบเห็นตำรวจจราจรเข้ามาแก้ไขปัญหาจราจรทันทีร้อยละ 44.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าได้รับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรในเขตท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นประจำร้อยละ 36.5 ไม่เห็นว่าได้รับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรในเขตท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นประจำร้อยละ 63.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าได้พบปะกับตำรวจจราจรเป็นการส่วนตัวอยู่เสมอร้อยละ 24.5 ไม่เห็นว่าได้พบปะกับตำรวจจราจรเป็นการส่วนตัวอยู่เสมอร้อยละ 75.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีความใกล้ชิดกับคนที่รู้จักและคุ้นเคยกับตำรวจจราจรร้อยละ 38.0 ไม่เห็นว่ามีความใกล้ชิดกับคนที่รู้จักและคุ้นเคยกับตำรวจจราจรร้อยละ 62.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าในบริเวณ โรงเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่ สน.ยานนาวา พบตำรวจจราจรอยู่ปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำร้อยละ 83.5 ไม่เห็นว่าในบริเวณโรงเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่ สน.ยานนาวา พบตำรวจจราจรอยู่ปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำร้อยละ 16.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเมื่อเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ได้แสดงความเห็นกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ร้อยละ 49.5 ไม่เห็นว่าเมื่อเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ได้แสดงความเห็นกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ร้อยละ 50.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเมื่อพบผู้อื่นกระทำผิดกฎจราจรในเขตพื้นที่ สน.ยานนาวา จะแจ้งให้ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทราบร้อยละ 60.0 ไม่เห็นว่าเมื่อพบผู้อื่นกระทำผิดกฎจราจรในเขตพื้นที่ สน.ยานนาวา จะแจ้งให้ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทราบร้อยละ 40.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเมื่อพบป้ายหรือสัญญาณจราจรชำรุดเสียหายในเขตพื้นที่ สน.ยานนาวา จะแจ้งให้ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทราบร้อยละ 66.0 ไม่เห็นว่าเมื่อพบป้ายหรือสัญญาณจราจรชำรุดเสียหายในเขตพื้นที่ สน.ยานนาวา จะแจ้งให้ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทราบร้อยละ 34.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการจราจรให้แก่ประชาชนอย่างสม่ำเสมอร้อยละ 41.5 ไม่เห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการจราจรให้แก่ประชาชนอย่างสม่ำเสมอร้อยละ 58.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์เป็นประจำร้อยละ 57.0 ไม่เห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์เป็นประจำร้อยละ 43.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดความเร็วเป็นประจำร้อยละ 43.0 ไม่เห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดความเร็วเป็นประจำร้อยละ 57.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจป้องกันรถแข่งเป็นประจำร้อยละ 65.0 ไม่เห็นว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจป้องกันรถแข่งเป็นประจำร้อยละ 35.0

ตารางที่ 4.9 การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา จากสื่อต่างๆ ร้อยละ(จำนวนคน)

การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา จากสื่อต่างๆ	ใช่	ไม่ใช่
ตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อแผ่นพับ	37.5(75)	62.5(86)
ตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อวิทยุ	33.5(67)	66.5(133)
ตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อโทรทัศน์	18.5(37)	81.5(163)
ตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต	19.0(38)	81.0(162)
ตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อป้ายประกาศ	66.0(132)	34.0(68)
ตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยตรง	59.0(118)	41.0(82)
สื่อที่ตำรวจจราจรท้องที่ สน.ยานนาวา เลือกใช้ ทำให้เข้าใจกฎจราจรในท้องที่สน.ยานนาวาอย่างแท้จริง	58.5(117)	41.5(83)
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเป็นประจำ	36.0(72)	64.0(128)
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความรวดเร็ว ทันสมัย	34.0(68)	66.0(132)
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความถูกต้อง เข้าใจง่าย	50.5(101)	49.5(99)
พึงพอใจกับสื่อที่ได้รับเกี่ยวกับการจราจรจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา	49.5(99)	50.5(101)
ข้อมูลข่าวสารที่ได้รับจากตำรวจจราจรสน.ยานนาวา ทำให้ได้รับทราบการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อย่างแท้จริง	59.0(118)	41.0(82)

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างประชากรที่อาศัยอยู่และผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 240 คน โดยแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมานั้นมีทั้งผู้ตอบแบบสอบถามไม่ครบและใช้ไม่ได้ ซึ่งแบบสอบถามที่สมบูรณ์ที่ได้รับกลับคืนมานั้นมีทั้งหมดเพียง 200 ชุด จึงได้คิดค่าร้อยละจากจำนวน 200 ชุด



#### จากตารางที่ 4.9 ผลการศึกษาพบว่า

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อแผ่นพับร้อยละ 37.5 ไม่เห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อแผ่นพับร้อยละ 62.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อวิทยุร้อยละ 33.5 ไม่เห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อวิทยุร้อยละ 66.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อโทรทัศน์ร้อยละ 18.5 ไม่เห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อโทรทัศน์ร้อยละ 81.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตร้อยละ 19.0 ไม่เห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตร้อยละ 81.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อป้ายประกาศร้อยละ 66.0 ไม่เห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยผ่านสื่อป้ายประกาศร้อยละ 34.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจรรจรโดยตรงร้อยละ 59.0 ไม่เห็นว่าตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจรรจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจรรจรโดยตรงร้อยละ 41.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าสื่อที่ตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา เลือกใช้ทำให้เข้าใจกฎจรรจรในท้องที่ สน.ยานนาวา อย่างแท้จริงร้อยละ 58.5 ไม่เห็นว่าสื่อที่ตำรวจรรจรท้องที่ สน.ยานนาวา เลือกใช้ทำให้เข้าใจกฎจรรจรในท้องที่ สน.ยานนาวา อย่างแท้จริงร้อยละ 41.5



กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเป็นประจําร้อยละ 36.0 ไม่เห็นว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเป็นประจําร้อยละ 64.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความรวดเร็วทันสมัยร้อยละ 34.0 ไม่เห็นว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความรวดเร็วทันสมัย ร้อยละ 66.0

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความถูกต้องเข้าใจง่าย ร้อยละ 50.5 ไม่เห็นว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความถูกต้องเข้าใจง่าย ร้อยละ 49.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าพึงพอใจกับสื่อที่ได้รับเกี่ยวกับการจราจรจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ร้อยละ 49.5 ไม่เห็นว่าพึงพอใจกับสื่อที่ได้รับเกี่ยวกับการจราจรจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ร้อยละ 50.5

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าข้อมูลข่าวสารที่ได้รับจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทำให้ท่านได้รับทราบการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อย่างแท้จริงร้อยละ 59.0 ไม่เห็นว่าข้อมูลข่าวสารที่ได้รับจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทำให้ท่านได้รับทราบการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อย่างแท้จริงร้อยละ 41.0

ตารางที่ 4.10 ทักษะต่อภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

ร้อยละ (จำนวนคน)

ส่วนที่ 3 ทักษะต่อภาพลักษณ์ของ ตำรวจจราจร	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	- x	สรุป ทัศนคติ
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด	13.0(26)	49.5(99)	27.0(54)	9.5(19)	1.0(2)	3.64	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ	8.0(16)	43.0(86)	33.5(67)	10.5(21)	5.0(10)	3.38	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ช่วยอำนวยความสะดวกบนท้องถนนเป็นอย่างดี	11.0(22)	58.5(117)	19.5(39)	10.5(21)	0.5(1)	3.69	มาก
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุม ผู้กระทำความผิดจราจรเสมอ	10.0(20)	58.5(117)	22.0(44)	8.0(16)	1.5(3)	3.68	มาก
ได้รับความช่วยเหลือ จากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ	3.5(7)	40.0(80)	39.0(78)	13.5(27)	4.0(8)	3.26	ปานกลาง
งานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับ ตำรวจจราจร	13.0(26)	34.5(99)	27.0(54)	9.5(19)	1.0(2)	3.30	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ	10.0(20)	49.5(99)	27.0(54)	9.5(19)	1.0(2)	3.42	ปานกลาง
ในการปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนตำรวจ ในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความเสี่ยงภัยสูง	15.5(31)	49.5(99)	27.0(54)	9.5(19)	1.0(2)	3.70	ปานกลาง
ตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี	7.0(14)	45.5(91)	35.5(71)	10.0(20)	2.0(4)	3.46	ปานกลาง
ตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหา การจราจรดี	6.5(13)	43.0(86)	36.5(73)	11.5(23)	2.5(5)	3.40	ปานกลาง
รู้สึกกลัวตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทุกครั้งที่ท่านขับรถผ่านท้องที่ สน.ยานนาวา	2.5(5)	10.5(21)	63.0(126)	22.0(44)	2.0(4)	3.11	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ไม่ได้ช่วยให้ ให้การจราจรติดน้อยลง	7.0(14)	19.0(38)	39.5(79)	31.5(63)	3.0(6)	3.05	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะเลือกปฏิบัติ	9.0(18)	28.5(57)	40.0(80)	19.5(39)	3.0(6)	2.79	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะละ ทิ้งหน้าที่การปฏิบัติงาน	6.0(12)	21.5(43)	31.0(62)	39.0(78)	2.5(5)	3.11	ปานกลาง

**ตารางที่ 4.10(ต่อ) ทักษะต่อภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา**

**ร้อยละ( จำนวนคน)**

ส่วนที่ 3 ทักษะต่อภาพลักษณ์ของ ตำรวจจราจร	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	- x	สรุป ทัศนคติ
มักจะมีปัญหาเกี่ยวกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา บ่อยครั้ง	4.0(8)	13.0(26)	38.0(76)	34.5(69)	10.5(21)	3.35	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ พูดจาไม่สุภาพ	15.5(31)	21.5(43)	33.0(66)	23.0(46)	7.0(14)	2.85	ปานกลาง
ตำรวจจราจรในท้องที่ สน .ยานนาวา ใช้การจับกุมเป็นเครื่องมือ แสวงหาผลประโยชน์	17.0(34)	19.5(39)	36.0(72)	23.5(47)	4.0(8)	2.78	ปานกลาง
ตำรวจจราจรใน สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ยังวางตัวเหมือนเป็นนายประชาชน	14.0(28)	30.0(60)	30.5(61)	22.0(44)	3.5(7)	2.71	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มัก จะไม่รับฟังเหตุผลของผู้กระทำผิดกฎจราจร	15.0(30)	29.5(59)	30.0(60)	22.5(45)	3.0(6)	2.69	ปานกลาง
ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะไม่อะลุ่มอล่วยในความผิดเกี่ยวกับ กฎจราจรเพียงเล็กน้อย	15.5(31)	30.0(60)	31.0(62)	19.0(38)	4.5(9)	2.67	ปานกลาง

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษารั้งนี้ ได้มาจากกลุ่มตัวอย่างประชากรที่อาศัยอยู่และผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 240 คน โดยแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมานั้นมีทั้งผู้ตอบแบบสอบถามไม่ครบและใช้ไม่ได้ ซึ่งแบบสอบถามที่สมบูรณ์ที่ได้รับกลับคืนมานั้นมีทั้งหมดเพียง 200 ชุด จึงได้คิดค่าร้อยละจากจำนวน 200 ชุด

จากตารางที่ 4.10 จากการศึกษาพบว่า

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 49.5 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 27.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 13.0 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 9.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 1.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.0 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ ในส่วน รู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 33.5 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 10.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 8.0 และไม่เห็นด้วยอย่าง ยิ่งร้อยละ 5.0 กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 58.5 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ช่วยอำนวยความสะดวก บนท้องถนนเป็นอย่างดี ในส่วนรู้สึกเฉยๆ คิดเป็นร้อยละ 19.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 11.0 ไม่ เห็นด้วยร้อยละ 10.5 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 0.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็น ด้วยในระดับมากที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ช่วยอำนวยความสะดวกบนท้องถนนเป็นอย่างดี โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 58.5 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดกฎ จราจรเสมอ ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 22.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 10.0 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 8.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 1.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับมากที่ว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรเสมอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 เป็นค่า สนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 40.0 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะให้ความช่วยเหลือ อยู่เสมอ ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 39.0 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 13.5 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 4.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 3.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะให้ความช่วยเหลืออยู่เสมอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.26 เป็นค่า สนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.5 เห็นด้วยว่างานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 27.0 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 20.0 เห็นด้วยอย่าง ยิ่งร้อยละ 13.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 5.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยใน ระดับปานกลางที่ว่างานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจ จราจร โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.30 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

ข้อ7.พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 37.5 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 37.5 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 14.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 10.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 1.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 49.0 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนมีความเสี่ยงภัยสูง ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 27.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 15.5 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 7.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 1.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับมากที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนมีความเสี่ยงภัยสูง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 45.5 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้มีความรู้ด้านกฎหมายดี ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 35.5 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 10.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 7.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 2.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้มีความรู้ด้านกฎหมายดี โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.0 เห็นด้วยว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาจราจรดี ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 36.5 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 11.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 6.5 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 2.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาจราจรดี โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.40 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 63.0 รู้สึกเฉยๆ ว่ารู้สึกกลัวตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทุกครั้งที่ขับรถผ่านท้องที่ สน.ยานนาวา ในส่วนไม่เห็นด้วยร้อยละ 22.0 เห็นด้วยร้อยละ 10.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 2.5 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 2.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่ารู้สึกกลัวตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ทุกครั้งที่ขับรถผ่านท้องที่ สน.ยานนาวา โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว



กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 39.5 รู้สึกเฉยๆ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ไม่ได้ช่วยให้การจราจรติดน้อยลง ในส่วนไม่เห็นด้วยร้อยละ 31.5 เห็นด้วยร้อยละ 19.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 7.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 3.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ไม่ได้ช่วยให้การจราจรติดน้อยลง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.05 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 39.5 รู้สึกเฉยๆ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะเลือกปฏิบัติในส่วนเห็นด้วยร้อยละ 28.5 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 19.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 9.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 3.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะเลือกปฏิบัติ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.79 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 39.0 ไม่เห็นด้วย ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะละทิ้งหน้าที่การปฏิบัติงาน ในส่วนรู้สึกเฉยๆ ร้อยละ 31.0 เห็นด้วยร้อยละ 21.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 6.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 2.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะละทิ้งหน้าที่การปฏิบัติงาน โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 38.0 รู้สึกเฉยๆ ว่ามักจะมีปัญหาเกี่ยวกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา บ่อยครั้ง ในส่วนไม่เห็นด้วยร้อยละ 34.5 เห็นด้วยร้อยละ 13.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 10.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 4.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะมีปัญหาเกี่ยวกับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา บ่อยครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.35 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 33.0 รู้สึกเฉยๆ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ พูดยาไม่สุภาพ ในส่วนไม่เห็นด้วยร้อยละ 23.0 เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 21.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 15.5 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 7.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ พูดยาไม่สุภาพ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.85 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว



กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 36.0 รู้สึกเฉยๆ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ใช้การจับกุมเป็นเครื่องมือในการแสวงหาผลประโยชน์ ในส่วนไม่เห็นด้วยร้อยละ 23.5 เห็นด้วยร้อยละ 19.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 17.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 4.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ใช้การจับกุมเป็นเครื่องมือในการแสวงหาผลประโยชน์ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.78 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 30.5 รู้สึกเฉยๆ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ยังวางตัวเหมือนเป็นนายประชาชน ในส่วนเห็นด้วยร้อยละ 30.0 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 22.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 14.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 3.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ยังวางตัวเหมือนเป็นนายประชาชน โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.71 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 30.0 รู้สึกเฉยๆ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะไม่รับฟังเหตุผลของผู้กระทำผิดกฎจราจร ในส่วนเห็นด้วยร้อยละ 29.5 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 22.5 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 15.0 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 3.0 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะไม่รับฟังเหตุผลของผู้กระทำผิดกฎจราจร โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.69 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 31.0 รู้สึกเฉยๆ ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะไม่อะลุ่มอล่วยในความผิดเกี่ยวกับกฎจราจรเพียงเล็กน้อย ในส่วนเห็นด้วยร้อยละ 30.0 ไม่เห็นด้วยร้อยละ 19.0 เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 15.5 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งร้อยละ 4.5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลางที่ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะไม่อะลุ่มอล่วยในความผิดเกี่ยวกับกฎจราจรเพียงเล็กน้อย โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.67 เป็นค่าสนับสนุนข้อความดังกล่าว

### ผลการทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานของการศึกษา ซึ่งเป็นการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามคือ ภาพลักษณ์ตำรวจจราจร กับตัวแปรอิสระ 7 ตัว คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์การถูกตำรวจจราจรจับกุม ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร การได้รับข้อมูล

ข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ ผู้ศึกษาได้ใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปร โดยใช้สถิติค่า 'ไคสแควร์' ( Chi – Square )

**สมมติฐานข้อที่ 1. เพศชายมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง**

**ตารางที่ 4.11 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา**

เพศ	ภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	0.5(1)	35.0(70)	3.0(6)	38.5(77)	$\chi^2 = 12.168$ $P = 0.002$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
ชาย	3.0(6)	43.0(86)	15.5(31)	61.5(123)	
จำนวน	3.5(7)	78.0(156)	18.5(37)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.11 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้านเพศของกลุ่มตัวอย่าง กับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ด้วยสถิติ Chi - Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ค่า Significance = 0.002 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าเพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือ เพศของกลุ่มตัวอย่าง ที่แตกต่างกัน มีการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรแตกต่างกัน โดยเพศชายมีการมองภาพลักษณะเห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 15.5 ส่วนเพศหญิงมีการมองภาพลักษณะเห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 3.0 ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานข้อที่ 1

ตารางที่ 4.11.1 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร  
สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ

เพศ	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				$\chi^2 = 7.140$ $p = .028$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	6.5 (13)	16.6 (33)	15.1 (30)	38.2 (76)	
ชาย	8.5 (17)	17.1 (34)	36.2 (72)	61.8 (123)	
รวม	15.1 (30)	33.7 (67)	51.3 (102)	100.0 (199)	

จากตารางที่ 4.11.1 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร  
สน.ยานนาวาเป็นผู้เสียสละ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.11.2 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร  
สน.ยานนาวา ว่าจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจรเสมอ

เพศ	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจรเสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				$\chi^2 = 12.456$ $p = 0.002$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	3.0 (6)	13.5 (27)	22.0 (44)	38.5 (77)	
ชาย	6.5 (13)	8.5 (17)	46.5 (93)	61.5 (123)	
รวม	9.5 (19)	22.0 (44)	68.5 (137)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.11.2 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร  
สน.ยานนาวา ว่าจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจรเสมอ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.11.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่าได้รับความช่วยเหลือ  
จากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เสมอ

เพศ	ได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจ จราจร สน.ยานนาวา เสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				$\chi^2 = 13.423$ $p = .001$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	4.0 (8)	21.0 (42)	13.5 (27)	38.5 (77)	
ชาย	13.5 (27)	18.0 (36)	30.0 (60)	61.5 (123)	
รวม	17.5 (35)	39.0 (78)	43.5 (87)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.11.3 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าได้รับความช่วยเหลือตำรวจจราจรสน.ยานนาวาเสมอ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.11.4 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่างานด้านการจราจรใน  
ท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร

เพศ	งานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยาก สำหรับตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				$\chi^2 = 14.126$ $p = .001$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	9.0 (18)	16.0 (32)	13.5 (27)	38.5 (77)	
ชาย	16.5 (33)	11.0 (22)	34.0 (68)	61.5 (123)	
รวม	25.5 (51)	27.0 (54)	47.5 (95)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.11.4 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่างานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยู่ยากสำหรับตำรวจจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.11.5 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ

เพศ	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหา การจราจรเสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 18.089$ $p = .000$ ( $p < 0.05$ )
หญิง	7.5 (15)	20.0 (40)	11.0 (22)	38.5 (77)	
ชาย	7.5 (15)	17.5 (35)	36.5 (73)	61.5 (123)	$df = 2$
รวม	15.0 (30)	37.5 (75)	47.5 (95)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.11.5 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.11.6 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่าการปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนตำรวจในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความเสี่ยงภัยสูง

