ใบรับรองปัญหาพิเศษปริญญาตรี
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษา
ระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

The Opinions of King Mongkut's Institute of Tecnology Ladkrabang's Students in Ladkrabang Dristic's tralfic probems

โดย นางสาวพรรณนิภา รักวงษ์

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษา .....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กนก เลิศพานิช)

หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม รับรองแล้ว

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุขุมาภรณ์ ขันธ์ศรี)
ประธานกรรมการบริหารหลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม
วันที่ 25 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2554

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุขุมาภรณ์ ขันธ์ศรี)
ประธานสาขาวิชาพัฒนาการเกษตรและการจัดการทรัพยากร
วันที่ 25 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2554

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปัญหาพิเศษปริญญาตรี

เรื่อง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษา
ระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

The Opinions of King Mongkut's Institute of Tecnology Ladkrabang's Students in Ladkrabang Dristic's tralfic probems

โดย

นางสาวพรรณนิภา รักวงษ์

เสนอ

หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม
คณะเทคโนโลยีการเกษตร สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต (การจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม)
ปีการศึกษา 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชื่อเรื่อง	ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบังของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
โดย	นางสาวพรรณนิภา รักวงษ์
ชื่อปริญญา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (การจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม)
สาขาวิชา	พัฒนาการเกษตรและการจัดการทรัพยากร
หลักสูตร	การจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม
คณะ	เทคโนโลยีการเกษตร
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กนก เลิศพานิช

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบังของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรใน 2 ด้าน ได้แก่ ปัญหาการจราจรหนาแน่น และปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร

โดยกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาคือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังในปีการศึกษา 2553 โดยมีกำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 123 คน ทำการสุ่มตัวอย่างโดยใช้การสุ่มโดยบังเอิญ (Accidental sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในเขตลาดกระบังซึ่งแบ่งเป็น 2 ตอน มีเป็นมาตราวัด 5 ระดับด้วยกัน แยกเป็นคำถามเชิงนิมานและคำถามเชิงนิเสธ รวมทั้งสิ้นจำนวน 22 ข้อ หลังจากนั้นนำมาการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเพื่อหาค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) ผลการวิเคราะห์ที่สรุปได้คือ นักศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบัง โดยรวมทุกข้อมีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก และพบว่านักศึกษาที่สังกัดอยู่ต่างคณะกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีจำนวน 5 ข้อจากจำนวนทั้งหมด 22 ข้อ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำนิยม

ปัญหาพิเศษเรื่องนี้สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยความกรุณาของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กนก เลิศพานิช อาจารย์ที่ปรึกษาปัญหาพิเศษ ที่ได้ให้คำแนะนำ ความช่วยเหลือ แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ผู้ศึกษามีความซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม สาขาวิชาพัฒนาการเกษตรและการจัดการทรัพยากร ที่สนับสนุนถ่ายทอดความรู้วิทยาการอันมีค่ายิ่งแก่ผู้ศึกษา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา

ขอขอบคุณ กลุ่มตัวอย่างนักศึษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์ ช่วยเหลือ และอำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล ตลอดจนสละเวลามาให้สัมภาษณ์การศึกษาในครั้งนี้ เป็นผลให้งานศึกษาชิ้นนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ขอขอบคุณ คุณทวีพร กันย์ณี ที่กรุณาให้ความรู้เกี่ยวกับการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลทำให้การศึกษาค้นคว้าชิ้นนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีผู้ศึกษาขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณ คุณดาเรศ เผือกหอม คุณวิยะการณ์ แก้ววิลัย ที่กรุณาช่วยผู้ศึกษาในการดำเนินการเก็บข้อมูล จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ท้ายที่สุด ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อคุณแม่และครอบครัวของผู้ศึกษา ที่สนับสนุนการเรียน ให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจ อยู่เคียงข้างผู้ศึกษามาโดยตลอด และทำให้งานศึกษาครั้งนี้ประสบความสำเร็จด้วยดี

นางสาวพรรณนิภา รักวงษ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญตาราง	ข
สารบัญภาพ	ค
นิยามศัพท์	ง
คำนำ	1
วัตถุประสงค์	3
การตรวจเอกสาร	4
วิธีการศึกษา	12
ผลและวิจารณ์ผลการศึกษา	19
สรุปผลการศึกษา	35
เอกสารอ้างอิง	38
ภาคผนวก	40

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	แสดงจำนวนนักศึกษาระดับปริญญาตรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในแต่ละคณะ	13
2	แสดงเกณฑ์การให้คะแนนข้อความเชิงนิมานและนิเสธตามระดับความคิดเห็น	14
3	แสดงเกณฑ์การแปลความหมายคะแนนความคิดเห็น	17
4	สรุปสำหรับคำนวณค่าสถิต การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว	18
5	แสดงจำนวน และร้อยละ ของนักศึกษา จำแนกตาม เพศ คณะ ชั้นปี ค่าใช้จ่ายต่อเดือน ที่พักอาศัยปัจจุบัน และการใช้ยานพาหนะ	20
6	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับ และอันดับที่ของความคิดเห็นความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นรายข้อ และรวมทุกข้อ	22
7	แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับ และอันดับที่ของความคิดเห็นความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นรายด้าน และรวมทุกด้าน	25
8	แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นรายข้อ ที่สังกัดอยู่คณะต่างกัน	25

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	แผนที่แสดงการเดินทางภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	33

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นิยามศัพท์

ความคิดเห็น คือ การแสดงออกทางด้านความรู้สึกของนักศึกษา ในการตอบแบบสอบถามที่มีลักษณะเป็นการลงมติโดยอาศัยความรู้ ประสบการณ์ และสภาพแวดล้อมในลักษณะเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตพื้นลาดกระบัง

ปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง คือ ปัญหาที่เกิดการจราจรทางบก โดยแบ่งเป็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรและการจราจรติดขัดระยะเวลาในชั่วโมงเร่งด่วน บริเวณสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังและบริเวณโดยรอบในรัศมี 2 กิโลเมตร

นักศึกษา คือ นักศึกษาในระดับปริญญาตรี ทุกชั้นปี ทุกคณะในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2552

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คำนำ

สภาพสังคมและวัฒนธรรมไทยได้เปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมแห่งการพัฒนา ไปสู่สังคมเมืองและอุตสาหกรรมมากขึ้น การดำรงชีวิตในเมืองเป็นแบบธุรกิจอุตสาหกรรมมีความเจริญทางเทคโนโลยีและวัตถุมากขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศที่กำลังพัฒนามีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วในทุก ๆ ด้าน รวมทั้งด้านคมนาคมขนส่ง การอุตสาหกรรม การก่อสร้างและการเกษตร โดยเฉพาะด้านคมนาคม ที่มีถนนและยวดยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงและแก้ไขได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งทำให้ได้รับผลกระทบทั้งในด้านมลพิษทางอากาศ ด้านมลพิษทางเสียง ผลกระทบภาวะความเครียดกับการใช้รถใช้ถนน ผลจากการเกิดอุบัติเหตุ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และถือว่าปัญหาการจราจรเป็นปัญหาหลักที่ควรเร่งแก้ไขเป็นอย่างยิ่ง

ปัญหาการจราจรในปัจจุบันของสังคมไทยส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนในวงกว้าง ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและบริเวณเขตปริมณฑล โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่มีปริมาณการจราจรสูงในพื้นที่ของการคมนาคมขนส่ง มีการใช้ยวดยานพาหนะจำนวนมากส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนและปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร (อภิรัฐ, 2550)

เขตพื้นที่ลาดกระบังเป็นเขตการปกครองที่มีพื้นที่มากที่สุดเป็นอันดับที่ 2 ของกรุงเทพมหานคร รองจากเขตหนองจอก อยู่ในกลุ่มเขตกรุงเทพตะวันออก ในพื้นที่มีการตั้งนิคมอุตสาหกรรมขึ้นในพื้นที่โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประกอบกับการเข้ามาลงทุนของภาคเอกชน มีการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมหลายแห่ง มีเส้นทางคมนาคมระหว่างเขตกับภายนอกเขต (สำนักงานเขตลาดกระบัง, 2552) นอกจากการมีเขตนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่แล้วยังมีบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อกับจังหวัดสมุทรปราการอันเป็นสถานที่ตั้งของสนามบินสุวรรณภูมิโดยเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญทำให้ปัญหาหลักที่ต้องเผชิญคือปัญหาการจราจร

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร อยู่ในพื้นที่เขตลาดกระบัง ทางทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552) ซึ่งทำให้ได้รับปัญหาการจราจรเช่นเดียวกับเขตพื้นที่ลาดกระบัง และผู้ที่ต้องประสบปัญหานี้โดยตรงคือประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะนักศึกษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ลาดกระบังอันจะได้รับผลกระทบมาจากปัญหาการจราจรทั้งในด้านสุขอนามัยและด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้วิจัยในฐานะที่เป็นนักศึกษาของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จึงสนใจที่จะศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร ของนักศึกษาสถาบัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เพื่อนำผลการศึกษามาเป็นแนวทางในการจัดการสร้างความรู้ นำไปสู่แนวทางการลดปัญหาการจราจรในขั้นตอนต่อไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วัตถุประสงค์การทดลอง

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาจราจร ในเขตพื้นที่ลาดกระบังของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และเปรียบเทียบความคิดเห็นของนักศึกษาแต่ละ คณะที่นักศึกษาสังกัดภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
2. เพื่อนำข้อมูลจากการวิจัยมาเป็นแนวทางในการลดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การตรวจเอกสาร

ความหมายของความคิดเห็น

พจนานุกรมไทย ฉบับบัณฑิตราชยสถาน (2542) ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็น หมายถึง สิ่งที่นึกรู้ขึ้นในใจ ความรู้ที่เกิดขึ้นภายในใจ ก่อให้เกิดการแสวงหาความรู้ต่อไป สติปัญญาที่จะทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งอย่างถูกต้องและสมควร

มาลี (2543) กล่าวว่า ความคิดเห็น หมายถึง การพูดเพื่อแสดงความคิดและความเห็นต่อเรื่องใด ๆ ก็ตาม และควรใช้เหตุผลในการพินิจพิเคราะห์เกี่ยวกับเรื่องนั้น ๆ และที่สำคัญต้องละเมิดผู้อื่น หรือความคิดเห็นของผู้อื่น ควรเคารพสิทธิเสรีภาพและความเห็นของบุคคลอื่นด้วย ที่สำคัญอย่าแสดงความคิดเห็นและมีอคติต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้น หรืออคติต่อเรื่องที่แสดงความเห็นเพราะจะไม่เป็นกลางซึ่งจะทำให้การแสดงความเห็นของเราไม่น่าเชื่อถือ จนถูกโจมตีจากผู้อื่นได้

มาโนชย์ และพรชัย (2545) สรุปว่า ความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกทางความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งจะเป็นการอธิบายเหตุผลเฉพาะบุคคล อาจจะมีความเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับบุคคลอื่น ๆ ก็ได้

ศิริพงษ์ (2549) การแสดงความคิดเห็นเป็นการชี้แจงกับข้อเท็จ จริง เหตุผล ข้อเสนอแนะ ข้อสันนิษฐาน และการประเมินค่าเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยต้องระมัดระวังและคิดไตร่ตรองให้รอบคอบเสียก่อนที่จะแสดงความคิดเห็น เพื่อให้ความคิดเห็นนั้นเป็นแนวคิดที่มีเหตุผลและไม่ก่อความเดือดร้อนหรือทำให้ผู้ใดต้องเสียหาย

