



Received: 12 April 2023

Revised: 28 June 2023

Accepted: 4 July 2023

PEOPLE'S SATISFACTION WITH THE TRAFFIC PROBLEMS SOLVING IN BANGKOK

Ardyuth NETITHANAKUL¹, Sithipan SAKULSUKJAREON¹, Pawit SORNSIRI¹, Thanawat SANGATHIT¹
and Thananan KANYARACH¹

1 Faculty of Political Science, Bangkok Thonburi University, Thailand; ardyuth@gmail.com (A. N.);
sitipan@bkkthon.ac.th (S. S.); pawit@bkkthon.ac.th (P. S.); thanawat@bkkthon.ac.th (T. S.);
thananan@bkkthon.ac.th (T. K.)

Handling Editor:

Associate Professor Dr.Piyakorn WHANGMAHAPORN Sripatum University, Thailand

(This article belongs to the Theme 1: Humanities & Social Sciences for Sustainable Development)

Reviewers:

- | | |
|--|---|
| 1) Assistant Professor Dr.Ariya PONGSIRI | Kalasin University, Thailand |
| 2) Assistant Professor Dr.Panya KLAYDESH | Mahachulalongkornrajavidyalaya University, Thailand |
| 3) Assistant Professor Dr.Supit BOONLAB | RMUTT, Thailand |

Abstract

The objectives of this study were 1) to study people's satisfaction on solving traffic problems in Bangkok and 2) to compare level of satisfaction on solving traffic problems in Bangkok by personal factors. This study was a quantitative study using a questionnaire distribution method. The population was people who driving a car in Bangkok 1,000 persons. In the analysis and calculation, basic statistics, such as percentage, mean, standard deviation, t-test and F-test, were used. The results revealed that 1) people's satisfaction with solving traffic problems in Bangkok was at a moderate level. When considering in each aspect, it was found that the most people's satisfaction was public policy, followed by traffic infrastructure, traffic laws, driving behaviors, and traffic police, respectively. 2) When comparing people's satisfaction on solving traffic problems in Bangkok, the difference in age, education, occupation, income, kind of using car, and time to use the car resulting in differences of the level of people's satisfaction on solving traffic problems in Bangkok at significant level at.05.

Keywords: Traffic Problem, Satisfaction, Bangkok

Citation Information: Netithanakul, A., Sakulsukjareon, S., Sornsiri, P., Sangathit, T., & Kanyarach, T. (2023). People's Satisfaction with the Traffic Problems Solving in Bangkok. *Journal of Interdisciplinary Research: Graduate Studies*, 12(1), 306-314. <https://doi.org/10.14456/jirgs.2023.28>

ความพึงพอใจของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

อาจุยท เนติธนากุล¹, สิทธิพันธ์ สกุลสุขเจริญ¹, ปวิธ สอนศิริ¹, ธนาวัฒน์ แสงอาทิตย์¹ และ ธนานันต์ กัญญาราช¹

1 คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี; ardyuth@gmail.com (อาจุยท); sitipan@bkkthon.ac.th (สิทธิพันธ์); pawit@bkkthon.ac.th (ปวิธ); thanawat@bkkthon.ac.th (ธนาวัฒน์); thananan@bkkthon.ac.th (ธนานันต์)

บรรณาธิการผู้รับผิดชอบบทความ:

รองศาสตราจารย์ ดร.ปิยากร หวังมหภาพร

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

(บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของหัวเรื่องที่ 1: มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน)

ผู้ทรงคุณวุฒิผู้พิจารณาบทความ:

1) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อารียา บ้องศิริ

มหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์

2) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปัญญา คล้ายเดช

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

3) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุพิศ บุญลาภ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร 2) เปรียบเทียบระดับความพึงพอใจของประชาชนในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล การวิจัยในครั้งนี้เป็นงานวิจัยในเชิงปริมาณโดยเป็นการศึกษาในลักษณะการศึกษาเชิงสำรวจ โดยใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลในรูปแบบสอบถาม ประชากรในการวิจัย คือ ประชาชนที่ใช้พาหนะในเส้นทางจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร 1,000 คน ในการวิเคราะห์และคำนวณสถิติพื้นฐาน คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และค่าเอฟ ผลการศึกษาพบว่า 1) ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหาจราจรโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นภาพรวมรายด้านพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจด้านนโยบายของรัฐบาลมากที่สุด รองลงมาคือ โครงสร้างและพื้นผิวจราจร กฎหมายจราจร การขับขี่ของประชาชน และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตามลำดับ 2) เมื่อเปรียบเทียบระดับความพึงพอใจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในการแก้ไขปัญหาจราจรจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และพฤติกรรมการใช้ พบว่า อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทที่ใช้ เวลาในการใช้รถ ที่แตกต่างกัน จะมีความพึงพอใจที่แตกต่างกัน ในระดับนัยสำคัญที่ 0.05