เพศ	การปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน ตำรวจในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความเสี่ยงภัยสูง			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	1.5 ( 3 )	16.5 ( 33 )	20.5 ( 41 )	38.5 ( 77 )	$\chi^2 = 17.240$ $p = .000$ $( p < 0.05 )$ $df = 2$
ชาย	7.0 ( 14 )	10.5 ( 21 )	44.0 ( 88 )	61.5 ( 123 )	
รวม	8.5 ( 17 )	27.0 ( 54 )	64.5 ( 129 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.11.6 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าการปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนตำรวจในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความเสี่ยงภัยสูง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 00.05

ตารางที่ 4.11.7 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี

เพศ	ตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	3.5 ( 7 )	19.0 ( 38 )	16.0 ( 32 )	38.5 ( 77 )	$\chi^2 = 10.504$ $p = .005$ $( p < 0.05 )$ $df = 2$
ชาย	8.5 ( 17 )	16.5 ( 33 )	36.5 ( 73 )	61.5 ( 123 )	
รวม	12.0 ( 24 )	35.5 ( 71 )	52.5 ( 105 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.11.7 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



ตารางที่ 4.11.8 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่  
สน.ยานนาวา มีความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี

เพศ	ตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				$\chi^2 = 13.353$ $p = .001$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
หญิง	6.0 ( 12 )	19.5 ( 39 )	13.0 ( 26 )	38.5 ( 77 )	
ชาย	8.0 ( 16 )	17.0 ( 34 )	36.5 ( 73 )	61.5 ( 123 )	
รวม	14.0 ( 28 )	36.5 ( 73 )	49.5 ( 99 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.11.8 พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุป เพศชายมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ดีกว่า เพศหญิงมองภาพมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร นั้นในด้าน ตำรวจจราจร สน.ยานนาวาเป็นผู้เสียสละ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรเสมอ มักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวาอยู่เสมอ งานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ การปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนตำรวจในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความเสี่ยงภัยสูง ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี

สมมติฐานข้อที่ 2. ผู้ที่มีอายุมากมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

ตารางที่ 4.12 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

อายุ	ภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	3.0(6)	63.0(126)	11.5(23)	77.5(155)	$\chi^2 = 2.740$ $P = 0.254$ ( $p > 0.05$ ) $df = 2$
มาก	0.5(1)	15.0(30)	7.0(14)	22.5(45)	
จำนวน	3.5(7)	78.0(156)	18.5(37)	100.0(200)	

จากตารางที่ 4.13 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้านอายุของกลุ่มตัวอย่าง กับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ด้วยสถิติ Chi - Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ค่า Significance = 0.254 ซึ่งมีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าอายุไม่มีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 2

สมมติฐานข้อที่ 3. ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ  
จรรยาตีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ

ตารางที่ 4.13 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติ  
หน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

ระดับการ ศึกษา	ภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
ต่ำ	1.5 (3)	28.5 (57)	4.0 (8)	34.0 (68)	$\chi^2 = 3.129$ $P = 0.200$ $(p > 0.05)$ $df = 2$
สูง	2.0 (4)	49.5 (99)	14.5 (29)	66.0 (132)	
จำนวน	3.5(7)	78.0(156)	18.5(37)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.13 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ  
ด้านระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง กับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร  
ด้วยสถิติ Chi - Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ค่า Significance = 0.200 ซึ่ง  
มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับการ  
มองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้น  
จึงปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 3

สมมติฐานข้อที่ 4. ผู้ที่มีรายได้มากจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร  
ดีกว่าผู้ที่มีรายได้

ตารางที่ 4.14 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้ต่อเดือนกับการมองภาพลักษณะการ  
ปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

ระดับรายได้ ต่อเดือน	ภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	3.5(7)	63.5(127)	16.5(33)	83.5(167)	$\chi^2 = 2.747$ P = 0.253 ( p > 0.05 ) df = 2
มาก	0.0(0)	14.5(29)	2.0(4)	16.5(33)	
จำนวน	3.5(7)	78.0(156)	18.5(37)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.14 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้าน  
รายได้ของกลุ่มตัวอย่าง กับการมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ด้วยสถิติ Chi  
- Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ค่า Significance = 0.253 ซึ่งมีค่ามากกว่า  
ระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าระดับรายได้ไม่มีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณะ  
การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธ  
สมมติฐานข้อที่ 4

สมมติฐานข้อที่ 5. ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมน้อยจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก

ตารางที่ 4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การถูกจับกุมกับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

ประสบการณ์การถูกจับกุม	ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ(จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	0.5(1)	38.0(76)	6.5(13)	45.0(90)	$\chi^2 = 4.994$ P = 0.082 ( p > 0.05 ) df = 2
มาก	3.0(6)	40.0(80)	12.0(24)	55.0(110)	
จำนวน	3.5(7)	78.0(156)	18.5(37)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.15 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้านประสบการณ์ของกลุ่มตัวอย่าง กับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ด้วยสถิติ Chi - Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ค่า Significance = 0.082 ซึ่งมีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าประสบการณ์การถูกจับกุมไม่มีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 5

สมมติฐานข้อที่ 6. ผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมากจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อย

ตารางที่ 4.16 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา

ความถี่ในการพบปะตำรวจจราจร	ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	3.0(6)	38.5(77)	4.5(9)	46.0(92)	$\chi^2 = 12.152$ $P = 0.002$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
มาก	0.5(1)	39.5(79)	14.0(28)	54.0(108)	
จำนวน	3.5(7)	78.0(156)	18.5(37)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.16 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้านความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรของกลุ่มตัวอย่าง กับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ด้วยสถิติ Chi - Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ค่า Significance = 0.002 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือ ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน มีการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรแตกต่างกัน โดยผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมากมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 14.0 ส่วนผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อยมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 4.5 ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานข้อที่ 6



ตารางที่ 4.16.1 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมอง  
ภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่เคร่งครัด

ความถี่ในการพบ ปะกับตำรวจจราจร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 12.555$
น้อย	7.5 ( 15 )	15.5 ( 31 )	23.0 ( 46 )	46.0 ( 92 )	p = .002
มาก	3.0 ( 6 )	11.5 ( 23 )	39.5 ( 79 )	54.0 ( 108 )	( p < 0.05 ) df = 2
รวม	10.5 ( 21 )	27.0 ( 54 )	62.5 ( 125 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.16.1 พบว่า ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการ  
มองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่เคร่งครัด อย่างมีนัยสำคัญ  
ทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.16.2 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมอง  
ภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ

ความถี่ในการพบ ปะตำรวจจราจร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 10.371$
น้อย	10.6 ( 21 )	16.6 ( 33 )	19.1 ( 38 )	46.2 ( 92 )	p = .006
มาก	4.5 ( 9 )	17.1 ( 34 )	32.2 ( 64 )	53.8 ( 107 )	( p < 0.05 ) df = 2
รวม	15.1 ( 30 )	33.7 ( 67 )	51.3 ( 102 )	100.0 ( 199 )	

จากตารางที่ 4.16.2 พบว่า ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

**ตารางที่ 4.16.3 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่าได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ**

ความถี่ในการพบปะตำรวจจราจร	ได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 14.962$ $p = .001$ ( $p < 0.05$ ) $df = 2$
น้อย	12.5 ( 25 )	19.0 ( 38 )	14.5 ( 29 )	46.0 ( 92 )	
มาก	5.0 ( 10 )	20.0 ( 40 )	29.0 ( 58 )	54.0 ( 108 )	
รวม	17.5 ( 35 )	39.0 ( 78 )	43.5 ( 87 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.16.3 พบว่า ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.16.4 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมองภาพ  
ลักษณะว่างงานจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร

ความถี่ในการพบ ปะตำรวจจราจร	งานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยาก สำหรับตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 14.752$
น้อย	17.5 (35)	11.5 (23)	17.0 (34)	46.0 (92)	p = .001
มาก	8.0 (16)	15.5 (31)	30.5 (61)	54.0 (108)	(p < 0.05)
					df = 2
รวม	25.5 (51)	27.0 (54)	47.5 (95)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.16.4 พบว่า ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการ  
มองภาพลักษณะว่างงานจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร มี  
นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.16.5 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมอง  
ภาพลักษณะว่างงานจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหา  
การจราจรเสมอ

ความถี่ในการพบ ปะตำรวจจราจร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหา การจราจรเสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 15.482$
น้อย	11.0 (22)	19.0 (38)	16.0 (32)	46.0 (92)	p = .000
มาก	4.0 (8)	18.5 (37)	31.5 (63)	54.0 (108)	(p < 0.05)
					df = 2
รวม	15.0 (30)	37.5 (75)	47.5 (95)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.16.5 พบว่า ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.16.6 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี

ความถี่ในการพบปะตำรวจจราจร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 7.060$ $p = .029$ ( $p < 0.05$ ) $df = 2$
น้อย	8.5 ( 17 )	16.0 ( 32 )	21.5 ( 43 )	46.0 ( 92 )	
มาก	3.5 ( 7 )	19.5 ( 39 )	31.0 ( 62 )	54.0 ( 108 )	
รวม	12.0 ( 24 )	35.5 ( 71 )	52.5 ( 105 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.16.6 พบว่า ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.16.7 ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรกับการมอง  
ภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไข  
ปัญหาการจราจรดี

ความถี่ในการพบ ปะตำรวจจราจร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ ความสามารถในการแก้ไข ปัญหาการจราจรดี			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	11.5 ( 23 )	16.0 ( 32 )	18.5 ( 37 )	46.0 ( 92 )	$\chi^2 = 17.828$ $p = .000$ $( p < 0.05 )$ $df = 2$
มาก	2.5 ( 5 )	20.5 ( 41 )	31.0 ( 62 )	54.0 ( 108 )	
รวม	14.0 ( 28 )	36.5 ( 73 )	49.5 ( 99 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.16.7 พบว่า ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการ  
มองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไข ปัญหา  
การจราจรดี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุป ผู้ที่มีถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ  
จราจร ดีกว่า ผู้ที่มีถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของ  
ตำรวจจราจร นั้นในด้าน ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ตำรวจ  
จราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ มักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่  
เสมอ งานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร ตำรวจ  
จราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหารจราจรเสมอ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มี  
ความรู้ด้านกฎหมายดี ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหา  
การจราจรดี

สมมติฐานข้อที่ 7. ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ น้อยจะมอง  
ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูล  
ข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่าง ๆ มาก

ตารางที่ 4.17 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับ  
การมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

การรับรู้ข้อมูล ข่าวสาร	ภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	3.5(7)	47.5(95)	8.0(16)	59.0(118)	$\chi^2 = 8.894$ $P = 0.012$ ( $p < 0.05$ ) $df = 2$
มาก	0.0(0)	30.5(61)	10.5(21)	41.0(82)	
จำนวน	3.5(7)	78.0(156)	18.5(37)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.17 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้าน  
การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรของกลุ่มตัวอย่าง กับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติ  
หน้าที่ของตำรวจจราจร ด้วยสถิติ Chi - Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ค่า  
Significance = 0.012 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าการได้รับ  
ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของ  
ตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กล่าวคือ การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ  
ตำรวจจราจรของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน มีการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ  
จราจรแตกต่างกัน โดยผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรน้อยมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับ  
มาก ร้อยละ 8.0 ส่วนผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อยมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับ  
มาก ร้อยละ 10.5 ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานข้อที่ 7



ตารางที่ 4.17.1 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับการมอง  
ภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรเสมอ

การรับรู้ ข้อมูลข่าวสาร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุม ผู้กระทำความผิดกฎจราจรเสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	7.5 ( 15 )	15.5 ( 31 )	36.0 ( 72 )	59.0 ( 118 )	$\chi^2 = 7.865$ $p = .020$ ( $p < 0.05$ ) $df = 2$
มาก	2.0 ( 4 )	6.5 ( 13 )	32.5 ( 65 )	41.0 ( 82 )	
รวม	9.5 ( 19 )	22.0 ( 44 )	68.5 ( 137 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.17.1 พบว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์  
กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรเสมอ มี  
นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.17.2 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับการมอง  
ภาพลักษณ์ว่ามักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ

การรับรู้ ข้อมูลข่าวสาร	มักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจ จราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	14.0 ( 28 )	27.0 ( 54 )	18.0 ( 36 )	59.0 ( 118 )	$\chi^2 = 20.923$ $p = .000$ ( $p < 0.05$ ) $df = 2$
มาก	3.5 ( 7 )	12.0 ( 24 )	25.5 ( 51 )	41.0 ( 82 )	
รวม	17.5 ( 35 )	39.0 ( 78 )	43.5 ( 87 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.17.2 พบว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์  
กับการมองภาพลักษณ์ว่ามักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ  
มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.17.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับการมองภาพ  
ลักษณะว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ

การรับรู้ ข้อมูลข่าวสาร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์ การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 22.773$
น้อย	12.5 (25)	26.5 (53)	20.0 (40)	59.0 (118)	p = .000 (p < 0.05)
มาก	2.5 (5)	11.0 (22)	27.5 (55)	41.0 (82)	df = 2
รวม	15.0 (30)	37.5 (75)	47.5 (95)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.17.3 พบว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์  
กับการมองภาพลักษณะว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหา การจราจร  
เสมอ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.17.4 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับ  
การมองภาพลักษณะว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี

การรับรู้ ข้อมูลข่าวสาร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ (จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		$\chi^2 = 6.196$
น้อย	9.5 (19)	22.0 (44)	27.5 (55)	59.0 (118)	p = .045 (p < 0.05)
มาก	2.5 (5)	13.5 (27)	25.0 (50)	41.0 (82)	df = 2
รวม	12.0 (24)	35.5 (71)	52.5 (105)	100.0 (200)	

จากตารางที่ 4.17.4 พบว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

**ตารางที่ 4.17.5 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรกับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรดี**

การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี			รวม	การทดสอบ
	ร้อยละ ( จำนวนคน)				
	น้อย	ปานกลาง	มาก		
น้อย	13.0 ( 26 )	23.0 ( 46 )	23.0 ( 46 )	59.0 ( 118 )	$\chi^2 = 20.186$ $p = .000$ $(p < 0.05)$ $df = 2$
มาก	1.0 ( 2 )	13.5 ( 27 )	26.5 ( 53 )	41.0 ( 82 )	
รวม	14.0 ( 28 )	36.5 ( 73 )	49.5 ( 99 )	100.0 ( 200 )	

จากตารางที่ 4.17.5 พบว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการมองภาพลักษณ์ว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรดี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุป ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆน้อยจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ดีกว่า ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร นั้นในด้าน ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดจราจรเสมอ มักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาจราจรเสมอ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี

## สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 4.18 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานการศึกษา	ยอมรับ	ปฏิเสธ
1 เพศชายจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิงมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร	/	
2 ผู้ที่มีอายุมากจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อยมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร		/
3 ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร		/
4 ผู้ที่มีรายได้มากจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อยมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร		/
5 ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมน้อยจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมากมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร		/

ตารางที่ 4.18 (ต่อ) สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานการศึกษา	ยอมรับ	ปฏิเสธ
6 ผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมากจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อยมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร	/	
7 ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่าง ๆ น้อยจะมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่าง ๆ มากมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร	/	

จากสมมติฐานทั้งหมด 7 สมมติฐาน เมื่อทำการวิเคราะห์ผลแล้วปรากฏว่ามี 4 สมมติฐานที่ไม่สามารถยอมรับได้คือสมมติฐานที่ 2 3 4 5 มี 3 สมมติฐานเท่านั้นที่ยอมรับได้คือ สมมติฐานที่

1 6 7

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 1

ชื่อ	นายสุชาติ (นามสมมติ)
อายุ	33 ปี
ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา
อาชีพ	ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง
รายได้	5,000 – 6,000 บาท/เดือน
สถานภาพ	สมรส

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจราจรในเขต สน.ยานนาวา

มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ในพื้นที่เขตรับผิดชอบของ สน.ยานนาวา ซึ่งที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ใต้ทางด่วนสีลม โดยจะออกมาทำงานตั้งแต่เวลา 06.30 – 20.30 น. ทุกวัน เว้น วันเสาร์ - อาทิตย์ และวันหยุดราชการ โดยส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะว่าจ้างให้ไปส่งไม่ไกลจากพื้นที่ สน.ยานนาวา เท่าไร แต่ก็มีบางครั้งที่ให้ไปส่งไกล เช่น ไปส่งที่สถานีขนส่งหมอชิต

### ประสบการณ์การถูกจับกุม

เคยถูกตำรวจจราจรจับกุมบ่อยครั้ง เพราะว่าเป็นอาชีพของตนเองเป็นอาชีพที่ต้องเจอกับตำรวจจราจรอยู่เป็นประจำ ในบางเดือนเคยถูกตำรวจจราจรจับกุมถึง 4 - 5 ครั้งก็มี เฉลี่ยแล้วถูกจับทุกสัปดาห์ ถ้าฟังรายได้ที่ได้มาในแต่ละวันก็จะไม่พอเลี้ยงครอบครัว ยังจะต้องมาเสียค่าปรับให้กับตำรวจจราจรอีก แต่ก็มีเหมือนกันบางเดือนไม่โดนจับเลย บางครั้งก็มีเกือบถูกจับแต่ตำรวจจราจรใจดีก็แค่ตักเตือน อาจเป็นเพราะตำรวจจราจรคงเข้าใจและเห็นใจว่าเป็นคนมีรายได้น้อย บอกว่าสาเหตุที่ถูกตำรวจจราจรจับกุม ส่วนใหญ่ก็จะเป็นการทำผิดกฎจราจร โดยบางครั้งก็ถูกจับกุมเพราะผู้โดยสารบอกให้เรารีบไปก็เลยต้องหาทางให้ไปให้เร็ว ก็เลยต้องทำผิดกฎจราจร เช่น ขึ้นไปวิ่งบนทางเท้า หรือบางครั้งก็วิ่งย้อนเส้นทางหรือที่เรียกว่าย้อนศร ในบางครั้งไม่มีผู้โดยสารก็โดนจับเหมือนกัน เช่นวิ่งเข้าไปในซอยที่วิ่งรถทางเดียว แต่ก็วิ่งย้อนเข้าไปเพราะว่าไม่เห็นว่ามีตำรวจจราจรอยู่ แต่เมื่อวิ่งเข้าไปแล้วก็มีตำรวจจราจรแอบซ่อนอยู่ที่เลยถูกจับกุม กรณีแบบนี้ก็โดนบ่อยเหมือนกัน



บางครั้งก็เห็นตำรวจจราจรตั้งอกตั้งใจจับกุม มีอยู่วันหนึ่ง เคยถูกตำรวจจราจรจับกุมในวัน เวลาใกล้เคียงกัน 2-3 ครั้ง คือ ถูกจับที่บริเวณที่มีการตั้งด่านครั้ง 1 พอขับรถออกมาจากด่าน ได้สักพักก็เจอตำรวจจราจรเรียกไปตรวจสอบ แต่ก็ได้บอกไปว่าถูกจับที่ด่านมาแล้ว ตำรวจจราจรก็เลยปล่อยไป พอขับต่อมาอีกสักพักก็โดนตำรวจเรียกตรวจสอบอีก ก็ได้บอกไปว่าถูกจับมาแล้ว ส่วนมากข้อหาที่โดนจับก็จะเป็นข้อหาไม่มีใบอนุญาตขับขี่

### ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร

อาชีพของตนต้องเจอกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่เป็นประจำโดยเฉพาะอย่างยิ่ง วินรถจักรยานยนต์ที่ทำงานอยู่ก็อยู่ติดกับป้อมตำรวจจราจร ทำให้ได้มีโอกาสได้เจอกับตำรวจจราจรเกือบทุกวัน ก็จะรู้สึกคุ้นเคยกับตำรวจจราจร บางครั้งก็เคยเข้าไปนั่งคุยในป้อมจราจร และก็เคยช่วยเหลือตำรวจจราจร อย่างเช่น บางครั้ง ตำรวจจราจรวานให้ไปส่งที่ สน. หรือก็ให้พาประชาชนที่มาขอความช่วยเหลือไปส่งที่ สน. ยานนาวา

ถึงจะเจอกันเกือบทุกวัน แต่ก็ไม่เคยได้สอบถามเรื่องการทำงานของตำรวจจราจร ก็จะมีสอบถามเกี่ยวกับเรื่องรถติดบ้าง เพราะในพื้นที่ สน. ยานนาวา รถค่อนข้างติดมาก ก็จะมีตำรวจจราจรออกมาทำหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรให้กับประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนในบริเวณนั้น ซึ่งบางครั้งก็เคยได้ช่วยเหลือตำรวจจราจรอำนวยความสะดวก เช่น ในกรณีที่รถชนกันบนถนน แล้วมีตำรวจจราจรอยู่แค่คนเดียว ตำรวจจราจรก็จะขอให้ไปช่วยยกคสัญญาณไฟให้ เพราะตำรวจจราจรจะต้องออกแยกรถไปพื้นที่ โดยตำรวจจราจรก็จะบอกให้ยกคสัญญาณไฟเบอร์อะไร โดยบอกผ่านวิทยุที่มีอยู่ในป้อม

### การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ไม่ค่อยมีเวลาดูโทรทัศน์สักเท่าไรนัก เพราะแม้จะทำมาหากินก็เลยไม่ค่อยได้สนใจหนังสือพิมพ์บางวันก็ได้อ่าน บางวันก็ไม่ได้อ่าน เรื่องเกี่ยวกับตำรวจจราจรก็พอจะรู้บ้างจากเพื่อนๆ ในวินเดียวกันเล่าให้ฟัง ในกรณีที่เป็นข่าว อย่างเช่น มีเพื่อนในวินมาเล่าให้ฟังว่าได้ดูข่าวทางโทรทัศน์ช่องหนึ่งเอาเรื่องเกี่ยวกับตำรวจจราจรทางด่วนเรียกเก็บค่าบริการทางด่วนจากรถบรรทุก เวลาวิ่งรถไปส่งผู้โดยสารในช่วงก่อนเทศกาล ปีใหม่ สงกรานต์ ก็จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาแจกแผ่นพับตามแยกสัญญาณไฟเพื่อให้ประชาชนได้รับทราบการใช้เส้นทางที่จะออกต่างจังหวัดในช่วงเทศกาล นอกจากนี้ทาง สน. ยานนาวา ก็เคยมีการจัดอบรมให้กับผู้มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเกี่ยวกับกฎจราจร ในช่วงที่มีการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร

เกี่ยวกับการมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร หากให้มองในมุมมองของตนเองซึ่งมีอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ก็บอกว่ารู้สึกไม่ค่อยชอบตำรวจจราจรสักเท่าไรนักเพราะตำรวจจราจรชอบจับกุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่ก็รู้สึกเห็นใจตำรวจจราจรเหมือนกันเพราะมันเป็นหน้าที่ที่ตำรวจจราจรต้องทำ และเห็นว่าตำรวจจราจรทำงานหนัก เหนื่อย เครียด เพราะต้องอยู่กับรถติดทุกวัน ซึ่งตำรวจจราจรสมัยนี้ดีกว่าแต่ก่อนเยอะเพราะสมัยก่อนตำรวจจราจรไม่ค่อยจะเป็นมิตรกับประชาชนเหมือนสมัยนี้ ตำรวจจราจรสมัยก่อนน่ากลัวกว่านี้ เพราะคิดจะทำอะไรก็ได้ ไม่เหมือนจะสมัยนี้ ตำรวจจราจรไม่ค่อยกล้าทำอะไรที่มันผิด เพราะกลัวถูกร้องเรียน

### ข้อเสนอแนะ

อยากให้ตำรวจจราจรอะลุ่มอล่วยกับคนที่ทำงานหาเช้ากินค่ำ โดยเฉพาะอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่ค่อยจะมีเงิน ถ้าถูกจับก็ไม่รู้จะเอาเงินที่ไหนไปเสียค่าปรับ เพราะกว่าจะได้เงินมาเสียค่าปรับก็ยาก และถ้าเป็นไปได้ก็อยากให้ตำรวจจราจรให้ความรู้ความเข้าใจกับกฎจราจรมากกว่านี้

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 2

นาย                    สิทธิพร (นามสมมติ)  
 อายุ                    25 ปี  
 ระดับการศึกษา    ปริญญาตรี  
 อาชีพ                    นักบินบริษัทการบินไทย  
 รายได้                    38,000 บาท  
 สถานภาพ            โสด

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจราจรในเขต สน.ยานนาวา

ได้เดินทางผ่านพื้นที่รับผิดชอบของ สน.ยานนาวา ด้วยรถแท็กซี่เป็นประจำไปทำงานเกือบทุกวัน ซึ่งเส้นทางที่ใช้เป็นประจำคือ ถนนสาทร และในบางครั้งก็จะใช้ถนนสีลมสลับกันไปบ้าง และได้บอกว่าการจราจรในบริเวณถนนสาทรหรือสีลมในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นการจราจรจะหนาแน่นมากซึ่งกว่าที่จะผ่านสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเพื่อข้ามมายังฝั่งกรุงเทพฯ บางครั้งใช้เวลาเป็นชั่วโมง ในช่วงเช้า ส่วนในช่วงเย็นจะกลับกันคือกว่าจะผ่านแยก สาทร-สุรศักดิ์ เพื่อข้ามไปยังฝั่งธนบุรี ก็ใช้เวลาเป็นชั่วโมงเหมือนกัน

### ประสบการณ์การถูกจับกุม

ได้พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจร สน.ยานนาวา ตั้งด่านเรียกตรวจจ้บรถบริเวณถนนสาทร ในช่วงสายเป็นประจำ ซึ่งส่วนใหญ่จะเรียกตรวจจ้บรถจักรยานยนต์เป็นหลัก เคยมีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุม ในข้อหาเลียวซ้ายโดยไม่รอสัญญาณไฟ ซึ่งไม่ทราบว่า การเลียวซ้ายในขณะที่ไม่มีสัญญาณไฟเลียว และรถข้างหน้าก็ไม่มี อีกทั้งไม่ได้เป็นการกีดขวางการจราจรแต่อย่างใด นั้นเป็นความผิด ซึ่งได้เลียวซ้ายบริเวณนี้แล้วหลายครั้ง แต่ในวันที่ถูกจับกุ่มนั้นมีเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด่านเรียกตรวจจ้บรถอยู่ ซึ่ง ก็ไม่ได้สังเกตว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตั้งด่านอยู่ ได้พยายามอธิบายเหตุผลให้ตำรวจจราจรว่าเห็นถนนโล่งจึงเลียวซ้าย แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรก็ไม่ยอมรับฟังเหตุผล และได้ออกไปสั่งให้ ซึ่งรู้สึกว่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีความอะลุ่มอล่วยให้กับประชาชนเลยทั้งที่เป็นเพียงความผิดเล็กน้อยเท่านั้นเอง

### ความถี่ในการพบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ไม่ค่อยได้สัมผัสหรือพูดคุยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมากนัก เนื่องจากไม่มีญาติ เพื่อน หรือคนที่รู้จักเป็นตำรวจจราจรเลย แต่จะได้พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรก็ในช่วงที่มีการตั้งด่านตรวจจ้บซึ่งน้อยครั้งมากที่ตำรวจจราจรจะเรียก และอีกครั้งที่ได้พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ก็ในโอกาสที่เป็นช่วงที่มีการรณรงค์เกี่ยวกับการใช้รถในเทศกาลต่าง ๆ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะนำแผ่นพับการใช้เส้นทางในการออกจากกรุงเทพ ฯ ในช่วงเทศกาล และการรณรงค์ไม่ให้ดื่มสุราในขณะที่ขับรถ ดังนั้น จึงไม่ค่อยได้รับรู้ความรู้สึกนึกคิด หรือ การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรว่าเป็นอย่างไร

### การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ได้รับข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อโทรทัศน์เป็นส่วนใหญ่ ส่วนหนังสือพิมพ์ไม่ค่อยมีเวลาได้อ่านเท่าไรนัก และข่าวสารข้อมูลที่ได้รับส่วนใหญ่จะเป็นในเรื่องของการทุจริตคอร์ปชั่นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยเฉพาะในสื่อโทรทัศน์บางช่องที่ชอบเสนอข่าวเกี่ยวกับการทุจริตคอร์ปชั่นหรือที่เรียกว่า “ส่วย” ซึ่งทำให้รู้สึกไม่ค่อยดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเท่าใดนัก เพราะคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่น่าใช้อำนาจหน้าที่มาแสวงหาผลประโยชน์ให้กับตนเองเช่นนี้

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร

มีความรู้สึกไม่ค่อยดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เนื่องจากมีประสบการณ์ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม และการได้รับข่าวสารข้อมูลจากสื่อต่าง ๆ ซึ่งค่อนข้างที่จะเสนอในแง่ลบ และมีความรู้สึกว่าการตำรวจยังเลือกปฏิบัติ เช่น จะชอบจับกุมรถจักรยานยนต์มากกว่ารถเก๋ง ยี่งรถที่มีฮีโร่ดั่งและราคาแพงจะไม่ค่อยเรียกตรวจจับ แต่ก็เห็นใจเจ้าหน้าที่ตำรวจเหมือนกันที่ต้องยืนบนท้องถนนแก้ไขปัญหารจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น เพราะอากาศในช่วงนี้เต็มไปด้วยมลพิษ

### ข้อเสนอแนะ

อยากให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความอะลุ้มอล่วยกับประชาชนมากกว่านี้ และให้ปฏิบัติกับทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติ อีกทั้งอยากให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กฎจราจรกับประชาชนให้มากกว่านี้ และขอให้ผู้บังคับบัญชาดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาให้คืออย่าให้กระทำผิด

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 3

นาง                    คุณิตา (นามสมมติ)  
อายุ                    30 ปี  
ระดับการศึกษา   ปริญญาตรี  
อาชีพ                เจ้าของกิจการส่วนตัว  
รายได้                5,000 – 10,000 บาท  
สถานภาพ         สมรส

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจราจรในเขต สน.ยานนาวา

ใช้รถประจำทางเป็นพาหนะในการเดินทางไปทำงาน โดยใช้ถนนเส้นทางสาทร – สุรศักดิ์เป็นประจำทุกวัน พบว่ารถติดมาก ติดทุกวัน ทำให้ไม่กล้าที่จะออกจากบ้านคลาดเคลื่อนไปจากเวลาที่เคยออกไปทำงานเป็นประจำ เพราะนั่นหมายถึงการไปทำงานสายอย่างแน่นอนรถจะติดมาก โดยเฉพาะช่วงเช้าๆและในตอนเย็นๆ ถึงแม้ตำรวจจราจรจะปล่อยไฟเขียวแล้ว แต่รถก็ไม่สามารถที่จะไปได้ ได้แต่มองไฟเขียวด้วยความเสียดายจนมันเปลี่ยนเป็นไฟแดง ทำให้เจ้าหน้าที่การจราจรในกรุงเทพฯเป็นอย่างมาก แต่เนื่องจากมีหน้าที่การงานและครอบครัวอยู่ที่นี้ จึงจำเป็นต้องทนอยู่ต่อไป อยากให้ตำรวจจราจรแก้ไขช่วงเส้นทางขึ้นและลงจากสะพานสาทร ให้รถเคลื่อนตัวไปได้เรื่อยๆ เพราะทำให้รู้สึกเบื่อหน่ายกับการจราจรในช่วงนี้มาก

### ประสบการณ์การถูกจับกุม

ไม่เคยถูกจับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสน.ยานนาวาเพราะไม่มีรถยนต์ส่วนตัวได้ แต่ใช้บริการของรถโดยสารประจำทางมาโดยตลอด แต่ก็มีหลายครั้งที่เห็นตำรวจจราจร 1 – 2 คน แอบซุ่มดักจับกุมคนที่กระทำความผิดจราจร โดยเฉพาะคนที่ใช้รถจักรยานยนต์จะโดนเป็นส่วนมาก นานๆจึงจะเห็นรถยนต์โดยเรียกเสียที และไม่เคยเห็นมีรถบรรทุกขนาดใหญ่มาวิ่งในช่วงเวลาเช้าๆ หรือเย็นๆ ในขณะที่รถติดเลย แสดงว่าตำรวจสน.ยานนาวาเข้มงวดกับรถพวกนี้อยู่เหมือนกัน จึงทำให้รถใหญ่ไม่ค่อยกล้าทำผิด จึงจะจับได้แต่รถจักรยานยนต์เป็นส่วนมากและคนในครอบครัวก็ไม่ค่อยถูกจับกุมเท่าใดนัก มีบ้างที่นานๆครั้งจะถูกตำรวจจราจรเรียก และเมื่อตักเตือนแล้วก็ปล่อยตัวไปถ้าไม่ทำความผิดจราจรข้อร้ายแรง

### ความถี่ในการพบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ไม่ค่อยได้พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมากนัก แทบจะไม่เคยคุยด้วยซ้ำ เนื่องจากไม่เคยถูกจับกุมและไม่มีญาติที่เป็นตำรวจจราจรด้วย และรู้สึกว่าการเจอกับประชาชนนั้นห่างไกลกัน ถ้าไม่มีเหตุที่ต้องพึ่งพาตำรวจประชาชนก็ไม่ค่อยเข้าหาดำรวจอยู่แล้ว และการไปพบตำรวจจราจรแต่ละครั้งนั้น นั้นหมายถึงการไปเสียค่าปรับที่ถูกตำรวจจราจรออกใบสั่งนั่นเอง ซึ่งประชาชนก็พยายามไม่ทำผิด เพราะจะได้ไม่เสียค่าปรับและไม่เสียเวลาไปที่สน.

### การรับรู้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ไม่เคยได้รับเอกสารใดๆในการใช้รถใช้ถนนจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวาเลย เห็นแต่การรณรงค์การใช้รถใช้ถนนทางโทรทัศน์ ซึ่งก็นานๆเห็นที และรู้สึกเป็นเรื่องไกลตัวเลยไม่ได้สนใจมากมาย แต่ถ้าตำรวจจราจร สน.ยานนาวามีการแจกใบปลิวตามถนนสำคัญๆว่า ถนนใด ช่วงไหนที่จอดรถได้หรือไม่ได้ มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ว่าจะทำไมในช่วงนี้รถจึงติดมากขนาดนี้น่าจะทำให้คลายความหงุดหงิดรำคาญใจลงไปได้บ้าง และตำรวจจราจร สน.ยานนาวามีแผนที่จะจัดการอย่างไรกับปัญหานี้ แม้จะยังไม่ทำได้แต่ประชาชนก็จะรู้สึกว่าตำรวจจราจรสนใจที่จะแก้ไขปัญหา ไม่ใช่ปล่อยให้ผ่านไปวันๆ

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร

ปกติประชาชนก็ไม่ค่อยชอบตำรวจอยู่แล้ว ยิ่งเป็นตำรวจจราจรยิ่งแล้วใหญ่ เพราะส่วนใหญ่พูดจาไม่สุภาพ ชอบข่มขู่ ไม่ออมชอมกับคนที่ทำผิดเพียงเล็กน้อย ทำให้ในสายตามองว่าตำรวจจราจรชอบวางอำนาจ แต่ถ้าในอนาคตมีรถยนต์ส่วนตัวแล้วโดนตำรวจจราจรจับเพราะกระทำความผิดก็จะบอกให้ตำรวจจราจรทราบถึงความรู้สึกนี้ของประชาชน เนื่องจากไม่ได้กลัว



เกรงตำราวจรจรแต่อย่างใด เพียงแต่ยังไม่มีโอกาสได้บอกเพราะยังไม่เคยถูกจับกุม ถ้ามีการแก้ไข ภาพลักษณ์ของตำรวจไทยโดยเฉพาะตำรวจจรจร คงจะทำให้ภาพของตำรวจจรจรดูดีขึ้นมาใน สายตาของประชาชนก็ได้

#### ข้อเสนอแนะ

ควรมีการออกคำสั่งให้ตำรวจจรจรพูดจากับประชาชนให้สุภาพ เป็นมิตร ยิ้มแย้มแจ่มใส ความผิดเล็กๆน้อยๆแค่ตักเตือนแล้วปล่อยตัวไป ไม่ควรจะปรับอย่างเดียวยจะทำให้ประชาชนมีความรู้สึก ตำรวจใจดีไม่เข้มงวดกวดขันจนเกินไป และต้องไม่เลือกปฏิบัติกับเฉพาะคนที่มีความร่ำรวยเท่านั้น จึงจะพูดจาดีด้วยและให้ความเกรงใจ ควรมีการแก้ไขปัญหาการจรจรอย่างจริงจังจากทุก ฝ่าย ไม่ใช่ออกมาพูดว่าจะทำแล้วก็ไม่ทำได้อย่างที่ผ่านมา เพราะทุกวันประชาชนส่วนใหญ่ก็ต้องใช้ชีวิตอยู่บนท้องถนนมากกว่าอยู่ที่บ้าน ถ้ากรุงเทพฯ รถไม่ติด ชีวิตก็อาจจะน่าอยู่ขึ้นอีกเยอะ

#### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 4

นาย	สมพงษ์ (นามสมมติ)
อายุ	28 ปี
ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษาตอนปลาย
อาชีพ	รับจ้างทั่วไป
รายได้	8,000 บาท
สถานภาพ	โสด

#### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจรจรในเขต สน.ยานนาวา

ใช้เส้นทางถนนเจริญกรุงทุกวันด้วยรถจักรยานยนต์หรือบางที่ก็รถยนต์ ในพื้นที่ของสน. ยานนาวา รถติดแต่ไม่มากนักพอจะเลื่อนไหลไปได้เรื่อยๆ แต่รู้สึกที่ถนนเจริญกรุงจะแคบกว่าถนนสายอื่นๆ และไม่มีเกาะกลางถนน ไม่มีสะพานลอยคนข้าม และคนก็ข้ามถนนกันตามใจชอบทำให้รถติดตลอด โชคดีที่มีไฟแดงที่ปล่อยรถเร็วไม่ต้องรอนานจนเกินไป ทำให้รู้สึกที่ไม่ค่อยติดเหมือนถนนสาทร หรือถนนนราธิวาส ควรจะมีการสร้างสะพานลอยคนข้ามบริเวณที่คนชอบข้ามกันเป็นประจำ และตลอดเวลาคือบริเวณหน้าโรบินสันบางรัก ก็น่าจะช่วยให้รถติดจากคนข้ามถนนน้อยลงไปได้บ้าง และมีการกวดขันรถเมล์เล็กที่ชอบขับสะเปะสะปะ ให้ใช้เลนซ้าย และให้รถอื่นๆ ใช้เลนขวา เพราะว่าถนนเจริญกรุงก็แคบอยู่แล้ว



### ประสบการณ์การถูกจับกุม

เคยถูกจับกุมแต่ไม่บ่อยนัก เพราะว่ากระทำความผิดจริง และจรรยาภรณ์ไม่ได้อธิบายอย่างละเอียดว่าทำผิดเพราะอะไร บอกแต่ว่าคุณทำผิดกฎจราจรข้อนี้ๆ แล้วออกไปสั่งให้ไปชำระค่าปรับ น่าจะมีการอธิบายว่าทำไมถึงผิดให้มากกว่านี้ แต่ก็เข้าใจว่าถ้ายังจอดนานรถก็ยิ่งติด และประชาชนก็น่าจะรู้ว่าผิดกฎจราจรอย่างไร ในถนนเส้นที่ใช้เดินทางเป็นประจำไม่ค่อยเห็นตำรวจจราจรจับรถที่ทำความผิดในช่วงเวลาสำคัญๆ จะจับในช่วงกลางวันหรือบ่ายๆเท่านั้น นั่นก็เป็นการดีที่ทำให้รถไม่ติด และคนไม่กล้าทำผิดในช่วงเวลานั้น แต่ในช่วงเวลาอื่นคนก็จะทำความผิดถ้าตำรวจจราจรปล่อยหรือมองไม่เห็น

