

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้ง
ระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร

A STUDY OF THE DRIVER'S BEHAVIOR AFTER
INSTALLING RED LIGHT CAMERA SYSTEM IN BANGKOK



สงวน.....
เลขทะเบียน..... 110263
วัน,เดือน,ปี..... 28 ก.ย. 2553

b.....
i.....

การศึกษาอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาบริหารธุรกิจ

คณะเทคโนโลยีการเกษตร

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2552

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**A STUDY OF THE DRIVER'S BEHAVIOR AFTER
INSTALLING RED LIGHT CAMERA SYSTEM IN BANGKOK**



**AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION
IN BUSINESS MANAGEMENT
FACULTY OF AGRICULTURAL TECHNOLOGY
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2009

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2009

FACULTY OF AGRICULTURAL TECHNOLOGY

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใบรับรองการศึกษาอิสระ
หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

หัวข้อการศึกษาอิสระ

การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร

A STUDY OF THE DRIVER 'S BEHAVIOR AFTER INSTALLING RED LIGHT CAMERA SYSTEM IN BANGKOK

ชื่อนักศึกษา

นายธิดคม ลิปิรจนัชรรม

รหัสประจำตัว

51066119

ปริญญา

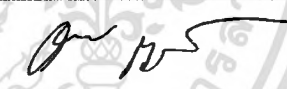
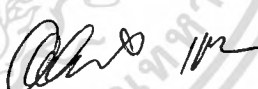
บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

บริหารธุรกิจ

อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

รองศาสตราจารย์อมรศรี ตันพิพัฒน์

คณะกรรมการสอบการศึกษาอิสระ	ลายมือชื่อ
รองศาสตราจารย์อมรศรี ตันพิพัฒน์	
ผู้ช่วยศาสตราจารย์อภิสิทธิ์ แก้วฉา	
รองศาสตราจารย์ ดร.กฤตัญญา ณ ป้อมเพ็ชร	กุลเสถียร ณ ป้อมเพ็ชร

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 20 กันยายน 2552 เวลา 17.20 – 18.10

สถานที่สอบ ณ ตึกบุญนาค ชั้น 1 ห้องฝ้ายคำ

สาขาวิชารับรองแล้ว


(ผู้ช่วยศาสตราจารย์อภิสิทธิ์ แก้วฉา)

ประธานสาขาวิชาบริหารธุรกิจและพัฒนากิจการเกษตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่น การค้า
วันที่ 14 เดือน ๓ ค.ศ. 52
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชื่อเรื่อง	การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร
นักศึกษา	นายอริคม ลิปิรัตน์ธรรม
รหัสนักศึกษา	51066119
ปริญญา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	บริหารธุรกิจ
พ.ศ.	2552
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	รองศาสตราจารย์ อมรศรี ต้นพิพัฒน์
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระร่วม	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อภิลิทธิ์ แก้วฉา

บทคัดย่อ

จากสรุปคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2537 – 2548 พบว่าความเสียหายทางด้านทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุทางจราจรมีมูลค่าหลายพันล้านบาทต่อปี ด้วยเหตุนี้ทางกรมการขนส่งทางบกจึงได้นำเทคโนโลยีทางด้านกล้องบันทึกภาพผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายมาช่วยในการตรวจจับตามจุดตัดแยกจราจรต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดอุบัติเหตุ และสร้างวินัยในการขับขี่ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าโครงการดังกล่าวมีแนวคิดที่น่าสนใจในการศึกษาว่าผู้ขับขี่จะมีทัศนคติพฤติกรรมที่ตอบสนองต่อระบบตรวจจับนี้ได้อย่างไร

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 31-40 ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี หรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน มีประสบการณ์ในการขับขี้นาน 5-10 ปี โดยใช้เวลารับขับขี่ในแต่ละวันมากกว่า 2 ชั่วโมง ส่วนมากเคยถูกดำเนินคดีข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมาก่อน ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจากการบอกต่อของเพื่อน รองลงมาคือสื่อโทรทัศน์ และสื่อวิทยุ โดยส่วนใหญ่รับรู้เพียงว่ารถประเภทใดบ้างที่ระบบมีการตรวจจับ แต่ทราบรายละเอียดอื่นๆ น้อยมาก เช่น กรณีความผิด ค่าปรับ การบันทึกคะแนนความผิด ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อไม่ชำระค่าปรับ อย่างไรก็ตามแม้ว่าผู้ขับขี่จะรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการน้อย แต่ก็พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี้น้อยลงที่ดีขึ้น ในด้านพฤติกรรมการขับขี้นานแยกจราจร และ พฤติกรรมการขับขี้นานแยกจราจรเมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วในการขับขี้น้อยลง และ ระยะเวลาวิ่งมากขึ้นเมื่อถึงแยกจราจร โดยไม่คำนึงว่าที่แยกจราจรมีการติดตั้งระบบตรวจจับอยู่หรือไม่ก็ตาม ในด้านพฤติกรรมการหยุดรถตรงแยกจราจร และ พฤติกรรมการหยุดรถในช่องทาง ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังมากขึ้น โดยพยายามหยุดรถก่อนถึงเส้นกั้นสีขาว และ พยายามหยุดรถในช่องทางอย่างถูกต้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และไม่ต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทัศนคติของผู้ขับขี่ที่มีต่อระบบตรวจจับ พบว่า ในด้านการดำเนินการของโครงการ ผู้ขับขี่ไม่แน่ใจว่าปัจจุบันการติดตั้งระบบตรวจจับมีความเหมาะสมเพียงพอแล้วหรือไม่ แต่เห็นด้วยว่าควรมีการพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับอย่างต่อเนื่องให้ครบทุกแยกจรรยา และ ควรนำค่าปรับที่ได้จากการตรวจจับมาช่วยในการพัฒนาโครงการต่อไปด้วย ในด้านฐานความผิด การชำระค่าปรับ การบันทึกคะแนน กลุ่มตัวอย่างมีความไม่แน่ใจว่าเกณฑ์ต่าง ๆ มีความเหมาะสมแล้วหรือไม่ ด้านการตรวจจับ และ แจ้งให้ทราบ รวมถึงด้านผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการ ผู้ขับขี่เห็นด้วยว่าการนำเทคโนโลยีมาใช้ในโครงการนี้มีความเหมาะสม มีขั้นตอนในการแจ้งผู้กระทำความผิดด้วยเอกสารที่แจ้งที่มีความชัดเจนในรายละเอียดดี นอกจากนี้โครงการนี้ยังช่วยลดอุบัติเหตุทางการจราจร ลดข้อขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ และ ผู้ขับขี่ สร้างวินัย จิตสำนึกที่ดียิ่งขึ้น

จากการทดสอบสมมติฐานความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การรับรู้เรื่องค่าปรับเมื่อระบบตรวจจับผู้กระทำความผิด มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อต้องขับขี่ผ่านแยกจรรยา และการใช้ความระมัดระวังในการจอดรถพร้อมช่องทาง และการรับรู้เรื่องการบันทึกคะแนนเมื่อถูกระบบตรวจจับ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อขับขี่ต้องผ่านแยกจรรยา และ การรับรู้เรื่องระยะเวลาที่ต้องชำระค่าปรับเมื่อระบบตรวจจับผู้กระทำความผิดแล้ว มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง และการรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง

จากผลการศึกษา และการทดสอบสมมติฐานช่วยให้ทราบว่าผู้ขับขี่รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับระบบตรวจจับจากการบอกต่อโดยคนรู้จัก สื่อโทรทัศน์ และสื่อวิทยุ ซึ่งส่วนใหญ่แม้ว่าจะทราบข้อมูลเกี่ยวกับ โครงการ แต่ก็ทราบเฉพาะบางส่วนเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ทางผู้จัดทำโครงการควรปรับปรุงการเผยแพร่รายละเอียดของโครงการเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ในโครงการจัดระเบียบการจราจรต่างๆ ควรนำข้อมูลเรื่อง ค่าปรับ การบันทึกคะแนน ระยะเวลาที่ต้องชำระค่าปรับ และ ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับมาประยุกต์ใช้ในโครงการด้วย เนื่องจากเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร

Title	A Study Of The Driver's Behavior After Installing Red Light Camera System In Bangkok
Student	Mr. Athikom Lipirujatum
Student ID	51066119
Degree	Master of Business Administration
Major	Business Administration
Year	2009
Advisor	Associate Professor Amornsri Tanpipat
Co-Advisor	Assist Professor Apisit Kaewcha

ABSTRACT

According to the summary of the road traffic accidents in the Bangkok Metropolitan Area during 1994-2005, it found that property damages occurred from traffic accidents were worth billions of baht per year. Consequently, the Department of Land Transport introduced video recording technology to detect driver's behavior at intersections. The objectives are to reduce accidents as well as cultivate driving disciplines. The researcher of this study finds the project interesting and would like to investigate more about the attitudes and behaviors of drivers as to this kind of detection system.

The results of the study were that the majority of the sample group mostly consists of males, aged 31-40 years old, holding a bachelor's degree or the equivalent of one, private company employees, with 5-10 years of driving experience. Most of them spent over 2 hours driving their car and have been charged with traffic violations. They knew about the implementation of the Red Light Camera System project from friends, television, and the radio. Most of them only knew what kind of cars would be detected but they didn't know about other details such as violation cases, fines, violation points recording, and problems from not paying fines. Although the drivers knew very little about the project, their driving behavior improved. To illustrate, when they drove past intersections and when they drove past the yellow light at intersections, they slowed down their speed and became more careful regardless of the installation or non installation of the detection system. Pertaining to the behavior of stopping their car at intersections and the behavior of stopping their car at stop lanes, drivers became more careful by

trying to stop their car before reaching the white stop line and stopping their car correctly at the lane.

The attitudes of drivers towards the red light camera system were that regarding the project implementation, drivers were not sure that the current detection system was appropriate or not, but they agreed that there should be a continuous development of the project to install the system at every intersection and that the fines received should be used to finance the development of the project. Pertaining to the violation cases, fine payment, and points recording, the sample group was not sure about the appropriateness of the criteria, the detection, the notification, and the benefits of the project. The drivers agreed that it was appropriate to inform traffic violators in detail through notification documents, that the project helps reduce road traffic accidents, decrease disputes between police and drivers, as well as helps cultivate better driving disciplines and awareness.

From the results of the hypothetical test of the relationship between the acknowledgement of the red light camera system implementation and the behavior of drivers in the Bangkok Metropolitan Area, the findings were that the acknowledgement of the violation fines was in relation with the driver's behavior when driving past intersections and the carefulness of parking their car when overlapping the stop line. The acknowledgement about the fine payment period for violations was related to the driver's behavior at yellow lights. The acknowledgement of the problems occurred when violators avoiding the fine payment were in relationship with the driver's behavior at the yellow lights.

The results of the study and the hypothetical test showed that drivers knew about the red light camera system through their friends, television, and radio. Although they knew about the project, they didn't know about it in detail. Therefore, project managers should improve the marketing of the project in detail so that drivers receive accurate and complete data about the system, resulting in more benefits from the project. In addition, the data about the fine payment, points recording, fine payment period, and problems of violators avoiding fine payments should be brought into account in the project because this is important data that enables drivers to drive correctly according to traffic laws.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาครั้งนี้สำเร็จสมบูรณ์ลงได้ด้วยความช่วยเหลือ ให้คำปรึกษา และสนับสนุนอย่างดียิ่งจากท่านอาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาอิสระ รองศาสตราจารย์อมรศรี ตันพิพัฒน์ อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาอิสระร่วม ผู้ช่วยศาสตราจารย์อภิสิทธิ์ แก้วมา คณาจารย์ทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ทางวิชาการในโครงการหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง รวมถึงเจ้าหน้าที่สาขาวิชาบริหารธุรกิจและพัฒนากาณิชการ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการติดต่อประสานงานตลอดระยะเวลาศึกษา

พระคุณบิดา มารดา ครอบครัว และเพื่อนนักศึกษาทุกท่านที่ได้มอบความช่วยเหลือ กำลังใจ และความห่วงใยให้กับผู้ศึกษามาโดยตลอด

ขออำนาจคุณพระศรีรัตนตรัย และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ในสากลโลก ได้โปรดบันดาลให้ทุกท่านมีความสุข ความเจริญ และประสบความสำเร็จในชีวิตทุกด้าน ด้วยเทอญ

อริคม ลิปิรัตน์ธรรม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา แลต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ.....	I
ABSTRACT.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	VII
สารบัญภาพ.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความสำคัญและปัญหาของการศึกษา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	3
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	3
1.5 นิยามศัพท์.....	3
1.6 สมมติฐานของการศึกษา.....	4
บทที่ 2 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรม.....	5
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการจรรยาและกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยา.....	10
2.3 การตรวจเอกสาร.....	14
2.4 วิธีการศึกษาข้อมูล.....	17
บทที่ 3 โครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	20
3.1 เป้าหมายของโครงการ.....	20
3.2 การดำเนินการ.....	20
3.3 หลักการทำงานของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	21
3.4 อัตราโทษปรับและการชำระค่าปรับ.....	23
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	27
4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป.....	27

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนน.....	28
4.3 ข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	30
4.4 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายหลังจากติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	31
4.5 ทักษะของผู้ขับขี่ที่มีต่อโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	34
4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร.....	37
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	39
5.1 สรุป.....	39
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	40
5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	40
5.4 ข้อจำกัดของการศึกษา.....	41
บรรณานุกรม.....	42
ภาคผนวก.....	43
ก. แบบสอบถาม.....	44
ข. แยกจราจรที่มีการติดตั้งระบบตรวจจับและแผนที่ประกอบ.....	53
ประวัติผู้เขียน.....	72

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 รายชื่อแยกจรรยาที่มีการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร.....	2
3.1 จุดชำระค่าปรับ 11 จุด และเบอร์โทรติดต่อ.....	25
4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง.....	28
4.2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนนของกลุ่มตัวอย่าง.....	29
4.3 แหล่งข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	29
4.4 การรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจร.....	30
4.5 การรับรู้เรื่องกรณีความผิดที่ระบบตรวจจับ.....	30
4.6 พฤติกรรมการขับขี่ยรถยนต์ผ่านแยกจราจร.....	31
4.7 พฤติกรรมการขับขี่ยรถยนต์เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง.....	32
4.8 พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	32
4.9 พฤติกรรมการหยุดรถตรงแยกจราจร.....	33
4.10 พฤติกรรมการหยุดรถในช่องทาง.....	33
4.11 ทักษะการดำเนินการดำเนินการของ โครงการ.....	34
4.12 ทักษะการด้านฐานความผิด การชำระค่าปรับ การบันทึกคะแนนของ โครงการ.....	35
4.13 ทักษะการด้านขั้นตอนการตรวจจับ และแจ้งให้ทราบ.....	36
4.14 ด้านผลที่คาดว่าจะได้รับ.....	36
4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้อง ตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจรและพฤติกรรมการขับขี่ยของผู้ขับขี่ยรถยนต์ในเขต กรุงเทพมหานครหลังจากมีการติดตั้งระบบแล้ว.....	38

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
3.1 ระบบการทำงานของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	21
3.2 กระบวนการทำงานของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	22
3.3 ภาพรวมของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	24



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและปัญหาของการศึกษา

โครงการระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นโครงการหนึ่งที่ช่วยลดปัญหาผู้ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งใน 10 อันดับแรกของอุบัติเหตุการจราจรทางบก กองบัญชาการตำรวจจราจร ได้นำระบบดังกล่าวไปใช้ในการตรวจจับผู้ขับขี่ในช่วงตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2551 ถึงวันที่ 5 มกราคม 2552 เป็นเวลา 1 สัปดาห์ และได้ผลลัพธ์ของผู้กระทำ ความผิดกฎจราจรมากกว่า 2 หมื่นราย ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ในเวลากลางคืน เนื่องจากไม่มีตำรวจคอยตรวจตราอยู่ตามสี่แยก (พลตำรวจตรี ภาณุ เกิดลาภผล, 2552)

ระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรจะตรวจจับผู้กระทำความผิดใน 3 กรณี คือ ฝ่าสัญญาณไฟแดง และไฟเหลือง (ไม่ตัดแตร) รถจอดติดสัญญาณไฟแดงล้ำเส้นขาวด้านหน้า และรถจอดติดสัญญาณไฟพร้อมช่องทาง (พร้อมเส้นขาว) โดยใช้อุปกรณ์หลักในการตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ คือ กล้องอัตโนมัติซึ่งเป็นเครื่องมือที่เชื่อมต่อกับสัญญาณไฟจราจร โดยจะถ่ายภาพยานพาหนะหรือรถที่ผ่านเข้ามาในบริเวณแยกเมื่อสัญญาณไฟสีแดงปรากฏขึ้น ตัวตรวจจับจะเริ่มทำงาน โดยจะถ่ายภาพรถของผู้กระทำความผิด และส่งข้อมูลมายังจอภาพของศูนย์สั่งการ และควบคุมจราจร (บก.2) เครื่องจะอ่านข้อมูลโดยอัตโนมัติว่าเป็นรถของใคร ซึ่งทางกองบัญชาการตำรวจจราจร ได้เชื่อมต่อเครือข่ายกับกรมการขนส่งที่ศูนย์รัตนวิเบศร์ เพื่อบอกสิริรถ ตรายรถ ชื่อเจ้าของรถ เมื่อได้รายละเอียดจึงพิจารณาพิมพ์หมาย หรือใบสั่งเป็นลำดับต่อไป

เมื่อหลักฐานครบถ้วนทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะแนบหมายเรียกส่งไปถึงที่พักอาศัยของผู้กระทำความผิด โดยภาพถ่ายที่ส่งไปให้มีทั้งหมด 3 ภาพ คือภาพก่อนกระทำความผิด ภาพขณะกระทำความผิด และภาพทะเบียนรถ โดยในภาพจะปรากฏสถานที่ วัน เวลาที่กระทำความผิด ความเร็วขณะขับขี่ ภาพตัวรถ และภาพสัญญาณไฟ โดยจะส่งให้ภายใน 7 วัน หลังกระทำความผิด สำหรับแยกที่ติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขณะนี้มี 35 แห่ง ดังตารางที่ 1.1

ประโยชน์ของระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร นอกจากจะช่วยตรวจจับผู้กระทำความผิดซึ่งเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ และลดการเกิดอุบัติเหตุได้แล้ว ยังช่วยลดความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจได้อีกด้วย เนื่องจากการกระทำความผิดจะถูกบันทึกไว้เป็นภาพถ่ายที่ชัดเจน โดยทางกองบังคับการจราจรจะส่งหมายเรียกให้มาชำระค่าปรับ แต่ถ้าหากไม่มาก็จะทำเรื่องส่งต่อไปยังกองทะเบียนเพื่ออายัดการต่อทะเบียนทันที

ตารางที่ 1.1 รายชื่อจุดตัดแยกจราจรที่มีการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

รายชื่อ แยกจราจรที่มีการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	
1. จุดตัดแยกถนนวิฑู – เพชรนิลจินดา	19. จุดตัดแยกประเวศบนซอยสุขุมวิท 71
2. จุดตัดแยกราชมงคล-ศรีนครินทร์	20. จุดตัดแยกเหม่งจ๋าย ถ.ประชาอุทิศ
3. จุดตัดแยกรัชดาภิเษก-ลาดพร้าว	21. จุดตัดแยกท่าพระ ถ.เจริญสนิทวงศ์
4. จุดตัดแยกอโศกเพชร	22. จุดตัดแยกศุภถาวร ถ.สุนทรโกษา
5. จุดตัดแยกคลองตัน	23. จุดตัดแยกอรัญญิต
6. สี่แยกราชวิถี-ถนนสามเสน(ซ่งฮี)	24. จุดตัดแยกประชานุกูล ถ.ประชาชื่น
7. สี่แยกพญาไท	25. จุดตัดแยกบางโพธิ์ ถ.ประชาราษฎร์ 1
8. สี่แยกโชคชัย 4	26. จุดตัดแยกบ้านม้า
9. สี่แยกนิค้ำ	27. จุดตัดแยกราชประสงค์
10. สี่แยกจตุรพงษ์	28. จุดตัดแยกอโศก สุขุมวิท
11. สี่แยกประดิพัทธ์	29. จุดตัดแยกนรินทร
12. สี่แยกรัชดา-พระราม 4	30. จุดตัดแยกบางพลัด
13. สี่แยกสาทร	31. จุดตัดแยกวงศ์สว่าง
14. สี่แยกตากสิน	32. จุดตัดแยกเกียกกาย
15. สี่แยกบ้านแขก	33. จุดตัดแยกมิสกวัน
16. จุดตัดแยกโพธิ์แก้วบนถนนนวมินทร์	34. จุดตัดแยก จ.ป.ร.
17. จุดตัดแยกพัฒนาการ	35. จุดตัดแยกสามย่าน
18. จุดตัดแยกร่มเกล้าถนนร่มเกล้า	

ที่มา : (โรงเรียนเสนาธิการทหารบก. 2552)

ผู้ขับขี่ที่สามารถควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของตนเองได้ทั้งในด้านการควบคุมจิตใจ และการมีจิตสำนึกรับผิดชอบ ยอมรับในกฎระเบียบของสังคม และปฏิบัติตนอย่างเคร่งครัดตามกฎหมายจราจร ก็จะไม่เกิดปัญหาเรื่องการฝ่าฝืนกฎจราจรขึ้น แต่จากข้อมูลสรุปผลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานครพบว่าจำนวนอุบัติเหตุในแต่ละปีนั้นยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง ทางผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงพฤติกรรม และทัศนคติของผู้ขับขี่ที่มีต่อระบบการตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเพื่อให้หน่วยงานผู้ดูแลการจราจรทางบกสามารถนำไปเป็นข้อมูลสำหรับพิจารณาประกอบจัดทำแผนงาน โครงการพัฒนาด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรในลำดับต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ภายหลังจากติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้ขับขี่ที่มีต่อระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ภายหลังจากติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
2. ทำให้ทราบถึงทัศนคติของผู้ขับขี่ที่มีต่อระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ภายหลังจากติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อใช้เป็นแนวทางให้หน่วยงานภาครัฐผู้มีหน้าที่ดูแลเรื่องการจราจร เช่นกองบังคับการตำรวจจราจร และผู้สนใจ นำผลการศึกษาที่ได้ไปพิจารณาจัดทำแผนงาน และโครงการพัฒนา ด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลต่อไป