คำสำคัญ: ปัญหาจราจร, ความพึงพอใจ, กรุงเทพมหานคร

ข้อมูลการอ้างอิง: อาจุยท เนติธนากุล, สิทธิพันธ์ สกุลสุขเจริญ, ปวิธ สอนศิริ, ธนาวัฒน์ แสงอาทิตย์ และ ธนานันต์ กัญญาราช. (2566). ความพึงพอใจของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร. วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา, 12(1), 306-314. <https://doi.org/10.14456/jirgs.2023.28>

ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2566)

บทนำ

กรุงเทพมหานครนอกจากเป็นเมืองหลวงของประเทศแล้วยังเป็นศูนย์กลางทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญทำให้คนย้ายเข้าสู่กรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก จำนวนประชากรที่มีทะเบียนบ้านในกรุงเทพมหานคร 5 ล้านกว่าคน แต่ในความเป็นจริงมีประชากรแฝงที่ย้ายมาสู่กรุงเทพมหานคร จนทำให้ในปัจจุบันมีผู้ที่ใช้ชีวิตในกรุงเทพมหานคร มากกว่า 9 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 45 ของประชากรเมืองทั้งประเทศ การที่เป็นศูนย์กลางทางด้านต่าง ๆ และมีคนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ย่อมต้องประสบกับปัญหาของกระบวนการเป็นเมือง (Urbanization) เช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ได้แก่ ขยะมูลฝอย น้ำเสีย ความแออัด ปัญหาความยากจน ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น (ครรชิต ผิวนวล และคณะ, 2537)

ปัญหาจราจรติดขัดก็เป็นปัญหาที่สำคัญอย่างหนึ่งในกรุงเทพมหานคร ถึงแม้ตั้งแต่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) จะมีโครงการการก่อสร้างถนน และระบบขนส่งมวลชน แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาจราจรได้ (สหรัฐ อภินิษฐศาสตร์, 2561; ลลิตภัทร สีเคน, 2564; Netithanakul, 2022) ในงานวิจัยของ JICA (Japan International Cooperation Agency) กลับพบว่า การเพิ่มปริมาณการจราจร และการพยายามเพิ่มระดับรายได้ของประชาชน เป็นตัวกระตุ้นให้ประชาชนใช้รถมากขึ้น (ครรชิต ผิวนวล และคณะ, 2537) การแก้ปัญหาจราจรต้องอาศัยความร่วมมือของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งในเชิงนโยบายของรัฐที่จะมีทางเลือกในการขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมให้เป็นไปตามกฎจราจร และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้น การศึกษานี้มุ่งเน้นทั้งนโยบายของรัฐ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และการเคารพกฎจราจรของประชาชน เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการแก้ไขปัญหาจราจรแบบมีส่วนร่วมอย่างเหมาะสมและยั่งยืน อีกทั้งการแก้ปัญหาจราจรยังส่งผลต่อการพัฒนาทางด้านสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ และลดปัญหาสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจ ด้านความเครียด ก่อให้เกิดความสุขของประชาชนผู้ใช้ถนน โดยวัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้ คือ 1) เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และ 2) เพื่อเปรียบเทียบระดับความพึงพอใจของประชาชนในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดการจัดการจราจร

แนวความคิดที่นำมาใช้ในการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการจราจร เป็นแนวคิดเกี่ยวกับหลักการ 3E's ของ Harvey มาเป็นกรอบในการพิจารณา (Groeger, 2011) กล่าวคือ