สมศักดิ์ (2550)ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็น คือ อารมณ์ความรู้สึก ความคิด และข้อสันนิษฐานที่ผู้พูด หรือผู้เขียนมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง รวมถึงการแสดงความคิดเห็น โดยเป็นการแสดงอารมณ์ ความรู้สึก ความคิด และข้อสันนิษฐานนั้นออกมา

สิริกร (2552) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็น หมายถึง ความเชื่อความคิด ความเข้าใจเฉพาะบุคคล ที่แสดงออกโดยการพูดหรือการเขียนโดยอาศัยพื้นความรู้ประสบการณ์ สภาพแวดล้อม และข้อมูลข่าวสารที่ตนมีอยู่

กันทรารมย์ (2553)ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็นคือ การแสดงวิธีการถ่ายทอดความคิด ความรู้ ประสบการณ์ ความรู้สึกและอารมณ์ เป็นเครื่องมือ เพื่อให้ผู้อื่นเข้าใจความคิดนั้น ๆ ได้

โดยสรุป ความคิดเห็น มีความหมายเป็นการแสดงออกทางด้านความรู้สึกเป็นคำพูด การเขียนที่มีลักษณะเป็นการลงมติหรือการตีความ โดยอาศัยความรู้ ประสบการณ์ และ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพแวดล้อม ซึ่งอาจเป็นลักษณะเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วย ความคิดเห็นอาจไม่ได้รับการยอมรับจากบุคคลอื่นก็ได้

ความหมายของการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (2522) ให้ความหมายของการจราจรไว้ว่า การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือ คนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

พนิต (2549) ได้ให้ความหมายของการจราจรไว้ว่า การจราจร (Transportation) คือ การเปลี่ยนหรือย้ายในทางพื้นที่ ของ คน สินค้า ข้อมูล และพลังงาน การจราจรแบบสัมบูรณ์ (Absolute Transportation) คือ ประเภทของการเดินทางซึ่งจัดแบ่งตามเป้าหมายของการเดินทาง ตัวอย่างเช่น การเดินทางไปทำงาน การเดินทางเพื่อจับจ่ายใช้สอย เป็นต้น กระแสการจราจร (Transportation Flow) คือ การเคลื่อนที่ของยานพาหนะบนโครงสร้างพื้นฐานการจราจรไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง และความหนาแน่นการจราจร (Transportation Density) คือ จำนวนยานพาหนะที่เกิดจากกระแสการจราจรในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง บนเส้นทางหรือส่วนของเส้นทางเส้นใดเส้นหนึ่ง

เกียรติสุดา (2550) ความหมาย การจราจร หมายถึง การใช้รถใช้ถนนของทุกคน ไม่ว่าจะใช้เพื่อวัตถุประสงค์อะไรก็ตาม อาทิเช่น เพื่อการเดินทาง เพื่อการขนส่ง เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

โดยสรุป การจราจรหมายถึง การเดินทางหรือการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือ คนที่จูง ขี่หรือไล่ตอนสัตว์ รวมถึงการเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนในทางพื้นที่ของ คน สิ้นค้า ข้อมูล และพลังงาน ซึ่งในการวิจัยในครั้งนี้จะกล่าวถึงการจราจรทางบก ที่เป็นปัญหาในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ประเภทของการจราจร ได้แก่ การจราจรทางบก การจราจรทางน้ำ การจราจรทางอากาศ และการจราจรทางราง แต่ในการวิจัยครั้งนี้จะกล่าวถึงการจราจรทางบกซึ่งส่งผลกระทบต่อนักศึกษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปัญหาการจราจรทางบก

กองบังคับการตำรวจจราจร (2542) กล่าวถึง ปัญหาการจราจรทางบกที่สามารถแบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้ คือ ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร

1.ปัญหาการจราจรติดขัด

ศักดิ์ดา (2550) กล่าวว่า ในปัจจุบัน ปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งเกิดขึ้นในเมืองหลวง หรือเมืองขนาดใหญ่ที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ นับว่าเป็นปัญหาที่สำคัญปัญหา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หนึ่ง ปัญหาการจราจรติดขัดได้ส่งผลกระทบต่อความเจริญของประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง กล่าวคือในด้านเศรษฐกิจปัญหาการจราจรติดขัดก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลืองในการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงไปอย่างไร้ประโยชน์ทำให้เสียเวลาในการเดินทางและประกอบธุรกิจ รวมมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนเงินนับแสนล้านบาทต่อปีในด้านสังคม ปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของคนในสังคมทำให้เกิดความเครียดปัญหาด้านสุขภาพจิต ทั้งยังก่อให้เกิดปัญหามลภาวะด้านเสียง ฝุ่นละออง และควันพิษ ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของคนในสังคม ในด้านการเมือง เมื่อประเทศประสบกับปัญหาการจราจรติดขัดอยู่เป็นเวลานาน ไม่ได้รับการแก้ไขอย่างถูกวิธีทำให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างล่าช้าไม่ทัดเทียมอารยประเทศ สภาพเศรษฐกิจชะลอตัว คณะผู้บริหารประเทศไม่สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้จึงส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางการเมืองหรือในกรณีมีข้อเรียกร้องจากกลุ่มธุรกิจกลุ่มผลประโยชน์เกี่ยวกับปัญหาการจราจรย่อมส่งผลให้เกิดความขัดแย้งในทางการเมืองได้ ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอาจมีสาเหตุของปัญหามาจากปัจจัยที่สำคัญ 4 ประการ คือ ถนนและผังเมือง ปริมาณและทิศทางการเดินทาง พฤติกรรมการขับขี่ คน การบริหารงานจราจร (กองบังคับการตำรวจจราจร, 2542)

นอกจากนี้สาเหตุสำคัญที่สุดของปัญหาการจราจรติดขัด คือ มีการใช้รถส่วนตัวกันมากกว่าการขนส่งสาธารณะ และสาเหตุที่คนกรุงเทพฯ และคนเมืองใหญ่ใช้รถส่วนตัวกันมากเป็นทั้งเรื่องค่านิยม และเนื่องมาจากไม่มีบริการขนส่งสาธารณะที่ดีพอ ทางจะแก้ไขปัญหาจราจรที่สำคัญที่สุดคือ จะต้องแก้ที่การขนส่งสาธารณะ ปัญหาการจราจรคิดขัดส่งผลกระทบของปัญหาที่มีต่อสังคม ดังนี้

1. ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม
2. ด้านกฎหมายเพราะประชาชนไม่รู้กฎหมายจราจรดีพอ
3. เกิดความล่าช้าในการเดินทางสัญจรไปมา
4. เกิดความตึงเครียดในการใช้รถใช้ถนน
5. เกิดอุบัติเหตุบ่อยมากขึ้นทำให้ได้รับความเสียหาย

การจราจรติดขัดเป็นปัญหาสำคัญของกรุงเทพมหานครที่ส่งผลกระทบอย่างกว้างขวางต่อคนในชุมชน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสุขภาพจิต การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีหลายแนวทาง ไม่ว่าจะเป็น การปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่าง ๆ อาทิ รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้าใต้ดิน รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit, BRT) การเพิ่มพื้นที่ผิวจราจรด้วยการสร้างทางด่วนและถนน และการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนให้เหมาะสมกับการสัญจรยิ่งขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร

พจนานุกรมฉบับบัณฑิตยสถาน (2542) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุจราจรหมายถึง อุบัติภัยจากการสัญจรไปมาซึ่งมี 3 ทาง คือทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งอุบัติเหตุการเกิดแบ่งได้เป็น 3 ประเภทคือ สาเหตุจากบุคคล (Human factor) สาเหตุจากยานพาหนะ (Vehicular factor) และสาเหตุจากเส้นทางและสภาพแวดล้อม (Roadway and environments)

อุบัติเหตุในการจราจรที่เกิดขึ้นบ่อยและใกล้ตัวคนไทย คืออุบัติภัยการจราจรทางบก ได้แก่ การใช้รถ ใช้ถนน และการโดยสารรถไฟ ส่วนอุบัติภัยทางน้ำนั้นมีความรุนแรงรองลงมา สำหรับการจราจรทางอากาศยังเป็นเรื่องไกลตัวของคนไทย ปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดอุบัติภัยจากการจราจรทางบก (สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาลพบุรี, 2550) มีรายละเอียดดังนี้

1. การเพิ่มมากขึ้นของประชากร
2. การมียานพาหนะเพิ่มมากขึ้น
3. ถนนมีน้อย และการวางผังเมืองไม่ถูกต้อง
4. กฎจราจรและการจัดระบบการจราจรไม่เหมาะสม

สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาลพบุรี (2550) กล่าวถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติภัยจากการจราจรทางบกโดยมีรายละเอียดดังนี้

1. พฤติกรรมของตัวบุคคล ซึ่งแยกออกได้เป็น

<u>คนขับรถ</u> เป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุด และแก้ไขได้ยาก พฤติกรรมที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติภัย ได้แก่

- ขับรถด้วยความประมาท เช่น แซงในที่ขับขัน ไม่ลดความเร็วเมื่อถึงทางโค้งทางแยก
- ขับรถด้วยความเร็วสูง เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินไม่สามารถหยุดรถได้ทัน
- ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณไฟการจราจร เช่นขับรถฝ่าไฟแดง จอดรถในที่ห้ามจอด
- มีความผิดปกติทางด้านร่างกายและจิตใจ เช่นเมาสุรา ง่วงนอน กินยากระตุ้นประสาท เช่น ยาม้า

<u>คนโดยสาร</u> คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง มีอุบัติภัยจำนวนมากที่เกิดจากคนโดยสาร คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง เช่นการห้อยโหนรถโดยสาร การวิ่งข้ามถนนตัดหน้ารถยนต์ การเลี้ยงวัวเลี้ยงควายบริเวณริมถนน หรือการต้อนฝูงวัวฝูงควายไปตามถนนหลวง

2. สภาพแวดล้อม

<u>สภาพถนน</u> ถนนที่ชำรุดอาจทำให้รถเสียหลักพลิกคว่ำได้ เช่น ถนนที่มีหลุมขนาดใหญ่ บริเวณคอสะพานทรุดตัว เมื่อรถวิ่งมาด้วยความเร็วจะกระแทกกับคอสะพานหรือตกหลุมทำให้รถเสียการทรงตัวได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพดินฟ้าอากาศ เช่น ฝนตก หรือหมอกลงจัด

3. สภาพของรถยนต์ชำรุด บกพร่อง เช่น ยางระเบิด เบรคแตก เป็นต้น

จากงานสถิติและวิจัยอุบัติเหตุในปีพ.ศ.2551 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร เกิดขึ้นจำนวน 41,328 ครั้ง ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีผู้บาดเจ็บ 18,854 คน เสียชีวิต 598 คน มูลล่าทรัพย์สินเสียหาย 349,811,797 บาท

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

1. ประวัติ ที่ตั้ง และความเป็นมา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ พ.ศ. 2528 เป็นนิติบุคคล มีฐานะเป็นกรมในทบวงมหาวิทยาลัย ปัจจุบันสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การศึกษา วิจัย ส่งเสริมและให้บริการวิชาการทางด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และครุศาสตร์อุตสาหกรรม รวมทั้งทำนุบำรุงศิลปะและวัฒนธรรมของชาติ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ลาดกระบัง ปัจจุบันสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเปิดสอนในระดับปริญญาตรี ปริญญาโท ปริญญาเอก มีทั้งหลักสูตรทั่วไปและหลักสูตรภาคสมทบ ประกอบด้วยคณะทั้งหมด 7 คณะ ได้แก่ คณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ คณะเทคโนโลยีการเกษตร คณะครุอุตสาหกรรม คณะอุตสาหกรรมเกษตร คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ มีนักศึกษาทุกสาขาวิชาและระดับการศึกษาประมาณ 10,500 คนซึ่งจำนวนนักศึกษามีแนวโน้มเพิ่มจำนวนขึ้นทุกปี (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552)