### ความถี่ในการพบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ได้พบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของ สน.ยานนาวาบ้าง นานๆ ครั้งในช่วงเวลาที่พักในตอนบ่ายหรือค่ำ ได้พูดคุยกันในเรื่องต่างๆ ไปไม่ได้คุยเกี่ยวกับปัญหาจราจร สังเกตว่าจราจรแต่ละคนที่ได้คุยมีสีหน้าเหนื่อยหน่าย และดูอ่อนล้า น่าจะมาจากการยืนโบกรถทั้งวันอาจทำตำรวจจราจรไม่สดใสเหมือนตำรวจที่อยู่บนสถานีตำรวจ เลยไม่อยากจะคุยในเรื่องที่จะทำให้ตำรวจจราจรเครียดเพิ่มขึ้น ส่วนมากจะคุยเรื่องการดูพระ ข่าวก่อนนอนในขณะนั้น ไม่คุยเรื่องใช้รถใช้ถนน

### การรับรู้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา และก็ไม่เคยได้รับจากสน.อื่นๆ ด้วย ถ้ามีก็คงจะดีมากกว่าประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน น่าจะมีการแจกเอกสารที่บอกเส้นทางในสน.ยานนาวา ว่าเส้นไหนรถติดในช่วงเวลาใดจะได้ไม่ใช้เส้นทางนั้นในช่วงเวลานั้น และทางรัฐบาลก็น่าจะมีการให้ตำรวจจราจรแต่ละสน.มีการประชาสัมพันธ์เรื่องการใช้ถนนในแต่ละพื้นที่ให้ประชาชนทราบมากขึ้นทั้งทางโทรทัศน์ หรือทางหนังสือพิมพ์ก็ได้ และให้เข้มงวดจับจริงกับรถที่กระทำความผิดแบบน่าเกลียด มีกฎหมายเข้มงวดแบบกฎหมายอื่นๆ เพราะการเสียค่าปรับคนจะไม่ค่อยกลัวกฎหมายจราจรเท่าไร

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร

รู้สึกเฉยๆ กับตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เพราะถ้าไม่ได้ทำความผิดก็ไม่มีเหตุต้องกลัวตำรวจ บางทีก็ยังได้พูดคุยกับตำรวจในเรื่องต่างๆ ไป และคิดว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวาก็ไม่ได้เข้มงวดมากจนเกินไป เมื่อทำผิดก็ยังสามารถต่อรองได้ในบางครั้งแล้วแต่เจ้าตำรวจจราจรคนไหน เคยถูกตำรวจจราจรในท้องที่สน.อื่นๆ จับ มีความรู้สึกว่าการตำรวจจราจร สน.ยานนาวาดีกว่ามาก

แต่ก็ไม่ได้ตีมากจนเกินไปเพราะคนทำผิดก็ต้องว่ากันไปตามความผิดนั้น ซึ่งคนที่ถูกจับส่วนใหญ่ก็รู้ว่าตัวเองผิด

### ข้อเสนอแนะ

อยากให้ตำรวจจราจรทุกสน.แก้ไขปัญหารถติดให้ได้เสียที โดยเฉพาะสน.ยานนาวา ที่ต้องใช้เส้นทางในท้องที่นี้เป็นประจำทุกวัน แต่คิดว่าคงจะเป็นการยากถ้าถนนมีแค่นี้แต่รถมีปริมาณมาก คงจะเป็นไปได้ยาก และอยากให้ตำรวจจราจรมีรอยยิ้มแจ่มใสให้ประชาชนทุกวัน มีคำแนะนำที่ดีก่อนออกใบสั่ง คนจะได้เป็นมิตรกับตำรวจจราจรมากกว่านี้ อยากให้ตำรวจจราจรยอมผ่อนผันให้รถจักรยานยนต์ผ่านไปได้กรณีที่ติดไฟแดงนานมาก เนื่องจากปล่อยรถให้ไปไม่ได้เพราะมีรถอยู่เยอะ แต่รถจักรยานยนต์สามารถแทรกตัวไปได้ก็น่าจะยอมปล่อยให้ผ่านไป ไม่ถือว่ากระทำความผิดร้ายแรง

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 5

นาย	กำพล (นามสมมติ)
อายุ	35 ปี
ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา
อาชีพ	รับจ้าง
รายได้	10,000 บาท
สถานภาพ	สมรส

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจราจรในเขต สน.ยานนาวา

ใช้ถนนในเส้นทางถนนจันทน์เป็นประจำด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล รถติดมาก และรถก็เยอะมากด้วย จอดกันไม่ค่อยเป็นระเบียบทำให้รถติด และรถโดยสารที่ใช้เส้นทางนี้ขับไม่เป็นระเบียบมีควันดำทำให้เส้นทางนี้ดูริบเร่และไม่น่าใช้ อาจจะเป็นเพราะถนนจันทน์มีตลาดสดและร้านอาหารมากมาย และตำรวจจราจรก็ดูแลไม่ทั่วถึง ทำให้รถไม่ค่อยมีระเบียบและรถติดมาก ในช่วงเวลาตีถนนจันทน์ก็ยังมีปริมาณรถมากอยู่ น่าจะมีการแก้ไขปัญหาเรื่องการจอดรถไม่เป็นระเบียบทั้งรถส่วนบุคคลและรถประจำทาง มีตำรวจจราจรประจำจุดต่างๆมากกว่านี้

### ประสบการณ์การถูกจับกุม

เคยถูกจับกุมแต่ไม่บ่อย นานๆ ที เนื่องจากคิดว่าไม่มีตำรวจจรรยาอยู่แถวนั้นเลยกระทำ ความผิด ซึ่งความจริงแล้วตำรวจยื่นกลมกลืนอยู่กับประชาชนทำให้มองไม่เห็น ผมคิดว่าการยื่น ปะปนแบบนี้ทำให้เห็นว่าใครบ้างที่แอบทำความผิด เพราะถ้าตำรวจจรรยายื่นเด่นเป็นสง่ากลาง ท้องถนนคนก็ไม่กล้าทำความผิด เมื่อถูกจับก็ยินยอมให้ออกใบสั่งไปชำระค่าปรับแต่โดยดีเนื่องจาก รู้ว่าตนเองกระทำความผิดจริง แต่ก็ได้มีการต่อรองในเรื่องอัตราค่าปรับกับตำรวจจรรยาด้วยและ ได้รับการยินยอม มีญาติที่ถูกจับโดยตำรวจจรรยาหลายคน ส่วนใหญ่กระทำความผิดเมื่อคิดว่า ตำรวจจรรยา ไม่อยู่แถวนั้น และไม่รู้สึกเข็ดหลาบกลับทำผิดอีกในท้องที่สน.อื่นๆ

### ความถี่ในการพบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา

ไม่เคยพบปะเป็นการส่วนตัวกับตำรวจจรรยา สน.ยานนาวา เนื่องจากไม่กล้าที่จะเข้าไปคุย เมื่อเห็นตำรวจจรรยายื่นพักอยู่ จะได้คุยก็ต่อเมื่อถูกจับกุมเท่านั้น น่าจะมีการจัดให้ตำรวจจรรยา พบปะกับประชาชนในท้องที่ของตนบ้างก็ดี ประชาชนจะได้กล้าพูดกล้าคุยกับตำรวจจรรยา เพื่อ ทำความคุ้นเคยกัน หรือกล้าสอบถามเรื่องปัญหาการจราจรที่อยากรู้ได้บ้าง และถ้ามีการจัดให้ตำรวจ จรรยาพบปะพูดคุยกับประชาชนในพื้นที่ น่าจะเป็นการเปิดโอกาสให้ตำรวจจรรยา ได้มีโอกาส ชี้แจงกับประชาชนว่าถนนเส้นไหน ในช่วงเวลาใดที่มีปัญหาจะได้ทำการหลีกเลี่ยงไม่ใช่เส้นทางนั้น และประชาชนก็จะรู้สึกเป็นมิตรกับตำรวจจรรยาอีกด้วย

### การรับรู้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับตำรวจจรรยา

ไม่ได้รับการบอกเล่าข่าวสารอะไรจากตำรวจจรรยา สน.ยานนาวา เลย น่าจะมีการประกาศ หรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ยานนาวาทราบถึงปัญหาการจราจร และการแก้ไขปัญหา ของตำรวจจรรยาว่าทำอะไรบ้าง และมีการบอกให้ประชาชนทราบถึงการใช้ถนนอย่างถูกต้องจะได้ ไม่ถูกจับ น่าจะมีการรณรงค์เรื่องการจราจรเหมือนการรณรงค์เรื่องยาเสพติดเพราะปัญหาการจราจร คิดชัดเป็นสิ่งที่คนกรุงเทพฯ เบื่อหน่ายเป็นอย่างมาก แต่ก็ไม่รู้จะทำอย่างไรและยังไม่มีใครสามารถ แก้ไขปัญหานี้ได้อย่างจริงจัง

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจรรยา

ปกติคนส่วนใหญ่ก็ไม่ค่อยชอบตำรวจอยู่แล้ว ยิ่งเป็นตำรวจจรรยา ยิ่งไม่ชอบใหญ่ เพราะมี ความคิดว่าจะมารีดไถ และได้ฟังพฤติกรรมจากคนอื่นๆที่ถูกจับกุม ยิ่งทำให้คนส่วนใหญ่มีอคติกับ ตำรวจจรรยามากขึ้นไปอีก ถ้าตำรวจจรรยาทำตัวเป็นมิตรกับประชาชน คนก็จะจรรู้รักตำรวจจรรยา ได้ไม่ยาก แต่บางครั้งก็มีความรู้สึกเห็นใจตำรวจจรรยาเหมือนกันที่ต้องเหน็ดเหนื่อยอยู่กลางแจ้ง

ต้องสูดดมควันรถ และต้องคอยสอดส่องดูผู้กระทำความผิด และคนไทยส่วนมากก็ชอบแอบทำความผิด หรือทำความผิดให้เห็นต่อหน้า เมื่อถูกตำรวจจราจรจับก็เลยรู้สึกมีอคติกับตำรวจ โดยบางทีก็ลืมคิด ไปว่าตนเองได้กระทำความผิดเองจึงถูกจับ

### ข้อเสนอแนะ

อยากให้กวดขันกับรถประจำทางให้มากกว่านี้ เพราะคิดว่ารถประจำทางก็เป็นส่วนสำคัญ ในการทำให้รถติดในทุกวันนี้ ควรมีการสร้างสะพานลอยให้คนข้ามตามแยกสำคัญๆ จะช่วยลด ปัญหาการติดเนื่องจากรอให้คนข้ามถนน และเพื่อเป็นความปลอดภัยของประชาชน ตำรวจจราจร ควรทำหน้าที่อย่างตรงไปตรงมา อย่าเลือกปฏิบัติหรือรับสินบนจากคนที่ทำผิดกฎจราจร เพราะทุกวันนี้คนส่วนมากคิดว่าตำรวจจราจรจับเพื่อหวังเอาเงิน มากกว่าจะต้องการให้คนไม่ทำความผิด ควร แก้ไขปัญหาการจราจรให้ดีกว่านี้อีกเพราะทุกวันนี้รถติดมาก และมีความรู้สึกว่าจะติดมากกว่าเดิม

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 6

นาง	สุภาพร (นามสมมติ)
อายุ	36 ปี
ระดับการศึกษา	ปริญญาตรี
อาชีพ	ข้าราชการครู
รายได้	9,000 บาท
สถานภาพ	สมรส

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจราจรในเขต สน.ยานนาวา

ใช้เส้นทางในซอยเซนต์หลุยส์ และถนนสุรศักดิ์ – แยกสาทร เป็นประจำทุกวัน ในการ เดินทางไปทำงาน พบว่าในซอยเซนต์หลุยส์รถติดมาก ถ้าไม่มีตำรวจจราจรมายืนอยู่จะมีคนกระทำความ ผิดมาก โดยเฉพาะรถสองแถวที่วิ่งรับส่งคนในซอย ชอบกระทำความผิดอยู่เสมอ และเป็น ตัวการสำคัญที่ทำให้รถติดในซอยเนื่องจากชอบจอดคร่อมใจตัวเองโดยไม่สนใจว่าทำผิดกฎจราจร หรือไม่ การมีตำรวจจราจรยืนอยู่จะช่วยได้มาก และถนนสุรศักดิ์มีปริมาณรถมากทำให้การจราจร ติดขัดทุกวัน ยิ่งถ้ามีฝนตกจะยิ่งติดมากกว่าเดิม ทำให้ประสบปัญหาในการเดินทางไปทำงานอย่าง มาก อยากให้ประชาสัมพันธั้ให้รถไปใช้เส้นทางอื่นบ้าง ถ้ามีเส้นทางอื่นที่พอจะไปถึงจุดหมาย ปลายทางได้เหมือนกัน

### ประสบการณ์การถูกจับกุม

เคยถูกจับกุมแต่ได้รับการปฏิบัติด้วยดี ตำรวจจราจรพูดจาสุภาพ น่าจะเป็นเพราะเห็นว่าเป็นผู้หญิงและเป็นข้าราชการ และไม่ได้กระทำความผิดข้อหาร้ายแรง จึงได้มีการว่ากล่าวและตักเตือนไม่ให้กระทำความผิดแบบนี้อีกแล้วปล่อยตัวไป การทำเช่นนี้ทำให้รู้สึกดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสน.ยานนาวาเป็นอย่างมาก ทำให้ไม่เกลียดตำรวจจราจรแต่อย่างใด และพยายามที่จะไม่กระทำความผิดกฎจราจรอีก และอยากให้ตำรวจจราจรทุกสน.ปฏิบัติต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างดีเหมือนกันทุกๆสน. จะทำให้เกิดความประทับใจกับประชาชนในกรุงเทพฯเป็นอย่างมาก

### ความถี่ในการพบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

พบตำรวจจราจรทุกวันเวลาเดินทางไปทำงาน แต่ไม่ได้พูดคุยแต่อย่างใด ยกเว้นเมื่อถูกจับกุมจึงจะได้พูดคุยกับตำรวจจราจร และหากได้คุยกับตำรวจจราจรอีกครั้ง จะถามกับตำรวจจราจรว่าทำไมถนนเส้นนี้รถจึงติด คิดจะแก้ไขปัญหานี้อย่างไร มีเส้นทางไหนที่พอจะใช้ทดแทนกันได้บ้าง และทำอย่างไรเมื่อถูกจับกุม จะได้เป็นความรู้ เพราะเรื่องแบบนี้ประชาชนส่วนมากก็อยากถามตำรวจจราจร แต่ไม่มีโอกาสที่จะได้ถาม เนื่องจากไม่มีการพบปะกันระหว่างตำรวจจราจรกับประชาชนอย่างเป็นทางการเป็นเรื่องเป็นราว

### การรับรู้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ได้รับข่าวสารข้อมูลการใช้รถใช้ถนนของสน.ยานนาวาจากแผ่นป้าย ที่ตั้งอยู่ตามสี่แยกใหญ่ๆ แต่มีไม่มากนัก ถ้ามีการบอกกล่าวให้ประชาชนในพื้นที่นี้ทราบเส้นทาง ช่วงเวลาที่รถติด การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าจะเป็นการดีมาก และคิดว่าน่าจะทำให้รถติดน้อยลงกว่านี้ อาจจะเป็นการบอกช่วงเวลาที่ย่ำจอด ห้ามเลี้ยว ข้อบังคับต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนในเขตยานนาวา หรือมีการแจกเอกสารเกี่ยวกับเรื่องต่างๆเหล่านี้ให้กับนักเรียน และให้นักเรียนนำไปให้ผู้ปกครองดูที่บ้าน ก็จะเป็นการณรงค์ให้มีความรู้ในเส้นทางของพื้นที่เขตยานนาวาได้อีกส่วนหนึ่ง

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร

มองว่าในบรรดาข้าราชการทหารและตำรวจ คนจะมองตำรวจเป็นศัตรูมากกว่ามิตรไม่ได้ มองว่าตำรวจคือที่พึ่งในยามยากแต่อย่างใด และยังมีข่าวที่ไม่ดีเกี่ยวกับตำรวจออกมามากมาย ทั้งในช่วงข่าวภาคค่ำหรือตามหน้าหนังสือพิมพ์ก็ยิ่งทำให้ประชาชนมองตำรวจไปในทางที่ไม่ดี ซึ่งในความเป็นจริงตำรวจที่ดี ที่ตั้งใจทำงานอย่างจริงจังก็มีอยู่มาก เพียงแต่ประชาชนไม่ได้รับข้อมูลในด้านดีของตำรวจเท่าที่ควร จึงน่าจะมีการณรงค์ภาพลักษณ์ของตำรวจไทยในสายตาประชาชน



โดยเฉพาะตำรวจจราจรจะเป็นการช่วยให้ประชาชนมีมุมมองที่ดีกับตำรวจจราจรได้ส่วนหนึ่ง เพราะตำรวจจราจรใกล้ชิดกับประชาชนมากกว่าหน่วยงานอื่น

### ข้อเสนอแนะ

ในช่วงเวลาเช้าและเย็นอย่าปล่อยให้รถที่ผู้ปกครองมารับหรือส่งบุตรหลาน จอดอย่างไม่เป็นระเบียบ ควรมีการประสานงานกับทางโรงเรียนต่างๆ ในเขตพื้นที่ ให้จัดให้มีที่จอดรถรับส่งบุตรหลาน ที่ไม่กีดขวางการจราจรแต่อย่างใด และควรจัดให้มีตำรวจจราจรประจำอยู่ทุกไฟแดง จะช่วยให้คนไม่กล้ากระทำความผิดกฎจราจร และตำรวจจราจรเองควรจะพูดคุยกับประชาชนอย่างเป็นกันเอง ยิ้มแย้ม และไม่เลือกปฏิบัติ

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 7

นาย	ศิริพงษ์ (นามสมมติ)
อายุ	30 ปี
ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษาตอนปลาย
อาชีพ	พนักงานบริษัทเอกชน
รายได้	7,000 บาท
สถานภาพ	โสด

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจราจรในเขต สน.ยานนาวา

ใช้เส้นทางถนนสีลมเป็นประจำโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ รถติดแต่ไม่มาก น่าจะเป็นเพราะมีตำรวจจราจรประจำอยู่ตามแยกต่างๆ ถนนกว้างพอสมควร และรถโดยสารประจำทางมีจำนวนสายไม่มากเหมือนถนนสุขุมวิท – สาทร หรือถนนเจริญกรุงเลยคิดน้อยกว่า แต่สังเกตว่าถ้าเป็นช่วงเวลาเช้าๆหรือเย็นๆที่คนไปทำงานหรือเลิกงาน รถจะติดมากกว่าเวลาอื่น แต่เมื่อเลยเวลาช่วงนี้ไปรถจะวิ่งได้แบบสบายๆ ไม่ติดมาก ยิ่งถ้าเป็นวันหยุดรถจะไม่ติดเลย คิดว่าการจัดระบบการจราจรบนถนนเส้นนี้ของสน.ยานนาวา จะประสบความสำเร็จมากกว่าถนนเส้นอื่นในพื้นที่ของสน.ยานนาวา