E ตัวแรก หมายถึง งานด้านวิศวกรรม (Traffic Engineering) ซึ่งเป็นงานที่จะต้องใช้ความรู้ความชำนาญพิเศษ เช่นเดียวกับวิชาชีพวิศวกรรมแขนงอื่นๆ จะปล่อยให้ผู้ที่ไม่มีความรู้ไม่ได้โดยเด็ดขาด เพราะอาจทำให้เกิดปัญหาจราจรติดตามานับตั้งแต่ความไม่คล่องตัวของการจราจร อุบัติเหตุที่เกิดจากปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น งานวิศวกรรมจราจร จึงเป็นงานเทคนิคพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบถนน การแบ่งเส้นทางจราจร การติดตั้งสัญญาณเครื่องหมายจราจร การออกแบบและทางรูปลักษณะการจราจร ในทางร่วมทางแยก ทั้งนี้โดยอาศัยสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจราจร อาทิ จำนวนรถยนต์และยานพาหนะต่าง ๆ จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น เป็นต้น ซึ่งสถิติข้อมูลเหล่านี้เป็นเรื่องที่ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเป็นผู้รวบรวมงานด้านวิศวกรรมจราจร อาจกล่าวได้โดยสรุปว่า เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องต่างๆ ดังนี้ คือ 1) งานด้านการค้นคว้าศึกษาภาวะการจราจร ภาวะการคับคั่งติดขัดของยานพาหนะ สถานที่จอดรถ ความยากลำบากของการจราจรไปมาในย่านต่างๆ 2) งานด้านการออกแบบตัวถนน ทางร่วมทางแยก ตลอดจนการติดตั้งสัญญาณ หรือเครื่องหมายจราจรตามจุดต่างๆ 3) งานด้านการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งเครื่องหมายจราจร การลาดหรือปู พื้นถนน ตลอดจนการปฏิบัติการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นผิวการจราจร ดังนั้น การวิศวกรรมจราจรจึงเป็นภาคหนึ่งของงานวิศวกรรมซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผน และการออกแบบถนน ทางด่วนและพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งการดำเนินงานด้านจราจรที่เกี่ยวข้อง

ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2566)

ทั้งนี้เพื่อให้การใช้อยู่วานและถนนมีความปลอดภัยสะดวกสบายและประหยัดต่อการขนส่งบุคคลและสิ่งของ งานวิศวกรรมจราจร อาจแบ่งออกเป็น 2 ระดับคือ 1) งานวิศวกรรมทั่วไป เป็นงานที่ครอบคลุมการออกแบบและการก่อสร้างถนน การติดตั้งสัญญาณและเครื่องหมายจราจร ความรับผิดชอบของหน่วยงานวิศวกรรมจราจรกลาง จำเป็นต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญเพียงพอทางด้านวิศวกรรมศาสตร์และจัดอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของตำรวจ และ 2) งานวิศวกรรมจราจรตำรวจ เป็นงานที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการศึกษาสภาวะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ต่อความไม่คล่องตัวและความไม่ปลอดภัยของการจราจรทั้งกำหนดมาตรการแก้ไข การสำรวจตรวจสอบสภาพของสายทาง ตลอดจนวางแผน การควบคุมการจราจรโดยใช้ข้อมูลการจราจรและสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจร จัดอยู่ในขอบเขต ความรับผิดชอบของตำรวจจราจรท้องที่ ดังนั้น ส่วนหนึ่งของงานวิศวกรรมจราจรตำรวจ จึงเกี่ยวข้องกับการประเมินผล เกี่ยวกับการใช้งานสัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์ประจำถนนอื่นๆ เพื่อนำไปสู่การวางแผน การจราจร การจัดบุคลากรตำรวจ รวมทั้งการแก้ไขสภาวะไม่พึงปรารถนาต่างๆ บนท้องถนน การขุดเจาะถนน สภาพ ขำรุคของผิวจราจร ความบกพร่องของเครื่องหมายจราจร ทางม้าลายข้ามถนน ไฟฟ้าแสงสว่าง สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งสภาวะต่างๆ อันอาจจะนำไปสู่อุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนนเป็นข้อมูลที่ตำรวจจราจรในท้องที่ที่ต้องรวบรวม และวิเคราะห์แนวทางป้องกันอุบัติเหตุการจราจรในท้องที่ ซึ่งจัดเป็นการรุกเข้าสู่ปัญหา แทนการตั้งรับในลักษณะที่รอ ให้ปัญหาเกิดแล้วจึงแก้ไข บ่อยครั้งแม้อุบัติเหตุได้เกิดขึ้นแล้ว แต่ยังไม่สายเกินไปที่จะหาแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ การแก้ไขปัญหาระดับตำรวจจราจรจำเป็นต้องอาศัยการปรับปรุงทั้งระบบตำรวจจราจรในแต่ละท้องที่ย่อมมีหน้าที่ที่จะเสนอแนะ พร้อมทั้งสรุปวิเคราะห์ข้อมูลเฉพาะส่วนยื่นต่อหน่วยงานตำรวจจราจรกลาง และหรือหน่วยงานวิศวกรรมจราจรกลาง เพื่อร่วมกันศึกษาปัญหา วางแผน และกำหนดแนวทางแก้ไขในระดับมหภาคต่อไป ดังนั้นการประสานงานทั้งสองระดับ จึงเกี่ยวข้องกันและเชื่อมโยงกัน

E ตัวที่ 2 หมายถึง งานด้านการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (Traffic Education) เป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญ อย่างหนึ่งของการจราจรซึ่งจะสำเร็จลุล่วงได้ จะต้องอาศัยความร่วมมือร่วมแรงจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและ เอกชน กล่าวคือ การให้ความรู้และการฝึกหัดเบื้องต้น ควรเริ่มมาจากการที่บ้านก่อน โดยผู้ปกครองสอนเด็กให้รู้จัก ระมัดระวังตัว รู้จักระวังอันตรายอัน อาจจะเกิดขึ้นแก่ตนเองได้ขณะออกไปเดินหรือวิ่งเล่นหน้าบ้าน ครั้นถึงวันที่เข้า โรงเรียนได้ก็ควรได้ รักษาอบรมสั่งสอนจากครูอาจารย์ให้รู้จักกฎจราจรเบื้องต้นจนกระทั่งเติบโต หากประสงค์ที่จะขับขี รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ก็ควรจะได้รับฝึกหัดขับขี่และใช้รถโดยถูกต้อง และมีจิตสำนึกที่ระมัดระวังในเรื่องความ ปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น เช่น การให้การศึกษาอบรมเผยแพร่ความรู้ทางด้านกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่ เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของพลเมืองขั้นพื้นฐานในเรื่องการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้มีความรู้ ความเข้าใจ พร้อมทั้งปลูกฝังจิตสำนึกถึงความปลอดภัยทั้งของตนเองและผู้อื่นจนก่อให้เกิดการปฏิบัติเพื่อความ ปลอดภัยเป็นลักษณะนิสัยเพื่อให้เกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ดี

E ตัวที่ 3 เป็นงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Traffic Enforcement) ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมการ ขนส่งทางบก เป็นผู้ที่มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น จะต้องกวาดขันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎหมาย รักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์ โดยการนำกฎหมายที่มีอยู่แล้วมาปฏิบัติให้ เครื่องครัดยิ่งขึ้น ด้วยความซื่อตรงต่อหน้าที่ของตนเอง หากปล่อยปละละเลยให้มีการละเมิดกฎหมายแล้ว อาจเกิด อุบัติเหตุอันจะยังความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินได้ต่อไป นอกจากนี้จะทำให้การจราจรติดขัดโดยไม่จำเป็นอีกด้วย วัตถุประสงค์ของการควบคุมการจราจรโดยทั่วไปแล้ว ก็เพื่อความปลอดภัยเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเพื่อให้จราจรมีความคล่องตัวสามารถเคลื่อนไหวโดยไม่ติดขัด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวเจ้าหน้าที่ ตำรวจจะต้องมีภาระกิจหน้าที่พื้นฐาน 3 ประการดังนี้ 1) การสืบสวนสอบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร 2) การกำกับดูแลการจราจร 3) การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

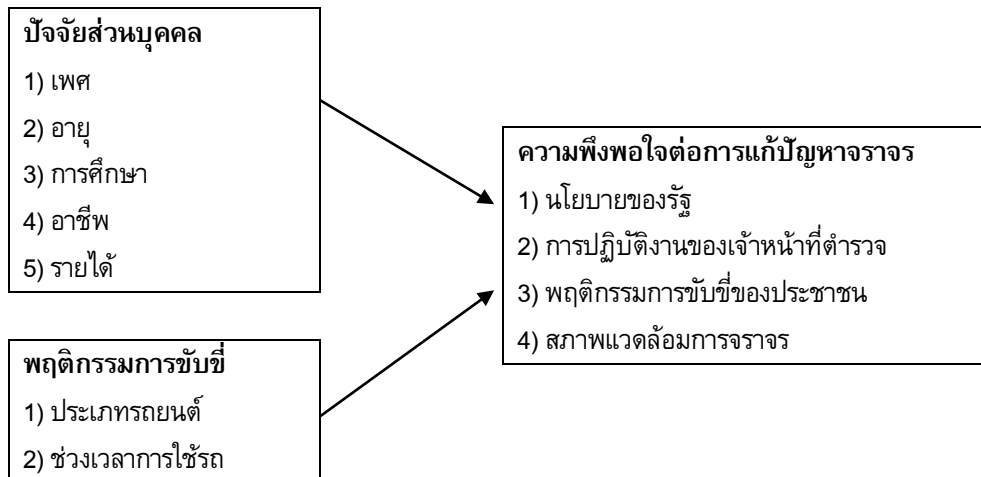
ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2566)

จากแนวความคิด 3E ในการจัดการจราจร ผู้วิจัยได้ปรับใช้กับการจราจรในประเทศไทยให้ได้แนวทางการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ นโยบายของรัฐ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พฤติกรรมการขับขี่ของประชาชน และสภาพแวดล้อมการจราจร เช่น สัญญาณและป้ายจราจร เป็นต้น

กรอบแนวคิดการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยในเชิงปริมาณโดยเป็นการศึกษาในลักษณะการศึกษาเชิงสำรวจ โดยใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลในรูปแบบสอบถาม เพื่อความเหมาะสมกับกลุ่มประชากรที่มีจำนวนมากประชากรในการวิจัย คือ ประชาชนที่ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถรับจ้าง รถขนส่ง และรถจักรยานยนต์ โดยผู้วิจัยกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างเป็น 1,000 ราย ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi State Random Sampling) จากเขตในกรุงเทพมหานคร ทั้งหมด 50 เขต

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถามที่แบ่งออกเป็น 3 ตอน ตอนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ ตอนที่ 2 พฤติกรรมการขับขี่ ประกอบด้วย ประเภทรถยนต์ ช่วงเวลาการใช้รถ ตอนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการแก้ปัญหาจราจร โดยกำหนด Likert Scale เป็น 5 ระดับ การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา โดยใช้ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงอนุมาน โดยใช้ สถิติทดสอบที (Independent Sample t-Test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA)

ผลการศึกษา

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 568 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 อยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี คือ จำนวน 372 คน คิดเป็นร้อยละ 37.2 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 520 คน คิดเป็นร้อยละ 52.0 ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 349 คน คิดเป็นร้อยละ 34.9 มีเงินเดือนอยู่ที่ 20,001-30,000 บาท คือ จำนวน 371 คน คิดเป็นร้อยละ 37.1 ประเภทของรถที่ใช้ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัว จำนวน 484 คน คิดเป็นร้อยละ 48.4 ส่วนใหญ่เวลาใช้รถคือ ขับไปทำงานเข้าเย็น จำนวน 589 คน คิดเป็นร้อยละ 58.9

การแก้ไขปัญหาจราจร	ระดับความพึงพอใจ		
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
นโยบายของรัฐ	3.16	.762	ปานกลาง
โครงสร้างและพื้นผิวจราจร	3.07	.800	ปานกลาง
การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.96	.892	ปานกลาง
การขับขี่ของประชาชน	2.97	.922	ปานกลาง
กฎหมายจราจร	3.05	.918	ปานกลาง
โดยภาพรวม	3.04	.660	ปานกลาง

จากตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความพึงพอใจต่อการแก้ไขปัญหาจราจร โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.04$, S.D. = .660) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าประชาชนมีความเห็นด้วยในด้าน นโยบายของรัฐ เป็นอันดับ 1 ($\bar{X} = 3.16$, S.D. = .762) สำหรับอันดับ 2 เป็นด้านโครงสร้างและพื้นผิวจราจร ($\bar{X} = 3.07$, S.D. = .800) อันดับ 3 เป็นด้านกฎหมายจราจร ($\bar{X} = 3.05$, S.D. = .918) อันดับ ที่ 4 เป็นด้าน การขับขี่ของประชาชน ($\bar{X} = 2.97$, S.D. = .92) และอันดับที่ 5 เป็นด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ($\bar{X} = 2.96$, S.D. = .892)

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบความพึงพอใจต่อการแก้ไขปัญหาจราจร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	T/F	Sig.
เพศ	1.672	.095
อายุ	12.884	.000*
ระดับการศึกษา	3.590	.006*
อาชีพ	8.031	.000*
รายได้เฉลี่ยต่อคน	2.404	.048*
ประเภทของรถ	4.512	.000*
เวลาในการใช้รถ	16.011	.000*

* ระดับนัยสำคัญที่ 0.05

เมื่อเปรียบเทียบระดับความพึงพอใจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในการแก้ไขปัญหาจราจรจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และพฤติกรรมการใช้รถ พบว่า อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ ประเภทรถที่ใช้ เวลาในการใช้รถ ที่แตกต่างกัน จะมีความพึงพอใจที่ต่างกัน ในระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ในขณะที่ เพศ ที่แตกต่างกันจะมีความพึงพอใจที่ไม่แตกต่างกัน

สรุปและอภิปรายผล

ด้านนโยบายของรัฐ เป็นปัจจัยที่ได้รับความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องของการแก้ไขปัญหาจราจร เมื่อมองในรายละเอียดจะพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจในนโยบายของรัฐที่มีผลกระทบหรือเห็นเป็นรูปธรรมโดยตรงต่อประชาชน ไม่ว่าจะเป็นการจัดผังเมือง การขยายโครงข่ายถนน ทางด่วน รถไฟฟ้า หรือแม้แต่การติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แต่หากไม่มีผลโดยตรงต่อประชาชนจะทำให้ความพึงพอใจลดน้อยลงถึงแม้นโยบายนั้นอาจช่วยแก้ไขปัญหาจราจร เช่น การห้ามรถบรรทุกวิ่งในเวลาเร่งด่วน เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับงานของ Swanson et al. (2016) ที่พบว่า นโยบายของรัฐ ความจริงจังในการแก้ปัญหาของรัฐ เป็นสิ่งที่ประชาชนให้ความสำคัญมากที่สุด

ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2566)

ด้านโครงสร้างและพื้นผิวจราจร เป็นปัจจัยที่ได้รับความพึงพอใจเป็นอันดับที่ 2 ในรายละเอียดพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจในด้านกายภาพของโครงสร้างและพื้นผิวจราจร ไม่ว่าจะเป็นความกว้างของถนน สัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจรมีความเหมาะสม สภาพพื้นผิวจราจร และแสงสว่างบนถนนในเวลากลางคืน แต่ปัญหาส่วนใหญ่มาจากการใช้ถนนมากกว่า เช่น การใช้ถนนพร้อมๆ กันในเวลาเร่งด่วน การจัดช่องเดินรถประจำทางที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือแม้แต่การแย่งช่องจราจรในช่วงที่ถนนเป็นคอขวดหรือคอสะพาน สอดคล้องกับ ครรชิต ผิวนวล และคณะ (2537) ที่พบว่าสภาพถนนของประเทศไทยไม่เพียงพอต่อจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียน จึงจำเป็นต้องมีการเพิ่ม ปรับปรุงทั้งในเรื่องถนน สัญญาณจราจร และการขนส่งสาธารณะ

ด้านกฎหมายจราจร ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า กฎหมายจราจรและอัตราโทษสำหรับผู้ทำผิดกฎจราจรมีความเหมาะสม แต่ควรมีมาตรการลงโทษผู้ที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งมากกว่านี้ ขณะเดียวกันประชาชนทั่วไปพบว่า มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ตลอดเวลา และบางครั้งไม่ถูกลงโทษ ทำให้มีผู้ปฏิบัติเลียนแบบเพราะเห็นความเข้มแข็งของการบังคับใช้กฎหมาย

ด้านการขับขี่ของประชาชน พบว่า ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรมากขึ้น ซึ่งการขาดความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรส่งผลต่อการขาดวินัยจราจร และรวมไปถึงการปฏิบัติผิดกฎจราจร เช่น การไม่ขับรถชิดซ้าย ไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนมาขึ้นถนน ดังนั้น การลงโทษผู้ทำผิดกฎจราจรที่เหมาะสมจะทำให้ไม่กล้าขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นปัจจัยที่ได้รับความพึงพอใจน้อยที่สุด แต่จากข้อมูลพบว่า ประชาชนเห็นว่าตำรวจจราจรมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่ การควบคุมจราจรที่เหมาะสมอยู่แล้ว แต่ปัญหาอยู่ที่การเอาใจใส่ด้านการให้บริการ และการตอบสนองสัყของประชาชน ซึ่งปัญหาเหล่านี้อาจมาจากสาเหตุจำนวนตำรวจจราจรมีไม่เพียงพอต่อปริมาณงานทำให้คุณภาพในการให้บริการลดต่ำลงในมุมมองของประชาชน สอดคล้องกับการศึกษาของ Kop & Euwema (2001) ที่พบว่า จำนวนของตำรวจจราจรที่ไม่สอดคล้องกับงาน ทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดถอยลง เนื่องจากการทำงานมากจนเกินไป และมีผลต่อทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจของตำรวจจราจร

เพศที่ต่างกัน ไม่มีความแตกต่างทางความพึงพอใจในภาพรวม แต่ถ้ามองในแต่ละปัจจัยจะพบว่า เพศหญิงมีความพึงพอใจมากกว่าผู้ชาย ในด้านนโยบายของรัฐ โครงสร้างและพื้นผิวจราจร และการขับขี่ของประชาชน แต่ในด้านกฎหมายจราจร เพศชายมีความพึงพอใจมากกว่าเพศหญิง ความแตกต่างเหล่านี้อาจเกิดจากผู้ชายจะมีการใช้รถยนต์มากกว่าเพศหญิง ทำให้เข้าใจปัญหาจราจรมากกว่า ขณะเดียวกันก็มีความเข้าใจกฎหมายจราจรมากกว่าเพศหญิง

อายุที่ต่างกัน มีความแตกต่างทางความพึงพอใจในภาพรวม จะเห็นได้ว่าประชาชนที่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี และ 41-50 ปี จะมีความพึงพอใจน้อยกว่าช่วงอายุอื่นๆ เนื่องจากช่วงอายุดังกล่าว เป็นกลุ่มที่ขับขี่และใช้รถยนต์มากที่สุด ทำให้เห็นและเข้าถึงปัญหามากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ

ระดับการศึกษาที่ต่างกัน มีความแตกต่างทางความพึงพอใจในภาพรวม ประชาชนที่มีระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ปวช. และ ปวส. มีความพึงพอใจน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับระดับการศึกษาอื่นๆ เนื่องจากผู้ที่ระดับการศึกษาระดับดังกล่าว ประกอบอาชีพที่ใช้รถยนต์มากกว่าระดับการศึกษาอื่นๆ ทำให้พบปัญหาจราจรมากกว่า

อาชีพที่ต่างกัน มีความแตกต่างทางความพึงพอใจในภาพรวม สอดคล้องกับระดับการศึกษา พบว่า อาชีพรับจ้างที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ปวช. และ ปวส. มีความพึงพอใจต่ำที่สุด

รายได้ที่ต่างกัน มีความแตกต่างทางความพึงพอใจในภาพรวม พบว่า รายได้ยิ่งสูง จะมีความพึงพอใจที่ต่ำลง เนื่องจากความคาดหวัง และค่าเสียเวลาจะสูงขึ้นตามสถานะทางเศรษฐกิจ ความพึงพอใจจึงต่ำลง เมื่อรายได้สูงขึ้น เพราะการจราจรไม่เป็นไปตามที่คาดหวังไว้

ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2566)

ประเภทของรถที่ต่างกัน มีความแตกต่างทางความพึงพอใจในภาพรวม ประชาชนที่ใช้ รถรับจ้าง รถ 10 ล้อ และรถมอเตอร์ไซด์ จะมีความพึงพอใจต่ำกว่าประเภทอื่น อาจเป็นเพราะรถประเภทเหล่านี้ใช้ถนนอยู่ตลอดเวลา และมีความเสี่ยงต่อการทำผิดกฎหมายจราจรอยู่เสมอ

เวลาในการใช้รถที่ต่างกัน มีความแตกต่างทางความพึงพอใจในภาพรวม ประชาชนที่ใช้รถขับไปทำงานเช้าเย็นมีความพึงพอใจน้อยกว่ากลุ่มอื่น เนื่องมาจากประชาชนกลุ่มดังกล่าวเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนในช่วงเร่งด่วนเช้าเย็นทำให้พบกับปัญหาจราจรมากกว่ากลุ่มอื่นๆ

ข้อเสนอแนะ

ด้านนโยบายของรัฐ สาเหตุสำคัญที่สุดของปัญหาการจราจรติดขัด คือ มีการใช้รถส่วนตัวกันมากกว่าการขนส่งสาธารณะ ดังนั้น ควรส่งเสริมใช้การขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถเมล์ เป็นต้น โดยการขนส่งสาธารณะเหล่านี้ต้องครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของกรุงเทพมหานคร แต่ ณ ปัจจุบัน รถไฟฟ้ายังมีแค่ใจกลางเมืองเท่านั้น รัฐต้องมีโครงการขยายการขนส่งสาธารณะให้ทั่วถึง และมีความแตกต่างกันตามสถานะทางสังคมและเศรษฐกิจ ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้ดีให้ได้มาตรฐานที่สุด มีความสะดวกสบาย ไม่แพง เพื่อให้ประชาชนทั่วไปมีความไว้วางใจที่ใช้บริการ จัดสถานที่จอดรถที่พอเพียง เพื่อให้ประชาชนใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันที่จอดรถไม่พอและไม่ทั่วถึงในจุดเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ

ด้านโครงสร้างและพื้นผิวจราจร ขยายถนนให้กว้างเท่ากันตลอดสาย และพยายามขยายถนนเพื่อรองรับกับจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นให้ทันกัน เข้มงวดในกฎจราจรในช่วงที่เป็นคอขวด หรือคอสะพาน ลดการใช้ถนนพร้อมกันในช่วงเช้าและเย็น เช่น การปรับเวลาทำงานให้มีเวลาเหลื่อมกันมากกว่าปัจจุบัน การประกาศให้โรงเรียนและธนาคาร เปิดและเลิกในเวลาต่างกันนิดหน่อย อย่างที่ทำอยู่ไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาจราจร ถ้าจะแก้ให้ได้จริงต้องใช้เวลาโรงเรียนและสถานที่ทำงานขนาดใหญ่ทุกประเภทเหลื่อมเวลากันมากๆ เช่น แห่งหนึ่งเข้า 7 โมง อีกแห่งเข้า 10 โมง หรือแบ่งเป็นภาคเช้า ภาคบ่าย หรือให้สถานที่ทำงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ เอกชน และสถาบันการศึกษา ต่างคนต่างมีวันหยุดที่ต่างกันไป