2. ปัญหาการจราจรภายในสถาบัน

ปัญหาการจราจร ซึ่งมีผลกระทบต่อสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นอย่างมาก เนื่องจากสภาพการจราจรในปัจจุบันทางเข้าจากถนนอ่อนนุช ผ่านถนนฉลองกรุงมายังสถาบัน มีลักษณะเป็นคอขวดในส่วนกายภาพของสถาบันที่ถนนฉลองกรุงผ่านสถาบัน ออกเป็นสองส่วน และทางรถไฟผ่าสถาบันออกอีกสองส่วน ทำให้ภายในสถาบันมีลักษณะเหมือนนอกแตก การรักษาความปลอดภัยในการจราจรให้กับนักศึกษาทำได้ยากยิ่งขึ้น (นิรนาม, 2549)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กัณฑมาศ (2552) ได้ทำการศึกษาเรื่อง "ความตระหนักต่อผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากสนามบินสุวรรณภูมิของนักศึกษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง"

โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2552 จำนวน 202 ได้มาโดยตัวอย่างจากวิธีการ Tao Yamane เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามความตระหนักเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมซึ่งมาตราส่วน 5 ระดับ จำนวน 22 ข้อมีความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.960 ผลการวิเคราะห์สรุปได้ คือ นักศึกษามีความตระหนักต่อผลกระทบทางสิงแวดล้อมจากสนามบินสวรรณภูมิของนักศึกษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยรวมทุกข้อ เป็นรายข้อ อยู่ในระดับสูง ในแต่ละด้าน คือ มลพิษทางเสียง มลพิษทางอากาศ ปัญหาการจราจร ปัญหาน้ำท่วมและปัญหาการระบายน้ำและการใช้ประโยชน์ที่ดิน และรวมทุกด้านอยู่ในระดับสูง และพบว่านักศึกษาสังกัดอยู่คณะต่างกันมีความตระหนักต่อผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 6 ข้อ จากทั้งหมด 22 ข้อส่วนที่เหลือไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ธีรยศ (2547) ได้ทำการศึกษาเรื่อง "ปัญหาและแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรและการขนส่ง ในทัศนะของตำรวจจราจรและประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่" ผลการศึกษาพบว่า การมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการจราจรของประชาชนมีน้อย เมื่อพิจารณาแล้วมองในภาพรวมจะเห็นได้ว่าหากทำการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมกบเจ้าหน้าที่ตำรวจ และประชาชนนั้นมีความแตกต่างกันอย่างมาก ในเรื่องการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ในด้านอื่นไม่ว่าจะเป็นข้อมูลเดี่ยวกับประสบการณ์ การรับรู้ปัญหาการจราจร และการขนส่งของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อหาสาเหตุที่เกิดปัญหาการจราจรและการขนส่ง ในทัศนะของตำรวจจราจรและประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ หรือเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินการต้องการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ไขปัญหาการแก้ไขการจราจรและการขนส่งในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่นั้นให้ความคิดเห็นคล้ายคลึงกัน

สรวิศ และยอดพล (2542) ได้ทำการศึกษาเรื่อง "การควบคุมสัญญาณไฟในสภาพการจราจรหนาแน่น" ผลการศึกษาพบว่า การจราจรหนาแน่นในชั่วโมงเร่งด่วน เป็นปัญหาเรื้อรังที่สามารถบรรเทาได้ด้วยการจัดการจราจรที่ดีขึ้น โดยการควบคุมการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ถึงแม้ว่าจะมีระบบความคุมการจราจรในปัจจุบัน แต่ยังไม่ทราบประสิทธิภาพของการควมคุมสัญญาณไฟในสภาพการจราจรหนาแน่ชัด การวิจัยครั้งนี้ทดสอบการควบคุมสัญญาณไปภายใต้การจราจรต่างๆ กันโดยเน้นสภาพการจราจรหนาแน่นทดสอบการกระทำบนโครงข่ายถนน 3 ประเภท คือ ทางเดี่ยว ทางแยก และทางสายหลักและโครงข่ายถนนแบบตาข่าย วิธีการควบคุม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สัญญาณไฟที่นำมาทดสอบมีหลายวิธีตั้งแต่วิธีควบคุมสัญญาณไฟจราจรแบบคงที่ จนถึงวิธีควบคุมปรับเปลี่ยนได้โดยใช้ข้อมูลแบบทันกาล ปริมาณการจราจรที่ทดสอบแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือปริมาณการจราจรที่คงที่ และปริมาณการจราจรที่เปลี่ยนแปลงตามกาลเวลา การทดสอบมุ่งหาประสิทธิภาพของการจราจรภายใต้การควบคุมวิธีต่าง ๆ โดยการวิเคราะห์ทำโดยโปรแกรมจำลองภาพการจราจร และเปรียบเทียบตัวชี้วัด เช่น ความล่าช้า แถวคอย อัตราการเผาผลาญเชื้อเพลิง และ อื่น ๆ ผลของการควบคุมสัญญาณไฟแต่ละวิธีนำมาเปรียบเทียบเพื่อหาวิธีที่เหมาะสมที่สุดในแต่ละสถานการณ์การจราจร ผลที่ได้จากการวิจัยนี้จะชี้นำวิธีการควบคุมและการจัดการจราจรที่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2550) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การเสริมสร้างวินัยจราจร” ได้สำรวจความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และกลุ่มคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกประจำจังหวัด โดยได้ผลดังนี้

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย โดยในกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนมีร้อยละ 63.5 กลุ่มของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกือบทั้งหมด ร้อยละ 98.8 ขณะที่กลุ่มของคณะกรรมการจราจรทางบกประจำจังหวัด มีร้อยละร้อยเป็นเพศชาย ระดับการศึกษาของกลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและกลุ่มของคณะอนุกรรมการจัดการจราจรทางบก เกือบทั้งหมดมีระดับการศึกษาตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไป ในขณะที่กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ระดับผู้บังคับหมู่ - ลูกแถว ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนจริง ๆ สำเร็จการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 75 โดยมาก ก่อนที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจร ได้ผ่านการฝึกอบรมจากโรงเรียนพลตำรวจ

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นในลักษณะเดียวกันคือ การกระทำผิดกฎจราจรในข้อหา จอดรถกีดขวางการจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด และประเภทของยานพาหนะที่กระผิด ได้แก่ รถยนต์โดยสารประจำทาง รถเมล์เล็กและรถสองแถว สาเหตุของการฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ ต้องการไปเร็ว มีธุระเร่งด่วน และระยะทางไกล ผลของการฝ่าฝืนทำให้เกิดอุบัติเหตุและการจราจรติดขัด ช่วงเวลาที่มีการฝ่าฝืนมากที่สุดได้แก่ ช่วงเวลาระหว่าง 06.00 น. ถึง 09.00 น

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทาง การบังคับใช้กฎหมายที่ทำให้ ผู้กระทำผิดกฎจราจรเกรงกลัว ไม่กล้าฝ่าฝืน ผู้ตอบซึ่งเป็นประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่บนท้องถนน ควรเคร่งครัดต่อการบังคับใช้กฎหมายอยู่ตลอดเวลา อย่างสม่ำเสมอ และเป็นไปด้วยความเสมอภาค ไม่เห็นแก่ผลประโยชน์หรืออิทธิพลใดๆ ประกอบกับเมื่อมีเหตุการณ์การจราจรติดขัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรอำนวยความสะดวกให้การจราจรคล่องตัว มากกว่าทำการจับกุม ซึ่งจะเป็นสาเหตุทำให้การจราจรหยุดชะงักขึ้นมาอีก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. ความคิดเห็นต่อความเหมาะสมของอัตราค่าปรับ ในข้อหาความผิดกฎจราจรที่กำหนดไว้ ผู้ตอบส่วนใหญ่ เห็นว่าอัตราค่าปรับที่กำหนดไว้เหมาะสมแล้ว ถ้าจะมีการเปลี่ยนแปลงน่าจะเปลี่ยนแปลงในลักษณะเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้นมากกว่าการลดลง

5. ความคิดเห็นต่อการยกเลิก การว่ากล่าวตักเตือน หรือการปรับขั้นต่ำ ในกรณีที่มีผู้กระทำผิดกฎจราจร ผู้ตอบซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นด้วยที่จะมีการยกเลิก เนื่องจากจะทำให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรเกรงกลัว

ปิติ (2549) ได้ทำการศึกษาเรื่อง "ผลกระทบด้านการจราจร ของการจำกัดช่องจราจรสำหรับรถยนต์บรรทุก" ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบของการจำกัดช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกบนทางหลวง โดยพิจารณาการจัดรูปแบบจำกัดช่องทาง 4 รูปแบบได้แก่ การไม่จำกัดช่องจราจรสำหรับรถยนต์รถบรรทุก การให้รถยนต์รถบรรทุกใช้ช่องจราจรช่องซ้าย การให้รถยนต์รถบรรทุกใช้ช่องจราจรช่องกลาง การให้รถยนต์รถบรรทุกใช้ช่องจราจรช่องขวา พบว่า การให้รถยนต์รถบรรทุกใช้ช่องจราจรช่องซ้ายน่าจะเพิ่มความเร็วแตกต่างกันระหว่างรถยนต์ขนาดเล็กกับรถบรรทุกได้ร้อยละ 23 ในทิศทางเข้าและมากถึงร้อยละ 80 ในทิศทางออก และสามารถลดความหนาแน่นของการจราจรได้ร้อยละ 27 ในทิศทางขาเข้าร้อยละ 13 ในทิศทางขาออกและลดจำนวนครั้งในการเปลี่ยนช่องทางการจราจรร้อยละ 2 ของทิศทางขาเข้าและขาออก

สุพรชัย (2548) ได้ทำการศึกษาเรื่อง "การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายในประเทศไทย" ผลการศึกษาพบว่า

1. ลักษณะทั่วไปของการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุตั่งแต่ 26 ปี ไปจนถึงอายุมากกว่า 50 ปี โดยมีผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 41-45 ปี เป็นจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.11 และเป็นช่วงอายุที่เคยประสบอุบัติเหตุมากที่สุดเช่นกัน เมื่อพิจารณาประสบการณ์ในการขับขี่พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่ระหว่าง 0-5 ปี มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ร้อยละ 62.79 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายกระจายตัวเกิดในทุกช่วงเวลา แต่ช่วงเวลาที่มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ช่วงเวลาระหว่าง 06.01-12.00 น. คิดเป็นร้อยละ 41.86 และส่วนใหญ่เป็นการที่รถเสียหลักพลิกคว่ำมีสัดส่วนสูงที่สุด คือ ร้อยละ 48.84 เกิดขึ้นบริเวณทางตรงคิดเป็นร้อยละ 72.50 แสดงให้เห็นว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย จากผลการศึกษาที่ได้พบว่า คนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุกับรถบรรทุกวัตถุอันตราย คิดเป็นร้อยละ 65.11 ลำดับที่สองคือ ปัจจัยด้านยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 16.70 และลำดับที่สามได้แก่ ปัจจัยด้าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิธีการศึกษา

การจำทำปัญหาพิเศษครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) โดยการดำเนินการวิจัยตามขั้นตอนและรายละเอียดดังต่อไปนี้

ประชากรกลุ่มตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาในระดับปริญญาตรีทุกชั้นปี ที่กำลังศึกษาอยู่ในทุกภาควิชาของคณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ คณะเทคโนโลยีการเกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะอุตสาหกรรมการเกษตร คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ วิทยาลัยนานาชาติ และวิทยาลัยการบริหารและจัดการในปีการศึกษา 2553 จำนวน 18,218 คน