### ประสบการณ์ถูกจับกุม

เคยถูกจับกุม แต่ไม่บ่อยนานๆ ครั้ง รวมแล้วประมาณปีละไม่เกิน 3 ครั้ง เหตุที่ถูกจับกุมก็เนื่องมาจากรีบเดินทางเลขฝ่าฝืนกฎจราจร แต่ในเวลาปกติก็ไม่ได้ฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องจากเห็นว่าไม่คุ้มถ้าต้องไปเสียค่าปรับเพื่อรับใบขับขี่ที่สถานีตำรวจ ทุกครั้งที่ถูกจับกุมตำรวจจราจรจะบอกว่าเพราะเหตุใดจึงถูกจับ แต่บอกเพียงสั้นๆ เท่านั้น พุดจาตามปกติแต่ไม่ยิ้มแย้มเลย ซึ่งคิดว่าเป็นปกติกับคนทำความผิดจะให้ยิ้มแย้มได้อย่างไร แต่ถ้าจับไปขังไปประชาชนก็คงจะยินยอมให้จับแต่โดยดี เวลาที่ถูกจับกุมรู้สึกอายคนอื่นที่มองมา ทำให้ไม่กล้าทำความผิดบนท้องถนนบ่อยนัก และคนในครอบครัวก็เคยถูกจับกุมเหมือนกันแต่ก็ไม่บ่อยนัก

### ความถี่ในการพบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ไม่ค่อยได้พบปะพูดคุยกับตำรวจจราจร นอกจากโดนจับกุม แต่จะได้พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสี่แยกต่างๆ เป็นประจำ ส่วนมากจะอยู่ในคู่มือควบคุมสัญญาณไฟจราจร จึงไม่มีความคุ้นเคยกับตำรวจจราจร ไม่รู้สึกว่าจะชอบหรือไม่ชอบ มีความรู้สึกเฉยๆ และเมื่อไม่เข้าใจเส้นทางก็กล้าที่จะเข้าไปถามทางกับตำรวจจราจร ซึ่งส่วนใหญ่ก็บอกทางให้แต่โดยดี ถ้ามีการจัดงานตำรวจจราจรพบประชาชนเหมือนการจัดงานอื่นๆ น่าจะทำให้ประชาชนรู้สึกคุ้นเคยกับตำรวจจราจรมากกว่านี้อีก และน่าจะทำให้ประชาชนที่ใช้ถนนกล้าที่จะเข้าไปพูดคุยกับตำรวจจราจรมากกว่าเดิม

### การรับรู้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจราจร หรือตำรวจจราจร หรืออาจจะมีการแจกแต่ไม่ได้รับก็เลยไม่ทราบก็เป็นได้ ถ้ามีการแจกแผ่นพับข้อมูลการจราจรเหมือนแจกแผ่นพับในการหาเสียง ก็คิดว่าจะทำให้ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนเข้าใจการใช้ถนน และเข้าใจกฎจราจรดีกว่าเดิม และรวมถึงเข้าใจการทำงานของตำรวจจราจรมากขึ้นกว่าเดิม และถ้าประชาชนให้ความร่วมมือก็คิดว่าปัญหาการจราจรติดขัดน่าจะดีขึ้น และอยากให้มีแบบนี้ในทุกๆ พื้นที่ทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร

ไม่คุ้นเคยกับตำรวจจราจรเลย แต่ก็มีภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในความคิดของผมก็คือตำรวจจราจรใจดี จับแล้วปล่อยถ้ากระทำความผิดไม่มาก แค่ว่ากล่าวตักเตือนก็เพียงพอแล้วและตำรวจจราจรสน.ยานนาวาก็ยังไม่เคยทำให้รู้สึกว่าการจราจรไม่ดี อาจจะพบบ้างในท้องที่ สน.อื่นๆ ทำให้รู้สึกว่าตำรวจจราจรในสน.นี้ ก็ยังดีกว่าสน.อื่นๆ แต่ในความคิดของประชาชนยังง

ตำรวจก็ไม่ได้อยู่แล้ว แม้ไม่ได้กระทำความผิดคนส่วนใหญ่ก็ยังไม่ชอบตำรวจ คิดว่าน่าจะมาจากการที่คนรับรู้ข่าวที่ไม่ดีของตำรวจจากทางโทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์ก็เป็นได้

### ข้อเสนอแนะ

ควรจะคิดว่าทำอย่างไรให้ประชาชนมีความรู้สึกที่ดีกับตำรวจ โดยเฉพาะกับตำรวจจราจร เพราะคนมักคิดว่าตำรวจชอบใช้อำนาจที่มีข่มขู่ประชาชนที่ไม่ค่อยรู้กฎหมาย ทำอย่างไรก็ได้ให้ภาพพจน์ของตำรวจไทยดีขึ้น และต้องทำให้เห็นอย่างเด่นชัดเพราะคนไทยชอบที่จะเห็นการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีของตำรวจไทย และสามารถให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน รวมถึงสามารถแก้ไขรถได้ในกรณีที่มีรถเสียกลางทาง ควรมีการอบรมความรู้เรื่องช่างซ่อมรถขึ้นพื้นฐานกับตำรวจจราจรด้วยก็จะดีมาก จะได้ไว้คอยช่วยเหลือประชาชนในกรณีที่รถเกิดเสีย

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 8

นางสาว ศรัญญา (นามสมมติ)  
 อายุ 24 ปี  
 ระดับการศึกษา ปริญญาตรี  
 อาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน  
 รายได้ 12,500 บาท  
 สถานภาพ โสด

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทการจราจรในเขต สน.ยานนาวา

ใช้รถประจำทางเส้นทางถนนสุรศักดิ์ – สาทร – นราธิวาส เป็นประจำ รถติดมาก และรู้สึกว่าการเดินทางเดิม สักเกตดูบนถนนพบว่าปริมาณรถเยอะมาก และมีการปล่อยสัญญาณไฟเขียว น้อยกว่าไฟแดง ยิ่งเป็นช่วงเวลาที่รีบไปทำงานรถจะติดมากทุกวัน ทำให้ต้องยืนคอยรถประจำทางนานมาก และเมื่อได้ขึ้นรถแล้วก็ต้องยืนบนรถอีกนานกว่าจะถึงจุดหมาย ทำให้เบื่อนายเส้นทางนี้มาก แต่ก็ไม่มีทางเลือกเพราะเส้นทางที่จะไปไม่มีบริการรถไฟฟ้า จึงทำให้ต้องทนใช้เส้นทางนี้ไปทำงานทุกวัน ทำให้ไม่กล้าที่จะออกจากบ้านไปทำงานผิดเวลาจากที่เคยทำทุกวัน เพราะนั่นหมายถึงการไปทำงานช้ากว่าเดิมเป็นชั่วโมง

### ประสบการณ์การถูกจับกุม

ไม่เคยมีประสบการณ์เพราะไม่มีรถเป็นของตัวเอง แต่ขณะที่อยู่บนรถประจำทางได้สังเกตเห็นว่าตำรวจจราจรได้จับกุมรถที่กระทำความผิด ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์เพราะคิดว่ารถจักรยานยนต์ทำความผิดได้ง่ายกว่าเพราะมีขนาดเล็ก คล่องตัว แต่ก็อยากให้ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับรถเมล์ที่ชอบจอดนอกป้ายรถประจำทางบ้าง เพราะการจอดแบบนั้นทำให้ผู้โดยสารต้องวิ่งออกไปขึ้นที่บนถนน เสี่ยงต่อการถูกรถที่วิ่งมาด้วยความเร็วชนเป็นอย่างมาก และให้กวดขันรถที่ชอบจอดแช่นานๆ เพื่อรอคนขึ้น ทำให้รถติดและรถโดยสารคันอื่นๆเข้ามาจอดที่ป้ายรถเมล์ไม่ได้ แต่ก็อยากให้จับในช่วงเวลาสายๆที่คนไปทำงานหมดแล้ว ในช่วงเวลาริပ်ด่วนแค่นี้ ยืนกุมเฉยๆก็น่าจะพอช่วยได้บ้าง

### ความถี่ในการพบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ไม่เคยได้พบปะกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นอกจากเวลาที่ต้องการความช่วยเหลือในการถามเส้นทางที่ไม่คุ้นเคย และก็ได้ใช้บริการที่ไม่ค่อยดี คือมีอาการเหมือนไม่เต็มใจบอกและส่วนมากหน้าตาก็ไม่ยิ้มแย้มเลย ทำให้ไม่อยากจะเข้าไปพูดคุยถ้าไม่จำเป็น ถ้าตำรวจจราจรของทุกสน.ใจดี ยิ้มแย้ม ชอบช่วยเหลือประชาชน ก็คงจะทำให้สังคมกรุงเทพฯน่าอยู่กว่านี้

### การรับรู้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ไม่ค่อยได้ยินข่าวสารการจราจรมากนัก ทั้งที่ปกติอ่านหนังสือพิมพ์ทุกวัน ก็ไม่เห็นมีการรณรงค์เรื่องการจราจรที่เป็นรูปธรรมผ่านทางหนังสือพิมพ์ หรือโทรทัศน์ ถ้ามีการประชาสัมพันธ์ถึงการใช้รถใช้ถนน กฎหมายจราจรแบบเข้าใจง่าย เหมือนรายการสารคดีสั้นๆ รายการอื่นๆทุกวันก็คงจะดี เหมือนที่รายการนายกทักษิณพบประชาชนทางวิทยุก็ได้ แต่ทางวิทยุคนจะฟังน้อยกว่าดูโทรทัศน์หรืออ่านหนังสือพิมพ์ เพราะเมื่อมีการบอกว่าจะมีการแก้ไขปัญหาการจราจรที่พอจะเห็นเป็นรูปเป็นร่างได้ คนกรุงเทพฯก็จะดีใจและเฝ้ารอว่าจะเกิดขึ้นเมื่อใด เพราะทุกคนเบื่อกับปัญหาการจราจรที่ติดขัด ควันรถที่เกิดจากรถที่ไม่ได้มาตรฐานของรถโดยสารประจำทาง การปล่อยสัญญาณไฟที่ไม่พอดีกันของบางพื้นที่

### การมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร

ปัจจุบันภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในสายตาคนกรุงเทพฯ ไม่ดีเป็นอย่างมาก เนื่องจากมองว่าชอบบริดไถ ทำตัววางอำนาจเหนือประชาชน ชอบข่มขู่ ถ้ามีการแก้ไขภาพพจน์ครั้งนี้ให้ดีขึ้นจะดีมาก โดยทางสำนักงานตำรวจก็น่าจะมีการเรียกอบรมตำรวจจราจรในแต่ละท้องที่ให้รับรู้ถึงความรู้สึกและความต้องการของประชาชน จะได้ทราบว่าประชาชนส่วนใหญ่ก็ค้อย่างไรกับตำรวจ

จรรยา และทางรัฐบาลเองก็ควรเพิ่มรายได้ให้กับตำรวจจรรยาเพียงพอเพื่อที่จะได้ไม่ต้องหารายได้จากประชาชนเพิ่มในทางที่ไม่ถูกต้อง เพราะเท่าที่ทราบข้าราชการตำรวจชั้นผู้น้อย มีรายได้ที่ไม่พอกับรายจ่าย ปัญหาการรีดไถจึงเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

### ข้อเสนอแนะ

อยากให้มิตำรวจจรรยาประจำทุกจุดที่มีปัญหา เช่น ตามสี่แยกใหญ่ๆ หน้าโรงเรียน จุดกลับรถ คิดว่าจะช่วยเรื่องการทำผิดกฎจราจรและทำให้รถติดน้อยลงได้บ้าง อยากให้มีความรอมชอมกันในกรณีที่ยอมได้ ไม่ใช่จับอย่างเดียว ควรให้คำแนะนำดีๆกับประชาชนให้มากเท่าที่จะทำได้ มีอัยาศัยที่ดี นำพืงพา และมีรอยยิ้มอยู่เสมอ ขอให้ทำหน้าที่อย่างตรงไปตรงมาและมีการอบรมพัฒนาความรู้ให้กับตำรวจจรรยาอยู่เสมอ จะได้พัฒนาคำานการจรรยาเหมือนประเทศอื่นที่มีปริมาณรถเยอะ อย่างประเทศเกาหลี

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 9

ชื่อ	นายศรชัย (นามสมมติ)
อายุ	55 ปี
ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา
รายได้	10,000 บาท
อาชีพ	ขับรถแท็กซี่
สถานภาพ	สมรส

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทจรรยา

ให้สัมภาษณ์ว่า อาศัยอยู่ที่บริเวณซอยนราธิวาสฯ 14 ในซอยอาคารสงเคราะห์ ซึ่งอยู่ในเขตรับผิดชอบของ สน.ยานนาวา มีอาชีพขับรถแท็กซี่ จะขับเฉพาะช่วงกลางวันตั้งแต่เวลา 05.00 – 16.00 น. โดยรถแท็กซี่ที่ใช้ขับหารายได้เป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล ที่ได้เข้าซื้อเมื่อ 6 ปีก่อน ตอนนั้รถแท็กซี่คันดังกล่าวได้ผ่อนชำระหมดแล้ว และยังบอกว่าได้ได้ขับรถแท็กซี่มาประมาณ 10 ปี ก่อนที่ราคาป้ายรถแท็กซี่จะถูกเหมือนในปัจจุบัน ตอนนั้มีรายได้ดี แต่เดี๋ยวนั้รถแท็กซี่มีเยอะมากขึ้น ทำให้รายได้ไม่ค่อยจะดี บวกกับน้ำมันก็มีราคาแพง ทำให้บางวันเหลือเงินกลับมาบ้าน 100 กว่าบาทก็มี ส่วนใหญ่จะขับรถตระเวนรับผู้โดยสารไปเรื่อยๆ ไม่ได้เลือกโซนขับเหมือนกับคนอื่นที่เขาจะเลือกเฉพาะที่รถติด

### ประสบการณ์การถูกจับกุม

ให้สัมภาษณ์ว่า การถูกตำรวจจราจรจับกุมเป็นเรื่องปกติ คงไม่มีแท็กซี่คันไหนไม่เคยถูกตำรวจจราจรจับกุม ยิ่งตนเองแล้วขับรถแท็กซี่มาตั้ง 10 ปี ยิ่งเป็นไปได้ที่จะไม่ถูกจับกุม บางเดือนเคยถูกตำรวจจราจรจับกุมออกไปสั่งสอนให้ถึง 3 ครั้งก็มี ที่ถูกออกไปสั่งสอนไม่ใช่เฉพาะขับรถผิดกฎจราจร แต่ว่าใบสั่งที่ตำรวจจราจรออกให้มันหมดอายุที่ใช้ได้ เนื่องจากใบสั่งมีอายุเพียง 7 วัน ยังไม่ทันไปชำระค่าปรับก็มาถูกเรียกตรวจก็เลยโดนจับอีก

ให้สัมภาษณ์อีกว่าเดี๋ยวนี้ในกรุงเทพฯ ตำรวจจราจรตั้งด่านเยอะมาก บางวันเห็นเป็น 10 ด่านก็มี ขับไปท้องที่ไหนก็เจอแต่ตำรวจจราจรตั้งด่านเต็มไปหมด ไม่รู้จะขยันอะไรขนาดนั้น ตอนที่ตำรวจจราจรที่ตั้งด่านเรียกตรวจ ไม่ค่อยถูกจับกุมเพราะว่าทำถูกต้องจราจร แต่จะโดนจับก็ตอนที่มิเตอร์โดยสารอยู่ด้วย เนื่องจากผู้โดยสารไม่ขาดเข็มขัดนิรภัยก็เลยโดนจับ บางครั้งไปในบางท้องที่ที่ไม่รู้ว่าเส้นทางนั้นเขาวิ่งกันอย่างไร เพราะบางท้องที่เส้นทางเดียวกันแต่เวลาต่างกันก็เลยถูกตำรวจจราจรต่อว่า ว่าไม่รู้จักคู่มือสัญญาณที่บอกให้วิ่งได้ช่วงเวลาไหน ก็เลยถูกตำรวจจราจรจับกุม

### ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร

ไม่เคยมีญาติหรือคนรู้จักเป็นตำรวจจราจร จะได้พบปะพูดคุยกับตำรวจจราจรก็เฉพาะในช่วงเวลาที่ตำรวจจราจรเรียกตรวจเท่านั้นถึงจะได้พูดคุยกัน ในช่วงโมงเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็นก็จะพบกับตำรวจจราจรมากหน่อย โดยเฉพาะสนามยานนาวารถจะติดมากทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ก็จะเห็นตำรวจจราจรออกมาอำนวยความสะดวกมากกว่าปกติโดยเฉพาะในถนนสาทร บริเวณหน้าโรงเรียนเทพศิรินทร์ ตำรวจจราจรจะอยู่กันหลายนาย

นอกจากนี้แล้วยังเคยเข้ารับการฝึกอบรมแท็กซี่อาสาจราจรแจ้งข่าวโดยมีตำรวจจราจรมาเป็นวิทยากรให้ความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และให้ความรู้เกี่ยวกับอาชญากรรมรวมถึงขั้นตอนในการแจ้งข่าว ไม่ว่าจะเป็นข่าวสภาพการจราจร หรืออาชญากรรมให้กับหน่วยราชการรับทราบ

### การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ได้ดูข่าวทางโทรทัศน์อยู่เป็นประจำในช่วงค่ำเพราะเป็นช่วงพักผ่อนของตนเอง ทำให้ได้รับข้อมูลข่าวสารความเป็นไปของบ้านเมืองรวมทั้งได้รับรู้รับทราบเกี่ยวกับเรื่องการจราจรและตำรวจจราจร โดยเฉพาะในช่วงเวลาขับรถแท็กซี่ก็จะเปิดวิทยุรับฟังสภาพการจราจรในช่วงนั้น เพื่อจะได้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น และในบางรายการได้มีการร้องเรียนเกี่ยวกับตำรวจจราจรว่าปฏิบัติหน้าที่ไม่ถูกต้อง กลั่นแกล้งประชาชน โดยเฉพาะการร้องเรียนของบรรดาผู้ขับแท็กซี่ค่อนข้างที่จะมีบ่อยเหมือนกันที่ได้ความเข้าใจระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่



### การมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร

มีมุมมองภาพลักษณ์ตำรวจโดยบอกว่าถ้าตัดความเป็นคนขับรถแท็กซี่ออก จะมีความรู้สึกที่ดีกับตำรวจจราจร เพราะเห็นตำรวจจราจรทำงานหนักมากเนื่องจากรถติดมาก ตำรวจจราจรต้องทำหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับประชาชนซึ่ง ทั้งร้อนทั้งเหนื่อยและก็เครียดด้วย ถือว่าตำรวจจราจรเป็นผู้เสียสละอย่างมาก แต่ถ้าให้กลับมามองในมุมมองของคนขับรถแท็กซี่จะมีความรู้สึกไม่ค่อยดีกับตำรวจจราจรเท่าใดเพราะอาชีพขับรถแท็กซี่กับตำรวจจราจร ไม่ค่อยจะถูกกัน เนื่องจากตำรวจจราจรมีหน้าที่จับกุม และคนขับรถแท็กซี่ก็จะถูกจับกุมบ่อยมาก

### ข้อเสนอแนะ

อยากให้ตำรวจจราจรมีความอะลุ้มอล่วยกับประชาชนมากกว่านี้ปฏิบัติกับประชาชนอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติ ให้รับฟังเหตุผลของคนที่ถูกจับกุมบ้างนอกจากนั้นควรจะมีการจัดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้พบปะกับคนขับรถแท็กซี่ให้มากกว่านี้เพื่อทำความเข้าใจซึ่งกันและกัน

### ผู้ให้ข้อมูลสำคัญคนที่ 10

ชื่อ	นางสุชาดา (นามสมมติ)
อายุ	26 ปี
ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา
รายได้	8,500 บาท
อาชีพ	พนักงานบริษัทเอกชน
สถานภาพ	สมรส

### ความเกี่ยวข้องกับประเภทของการจราจร

มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทขายเครื่องสำอางอยู่ที่ห้างเซ็นทรัลสีลม มีบ้านพักอาศัยอยู่ฝั่งธนบุรี ตอนเช้าจะนั่งรถเมล์มาทำงานโดยจะนั่งมาจากฝั่งธนบุรีมาลงหน้าห้างเซ็นทรัล ใช้เส้นทางถนนสาทรแล้วเลี้ยวเข้าทางใต้ควนมาเข้าถนนสีลม โดยจะออกจากบ้านเวลาประมาณ 08.30 น. เพื่อมาทำงาน โดยห้างจะเปิดเวลา 10.00 น. ที่ต้องออกมาก่อนเวลานานเพราะว่าการจราจรบริเวณแยกสาทร-สุรศักดิ์ รถติดมากทำให้ต้องเผื่อเวลาในการเดินทางมาก ตอนนี้อยู่ที่ห้างเซ็นทรัลประมาณ 2 ปี