ด้านกฎหมายจราจร มีการทบทวนกฎหมายจราจรให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ บังคับใช้กฎหมายให้เท่าเทียม และมีบทลงโทษที่เหมาะสม ใช้เทคโนโลยี เช่น กล้องวงจรปิด เพื่อป้องกันการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ให้ประชาชนมีส่วนร่วม และเป็นหูเป็นตาให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น ถ่ายรูปผู้ทำผิดกฎหมายส่งให้แก่ตำรวจ เป็นต้น

ด้านการขับขี่ของประชาชน ออกใบอนุญาตขับขี่ให้ยากขึ้น ป้องกันไม่ให้เกิดการซื้อใบอนุญาตขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องให้ความเอื้อเฟื้อกัน ให้ความร่วมมือให้ความเคารพกฎจราจร อย่างเคร่งครัด และไม่ประมาทในการขับขี่ ปฏิบัติระเบียบวินัยและวัฒนธรรมการเคารพกฎจราจรให้แก่ประชาชน

ด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ปัญหาของตำรวจจราจรที่สำคัญคือ ปัญหาด้านภาพพจน์ และการยอมรับของประชาชน ถึงปฏิบัติงานดีแค่ไหน แต่ไม่ได้รับการยอมรับจากประชาชน ตำรวจจราจรก็จะเป็นแพะรับบาปในทุกเรื่อง ไม่ว่าจะเป็นปัญหาจราจร ปัญหาคอร์รัปชัน และปัญหาไม่ปฏิบัติตามกฎหมายเสียเอง เป็นต้น ดังนั้น การสร้างภาพพจน์และเป็นที่ยอมรับจากประชาชนเป็นเรื่องที่สำคัญและเร่งด่วนที่สุด ควรดูแลตำรวจจราจร ควรดูแลทั้งสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ได้รับแรงกดดันจากการทำงาน จากประชาชน และด้านอื่นๆ ทุกสัปดาห์ต้องมีตำรวจดูแลประชาชน จากความเห็นของประชาชนส่วนใหญ่พบว่า ต้องให้ทุกสัปดาห์กองถนนมีตำรวจคอยประจำการ ทุกสัปดาห์ต้องมีตำรวจจราจรประจำป้อม เพื่อบริการประชาชนและกวดขันวินัยจราจรสำหรับเหตุซึ่งหน้าต่างๆ เช่น ฝ่าไฟแดง ขับรถย้อนศร จะขาดคนดูแลในพื้นที่ ที่สำคัญหากเกิดเหตุด่วนเหตุร้ายจะไม่มีคนช่วยเหลือประชาชนได้ทันทั่วทั้งที่และการบังคับใช้กฎหมายยังมีความเด็ดขาดและต่อเนื่องสม่ำเสมอ

ปีที่ 12 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน 2566)

เอกสารอ้างอิง

ครรชิต ผิวนวล, มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และ ปิยนุช เพียรชอบ. (2537). *ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ: มีทางแก้หรือไม่?*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

ลลิตภัทร สีเคน. (2564). การเมืองของนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ.2504-2563. *วารสารรัฐศาสตร์รอบรู้และสหวิทยาการ*, 4(4), 1-15.

สหรัฐ อภินิษฐศาสตร์. (2561). มาตรการภาษีและค่าธรรมเนียมเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร. *วารสารบัณฑิตศึกษานิติศาสตร์*, 11(4), 929-949.

Groeger, J. (2011). Chapter 1 - How Many E's in Road Safety?. In Porter, B. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 3-12). New York: Academic Press.

Kop, N., & Euwema, M. (2001). Occupational stress and the use of force by Dutch police officers. *Criminal Justice and Behavior*, 28(5), 631-652.

Netithanakul, A. (2022). Traffic Police's Attitude Towards Solving Traffic Problem and Livelihoods of Traffic Police in Bangkok, Thailand. *International Journal of Crime, Law and Social Issues*, 9(1), 53-58.

Swanson, C., & Territo, L., & Taylor, R. (2016). *Police Administration: Structures, Processes, and Behavior*. 9th ed. London: Pearson.

Data Availability Statement: The raw data supporting the conclusions of this article will be made available by the authors, without undue reservation.

Conflicts of Interest: The authors declare that the research was conducted in the absence of any commercial or financial relationships that could be construed as a potential conflict of interest.

Publisher's Note: All claims expressed in this article are solely those of the authors and do not necessarily represent those of their affiliated organizations, or those of the publisher, the editors and the reviewers. Any product that may be evaluated in this article, or claim that may be made by its manufacturer, is not guaranteed or endorsed by the publisher.



Copyright: © 2023 by the authors. This is a fully open-access article distributed under the terms of the Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0).