1.4 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาพฤติกรรม และทัศนคติของผู้ขับขี่ ภายหลังจากติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยทำการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม ตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2552 ถึงวันที่ 15 กรกฎาคม 2552

1.5 นิยามศัพท์

1. อุปกรณ์เซ็นเซอร์แบบเลเซอร์ (Laser Sensor Module) หมายถึง อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้เทคโนโลยีด้านแสงเลเซอร์ในการตรวจจับสัญญาณสะท้อนกลับเมื่อพบวัตถุเป้าหมาย
2. อุปกรณ์ระบบประมวลผล (Processing Units) หมายถึง อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีหน้าที่ประมวลผลข้อมูลดิจิทัลที่ได้รับจากส่วนนำเข้าข้อมูลต่าง ๆ
3. ระบบซอฟต์แวร์ปฏิบัติการชนิดหลายช่องทาง (Multi-Lane Software Control) คือระบบซอฟต์แวร์ที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อใช้งานร่วมกับระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในการแสดงผลข้อมูล และประมวลผลเพื่อส่งต่อข้อมูลไปยังระบบงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.6 สมมติฐานของการศึกษา

1. การรับรู้เรื่องระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ได้แก่ การรับรู้เรื่อง ประเภทรถที่ระบบตรวจจับ การรับรู้เรื่อง จำนวนพื้นที่ ค่าปรับ การบันทึกคะแนน ปัญหาที่เกิดจากการหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับของระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ขณะขับผ่านแยกจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 2

แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในบทนี้จะกล่าวถึงแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งประกอบด้วย แนวความคิดเรื่องทัศนคติ และ พฤติกรรม แนวความคิดเกี่ยวกับการจรรยา และ กฎหมายจรรยา การตรวจสอบผลงานวิจัย และ วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรม

2.1.1 ความหมายของทัศนคติ

ทัศนคติเป็นการผสมผสาน หรือการจัดระเบียบของความเชื่อที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือ สถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ผลรวมของความเชื่อนี้จะเป็นตัวกำหนดแนวโน้มของบุคคลในการที่จะมีปฏิกิริยาตอบสนองในลักษณะที่ชอบหรือไม่ชอบ ทัศนคติหรือความรู้สึกของบุคคลจะมีอยู่ 2 ด้าน คือ ทางบวกกับทางลบ หรือเห็นด้วยกับไม่เห็นด้วย

นอกจากนี้ ทัศนคดียังมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมอีกด้วย เนื่องจากทัศนคติประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

1. กระบวนการรับรู้
2. ความรู้สึก
3. แสดงออกมาเป็นพฤติกรรม

สรุปก็คือ ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึก ของบุคคลที่มีต่อบุคคล สิ่งของ วัตถุ เหตุการณ์ต่าง ๆ ใน ทิศทางบวกคือเห็นด้วย หรือทิศทางลบคือไม่เห็นด้วย และความรู้สึกนี้จะเป็นตัวกำหนดแนวโน้ม พฤติกรรมการแสดงออกของบุคคลต่อสิ่งนั้น

2.1.2 องค์ประกอบของทัศนคติ

ทัศนคติมียองค์ประกอบทั้งหมด 3 ชนิด คือ

1. องค์ประกอบด้านความคิด (Cognitive Component) องค์ประกอบด้านนี้ยังประกอบไปด้วยส่วนย่อย ๆ ได้แก่ ความเชื่อ (Belief) หรือ ความคิดเห็น (Opinion) เกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ หรือ อาจเป็นความคิด (Idea) ในเรื่องต่าง ๆ ความเชื่อหรือความคิดเห็นดังกล่าว อาจเป็นไปได้ทั้งทางดี หรือไม่ดี องค์ประกอบทางความคิดจึงเป็นเสมือนค่านิยม ซึ่งคนเราได้กำหนดเป็นมาตรฐานเอาไว้ในใจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึกหรืออารมณ์ (Feeling or Affective Component) อาจกล่าวง่าย ๆ ว่า องค์ประกอบด้านความรู้สึกหรืออารมณ์ คือ ความรู้สึกทางอารมณ์ (Emotional Feeling) เกี่ยวกับความเชื่อในสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยมากมักแสดงออกโดยสีหน้า ท่าทางต่าง ๆ

3. องค์ประกอบด้านแนวโน้มของการกระทำ หรือพฤติกรรม (Action Tendency or Behavioral Component) องค์ประกอบด้านแนวโน้มนี้ คือ ความพร้อมที่จะสนองตอบต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดโดยเฉพาะ ทั้งนี้ ย่อมหมายถึงแนวทางปฏิบัติที่ไม่ฝืนต่อความคิดหรือความรู้สึกแนวโน้มของการกระทำ คือ การวางแผนทางไว้ล่วงหน้าว่า เมื่อถึงคราวจะปฏิบัติจริง ๆ เขาจะปฏิบัติต่อสิ่งนั้น ๆ อย่างไร

2.1.3 แหล่งที่มาของทัศนคติ

ทัศนคติเกิดจากมูลเหตุ 2 ประการ คือ

1. ประสบการณ์ที่บุคคลมีต่อสถานการณ์ บุคคล หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยการได้พบเห็น คุ้นเคย ได้ทดลอง เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ เรียกว่าเป็นประสบการณ์ทางตรง (Direct Experiences) และโดยการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปภาพ หรือได้อ่านเกี่ยวกับสิ่งนั้น ๆ แต่ไม่ได้พบเห็น ไม่ได้ทดลองกับความจริงด้วยตนเอง เรียกว่า ประสบการณ์ทางอ้อม (Indirect Experiences) เนื่องจากทัศนคติเป็นเรื่องที่เกิดจากการเรียนรู้และการเข้าใจ (Cognition) ดังนั้นบุคคลจึงไม่มีทัศนคติต่อสิ่งที่เขาไม่เคยมีประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม

2. ค่านิยมและการตัดสินใจ ค่านิยม เนื่องจากกลุ่มชนแต่ละกลุ่มมีค่านิยมและการตัดสินใจ ค่านิยมไม่เหมือนกัน แต่ละกลุ่มอาจมีทัศนคติต่อสิ่งเดียวกันแตกต่างกันก็ได้ ที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งจะมีทัศนคติที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ย่อมขึ้นอยู่กับวัฒนธรรมและค่านิยมหรือมาตรฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นดำเนินชีวิตอยู่

2.1.4 การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

จากความหมายที่กล่าวมา ทัศนคติเกิดจากการมีประสบการณ์ทั้งทางตรง และทางอ้อม เพราะฉะนั้นหากการเรียนรู้การสัมผัสกับสิ่งเร้าจากสภาพแวดล้อม จะทำให้ประสบการณ์ของเราเพิ่มมากขึ้นด้วย สาเหตุนี้จึงทำให้ทัศนคติสามารถเปลี่ยนแปลงได้เช่นกัน

Kelman ได้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของบุคคลไว้ 3 ประการ คือ

1. การยินยอม (Compliance) การยินยอมจะเกิดได้ เมื่อบุคคลยอมรับสิ่งที่มีอิทธิพลต่อตัวเขา และเพื่อมุ่งหวังให้เกิดความพึงพอใจจากบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพลนั้น การที่เขาทำตามสิ่งที่อยากให้เขาทำ นั้นไม่ใช่เขาเชื่อหรือเห็นด้วยกับสิ่งนั้น เป็นเพราะเขาคาดหวังว่าเขาจะได้รับรางวัลหรือการยอมรับจากคนอื่น ในการเห็นด้วยและทำตาม

2. การเขียนแบบ (Identification) การเขียนแบบเป็นภาวะการณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลยอมรับสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้น ซึ่งการยอมรับนี้เป็นผลมาจากที่เขาต้องการที่จะสร้างความสัมพันธ์ที่ดีหรือที่พอใจระหว่างตัวเขาและบุคคล

3. การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากความต้องการที่อยากจะเปลี่ยน (Internalization) กระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติแบบนี้ จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อบุคคลนั้น ยอมรับสิ่งที่มีอิทธิพลเหนือกว่าอันสืบเนื่องมาจากสิ่งนั้นตรงกับความต้องการภายในของบุคคลนั้น ตรงกับค่านิยมของเขา ตรงกับความต้องการของเขา

2.1.5 วิธีวัดทัศนคติ

การวัดทัศนคติเป็นวิธีการที่ทำให้คนเข้าใจทัศนคติของบุคคล และสามารถทำนายพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ ได้

ในที่นี้ขอยกตัวอย่างวิธีวัดทัศนคติแบบลิเคิร์ต (Likert Scale)

1. ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม

1.1 พิจารณาว่าต้องการวัดทัศนคติของใคร ที่มีต่ออะไร และให้ความหมายของทัศนคติ และ สิ่งที่วัดได้แน่นอน

1.2 เมื่อตีความหมายของสิ่งที่วัดแน่นอนแล้ว สร้างข้อความ (Statement หรือ Item) ในแต่ละหัวข้อนั้น ๆ โดยให้ครอบคลุมเนื้อหาในหัวข้อเหล่านั้น ขณะเดียวกันให้พิจารณาข้อความเหล่านั้นว่าเป็นข้อความที่ถามเกี่ยวกับความเชื่อหรือความรู้สึกของผู้ตอบหรือไม่

2. หลักการออกแบบสอบถามตามแบบลิเคิร์ต

2.1 ข้อความควรเขียนใหม่ในแง่ของความรู้สึก ความเชื่อ หรือ ความตั้งใจที่จะทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ไม่ใช่ข้อเท็จจริง (Fact)

2.2 ข้อความที่บรรจุลงในช่อง (Scale) จะต้องประกอบด้วยข้อความที่เป็น Positive และ Negative คลงกันไป

2.3 ข้อความแต่ละข้อความจะต้องสั้น เข้าใจง่าย ชัดเจนมีจำนวนข้อความที่ไม่ยาวเกินไปนัก

3. การทดลองใช้ (Pretest) แบบสอบถาม เพื่อเลือกข้อความใช้แบบสอบถามกับกลุ่มบุคคลที่มีพื้นฐานคล้ายกับกลุ่มที่เราจะศึกษา โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นการปรับปรุงข้อความและคัดเลือกข้อความ โดยการวิเคราะห์ข้อความ (Item Analysis)

ลักษณะการตอบแบบสอบถามนี้มีให้เลือก 5 ข้อคือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง การให้คะแนนขึ้นอยู่กับชนิดของคำถามว่าเป็นลักษณะของความเห็นด้วย (Favorable Statement) หรือลักษณะของความไม่เห็นด้วย (Unfavorable Statement)

คำถามมีลักษณะเห็นด้วย (Favorable Statement) การให้คะแนนจะเป็นดังนี้

ตัวเลือก	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5
เห็นด้วย	4
ไม่แน่ใจ	3
ไม่เห็นด้วย	2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1

คำถามมีลักษณะไม่เห็นด้วย (Unfavorable Statement) การให้คะแนนจะมีลักษณะตรงกันข้าม ดังนี้

ตัวเลือก	คะแนน
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1
เห็นด้วย	2
ไม่แน่ใจ	3
ไม่เห็นด้วย	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5

2.1.6 พฤติกรรมของมนุษย์

การปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่แสดงออก กับทัศนคติต่างก็มีความสัมพันธ์และมีผลซึ่งกันและกัน เชื่อกันว่าทัศนคติมีผลต่อการแสดงออกของพฤติกรรมของบุคคล และขณะเดียวกันการแสดงออกหรือการปฏิบัติของบุคคลก็มีผลต่อทัศนคติของบุคคลนั้นด้วย ตัวอย่างเช่น นักธุรกิจคนหนึ่งอาจจะสนับสนุนพรรคการเมือง หรือโครงการทางการเมืองอย่างหนึ่ง เพราะเขามีความรู้สึกว่าการสนับสนุนนี้จะช่วยให้เขามีลูกค้าเพิ่มมากขึ้น การกระทำเช่นนั้นเป็นการแสดงให้คนอื่นรวมทั้งตัวเขาเองเชื่อว่าโครงการทางการเมืองนั้น ๆ ดี ขณะเดียวกันทัศนคติของเขาก็จะค่อย ๆ กลายเป็น “ทัศนคติที่ดี” ต่อโครงการนั้นด้วย เราสามารถวินิจฉัย หรือบอกได้ว่าบุคคลหนึ่งมีทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งอย่างไรได้จากคำพูดของบุคคลที่พูดถึงสิ่งนั้น จากความรู้ที่มีต่อสิ่งนั้น และจากสิ่งที่เขาพูดว่าเขาจะปฏิบัติต่อสิ่งนั้น แต่สิ่งที่เขาปฏิบัติจริง ๆ จะตรงกับสิ่งที่เขา รู้ เข้าใจ รู้สึก และ คิดว่าจะปฏิบัติหรือไม่นั้น ยังเป็นปัญหาซึ่งต้องการคำตอบที่แน่ชัด ซึ่งปัญหานี้อาจจะกล่าวสั้น ๆ ได้ว่า เป็นปัญหาของความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและการปฏิบัติ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.7 สิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของมนุษย์

สิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ ที่ทำให้มนุษย์มีการแสดงออกแตกต่างกันออกไปแต่ละคน มีดังต่อไปนี้

1. ลักษณะนิสัยส่วนตัว ได้แก่

1.1 ความเชื่อ หมายถึง การที่บุคคลคิดถึง อะไรก็ได้ในแง่ของข้อเท็จจริง ซึ่งไม่จำเป็นต้องถูกหรือผิดเสมอไป ความเชื่ออาจได้มาโดยการเห็น การบอกเล่า การอ่าน หรือการคิดขึ้นเอง

1.2 ค่านิยม หมายถึง สิ่งที่คนยึดถือประจำใจที่ช่วยตัดสินใจในการเลือก

1.3 ทักษะคติ หรือ เจตคติ มีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคล กล่าวคือทักษะคติเป็นแนวโน้ม หรือขั้นเตรียมพร้อมของพฤติกรรม และถือว่าทักษะคติมีความสำคัญในการกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์

1.4 บุคลิกภาพ เป็นสิ่งกำหนดว่าบุคคลหนึ่งจะทำ อะไรถ้าเขาตกอยู่ในสถานการณ์หนึ่ง เป็นสิ่งที่บอกว่าบุคคลจะปฏิบัติอย่างไรในสถานการณ์หนึ่ง ๆ

2. กระบวนการอื่น ๆ ทางสังคม ได้แก่

2.1 สิ่งกระตุ้นพฤติกรรม (Stimulus Object) และความเข้มข้นของสิ่งกระตุ้น พฤติกรรมลักษณะนิสัยของบุคคล คือ ความเชื่อ ค่านิยม ทักษะคติ บุคลิกภาพ มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมก็จริงแต่พฤติกรรมจะเกิดขึ้นยังไม่ได้ถ้าไม่มีสิ่งกระตุ้นพฤติกรรม ซึ่งเป็นปัจจัยภายในบุคคล ได้แก่ การสะสมความรู้ ประสบการณ์ในเรื่องต่าง ๆ ที่เคยได้รับหรืออาจรับจากภายนอก อาทิ จากข่าวสาร คำบอกเล่าของบุคคล เป็นต้น

2.2 สถานการณ์ (Situation) หมายถึง สิ่งแวดล้อมทั้งที่เป็นบุคคลและไม่ใช่มนุษย์ซึ่งอยู่ในสถานะที่บุคคลกำลังจะมีพฤติกรรม

สรุปสิ่งที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมนุษย์ในระดับมหภาค ได้แก่ วัฒนธรรม ความคาดหวังในบทบาท สถานภาพ สถาบัน หรือองค์การทางสังคม ส่วนในระดับจุลภาค คือ มองที่ตัวบุคคลเอง ได้แก่ การรับรู้ การเรียนรู้ ทักษะคติ ความเชื่อ ค่านิยม ฯลฯ ซึ่งรวมอยู่ในบุคลิกภาพของบุคคลนั่นเอง

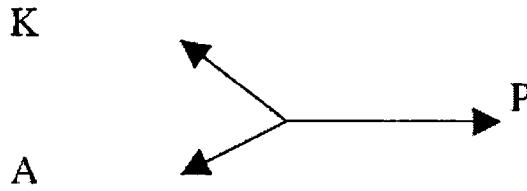
2.1.8 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะคติ และพฤติกรรม

Schwartz (1975 : 28-31) กล่าวว่า ความรู้ (Knowledge : K) ทักษะคติ (Attitude : A) และการปฏิบัติ (Practice : P) สามารถสรุปแบบของความสัมพันธ์ได้ 4 ลักษณะ ดังนี้

1. ทักษะคติเป็นตัวกลางที่เกิดความรู้และการปฏิบัติ ดังนั้นความรู้มีความสัมพันธ์กับทักษะคติ และทักษะคิตีมีผลต่อการปฏิบัติ



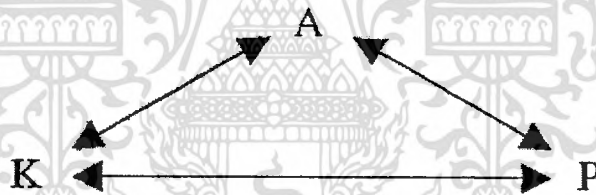
2. ความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน และ ทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



3. ความรู้และทัศนคติต่างก็ทำ ให้เกิดการปฏิบัติได้ โดยที่ความรู้และทัศนคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน



4. ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม สำหรับทางอ้อมนั้นทัศนคติเป็นตัวกลาง ทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา



สรุป ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม มีความสัมพันธ์กันหลายรูปแบบ ทั้งทางตรงและทางอ้อม เชื่อว่าทัศนคติที่ดี จะทำ ให้มีพฤติกรรมดี ส่งผลให้บุคคลมีสุขภาพดี ซึ่งต้องสืบเนื่องมาจากบุคคลนั้น มีความรู้และทัศนคติที่ดี ที่จะช่วยนำ เอาความรู้ไปใช้หรืออาจสรุปได้ว่า ความรู้ทัศนคติ พฤติกรรม มีผลต่อเนื่องกัน เช่น ทัศนคติมีผลต่อพฤติกรรมและพฤติกรรมมีผลมาจากทัศนคติ ซึ่งทั้งหมดจะมีพื้นฐานมาจากความรู้

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการจรรยาและกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยา

2.2.1 ความเป็นมาของการจรรยา และ กฎหมายเกี่ยวกับการจรรยา

ในอดีตชาวไทยพึ่งพาแม่น้ำ คูคลองสายต่าง ๆ ในการเดินทางมาโดยตลอด ทั้งในต่างจังหวัดและในเมืองหลวง การเดินทางสมัยก่อนจึงอาศัย เรือ เกวียน หรือเดินเท้า ต่อมา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประเทศไทยเริ่มติดต่อกับต่างประเทศมากขึ้น มีการค้าขายติดต่อกำการค้า ต้องอาศัยความรวดเร็วในการเดินทางเพื่อประหยัดเวลา และค่า ใช้จ่ายมากขึ้น จึงเกิดมีวิวัฒนาการของการจราจรตามลำดับดังนี้

พ.ศ. 2414 มีรถยนต์คันแรกที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทยก็คือ รถลาก หลังจากนั้นประเทศไทยก็มีรถยนต์คันแรก สั่งนำเข้ามาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี และได้มีการสั่งซื้อรถยนต์เข้ามาใช้ทั้งส่วนตัวและเพื่อรับจ้างมากขึ้น การรับจ้างขนส่งจะอยู่ในลักษณะต่างคนต่างทำ

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2444 ได้มีพระราชบัญญัติรถลากปี พ.ศ. 2444 พระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ.2448 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2448 ออกมาใช้บังคับ เพื่อการจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ จดทะเบียนคนขับรถ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การบรรทุกคนโดยสาร การตรวจสภาพรถ ฯลฯ

ในปี พ.ศ. 2470 ถือเป็นจุดกำเนิดของการจราจรในประเทศไทย กรุงเทพมหานครมีรถยนต์อยู่ประมาณ 1,000 คัน ถนนที่รถยนต์สามารถเดินได้มีเพียงไม่กี่สาย ปัญหาการกีดขวางทาง และอุบัติเหตุในการจราจรเริ่มมีมากขึ้น ซึ่งในสมัยนั้นอำนาจการควบคุมการจราจรเป็นของกองทะเบียนผู้บังคับบัญชาสูงสุด คือ พ.ต.ท.หลวง พิจารณาพลกิจ สารวัตรใหญ่กองพิเศษตำรวจนครบาล

ในปี พ.ศ. 2474 กรมตำรวจได้ร่างพระราชบัญญัติการจราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักการจราจรของประเทศอังกฤษ มาแก้ไขดัดแปลงให้เข้าสภาพของประเทศไทย โดยมี พ.ต.อ.จี.บี. ฟอร์ดเล็ด เป็นผู้ร่าง เมื่อได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ได้ใช้บังคับเป็นกฎหมาย เมื่อ พ.ศ. 2477 ดังนั้นประเทศไทยจึงมีกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อจัดระเบียบการจราจรในทางของผู้ขับขี่และ คนเดินเท้า เพื่อมุ่งหมายให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนขึ้นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 จากนั้นมาคำว่า “จราจร” ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปสู่ประชาชน

ในปี พ.ศ. 2497 มีพระราชบัญญัติการขนส่งออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง และได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมาเป็นลำดับ

ในปี พ.ศ. 2522 มีการแก้ไขกฎหมายจราจรที่นับว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุด โดยได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และ เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำ นวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ และได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ด้วยเหตุผล เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้ใช้บังคับเป็นเวลานานแล้ว และ สภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณ 20 ครั้ง อย่างไรก็ตามก็ตีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ก็ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย และสภาพการณ์ของบ้านเมืองสมควรแก้ไขปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสม และ รัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขึ้น และนำมาใช้บังคับจนถึงปัจจุบัน

ในปี 2545 ได้มีโครงการจัดระเบียบจราจร เป็นโครงการที่คิดและริเริ่มโดยรองนายกรัฐมนตรี (นายพิทักษ์ อินทรวินันท์) ซึ่งมุ่งหมายให้ทุกส่วนในสังคมได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างมีความเชื่อมโยงและครบวงจร