### ประสบการณ์การถูกจับกุม

ไม่เคยถูกตำรวจจราจรจับกุมเพราะไม่เคยขับรถหรือทำผิดกฎจราจร แต่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการจับกุมอยู่บ้าง คือว่าเคยเห็นตำรวจจราจรจับกุมรถเมล์ที่นั่งมาทำงาน โดยมีตำรวจจราจรได้เรียกรถเมล์ให้จอดชิดข้างทางและก็ได้ออกไปสั่งให้กับคนขับรถเมล์ ซึ่งก็ไม่ทราบสาเหตุที่ตำรวจจราจรจับกุมคนขับรถเมล์ว่าเพราะอะไรและตนเองก็ไม่ได้ถามด้วยเพราะเหตุใด แต่ก็มีเหมือนกันที่คนขับรถเมล์ที่ตนเองนั่งมาด้วยขับรถนำหวาดเสียว เมื่อตำรวจจราจรเห็นเข้าก็จับกุมจับรถเมล์ นอกจากประสบการณ์เรื่องนี้แล้วก็ไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการจับกุมเลย แม้คนในบ้านก็ไม่เคยมีใครมีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมเพราะที่บ้านไม่มีรถใช้

### ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร

เคยมีเพื่อนเป็นตำรวจจราจร อยู่ในกรุงเทพฯ แต่จำไม่ได้ว่าอยู่ สน.ไหน อีกทั้งก็ไม่ค่อยได้เจอกัน แต่จะมีความคุ้นเคยกับตำรวจจราจรที่โบกรถอยู่ข้างหน้าห้างเซ็นทรัล เพราะตำรวจจราจรจะมาทำหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็นบริเวณหน้าห้างเซ็นทรัล และตำรวจจราจรจะชอบเข้ามาในห้างเซ็นทรัลเพราะแฟนของตำรวจจราจรทำงานอยู่ในห้างเซ็นทรัล อยู่แผนกขายเครื่องสำอางเหมือนกัน ทำให้ได้มีโอกาสได้พูดคุยทำความรู้จักกับตำรวจจราจร ทำให้ได้รับรู้ถึงการทำงานของจราจร หรือในบางครั้งแฟนของตำรวจจราจรก็จะมาเล่าให้ฟังว่าตำรวจจราจรทำงานยังไง เคยถามตำรวจจราจรว่าทำไมต้องจับกุมประชาชนด้วย ซึ่งตำรวจจราจรก็ได้บอกถึงสาเหตุที่ต้องจับกุมเพราะตนเองมีหน้าที่รักษากฎจราจร ถ้าไม่รักษากฎทุกคนก็จะไม่รักษากฎทำให้เกิดความวุ่นวาย และอีกหลายสาเหตุที่ต้องทำการจับกุม ซึ่งทำให้เข้าใจการทำงานของตำรวจจราจรมากขึ้น

### การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจร

ไม่ค่อยได้ดูข่าวเพราะกลับบ้านค่ำ และยังต้องออกมาทำงานตอนเช้าทำให้ไม่ค่อยได้ติดตามข้อมูลข่าวสารจะรู้ก็เฉพาะเรื่องที่เป็นที่สนใจของสังคมเท่านั้นเพราะเพื่อนๆ ที่ทำงานจะมาเล่าให้ฟังก็จะทำให้รู้เรื่องบ้าง ข่าวเกี่ยวกับตำรวจจราจรในปัจจุบันไม่ค่อยได้รับรู้เท่าใดนัก แต่ก่อนจะทำงานอยู่กับ พ่อ แม่ ก็จะพอมีเวลาได้ดูบ้าง ก็จะทำให้ทราบเรื่องราวต่างๆ เช่นเคยดูเรื่องตำรวจจราจรไปเรียกเก็บเงินแล้วถูกแอบถ่ายวิดีโอไว้แต่ก็ไม่รู้ว่าหลังจากนั้นตำรวจจราจรคนนั้นเป็นยังไง เพราะไม่ได้ติดตามข่าว แต่ถึงจะไม่ค่อยได้ดูข่าวแต่ก็จะรับทราบเรื่องตำรวจจราจรจากเพื่อนที่มีแฟนเป็นจราจรมาเล่าให้ฟังเป็นประจำทำให้ไม่ตกข่าวเกี่ยวกับจราจร

### การมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจร

มองตำรวจจราจรในแง่ที่ดีมากกว่าแง่ลบ เพราะได้ทำความเข้าใจกับตำรวจจราจรทำให้เข้าใจถึงการทำหน้าที่ของตำรวจจราจร และมีความรู้สึกที่ดีว่าตำรวจจราจรในกรุงเทพฯ มีความเสียสละอย่างมาก ช่วยคอยอำนวยความสะดวกบนท้องถนน เวลาเกิดอุบัติเหตุก็จะเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาคอยอำนวยความสะดวกบริเวณนั้นเสมอ อีกทั้งต้องคอยควบคุมให้ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องระเบียบและปลอดภัยแต่ก็จะรู้สึกไม่ค่อยมีเมื่อได้รับทราบข่าวว่าตำรวจจราจรรีดไถประชาชนซึ่งก็น่าจะเป็นส่วนน้อยที่ทำเช่นนั้น

### ข้อเสนอแนะ

อยากให้ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ขณะจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับกฎจราจร ให้ใช้ความสุภาพ และแจ้งข้อหาให้ทราบทุกครั้ง อีกทั้งอยากให้ตำรวจจราจรเป็นมิตรกับประชาชนมากกว่านี้ ทำตัวให้คุ้นเคยกับประชาชนมากๆ และสิ่งสำคัญที่สุดคืออยากให้ตำรวจจราจรมีความซื่อสัตย์ต่อหน้าที่และประชาชน

### สรุปภาพรวมผู้ให้ข้อมูล

#### 1. ข้อมูลทั่วไป

จากกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลในการให้สัมภาษณ์ จำนวน 10 คน เป็นเพศชาย 6 คน และเป็นเพศหญิง 4 คน โดยมีอายุระหว่าง 25 - 30 ปี เป็นส่วนใหญ่ มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วง 5,000-10,000 บาท เป็นส่วนมาก มีระดับการศึกษาในระดับ มัธยมศึกษาและปริญญาตรี เป็นส่วนใหญ่ มีอาชีพ รับจ้าง เป็นส่วนใหญ่ และมีสถานภาพ สมรสแล้วเป็นส่วนใหญ่

#### 2. ข้อมูลเกี่ยวกับสมมติฐาน

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จากผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ จำนวน 10 คน ทั้งในทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบ จากการให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลพบว่า ผู้ให้ข้อมูลที่เป็นเพศชายมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิงมอง ในด้านของอายุผู้ให้ข้อมูลพบว่าผู้ที่มีอายุน้อยจะมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุมาก ในด้านรายได้พบว่าผู้ที่มีรายได้น้อยจะมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้มาก ในด้านระดับการศึกษาพบว่าผู้มีการศึกษาต่ำจะมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้มีการศึกษาสูง ในด้านประสบการณ์การถูกตำรวจจราจรจับกุมพบว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกumn้อยจะมองภาพลักษณ์ดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก ในด้านความถี่ในการพบปะกับ

ตำรวจจราจรพบว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมักจะมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบปะตำรวจจราจรน้อย ในด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ พบว่าผู้ที่ได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ มักจะมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ น้อย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## การอภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาในความคิดของชาวยานนาวา โดยทดสอบด้วยค่าไคสแควร์ ( Chi-Square ) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระต่างๆ กับการมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 สมมติฐานที่ได้รับการยอมรับมี 4 สมมติฐาน ซึ่งประกอบด้วยตัวแปร 4 ตัวแปร คือ เพศ อายุ ความถี่ในการพบกับตำรวจจราจร การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร สำหรับสมมติฐานที่ได้รับการปฏิเสธมี 3 สมมติฐาน ประกอบด้วยตัวแปร 4 ตัวแปร คือ รายได้ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ การถูกจับกุม ผู้วิจัยได้นำแนวคิดและผลงานวิจัยมาอ้างอิงในการอภิปรายดังนี้

สมมติฐานที่ได้รับการยอมรับได้แก่

- 1.เพศชายมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง
- 2.ผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อย
- 3.ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ น้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ มาก

1. เพศ ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า เพศชายจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง ผลการวิจัยพบว่า เป็นตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยภาพลักษณ์ที่เพศชายมองดีกว่าเพศหญิงในเรื่องที่ว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวาเป็นผู้เสียสละ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดจราจรเสมอ มักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวาอยู่เสมอ งานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ การปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน ตำรวจในท้องที่ สน.ยานนาวา มีความเสี่ยงภัยสูง ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี ทั้งนี้เนื่องจากอาจมีสาเหตุที่ในปัจจุบันทั้งเพศชายและเพศหญิงมีความเท่าเทียมกัน ในหลายด้าน และเพศหญิงในปัจจุบันจะต้องมาทำงานหาเลี้ยงครอบครัวเหมือนเพศชาย ดังนั้น โอกาสที่จะได้สัมผัสการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรมีความใกล้เคียงกับเพศชายมากขึ้น แม้จะมีความใกล้เคียงกับเพศชายในหลายเรื่อง แต่ในสังคมก็ยังมองเพศหญิงเป็นเพศที่ควรจะได้รับปฏิบัติจากสังคมดีกว่าเพศชายในบางเรื่องหรืออาจจะมีความรู้สึก โน้มเอียงไปในลักษณะที่ว่าผู้หญิงเป็นเพศที่อ่อนแอควรจะได้รับ การคุ้มครองมากกว่าการถูกลงโทษซึ่งอาจจะถือเป็นบรรทัดฐานทางสังคม

อย่างหนึ่งก็ได้ ซึ่ง งานวิจัยอิดิวัลลิตี ( 2532 :45 ) กล่าวว่า การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการทางสังคมวิทยา ซึ่งมีผลทำให้บุคคลมีบุคลิกภาพตามแนวทางที่สังคมต้องการ ประกอบกับข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งพบว่าเพศชายจะมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง ดังนั้นการที่เพศหญิงได้รับการปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ไม่ได้เป็นดังที่ตนเองคาดหวังว่าควรจะได้รับ จึงทำให้รู้สึกว่าเป็นไปอย่างที่ควรจะเป็นจึงมีความรู้สึกไม่ค่อยดีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร จึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

2. ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมากจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ผลการวิจัยพบว่าเป็นตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยภาพลักษณ์ที่ผู้ที่มีความถี่ในการพบปะตำรวจจราจรมากมองดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบปะตำรวจจราจรน้อย ในเรื่องที่ว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนใหญ่ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา เป็นผู้เสียสละ มักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ, งานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวา เป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาจราจรเสมอ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี ทั้งนี้เนื่องจากอาจมีสาเหตุจากการที่ผู้ที่ได้มีความใกล้ชิดพบปะกับตำรวจจราจรมากจะได้รับรู้และเข้าใจถึงการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรมากกว่าผู้ที่ใกล้ชิดพบปะกับตำรวจจราจรน้อย ทำให้การมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อย ประกอบกับข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งพบว่า ผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมากมองภาพลักษณ์ดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อย จึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

3. การรับรู้ข้อมูลข่าวสารตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่าง ๆ น้อยจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่าง ๆ มาก มองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ผลการวิจัยพบว่าเป็นตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยภาพลักษณ์ที่ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารน้อยมองดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารมากในเรื่องที่ว่า ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดจราจรเสมอ มักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจร สน.ยานนาวา อยู่เสมอ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาจราจรเสมอ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี



ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี ทั้งนี้อาจมีสาเหตุจากในปัจจุบันสื่อได้มีการเสนอข่าวที่ค่อนข้างจะเป็นภาพในทางลบ และข่าวสารข้อมูลที่เป็นทางลบส่วนใหญ่จะเป็นข่าวที่ได้รับความสนใจของประชาชน ดังนั้นสื่อจึงพยายามที่จะเสนอในสิ่งที่ประชาชนให้ความสนใจยิ่งได้รับความสนใจมากเท่าใด สื่อนั้นก็จะมีผลทางการค้าดีขึ้นด้วย ดังนั้นการเสนอเรื่องราวจึงจำเป็นที่จะต้องเอาใจตลาดเป็นสำคัญ พาฝัน สิทธิสงวน (2543) ได้ศึกษาพบว่าข่าวตำรวจที่น่าเสนอทางหนังสือพิมพ์ที่ปรากฏภาพลักษณ์เป็นบวกและลบ มีพื้นที่เฉลี่ยของการนำเสนอข่าวที่เป็นภาพลักษณ์เชิงลบมากกว่า ดังนั้นการที่ได้รับข่าวสารข้อมูลจากสื่อต่างๆ น้อยจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร จึงเป็นการยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ได้รับการปฏิเสธได้แก่

1. ผู้ที่มีอายุมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย
2. ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ
3. ผู้ที่มีได้รายมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย
4. ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมน้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก

1. อายุ ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่มีอายุมากจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรผลการวิจัยพบว่าไม่เป็นตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้เนื่องอาจมีสาเหตุจากการที่ผู้ที่มีอายุน้อยได้รับการขัดเกลาจากผู้ที่มีอายุมากอบรมให้ความรู้ทำให้ผู้ที่มีอายุน้อยได้รับรู้และมีความเข้าใจพอๆกับผู้ที่มีอายุมาก อีกทั้งการที่ผู้ที่มีอายุน้อยในปัจจุบันได้รับข่าวสารข้อมูลไม่แตกต่างจากผู้ที่มีอายุมากจึงทำให้การมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกันมาก ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากงานวิจัยของ สุขสันต์ ส่งประเสริฐ ( 2542 ) ที่ได้ทำการศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อบริการของตำรวจ ศึกษากรณีสถานีตำรวจภูธร ตำบลพญาพนาว่า อายุไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจในงานบริการ ประกอบกับข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งพบว่า ผู้ที่มีอายุน้อยจะมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุมาก ดังนั้นการที่ผู้ที่มีอายุมากจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างจากผู้ที่มีอายุน้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้



2. ระดับการศึกษา ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีระดับศึกษาน้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ผลการวิจัยพบว่า **ไม่เป็นตามสมมติฐานที่ตั้งไว้** ทั้งนี้เนื่องจากอาจมีสาเหตุจากการที่ผู้มีการศึกษาในระดับสูงมีความรู้ความเข้าใจกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรมาก ทำให้รู้ว่าการกระทำใดเป็นการกระทำที่ผิดหรือถูกกฎจราจร และมีความคาดหวังในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรสูงกว่า ผู้ที่มีระดับศึกษาน้อย อีกทั้งผู้ที่มีระดับศึกษาน้อยมักไม่ค่อยได้คาดหวังกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ดังนั้น เมื่อได้รับการปฏิบัติที่ดีหรือพึงพอใจเพียงเล็กน้อย ก็มีความรู้สึกว่าได้ได้รับการบริการที่ดีแล้ว จึงเกิดความพึงพอใจในระดับที่ต่อการปฏิบัติ ประกอบกับข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งพบว่า ผู้ที่มีการศึกษาคำมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้มีการศึกษาสูง จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

3. รายได้ ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่มีรายได้มากจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ผลการวิจัยพบว่า **ไม่เป็นตามสมมติฐานที่ตั้งไว้** ทั้งนี้เนื่องจากภาพลักษณ์ในมุมมองของแต่ละบุคคลนั้นเกิดจากความเชื่อ ประสบการณ์ของแต่ละบุคคลที่เคยผ่านมา รวมตลอดถึงการรับรู้ข่าวสารข้อมูลต่าง ๆ รวมทั้งการสัมผัสในรูปแบบต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนผลักดันให้คนมีความรู้สึกนึกคิดต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด ในแง่ใดแง่หนึ่งที่แตกต่างออกไป ดังนั้นผู้ที่มีรายได้มากหรือรายได้น้อยจึงมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากงานวิจัยของ จรัส ชูรกิจ (2540) ศึกษาทัศนคติของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีท้องที่สถานีตำรวจนครบาลบางรัก พบว่า รายได้ต่อเดือนไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ประกอบกับข้อมูลในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งพบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยมองภาพลักษณ์ตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้มาก จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

4. ประสบการณ์การถูกจับกุม ตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมน้อยจะมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ผลการวิจัยพบว่า **ไม่เป็นตามสมมติฐานที่ตั้งไว้** ทั้งนี้เนื่องจากอาจมีสาเหตุจากการที่ไม่ว่าจะถูกจับกุมมากหรือจับกุมน้อยก็ตาม ก็ไม่เป็นที่พึงพอใจของผู้ถูกจับกุมเพราะไม่มีใครที่ต้องการการถูกจับกุม และอีกประการหนึ่งผู้ที่ถูกจับกุมน้อยอาจจะถูกจับกุมในข้อหาเพียงเล็กน้อย ในทางกลับกันผู้ที่ถูกจับกุมมากอาจจะยอมรับในการถูก

จับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจเนื่องจากตนเองได้กระทำผิดจริง ทำให้การมองภาพลักษณ์ไม่แตกต่างกัน จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้

จากงานวิจัยในครั้งนี้หากมองในภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษานี้ จะเห็นได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีการมองภาพลักษณ์ของตำรวจราชารในระดับที่ดีพอสมควร เพราะจากการวิจัยพบว่าทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเห็นด้วยในระดับปานกลาง ถึง มาก เป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ในงานวิจัยนี้ยังได้สะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดจากการมองภาพลักษณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจราชารที่มีต่อประชาชน โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นทำให้ประชาชน ขาดความเชื่อถือ ขาดศรัทธาในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งจะนำไปสู่ความรู้สึกที่ไม่อยากให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจร และนอกจากผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้ว เมื่อทราบถึงภาพลักษณ์ที่ประชาชนในกลุ่มตัวอย่างมองการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจราชารแล้วก็ทำให้ทราบถึงความรู้สึกและความต้องการของประชาชน ซึ่งจะนำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจราชารให้เหมาะสมต่อไป



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “ ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาในความคิดเห็นของชาวยานนาวา ” โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชนในภาพรวม เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดจากภาพลักษณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีต่อประชาชน เพื่อแสวงหาแนวทางแก้ไขการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผลงานวิจัย เอกสาร และงานวรรณกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

#### การวิจัยครั้งนี้มีสมมติฐาน ดังนี้คือ

- 1.เพศชายมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง
- 2.ผู้ที่มีอายุมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย
- 3.ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ
- 4.ผู้ที่มีรายได้มากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย
- 5.ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมบ่อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก
- 6.ผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจรน้อย
- 7.ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ น้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ มาก

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้กลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 200 คน โดยใช้วิธีแจกแบบสอบถาม ซึ่งแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 เป็นปัจจัยที่มีผลต่อภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรใน สน.ยานนาวา ส่วนที่ 3 เป็นทัศนคติต่อภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ เมื่อได้ข้อมูลกลับมา ผู้วิจัยได้ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Science) เพื่อคำนวณค่าความถี่ร้อยละ และคำนวณค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร โดยใช้ค่า Chi - Square

## สรุปผลการวิจัย

1. ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม

จากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 200 คน เป็นเพศชายร้อยละ 61.5 และเป็นเพศหญิงร้อยละ 38.5 โดยมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี เป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 36.5 เป็นผู้มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาเป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 36.5 มีระดับรายได้ต่อเดือนอยู่ในช่วงระหว่าง 5,001 – 10,000 บาท/เดือน เป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 60.5 มีอาชีพรับจ้างเป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 51.0 และเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นส่วนมากคิดเป็นร้อยละ 46.0