2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ การสุ่มตัวอย่างจากนักศึกษาระดับปริญญาตรีทุกชั้นปี ที่กำลังศึกษาอยู่ในทุกภาควิชาของ คณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์คณะวิทยาศาสตร์ คณะเทคโนโลยีการเกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะอุตสาหกรรมการเกษตรคณะเทคโนโลยีสารสนเทศ วิทยาลัยนานาชาติ และวิทยาลัยการบริหารและจัดการในปีการศึกษา 2553 จำนวน 18,218 คน

1. กำหนดกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) โดยใช้สูตรของโดยใช้สูตรของ Taro Yamane (Yamane, 1973) ในการทราบจำนวนประชากรดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ e คือ ความคาดเคลื่อนของการเลือกตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

N คือ ขนาดของประชากร

n คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 0.09

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{18,218}{1 + (18,218)(0.09)^2}$$

$$= \frac{18,218}{148.66}$$

$$= 122.54$$

$$= 123 \text{ คน}$$

2. เมื่อได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 123 คนแล้ว จึงหาขนาดตัวอย่างในแต่ละคณะ ตามสัดส่วน จะได้กลุ่มตัวอย่างแยกตามคณะตามสัดส่วนที่กำหนดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนนักศึกษาระดับปริญญาตรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในแต่ละคณะ

คณะ	จำนวนประชากร	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
คณะวิศวกรรมศาสตร์	6,399	43
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์	1,883	12
คณะวิทยาศาสตร์	3,815	26
คณะเทคโนโลยีการเกษตร	2,628	18
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม	1,810	12
คณะอุตสาหกรรมการเกษตร	736	5
คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ	341	2
วิทยาลัยนานาชาติ	41	1
วิทยาลัยการบริหารและจัดการ	538	4
รวม	18,218	123

3. ทำการสุ่มตัวอย่างโดยใช้การสุ่มโดยบังเอิญ (Accidental sampling) เป็นการสุ่มจากสมาชิกของนักศึกษาเป้าหมายที่เป็นใครก็ได้ที่สามารถให้ข้อมูลได้ครบถ้วน ซึ่งการเลือกวิธี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นี้เป็นการเลือกตัวอย่างที่มีลักษณะสอดคล้องกับนิยามของนักศึกษาที่สามารถพบได้และใช้เป็นอย่างได้ทันที

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

1. ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นคำถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) ซึ่งถามเกี่ยวกับเพศ ชั้นปีของนักศึกษา คณะที่นักศึกษาสังกัด ที่พักอาศัย และการใช้ยานพาหนะของนักศึกษา

ตอนที่ 2 เป็นคำถามที่สร้างขึ้นเป็นข้อมูลแบบสอบถามสเกลความต่อเนื่องแบบประมาณค่าโดยวิธี Likert scale เพื่อวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบังของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีลักษณะเป็นมาตราวัด 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง (Strongly Agree) เห็นด้วย (Agree) ไม่แน่ใจ (Uncertain) ไม่เห็นด้วย (Disagree) ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (Strongly) จำนวนไม่เกิน 22 ข้อ ซึ่งแยกเป็นคำถามเชิงนิมาน (Positive) จำนวน 19 ข้อ และคำถามเชิงนิเสธ (Negative) จำนวน 3 ข้อ ซึ่งครอบคลุมปัญหาทั้ง 2 ด้าน ดังนี้

1) ปัญหาการจราจรหนาแน่น จำนวน 16 ข้อ

2) ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร จำนวน 6 ข้อ

เกณฑ์การให้คะแนนข้อคำถามแต่ละข้อดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงเกณฑ์การให้คะแนนข้อความเชิงนิมานและนิเสธตามระดับความคิดเห็น

ระดับความคิดเห็น	คะแนน	
	ข้อความเชิงนิมาน(+)	ข้อความเชิงนิเสธ(-)
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาเนื้อหาสาระ หลักเกณฑ์ และวิธีการสร้างเครื่องมือจากเอกสารและงานวิจัยต่างๆ

2. ร่างแบบสอบถามให้ครอบคลุมเนื้อหา สาระตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย เกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังทั้ง 2 ด้าน จำนวน 40 ข้อ โดยวัดปัญหาการจราจรหนาแน่น 23 ข้อ และวัดปัญหาด้านอุบัติเหตุจากการจราจร 17 ข้อ

3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์เพื่อตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมด้านภาษา และเนื้อหา

4. ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะ จากอาจารย์ผู้ควบคุมปัญหาวิเศษ

5. นำแบบสอบถามที่หาคุณภาพแล้วไปเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้จัดทำปัญหาพิเศษได้ดำเนินการดังนี้

1. นำแบบสอบถามเพื่อการวิจัยจำนวน 123 ชุด ไปเก็บข้อมูลจากนักศึกษาที่เป็นกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีสุ่มแบบบังเอิญ และรับกลับคืนด้วยตนเอง ได้รับแบบสอบถามจำนวน 123 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100.00

2. ระยะเวลาเก็บรวบรวมข้อมูล ช่วงเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้จัดทำปัญหาพิเศษดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ตรวจความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม พบว่าแบบสอบถามใช้ได้ทั้ง 123 ชุด

2. นำแบบสอบถาม มาดำเนินการประมวลผลโดยใช้โปรแกรม วิเคราะห์สถิติสำเร็จรูป ดังนี้

(1) การวิเคราะห์ข้อมูลตอนที่ 1 ของผู้ตอบแบบสอบถามข้อมูลในการแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ แล้วจึงนำเสนอในรูปแบบของตาราง

(2) วิเคราะห์ข้อมูลในตอนที่ 2 โดยหาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน แล้วนำค่าเฉลี่ยไปแปลความหมายของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ใช้เกณฑ์การแปลความหมายดังแสดงในตารางที่ 3

การหาค่าเฉลี่ยโดยใช้สูตร

$$\bar{x} = \frac{\sum x}{N}$$

เมื่อ $\bar{x}$ แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนน

$\sum x$ แทน ผลรวมของ คะแนนทั้งหมด

N แทน ผลรวมจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนการหาค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้สูตร

$$SD = S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^{N} (X_i - \bar{X})^2}{N}}$$

เมื่อ S คือค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน

X คือค่าของคะแนนแต่ละหรือจุดกึ่งกลางชั้น

$\bar{x}$ คือค่าเฉลี่ยของคะแนน

N คือจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 3 แสดงเกณฑ์การแปลความหมายคะแนนความคิดเห็น

ค่าเฉลี่ย	ระดับความคิดเห็น
4.50 -5.00	มากที่สุด
3.50-4.49	มาก
2.50-3.49	ปานกลาง
1.50-2.49	น้อย
1.00-1.49	น้อยที่สุด

3. เปรียบเทียบความคิดเห็นคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยจำแนกตามคณะที่นักศึกษาสังกัดอยู่ เพื่อทดสอบสมมุติฐาน โดยดำเนินการดังนี้

3.1 ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่มากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไปโดยวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Anova) โดยกำหนดการทดสอบที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) เท่ากับ 0.05 ใช้สูตร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมุติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบ

H_0 : ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่มไม่แตกต่างกัน

H_1 : ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกัน

หรือ

$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \ldots = \mu x$

$H_1 : \mu_i \neq \mu_j$, เมื่อ $i \neq j$ โดยที่ i , j = 1 , 2 , ... , k (มี μ อย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน)

สถิติที่ใช้ทดสอบ คำนวณหาค่า F จากสูตรต่อไปนี้

คำนวณค่าสถิติ F

$$F = \frac{MS_B}{MS_W}$$

คำนวณหาค่า MS_B

$$MS_B = \frac{SS_B}{df_B}$$

คำนวณหาค่า MS_w

$$MS_w = \frac{SS_W}{df_W}$$

เมื่อ F คือ ค่าพิจารณาใน F- distribution

MS_B คือ ค่าที่ได้จากการคำนวณความแปรปรวนระหว่างกลุ่ม

MS_W คือ ค่าที่ได้จากการคำนวณความแปรปรวนภายในกลุ่ม

ตารางที่ 4 สรุปสำหรับคำนวณค่าสถิต การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว

Source of veariation	SS	df	MS	F
Between groups	SS_B	K – 1	SS_B / K – 1	$MS_B / MS\,w$
Within groups	SS_W	N -K	SS_W /N - K	
Total	$SS_B + SS_W$	N – 1		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ใช้การแจกแจงแบบ F สำหรับทดสอบ โดยมีชั้นแห่งความเป็นอิสระ (df) เท่ากับ (k – 1) และ (n – k)

ค่า SS_T หรือ SS_B และ SS_W เมื่อหารด้วยค่าองศาอิสระ (df) ของแต่ละตัวจะหมายถึงความแปรปรวน (Mean of squear : MS) โดยมี $df_T = N - 1$, $df_B = K - 1$ และ $df_W = N - K$ เมื่อ N คือจำนวนข้อมูลหรือกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดและ K คือจำนวนกลุ่ม

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ = α

ถ้านำค่า F ที่ได้จากการคำนวณไปเทียบกับค่าวิกฤตของ F พบว่า $F_{คำนวณ} < F_{วิกฤต}$ มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 และยอมรับ H_1 นั่นคือ ยอมรับว่าค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้านำค่า F ที่ได้จากการคำนวณไปเทียบกับค่าวิกฤตของ F พบว่า $F_{คำนวณ} > F_{วิกฤต}$ จะยอมรับ H_0 นั่นคือ ยอมรับว่าค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร K กลุ่มไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลและวิจารณ์ผลการศึกษา

จากการจัดทำปัญหาพิเศษ เรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ผู้ทำปัญหาพิเศษได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์คุณสมบัติทั่วไปของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างโดยวิเคราะห์ความถี่และร้อยละ แล้วนำเสนอในรูปตามตารางประกอบในตารางที่ 5

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยรวมทุกข้อและรายข้อ โดยวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) แล้วนำข้อมูลในตารางประกอบคำอธิบายดังแสดงในตารางที่ 6 และวิเคราะห์ข้อมูลโดยรวมทุกด้าน และรวมเป็นรายด้าน โดยวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย ($\bar{x}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) แล้วนำข้อมูลในตารางประกอบคำอธิบายดังแสดงในตารางที่ 7

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยมีสมมุติฐานดังนี้

1) นักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่สังกัดอยู่คณะต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร แตกต่างกัน

โดยการเปรียบเทียบความคิดเห็นด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) โดยกำหนดการทดสอบที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ในการทดสอบสมมุตติฐาน แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำอธิบายดังแสดงในตารางที่ 8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลการศึกษา

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ทั่วไปของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ดังรายละเอียดในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงจำนวน และร้อยละ ของนักศึกษา จำแนกตาม เพศ คณะ ชั้นปี ค่าใช้จ่ายต่อเดือน ที่พักอาศัยปัจจุบัน และการใช้ยานพาหนะ

ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	67	54.50
หญิง	56	45.50
รวม	123	100
2. คณะที่นักศึกษาสังกัด		
คณะวิศวกรรมศาสตร์	43	35.00
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์	12	9.80
คณะวิทยาศาสตร์	26	21.10
คณะเทคโนโลยีการเกษตร	18	14.60
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม	12	9.80
คณะอุตสาหกรรมการเกษตร	5	4.10
คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ	2	1.60
วิทยาลัยนานาชาติ	1	0.80
วิทยาลัยการบริหารและจัดการ	4	3.30
รวม	123	100
3. ชั้นปีของนักศึกษา		
ชั้นปีที่ 1	26	21.10
ชั้นปีที่ 2	21	17.10
ชั้นปีที่ 3	33	26.80
ชั้นปีที่ 4	42	34.10
ชั้นปีที่ 5	1	0.80
รวม	123	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 5 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4. ค่าใช้จ่ายต่อเดือน		
ต่ำกว่า 5,000 บาท	22	17.90
ระหว่าง 5,001 – 7,000 บาท	37	30.10
ระหว่าง 7,001 – 9,000 บาท	34	14.60
ระหว่าง 9,001 – 11,000 บาท	18	27.60
มากกว่า 11,000 บาท	12	9.80
รวม	123	100
5. ที่พักอาศัยปัจจุบัน		
บ้าน	26	21.10
บ้านเช่า	3	2.40
หอพักนักศึกษา	30	24.40
หอพักเอกชน	64	52.00
อื่นๆ	0	0
รวม	123	100
6. การใช้ยานพาหนะ		
รถโดยสารสาธารณะ	66	53.70
รถส่วนตัว	49	39.80
อื่นๆ	8	6.50
รวม	123	100

จากตารางที่ 5 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง แบ่งเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 54.50 ส่วนเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 45.50

กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาส่วนใหญ่สังกัดคณะวิศวกรรมศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ 35.00 รองลงมาสังกัดคณะวิทยาศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ 21.10 ส่วนวิทยาลัยนานาชาติมีนักศึกษาน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.80

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในชั้นปีที่ 4 คิดเป็นร้อยละ 34.10 รองลงมาศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 26.80 ส่วนที่ศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 5 มีนักศึกษาน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.80

กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,001 – 7,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.10 รองลงมาค่าใช้จ่ายต่อเดือนอยู่ระหว่าง 9,001 – 11,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 27.60 ส่วนค่าใช้จ่ายต่อเดือนมากกว่า 11,000 บาท มีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 9.80

กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาส่วนส่วนใหญ่พักอยู่หอพักเอกชน คิดเป็นร้อยละ 52.00 รองลงมาพักอยู่หอพักนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 24.40 ส่วนที่พักอยู่บ้าน มีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.40

กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะในการเดินทางโดยใช้รถโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 53.70 รองลงมาใช้รถส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 39.80 ส่วนที่ใช้การเดินทางแบบอื่น เช่น เดิน มีน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 6.50

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยรวมทุกข้อและรายข้อ ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 6 และ วิเคราะห์ข้อมูลโดยรวมทุกด้าน และรวมเป็นรายด้าน คือ ปัญหาด้านการจราจรหนาแน่น และ ปัญหาด้านอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับ และอันดับที่ของความคิดเห็นความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นรายข้อ และรวมทุกข้อ

ข้อความ	นักศึกษา (n = 123)		ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
	$\bar{x}$	SD		
ปัญหาการจราจรหนาแน่น				
1. การใช้รถส่วนบุคคลในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า – เย็น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	4.30	0.79	มาก	2
2. การกำหนดเวลาปิดเปิดสถานที่ทำงานและโรงเรียนต่างๆ เป็นเวลาเดียวกันทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	4.16	0.79	มาก	5

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6 (ต่อ)

ข้อความ	นักศึกษา (n = 123) $\bar{x}$	SD	ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
3. การจัดพื้นผิวจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด	4.17	0.92	มาก	4
4. คนที่อาศัยอยู่ริมถนนหรือประกอบอาชีพอยู่ริมถนนมักเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจาจรติดขัด	3.73	0.95	มาก	13
5. การจราจรติดขัดทำให้ภูมิทัศน์โดยรอบเสื่อมโทรมลง	4.05	0.87	มาก	7
6. ลักษณะของถนนภายในสถาบันทำให้การจราจรไม่คล่องตัว	4.02	0.86	มาก	8
7. การควบคุมให้จอดรถในที่ถูกต้องยังไม่เพียงพอเป็นเหตุให้เกิดการจราจรติดขัด	4.08	0.80	มาก	6
8. คนเดินเท้ามีส่วนทำให้การจราจรติดขัด	3.29	1.15	ปานกลาง	18
9. รถโดยสารประจำทางส่งผลต่อการจราจรติดขัด	3.59	1.03	มาก	15
10. เส้นทางในการจราจรมีรถไฟตัดผ่านทำให้การเดินทางล่าช้า และเสียเวลา	3.98	0.94	มาก	10
11. ปัญหาการจราจรติดขัดส่วนหนึ่งมาจากการขยายตัวของชุมชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง	3.93	0.83	มาก	11
12. ปัจจุบันนักศึกษามีช่องทางที่สามารถหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดได้	3.10	1.24	ปานกลาง	20
13. การจราจรติดขัดส่วนใหญ่เกิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และ เย็น	4.48	0.69	มาก	1
14. ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นผลมาจากการบริการของตำรวจจราจร	3.52	1.03	มาก	17
15. ปัญหาการจราจรติดขัดไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมาเรียนของนักศึกษา	2.91	1.36	ปากลาง	22
16. การมีระบบรางขนส่งมลชนเพิ่มขึ้น เช่น Airport link ไม่ส่งผลต่อการลดจำนวนรถบนท้องถนน	3.73	0.94	มาก	14

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 6 (ต่อ)

ข้อความ	นักศึกษา (n = 123) $\bar{x}$	SD	ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร				
17. การจัดพื้นที่ผิวถนนในปัจจุบันไม่ส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร	3.21	1.14	ปานกลาง	19
18. นักศึกษาภายในสถาบันอาจจะได้รับอันตรายจากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น	4.00	0.74	มาก	9
19. นักศึกษาส่วนใหญ่สามารถป้องกันตนเองจากอุบัติตุจากการจราจรได้	3.54	1.08	มาก	16
20. การใช้รถส่วนตัวเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรลดน้อยลง	3.02	1.05	ปานกลาง	21
21. ผู้ขับขี่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง	4.20	0.81	มาก	3
22. ปัจจุบันอัตรานักศึกษาประสบอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มสูงขึ้น	3.88	0.87	มาก	12
รวม	3.77	0.95	มาก	

จากตารางที่ 6 แสดงให้เห็นว่านักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบัง ในระดับเห็นด้วยมาก โดยมีค่าเฉลี่ยรวมทุกด้านของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบัง เท่ากับ 3.77 เมื่อเรียงลำดับค่าเฉลี่ยในแต่ละข้อจำนวน 3 อันดับจากมากไปน้อยดังนี้

ข้อที่ 13 การจราจรติดขัดส่วนใหญ่เกิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และ เย็น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48

ข้อที่ 1 การใช้รถส่วนบุคคลในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า – เย็น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.30

ข้อที่ 21 ผู้ขับขี่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 7 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับ และอันดับที่ของความคิดเห็นความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังโดยรวมทุกด้าน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร	นักศึกษา (n = 123)		ระดับความคิดเห็น	อันดับที่
	$\bar{x}$	SD		
ปัญหาการจราจรหนาแน่น	3.82	0.39	มาก	1
ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร	3.64	0.42	มาก	2
รวม	3.73	0.40	มาก	

จากตารางที่ 7 แสดงว่าแสดงให้เห็นว่านักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบังในปัญหาการจราจรหนาแน่นและปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร และรวมปัญหาทั้งสองด้านอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยทั้งสองด้านจากมากไปน้อยได้ดังนี้คือ

- ปัญหาการจราจรหนาแน่น
- ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบการวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่สังกัดอยู่คณะต่างกัน ดังแสดงในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบการวัดความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นรายข้อ ที่สังกัดอยู่คณะต่างกัน

ข้อที่	ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร	df	Sum of Square	Mean Square	F	Sig.
	ปัญหาการจราจรหนาแน่น					
1.	การใช้รถส่วนบุคคลในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า – เย็น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด					
	Between Group	8	4.79	0.60	0.95	0.47
	Within Group	114	71.46	0.62		
	Total	122	76.26			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อที่	ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร	df	Sum of Square	Mean Square	F	Sig.
2	การกำหนดเวลาปิดเปิดสถานที่ทำงานและโรงเรียนต่างๆ เป็นเวลาเดียวกันทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด					
	Between Group	8	3.92	0.49	0.76	0.63
	Within Group	114	72.82	0.63		
	Total	122	76.74			
3	การจัดพื้นผิวจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด					
	Between Group	8	9.41	1.17	1.41	0.19
	Within Group	114	94.64	0.83		
	Total	122	104.06			
4	คนที่อาศัยอยู่ริมถนนหรือประกอบอาชีพอยู่ริมถนน มักเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจาจรติดขัด					
	Between Group	8	3.25	0.40	0.42	0.92
	Within Group	114	108.41	0.95		
	Total	122	111.67			
5	การจราจรติดขัดทำให้ภูมิทัศน์โดยรอบเสื่อมโทรมลง					
	Between Group	8	8.86	1.10	1.50	0.16
	Within Group	114	83.73	0.73		
	Total	122	92.60			
6	ลักษณะของถนนภายในสถาบันทำให้การจราจรไม่คล่องตัว					
	Between Group	8	14.88	1.86	2.87	0.00*
	Within Group	114	76.04	0.66		
	Total	122	90.92			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อที่	ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร	df	Sum of Square	Mean Square	F	Sig.
7.	การควบคุมให้จอดรถในที่ถูกต้องยังไม่เพียงพอเป็นเหตุให้เกิดการจราจรติดขัด					
	Between Group	8	9.04	1.13	1.18	0.80
	Within Group	114	70.97	0.62		
	Total	122	80.01			
8.	คนเดินเท้ามีส่วนทำให้การจราจรติดขัด					
	Between Group	8	15.43	1.93	1.50	0.16
	Within Group	114	146.02	1.28		
	Total	122	161.46			
9.	รถโดยสารประจำทางส่งผลต่อการจราจรติดขัด					
	Between Group	8	11.41	1.42	1.35	0.22
	Within Group	114	120.26	1.05		
	Total	122	131.67			
10.	เส้นทางในการจราจรมีรถไฟตัดผ่านทำให้การเดินทางล่าช้า และเสียเวลา					
	Between Group	8	8.71	1.09	1.25	0.27
	Within Group	114	99.25	0.87		
	Total	122	107.96			
11.	ปัญหาการจราจรติดขัดส่วนหนึ่งมาจากการขยายตัวของชุมชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง					
	Between Group	8	6.02	0.75	1.08	0.38
	Within Group	114	79.45	0.69		
	Total	122	85.48			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อที่	ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร	df	Sum of Square	Mean Square	F	Sig.
12	ปัจจุบันนักศึกษามีช่องทางที่สามารถหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดได้					
	Between Group	8	22.82	2.85	1.97	0.05*
	Within Group	114	164.80	1.44		
	Total	122	187.62			
13	การจราจรติดขัดส่วนใหญ่เกิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และ เย็น					
	Between Group	8	1.91	0.23	0.47	0.86
	Within Group	114	56.82	0.49		
	Total	122	58.73			
14	ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นผลมาจากการบริการของตำรวจจราจร					
	Between Group	8	4.92	0.61	0.55	0.81
	Within Group	114	125.77	1.10		
	Total	122	130.69			
15	ปัญหาการจราจรติดขัดไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมาเรียนของนักศึกษา					
	Between Group	8	48.80	6.10	3.88	0.00*
	Within Group	114	179.21	1.57		
	Total	122	228.01			
16	การมีระบบรางขนส่งมลชนเพิ่มขึ้น เช่น Airport link ไม่ส่งผลต่อการลดจำนวนรถบนท้องถนน					
	Between Group	8	9.65	1.20	1.37	0.21
	Within Group	114	100.02	0.87		
	Total	122	109.67			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อที่	ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร	df	Sum of Square	Mean Square	F	Sig.
	ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร					
17	การจัดพื้นที่ผิวถนนในปัจจุบันไม่ส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร					
	Between Group	8	13.71	1.71	1.34	0.22
	Within Group	114	145.35	1.27		
	Total	12	159.07			
18	นักศึกษาภายในสถาบันอาจจะได้รับอันตรายจากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น					
	Between Group	8	2.03	0.25	0.44	0.89
	Within Group	114	64.95	0.57		
	Total	122	66.99			
19	นักศึกษาส่วนใหญ่สามารถป้องกันตนเองจากอุบัติตุจากการจราจรได้					
	Between Group	8	3.91	0.49	0.39	0.92
	Within Group	114	140.58	1.23		
	Total	122	144.50			
20	การใช้รถส่วนตัวเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรลดน้อยลง					
	Between Group	8	12.44	1.55	1.42	0.19
	Within Group	114	124.48	1.09		
	Total	122	136.92			
21	ผู้ขับขี่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง					
	Between Group	8	12.56	1.57	2.58	0.01*
	Within Group	114	69.35	0.60		
	Total	122	81.91			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อที่	ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร	Df	Sum of Square	Mean Square	F	Sig.
22 .	ปัจจุบันอัตรานักศึกษาประสบอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มสูงขึ้น					
	Between Group	8	12.63	1.58	2.20	0.03*
	Within Group	114	81.77	0.71		
	Total	122	94.40			

*P < 0.05

จากตารางที่ 8 แสดงว่าให้เห็นว่านักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังที่สังกัดอยู่คณะต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบังแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 5 ข้อ คือ ข้อที่ 6, 12, 15, 21 และ 22 ส่วนข้อที่เหลือไม่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากแบบสอบถามเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังมีรายละเอียดดังนี้

1. ควรมีการสนับสนุนให้นักศึกษาใช้ระบบขนส่งระบบราง (Airport Link)

2. ควรมีการเรียกเก็บค่าจอดรถเพื่อลดปริมาณการใช้รถส่วนตัว เก็บเป็นรายคันไม่เก็บรวมกับค่าเทอม เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับสถาบัน

3. การขาดจิตสำนึกในการขับขี่ทำได้เกิดอุบัติเหตุได้มาก ทั้งการขับขี่ย้อนเส้นทาง และจอดตรงที่ห้ามจอด

4. นักศึกษาที่ได้รับอุบัติเหตุมาจากการไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย ทำให้ความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นและทำให้การจราจรติดขัดโดยเฉพาะบริเวณหน้าคณะวิทยาศาสตร์

5. ควรขยายถนนช่วงทางเข้าด้านหน้าสถาบันให้มีช่องทางการจราจรเพิ่มขึ้นอีกเพื่อรองรับช่วงเวลามีกิจกรรมต่าง ๆ ในสถาบัน และเส้นทางที่เข้ามาจากทางตลาดหัวตะเข้

6. ควรมีเส้นทางเลี่ยงเมืองหรือมีสัญญาณไฟที่ชัดเจน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

วิจารณ์ผลการศึกษา

จากการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ผลที่ได้มีประเด็นที่สำคัญควรวิจารณ์ดังนี้

1. นักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังมีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบังทางด้านปัญหาการจราจรหนาแน่น และทางด้านปัญหาอุบัติจากการจราจร รวมทั้งสองด้านอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก อาจเนื่องมาจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนเมืองและชุมชนอุตสาหกรรมที่มีการเชื่อมต่อของเส้นทางการคมนาคม ซึ่งนักศึกษาในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ก็ต้องอาศัยและดำเนินชีวิตอยู่พื้นที่บริเวณดังกล่าว นักศึกษาจึงได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรโดยตรง ทำให้นักศึกษาความคิดเห็นที่แสดงถึงความใส่ใจต่อปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบัง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ นราธิปต์ (2549) ที่ศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร ของนักศึกษาโรงเรียนนายเรืออากาศ พบว่า นักศึกษาโรงเรียนนายเรืออากาศ มีความคิดเห็นด้านปัญหาการจราจรหนาแน่นในช่วงเวลาเร่งด่วนในตอนเช้า คือ ช่วงเวลา 07.30-07.45 น.อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เนื่องจากพบสาเหตุต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจร ปริมาณการจราจรในทิศทางที่ตรงเข้าสู่โรงเรียนนายเรืออากาศ

ส่วนด้านปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ลักขนา (2553) ที่ทำการศึกษาการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจร ของนักเรียนมัธยมตอนปลาย อำเภอคาเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักเรียนมัธยมตอนปลายรวม 84 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรและกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ความโอกาสเสี่ยงปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เนื่องจากเป็นเรื่องใกล้ตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม และมีความคาดหวังว่าจะนำผลการวิจัยไปสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรต่อไปในอนาคต

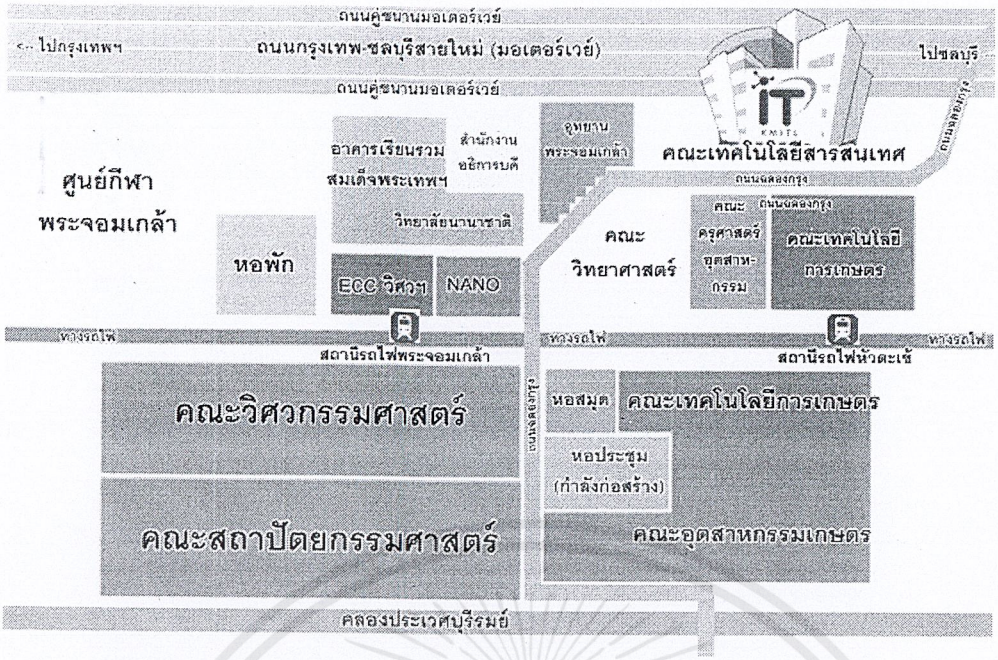
2. จากการเปรียบเทียบปัญหาการจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่สังกัดอยู่คณะต่างกัน ทั้ง 7 คณะรวมทั้งอีก 2 สังกัด ได้แก่ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ คณะเทคโนโลยีการเกษตร คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะอุตสาหกรรมการเกษตร คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ วิทยาลัยนานาชาติ และวิทยาลัยการบริหารและจัดการในปีการศึกษา 2553 พบว่านักศึกษามีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันในข้อที่ 6, 12, 15, 21 และ 22 ส่วนข้อที่เหลือไม่แตกต่างกัน อันอาจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เนื่องมาจากพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีถนนฉลองกรุงและรางรถไฟตัดผ่านกลางสถาบัน พื้นที่ของแต่ละคณะจึงอยู่ห่างกัน ดังนั้นการได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรของนักศึกษาแต่ละคณะจึงมีความแตกต่างกัน บางคณะอาจมีพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณที่มีการจราจรติดขัด ทำให้ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรโดยตรง ดังนั้นปัจจัยในเรื่องสถานที่ตั้งของคณะจึงทำให้นักศึกษาที่สังกัดอยู่ต่างคณะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กัณฑมาศ (2552) ที่ศึกษาความตระหนักต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสนามบินสุวรรณภูมิของนักศึกษาสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง พบว่านักศึกษาที่อยู่ในคณะต่างกัน มีความตระหนักต่อปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม แตกต่างกันในด้านปัญหาการจราจร ดังนี้

ข้อที่ 6 ลักษณะของถนนภายในสถาบันทำให้การจราจรไม่คล่องตัว สาเหตุที่ทำให้ระดับนัยสำคัญแตกต่างกันอาจเนื่องมาจาก ในแต่ละคณะมีสถานที่ตั้งอยู่บริเวณเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมที่แตกต่างกัน ประกอบกับลักษณะของถนนภายในสถาบันมีลักษณะเป็นคอขวด จึงทำให้ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรที่ไม่คล่องตัว จากแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะเห็นได้ว่าสถานที่ตั้งของแต่ละคณะทำให้ได้รับผลกระทบจากการจราจรไม่คล่องตัวแตกต่างกัน คือคณะที่อยู่บริเวณเชื่อมต่อของถนนที่มีลักษณะของถนนภายในสถาบันที่เป็นคอขวด จะได้รับผลกระทบจากการจราจรที่ไม่คล่องตัวเพราะตรงส่วนที่เป็นคอขวดการเคลื่อนตัวของยานพาหนะจะเป็นไปได้ช้า ส่งผลการจราจรติดขัด แต่คณะที่ตั้งอยู่บริเวณที่ไม่ต้องประสบปัญหาการจราจรไม่คล่องตัวเพราะมีประตูทางเข้าได้หลายช่องทาง จึงได้รับผลกระทบจากการจราจรที่ไม่คล่องตัวน้อยกว่าคณะอื่น ๆ ซึ่งเป็นผลให้ระดับนัยสำคัญทางสถิติแตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 1 แผนที่แสดงการเดินทางภายในสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ที่มา: คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ (2554)

ข้อที่ 12 ปัจจุบันนักศึกษามีช่องทางที่สามารถหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดได้ สาเหตุที่เป็นผลให้ระดับนัยสำคัญทางสถิติในข้อนี้แตกต่างกัน อาจเนื่องมาจากสถานที่ตั้งของแต่ละคณะแตกต่างกันและอยู่บริเวณเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมที่สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดได้ รวมทั้งเขตที่พักอาศัยของนักศึกษาที่ต่างกัน กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาบางส่วนพักอาศัยอยู่ฝั่งถนนฉลองกรุงมีช่องทางการจราจรในการเดินรถกว้างและเพียงพอต่อปริมาณรถบนท้องถนนมากกว่าช่องทางการจราจรในฝั่งตลาดหัวตะเข้ที่มีช่องทางการจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถทำให้การจราจรติดขัดกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณฝั่งตลาดหัวตะเข้จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดได้

ข้อที่ 15 ปัญหาการจราจรติดขัดไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมาเรียนของนักศึกษาสังเกตได้ว่าข้อนี้ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างนักศึกษาส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจว่าปัญหาการจราจรติดขัดไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมาเรียนของนักศึกษาอาจเนื่องมาจากเวลาเรียนของนักศึกษาอยู่ในเวลาที่แตกต่างกันและสถานที่ตั้งของแต่ละคณะอยู่ในพื้นที่แตกกต่างกันการใช้เส้นทางในการเดินทางมาเรียนจึงแตกต่างกันด้วย นักศึกษาที่ต้องใช้เส้นทางการเดินทางในสถาบันมีถนนฉลองกรุงตัดผ่านและมีทางรถไฟผ่านกลางสถาบันส่งผลให้การจราจรติดขัดการเดินทางมาเรียนจึงได้รับผลกระทบจากสภาพการจราจรที่ติดขัดมากโดยเฉพาะบริเวณถนนข้ามทางรถไฟ ซึ่งนักศึกษาต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรติดขัดโดยตรงใน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชีวิตประจำวัน ส่วนกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาที่ไม่มีเวลาเรียนอยู่ในชั่วโมงเร่งด่วน หรือไม่ได้ใช้เส้นทางการเดินทางมาเรียนดังกล่าวปัญหาการจราจรติดขัดจึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมาเรียนของนักศึกษา เป็นผลที่ทำให้ระดับนัยสำคัญทางสถิติแตกต่างกัน

ข้อที่ 21 ผู้ขับขี่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง สาเหตุที่ทำให้ระดับนัยสำคัญทางสถิติแตกต่างกัน อาจเนื่องมาจากสถานที่ตั้งของคณะที่แตกต่างกันและประสบการณ์ของนักศึกษาในการพบเห็นเหตุการณ์ในชีวิตประจำวัน สังเกตได้ว่าคณะที่อยู่บริเวณง่ายต่อการฝ่าฝืนการจราจร เช่น การขับขี่ย้อนทิศทางการจราจรบริเวณประตูทางเข้าคณะวิทยาศาสตร์ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง ส่วนคณะมีสถานที่ตั้งอยู่ในบริเวณเส้นทางที่ยากในการฝ่าฝืนการจราจรผู้ขับขี่ไม่สามารถกระทำผิดกฎจราจรได้ และกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาเองอาจไม่เคยพบเห็นผู้ขับขี่ที่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจร จึงทำให้ระดับนัยสำคัญทางสถิติเกี่ยวกับผู้ขับขี่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งแตกต่างกัน

ข้อที่ 22 ปัจจุบันอัตรานักศึกษาประสบอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่งสูงขึ้น สาเหตุที่ทำให้ระดับนัยสำคัญทางสถิติแตกต่างกัน อาจเนื่องมาจากสถานที่ตั้งของคณะที่แตกต่างกันและการประสบการณ์ตรงในชีวิตประจำวันของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษา รวมทั้งลักษณะทางกายภาพของถนนภายในสถาบันและการปฏิบัติตามกฎจราจรด้วย จะเห็นได้ว่าแต่ละคณะตั้งอยู่ในสถานที่แตกต่างกัน คณะที่อยู่ในบริเวณเส้นทางที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ง่าย และได้รับผลกระทบจากประสบการณ์ตรงในชีวิตประจำวันในบริเวณรางรถไฟที่มีการจราจรติดขัดมีทางแยกเข้าออกของประตูคณะ ที่นักศึกษาส่วนใหญ่มักเดินเท้ากันเป็นจำนวนมากซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้บริเวณสะพานข้ามคลองประเวศบุรีรมย์เป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากไปไม่มีสะพานลอยหรือช่องทางการอำนวยความสะดวกในการข้ามถนน เช่น สัญญาณไฟจราจร ทางม้าลาย เป็นผลให้นักศึกษาที่ต้องประสบอุบัติเหตุจากการจราจร ส่วนกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาที่สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุจากการจราจรได้ส่วนใหญ่จะปฏิบัติตามกฎจราจร เดินข้ามถนนตามกฎจราจรและสัญญาณไฟจราจร เช่น ข้ามสะพานลอย ข้ามทางม้าลาย ประกอบกับกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาไม่ประสบอุบัติเหตุในชีวิตประจำวันโดยตรงหรือประสบอุบัติเหตุในจำนวนน้อย จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างนักศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจุบันอัตรานักศึกษาประสบอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่งสูงขึ้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง สรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1.คุณสมบัติทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ศึกษาในคณะวิศวกรรมศาสตร์ อยู่ในชั้นปีที่ 4 มีค่าใช้จ่ายต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,001 – 7,000 บาท และกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะในการเดินทางโดยใช้รถสาธารณะ

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาจราจร ในเขตพื้นที่ลาดกระบังของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยรวมทุกข้อ อยู่ในระดับเห็นด้วยมากเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน โดยด้านปัญหาการจราจรหนาแน่นโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เรียงลำดับค่าเฉลี่ยความคิดเห็นในด้านปัญหาการจราจรหนาแน่นจำนวน 3 อันดับจากมากไปน้อยดังนี้

ข้อที่ 13 การจราจรติดขัดส่วนใหญ่เกิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และ เย็น

ข้อที่ 1 การใช้รถส่วนบุคคลในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า – เย็น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

ข้อที่ 3 การจัดพื้นผิวจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

ส่วนด้านปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรโดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เรียงลำดับค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้านปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรจำนวน 3 ลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้

ข้อที่ 21 ผู้ขับขี่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง

ข้อที่ 18 นักศึกษาภายในสถาบันอาจจะได้รับอันตรายจากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น

ข้อที่ 22 ปัจจุบันอัตรานักศึกษาประสบอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มสูงขึ้น

3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในเขตพื้นที่ลาดกระบังของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่สังกัดอยู่คณะต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 5 ข้อ คือ ข้อที่ 6, 12, 15, 21 และ 22 ส่วนข้อที่เหลือ ไม่แตกต่างกัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยพบว่านักศึกษาระดับปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ซึ่งนักศึกษาใช้ประสบการณ์ตรงที่พบเห็นในชีวิตประจำวัน จากการได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางด้านปัญหาการจราจรหนาแน่น และปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร มาแสดงความคิดเห็นตามผลการวิจัย ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอและแนวทางที่อาจจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรให้ดียิ่งขึ้น

1. ควรมีการจัดกิจกรรมทางการศึกษาที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้นักศึกษาและผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป ได้ทราบถึงข้อกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ของการจราจร อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

2. ทั้งภาครัฐและเอกชน ต้องร่วมมือกันอย่างจริงจัง เพื่อกระตุ้นให้นักศึกษาและผู้ใช้รถใช้ถนนมองเห็นถึงความสำคัญของกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ของการจราจร ที่ทำให้ชุมชนและสังคมอยู่กันอย่างเป็นระบบ และหันมาปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด อันเป็นการสร้างค่านิยมและตัวอย่างที่ดีของสังคม เป็นการลดปัญหาด้านการจราจร

3. มาตรการทางกฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจรต้องนำมาตรการทางกฎหมายในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ของการจราจรมาใช้บังคับอย่างจริงจัง เด็ดขาด และต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเกรงกลัว จนไม่กล้ากระทำผิดอีกต่อไป

4. ทางสถาบันควรมีการจัดเวลาของตารางการเรียนการสอน ให้อยู่ในช่วงที่แตกต่างกันเพื่อลดปัญหาการจราจรที่เกิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนโดยเฉาะช่วงเวลา เช้า และเย็น

5. ควรที่จะเพิ่มสัญญาณการจราจรในการข้ามถนน สะพานลอย ทางม้าลาย เพื่อให้นักศึกษาและผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับอันตรายจากปริมาณยานพาหนะลดน้อยลง

6. ทางสถาบันควรมีการจัดทำแผนที่เส้นทางลัดในเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรให้สำหรับนักศึกษาเพื่อสะดวกต่อการเดินทางมาเรียนของนักศึกษาและลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการวิจัยโดยการศึกษา ชุมชนหรือสถานศึกษาอื่น ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรเพราะถือว่าปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญของสังคมปัจจุบัน

2. ควรทำวิจัยโดยศึกษาถึงแนวทางและการแก้ไขปัญหาจากการจราจร

3. ผลงานวิจัยอาจคลาดเคลื่อนไปบ้าง เนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาบางส่วนให้ความสนใจกับแบบสอบถามน้อย ควรปรับปรุงให้แบบสอบถามให้มีความสนใจมากขึ้น

4. ควรเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนอื่น เพราะในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ กลุ่มตัวอย่างนักศึกษากำลังอยู่ในช่วงสอบ อาจมีจำนวนนักศึกษาน้อย และไม่ให้ความร่วมมือในการทำแบบสอบถามเท่าที่ควร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เอกสารอ้างอิง

กองบังคับการตำรวจจราจร. 2542. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน. คู่มือการอบรมการจราจร. กองบังคับการตำรวจจราจร.

กัณฑมาศ อยู่เจริญ. 2552. ความตระหนักต่อผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากสนามบินสุวรรณภูมิของนักศึกษาเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. ปัญหาพิเศษปริญญาตรีวิทยาศาสตร์บัณฑิต. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.

กันทรารมย์ สุขใจ. 2554. เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ประกอบการสอน. เข้าถึงได้จาก: http://www.kr.ac.th/ebook2/mali/02.html. [28 ธันวาคม 2553]

เกียรติสุดา ถาวรศักดิ์. 2550. สาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกและหลักสำคัญ. ศูนย์โตโยต้า. เข้าถึงได้จาก: http://www.toyota.co.th/th/aftersale_suggestion.asp. [7 ธันวาคม 2553]

คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ. 2554. แผนที่และการเดินทาง. เข้าถึงได้จาก: http://www.it.kmitl.ac.th/about/contact/map. [22 กุมภาพันธ์ 2554]

ธีรยศ พุ่มภัทรชาติ. 2547. ปัญหาและแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรและการขนส่ง ในทัศนะของตำรวจจราจรและประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

นราธิปต์ ปัญญาวัฒโน. 2549. แนวทางการแก้ปัญหาการจราจรของนักเรียนโรงเรียนนายเรือทหารอากาศ. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์. กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ.

นิรนาม. 2549. ยินดีด้วย สุวรรณภูมิ ปัญหามากมายที่ไม่ได้รับการเหลียวแล. เข้าถึงได้จาก: http://www.envi-suvarnabhumi.com/q_a_show.php?id=1196. [20 พฤศจิกายน]

ปิติ โรจน์วรรณสินธุ์. 2549. ผลกระทบด้านการจราจร ของการจำกัดช่องจราจรสำหรับรถยนต์บรรทุก. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร์มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

พจนานุกรมไทย ฉบับบัณฑิตราชยสถาน. 2542. เข้าถึงได้จาก: http://rirs3.royin.go.th/word19/word-19-a0.asp. [5 มกราคม 253]

พนิต ภู่จินดา.2549. การวางแผนระบบจราจร. เอกสารประกอบการสอน. ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก. 2542. มาตรา 4. เข้าถึงได้จาก: http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_conten&view=article=328:-1-4-0800-&Itemid=29]. [25 พฤศจิกายน 2553]

มาลี โรจน์พิบูลสถิต. 2543. การสำรวจความคิดเห็นของผู้รับบริการต่องานบริการเภสัชกรรมชุมชน. เข้าถึงได้จาก: http://www.riclib.nrct.go.th.libifo/ juorlist.html. [3 มีนาคม 2554]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาโนชย์ ธนะโสธร และพรชัย วิจิตรธรรมถาณี. 2545. ความคิดเห็นของอาจารย์ประจำโรงเรียนในจังหวัดปทุมธานี ที่เข้าร่วมและเป็นผู้รับผิดชอบต่อความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมให้นักเรียนทุกคนได้รับประทานอาหารกลางวันอิ่มทุกวัน จังหวัดปทุมธานี. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร์มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.

ลักขณา สัมมานิธิ. 2553. การป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคาเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร์มหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศิริพงษ์ เศาภายน. 2549. ความคิดเห็นของบัณฑิตสาขาวิชาการบริหารการศึกษาที่มีต่อการจัดการเรียนการสอน.เข้าถึงได้จาก: http://www.nukk.ac.th/unitpschiatrc/pro_SiripomSirisporn.pdf. [20 มกราคม 2554]

ศักดิ์ดา ยอดวานิช. 2550. ปัญหาการจราจร. เข้าถึงได้จาก: http://www. thaindc.org/files/S50(1).pdf. [22 พฤศจิกายน 2553]

สมศักดิ์ เอื้ออัฌาสัย. 2550. การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโครงการสำรวจและออกแบบถนน. เข้าถึงได้จาก: http://www.rsu.ac.th/engineer/rsujet. [23 กุมภาพันธ์ 2554]

สรวิศ นฤปิติ และยอดพล ธนาบริบูรณ์. 2542. การควบคุมสัญญาณไฟในสภาพการจราจรหนาแน่น. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร์มหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. 2553. ประวัติ ที่ตั้งและความเป็นมา. เข้าถึงได้จาก: http://www.it.kmitl.ac.th/. [22 พฤศจิกายน 2553]

สิริกร กระสาทอง. 2552. คู่มือแนวทางการขับเคลื่อนปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงสู่สถานศึกษา. เข้าถึงได้จาก: www.mahadthai.com/html/king_economy.htm. 202.143.169.125/download/sc52.doc. [24 มกราคม 2554]

สุพรชัย อุทัยนฤมล. 2548. การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุก วัตถุอันตรายในประเทศไทย. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2551. งานสถิติและวิจัยอุบัติเหตุ กองวิจัยและพัฒนา. เข้าถึงได้จาก: http://research.police.go.th/report_44_jarajorn.html. [18 ธันวาคม 2553]

สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาลพบุรี เขต1. 2550. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ การป้องกันภัย อุบัติภัย. เข้าถึงได้จาก: http://www.lopburi2.org/2009/index.phpfile=show&&p=1&&idd=507. [29 พฤศจิกายน 2553]

สำนักงานเขตลาดกระบัง. 2552. ที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ. เข้าถึงได้จาก: http://203.155.220.239/subsite/index.php?strOrgID=001013. [29 ตุลาคม 2553]

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษา
ระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

.....

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คำตอบของนักศึกาไม่มีการนำมาเปิดเผย แต่จะนำเสนอข้อมูลโดยภาพรวมทั้งหมด นักศึกษาเป็นผู้หนึ่งที่จะช่วยให้การศึกษาครั้งนี้สำเร็จ จึงขอได้โปรดตอบตามความเป็นจริงเพื่อให้ผลการวิจัยเชื่อถือได้ และเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขการจราจรของสังคมต่อไป ดังนั้นจึงขอให้นักศึกษาได้ให้ข้อมูลตามความเป็นจริง และโปรดตอบทุกข้อ

2. แบบสอบถามนี้สำหรับนักศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นผู้ตอบ แบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษา

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาหารจราจรในเขตพื้นที่ลาดกระบังของนักศึกษา

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจกทุกท่านด้วยดี และขอบคุณมา ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบคุณ

นางสาวพรรณนิภา รักวงษ์
ผู้จัดทำปัญหาพิเศษ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษา

<u>คำชี้แจง</u> โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน [ ] ให้ตรงกับความเป็นจริงของนักศึกษา

1. **เพศ**

   [ ] ชาย [ ] หญิง

2. **คณะที่นักศึกษาสังกัด**

   [ ] คณะวิศวกรรมศาสตร์ [ ] คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

   [ ] คณะวิทยาศาสตร์ [ ] คณะเทคโนโลยีการเกษตร

   [ ] คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม [ ] คณะอุตสาหกรรมการเกษตร

   [ ] คณะเทคโนโลยีสารสนเทศ [ ] วิทยาลัยนานาชาติ

   [ ] วิทยาลัยการบริหารและจัดการ

3. **ชั้นปีของนักศึกษา**

   [ ] ชั้นปีที่ 1 [ ] ชั้นปีที่ 2

   [ ] ชั้นปีที่ 3 [ ] ชั้นปีที่ 4

   [ ] ชั้นปีที่ 5

4. **ค่าใช้จ่ายต่อเดือน**

   [ ] ต่ำกว่า 5,000 บาท [ ] ระหว่าง 5,001 – 7,000 บาท

   [ ] ระหว่าง 7,001 – 9,000 บาท [ ] ระหว่าง 9,001 – 11,000 บาท

   [ ] มากกว่า 11,000 บาท

5. **ที่พักอาศัยปัจจุบัน**

   [ ] บ้าน [ ] บ้านเช่า

   [ ] หอพักนักศึกษา [ ] หอพักเอกชน

   [ ] อื่นๆ โปรดระบุ.....

6. **การใช้ยานพาหนะ**

   [ ] รถโดยสารสาธารณะ [ ] รถส่วนตัว

   [ ] อื่นๆ โปรดระบุ.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในเขตพื้นที่ลาดกระบังของนักศึกษา

<u>คำชี้แจง</u> การสอบถามครั้งนี้ต้องการทราบว่า นักศึกษามีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรอย่างไร ด้วยการพิจารณาข้อความต่างๆ ที่กำหนดให้แล้วเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องตรงกับความคิดเห็นของนักศึกษา

ความหมายระดับของการประเมิน

5 = เห็นด้วยอย่างยิ่ง 4 = เห็นด้วย 3 = ไม่แน่ใจ

2 = ไม่เห็นด้วย 1 = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
	ปัญหาการจราจรหนาแน่น					
1	การใช้รถส่วนบุคคลในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า – เย็น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด					
2	การกำหนดเวลาปิดเปิดสถานที่ทำงานและโรงเรียนต่างๆ เป็นเวลาเดียวกันทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด					
3	การจัดพื้นผิวจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด					
4	คนที่อาศัยอยู่ริมถนนหรือประกอบอาชีพอยู่ริมถนน มักเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจาจรติดขัด					
5	การจราจรติดขัดทำให้ภูมิทัศน์โดยรอบเสื่อมโทรมลง					
6	ลักษณะของถนนภายในสถาบันทำให้การจราจรไม่คล่องตัว					
7	การควบคุมให้จอดรถในที่ถูกต้องยังไม่เพียงพอเป็นเหตุให้เกิดการจราจรติดขัด					
8	คนเดินเท้ามีส่วนทำให้การจราจรติดขัด					
9	รถโดยสารประจำทางส่งผลต่อการจราจรติดขัด					
10	เส้นทางในการจราจรมีรถไฟตัดผ่านทำให้การเดินทางล่าช้า และเสียเวลา					
11	ปัญหาการจราจรติดขัดส่วนหนึ่งมาจากการขยายตัวของชุมชนโดยรอบสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง					
12	ปัจจุบันนักศึกษามีช่องทางที่สามารถหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดได้					
13	การจราจรติดขัดส่วนใหญ่เกิดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช้า และ เย็น					

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
14	ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นผลมาจากการบริการของตำรวจจราจร					
15	ปัญหาการจราจรติดขัดไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางมาเรียนของนักศึกษา					
16	การมีระบบรางขนส่งมลชนเพิ่มขึ้น เช่น Airport link ไม่ส่งผลต่อการลดจำนวนรถบนท้องถนน					
17	**ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร** การจัดพื้นที่ผิวถนนในปัจจุบันไม่ส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร					
18	นักศึกษาภายในสถาบันอาจจะได้รับอันตรายจากปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น					
19	นักศึกษาส่วนใหญ่สามารถป้องกันตนเองจากอุบัติตุจากการจราจรได้					
20	การใช้รถส่วนตัวเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรลดน้อยลง					
21	ผู้ขับขี่ไม่ใช้เส้นทางตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง					
22	ปัจจุบันอัตรานักศึกษาประสบอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มสูงขึ้น					

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

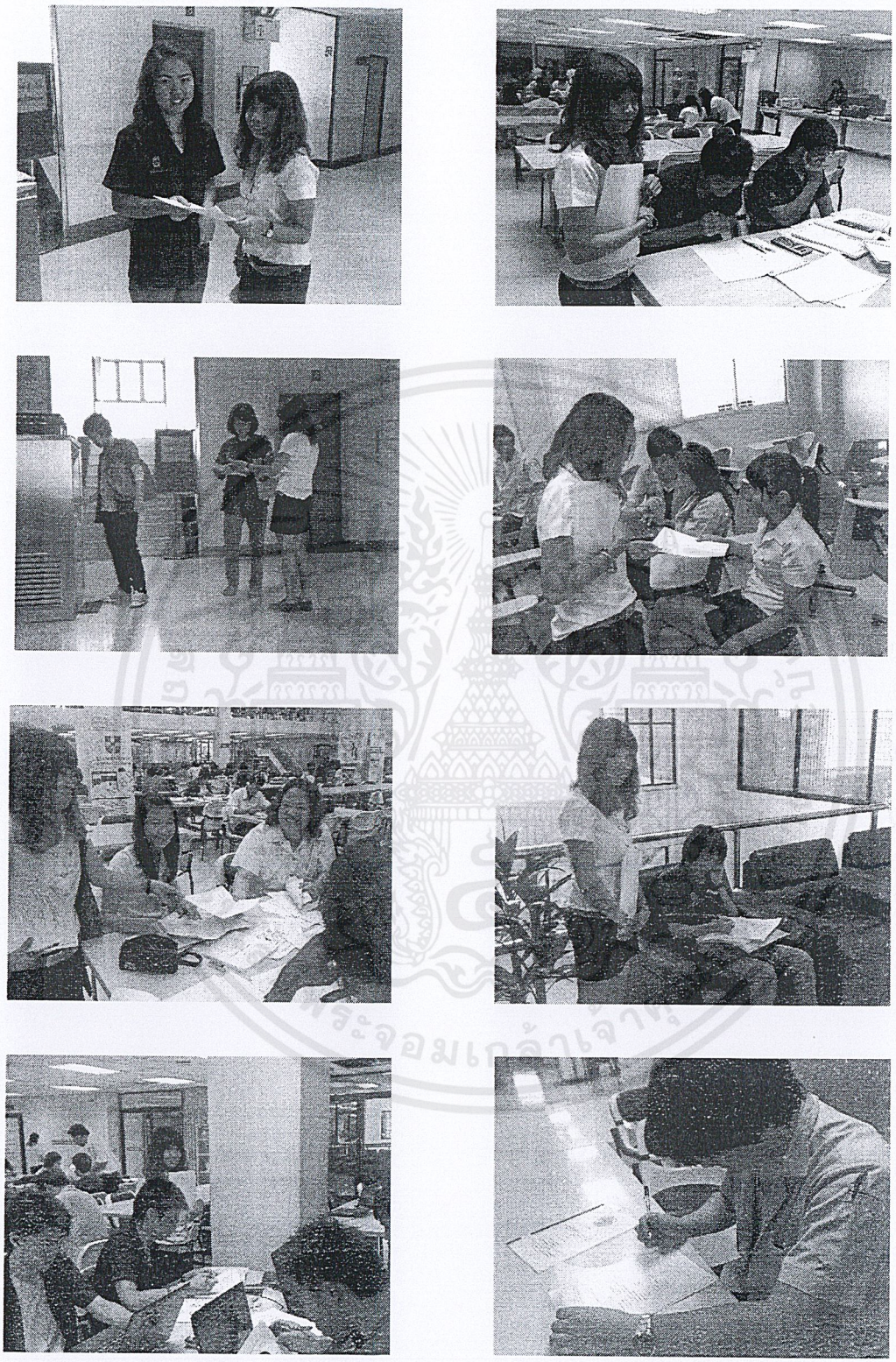
.....

.....

.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล



รูปภาพที่ 1 แสดงการดำเนินงานในการเก็บรวบรวมความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ของนักศึกษาระดับปริญญาตรีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล	นางสาวพรรณนิภา รักวงษ์
ชื่อเล่น	จิ๊ป
เกิดวันที่	18 กันยายน พ.ศ.2531
ที่อยู่	12 ถ.บ้านเก่า – หนองเสม็ด อำเภอเมืองนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ 31110
E – Mail	Paney_@hotmail.com
เบอร์โทร	084 – 7580578, 080 – 2545688
คติประจำใจ	โลก คือ ของเล่น ถ้าออกไปเล่นก็จะมีความสุข (มีสิ่งเดียวที่เงินซื้อไม่ได้ก็คือประสบการณ์)
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี พ.ศ. 2550 – 2553: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง หลักสูตรการจัดการทรัพยากรดินและสิ่งแวดล้อม มัธยมตอนปลาย พ.ศ. 2547 – พ.ศ. 2549 โรงเรียนนางรอง สาขา วิทย์ – คณิต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหาและต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้