2.2.2 สภาพปัญหาของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

1. ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งปัญหาโครงการข่ายถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่เพียงพอและไม่สมบูรณ์
2. ปัญหาการก่อสร้างระบบขนส่งสาธารณะขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งขณะนี้มีการก่อสร้างในถนนพระรามที่ 4 ถนนอโศก ถนนรัชดาภิเษก การก่อสร้างสะพานลอยบริเวณแยกรัชดาภิเษกตัดถนนลาดพร้าว ซึ่งถนนดังกล่าวเป็นถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดพันไปในถนนสายต่าง ๆ
3. ปัญหาการปรับปรุงและก่อสร้างสาธารณูปโภคของ การไฟฟ้า ปรปะปา โทรศัพท์ การสื่อสารแห่งประเทศไทย ระบบบำบัดน้ำเสียที่จะต้องมีการขุดเจาะผิวการจราจร ทำให้ผิวการจราจรไม่เรียบเป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนตัวของรถ
4. ปัญหาเครื่องหมายจราจร เช่น เครื่องหมายบนพื้นทาง ป้ายบังคับต่าง ๆ ลบเลือนและสัญญาณไฟจราจรตามแยกต่าง ๆ มีปัญหาบ่อยครั้ง
5. ปัญหาอุบัติเหตุจราจร และรถยนต์โดยสารประจำทาง หรือบรรทุกขนาดใหญ่จอดเสียซึ่งบางครั้งรถรุ่นใหม่จะมีปัญหาในการเคลื่อนย้าย เนื่องจากมีระบบในการล็อกเบรค เมื่อเครื่องยนต์ไม่ทำงาน
6. ปัญหาอภิสิทธิ์ในการใช้ทาง ได้แก่ รถนำ ขบวนต่าง ๆ สถานศึกษาที่มีชื่อเสียงต่าง ๆ การจัดงานตามโรงแรมใหญ่ ๆ การจัดงานของห้างสรรพสินค้าใหญ่ ๆ ฯลฯ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาติดพันเข้ามาในผิวการจราจร
7. การไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน
8. จำนวนรถที่เพิ่มขึ้น ไม่สมดุลกับผิวการจราจร
9. กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจยังขาดทักษะในการแก้ไขปัญหา การอำนวยความสะดวกการจราจรในภาพรวม
10. ปัญหาการขาดข้อมูลและการประสานงานระหว่างพื้นที่ต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมได้อย่างได้ผล

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

11. ปัญหาการจราจรเฉพาะจุด ได้แก่ ภายภาพของถนน บริเวณถนนที่ทางรถไฟตัดผ่านสภาพถนนที่เป็นคอคอด สภาพของถนนที่มีตรอก ซอยจำ นวนมาก ความล่าช้าของการเก็บเงินผ่านทางด่วน เป็นต้น

2.2.3 สาเหตุของปัญหาจราจร

1. การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีประชากรหลังไหลเข้ามาสู่ความเจริญในส่วนกลางเพื่อประกอบอาชีพ ศึกษาเล่าเรียน เกิดความไม่สมดุลระหว่างพื้นที่จราจรกับจำนวนประชากร

2. เครื่องควบคุมการจราจร เช่น สัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายการจราจร การตีพื้นผิวถนน การจัดช่องทางการจราจร และแสงสว่างบนถนนยังไม่ได้มาตรฐานและนำ ใช้อย่างถูกต้อง เช่น การจัดสัญญาณไฟจราจรยังไม่ดีและไม่สัมพันธ์กัน เป็นต้น จึงทำให้เกิดการติดขัด เสียเวลา ชักช้า โดยไม่จำเป็น

3. ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากไม่มีมารยาท ขาดความรู้ ความเข้าใจ และมีวินัยที่ดี จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เสมอ ทั้งที่ไม่ได้ตั้งใจและจงใจ เช่น การขับรดไม่เคารพกฎจราจร การข้ามถนนโดยไม่ใช้ทางม้าลาย หรือสะพานสำหรับคนข้ามถนน อาจจะทำให้เกิดขบวนการจราจรแล้วยังไม่ปลอดภัยสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอีกด้วย

4. เรื่องค่านิยมของสังคม การที่สังคมมองเรื่องการใช้รถเป็นเครื่องมือการวัดฐานะของบุคคล ทำให้มีการซื้อรถคันใหญ่ราคาแพงเกินเนื้อที่ถนนมาก หรือการเอาอย่างกันในการซื้อรถทำให้มีการใช้รถเป็นจำ นวนมาก นอกจากนี้การที่สังคมมองเรื่องการจัดงานใหญ่โตเป็นสิ่งที่มีความหมาย ทำให้มีการเดินทางไปยังจุดที่มีงานเป็นจำนวนมากในเวลาเดียวกัน อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัด

5. กฎหมายและการควบคุมการปฏิบัติตามกฎหมาย เนื่องจากการตรวจตราเพื่อป้องกัน และปราบปรามการกระทำ ผิดกฎหมายยังไม่อยู่ในขั้นที่บังคับได้ผล กฎหมายข้อบังคับยังมีช่องโหว่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลบหลีกได้ จึงทำให้การกวดขันจับกุมตลอดจนการควบคุมการจราจรเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีประชาชนบางคนที่เห็นการมีอภิสิทธิ์เหนือกฎหมายเป็นสิ่งที่น่าภาคภูมิใจ จึงทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการปฏิบัติตามกฎหมาย และทำให้กฎหมายไม่มีความหมาย

2.2.4 แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร

โกศล วงษ์สวรรค์ และคณะ (ม.ป.ป.: 82) ได้กล่าวถึงแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจรไว้ 5 แนวทาง คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. มาตรการทางด้านกระบวนการยุติธรรม เพื่อป้องปรามการกระทำ ผิดกฎหมายและการรักษาสภาพแวดล้อมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.1 การให้การศึกษอบรมและการฝึกอบรมเกี่ยวกับกฎหมายใช้รถใช้ถนน เพื่อสร้างวินัยจราจรแก่เด็กและเยาวชน ครอบครัว และประชาชนทั่วไป โดยผ่านองค์กรทางสังคมต่าง ๆ อาทิ สถานศึกษา ครอบครัว สื่อสารมวลชน ตัวแบบของผู้ใหญ่ในสังคม ฯลฯ

1.2 การควบคุมบังคับ และลงโทษตามกฎหมายอย่างเด็ดขาดแก่ผู้กระทำผิดกฎหมายทุกกรณี

1.2.1 การเสริมกำลังการควบคุม และการจับกุมการกระทำ ผิดกฎหมาย นอกเหนือจากการเพิ่มอัตราค่า ลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ อาทิ อาสาสมัคร เช่น กลุ่มอาสาสมัครผู้สูงอายุ หรือการจัดตั้งสถานีหรือเครื่องมือควบคุมตรวจสอบการกระทำ ผิดกฎหมายในที่สาธารณะทั่วไป

1.2.2 การเพิ่มบทลงโทษหรือเลือกบทลงโทษ โดยใช้อัตราบทลงโทษสูงสุดของความผิดนั้น และการทำ การจับกุมและลงโทษทุกครั้ง อาทิ การดื่มแอลกอฮอล์ หรือการใช้สารเสพติดในขณะที่ขับรถหรือการขับรถชนคนเสียชีวิต ต้องยึดและยกเลิกใบอนุญาตขับขี่พาหนะทันทีที่รถที่ปล่อยคว้นค่าเกินมาตรฐาน การข้ามถนนตามใจชอบ ฯลฯ ต้องปรับทันที

2. การจำกัดจำนวนยานพาหนะที่เข้า-ออกในเขตเมืองด้วยมาตรการพิเศษบางประการ ดังเช่น การปรับอัตราภาษีรถยนต์ใหม่ในอัตราสูง ปรับและจัดเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถทุกพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งจอดระยะยาวนาน ต้องเสียค่าธรรมเนียมที่คุ้มค่าทุกๆ ชั่วโมง

3. การบริหารและจัดการระบบวิศวกรรมจราจร สภาพความคับคั่งของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปัญหาในการบริหารและการจัดการระบบวิศวกรรมจราจร ทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบในเขตกรุงเทพฯ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่รับผิดชอบพื้นที่จราจรที่เกี่ยวข้องโดยรอบ แต่ไม่มีเอกภาพในการวางแผนและการบังคับบัญชาอย่างแท้จริง จึงจำ เป็นต้องพิจารณาแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วย ศูนย์และการประสานงานที่มีอำนาจบังคับบัญชาชัดเจน

4. การสร้างเมืองหลวงใหม่ วางผังเมืองให้เหมาะสม

5. การแก้ไขมลภาวะทางอากาศจากการใช้รถ ด้วยมาตรการด้านกระบวนการยุติธรรม ในการดูแลตรวจสภาพ ควบคุม จับกุม และลงโทษอย่างเด็ดขาด จริงจัง และต่อเนื่อง เมื่อยานพาหนะนั้นมีสภาพเครื่องยนต์ต่ำกว่ามาตรฐาน

2.3 การตรวจเอกสาร

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537) ศึกษาปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยทำการศึกษาผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งเพศชาย และหญิง ทั้งที่เคยเกิด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อุบัติเหตุ และไม่เคย ภายในระยะเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2536 ถึงวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2537 จำนวน 399 คน ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบ Purposive Sampling และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล แล้วนำไปประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรถทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจากรถทางบก ได้แก่ ความรู้เรื่องกฎจราจร ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่ ประสบการณ์ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร พฤติกรรมในการขับขี่ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

วัฒนชัย หงษ์ปรีชา (2542) ศึกษาการนำนโยบายแก้ไขปัญหารถทางรถไปปฏิบัติ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคัดเลือกจากเจ้าหน้าที่ ผู้นำแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนไปปฏิบัติ ของสำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง จำนวน 93 ราย จัดเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ผลการวิจัยสรุปได้ว่าทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้นำแผนงานพัฒนาโครงข่ายไปปฏิบัติ ด้านความชัดเจนของนโยบาย และลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ อยู่ในระดับดี ส่วนทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้นำแผนงานพัฒนาโครงข่ายไปปฏิบัติ ด้านความพอเพียงของทรัพยากร การประสานงานระหว่างหน่วยงาน และลักษณะของข้าราชการระดับล่าง อยู่ในระดับพอใช้ ส่วนทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้นำแผนงานพัฒนาโครงข่ายไปปฏิบัติที่มีต่อแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนและผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีความสัมพันธ์กัน ปัญหาและอุปสรรคของการนำแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนไปปฏิบัติ ได้แก่ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน ขาดความคล่องตัวในการประสานงานของหน่วยงานภายใน และภายนอก เจ้าหน้าที่ขาดความกระตือรือร้น และขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน

คงกจ ภูนกเนียม (2544) ประเมินประสิทธิผลในการควบคุมและจัดการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงการควบคุมและจัดการจราจรให้มีประสิทธิผลขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างคือผู้ใช้รถ และอยู่ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน จำนวน 162 คน ผลการศึกษาพบว่า เพศ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ ประเภทของรถที่ใช้ และช่วงเวลาการรับบริการของประชาชน ไม่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลในการควบคุมและจัดการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน อายุของประชาชนมีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลในการควบคุมและจัดการจราจร อาชีพของประชาชนมีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลในการควบคุม และจัดการจราจร ด้านตำรวจได้อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถในถนนแต่ละสายในชั่วโมงเร่งด่วนของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน

สร้อย คาราวงษ์ (2544) ศึกษาความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือประชาชนทั่วไปที่อยู่ในวัยทำงานซึ่งขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 317 ราย ผลการศึกษาพบว่าประชาชนมีระดับความรู้ความเข้าใจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมาก จากการทดสอบสมมติฐานพบว่าปัจจัยด้านบุคคล และปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนนมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ระดับการศึกษา และปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ ยานพาหนะ การรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้รถ ใช้ถนน การเกิดอุบัติเหตุ การถูกกล่าวหาว่ากระทำผิดกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนประชาชนที่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรที่ต่างกัน จะมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน

สมศักดิ์ เอื้อสุกิจวัฒนา (2544) พยากรณ์ปริมาณการจราจรในอนาคตสำหรับการวางแผนและออกแบบทางหลวงในอนาคต การศึกษาเริ่มจากรวบรวมข้อมูลสถิติปริมาณการจราจรที่ได้จากการสำรวจที่สถานีหลักบนทางหลวงทั่วประเทศจำนวน 47 สถานี โดยผู้วิจัยได้นำข้อมูลดังกล่าวมาศึกษาถึงคุณลักษณะด้านต่างๆ ของการจราจรโดยแยกตามประเภทพาหนะ พร้อมทั้งทำการตรวจสอบถึงปัจจัยที่มีผลต่อคุณลักษณะของการจราจรบนทางหลวงโดยใช้วิธีวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ นอกจากนี้ยังได้ทำการตรวจสอบถึงระดับความผิดพลาดในการพยากรณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลวงของแบบจำลองอัตราการเดินทางที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย ผลการศึกษาพบว่า ปริมาณการจราจรของยานพาหนะต่างๆบนทางหลวงที่ศึกษานั้น ส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี สำหรับผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการจราจรบนทางหลวงพบว่า ปัจจัยที่มีผลมาก คือ จำนวนประชากร มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม จำนวนรถที่จดทะเบียน และมูลค่าการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับผลการวิเคราะห์ค่าความผิดพลาดของการพยากรณ์ปริมาณการจราจรบนทางหลวงพบว่า ในภาพรวมทั้งประเทศค่าความผิดพลาดสัมบูรณ์เฉลี่ยอยู่ที่ระดับร้อยละ 28 ร้อยละ 65 และร้อยละ 86 สำหรับระยะเวลาการพยากรณ์ 1 ปี 5 ปี และ 10 ปี ตามลำดับ โดยที่ผลการวิเคราะห์ค่าผิดพลาดแยกตามภูมิภาค และประเภทถนนมีลักษณะเดียวกัน คือ ค่าความผิดพลาดมีค่ามากขึ้นเมื่อระยะเวลาพยากรณ์มากขึ้น

อภิธรรมรัฐ ธีระแนว (2546) ศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร และศึกษาความแตกต่างของความคิดเห็นระหว่างผู้ใช้รถซึ่งมีคุณลักษณะส่วนตัวแตกต่างกัน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น กลุ่มตัวอย่างคือผู้ใช้รถในกรุงเทพมหานคร จำนวน 550 คน โดยมาจากการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ผลการวิจัยปรากฏว่าผู้ใช้รถมีความคิดเห็นในระดับมาก ว่าป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรมีประโยชน์ และสามารถนำไปปฏิบัติได้ อีกทั้งยังจดจำลักษณะความผิดของการขับรถ ป้ายสามารถสร้างจิตสำนึกในการรักษาวินัยจราจร สามารถสื่อความหมายให้เข้าใจได้เร็ว สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร ผู้ใช้รถเห็นด้วยในระดับมาก ว่าป้ายนั้นมีความเหมาะสมทั้งด้านลักษณะ ขนาด รูปแบบ สี ความหมาย การจัดองค์ประกอบ ขนาดตัวอักษรและสถานที่ติดตั้ง ส่วนที่ผู้ใช้รถมีความคิดเห็นในระดับน้อยคือเรื่อง ขนาดตัวอักษรที่แสดงการตัดคะแนน และลักษณะความผิด เพราะมีขนาดเล็กอ่านไม่เข้าใจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขณะขับรถ เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับป้ายจราจรที่มีคุณลักษณะต่างกัน ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ การศึกษา ลักษณะรถ ช่วงเวลาที่รถออกวิ่ง ระดับความคิดเห็นไม่ต่างกัน คือ เห็นด้วยในระดับมากในทุกข้อ

สัมพันธ์ สังข์คำ (2547) ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจร ตลอดจนศึกษาความต้องการ และสภาพปัญหาของการให้บริการของตำรวจจราจร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ประชาชนผู้ขับขี่ ที่ได้เดินทางไปติดต่อราชการกับสำนักงานขนส่งกรุงเทพ และสำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ทั้ง 4 แห่ง โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นประชาชนผู้ขับขี่ 405 คน ผู้วิจัยได้ดำเนินการพร้อมทีมงานของผู้วิจัย หลังจากตรวจสอบข้อมูลความถูกต้องข้อมูล จึงได้ดำเนินการประมวลผล วิเคราะห์ข้อมูลด้วย โปรแกรมสถิติสำเร็จรูป ผลการศึกษาพบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นชาย มีอายุอยู่ในระหว่าง 31-40 ปี มีการศึกษาจำนวนมากที่สุด จบระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือปวช. รองลงมาเป็นการศึกษาระดับปริญญาตรี อาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทเอกชน รองลงมาเป็นผู้มีอาชีพรับราชการ รายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 5,000 -10,000 บาท ปัจจัยทางสังคมปรากฏว่า ประชาชนผู้ขับขี่ที่ไม่ได้เป็นญาติ หรือมีความสัมพันธ์ส่วนตัวกับตำรวจจราจร เคยติดต่อกับตำรวจจราจรในลักษณะไปเสียค่าปรับจราจร ปัจจัยการรับรู้ข่าวสารพบว่าประชาชนรับรู้ข่าวสารจากสื่อมวลชน ได้แก่วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ มากที่สุด ด้านจิตวิทยา โดยภาพรวมของประชาชนผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติต่อตำรวจจราจร อยู่ในระดับที่ดี หรือค่อนข้างดี มีความรู้สึกว่าอาชีพตำรวจจราจรต้องบริการสังคม ส่วนความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานคร อยู่ในระดับปานกลาง โดยส่วนใหญ่ ประชาชนมีความพึงพอใจในด้านบุคลิกภาพของตำรวจจราจร รองลงมาได้แก่ ด้านการให้ความช่วยเหลือ ด้านการประชาสัมพันธ์ และด้านการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ตามลำดับ

2.4 วิธีการศึกษาข้อมูล

2.4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิเคราะห์ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการสำรวจประชากรกลุ่มตัวอย่างด้วยแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น โดยมีรายละเอียดแบ่งออกเป็น 5 ส่วนดังนี้

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

1.2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนน

1.3 การรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

1.4 ทศนคติของผู้ขับขี่ที่มีต่อโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

1.5 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายหลังที่มีโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการศึกษาคำรา เอกสาร บทความ ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลดิจิทัลจากสื่ออินเทอร์เน็ต

2.4.2 ประชากร และ ขนาดตัวอย่าง

เนื่องจากไม่สามารถหาจำนวนประชากรที่แน่นอนได้ จึงได้ใช้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนดังนี้

$$n = \frac{P(1-P)z^2}{d^2}$$

เมื่อ	n	คือ	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	P	คือ	สัดส่วนของประชากรที่กำหนดจะสุ่ม
	z	คือ	ระดับความเชื่อมั่นที่ผู้วิจัยกำหนด
			โดย z = 1.96 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ($\alpha = .05$)
	d	คือ	ความคลาดเคลื่อนยอมให้เกิดขึ้นได้

การศึกษาครั้งนี้กำหนดให้มีสัดส่วนของประชากรที่กำหนดจะสุ่มเท่ากับร้อยละ 50 หรือ 0.50 ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 โดยมีความคลาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5

จึงได้จำนวนประชากรเท่ากับ

$$= \frac{0.50(1-0.50)1.96^2}{0.05^2} = 384.16$$

หรือเท่ากับ 385 ราย

2.4.3 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้ศึกษาจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage Area Sampling) โดยมีขั้นตอนดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขั้นที่ 1 การสุ่มตัวอย่างโดยวิธีการกำหนดโควตา (Quota Sampling) โดยแบ่งตามจำนวนแยกจรรยาที่มีการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจำนวน 35 แห่ง ดังตารางที่ 1.1

ขั้นที่ 2 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยแจกแบบสอบถามให้แก่ผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มาใช้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณปั้มน้ำมันใกล้เคียงแยกจรรยาที่มีการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจำนวน 35 แห่ง แล้วคัดเลือกเฉพาะผู้ที่ตอบแบบสอบถามที่เกยรับทราบเรื่องระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นจำนวน 11 ราย ต่อบริเวณปั้มน้ำมัน 1 แห่ง

2.4.3 วิธีวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษารั้งนี้ประกอบด้วย 2 วิธี คือ

1. ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างทุกประเภทเป็นจำนวนร้อยละ (Percentage) และค่าเฉลี่ย (Mean)
2. ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะข้อมูลประเภทมาตรวัด (Scale) จะแบ่งมาตรวัดดังนี้

คำตอบ	ข้อคำถาม
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 5 คะแนน
เห็นด้วย	ให้ 4 คะแนน
ไม่แน่ใจ	ให้ 3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	ให้ 2 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 1 คะแนน

จากนั้นจะแปลความหมายระดับความคิดเห็น โดยเทียบเกณฑ์ดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด.

2345)

ระดับความคิดเห็น	ค่าเฉลี่ย
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4.51 – 5.00
เห็นด้วย	3.51 – 4.50
ไม่แน่ใจ	2.51 – 3.50
ไม่เห็นด้วย	1.51 – 2.50
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1.00 – 1.50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

โครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

3.1 เป้าหมายของโครงการ

1. เพื่อให้ได้ระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ที่สนับสนุนในภารกิจของกองบังคับการตำรวจจราจร ในการควบคุมอำนวยความสะดวกจราจรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังบรรเทาปัญหาจราจรให้แก่ประชาชน และลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
2. เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพ ทันสมัย ถูกต้อง และเป็นประโยชน์ต่องานในภารกิจของกองบังคับการตำรวจจราจร ทั้งในการอำนวยความสะดวกจราจรและบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3.2 การดำเนินการ

ในปัจจุบัน เริ่มเปิดใช้งานระบบกล้องตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จำนวน 35 แยกจราจร (ภาคผนวก ข.1)

ระบบถูกเริ่มใช้งานเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2551 ซึ่งผลการดำเนินงานและผลการทดสอบระบบทั้งหมด มีผลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ โดยในวันแรกของการเป็นใช้ระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีผู้ทำผิดกฎจราจรและถูกกล้องบันทึกภาพไว้ได้ทั้งหมด 3,129 ราย สามารถออกหมายเรียกได้ 1,836 ราย และไม่สามารถออกหมายได้ ซึ่งสาเหตุที่ไม่สามารถออกหมายได้เนื่องจาก

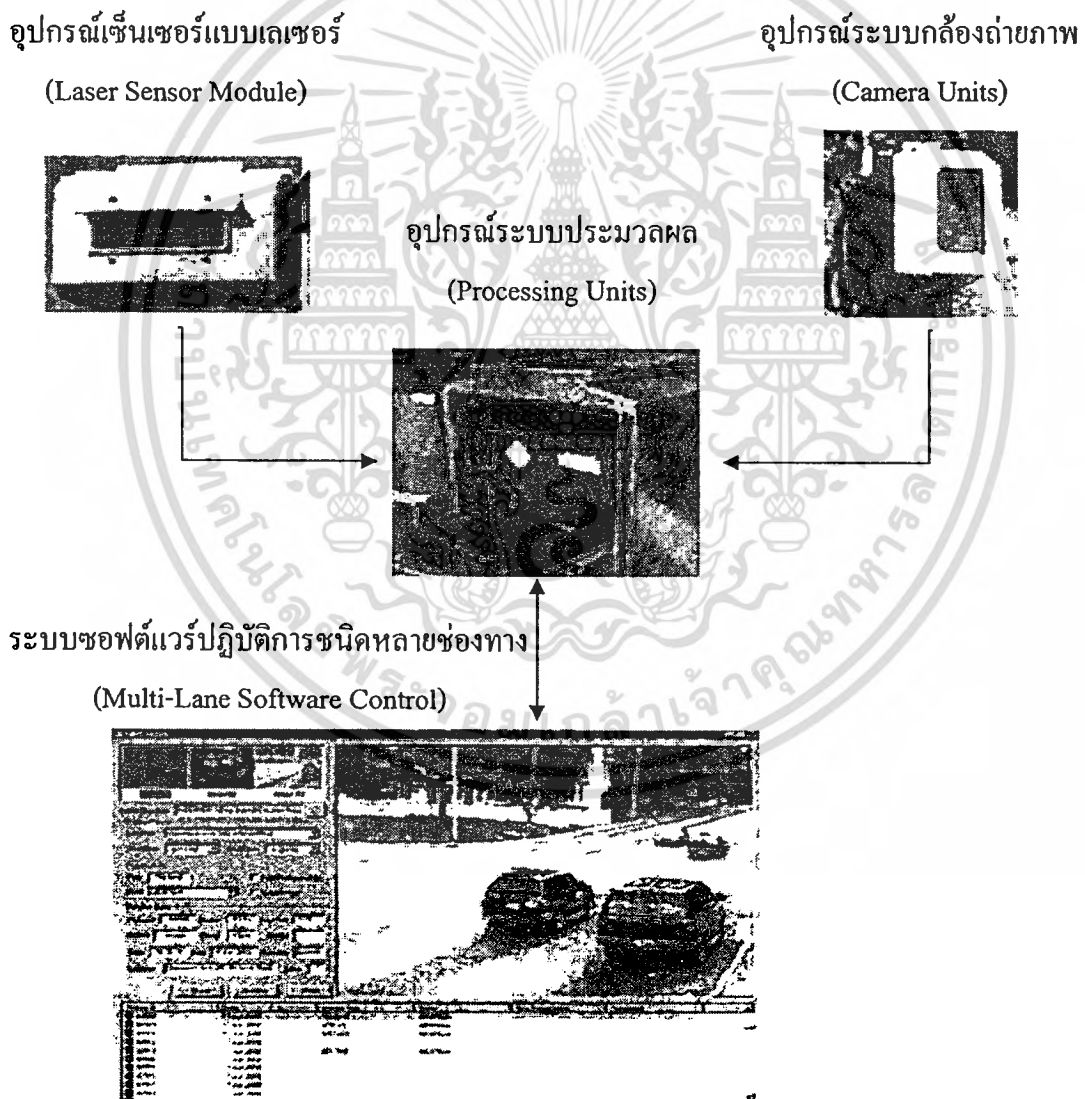
1. ไม่พบข้อมูลในฐานข้อมูลการจดทะเบียน
2. ป้ายทะเบียนถูกบดบัง
3. ไม่พบข้อมูลในฐานข้อมูลการจดทะเบียน
4. อ่านป้ายทะเบียนไม่ได้/ไม่ชัดเจน

โครงการระบบตรวจจับสัญญาณไฟจราจร เป็นหนึ่งในการช่วยลดปัญหาการให้ผู้ขับขี่มีวินัยไม่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ทางกองบัญชาการตำรวจจราจรจึงได้ทดลองนำกล้องระบบตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมาใช้ แต่ช่วงทดลองก็พบว่าในแต่ละคืนมีคนทำผิดกฎจราจรมากกว่า 2 พันราย เพราะกลางคืนไม่มีตำรวจอยู่กลางสี่แยก ซึ่งกลายเป็นช่องว่างทำให้คนไม่เคารพกฎหมายทำผิดกฎจราจรและอาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมื่อมีการติดตั้งกล้องอิเล็กทรอนิกส์ช่วยจับผู้กระทำผิดก็จะเป็นประโยชน์กับเจ้าหน้าที่ และลดการเกิดอุบัติเหตุ และ ยังลดความขัดแย้งระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะการทำผิดจะถูกบันทึกไว้เป็นภาพถ่ายที่เห็นชัดเจน โดยทางบก.จร.จะส่งหมายเรียกให้มาชำระค่าปรับ แต่ถ้าหากไม่มาก็จะทำการไปยังกองทะเบียนเพื่ออายัดการต่อทะเบียนทันที ซึ่งการติดตั้งกล้องเหล่านี้หากมีหลายๆ แยก ก็จะเป็นการดี อย่างน้อยก็จะทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัว แม้ไม่มีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำแยก ซึ่งประโยชน์สูงสุดในการมีเครื่องตรวจจับขึ้นนี้ คือ ลดการสูญเสียชีวิต และ ทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง และยังเป็นการลดกำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะ ได้แบ่งไปตรวจตราความเรียบร้อยด้านอื่นแทน

3.3 หลักการทำงานของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร



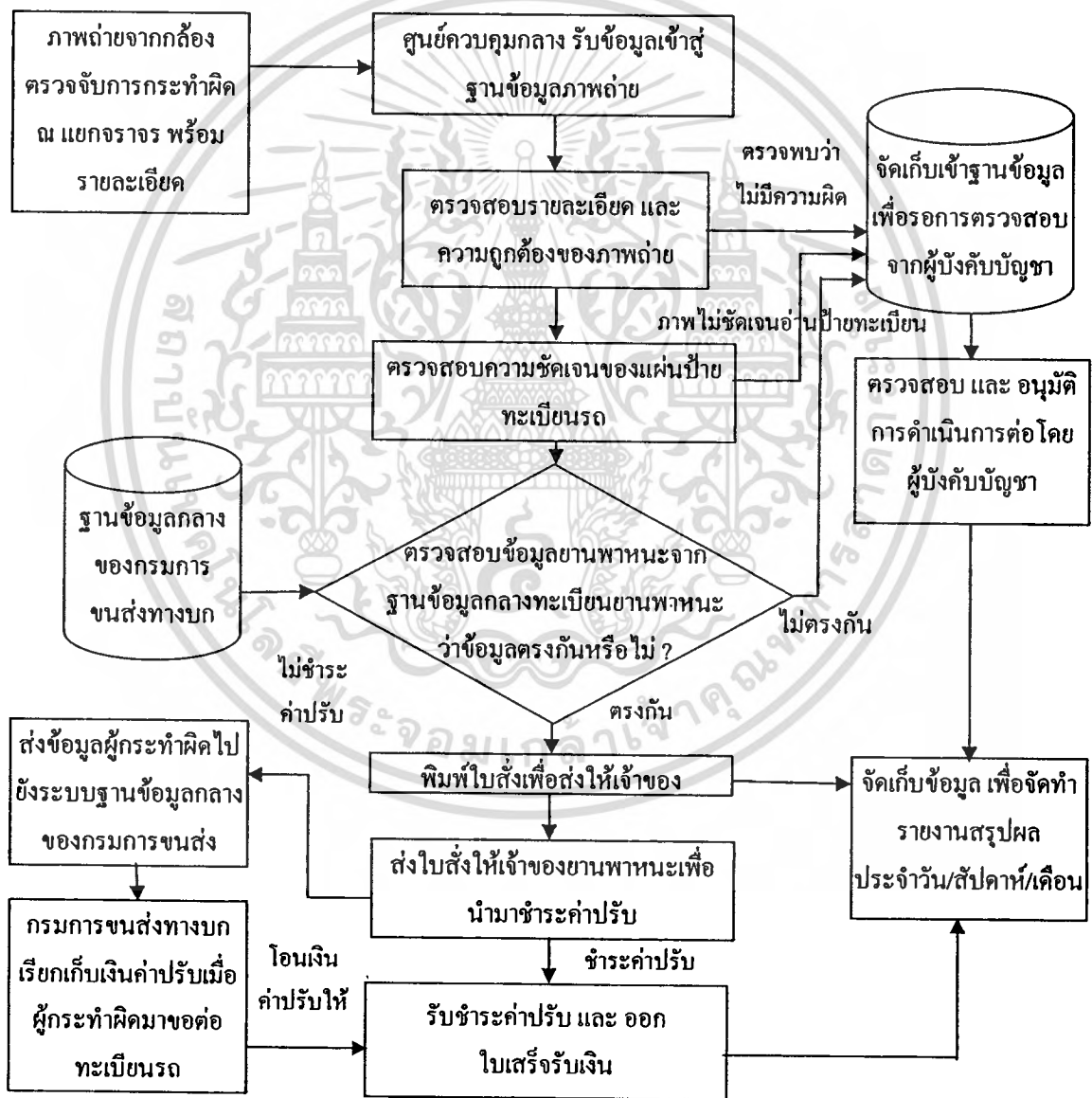
ภาพที่ 3.1 ระบบการทำงานของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ที่มา : (โครงการวิจัย. 2552)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากภาพที่ 3.1 การทำงานของระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ประกอบด้วย 3 ส่วน คือตัวกล้อง ตัวเซ็นเซอร์และตัวคอมพิวเตอร์ประมวลผล

เมื่อไฟแดงทำงาน ตัวเซ็นเซอร์ทำงาน มีการฝ่าไฟแดงออกไปกล้องจะถ่ายภาพจากนั้นจะประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ที่โคเนเสาซึ่งเป็นกล่องเหล็ก ตัวคอมพิวเตอร์ก็จะส่งข้อมูลมาที่ศูนย์สั่งการและควบคุมจราจร (บก.02) มาขึ้นที่จอมอนิเตอร์ใน บก.02 โดยเครื่องจะอ่านอัตโนมัติว่าเป็นรถของใคร ซึ่งทางกองบัญชาการตำรวจจราจร ได้เชื่อมต่อเครือข่ายกับกรมการขนส่งที่ศูนย์รัตนวิเบศร์ เพื่อบอกสิทธิ์ที่จอดรถ ชื่อเจ้าของรถ เมื่อได้รายละเอียดจึงพิจารณาพิมพ์หมาย หรือใบสั่งต่อไป กระบวนการทำงานของระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ดังแสดงในภาพที่ 3.2



ภาพที่ 3.2 กระบวนการทำงานของระบบกล้องตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ที่มา : (งานวิจัย, 2552)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผู้กระทำผิดจะถูกกล้องบันทึกภาพไว้ เมื่อหลักฐานครบถ้วนเจ้าหน้าที่จะแนบหมายเรียกส่งไปถึงบ้าน ซึ่งภาพที่ส่งไปจะมี 3 ภาพ คือ ภาพก่อนการกระทำผิด ภาพขณะกระทำผิด และภาพเฉพาะทะเบียนรถ โดยในภาพจะปรากฏชื่อสถานที่ วันเวลาการกระทำผิด ความเร็วของรถ เห็นทั้งตัวรถและไฟสัญญาณ โดยจะส่งให้ภายใน 7 วัน หลังการกระทำผิด โดยเจ้าของจะต้องมาชำระค่าปรับตามที่กำหนดไว้ในหมาย

กล้องดิจิทัลเหล่านี้จะประจำการอยู่ตามสี่แยกต่าง ๆ ทั่วกรุงเทพฯ โดยเฉพาะแยกขนาดใหญ่และถนนสายสำคัญทำหน้าที่ตรวจจับคนขับรถฝ่าไฟแดง พร้อมกับออกใบสั่งเรียกเก็บเงินถึงบ้าน นอกจากนี้ ยังทำหน้าที่ตรวจตรารถต้องสงสัยที่วิ่งผ่านไปมาตามท้องถนนอีกด้วย นับเป็นการแบ่งเบาภาระหน้าที่ของตำรวจอีกทาง ต่อจากนี้ใครทำผิดจะมีภาพบันทึกไว้เป็นหลักฐาน ตามด้วยจดหมายให้ไปเสียค่าปรับฐานฝ่าฝืนกฎจราจร

โครงการกล้องไฮเทคถูกทดลองใช้ครั้งแรก วันที่ 30 ธันวาคม 2551 การทำงานของเครื่องตรวจจับจะมี 2 ส่วนด้วยกัน คือ ระบบจับภาพผู้กระทำผิดซึ่งเป็นการทำงานของกล้องดิจิทัล และระบบศูนย์ควบคุมที่ทำหน้าที่นำภาพที่จับได้มาประมวลผลคั่งแสดงในภาพที่ 1 การทำงานจะเป็นไปตามขั้นตอน คือ ถ่ายภาพการกระทำผิดในรูปแบบแฟ้มข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมบันทึกรายละเอียดไว้ชัดเจน หลังจากนั้นระบบจะส่งภาพผ่านระบบสื่อสารโครงข่ายแบบ ADSL ไปยังศูนย์ควบคุมกลางคั่งแสดงในรูปที่ 3 ทำการเปรียบเทียบข้อมูลยานพาหนะที่กระทำผิด พร้อมตรวจสอบความชัดเจนของภาพอีกครั้งก่อนพิจารณาพิมพ์ใบสั่งจัดส่งไปทางไปรษณีย์เพื่อเรียกชำระค่าปรับ

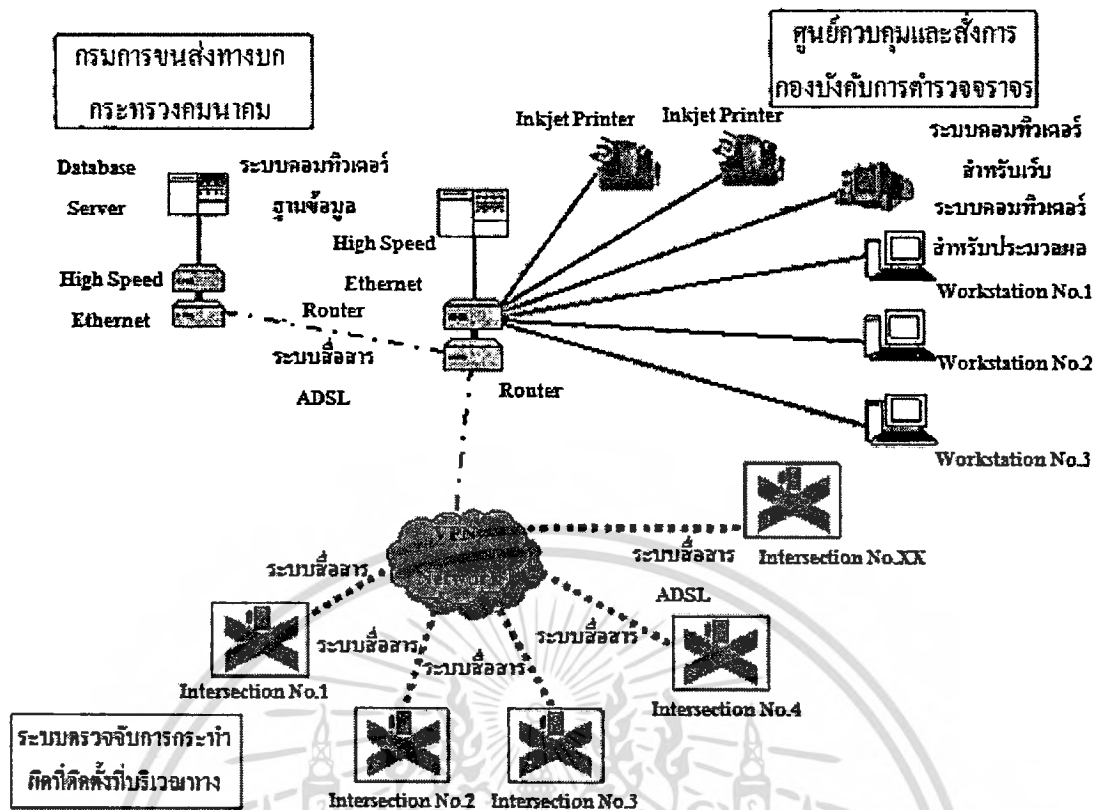
3.4 อัตราโทษปรับและการชำระค่าปรับ

3.4.1 อัตราโทษปรับ

เมื่อกระบวนการตรวจสอบของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรพบว่าผู้ขับขี่มีความผิดจริง ผู้ขับขี่จะได้รับอัตราโทษปรับ ดังนี้

1. ค่าปรับ 500 บาท (รถทุกชนิด อัตราเดียวกัน)
2. ถือเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดง มาตรา 22 (2) มีโทษตามมาตรา 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท และตัดแต้ม 40 คะแนน
3. ใครเล็งง โดยเอากระดาศปิดป้ายทะเบียนหวังหลบเลี่ยง จะโดนค่าปรับเพิ่ม
4. หลังจากวันที่กระทำผิดแล้ว ข้อมูลจะส่งมาเก็บไว้รอเรียกข้อมูลภายใน 7 วัน

หลังจากออกหมายเรียกจะให้เวลามารายงานตัวภายใน 15 วัน



ภาพที่ 3.3 ภาพรวมของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ที่มา : (งานวิจัย. 2552)

3.4.2 การชำระค่าปรับข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

หลังจากได้รับหมายเรียก ผู้ครอบครองรถโดยผู้ขับขี่จะต้องมารายงานตัวและชำระค่าปรับด้วยตัวเองได้ที่จุดชำระค่าปรับ ดังตารางที่ 3.1

เพื่ออำนวยความสะดวกในการชำระค่าปรับ ผู้ขับขี่ต้องถ่ายสำเนาใบขับขี่มาแสดงด้วย จะได้ยื่นขั้บการบันทึกคะแนนผู้ขับขี่ได้ถูกต้อง โดยจะถูกบันทึกคะแนน 40 คะแนนต่อความผิด 1 ครั้ง ขณะนี้ยังไม่เริ่มตัดแต้ม

1. การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์

นอกจากจุดชำระ 11 แห่งแล้ว สามารถไปติดต่อชำระค่าปรับข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ที่ทำการไปรษณีย์ทุกแห่งทั่วประเทศ (สามารถให้บุคคลอื่นมาชำระแทนได้) โดยผู้ชำระค่าปรับต้องเตรียม

- 1.1 ใบหมายเรียก
- 1.2 ค่าปรับ 500 บาท
- 1.3 ค่าธรรมเนียมไปรษณีย์ไม่เกิน 81 บาท ขึ้นอยู่กับระยะทางการดำเนินการ
- 1.4 แจ้งเจ้าหน้าที่ไปรษณีย์ว่าต้องการชำระค่าปรับผ่านไปรษณีย์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 จุดชำระค่าปรับ 11 จุด และเบอร์โทรติดต่อ

จุดชำระค่าปรับ	เบอร์โทรติดต่อ
กรมการขนส่งทางบก (ห้องตำรวจ) อาคาร 2 ชั้น 2	0-2278-1579
สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ 1	0-2416-4441
สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ 2 (คลังชั้น)	0-2433-4776
สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ 3 (พระโขนง)	0-2311-5437
อาคารทางด่วน 2 (ควีนดำ) ถ.อโศกดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320	0-2248-6891-5 ต่อควีนดำ
สน.คูขนนกขมิ้นฟ้า (ควีนดำ) ถ.บรมราชชนนี แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพฯ 10170	0-2888-3249
กองบังคับการตำรวจจราจร	0-2515-3050
บก.จร.(ตรีเพชร) งานสายตรวจ 5 เลขที่ 50 ถ.ตรีเพชร แขวงวัง บูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200	0-2222-8113
สน.คูขนนกขมิ้นฟ้า ถ.บรมราชชนนี แขวงศาลาธรรมสพน์ เขต ทวีวัฒนา กรุงเทพฯ 10170	0-2448-0384
ผู้กำแหงเพชร งานสายตรวจ 1 กองกำการ 1 กองบังคับการตำรวจ จราจร แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	0-2537-9028
ใต้ทางด่วนพระราม 4 งานสายตรวจ 2 (ใต้ทางด่วนพระราม 4) กอง กำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจจราจร แขวงลุมพินี เขตปทุม วัน กรุงเทพฯ 10900	0-2252-1321
กรมการขนส่งทางบก (ห้องตำรวจ) อาคาร 2 ชั้น 2	0-2278-1579
สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ 1	0-2416-4441
สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ 2 (คลังชั้น)	0-2433-4776
สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ 3 (พระโขนง)	0-2311-5437

ที่มา : (ศูนย์บริการข้อมูลภาครัฐเพื่อประชาชน. 2551)

1.5 เจ้าหน้าที่จะนำแบบฟอร์มมาให้กรอก พร้อมซองเปล่า 2 ซอง

1.6 ซองเปล่า 2 ซอง ให้เจ้าหน้าที่ตนเอง 1 ซอง เพื่อจัดส่งใบเสร็จรับเงิน อีก 1 ซอง
เจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.02) กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจ
แห่งชาติ เลขที่ 123 หมู่ 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนธนาณัติ

1.7 ส่งจ่าย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปณ.รามคำแหง

ที่ทำการไปรษณีย์จะไม่รับชำระค่าปรับที่เกินกำหนดระยะเวลา

2. กรณีชำระค่าปรับล่าช้า

2.1 จะต้องถูกปรับเพิ่มอีก 200 บาท

2.2 ให้มาชำระค่าปรับได้ที่จุดเปรียบเทียบปรับของ กองบังคับการตำรวจจราจร 123 หมู่ 2 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 ในวันและเวลาราชการ (สอบถามเพิ่มเติม โทร. 0-2515-3167)

3. กรณีใบสั่งหาย

3.1 ติดต่อขอสำเนาหมายใหม่ได้ที่ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.02) ในวันและเวลาราชการ (สอบถามเพิ่มเติม โทร. 0-2515-3167)

4. กรณีต้องการตรวจสอบการชำระค่าปรับ

4.1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร โทรศัพท์หมายเลข 0-2515-3151 ในวันและเวลาราชการ

5. หากได้รับหมายเรียกแล้วไม่ไปรายงานตัวภายในระยะเวลาที่กำหนดจะมีโทษตามกฎหมายอย่างไร

5.1 เนื่องจากหมายเรียกดังกล่าวได้ออกโดยพนักงานสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 52 การขัดหมายเรียกก็จะเป็นความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 168 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

6. การชำระค่าปรับที่เคาน์เตอร์เซอร์วิส คาดว่าเริ่มให้บริการได้ต้นเดือนสิงหาคม 52

6.1 ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดพิมพ์หมายเรียกแบบใหม่ที่มีบาร์โค้ด คาดว่าการให้บริการจ่ายค่าปรับที่เคาน์เตอร์เซอร์วิสจะเริ่มให้บริการได้ต้นเดือน ส.ค.นี้

6.2 ขั้นตอนการชำระ เพียงนำหมายเรียกไปชำระค่าปรับที่เคาน์เตอร์เซอร์วิส หลังจากชำระค่าปรับแล้วจะได้รับใบเสร็จชั่วคราว โดยทางเจ้าหน้าที่จะส่งใบเสร็จตัวจริงตามหลังไปให้ตามที่อยู่ที่อยู่ออกหมายเรียก

6.3 คิดค่าปรับรวมกับค่าบริการ เป็นเงิน 535 บาท โดยเป็นค่าปรับ 500 บาท ค่าบริการเคาน์เตอร์ 15 บาท ค่าส่งไปรษณีย์อีเอ็มเอส อีก 20 บาท ถูกกว่าไปจ่ายค่าปรับที่ไปรษณีย์ ซึ่งค่าปรับรวมค่าปรับบริการ 581 บาท

บทที่ 4

ผลการศึกษา

จากการศึกษา และ รวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร สามารถจำแนกผลการศึกษาได้เป็น 6 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนน
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ส่วนที่ 4 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ส่วนที่ 5 ทศนคติของผู้ขับขี่ที่มีต่อตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ส่วนที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับ โครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจ 385 ราย พบว่าเป็นเพศชาย 288 คน คิดเป็นร้อยละ 74.8 ที่เหลือเป็นเพศหญิงจำนวน 97 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 25.2 ส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน โดยมีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 56.4 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.2 และ 21-30ปี คิดเป็นร้อยละ 13.2 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี หรือ เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 36.9 รองลงมาได้แก่ มัธยมศึกษา ปวช. หรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 33.2 และอนุปริญญา ปวส. หรือเทียบเท่า ร้อยละ 25.7 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 84.9

จากข้อมูลด้านปัจจัยส่วนบุคคลที่กล่าวมา พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชายที่อยู่ในวัยทำงาน และเป็นพนักงานบริษัทเอกชน ซึ่งสังเกตได้ว่าปัจจุบันการเดินทางด้วยรถยนต์มีความสำคัญต่อการทำงานของบุคคลส่วนใหญ่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะเพศชาย ซึ่งอาจเป็นเพราะจำเป็นต้องใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทางไปติดต่อธุรกิจต่าง ๆ

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง (N = 385)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	288	74.8
หญิง	97	25.2
อายุ		
ไม่เกิน 20 ปี	1	0.3
21-30 ปี	51	13.2
31-40 ปี	217	56.4
41-50 ปี	101	26.2
51-60 ปี	11	2.9
61 ปีขึ้นไป	4	1.0
ระดับการศึกษาสูงสุด		
ประถมศึกษา หรือเทียบเท่า	7	1.8
มัธยมศึกษา, ปวช. หรือเทียบเท่า	128	33.2
อนุปริญญา, ปวส. หรือเทียบเท่า	99	25.7
ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า	142	36.9
ปริญญาโท	9	2.3
อาชีพ		
พนักงานบริษัทเอกชน	327	84.9
รับจ้าง	26	6.8
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	19	4.9
นักเรียน นักศึกษา	13	3.4

4.2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนน

จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจ 385 ราย พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่อยู่ในระหว่าง 5-10 ปี และมากกว่า 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 47.3 และ 46.0 ตามลำดับโดยในแต่ละวันใช้เวลาขับขี่มากกว่า 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 80.5 และส่วนใหญ่เคยถูกดำเนินคดีข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรแล้ว คิดเป็นร้อยละ 51.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนนของกลุ่มตัวอย่าง

(N = 385)

ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์		
ต่ำกว่า 5 ปี	26	6.8
5-10 ปี	182	47.3
มากกว่า 10 ปี	177	46.0
การใช้เวลาขับรถยนต์ใน 1 วัน		
ไม่ถึง 1 ชั่วโมง	22	5.7
1-2 ชั่วโมง	53	13.8
มากกว่า 2 ชั่วโมง	310	80.5
การถูกดำเนินการขอหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร		
ไม่เคย	188	48.8
เคย 1-2 ครั้ง	92	23.9
เคย 3-4 ครั้ง	69	17.9
เคย 5-6 ครั้ง	34	8.8
เคย 9-10 ครั้ง	1	0.3
มากกว่า 10 ครั้ง	1	0.3

ตารางที่ 4.3 แหล่งข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

(N = 385)

การรับรู้ข้อมูลเรื่องระบบตรวจจับ	จำนวน (คน)	คิดเป็นร้อยละ
จากเพื่อน คนรู้จัก และญาติ	294	76.4
จากสื่อโทรทัศน์	292	75.8
จากสื่อวิทยุ	217	56.4
จากสื่อหนังสือพิมพ์	143	37.1
จากสื่ออีเมลล์ และ อินเทอร์เน็ต	89	23.1
จากสื่อจดหมาย	29	7.5
จากเจ้าหน้าที่ตำรวจ	22	5.7
จากสื่อวารสาร	19	4.9

หมายเหตุ : สามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายหลังจากติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

4.4.1 พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ผ่านแยกจราจร

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ผ่านแยกจราจรดีขึ้นคือ ใช้ความเร็วลดลง และระมัดระวังมากขึ้นเมื่อขับขี่ผ่านทุกแยกจราจร โดยไม่คำนึงว่าที่แยกจราจรจะมีการติดตั้งเวลานับถอยหลัง หรือ ระบบกล้องตรวจจับหรือไม่ก็ตาม เป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 75.6 ซึ่งการตรวจจับด้วยระบบกล้องตรวจจับนี้สามารถเพิ่มจิตสำนึกเรื่องความระมัดระวังในการขับขี่ผ่านแยกจราจรให้กับผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างมาก เมื่อเทียบกับการตรวจจับด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในแบบเดิม เนื่องจากระบบกล้องตรวจจับค่อนข้างมีความเที่ยงตรงสูง และไม่สามารถลดย่อนความผิดให้กับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้ (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ผ่านแยกจราจร

พฤติกรรมการขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ลดความเร็วลง ระมัดระวังมากขึ้น		
ทุกแยกจราจร	291	75.6
เฉพาะแยกที่แสดงเวลานับถอยหลัง	35	9.1
เฉพาะแยกที่ติดตั้งระบบกล้องตรวจจับ	1	0.3
ใช้ความเร็วปกติ		
ทุกแยกจราจร	29	7.5
เร่งความเร็ว		
เฉพาะแยกจราจรที่แสดงเวลานับถอยหลัง	23	6.0
รวม	385	100.0

4.4.2 พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใช้ความระมัดระวังในการขับขี่รถยนต์เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองมากขึ้นในทุกแยกจราจร โดยไม่คำนึงว่าที่แยกจราจรจะมีการติดตั้งเวลานับถอยหลัง หรือ ระบบกล้องตรวจจับหรือไม่ เป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 80.0 ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ผ่านแยกจราจร ที่วิเคราะห์ไว้ว่าระบบกล้องตรวจจับสามารถเพิ่มจิตสำนึกเรื่องความระมัดระวังในการขับขี่ผ่านแยกจราจรให้กับผู้ขับขี่ได้ เนื่องจากระบบไม่มีการลดย่อนความผิดให้กับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ประกอบกับระบบมีความเที่ยงตรงในการตรวจจับสูงทำให้ช่วยลดข้อขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ขับขี่ได้ดียิ่งขึ้น (ตารางที่ 4.7)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.7 พฤติกรรมการขับขีรถยนต์เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง

พฤติกรรมการขับขี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระมัดระวังขึ้น		
ทุกแยกจราจร	308	80.0
เฉพาะแยกที่แสดงเวลานับถอยหลัง และ ติดตั้งระบบกล้องตรวจจับ	51	13.2
เฉพาะแยกที่แสดงเวลานับถอยหลัง	1	0.3
เร่งความเร็ว		
ทุกแยกจราจร	22	5.7
เฉพาะแยกจราจรที่แสดงเวลานับถอยหลัง	3	0.8
รวม	385	100.0

4.4.3 พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ด้านสาเหตุของพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ผู้ขับขี่เคยกระทำมา พบว่าส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการต้องไปให้ทันตามเวลานัดหมาย คิดเป็นร้อยละ 71.7 รองลงมาคือ เมื่อรถคิดเป็นเวลานาน และเมื่อรถที่ขับตามหลังขับในระยะกระชั้นชิด คิดเป็นร้อยละ 57.1 และ 41.3 ตามลำดับ วิเคราะห์ได้ว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยทำงานที่จำเป็นต้องรับผิดชอบเรื่องระยะเวลาการนัดหมายกับลูกค้า แต่ถึงแม้ว่าจะมีความจำเป็นมากเช่นไรผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ก็ยังมิจิดสำนึกในเรื่องความปลอดภัยด้วย สังเกตได้จากสัดส่วนของผู้ขับขี่ร้อยละ 41.3 ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเนื่องจากต้องการให้รถที่ขับตามหลังสามารถหยุดรถได้ทันเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถชนกัน (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

(N = 385)

พฤติกรรมการขับขี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร		
เมื่อต้องไปให้ทันเวลานัดหมาย	276	71.7
เมื่อรถคิดเป็นเวลานาน	220	57.1
เมื่อรถคันหลังขับในระยะกระชั้นชิด	159	41.3
เมื่อรถคันหลังเปิดสัญญาณฉุกเฉิน	114	29.6
เมื่อรถคันหลังบีบแตรสัญญาณไล่	66	17.1
ไม่เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	56	14.5

หมายเหตุ : กลุ่มตัวอย่างสามารถตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.4.4 พฤติกรรมการหยุดรถตรงแยกจรรยา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ความระมัดระวังการขับขี่มากขึ้น โดยพยายามหยุดรถก่อนถึงเส้นกั้นสีขาวที่แยกจรรยา คิดเป็นร้อยละ 66.0 รองลงมาคือพยายามหยุดรถโดยให้รถคันที่ขับตามมาสามารถหยุดได้ทัน คิดเป็นร้อยละ 19.2 วิเคราะห์ได้ว่าผู้ขับขี่พยายามหยุดรถให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยเน้นเรื่องความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุชนกันเพราะหยุดรถไม่ทันด้วย (ตารางที่ 4.9)

4.4.5 พฤติกรรมการหยุดรถในช่องทาง

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการใช้ความระมัดระวังในการหยุดรถในช่องทางมากขึ้น โดยพยายามหยุดรถในช่องทางอย่างถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 34.8 รองลงมาผู้ขับขี่พยายามหยุดรถในช่องทางอย่างถูกต้อง และเน้นความปลอดภัยด้วยร้อยละ 31.7 สังเกตได้ว่าโดยธรรมชาติของผู้ขับขี่ซึ่งมีความคุ้นเคยกับการขับขี่รถในช่องทางที่ถูกต้องอยู่แล้ว ดังนั้นพฤติกรรมการหยุดรถในช่องทางจึงเป็นพฤติกรรมที่สามารถปรับปรุงได้ง่ายยิ่งขึ้น เมื่อมีการตรวจจับที่เข้มงวดขึ้น (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.9 พฤติกรรมการหยุดรถตรงแยกจรรยา

พฤติกรรมการหยุดรถตรงแยกจรรยา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระมัดระวังมากขึ้น หยุดรถก่อนถึงเส้นขาว	254	66.0
ระมัดระวังมากขึ้น หยุดรถ โดยให้รถคันหลังหยุดทัน	74	19.2
ระมัดระวังตามปกติเช่นเดิม	57	14.8
รวม	385	100.0

ตารางที่ 4.10 พฤติกรรมการหยุดรถในช่องทาง

พฤติกรรมการขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระมัดระวังมากขึ้น		
โดยหยุดรถในช่องทางอย่างถูกต้อง	134	34.8
โดยหยุดรถในช่องทางอย่างถูกต้อง และปลอดภัย	122	31.7
โดยหยุดรถที่จุดใดก็ได้ที่ไม่กีดขวางช่องทางอื่น	1	0.3
ระมัดระวังตามปกติเช่นเดิม	128	33.2
รวม	385	100.0

4.5 ทักษะของผู้ขับขี่ที่มีต่อโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

การศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อรายละเอียดต่าง ๆ ในโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรนั้น สามารถจำแนกรายละเอียดได้ทั้งหมด 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการดำเนินการของโครงการ ด้านฐานความผิด และการบันทึกคะแนน ด้านขั้นตอนการตรวจจับและแจ้งให้ทราบ และ ด้านผลที่คาดว่าจะได้รับ

4.5.1 ทักษะของกลุ่มตัวอย่างต่อการดำเนินการของโครงการ

กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยว่าควรมีการพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอย่างต่อเนื่องให้ครบทุกแยกจราจร ควรนำเงินที่ได้จากการชำระค่าปรับมาช่วยในการพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้ครบทุกแยกจราจร และ ควรมีการติดตั้งป้ายเตือนผู้ขับขี่ เรื่องระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้ครบทุกแยกจราจรที่มีการติดตั้งระบบ แต่ควรปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้มากขึ้น รวมทั้งไม่แน่ใจว่าปัจจุบันการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับตามแยกจราจรที่ความเหมาะสมเพียงพอแล้ว (ตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11 ทักษะด้านการดำเนินการของโครงการ

ด้านการดำเนินการของโครงการ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับทัศนคติ
ควรพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอย่างต่อเนื่องให้ครบทุกแยกจราจร	3.74	1.046	เห็นด้วย
การนำเงินที่ได้จากการชำระค่าปรับมาช่วยในการพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้ครบทุกแยกจราจร	3.75	1.023	เห็นด้วย
ควรมีการติดตั้งป้ายเตือนผู้ขับขี่ เรื่องระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้ครบทุกแยกจราจรที่มีการติดตั้งระบบ	4.02	1.139	เห็นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ด้านการดำเนินการของโครงการ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ ทัศนคติ
การติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรตามแยกจราจรต่าง ๆ ใน ปัจจุบันมีความเหมาะสม	3.48	0.743	ไม่แน่ใจ
การประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับระบบ กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ เพียงพอ	1.99	0.753	ไม่เห็นด้วย

4.5.2 ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อด้านฐานความผิด การชำระค่าปรับ การบันทึกคะแนน
ของโครงการ

กลุ่มตัวอย่างไม่แน่ใจต่อความเหมาะสมด้านการคิดค่าปรับ การบันทึกคะแนน การกำหนด
ระยะเวลาในการชำระค่าปรับ รวมถึงการไม่รับผิดชอบต่อทะเบียนรถยนต์ให้แก่ผู้ที่หลีกเลี่ยงการชำระ
ค่าปรับตามระยะเวลาที่กำหนด (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12 ทัศนคติด้านฐานความผิด การชำระค่าปรับ การบันทึกคะแนนของโครงการ

ด้านฐานความผิด การชำระค่าปรับ การ บันทึกคะแนนของโครงการ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ ทัศนคติ
การคิดค่าปรับ และการบันทึกคะแนนนั้น มี ความเหมาะสมกับความผิดที่ท่าน ได้กระทำ	3.38	0.769	ไม่แน่ใจ
ระยะเวลาที่กำหนดให้ชำระค่าปรับ มีความ เหมาะสม	2.94	0.680	ไม่แน่ใจ
การที่ทางกรมขนส่งทางบกไม่รับต่อ ทะเบียนรถยนต์ให้กับผู้ที่หลีกเลี่ยงการชำระ ค่าปรับตามระยะเวลา มีความเหมาะสม	3.24	0.842	ไม่แน่ใจ

4.5.3 ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อขั้นตอนการตรวจจับ และแจ้งให้ทราบของโครงการ

กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยว่าระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีขั้นตอนที่
เหมาะสมในการตรวจจับผู้กระทำความผิด มีความยุติธรรมในการบันทึกภาพถ่ายของผู้กระทำความ
ผิด รวมถึงเห็นด้วยกับขั้นตอนการแจ้งผู้กระทำความผิดด้วยเอกสาร และภาพถ่ายที่มีรายละเอียด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชัดเจน ผ่านทางไปรษณีย์นั้นมีความเหมาะสมเพียงพอ (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13 ทศนคติด้านขั้นตอนการตรวจจับ และแจ้งให้ทราบ

ด้านขั้นตอนการตรวจจับ และแจ้งให้ทราบ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ ทศนคติ
ระบบมีขั้นตอนที่เหมาะสมในการตรวจจับ ผู้กระทำความผิด	3.78	0.718	เห็นด้วย
ระบบมีความยุติธรรมในการบันทึกภาพถ่าย ของผู้กระทำความผิด	3.59	0.923	เห็นด้วย
การแจ้งผู้กระทำความผิดด้วยเอกสาร และ ภาพถ่ายผ่านทางไปรษณีย์มีความเหมาะสม	3.74	0.828	เห็นด้วย
รายละเอียดของเอกสาร และภาพถ่ายการ กระทำความผิดมีความชัดเจน เหมาะสม	3.79	0.659	เห็นด้วย

4.5.4 ทศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการ

กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยว่าโครงการจัดระเบียบจราจร ด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสามารถช่วยลดอุบัติเหตุทางการจราจร ช่วยลดข้อขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ขับขี่ ช่วยสร้างวินัย และจิตสำนึกเกี่ยวกับการเคารพกฎจราจร และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในโครงการจัดระเบียบการจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีความเหมาะสมเพียงพอ (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14 ทศนคติด้านผลที่คาดว่าจะได้รับ

ด้านผลที่คาดว่าจะได้รับ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ ทศนคติ
ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจรช่วยลดอุบัติเหตุทางการจราจรได้	3.99	0.718	เห็นด้วย
ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจรช่วยลดข้อขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ ตำรวจ และผู้ขับขี่ได้	4.05	0.923	เห็นด้วย
ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจรช่วยสร้างวินัย และจิตสำนึกเกี่ยวกับ การเคารพกฎจราจรให้กับผู้ขับขี่	4.06	0.828	เห็นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

ด้านผลที่คาดว่าจะได้รับ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ ทัศนคติ
การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ใน โครงการจัดระเบียบการจราจรด้วยระบบ กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มี ความเหมาะสม	3.98	0.659	เห็นด้วย

4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบ กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขต กรุงเทพมหานคร

จากสมมติฐานของการศึกษาที่กำหนดว่า การรับรู้เรื่องระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ
จราจร มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้การวิเคราะห์แบบ
Chi-Square ในการหาความสัมพันธ์ ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ซึ่งถ้าหากวิเคราะห์แล้วพบว่า มี
ระดับนัยสำคัญทางสถิติน้อยกว่า 0.05 จะปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนี้

H_0 = การรับรู้เรื่องระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่มีความสัมพันธ์ต่อ
พฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 = การรับรู้เรื่องระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีความสัมพันธ์ต่อ
พฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผลการทดสอบสมมติฐาน (ตารางที่ 4.15) พบว่า

1. การรับรู้เรื่องค่าปรับเมื่อระบบตรวจจับผู้กระทำความผิด มีความสัมพันธ์กับ การปฏิบัติ
ตนในการขับขี่เมื่อต้องขับขี่ผ่านแยกจราจร และการใช้ความระมัดระวังในการจอดรถพร้อมช่องทาง
2. การรับรู้เรื่องการบันทึกคะแนนเมื่อถูกระบบตรวจจับ มีความสัมพันธ์กับ การปฏิบัติตน
ในการขับขี่เมื่อขับขี่ต้องผ่านแยกจราจร
3. การรับรู้เรื่องระยะเวลาที่ต้องชำระค่าปรับเมื่อระบบตรวจจับผู้กระทำความผิดแล้ว มี
ความสัมพันธ์กับ การปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง
4. การรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับ มีความสัมพันธ์
กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง

ตารางที่ 4.15 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร หลังจากมีการติดตั้งระบบแล้ว

	เมื่อขับผ่านแยก	เมื่อพบสัญญาณไฟ	เมื่อต้องหยุดรถตรง	การระมัดระวัง
	จราจร	จราจรสีเหลือง	แยกจราจรเป็นคันแรก	เรื่องการจอดรถพร้อมช่องทาง
	χ^2	χ^2	χ^2	χ^2
การรับรู้เรื่องประเภทรถที่ระบบตรวจจับ	0.412	3.286	0.698	1.222
การรับรู้เรื่องจำนวนพื้นที่ที่มีการติดตั้งระบบตรวจจับ	2.680	1.064	1.855	0.494
การรับรู้เรื่องค่าปรับเมื่อถูกระบบตรวจจับ	4.510*	0.259	1.286	16.587*
การรับรู้เรื่องการบันทึกคะแนนเมื่อถูกระบบตรวจจับ	4.440*	2.581	0.188	0.162
การรับรู้เรื่องระยะเวลาที่ต้องชำระค่าปรับ	0.425	7.210*	0.096	0.100
การรับรู้เรื่องปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับ	2.830	4.456*	3.205	0.704

หมายเหตุ : กำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติ 0.05

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

การศึกษาเรื่องพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรม และ ทักษะคติของผู้ขับขี่ต่อระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ซึ่งการศึกษาคั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัยกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 385 คน และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 31-40 ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี หรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน มีประสบการณ์ในการขับขี่นาน 5-10 ปี โดยใช้เวลาขับขี่ในแต่ละวันมากกว่า 2 ชั่วโมง ส่วนมากเคยถูกดำเนินคดีข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมาก่อน ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจากการบอกต่อของเพื่อน รองลงมาคือสื่อ โทรทัศน์ และสื่อวิทยุ โดยส่วนใหญ่รับรู้เพียงว่ารถประเภทใดบ้างที่ระบบมีการตรวจจับ แต่ทราบรายละเอียดอื่น ๆ น้อยมาก เช่น กรณีความผิด ค่าปรับ การบันทึกคะแนนความผิด ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อไม่ชำระค่าปรับ อย่างไรก็ตามแม้ว่าผู้ขับขี่จะรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการน้อย แต่ก็พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ที่ดีขึ้น ในด้านพฤติกรรมการขับขี่ผ่านแยกจราจร และ พฤติกรรมการขับขี่ผ่านแยกจราจรเมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วในการขับขี่ลดลง และระมัดระวังมากขึ้นเมื่อถึงแยกจราจร โดยไม่คำนึงว่าที่แยกจราจรมีการติดตั้งระบบตรวจจับอยู่หรือไม่ก็ตาม ในด้านพฤติกรรมการหยุดรถตรงแยกจราจร และ พฤติกรรมการหยุดรถในช่องทาง ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังมากขึ้น โดยพยายามหยุดรถก่อนถึงเส้นกั้นสีขาว และ พยายามหยุดรถในช่องทางอย่างถูกต้อง

ทัศนคติของผู้ขับขี่ที่มีต่อระบบตรวจจับ พบว่า ในด้านการดำเนินการของโครงการ ผู้ขับขี่ไม่แน่ใจว่าปัจจุบันการติดตั้งระบบตรวจจับมีความเหมาะสมเพียงพอแล้วหรือไม่ แต่เห็นด้วยว่าควรมีการพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับอย่างต่อเนื่องให้ครบทุกแยกจราจร และ ควรนำค่าปรับที่ได้จากการตรวจจับมาช่วยในการพัฒนาโครงการต่อไปด้วย ในด้านฐานความคิด การชำระค่าปรับ การบันทึกคะแนน กลุ่มตัวอย่างมีความไม่แน่ใจว่าเกณฑ์ต่าง ๆ มีความเหมาะสมแล้วหรือไม่ ด้านการตรวจจับ และ แข่งให้ทราบ รวมถึงด้านผลที่คาดว่าจะได้รับของ โครงการ ผู้ขับขี่เห็นด้วยว่าการนำเทคโนโลยีมาใช้ในโครงการนี้มีความเหมาะสม มีขั้นตอนในการแจ้งผู้กระทำผิด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ด้วยเอกสารที่แจ้งที่มีความชัดเจนในรายละเอียดดี นอกจากนี้โครงการนี้ยังช่วยลดอุบัติเหตุทางการจราจร ลดข้อขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ และ ผู้ขับขี่ สร้างวินัย จิตสำนึกที่ดียิ่งขึ้น

จากการทดสอบสมมติฐานความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับ โครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การรับรู้เรื่องค่าปรับเมื่อระบบตรวจจับผู้กระทำความผิด มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อต้องขับขี่ผ่านแยกจราจร และการใช้ความระมัดระวังในการจอดรถร่อมช่องทาง และการรับรู้เรื่องการบันทึกคะแนนเมื่อถูกระบบตรวจจับ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อขับขี่ต้องผ่านแยกจราจร และการรับรู้เรื่องระยะเวลาที่ต้องชำระค่าปรับเมื่อระบบตรวจจับผู้กระทำความผิดแล้ว มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง และการรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับ มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่เมื่อพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. จากผลการศึกษา พบว่าผู้ขับขี่รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับระบบตรวจจับจากการบอกต่อ โดยคนรู้จัก สื่อโทรทัศน์ และสื่อวิทยุ ซึ่งส่วนใหญ่แม้ว่าจะทราบข้อมูลเกี่ยวกับ โครงการ แต่ก็ทราบเฉพาะบางส่วนเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ทางผู้จัดทำ โครงการควรปรับปรุงการเผยแพร่รายละเอียดของโครงการเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิผลด้านผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการได้ดียิ่งขึ้น

2. การรับรู้ข้อมูลเรื่อง ค่าปรับ การบันทึกคะแนน ระยะเวลาที่ต้องชำระค่าปรับ และปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงการชำระค่าปรับ มีผลให้ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่ และพยายามที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรมากยิ่งขึ้น ดังนั้นในโครงการจัดระเบียบการจราจรต่างๆ ควรพิจารณาข้อมูลทั้งสามอย่างนี้มาประยุกต์ใช้ร่วมในโครงการด้วย เนื่องจากเป็นข้อมูลที่สำคัญในการปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกฎจราจร

5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. การศึกษาครั้งนี้ ทำการศึกษาเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น หน่วยงานวิจัยนี้ใช้เป็นแนวทางในการศึกษาในพื้นที่อื่นๆ ภายหลังจากมีการขยายผลของโครงการในอนาคต

2. การศึกษาครั้งนี้ ศึกษาเฉพาะ โครงการจัดระเบียบการจราจรด้วยระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเท่านั้น ควรศึกษากับโครงการจัดระเบียบการจราจรแบบอื่น ๆ เพิ่มเติม เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่สามารถนำมาปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มีระเบียบวินัยมากขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. การศึกษาครั้งนี้ ใช้การสอบถามพฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยไม่จำกัดว่าต้องเป็นผู้ที่เคยถูกตรวจจับการกระทำผิดจากระบบรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมาก่อน ซึ่งถ้าจำกัดการศึกษาเฉพาะผู้ที่เคยถูกตรวจจับมาก่อนเท่านั้น ก็จะสามารถขยายผลเรื่องการตั้ง และพิสูจน์สมมติฐานเพิ่มเติมด้านการรับรู้ว่ามีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่หรือไม่ อย่างไร ชัดเจนยิ่งขึ้น

5.4 ข้อจำกัดของการศึกษา

1. การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้การประมาณยอดผู้ขับขี่จากแบบสอบถามเป็นหลัก ทั้งนี้ ผลการศึกษาอาจเปลี่ยนแปลงไปตามยอดของผู้ขับขี่ ดังนั้นผู้สนใจควรศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่อื่น ๆ ควบคู่ไปด้วย เพื่อให้ผลการศึกษา มีความเที่ยงตรงยิ่งขึ้น

2. การศึกษาครั้งนี้มีขอบเขตในการรวบรวมข้อมูลจากแยกจากรถที่มีการติดตั้งระบบตรวจจับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจำนวน 35 แห่ง ทั้งนี้ผลการศึกษาอาจเปลี่ยนแปลงไปถ้าในอนาคตทางกรมการขนส่งทางบกขยายผลการติดตั้งระบบตรวจจับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมให้ครอบคลุมในทุกแยกจากรถ


บรรณานุกรม

- งานวิจัย. 2552. ระบบการทำงานของระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร. [Online]. เข้าถึงได้จาก <http://www.rdi.ku.ac.th/kasetresearch52>.
- บุญชม ศรีสะอาด. 2541. วิธีการสร้างสถิติสำหรับการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น.
- พลตำรวจตรี ภาณุ เกิดลาภผล. 2552. สถิติการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ไฟแดง) หลังมีการเปิดใช้กล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร. [Online]. เข้าถึงได้จาก <http://www.pochnews.com>.
- ร้อยตำรวจเอก สรัญญ์ คาราวงษ์. 2544. ความรู้ความเข้าใจ และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) สาขารัฐศาสตร์ ภาควิชารัฐศาสตร์ และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ร้อยตำรวจเอก สัมพันธ์ สังข์คำ. 2547. การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรพื้นที่กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.
- ร้อยตำรวจเอกหญิง เพ็ญศรี สุวรรณอักษร. 2537. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- โรงเรียนเสนาธิการทหารบก. 2552. ระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร. [Online]. เข้าถึงได้จาก <http://cgsc.rta.mi.th/cgsc>.
- วัฒนชัย หงษ์ปรีชา. 2542. การนำนโยบายแก้ไขปัญหาจราจรไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีแผนงานพัฒนาโครงข่ายถนน ของสำนักงานโยธากรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ศูนย์บริการข้อมูลภาครัฐเพื่อประชาชน. 2551. ระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร. [Online]. เข้าถึงได้จาก <http://www.gcc.go.th/gcc1111/>.
- สมศักดิ์ เอื้อสุกิจวัฒนา. 2544. การศึกษาคุณลักษณะของการจราจร และปัจจัยที่มีผลต่อการจราจรบนทางหลวงในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- อภิรมย์ธนุ ธีระแนว. 2546. ประสิทธิภาพของป้ายจราจรรักรักษาวินัยการจราจร ตามความคิดเห็นของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเทคโนโลยีการศึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ก.

แบบสอบถามเรื่อง “การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร”

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

เรื่อง

การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เกิดขึ้นภายหลังการติดตั้งระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการค้นคว้าแบบอิสระ ในการศึกษาาระดับปริญญาโท สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จึงใคร่ขอความกรุณาจากท่านโปรดให้ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ ซึ่งจะนำไปใช้ประโยชน์เพื่อการศึกษาเท่านั้น ขอขอบพระคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้

คำแนะนำเรื่องแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้มีจำนวนทั้งสิ้น หน้า แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนน

ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ส่วนที่ 4 ทศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

ส่วนที่ 5 พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์หลังจากมีโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () ข้างหน้าตัวเลือกที่ตรงกับความจริงที่สุด

1. อายุ

() ไม่เกิน 20 ปี

() 21-30 ปี

() 31-40 ปี

() 41-50 ปี

() 51-60 ปี

() 61 ปีขึ้นไป

2. เพศ

() ชาย

() หญิง

3. ระดับการศึกษา

() ประถมศึกษา หรือเทียบเท่า

() มัธยมศึกษา, ปวช. หรือเทียบเท่า

() อนุปริญญา, ปวส. หรือเทียบเท่า

() ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- () ปริญญาโท () สูงกว่าปริญญาโท
 () อื่นๆ (โปรดระบุ)

4. อาชีพ

- () รับราชการ () พนักงานรัฐวิสาหกิจ
 () พนักงานบริษัทเอกชน () ค้าขาย ประกอบธุรกิจส่วนตัว
 () รับจ้าง () นักเรียน/นักศึกษา
 () อื่นๆ (โปรดระบุ)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการใช้รถใช้ถนน

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () ข้างหน้าตัวเลือกที่ตรงกับความจริงที่สุด

1. ท่านขับขีรถยนต์ มาเป็นระยะเวลาานเท่าใด

() ต่ำกว่า 5 ปี () 5-10 ปี
 () มากกว่า 10 ปี
2. ท่านใช้ระยะเวลาเท่าใดในการขับขีรถยนต์ในแต่ละวัน

() ไม่ถึง 1 ชั่วโมง () 1-2 ชั่วโมง
 () มากกว่า 2 ชั่วโมง
3. ตั้งแต่เริ่มขับรถยนต์มา ท่านเคยถูกดำเนินการเรื่องการทำผิดกฎจราจรข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ้างหรือไม่

() ไม่เคย
 () เคย (ตอบเพียงคำตอบเดียว)
 () 1-2 ครั้ง () 3-4 ครั้ง
 () 5-6 ครั้ง () 7-8 ครั้ง
 () 9-10 ครั้ง () มากกว่า 10 ครั้ง

ส่วนที่ 3 การรับรู้เกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () ข้างหน้าตัวเลือกที่ตรงกับความจริงที่สุด

1. ท่านได้รับทราบเรื่องระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรโดยวิธีใด
 (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 () จากสื่อชนิดต่างๆ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 () หนังสือพิมพ์ () วารสาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- () วิทย์ () โทรทัศน์
 () จดหมาย () อีเมลล์ และอินเทอร์เน็ต
 () จากเจ้าหน้าที่ตำรวจ
 () จากเพื่อน คนรู้จัก และญาติ
2. ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรตรวจจับรถประเภทใดบ้าง
 () รถจักรยานยนต์ () รถยนต์สามล้อ
 () รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) () รถกระบะปีค้อพ
 () รถบรรทุก () รถยนต์ทุกประเภท
 () ไม่ทราบ
3. ปัจจุบันมีการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอยู่ตามแยกจราจรที่สำคัญเป็นจำนวนทั้งหมด
 () 35 แห่ง () 36 แห่ง
 () 40 แห่ง () ทั่วทุกแยกจราจรในเขตกรุงเทพ
 () ไม่ทราบ
4. ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจะตรวจจับเมื่อท่านทำผิดในกรณีใดบ้าง
 (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 () ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
 () รถจอดติดสัญญาณไฟแดงล้ำเส้นขาวด้านหน้า
 () รถจอดติดสัญญาณไฟแดงล้อมช่องทาง
 () ไม่ทราบ
5. เมื่อระบบแจ้งว่าท่านได้กระทำความผิดจริง ท่านต้องเสียค่าปรับเป็นจำนวนเงินเท่าใด
 () 500 บาท () ไม่เกิน 500 บาท
 () 1000 บาท () ไม่เกิน 1000 บาท
 () ไม่ทราบ
6. เมื่อระบบแจ้งว่าท่านได้กระทำความผิดจริง ท่านต้องถูกบันทึกคะแนนเท่าใด
 () 10 คะแนน () 20 คะแนน
 () 30 คะแนน () 40 คะแนน
 () ไม่ทราบ
7. เมื่อระบบแจ้งว่าท่านได้กระทำความผิดจริง ท่านต้องนำค่าปรับไปชำระภายในเวลาเท่าใด
 () 1 สัปดาห์ () 2 สัปดาห์
 () 3 สัปดาห์ () 4 สัปดาห์
 () ไม่ทราบ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. ถ้าท่านกระทำความผิดแล้วไม่ได้นำค่าปรับไปชำระภายในระยะเวลาที่กำหนด ท่านจะพบปัญหาใด

- () ต้องชำระค่าปรับเพิ่มเป็น 2 เท่า () ถูกระงับใบอนุญาตขับขี่
() ถูกระงับการต่อทะเบียนรถยนต์ () ถูกบันทึกคะแนนเพิ่มอีก 20

คะแนน

- () ไม่ทราบ

ส่วนที่ 4 ทศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีต่อโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเดียวที่ท่านเห็นว่าถูกต้องที่สุด

โครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1. ด้านการดำเนินการ					
1.1 ท่านได้รับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่เพียงพอ					
1.2 การติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรตามแยกจราจรต่าง ๆ ในปัจจุบันมีความเหมาะสม					
1.3 ควรพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอย่างต่อเนื่องให้ครบทุกแยกจราจร					
1.4 ท่านเห็นด้วยกับการนำเงินที่ได้จากการชำระค่าปรับมาช่วยในการพัฒนาโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้ครบทุกแยกจราจร					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้อง ตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
1.5 ควรมีการติดตั้งป้ายเตือนผู้ขับขี่ เรื่องระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรให้ครบทุกแยก จราจรที่มีการติดตั้งระบบ					
2. ด้านฐานความผิด การชำระค่าปรับ การ บันทึกคะแนน					
2.1 ท่านเห็นด้วยว่าการคิดค่าปรับ และ การบันทึกคะแนนนั้น มีความ เหมาะสมกับความผิดที่ท่านได้กระทำ					
2.2 ระยะเวลาที่กำหนดให้ชำระค่าปรับ มีความเหมาะสม					
2.3 การที่ทางกรมขนส่งทางบกไม่รับ ต่อทะเบียนรถยนต์ให้กับผู้ที่หลีกเลี่ยง การชำระค่าปรับตามระยะเวลาที่ กำหนดนั้น มีความเหมาะสม					
3. ด้านขั้นตอนการตรวจจับ และแจ้งให้ ทราบ					
3.1 ระบบมีขั้นตอนที่เหมาะสมในการ ตรวจจับผู้กระทำความผิด					
3.2 ระบบมีความยุติธรรมในการ บันทึกภาพถ่ายของผู้กระทำความผิด					
3.3 การแจ้งผู้กระทำความผิดด้วย เอกสาร และภาพถ่ายผ่านทางไปรษณีย์ มีความเหมาะสม					
3.4 รายละเอียดของเอกสาร และ ภาพถ่ายการกระทำความผิดมีความ ชัดเจน เหมาะสม					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้อง ตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
4. ด้านผลที่คาดว่าจะได้รับ					
4.1 ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรช่วยลดอุบัติเหตุทาง การจราจรได้					
4.2 ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรช่วยลดข้อขัดแย้ง ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ขับขี่ได้					
4.3 ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรช่วยสร้างวินัย และ จิตสำนึกเกี่ยวกับการเคารพกฎจราจร ให้กับผู้ขับขี่					
4.4 การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ใน โครงการจัดระเบียบการจราจรด้วย ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจร มีความเหมาะสม					

ส่วนที่ 5 พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ภายหลังจากมีโครงการจัดระเบียบจราจรด้วยระบบกล้อง
ตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ลงใน () ข้างหน้าตัวเลือกเดียวที่ตรงกับความจริงที่สุด
ภายหลังจากที่มีการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรตามแยกจราจรที่สำคัญในเขต
กรุงเทพมหานครแล้ว

1. เมื่อท่านขับขี่ผ่านแยกจราจร ท่านปฏิบัติตนอย่างไร (ตอบเพียงข้อเดียว)

- () ขับขี่ด้วยความเร็วลดลง และระมัดระวังมากขึ้น
- () ในทุกแยกจราจร
- () เฉพาะแยกจราจรที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง
- () เฉพาะแยกจราจรที่มีการติดตั้งกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง และกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- () ขับขี่ด้วยความเร็วตามปกติ
- () ในทุกแยกจรรยา
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการติดตั้งกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง และกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- () เร่งความเร็วในการขับขี่
- () ในทุกแยกจรรยา
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการติดตั้งกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง และกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
2. เมื่อท่านพบสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ท่านปฏิบัติตนอย่างไร (ตอบเพียงข้อเดียว)
- () ชะลอความเร็วเตรียมหยุด
- () ในทุกแยกจรรยา
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการติดตั้งกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง และกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- () เร่งความเร็วเพื่อขับรถผ่านไปอย่างรวดเร็ว
- () ในทุกแยกจรรยา
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการติดตั้งกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- () เฉพาะแยกจรรยาที่มีการแสดงเวลานับถอยหลัง และกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. ท่านเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบ้างหรือไม่
- () ไม่เคย
- () เคย เนื่องจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- () รถติดเป็นเวลานาน
- () ต้องไปให้ทันตามเวลานัดหมาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- () รถคันหลังขับในระยะกระชั้นชิด
- () รถคันหลังบีบแตรสัญญาณไล่
- () รถคันหลังเปิดสัญญาณฉุกเฉิน เช่น รถพยาบาล, รถตำรวจ เป็นต้น

4. เมื่อต้องหยุดรถตรงแยกจราจร และท่านต้องหยุดเป็นคันแรกสุด ท่านเพิ่มความระมัดระวังในการหยุดรถมากขึ้นหรือไม่ อย่างไร (ตอบเพียงข้อเดียว)

- () เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น โดย
 - () หยุดรถก่อนถึงเส้นที่บัสสีขาว
 - () หยุดรถไม่ให้เกินเสาสัญญาณไฟจราจร
 - () หยุดรถตรงจุดใดก็ได้ โดยให้ความสำคัญว่ารถคันหลังต้องสามารถหยุดรถได้ทันในระยะปลอดภัย
 - () อื่นๆ (โปรดระบุ).....

() ระมัดระวังตามปกติเช่นเดิม

5. เมื่อต้องหยุดรถ ท่านเพิ่มความระมัดระวังในเรื่องการจอดรถคล่อมช่องทางมากขึ้นหรือไม่ (ตอบเพียงข้อเดียว)

- () เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น โดย
 - () หยุดรถในช่องทางที่ถูกต้องทุกครั้ง
 - () พยายามหยุดรถในช่องทางที่ถูกต้องทุกครั้งที่สามารถทำได้อย่างปลอดภัย
 - () หยุดรถตรงจุดใดก็ได้โดยพยายามไม่จอดขวางทางช่องทางอื่น ๆ
 - () อื่นๆ (โปรดระบุ).....

() ระมัดระวังตามปกติเช่นเดิม

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาในการกรอกแบบสอบถามครั้งนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



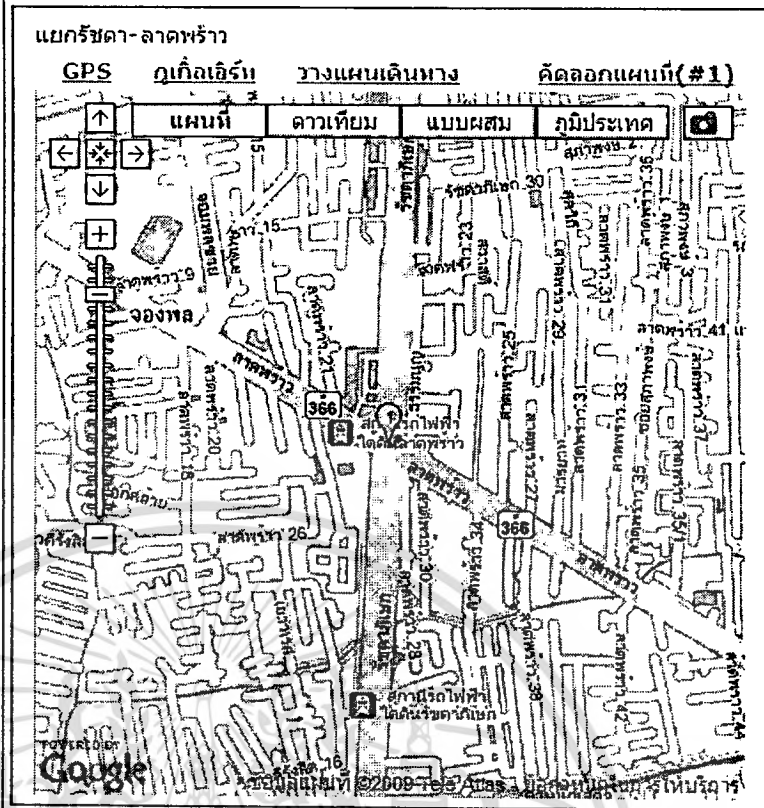
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ ภาคผนวก ข.1 ตารางแสดงแยกจากรถที่มีการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจร และแผนที่ประกอบ

รายชื่อแยกจากรถ	แผนที่ประกอบ
<p>1. แยกถนนวิฑู</p> <p>- เฟลินิจิต</p>	
<p>2. แยกรามคำแหง</p> <p>- ศรีนครินทร์</p>	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. แยกรัชดาภิเษก
- ลาดพร้าว

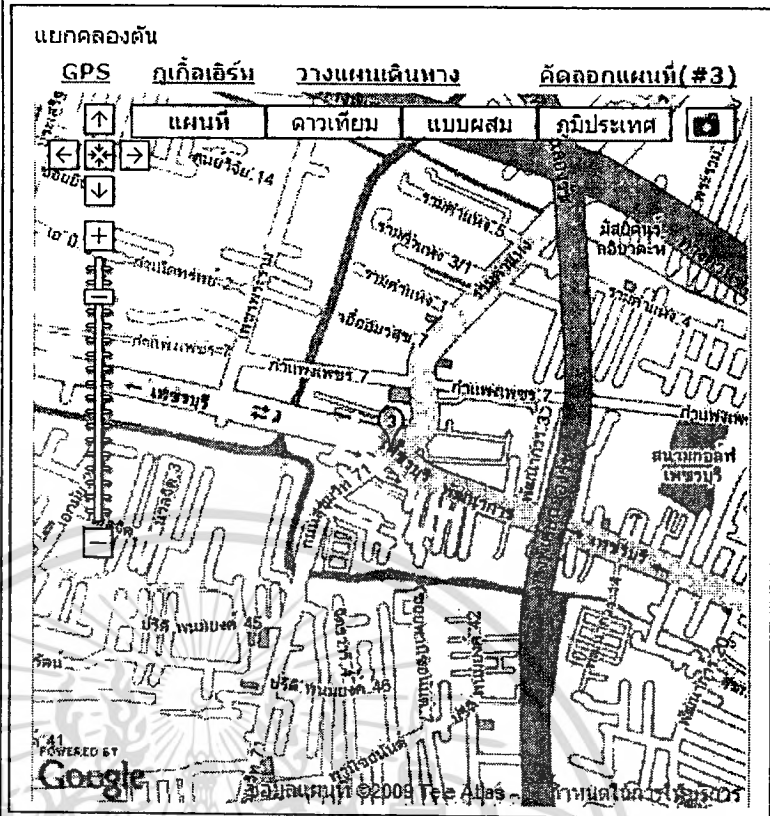


4. แยกอโศกเพชร



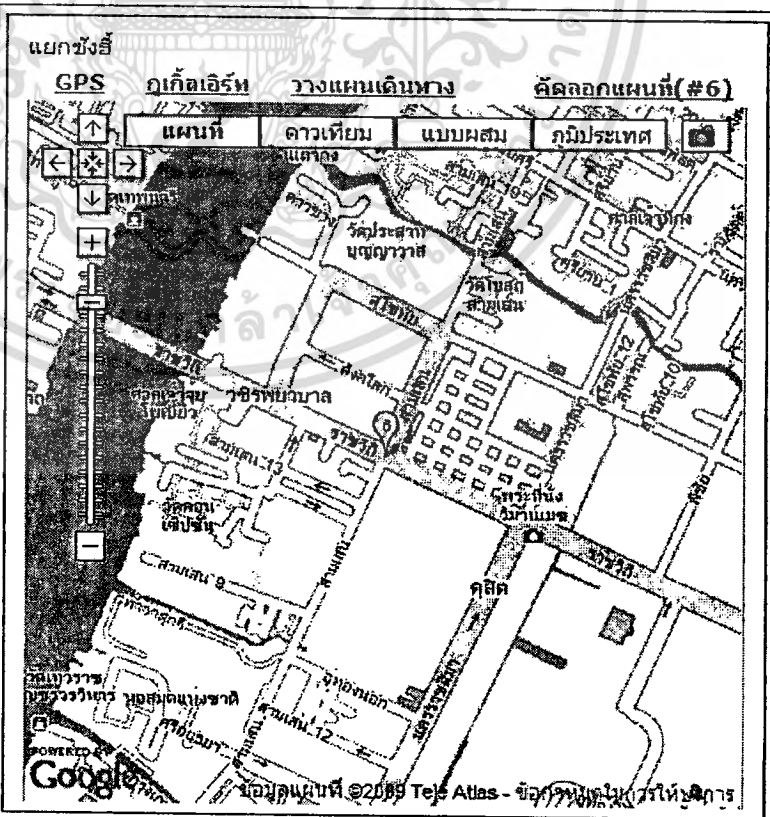
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5. แยกคลองตัน



6. สีเสกราชวิถี

- ถนนสามเสน(ซ่งฮี)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. สีแยกพญาไท

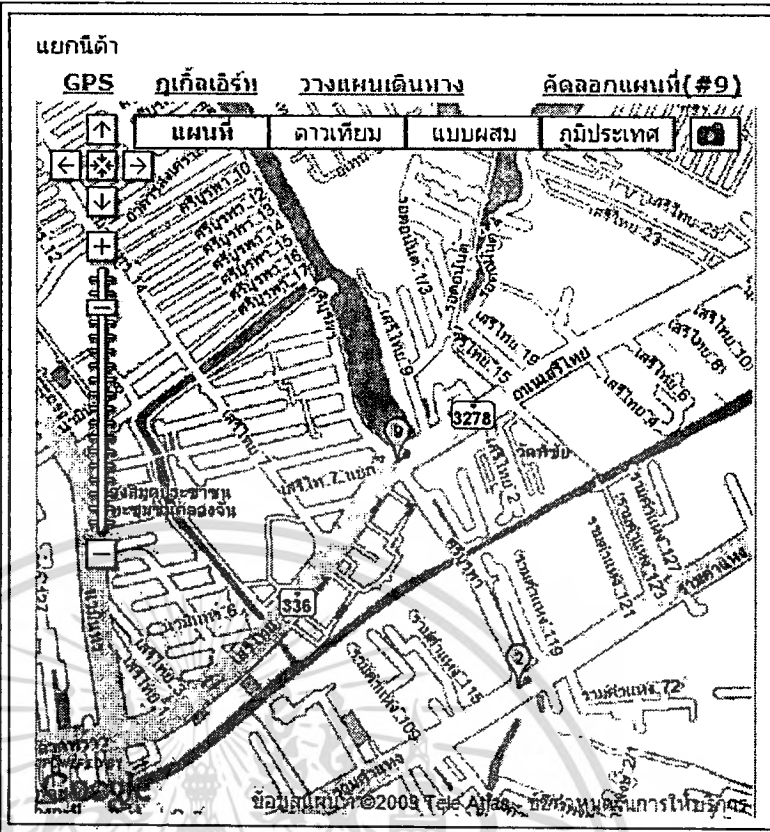


8. สีแยก โชคชัย 4



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

9. สีแยกนิต้า

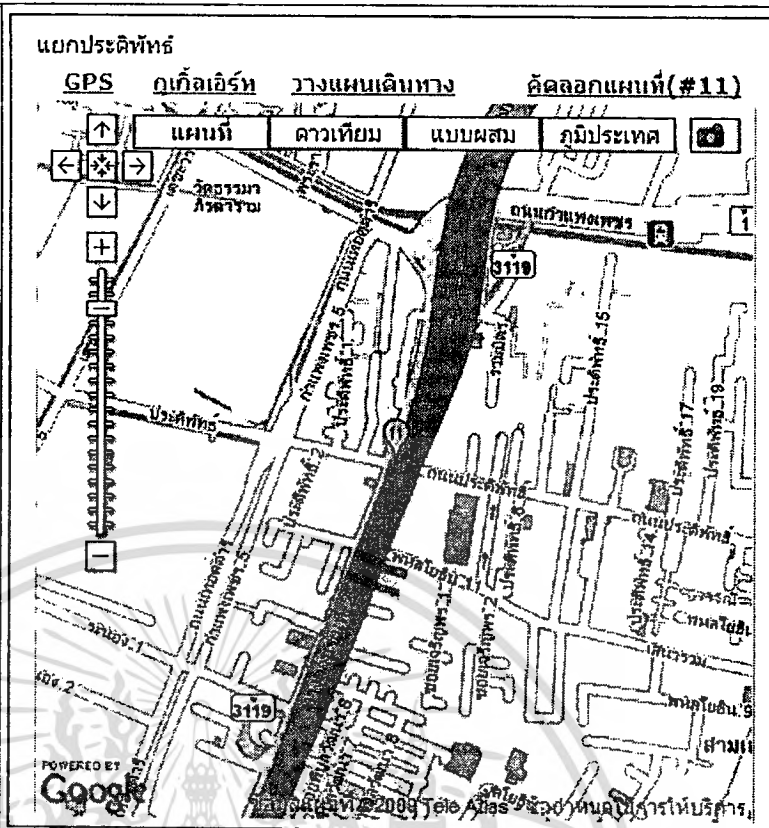


10. สีแยกอุรุพงษ์

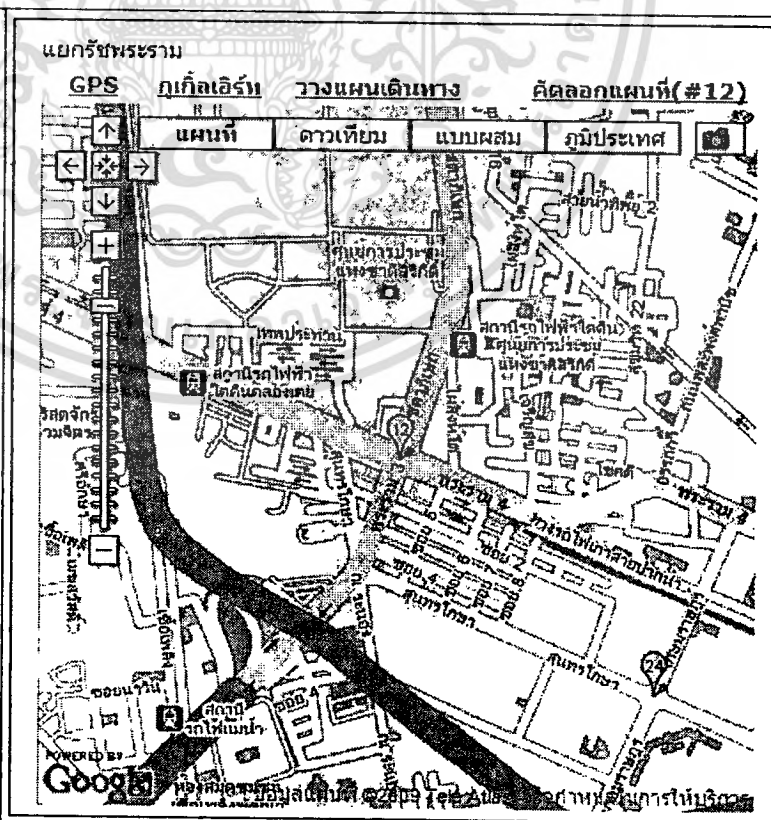


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

11. สีแยกประดิพัทธ์

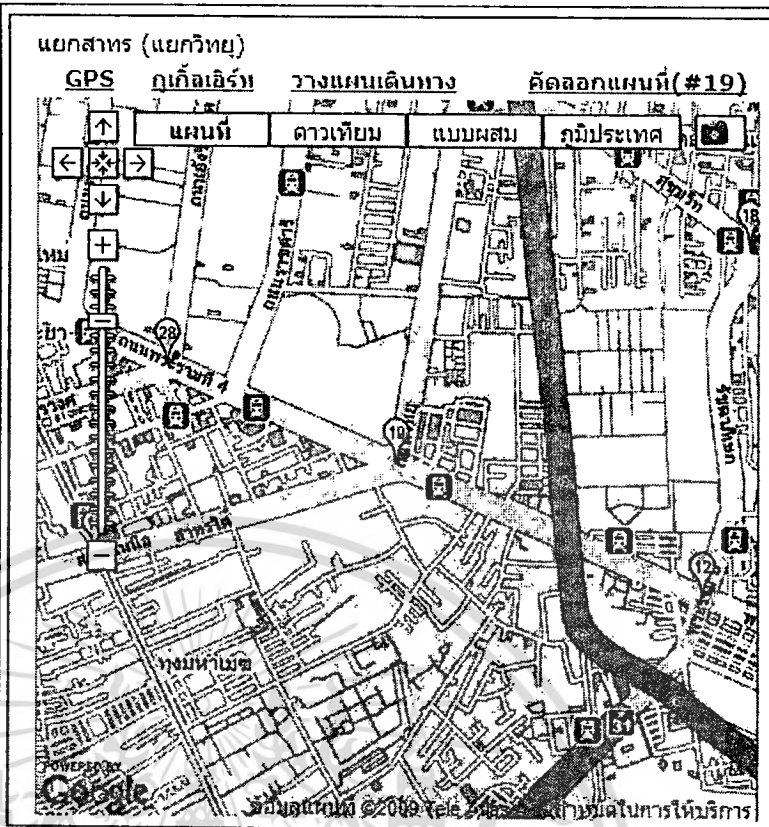


12. สีแยกรัชดา-พระราม 4



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

13. สีแยกสสาร



14. สีแยกตากสิน

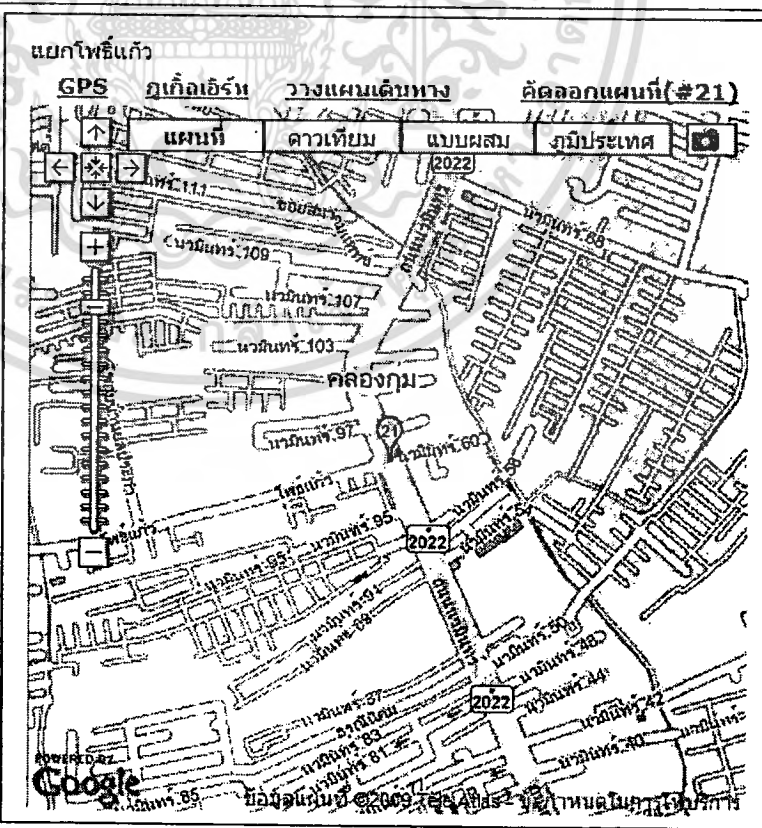


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

15. สี่แยกบ้านแขก

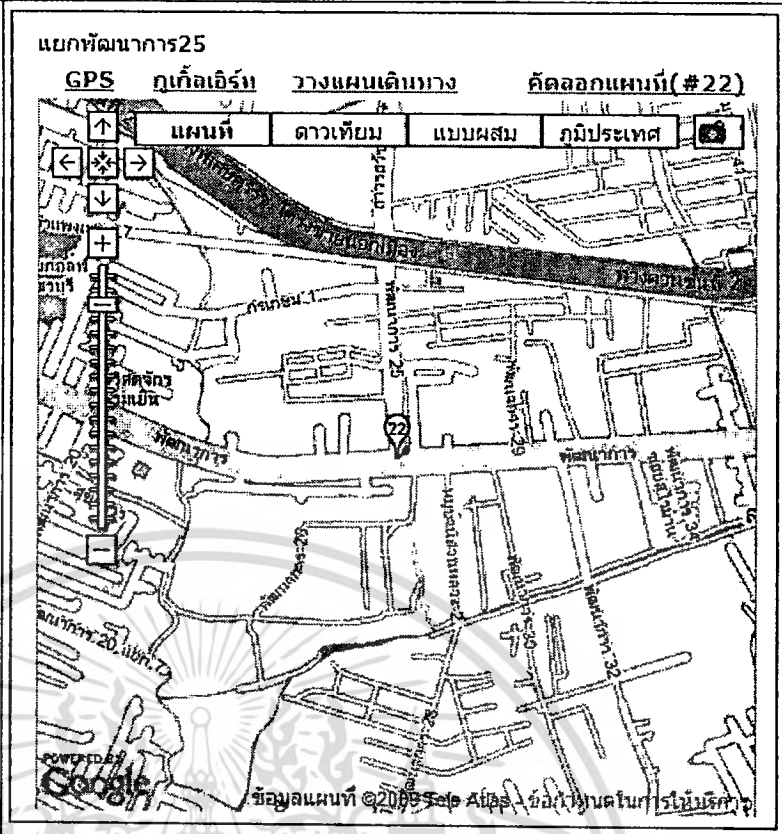


16. แยกโพธิ์แก้ว
บนถนนนวมินทร์

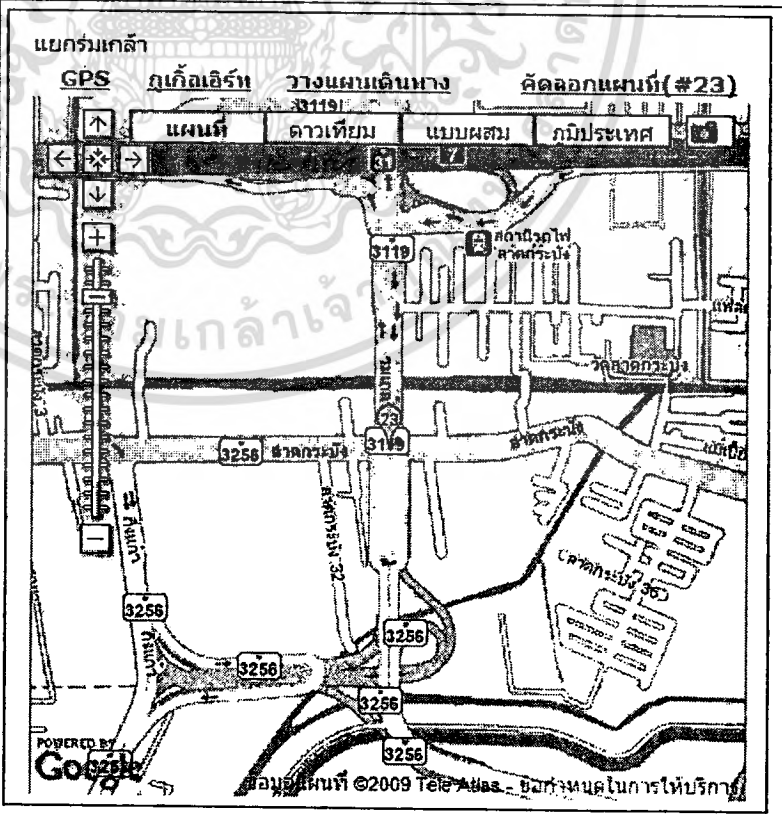


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

17. แยกพัฒนาการ



18. แยกร่มเกล้าถนนร่มเกล้า



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

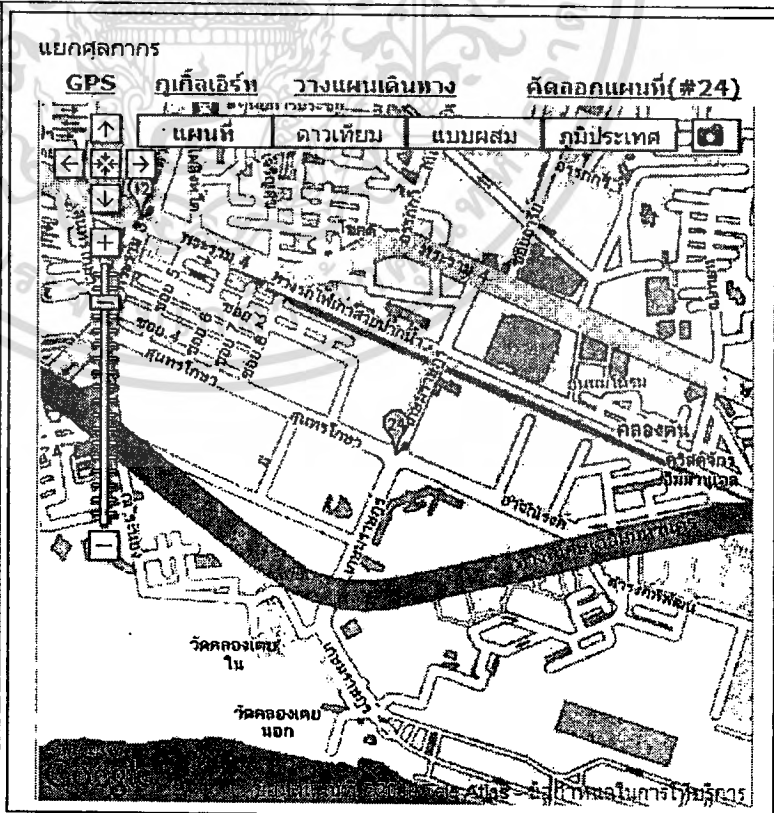
21. แยกท่าพระ

อ.เจริญสุนิทวงศ์



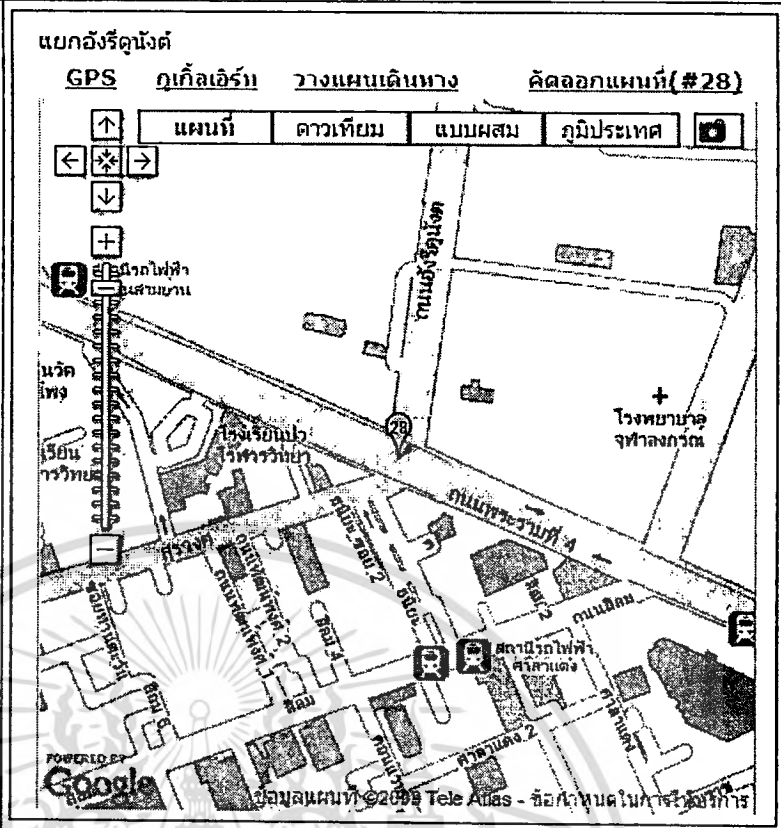
22. แยกศุลกากร

อ.สุนทร โภชา



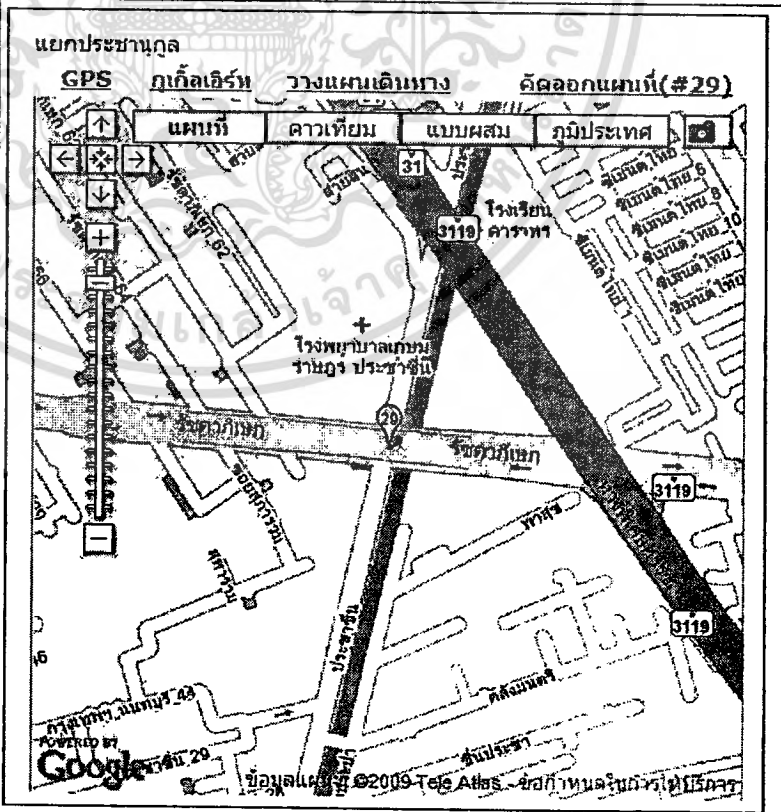
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

23. แยกอ้งรีดูนังค์



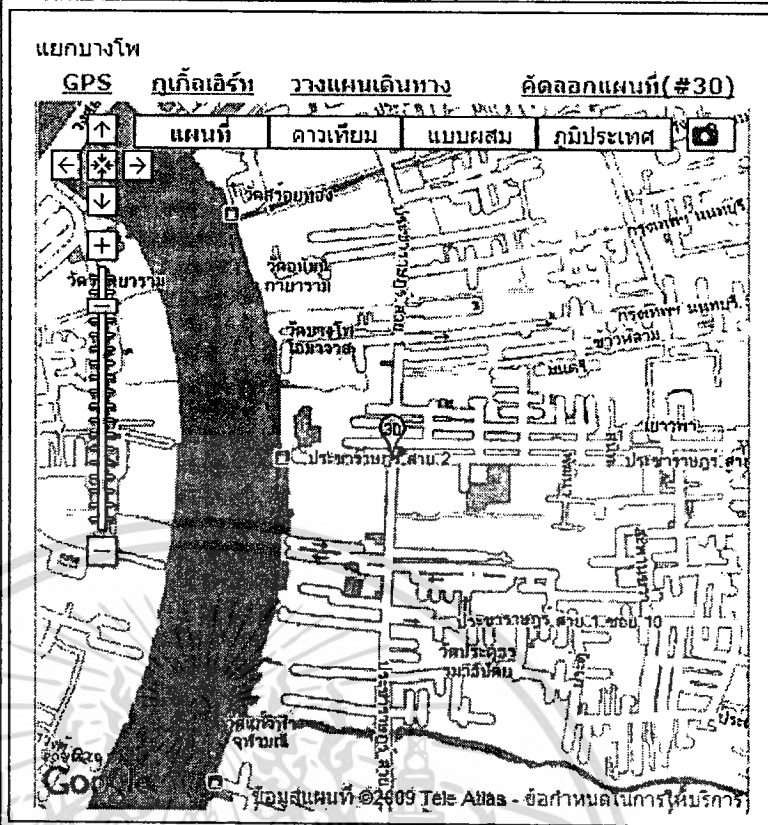
24. แยกประชาชนกุล

ด.ประชาชน

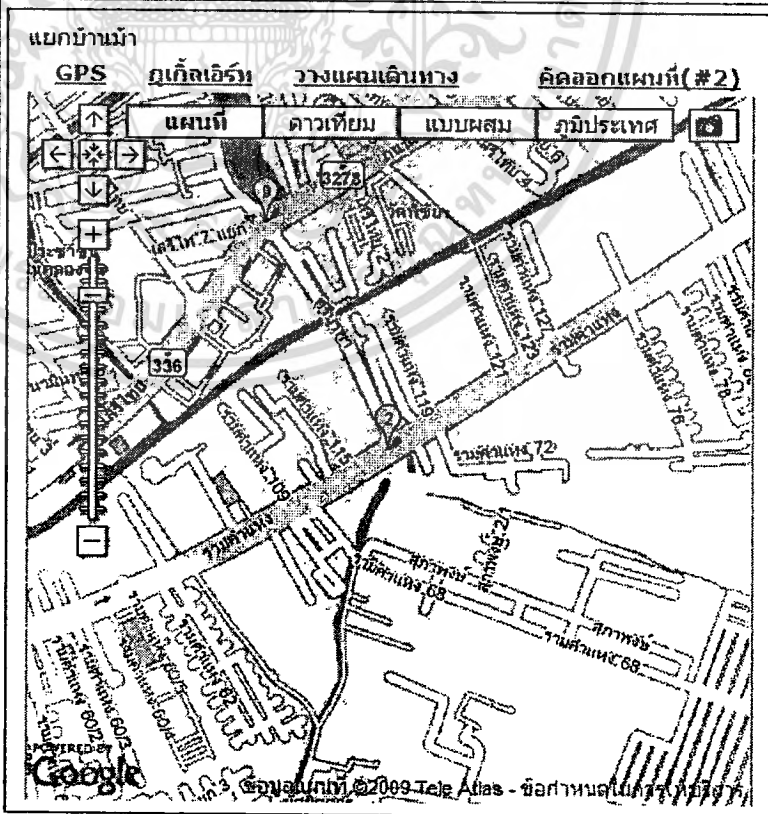


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

25. แยกบางโพธิ์
ด.ประชากรราษฎร์สาขา 1



26. แยกบ้านม้า

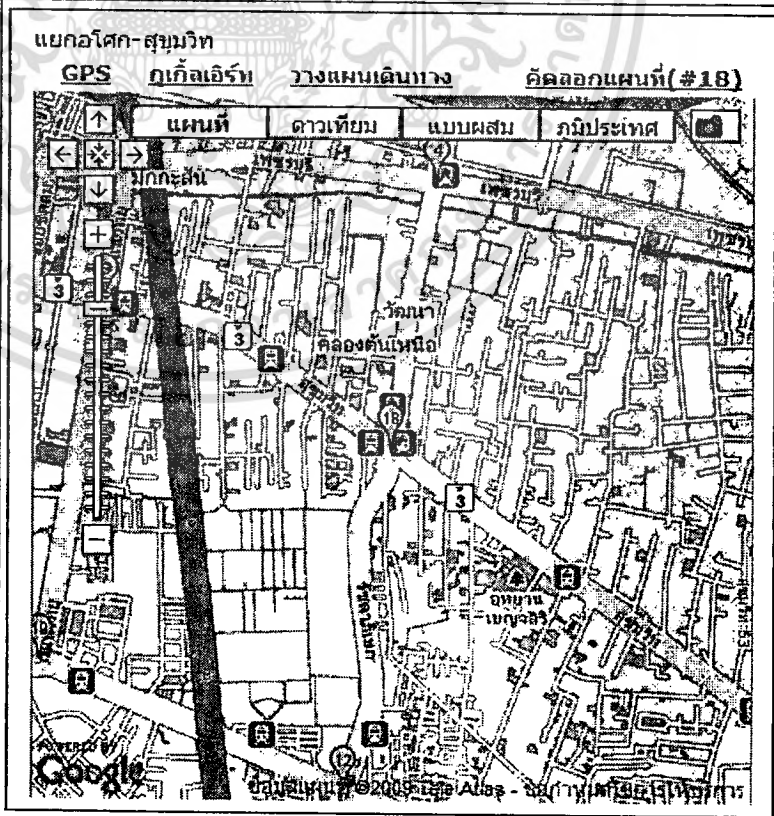


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไมอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

27. แยกราชประสงค์

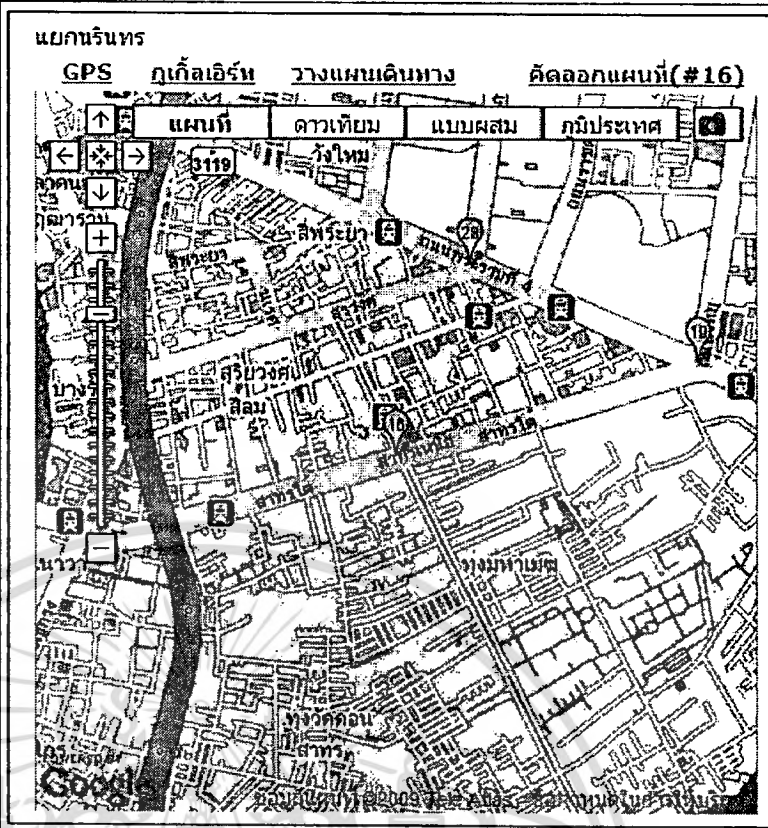


28. แยกอโศก สุขุมวิท

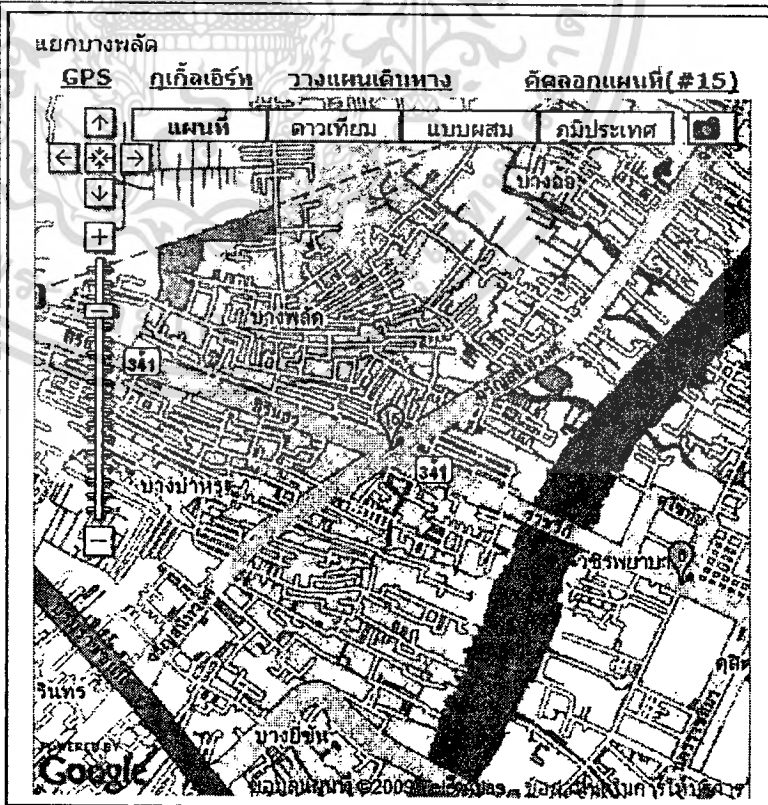


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

29. แยกนรินทร์

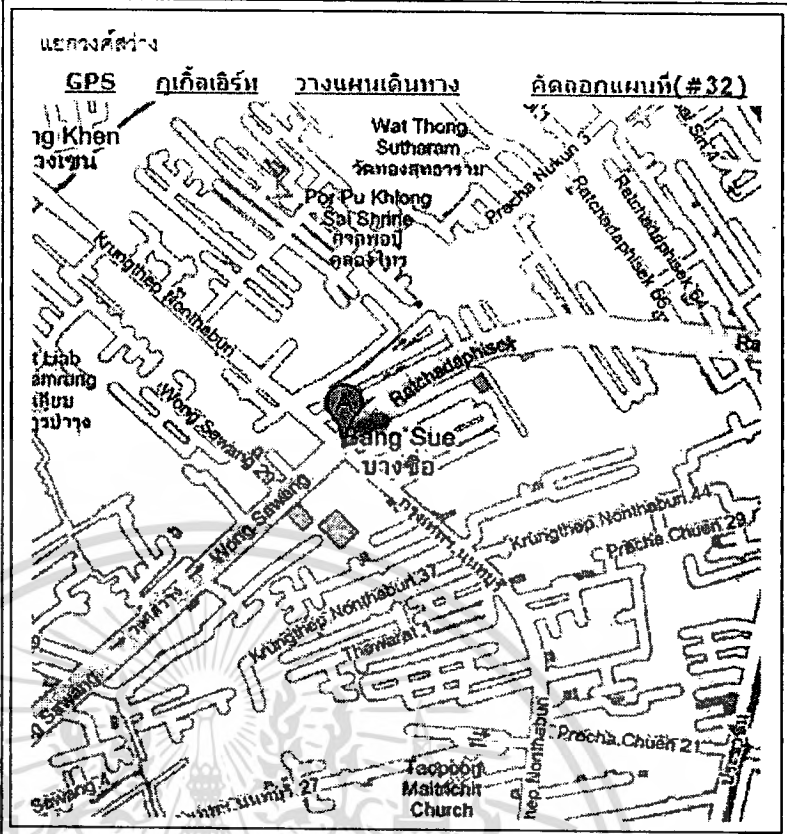


30. แยกบางพลัด

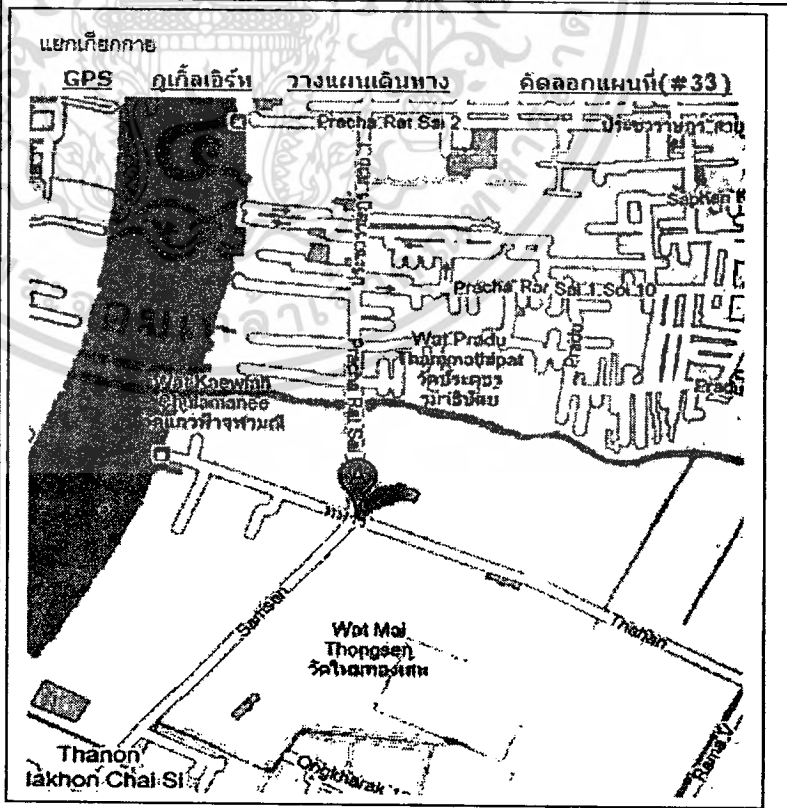


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

31. แยกวงศี่สว่าง



32. แยกเกียกกาย

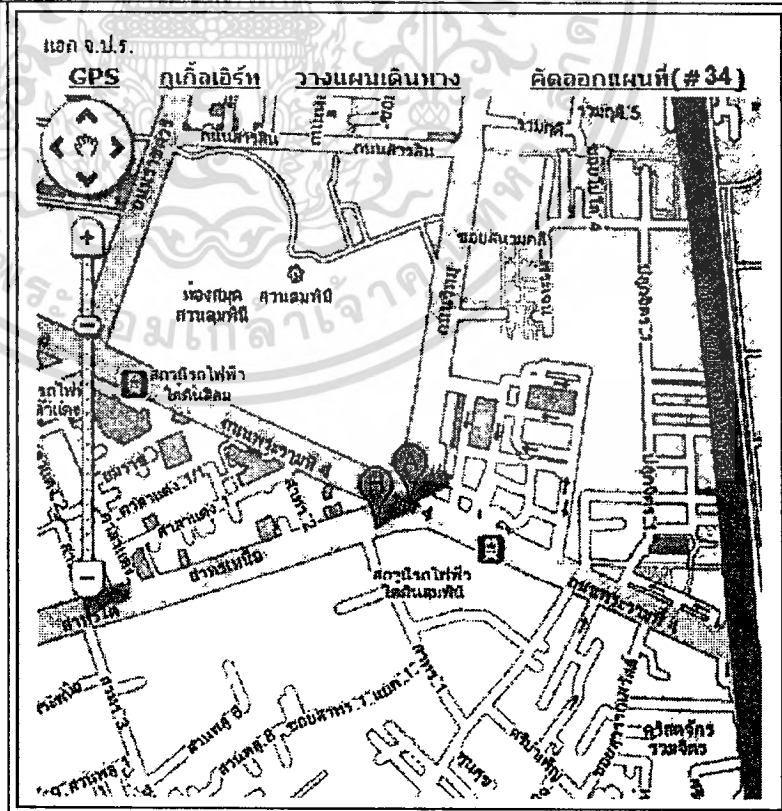


เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

33. แยกมิสกวัน

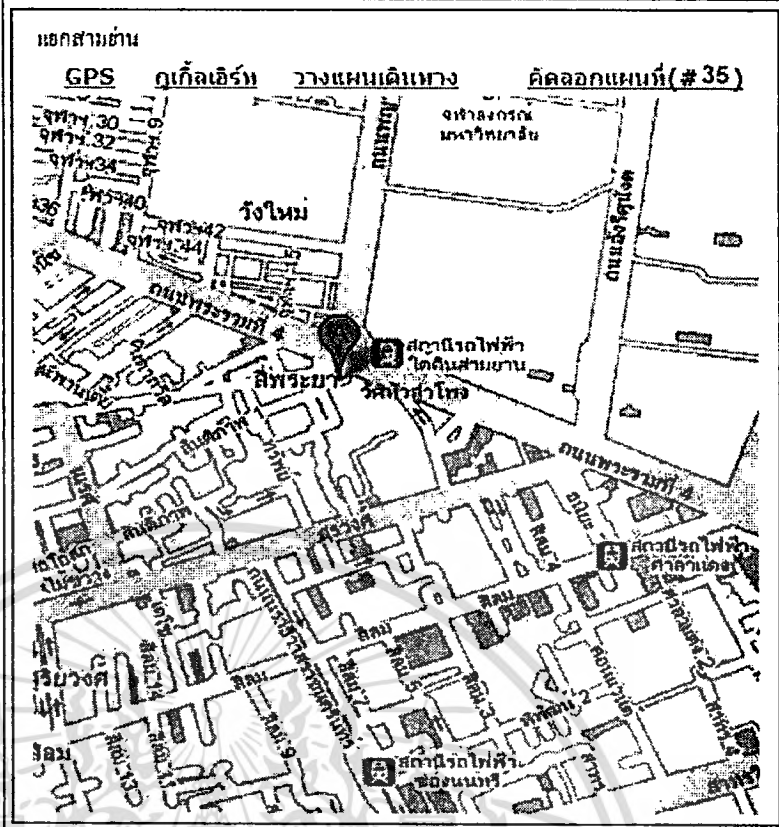


34. แยก จ.ป.ร.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

35. แยกสามย่าน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล	นาย อธิคม ธิปิรุจน์ธรรม
วันเดือนปีเกิด	5 กุมภาพันธ์ 2517
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	222/13 ซ.สายน้ำผึ้ง ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2539 วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร
ประสบการณ์ทำงาน	พ.ศ. 2539 – 2543 นักวิเคราะห์ระบบงาน บริษัท ดิจิตอลเทคโนโลยี คอนซัลแทนท์ จำกัด พ.ศ. 2543 – ปัจจุบัน เจ้าหน้าที่อาวุโส ด้านการให้บริการให้คำปรึกษาทางด้านซอฟต์แวร์ บริษัท เฟิร์สต ลอจิก จำกัด



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้