2. ในส่วนของการประเมินความคิดเห็นจากผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรปรากฏว่า

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา 20 ข้อ ทั้งในทัศนคติเชิงบวกและทัศนคติเชิงลบ จากการวัดแบบ Likert Scale 5 หน่วย พบว่าเกี่ยวกับการมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ในทัศนคติเชิงบวกของกลุ่มตัวอย่างที่เห็นด้วยกับข้อความที่มีสัดส่วนมากที่สุดในกลุ่มข้อความเดียวกัน คือ ข้อความที่ว่า “ ตำรวจจราจร สน.ยานนาวา ช่วยอำนวยความสะดวกบนท้องถนนเป็นอย่างดี ” ซึ่งมีสัดส่วนของผู้ที่เห็นด้วยกับข้อความข้างต้นถึง 139 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 ส่วนผู้ที่รู้สึกเฉยๆ มีจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 ในขณะที่มีสัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มไม่เห็นด้วยกับข้อความดังกล่าวเพียง 23 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 11.0 ในขณะเดียวกัน การแสดงความคิดเห็นในข้อความที่ว่า “ ท่านคิดว่างานด้านการจราจรในท้องที่ สน.ยานนาวาเป็นงานที่ยุ่ยากสำหรับตำรวจจราจร ” เมื่อพิจารณากลุ่มตัวอย่างปรากฏว่ามีแนวโน้มที่ไม่เห็นด้วยกับข้อความดังกล่าวมากที่สุดกว่าทุกข้อความในกลุ่มเดียวกัน มีจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 ส่วนผู้ที่รู้สึกเฉยๆมีจำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 ในขณะที่สัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มเห็นด้วยกับข้อความข้างต้น มีจำนวนถึง 95 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5

ในส่วนของทัศนคติเชิงลบของกลุ่มตัวอย่างที่เห็นด้วยกับข้อความที่มีสัดส่วนมากที่สุดในกลุ่มข้อความเดียวกัน คือ ข้อความที่ว่า “ ท่านคิดว่าตำรวจจราจร สน.ยานนาวา มักจะไม่อะลุ่มอล่วยในความผิดเกี่ยวกับกฎจราจรเพียงเล็กน้อย ” ซึ่งมีสัดส่วนของผู้ที่เห็นด้วยกับข้อความข้างต้นถึง 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ส่วนผู้ที่รู้สึกเฉยๆ มีจำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 ในขณะที่มีสัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มไม่เห็นด้วยกับข้อความดังกล่าว 47 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23.5 ในขณะเดียวกัน การแสดงความคิดเห็นในข้อความที่ว่า “ ท่านคิดว่าตำรวจจราจร

สน.ยานนาวา มักจะละทิ้งหน้าที่การปฏิบัติงาน ” เมื่อพิจารณากลุ่มตัวอย่างปรากฏว่ามีแนวโน้มที่ไม่เห็นด้วยกับข้อความดังกล่าวมากที่สุดกว่าทุกข้อความในกลุ่มเดียวกัน มีจำนวนถึง 83 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 ส่วนผู้ที่รู้สึกเฉยๆ มีจำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 ในขณะที่สัดส่วนของผู้ที่มีแนวโน้มเห็นด้วยกับข้อความข้างต้นมีเพียง 55 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5

### 3.การทดสอบสมมติฐาน

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่า เพศชายมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง ผลการศึกษาพบว่าเพศชายมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าเพศหญิง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษาจึงสนับสนุนสมมติฐานข้อนี้

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ว่า ผู้ที่มีอายุมากมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่มีอายุมากมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษาจึงสนับสนุนสมมติฐานข้อนี้

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3 ที่ว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาค่ำ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงและผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อยมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่อย่างไร ผลการศึกษาจึงไม่สนับสนุนสมมติฐานข้อนี้

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4 ที่ว่า ผู้ที่มีได้รายนามมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่มีได้รายนามและผู้ที่มีรายได้น้อยมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่อย่างไร ผลการศึกษาจึงไม่สนับสนุนสมมติฐานข้อนี้

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 5 ที่ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมน้อยมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมาก ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมน้อยและดีกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ถูกตำรวจจราจรจับกุมมากมองภาพลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่อย่างไร ผลการศึกษาจึงไม่สนับสนุนสมมติฐานข้อนี้



จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 6 ที่ว่า ผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อย ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรมากมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่มีความถี่ในการพบกับตำรวจจราจรน้อยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษาจึงสนับสนุนสมมติฐานข้อนี้

จากการทดสอบสมมติฐานข้อที่ 7 ที่ว่า ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ น้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ มาก ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ น้อยมองภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดีกว่าผู้ที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรจากสื่อต่างๆ มาก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษาจึงสนับสนุนสมมติฐานข้อนี้

### ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการวิจัย

1. ในการแจกแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่พบส่วนใหญ่ไม่ค่อยจะให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม เนื่องจากกลัวเสียเวลา และบางคนเห็นว่าไม่เกิดประโยชน์ จึงมักจะปฏิเสธในการทำแบบสอบถาม ทำให้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต้องใช้เวลานานมากกว่าจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลได้
2. เมื่อทำการแจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่าง ปรากฏว่ามีกลุ่มตัวอย่างบางคน ไม่ตั้งใจในการตอบแบบสอบถามเนื่องจากไม่ค่อยมีเวลา ทำให้แบบสอบถามบางชุดไม่สมบูรณ์ และใช้ไม่ได้
3. ในการแจกแบบสอบถามและสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล เมื่อกลุ่มตัวอย่างทราบว่าเป็นตำรวจจราจร จะไม่ตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง เนื่องจากเกิดความกลัว
4. ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล ประสบปัญหาที่ผู้ให้ข้อมูลไม่ค่อยมีเวลาให้สัมภาษณ์ ทำให้เกิดความลำบากในการเก็บรวบรวมข้อมูล และข้อมูลที่ได้อาจไม่ครอบคลุมสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการทั้งหมด



5.กลุ่มตัวอย่างขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ทำให้ต้องใช้เวลาในการอธิบายข้อมูลเกี่ยวกับภาพลักษณ์การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

### ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง “ ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาในความคิดเห็นของชาวยานนาวา ” ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

#### ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ

1.การวิจัยครั้งนี้ เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเฉพาะที่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาเท่านั้น จึงทำให้ไม่สามารถประเมินถึงทัศนคติของคนส่วนใหญ่ในสังคมได้ ดังนั้นในการวิจัยในครั้งต่อไปควรมีการแยกศึกษาในหลายๆพื้นที่ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในภาพรวมต่อไป

2.เนื่องจากการวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยศึกษากลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็น กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ทั่วไป กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไป กลุ่มผู้ใช้รถเป็นอาชีพรับจ้าง กลุ่มผู้ที่เดินถนนทั่วไป เท่านั้น ดังนั้นเพื่อความสมบูรณ์ในการวิจัยในครั้งต่อไปๆ ในเรื่องทำนองเดียวกันนี้ จึงน่าที่จะทำวิจัยในกลุ่มตัวอย่างอื่นๆ เพื่อผลการวิจัยที่ครอบคลุมและแม่นยำมากยิ่งขึ้น

3.จากการใช้วิธีสัมภาษณ์เจาะลึกประชากรตัวอย่างในงานวิจัยนี้ จำนวน 10 คน ทำให้งานวิจัยนี้ได้รับทราบเหตุผลเบื้องลึกของความคาดหวังต่างๆ ของประชากรที่ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาได้เป็นอย่างดี การสัมภาษณ์เจาะลึกประชากรจึงถือเป็นวิธีการอย่างหนึ่งที่เป็นประโยชน์ของงานวิจัย ดังนั้น จึงน่าจะมีการใช้เทคนิคการวิจัยแบบนี้ในการสัมภาษณ์ประชากรตัวอย่างในจำนวนมากขึ้นในเรื่องนี้ เพื่อจะได้รับทราบข้อมูลที่ลึกซึ้งมากขึ้น

4.นอกจากการศึกษาตัวแปรของกลุ่มตัวอย่างในเรื่อง เพศ อายุ รายได้ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การถูกจับกุม ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร การได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ ที่มีต่อการมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร ยังมีปัจจัยอีกหลายด้านที่ควรจะนำไปศึกษานอกเหนือจากปัจจัยดังกล่าว เช่น ในด้านของการรับรู้วัฒนธรรมจากต่างชาติ เป็นต้น

5. ผลการวิจัยในครั้งนี้มีประโยชน์อย่างมากในการให้ความรู้เพิ่มเติม อันจะทำให้ตำรวจจราจรได้มองเห็นถึงความรู้สึกของประชาชนส่วนหนึ่งที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร โดยงานวิจัยนี้จะช่วยให้เห็นภาพได้ว่าจริงๆ แล้วประชาชนในปัจจุบันอยากให้ตำรวจจราจรปฏิบัติอย่างไรต่อประชาชน อันจะมีผลเพื่อเป็นแนวทางในการเลือกที่จะปฏิบัติให้เหมาะสมต่อไป

### ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติการ

1. ควรจะมีการอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร หรือ สร้างจิตสำนึกในเรื่องการกระทำผิดเกี่ยวกับกฎจราจรให้กับประชาชน เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบวินัยในการจราจร

2. ผลการวิจัยนี้สามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับการวางแผน ปรับปรุงแก้ไข การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรให้เกิดความพึงพอใจกับประชาชนที่รับบริการ โดยนำเอาภาพลักษณ์ที่ได้รับการมองจากประชาชนซึ่งมีทั้งภาพลักษณ์ที่ดี เช่น ตำรวจจราจรเป็นผู้เสียสละ ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เป็นต้น ในด้านภาพลักษณ์ที่ไม่ดี เช่น ตำรวจจราจรวางตัวเป็นเหมือนนายประชาชน ตำรวจจราจรพูดจาไม่สุภาพ เป็นต้น โดยนำเอาภาพลักษณ์ทั้งสองด้านมาคู่ถึงความเหมาะสมเพื่อแก้ไขและพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไปเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

3. ภาพลักษณ์ในเชิงลบ เป็นปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เพราะว่าประชาชนจะรู้สึกไม่ศรัทธาและไว้วางใจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ซึ่งจะนำไปสู่การไม่ปฏิบัติตามกฎหรือคำสั่งจราจร อันจะทำให้เกิดเป็นปัญหาการจราจรติดตามมา อีกทั้งยังเป็นการสร้างค่านิยมที่ไม่ถูกต้องให้กับสังคมอีกทางหนึ่งด้วย

4. ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เปรียบเสมือนเป็นหน้าตาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นๆ ที่จะสร้างความรู้สึกที่ดี และความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจร ดังนั้น การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเข้าใจ อະลุ่มอด้วยในบางสถานการณ์ การมีน้ำใจ ยิ้มแย้มแจ่มใส มีมนุษยสัมพันธ์ เป็นกันเอง ให้คำแนะนำที่ถูกต้องและเกิดประโยชน์ จึงเป็นวิธีที่จะนำมาซึ่งความร่วมมือจากประชาชน

5.การเน้นย้ำให้ตำรวจจราจรตระหนักในหน้าที่แห่งตนเองว่ามีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย และบริการกับประชาชน ไม่เอารัดเอาเปรียบ ไม่น้อฉล ไม่ทุจริตต่อหน้าที่ จะทำให้ประชาชนได้รับบริการที่ดีและสะดวกปลอดภัย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กรมตำรวจ. คู่มือสำหรับประชาชนในการป้องกันอาชญากรรมและการติดต่อกับราชการ กับ  
สถานีตำรวจ. กรุงเทพมหานคร : กองบัญชาการตำรวจนครบาล, 2529.

กริช ปัจฉิมสวัสดิ์. งานตำรวจ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กรมตำรวจ, 2540.

กุลวดี อรวัฒนพันธุ์. “พฤติกรรมกาเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ใน  
เขต กรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย , 2536.

ขจรศักดิ์ สาลีรัตน์. “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติภาพแบบอำนาจนิยมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ  
จราจรชั้นประทวน”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต ศิลปศาสตร์ (รัฐศาสตร์)  
รัฐศาสตร์ และรัฐประศาสนศาสตร์ (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2541.

งามพิศ สัตย์สงวน. มานุษยวิทยากายภาพ : วัฒนาการทางกายภาพและวัฒนธรรม.  
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

งามพิศ สัตย์สงวน. ประสบการณ์วิจัยทางมานุษยวิทยาข้ามวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร:  
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

งามพิศ สัตย์สงวน. สถาบันครอบครัวของกลุ่มชาติพันธุ์ในกรุงเทพมหานคร : รายงานสรุป  
โครงการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา  
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

งามพิศ สัตย์สงวน. หลักมานุษยวิทยาวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาสังคมวิทยาและ  
มานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

- งามพิศ สัตย์สงวน. กรุงเทพมหานคร : วิสัยทัศน์ 2010 : รายงานผลการสัมมนา  
การสัมมนาทางวิชาการเรื่อง กรุงเทพมหานคร : วิสัยทัศน์ 2010 (2542 :  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์) กรุงเทพมหานคร : คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2545.
- งามพิศ สัตย์สงวน. สังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2547.
- งามพิศ สัตย์สงวน. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา ประจำปี 2543.  
กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2543.
- งามพิศ สัตย์สงวน. การวิจัยเชิงคุณภาพทางมานุษยวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่ง  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- งามพิศ สัตย์สงวน. การวิจัยทางมานุษยวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2542.
- งามพิศ สัตย์สงวน. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ. 2544 . กรุงเทพมหานคร :  
ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- งามพิศ สัตย์สงวน. พฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : บริษัท เท็กซ์  
แอนด์ เฮอร์นัลท์ พับลิเคชั่น, 2545.
- งามพิศ สัตย์สงวน. มานุษยวิทยากายภาพ : วิวัฒนาการทางกายภาพและวัฒนธรรม.  
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- งามพิศ สัตย์สงวน. ระเบียบวิธีวิจัย รวมบทความสำคัญเกี่ยวกับการวิจัย. กรุงเทพมหานคร :  
วังอักษร, 2545.

- งามพิศ สัตย์สงวน. สถาบันครอบครัวของกลุ่มชาติพันธุ์ในกรุงเทพมหานคร : กรณีศึกษาครอบครัวไทยโซ่ง. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- งามพิศ สัตย์สงวน. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ. 2545. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- งามพิศ สัตย์สงวน. “พฤติกรรมจรรยา เสนอการสัมมนาทางวิชาการเรื่องกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาจรรยาให้เกิดผลในทางปฏิบัติ”. กรุงเทพมหานคร : โรงแรมดิอิมพีเรียลควีนพาร์ก 1 เมษายน 2540.
- จารุวรรณ กันทะนิตย์. ความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับสื่อมวลชนกับทัศนคติต่อเรื่องรักร่วมเพศของนักศึกษาในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทเศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต ภาควิชาประชาสัมพันธ์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2531.
- จิตรเจริญ เวลาดี. ปัญหาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมวิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2522.
- จุฑา กุลบุศย์. กฎหมายที่ประชาชนควรรู้. กรุงเทพฯ : หจก.อักษรเจริญทัศน์, 2545.
- จรรยา สุภาพ. “Knowledge Based Society กับทรัพยากรมนุษย์”. บทความ พ.ศ. 2547.
- จำริญ ดิสมาน. การปรับปรุงการปฏิบัติงานของตำรวจภูธร 1 เอกสารโรเนียวประกอบการบรรยายสรุป วันที่ 16 เมษายน 2533 กองกำกับการตำรวจภูธร จังหวัดเพชรบุรี (ม.ป.ท.), 2533.
- ฐิติยา เพชรมณี. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ. 2545. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.



ธิดาพร มีกิ่งทอง. “ปัจจัยประชากร รูปแบบการสื่อสาร กับความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาคณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

ธีรบูรณ์ สมบูรณ์. อุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในเขตท้องที่อำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาคณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522.

นิเทศ ดินณะกุล. การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

นิเทศ ดินณะกุล. ความเครียดในสังคมไทย. ปัญหาสังคมไทยในมิติทางสังคมวิทยา มานุษยวิทยาและอาชญาวิทยา โครงการผลิตตำราและเอกสารการสอนคณะรัฐศาสตร์ ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

นิเทศ ดินณะกุล. สถาบันสังคม สังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

นิเทศ ดินณะกุล. การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

นิเทศ ดินณะกุล. สังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

ประจวบ อินอ้อด. เขาประชาสัมพันธ์กันอย่างไร. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์การพิมพ์พลเซีย , 2532.

พงษ์เทพ วรกิจโกคาทร. “ความรู้เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์” ในภาพพจน์นั้นสำคัญยิ่ง : การประชาสัมพันธ์กับภาพพจน์. กรุงเทพมหานคร, 2537.

พิทยา สายหู. กลไกของสังคม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

มานิต รัตนสุบรรณ. “โฆษณาเพื่อการประชาสัมพันธ์” ใน โลกของการประชาสัมพันธ์. กรุงเทพมหานคร, 2527.

วราภรณ์ อมรเพชรกุล. “ความสัมพันธ์ระหว่างความเครียด การสนับสนุนทางสังคม และปัจจัยส่วนบุคคลกับการเผชิญความเครียดของตำรวจจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2543.

สรรเพชญ สุขภิมนตรี. “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน ของตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2538.

สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. “การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวิทยาการเมือง : หลักการและการประยุกต์. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เจ้าพระยา, 2532.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวิทยาปัญหาสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เจ้าพระยา, 2542.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. แก่นธรรม. กรุงเทพมหานคร : สุขภาพใจ, 2547.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. ทฤษฎีสังคมวิทยา : เนื้อหาและแนวการใช้ประโยชน์เบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. โครงการการพัฒนาตัวบ่งชี้ความสามารถในการพึ่งตนเอง ของครอบครัว และชุมชนชนบท : รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ วรรณิ์ แกมเกตุ. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2545.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. ทฤษฎีและกลยุทธ์การพัฒนาสังคม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. ทฤษฎีสังคมวิทยา : การสร้าง การประเมินค่า และการใช้ประโยชน์. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. พุทธสังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สุขภาพใจ, 2543.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา ประจำปี 2543. กรุงเทพมหานคร : ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวัฒนธรรมพุทธ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวิทยาครอบครัว. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวิทยาในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวิทยาประยุกต์. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์หนังสือจุฬาฯ, 2546.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวิทยาปัญหาสังคม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมวิทยาองค์กร. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์. สังคมศาสตร์เบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

สุพัตรา สุภาพ. สังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิชย์, 2547.

สุพัตรา สุภาพ. สังคมและวัฒนธรรมไทย : ค่านิยม ครอบครัว ศาสนา ประเพณี. (พิมพ์ครั้งที่ 19). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์, 2545.

สุพัตรา สุภาพ. ปัญหาสังคม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์, 2547.

สุพัตรา สุภาพ. เรื่องวุ่น วัยรุ่นไฮเทค. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์, 2546.

สุพัตรา สุภาพ. หัวหน้าโครงการ พฤติกรรมทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : สถาบันดำรงเดชาอนุภาพ, 2545.

สุพัตรา สุภาพ. พัฒนาการปัญหาจราจรและมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในสามทศวรรษ (ระหว่าง พ.ศ. 2507-2539). กรุงเทพมหานคร : สถาบันดำรงเดชาอนุภาพ, 2545.

สุพัตรา สุภาพ. วัฒนธรรมข้าว...วิถีชีวิตแบบไทยๆ อ้างอิงถึงในงามพิศ สัตย์สงวน, บรรณาธิการ วัฒนธรรมข้าวในสังคมไทยและนานาชาติ. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

สุพัตรา สุภาพ. จับใจคน จับใจงาน. (เล่ม 1). กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิชย์, 2545.

สุพัตรา สุภาพ. จับใจคน จับใจงาน. (เล่ม 2). กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิชย์, 2545.

สุพัตรา สุภาพ. จับใจคน จับใจงาน. (เล่ม 3). กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิชย์, 2545.

สุพัตรา สุภาพ. จับใจคน จับใจงาน. (เล่ม 4). กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิชย์, 2545.

- สุพัตรา สุภาพ. จับใจคน จับใจงาน. (เล่ม 5). กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิชย์, 2545.
- สุพัตรา สุภาพ. ตีรัก มัดใจแฟน. กรุงเทพมหานคร : อานิมเทกกรุ๊ป, 2546.
- สุพัตรา สุภาพ. “ศีลธรรมกับเพศศึกษาในวัยรุ่น”. อาชญาวิทยาและงานยุติธรรมแบบสังคม  
ภาควิชา สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- สุพัตรา สุภาพ. “วัยรุ่นกับพฤติกรรมรุนแรงยุคโลกาภิวัตน์” สังคมไทย : มุมมองนักสังคม  
วิทยา. ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
2545.
- สุพัตรา สุภาพ. “นักเรียนกับเพศสัมพันธ์ก่อนวัยอันควร” ปัญหาสังคมไทยในมิติทาง สังคม  
วิทยา ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
2545.
- สุพัตรา สุภาพ. “ผลกระทบเศรษฐกิจต่างชาติที่มีต่อสังคมไทย”. รวมบทความสังคมวิทยา  
และมานุษยวิทยา พ.ศ. 2544 (นิเทศ ดินณะกุล บรรณาธิการ) ภาควิชาสังคมวิทยาและ  
มานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.
- สุพัตรา สุภาพ. “วัฒนธรรมองค์กร”. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา ภาควิชา  
สังคมวิทยา และมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2545.
- สุพัตรา สุภาพ. “เพศสัมพันธ์ก่อนวัยอันควรวัยรุ่นยุคไฮเทค”. รวมบทความทางวิชาการ  
โรงพยาบาลสมิติเวช กรุงเทพมหานคร, 2546.
- สุพัตรา สุภาพ. สังคมและวัฒนธรรม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2547.
- สุพัตรา สุภาพ. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ. 2544. กรุงเทพมหานคร :  
ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

- สุพัตรา สุภาพ. สังคมไทย : มุมมองของนักสังคมวิทยาและนักมานุษยวิทยา : เอกสารประกอบคำบรรยาย. กรุงเทพมหานคร : คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, 2544.
- สุพัตรา สุภาพ. สังคมและวัฒนธรรมไทย : ค่านิยม ครอบครั้ว ศาสนา ประเพณี. กรุงเทพมหานคร : ไทยวัฒนาพานิช, 2543.
- สุพัตรา สุภาพ. อาชญาวิทยาและงานยุติธรรมกับสังคมไทย : เอกสารประกอบคำบรรยาย  
โครงการสัมมนา สาขาสังคมวิทยา สาขามานุษยวิทยา และสาขาอาชญาวิทยาและงาน  
ยุติธรรม วันจันทร์ที่ 26 มีนาคม 2544 ณ ห้องมัลติ มุขะนันท์ อาคารเกษมอุทยานิน คณะ  
รัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยโครงการสัมมนาสาขาสังคมวิทยา สาขา มานุษยวิทยา  
และสาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม. กรุงเทพมหานคร : คณะ รัฐศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- สุนนทิพย์ ใจเหล็ก. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ. 2547. กรุงเทพมหานคร :  
ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- สุนนทิพย์ ใจเหล็ก. เส้นทางชีวิตของผู้ต้องขังในคดียาเสพติด : รายงานการวิจัย. นัทธี จิตสว่าง  
กรุงเทพมหานคร : กรมราชทัณฑ์ ; สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปราม  
ยาเสพติด, 2544.
- สุรศักดิ์ ศานูจารย์. “ความเครียดในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสถานี  
ตำรวจนครบาลในกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (พัฒนา  
สังคม) โครงการสหวิทยาการระดับบัณฑิตศึกษา (พัฒนาสังคม) มหาวิทยาลัยเกษตร  
ศาสตร์, 2536.
- เสริน ปุณณะหิตานนท์. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ. 2544. กรุงเทพมหานคร :  
ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาฯ, 2544.
- เสริน ปุณณะหิตานนท์. พัฒนศึกษาศาสตร์ : ศาสตร์แห่งการเรียนรู้และถ่ายทอดการพัฒนา.  
กรุงเทพมหานคร : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2539.



เสริน ปุณณะหิตานนท์. การกระทำผิดในสังคม สังคมวิทยาอาชญากรรมและพฤติกรรม  
เบี่ยงเบน. กรุงเทพมหานคร : เดอะบริสซิเซนเพรสจำกัด, [2527]

อดุลย์ แสงสิงแก้ว. คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร  
กองบัญชาการ ตำรวจนครบาล, 2542.

อลิสวีร์พัฒนกุล. “การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตามกฎจราจร  
ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต  
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

อรนุช งามขาว. “การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะ และ การปฏิบัติตามกฎจราจรของ  
ประชาชนคนเดินเท้า ในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต  
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์. “การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทาง  
บกพ.ศ.2522”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
2539.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ภาษาอังกฤษ

Abraham H. Maslow. Motivation and Personality. New York: Harper Row Publisher, 1970.

Beccaria Cesare. On crime and Punishment Indianapolis : Bobbs-Merill,1963.

Boorstin J Daniel. The Immage. New York, 1970

Brown, Arnold S. The social processes of aging and old age. Englewood Cliffs, N.J. :  
Prentice-Hall, c1990.

Bryan R. Roberts. The sociology of development. Aldershot : Eduard Elgar, c1995.

Corrigan, Peter. The sociology of consumption : an introduction. London : Sage, 1997.

Curran, Daniel J. Social problems : Society in crisis. Boston : Allyn and Bacon, c2000.

David Owen. Sociology after postmodernism. London : Sage, c1997.

Diana Crane. Sociology of culture: emerging theoretical perspectives. Oxford : Blackwell  
c1994.

Edwin H. Sutherland. “Principles of Criminology”. Philadelphia : Lippincott , 1947.

Feagin, Joe R. Social problems : a critical power-conflict perspective. Englewood Cliffs, N.J.  
: Prentice-Hall, 1997.

Ferrante, Joan. Sociology : A global perspective. Belmont, Cal : Wadsworth,1992.

Frank Jefkins. Public Relations Made Simple. London : Heinemann,1982.

Galliher, John F. Deviant Behavior and Human Rights. Englewood Cliffs, N.J. : Prentice  
Hall, c1991.

Hebding, Daniel E. Introduction to sociology : a text with readings. New York : McGraw-Hill, c1992.

Heiner, Robert. Social problems and social solutions : a cross-cultural perspective. Boston : Allyn and Bacon, c1999.

Heiner, Robert. Social problems : An introduction to critical constructionism . New York, N.Y. : Oxford University Press, 2002.

Henslin, James M. Sociology : A down-to-earth approach. Boston : Allyn & Bacon, 1999.

Lawrence M. Salinger. Annual editions : Deviant behavior. Guilford, Conn. : Dushkin/McGraw-Hill, 1998.

Lazarus Richard S. and Monat. personality 3<sup>rd</sup>. NEW Jersey : Prentice-Hall ,1979.

Light, Paul. Social processes in children's learning. Cambridge : Cambridge University Press, 1999.

McCaghy, Charles H. Deviant behavior : crime, conflict, and interest group. New York : Macmillan Press Company, 1985.

Michael Haralambos. Sociology : a new approach. Lancashire : Causeway Books, c1992.

Neubeck, Kenneth J. Sociology : a critical approach. N.K. : McGraw-Hill, c1996.

Neubeck, Kenneth J. Social problems : a critical approach . New York : McGraw-Hill, c1997.

Robert H. Lauer, Jeanette C. Lauer Social problems and the quality of life Boston : McGraw-Hill, 2002.

Rudi Dallos and Eugene McLaughlin. Social problems and the family. London : SAGE, 1993.

Sandra Sewell and Anthony Kelly. Social problems in the Asia Pacific region. Brisbane, Qld. : Boolarong Publications, 1991.

Schaefer, Richard T. Sociology : A brief introduction. New York : McGraw-Hill, c1994.

Schaefer, Richard T. Sociology : A brief introduction. New York : McGraw-Hill, 1997.

Scott, Barbara Marliene. Sociology : Making sense of the social world. Boston : Allyn and Bacon, 2000.

Soroka, Michael P. Social problems : A world at risk. Boston : Allyn and Bacon, c1995.

Terry F. Pettijohn. Sources : notable selections in psychology. Guilford, Conn. : Dushkin Publishing Group, 1994.

Thio, Alex. Sociology : A brief introduction. Boston : Allyn and Bacon, 2000.

Walter B. Millers. Criminal Behavior System. New York : Holt Rinehart and Winston Inc, 1973.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### แบบสอบถาม

เรื่อง ขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

เรียน ผู้ตอบแบบสอบถาม

ด้วยผู้ศึกษาเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาสังคมวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวาในความคิดของชาวยานนาวา ” ผู้ศึกษาจึงขอความกรุณาจากท่านช่วยตอบแบบสอบถามนี้ตามความเป็นจริง แบบสอบถามมีทั้งหมด 4 ส่วน ซึ่งประกอบด้วย

- ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคล
- ส่วนที่ 2 : ปัจจัยที่มีผลต่อภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร
- ส่วนที่ 3 : ทักษะติดต่อภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร
- ส่วนที่ 4 : ข้อเสนอแนะ

ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณที่ท่านให้ความร่วมมือมา ณ ที่นี้ และขอรับรองว่าจะเก็บข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ การเสนอผลการศึกษาจะเสนอในภาพรวมมิใช่ของบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเฉพาะ

ขอแสดงความนับถือ

( สุริยา เสนานุรักษ์ )

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## แบบสอบถาม

เรื่อง ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา ในความคิดเห็นของชาวยานนาวา

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย / หน้าข้อความที่ตรงกับข้อเท็จจริงหรือทัศนคติของท่านมากที่สุด  
ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

1. เพศ

- ( ) 1.หญิง ( ) 2.ชาย

2. อายุ.....ปี

3.ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด

- ( ) 1.ปริญญาเอก  
( ) 2.ปริญญาโท  
( ) 3.ปริญญาตรี  
( ) 4.ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวท, ปวช, ปวส)  
( ) 5.มัธยมศึกษา  
( ) 6.ประถมศึกษา  
( ) 7.ต่ำกว่าประถมศึกษา  
( ) 8.อื่นๆ โปรดระบุ.....

4. ระดับรายได้ต่อเดือน.....บาท

5. อาชีพ

- |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| ( ) 1.ข้าราชการ          | ( ) 6.พนักงานรัฐวิสาหกิจ |
| ( ) 2.พนักงานบริษัทเอกชน | ( ) 7. นักรุกิจ          |
| ( ) 3.เกษตรกร            | ( ) 8.นิสิต นักศึกษา     |
| ( ) 4.รับจ้างทั่วไป      | ( ) 9.แม่บ้าน            |
| ( ) 5.ว่างงาน            | ( ) 10.อื่นๆ โปรดระบุ    |

6. ท่านเกี่ยวข้องกับจราจรประเภทใดในเขตสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| ( ) 1.ใช้รถยนต์ทั่วไป | ( ) 3.ใช้รถจักรยานยนต์ |
| ( ) 2. รถมอเตอร์ไซด์  | ( ) 4. ใช้ถนนทั่วไป    |

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรในสน.ยานนาวา

1.ประสพการณ์การจับกุม	ใช่	ไม่ใช่
1. ท่านเคยถูกตำรวจจราจรจับกุม		
2. ท่านเคยถูกตำรวจจราจรจับกุมเกิน 1 ครั้ง / เดือน		
3. ท่านทำผิดกฎจราจรในเขตสน.ยานนาวาเนื่องจากท่านรีบเดินทาง		
4. ท่านทำผิดกฎจราจรเนื่องจากท่านทำผิดเป็นนิสัย		
5. ท่านทำผิดกฎจราจรเนื่องจากท่านไม่เห็นสัญญาณจราจร		
6. ท่านทำผิดกฎจราจรเมื่อท่านไม่เห็นตำรวจจราจร		
7. เมื่อท่านทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมท่านถูกลงโทษโดยชำระค่าปรับ		
8. เมื่อท่านทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมท่านถูกลงโทษโดยศาลพิพากษาจำคุก		
9. เมื่อท่านทำผิดกฎจราจร ท่านจะถูกตำรวจจราจรจับกุมทุกครั้ง		
10. ท่านถูกจับกุมบ่อยครั้งขึ้น เนื่องจากตำรวจจราจรในสน.ยานนาวามีการกวาดค้นวินัยจราจรมากขึ้น		
11. เมื่อท่านถูกตำรวจจราจรจับกุม ทุกครั้งตำรวจจะบอกให้ท่านทราบถึงสาเหตุที่ถูกจับกุม		
12. เมื่อตำรวจจราจรพบท่านกระทำผิดกฎจราจรมักจะตักเตือนมากกว่าจับกุม		
13. ท่านเคยถูกตำรวจจราจรที่ซ้อมอยู่ในที่ลับสายตาจับกุม		
14. ท่านมักหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีตำรวจจราจรตั้งด่านกวาดค้นวินัยจราจร		
15. ค่าปรับในความผิดเกี่ยวกับกฎจราจรที่ท่านได้รับยังไม่เหมาะสม		
16. ท่านถูกตำรวจจราจรจับกุมโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร		
17. เมื่อท่านถูกตำรวจจราจรจับกุม ท่านจะรู้สึกอับอาย		
18. เมื่อท่านถูกตำรวจจราจรจับกุมทำให้ท่านได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากขึ้น		
19. บุคคลที่มีความใกล้ชิดกับท่านเคยถูกตำรวจจับกุม		

2. ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร	ใช่	ไม่ใช่
1. ตำรวจจราจรเป็นผู้ให้ความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจรแก่ท่านเป็นคนแรก		
2. ท่านได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จากตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา มากที่สุด		
3. หากท่านไม่เข้าใจกฎจราจรท่านจะไปสอบถามตำรวจจราจรสน.ยานนาวา เป็นคนแรก		
4. การได้พบปะพูดคุยกับตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวา ทำให้ท่านมีความรู้สึกปลอดภัยและสะดวกในการใช้รถใช้ถนน		
5. หากเกิดปัญหาจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา ท่านได้แสดงความคิดเห็นกับตำรวจจราจรเพื่อช่วยแก้ปัญหาจราจร		
6. ในช่วงโมงเร่งด่วนท่านได้รับความสะดวกในการใช้รถใช้ถนนจากตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา		
7. ปริมาณตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวาที่ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน มีปริมาณเพียงพอในการอำนวยความสะดวกต่อการใช้รถใช้ถนนของท่าน		
8. เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตสน.ยานนาวา ท่านจะพบตำรวจจราจรอยู่แก้ไขปัญหาบริเวณนั้น		
9. เมื่อเกิดการจราจรติดขัดในเขตสน.ยานนาวา ท่านจะพบเห็นตำรวจจราจรเข้ามาแก้ไขปัญหาจราจรทันที		
10. ท่านได้รับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรในเขตท้องที่สน.ยานนาวาเป็นประจำ		
11. ท่านได้พบปะกับตำรวจจราจรเป็นการส่วนตัวอยู่เสมอ		
12. ท่านมีความใกล้ชิดกับคนที่รู้จักและคุ้นเคยกับตำรวจจราจร		
13. ในบริเวณโรงเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่สน.ยานนาวา ท่านพบตำรวจจราจรอยู่ปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำ		
14. เมื่อเกิดปัญหาการจราจรติดขัด ท่านได้แสดงความคิดเห็นกับตำรวจจราจรสน.ยานนาวา		
15. เมื่อท่านพบผู้อื่นกระทำความผิดกฎจราจรในเขตพื้นที่สน.ยานนาวา ท่านจะแจ้งให้ตำรวจจราจรสน.ยานนาวาทราบ		

2. ความถี่ในการพบปะกับตำรวจจราจร (ต่อ)	ใช่	ไม่ใช่
16. เมื่อท่านพบป้ายหรือสัญญาณจราจรชำรุดเสียหายในเขตพื้นที่สน.ยานนาวา		
ท่านจะแจ้งให้ตำรวจจราจรสน.ยานนาวาทราบ		
17. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา จัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับการ		
จราจรให้แก่ประชาชนอย่างสม่ำเสมอ		
18. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์เป็นประจำ		
19. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจวัดความเร็วเป็นประจำ		
20. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา ตั้งจุดตรวจป้องกันรถแข่งเป็นประจำ		



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา จากสื่อต่างๆ	ใช่	ไม่ใช่
1. ตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อแผ่นพับ		
2. ตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อวิทยุ		
3. ตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อโทรทัศน์		
4. ตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต		
5. ตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยผ่านสื่อป้ายประกาศ		
6. ตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข่าวสารข้อมูลการจราจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยตรง		
7. สื่อที่ตำรวจจราจรท้องที่สน.ยานนาวาเลือกใช้ ทำให้เข้าใจกฎจราจรในท้องที่สน.ยานนาวาอย่างแท้จริง		
8. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเป็นประจำ		
9. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความรวดเร็ว ทันสมัย		
10. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่มีความถูกต้อง เข้าใจง่าย		
11. ท่านพึงพอใจกับสื่อที่ได้รับเกี่ยวกับการจราจรจากตำรวจจราจรสน.ยานนาวา		
12. ข้อมูลข่าวสารที่ได้รับจากตำรวจจราจรสน.ยานนาวา ทำให้ท่านได้รับทราบการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรสน.ยานนาวาอย่างแท้จริง		

ส่วนที่ 3 ทศนคติต่อภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. ท่านคิดว่าตำรวจจราจรสน.ยานนาวาส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด					
2. ท่านคิดว่าตำรวจจราจรสน.ยานนาวาเป็นผู้เสียสละ					
3. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวาช่วยอำนวยความสะดวกบนท้องถนนเป็นอย่างดี					
4. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา จับกุมผู้กระทำความผิดจราจรเสมอ					
5. ท่านมักจะได้รับความช่วยเหลือจากตำรวจจราจรสน.ยานนาวายู่เสมอ					
6. ท่านคิดว่างานด้านการจราจรในท้องที่สน.ยานนาวาเป็นงานที่ยุ่งยากสำหรับตำรวจจราจร					
7. ท่านคิดว่าตำรวจจราจรสน.ยานนาวา มักจะรณรงค์การแก้ไขปัญหาการจราจรเสมอ					
8. ในการปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนตำรวจในท้องที่สน.ยานนาวามีความเสี่ยงภัยสูง					
9. ตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา มีความรู้ด้านกฎหมายดี					
10. ตำรวจจราจรในท้องที่สน.ยานนาวา มีความรู้ความสามารถในการแก้ไขปัญหาการจราจรดี					
11. ท่านรู้สึกกลัวตำรวจจราจรสน.ยานนาวาทุกครั้งที่ท่านขับรถผ่านท้องที่สน.ยานนาวา					
12. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา ไม่ได้ช่วยให้การจราจรติดน้อยลง					
13. ท่านคิดว่าตำรวจจราจรสน.ยานนาวา มักจะเลือกปฏิบัติ					
14. ตำรวจจราจรสน.ยานนาวา มักจะละทิ้งหน้าที่การปฏิบัติงาน					





## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ	ว่าที่ร้อยตำรวจเอก สุริยา เสนานุรักษ์
วัน/เดือน/ปีเกิด	21 พฤศจิกายน 2519
ประวัติการศึกษา	1.รัฐประศาสนศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 53 2.หลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี (เฮลิคอปเตอร์) HP-35 สถาบันการ บินพลเรือน
ประวัติการทำงาน	1.รองสารวัตรโรงเรียนนายร้อยตำรวจ (ช่วยราชการ โรงเรียนเตรียมทหาร) 2.รองสารวัตรจรรยาธ สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย