

## แนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร\*

### GUIDELINES FOR TRAFFIC MANAGEMENT IN BANGKOK

นฤดลภัสสร จักษุเดโชวิชย์

Naruedolrapassorn Jaksudechovanith

โรงเรียนนายร้อยตำรวจ นครปฐม ประเทศไทย

Royal Police Cadet Academy, Nakhon Pathom, Thailand

\*Corresponding author E-mail: Naruedolrapassorn@gmail.com

#### บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ 2) ศึกษาปัจจัยด้านกายภาพการจราจร 3) ศึกษาการบังคับใช้กฎหมาย และ 4) ได้แนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยแบบผสมผสานวิธี ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้คนที่ใช้การจราจรบนถนน จำนวน 400 คน เลือกแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้วิจัย ได้แก่ แบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก สถิติที่ใช้วิจัย ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัย พบว่า 1. ปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ พบมากที่สุด คือ ขับรถช้าแล้วแซงขวา เมาแล้วขับ ขับรถโดยใช้ความเร็วสูง ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร เปิดไฟตัดหมอก โดยไม่จำเป็น ขับรถหรือจอดรถบนทางเท้า ไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถร่อมเลนไปมา ง่วงแล้วขับ ขับรถจี้หลังกระชั้นชิด 2. ปัจจัยด้านกายภาพมีการปรับปรุงหรือต่อเติมถนนหรือสถานที่บริเวณเส้นทางการจราจร มีทางร่วมทางแยกเยอะเกินไป ทางม้าลายมีเยอะเกินความจำเป็น สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน สิ่งกีดขวางการจราจร ถนนชำรุดเสียหาย ถนนกว้างไม่เท่ากัน ตรอก/ซอก/ซอย ทำให้รถแทรกเส้นทางการจราจร 3. การบังคับใช้กฎหมายในเขตกรุงเทพมหานคร มีการปรากฏกายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยบนท้องถนน การตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด การตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ และการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร 4. แนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีองค์ประกอบของการบริหารจัดการจราจร บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคับเหตุจราจร ปัจจัยที่สามารถรวมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ และรูปแบบของการจัดการการจราจรที่ดี

**คำสำคัญ :** แนวทางการจัดการ, การจราจร, กรุงเทพมหานคร

#### Abstract

This research aims to: 1) study the behavioral problems of vehicle drivers, 2) study road infrastructure conditions, 3) study law enforcement, and 4) obtain guidelines for traffic management in Bangkok. The mixed research method was utilised. The 400 key informant samples using road traffic were selectively chosen. Questionnaires and in-depth interviews were research tools. The frequency, percentage, mean, and standard deviation were used for research statistics. The results of the research revealed that: 1) The most common behavioral problems of vehicle drivers were slow driving, overtaking right, drunk driving, and driving over the speed limit, not obeying traffic signs, turning on the fog lights which made unnecessary driving or parking

on the sidewalk, unutilised signal indicator, driving back and forth across the lane, drowsy driving. 2) Road infrastructure conditions, numerous road work sites such as improvement, added roads, unnecessary intersections and numerous pedestrian crossings, unclear traffic lights, traffic barriers, damaged road, the uneven in width roads, vehicles from alleys/aloks/alleys causing interference with traffic. 3) For Law enforcement in Bangkok, the presence of police officers, road safety publications, checkpoints/extraction points, alcohol roadside breath testing stations, and setting up checkpoints to tighten traffic discipline. 4) Guidelines for traffic management in Bangkok, an element of traffic management, roles and responsibilities of the traffic police in preventing and solving traffic accidents, factors that can be included to predict the traffic accident, prevention behavior of drivers and a form of good traffic management.

**Keywords:** management guidelines, traffic, Bangkok

## บทนำ

การคมนาคมเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินชีวิตของประชากรในยุคปัจจุบัน และเป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางโดยเฉพาะในมิติด้านการคมนาคมที่ในยุคปัจจุบันได้มีการพัฒนาเครื่องยนต์ต่าง ๆ ขึ้นมา เพื่อตอบสนองความต้องการของมนุษย์ที่พยายามคิดค้น ประดิษฐ์ และพัฒนาสิ่งต่างๆ ที่จะสามารถทำให้ประชากรมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นมีการอำนวยความสะดวกต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ระบบการขับเคลื่อนความเป็นไปของโลกจึงมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา นั้นหมายถึงในยุคที่เรียกว่าโลกาภิวัตน์หรือยุคในศตวรรษที่ 21 ที่มีการเปลี่ยนผ่านอย่างรวดเร็วในทุกมิติ ยานพาหนะในรูปแบบต่างๆ เกิดขึ้นมาพร้อมกับการเกิดสภาวะต่างๆ มากมายในโลกใบนี้ (เยวาลักษณ์ ศิริสุวรรณ, 2556)

การเพิ่มขึ้นของยานพาหนะจึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่นับวันจะสร้างปัญหาเพิ่มมากขึ้นและยังไม่สามารถแก้ไขได้โดยเฉพาะบริเวณทางสรรพสินค้าหรือเขตเมือง อีกทั้งปัญหาการซ่อมแซมหรือก่อสร้างเพิ่มเติม ที่ทำให้เส้นทางการจราจรติดขัด ไม่สามารถใช้เส้นทางได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้สิ่งที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคือการวางผังเมืองที่ไม่ได้แบ่งตามสัดส่วนที่เหมาะสม ประกอบกับการขยายถนนหนทาง เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขยายกิจการเพื่อต่อยอดทางธุรกิจ เช่น ศูนย์การค้าหรือสถานประกอบการต่างๆ ทำให้ต้องใช้เนื้อที่บริเวณที่มีผู้คนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากและยังมีผู้คนจากพื้นที่อื่นเดินทางมาใช้บริการพื้นที่เหล่านั้น จึงก่อให้เกิดปัญหารถติด การไม่มีระเบียบวินัยของประชาชนบางกลุ่ม การไม่เคารพกฎจราจร ที่นำมาซึ่งอุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้เกิดรถติดและในแหล่งชุมชนที่ก่อให้เกิดสภาวะเป็นพิษทางสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นมากมายจนขยายตัวเป็นวงกว้าง (กรมการขนส่งทางบก, 2566) การประเมินสภาพจราจรทั่วโลก เมื่อปี 2022 พบว่าผู้คนที่มหานครลอนดอนใช้เวลาใช้ถนนเสียเวลากับรถติดมากกว่า 156 ชั่วโมงต่อปีแล้ว ผู้คนที่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้รถใช้ถนนเสียเวลากับรถติดมากกว่า 67 ชั่วโมงต่อปี ของประเทศที่มีสภาพการจราจรติดขัดที่สุดในโลก (Inrix, 2023)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้รายงานสภาวะสังคมไทย พบว่าความเคลื่อนไหวทางสังคม ด้านอุบัติเหตุจราจรของปี 2565 ตลอดปี 2565 มีการรับแจ้งผู้ประสบภัยรวม 941,084 ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 เป็นผู้เสียชีวิต 14,907 ราย (เฉลี่ยวันละ 40.8 คน) เพิ่มขึ้นจากปี 2564 ร้อยละ 9.4 แบ่งเป็นชายร้อยละ 64.0 และหญิงร้อยละ 35.9 ซึ่งหากพิจารณาเป็นช่วงอายุ พบว่า กลุ่มอายุ 36 – 60 ปี มีจำนวนมากที่สุดที่ร้อยละ 26.5 รองลงมาเป็นช่วงอายุ 1 – 14 ปี ที่ร้อยละ 23.8 และช่วงอายุ 25 – 35 ปี ร้อยละ 18.0 สำหรับผู้บาดเจ็บสะสมและทุพพลภาพมีจำนวน 926,000 ราย และ 177 ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 และ 9.3 ตามลำดับ ขณะที่ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 56.0 และวันที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือวันจันทร์

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดเวลา 18.00 - 21.59 น. (ร้อยละ 24.8) รองลงมาเป็นช่วงเวลา 14.00 - 17.59 น. (ร้อยละ 24.3) โดยจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสะสมสูงสุดได้แก่กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีผู้เสียชีวิตรวม 921 ราย และผู้บาดเจ็บสะสมรวม 117,921 ราย รองลงมา คือจังหวัดนครราชสีมา มีผู้เสียชีวิต 544 ราย และผู้บาดเจ็บสะสมรวม 34,150 ราย ส่วนจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตน้อยสุด ได้แก่ จังหวัดสมุทรสงคราม มีผู้เสียชีวิต 36 ราย (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2566)

จากสภาพปัญหาและความสำคัญดังกล่าว จึงสนใจที่จะศึกษาเรื่อง แนวทางการจัดการการจราจรใน กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาปัญหาการจัดการการจราจร และให้ได้แนวทางการจัดการการจราจร ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจที่เกี่ยวข้อง ให้เข้าใจและปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ
2. ศึกษาปัจจัยด้านกายภาพการจราจร
3. ศึกษาการบังคับใช้กฎหมาย
4. ได้แนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ มีรูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) โดยวิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ศึกษาค้นคว้าข้อมูลในเขตกรุงเทพมหานคร และทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษาโดยรวบรวมข้อมูลการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary study) ที่เกี่ยวข้องกับภาพลักษณ์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นำ ข้อมูล และแนวคิดที่รวบรวมได้จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง กำหนดขอบเขตเนื้อหาในการร่างข้อคำถาม และประเด็นที่น่าสนใจ เพื่อให้ครอบคลุมเรื่องที่ศึกษา ร่างข้อคำถาม และประเด็นที่เกี่ยวข้อง ให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบร่างข้อคำถาม และประเด็นในการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง และ ทำการลงพื้นที่ค้นคว้าภาคสนาม โดยใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) นำแบบสอบถามที่ได้ ลงพื้นที่ค้นคว้าภาคสนาม (Field Research)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ เชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลความคิดเห็น และเสนอแนะทั่วไปเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นในเรื่องแนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะเป็นคำถามปลายปิด (Closed-ended Question) แบบสอบถามประกอบด้วย 3 ตอนคือ ตอนที่ 1 ข้อคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบ แบบสอบถาม เป็นข้อมูลระดับนามบัญญัติ (Nominal Scale) ระดับอันดับ (Ordinal Scale) และระดับ จำนวนเต็ม (Ratio Scale) ประกอบด้วย เพศ อายุ การศึกษา ตำแหน่งการทำงาน ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับ ความคิดเห็นต่อแนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆเพิ่มเติม เป็นคำถามปลายเปิด (Open-ended Question)

การเก็บรวบรวมข้อมูลได้ดำเนินการดังนี้ นำแบบสอบถามที่ได้ลงพื้นที่ค้นคว้าภาคสนาม(Field Research) แล้วเก็บข้อมูลจากกลุ่ม วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาหาค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาตรวจให้คะแนนหาค่าร้อยละ (Percentage), X หรือ ค่าเฉลี่ย (Mean), S.D. หรือค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation), แล้วนำข้อมูลทั้งหมดมาแยกหมวดหมู่สรุปและเสนอแนะตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา การประมวลผลข้อมูล กระทำโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS ซึ่งผู้วิจัยนำข้อมูลทั้งหมดเสนอในรูปตารางประกอบคำบรรยาย การแปลความหมายระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเป็นข้อมูลระดับนามอัตราส่วน(Interval Scale) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นข้อคำถาม

## ผลการวิจัย

ผลการวิจัย พบว่า ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ถนนไม่สมบูรณ์ขาดประสิทธิภาพ ปัญหาการจัดการผังเมืองและการดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมือง ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์และประชากร พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมายและปัญหาการบริหารงานจราจร ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการจัดการจราจร ได้แก่ การบริหารจัดการจราจร การมีส่วนร่วมสร้างวินัยจราจรส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจร สูงสุด โดยปัจจัยสำคัญ คือ 1) ด้านการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย การใช้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ และการติดตามอย่างต่อเนื่อง 2) ด้านการสร้างวินัยผู้กำกับจราจรส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจร 3) ด้านความมีเอกภาพของหน่วยงานในการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร มีการบูรณาการทำงาน ระหว่างหน่วยงานที่สำคัญ 3 หน่วย คือ สำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 4) ด้านการใช้เทคโนโลยีบริการจราจร

การใช้เทคโนโลยีบริการจราจร ได้แก่ 1) ระบบควบคุมการจราจรอัจฉริยะเป็น พื้นี่ และระบบฐานข้อมูลจราจร Real-Time พบว่า สามารถช่วยปรับปรุงการควบคุมการจราจรในด้านระบบข้อมูลจราจร (Traffic Information System) ทำหน้าที่แสดงสภาพการจราจรแบบ Real-Time ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และด้านระบบควบคุมการจราจรแบบอัจฉริยะ (Intelligent Traffic Control System) โดยข้อมูลที่ได้จะถูกรวบรวมเพื่อใช้คำนวณรูปแบบการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้มีความเหมาะสมกับสภาพการจราจรที่เกิดขึ้นจริง ในขณะนั้น 2) การใช้ปัญญาประดิษฐ์เพื่อช่วยสนับสนุนการควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ พบว่า แบบจำลองการจราจร All Data ที่ ได้สร้างขึ้นใช้การวิเคราะห์การออกแบบระยะเวลาสัญญาณ ไฟจราจรโดยอาศัยข้อมูลอัตราการไหลของการจราจร จะ ทำให้ได้ระยะเวลาที่เหมาะสมต่อการควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่มีประสิทธิภาพดีที่สุด และพบว่า การคำนวณหาค่ารอบเวลาสัญญาณไฟจราจร (Cycle Time) ที่เหมาะสม ไม่ว่าจะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ส่งผลให้ค่าความล่าช้าของเวลาเฉลี่ย (Average Delay Time) ของทั้ง ระบบมีค่ามากขึ้น แสดงให้เห็นว่าอัตราการไหลของการจราจรที่ถูกต้องจากแบบจำลอง ส่งผลต่อการออกแบบ สัญญาณไฟจราจรที่เหมาะสม ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อระบบ ควบคุมสัญญาณไฟจราจร ทั้งนี้เพื่อให้ยานพาหนะสามารถผ่านแยกกันๆ ไปด้วยระยะเวลาที่น้อย การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกพร้อมกับการเพิ่มช่องจราจรบริเวณสะพานต่างระดับ มีความเหมาะสมกับโครงข่ายถนนและสะพาน การติดตั้งอุปกรณ์เฝ้ามองการจราจร เครื่องตรวจวัดสภาพอากาศ และป้ายแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable message sign, VMS) ควบคู่กับการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับปริมาณจราจรอีกด้วย แนวทางการพัฒนาและประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้จากอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพการจราจรที่มีความเหมาะสมกับพื้นที่ศึกษามี 4 รูปแบบหลัก คือ (1) ระบบการให้ข้อมูลผู้เดินทางขั้นสูง (Advanced traveler information systems, ATIS), (2) การจัดการจราจรตามแนวสายทาง (Corridor traffic management), (3) ระบบตรวจจับอุบัติเหตุอัตโนมัติ (Automated incident detection, AID) และ (4) การวัดประสิทธิภาพของสายทาง (Performance measurement) 5) ด้านเทคโนโลยีในการจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดจราจร โดยใช้ด้านเทคโนโลยี ของกองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร พบว่า การปฏิบัติการเรื่องของระบบกล้องตรวจจับความเร็ว มีส่วนช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนได้เป็นอย่างดี และกองบังคับการตำรวจจราจร สามารถใช้สื่อโซเชียลต่างๆ เช่น Facebook, Twitters, Instagram ในการแจ้งข้อมูลข่าวสารการจราจร และอุบัติเหตุต่างๆ ให้ประชาชนรับรู้ได้เป็น อย่างดี การใช้แอปพลิเคชันกลุ่มไลน์ (Line) พุดคุย รายงาน แจ้งข้อมูลข่าวสารและปัญหา การปฏิบัติ งานภายในสายงาน ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) มีส่วนช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้เป็นอย่างดี มีการอบรมและแนะนำเทคโนโลยี การจราจรใหม่ ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ทุก ๆ คน เพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติงาน และเทคโนโลยีที่ใช้อยู่ใน กองบังคับการตำรวจจราจร มีความ

เหมาะสมต่อผู้ที่ปฏิบัติงานและสภาพการณ์ ตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์ทำงานสายจราจร 7-9 ปี เห็นว่าการจัดการด้านความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยใช้หลักวิศวกรรมในการจัดการแก้ไขปัญหาได้ดี เช่น ความกว้างของถนน สัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจร ส่วนตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์ทำงาน สายจราจร 10 ปีขึ้นไป เห็นว่าการจัดการด้านความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยใช้การจัดการด้านเทคโนโลยีในการจราจร เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจร (Red Light Camera) มีการจัดการได้ดี

ผลวิจัยเชิงปริมาณ ปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างพบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็น เพศชาย จำนวน 307 คน คิดเป็นร้อยละ 76.25 และเพศหญิง จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 23.25 มีอายุ 18-28 ปี จำนวน 294 คน คิดเป็นร้อยละ 73.50 อายุ 29-39 ปี จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.50 อายุ 40-49 ปี จำนวน 26 คน คิดเป็น ร้อยละ 6.50 และอายุ มากกว่า 50 ปี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.50 มีระดับการศึกษา ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอน ปลาย จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.75 ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 38.00 ระดับการศึกษา ปวส./อนุปริญญา จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 20.25 และระดับการ ศึกษาปริญญาตรี ขึ้นไป จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 36.00 มีอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา จำนวน 159 คน คิด เป็น ร้อยละ 39.75 อาชีพ ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.75 อาชีพพนักงาน บริษัท/รับจ้างจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75 อาชีพ ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 ส่วนปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร มากที่สุด คือ ขับรถช้าแล้วแซงขวา 312 คน คิดเป็นร้อยละ 78.00 เมาแล้วขับ 303 คน คิดเป็นร้อยละ 75.75 ขับรถโดยใช้ความเร็วสูง 256 คน คิดเป็นร้อยละ 64.00 ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร 248 คน คิดเป็นร้อยละ 62.00 เปิดไฟตัดหมอก โดยไม่จำเป็น 207 คน คิดเป็นร้อยละ 51.75 ขับรถหรือจอดรถบนทางเท้า 186 คน คิดเป็นร้อยละ 46.50 ไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยว 220 คน คิดเป็นร้อยละ 45.00 ขับรถคร่อมเลนไปมา 155 คน คิดเป็นร้อยละ 38.75 ง่วงแล้วขับ 144 คน คิดเป็นร้อยละ 36.00 ขับรถจี้หลังกระชั้นชิด 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.75

ตารางที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

|               | ปัจจัยส่วนบุคคล                     | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|---------------|-------------------------------------|------------|--------|
| เพศ           | ชาย                                 | 307        | 76.25  |
|               | หญิง                                | 93         | 23.25  |
| อายุ          | 18-28                               | 294        | 73.50  |
|               | 29-39                               | 62         | 15.50  |
|               | 40-49                               | 26         | 6.50   |
|               | มากกว่า 50 ปี                       | 18         | 4.50   |
|               |                                     |            |        |
| ระดับการศึกษา | ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย            | 23         | 5.75   |
|               | ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. | 152        | 38.00  |
|               | ปวส./อนุปริญญา                      | 81         | 20.25  |
|               | ปริญญาตรีขึ้นไป                     | 144        | 36.00  |
|               |                                     |            |        |
| อาชีพ         | นักเรียน/นักศึกษา                   | 159        | 39.75  |
|               | ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ               | 107        | 26.75  |
|               | พนักงาน บริษัท/รับจ้าง              | 115        | 28.75  |
|               | ธุรกิจส่วนตัว                       | 49         | 12.25  |

**ตารางที่ 2 ปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร**

| ปัญหาพฤติกรรม                 | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|-------------------------------|------------|--------|
| ขับรถแซงขวา                   | 312        | 78.00  |
| เมาแล้วขับ                    | 303        | 75.75  |
| ขับรถโดยใช้ความเร็วสูง        | 256        | 64.00  |
| ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร | 248        | 62.00  |
| เปิดไฟตัดหมอกโดยไม่จำเป็น     | 207        | 51.75  |
| ขับรถหรือจอดรถบนทางเท้า       | 186        | 46.50  |
| ไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยว          | 220        | 45.00  |
| ขับรถคร่อมเลนไปมา             | 155        | 38.75  |
| ง่วงแล้วขับ                   | 144        | 36.00  |
| ขับรถจี๊ดหลังกระชั้นชิด       | 115        | 28.75  |

ลักษณะกายภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร การปรับปรุงหรือต่อเติมถนนหรือสถานที่บริเวณเส้นทาง การจราจร 364 คน คิดเป็นร้อยละ 91.00 มีทางร่วมทางแยกเยอะเกินไป 327 คน คิดเป็นร้อยละ 81.75 ทางม้าลายมีเยอะเกินความจำเป็น 322 คน คิดเป็นร้อยละ 80.50 สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน 311 คน คิดเป็นร้อยละ 77.75 สิ่งกีดขวางการจราจร 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72.00 ถนนชำรุดเสียหาย 262 คน คิดเป็นร้อยละ 65.50 ถนนกว้างไม่เท่ากัน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 ตรอก/ซอก/ซอย ทำให้รถแทรกเส้นทางจราจร 199 คน คิดเป็นร้อยละ 49.75

ปัจจัยด้านกายภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร การปรับปรุงหรือต่อเติมถนนหรือสถานที่บริเวณเส้นทาง การจราจร 364 คน คิดเป็นร้อยละ 91.00 มีทางร่วมทางแยกเยอะเกินไป 327 คน คิดเป็นร้อยละ 81.75 ทางม้าลายมีเยอะเกินความจำเป็น 322 คน คิดเป็นร้อยละ 80.50 สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน 311 คน คิดเป็นร้อยละ 77.75 สิ่งกีดขวางการจราจร 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72.00 ถนนชำรุดเสียหาย 262 คน คิดเป็นร้อยละ 65.50 ถนนกว้างไม่เท่ากัน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 ตรอก/ซอก/ซอย ทำให้รถแทรกเส้นทางจราจร 199 คน คิดเป็นร้อยละ 49.75

**ตารางที่ 3 ลักษณะกายภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร**

| ลักษณะกายภาพการจราจร                                   | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|--------------------------------------------------------|------------|--------|
| การปรับปรุงหรือต่อเติมถนนหรือสถานที่บริเวณเส้นทางจราจร | 364        | 91.00  |
| มีทางร่วมทางแยกเยอะเกินไป                              | 327        | 81.75  |
| ทางม้าลายมีเยอะเกินความจำเป็น                          | 322        | 80.50  |
| สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน                                 | 311        | 77.75  |
| สิ่งกีดขวางการจราจร                                    | 288        | 72.00  |
| ถนนชำรุดเสียหาย                                        | 262        | 65.50  |
| ถนนกว้างไม่เท่ากัน                                     | 242        | 60.50  |
| ตรอก/ซอย ทำให้รถแทรกเส้นทางจราจร                       | 199        | 49.75  |

การบังคับใช้กฎหมายในเขตกรุงเทพมหานคร การปรากฏกายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ 368 คน คิดเป็นร้อยละ 92.00 การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยบนท้องถนน 344 คน คิดเป็นร้อยละ 86.00 การตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด 285 คน คิดเป็นร้อยละ 71.25 การตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ 89 คน คิดเป็นร้อยละ 22.25 การตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.25

**ตารางที่ 4** การบังคับใช้กฎหมายในเขตกรุงเทพมหานคร

| การบังคับใช้กฎหมาย                   | จำนวน (คน) | ร้อยละ |
|--------------------------------------|------------|--------|
| การปรากฏกายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ       | 368        | 92.00  |
| การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยบนท้องถนน | 344        | 86.00  |
| การตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด               | 285        | 71.25  |
| การตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์             | 89         | 22.25  |
| การตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร          | 197        | 49.25  |

แนวทางการจัดการการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมีองค์ประกอบของการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร 4 องค์ประกอบได้แก่ ความมีเอกภาพของหน่วยงานการใช้เทคโนโลยีบริการจราจร การสร้างวินัยผู้กำกับกับการจราจรและการมีส่วนร่วมสร้างวินัยจราจรสอดคล้องการมีส่วนร่วมฝึกสร้างวินัยการจราจร บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ปัจจัยที่สามารถรวมทำนายพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านการรับรู้ ได้แก่ (1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร (2) เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และ (3) การรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ และ 2) ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ อายุ และ เพศโดยปัจจัยดังกล่าว สามารถรวมทำนายพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ด้านการสร้างวินัยผู้กำกับกับการจราจรด้านความมีเอกภาพของหน่วยงาน ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในการศึกษา ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร พบว่าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครมีการบูรณาการทำงาน ระหว่างหน่วยงานที่สำคัญ 3 หน่วย คือ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด้านการใช้เทคโนโลยีบริการจราจรและรูปแบบการจัดการจราจรกรุงเทพมหานคร

## อภิปรายผล

จากผลการวิจัย สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้ ปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากเป็น เพศชาย มีอายุ 18-28 ปี มีระดับการศึกษา ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย มีอาชีพนักเรียน/นักศึกษา ส่วนปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานครมากที่สุด คือ ขับรถช้าแล้วแซงขวา เมาแล้วขับ ขับรถโดยใช้ความเร็วสูง ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร เปิดไฟตัดหมอก โดยไม่จำเป็น ขับรถหรือจอดรถบนทางเท้า ไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถรุ่มเลนไปมา ง่วงแล้วขับ ขับรถจี้หลังกระชั้นชิด

ปัจจัยด้านกายภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมีการปรับปรุงหรือต่อเติมถนนหรือสถานที่บริเวณเส้นทางการจราจร มีทางร่วมทางแยกเยอะเกินไป ทางม้าลายมีเยอะเกินความจำเป็น สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน สิ่งกีดขวางการจราจร ถนนชำรุดเสียหาย ถนนกว้างไม่เท่ากัน ตรอก/ซอก/ซอย ทำให้รถแทรกเส้นทางการจราจร

การบังคับใช้กฎหมายในเขตกรุงเทพมหานครมีการปรากฏกายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยบนท้องถนน การตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด การตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ และการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร สอดคล้องกับงานวิจัยของ เอกชัย สมศรีสมาน ที่ได้ศึกษาเรื่อง บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

สาเหตุของปัญหาและอุปสรรค ในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประเด็นสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ ดังนี้ คือถนนไม่สมบูรณ์ขาดประสิทธิภาพ ปัญหาการจัดการผังเมือง และการดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมือง ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์และประชากร พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมาย และ ปัญหาการบริหารงานจราจร (เอกชัย สมศรีสมาน, 2544)

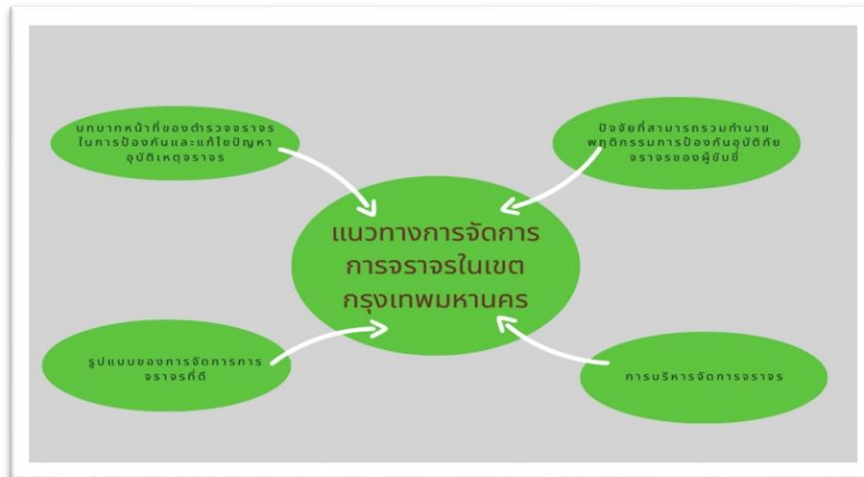
แนวทางการจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีองค์ประกอบของการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร 4 องค์ประกอบได้แก่ ความมีเอกภาพของหน่วยงานการใช้เทคโนโลยีบริการจราจร การสร้างวินัยผู้กำกับจราจร และการมีส่วนร่วมสร้างวินัยจราจร สอดคล้องกับการวิจัยของ (อิษพันธ์ ยอดทอง และ อาณัฐชัย รัตตกุล, 2019) ได้ศึกษาองค์ประกอบของการบริหารจัดการจราจรกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบได้แก่ ความมีเอกภาพของหน่วยงานการใช้เทคโนโลยีบริการจราจร การสร้างวินัยผู้กำกับจราจร และการมีส่วนร่วมสร้างวินัยจราจร ทั้งนี้ การบริหารจัดการจราจรกรุงเทพมหานครจะเกิดประสิทธิภาพได้อย่างแท้จริงต้องมุ่งเน้นไปที่การมีส่วนร่วมของประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้กำกับวินัยจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรเป็นสำคัญ (อิษพันธ์ ยอดทอง และอาณัฐชัย รัตตกุล, 2019) การมีส่วนร่วมฝึกสร้างวินัยการจราจร ที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรสูงสุด โดยปัจจัยสำคัญ คือ การมีส่วนร่วม ของ ภาครัฐเครือข่าย การใช้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร จัดการและการติดตามอย่างต่อเนื่อง ซึ่งความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายและการดำเนินงานแก้ไขหรือป้องกัน รวมถึงช่วยให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ทักษะความรู้ประสบการณ์ เครื่องมือ อีกทั้งยังช่วยลดการทำงานและการใช้ทรัพยากรซ้ำซ้อน และยังสอดคล้องกับผลการศึกษาความสำคัญของการจัดตั้งศาลจราจรในประเทศไทย พบว่า การแก้ไขปัญหาระบบจราจรของประเทศไทยควรเริ่มจากการแก้ไขปัญหที่สาเหตุ โดยการสร้างกลไกที่จะกระตุ้นจิตสำนึกและวินัยการจราจร กรุงเทพมหานครควรเร่งสร้างการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนทุกระดับให้ตระหนักถึงการเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการจราจร เช่น โครงการสร้างอาสาจราจรจิตสาธารณะ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรทั้งในระดับชุมชนและสังคม โครงการเยาวชนรักวินัยจราจร เพื่อปลูกฝังการสร้างวินัยจราจรแก่เยาวชนตั้งแต่เล็กโดยเริ่มจากโรงเรียนในสังกัด กรุงเทพมหานคร สอดคล้องกับ พงศกร สวัสดิ์จันทร์ และ พชร สันทัด. ได้กล่าวถึงบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรด้านบุคคล รู้สึกภูมิใจที่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจร และงานในหน้าที่ตำรวจจราจรเหมาะสมกับความรู้ความสามารถเป็นอย่างดี ขณะที่ปฏิบัติหน้าที่รู้สึกว่าการจราจรจะเกิดขึ้นกับตัวเมื่อไรก็ได้ และรู้สึกมีความสุขทบทรมองเมื่อเข้ามาทำงานจราจร มีการเผยแพร่ให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร และอาสาสมัครเข้าอบรมเรื่องการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การประสานงานผู้บังคับบัญชามีการกำกับดูแลการปฏิบัติงานจราจรอย่างใกล้ชิด และจัดสวัสดิการให้กับตำรวจจราจรในด้านของอุปกรณ์ช่วยป้องกันการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เช่น แวนตาดำ หมวกตำรวจจราจร เสื้อสะท้อนแสง หน้ากากอนามัยที่ป้องกัน อัน PM 2.5 ได้ เป็นต้น (พงศกร สวัสดิ์จันทร์ และ พชร สันทัด , 2021) ซึ่งที่กล่าวมานั้น ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ประจักษ์ สุขคง ศึกษาเรื่อง การป้องกัน อุบัติเหตุของตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ : ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจจราจร แผนก 2 กองกำกับการ 1 กองตำรวจน้ำ(สน.ท่าเรือ) ผลการศึกษามีวิจัยพบว่า สำหรับการใช้อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุของตำรวจจราจร บัญชาการมีการใช้อุปกรณ์ประจำตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทั้ง 2 ด้าน คือ ยานพาหนะที่ใช้ในงานจราจร ทั้งยานพาหนะรถจักรยานยนต์ ยานพาหนะรถยนต์ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์ที่สวมใส่ทั้งการใช้หมวกตำรวจจราจร การใช้แว่นตา การใช้เครื่องกรองอากาศ การใช้เสื้อสะท้อนแสงและการใช้กระบองสะท้อนแสงในระดับมาก ส่วนทัศนคติของตำรวจจราจรในการให้ความสำคัญกับการใช้อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่มีทัศนคติในการให้ความสำคัญในด้าน การใช้อุปกรณ์กันลื่นสำหรับรถจักรยานยนต์ การติดสัญญาณ (ไฟแดง) ที่รถจักรยานยนต์ การตรวจสภาพรถยนต์ การติดสัญญาณไปที่รถยนต์ การตรวจสภาพรถยนต์ การสวมหมวกตำรวจจราจร การสวมแว่นตา (ดำ) การสวมเครื่องกรองอากาศ การสวมเสื้อสะท้อนแสง และการใช้กระบองสะท้อนแสง (ประจักษ์ สุข คง, 2000) และผลการวิจัยของ โสพรรณ โพทะยะ ได้ทำการศึกษาปัจจัย ทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ปัจจัยด้านการรับรู้ (การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เจตนาเชิง

พฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ) และ ปัจจัยด้านบุคคล (อายุ และเพศโดยปัจจัยดังกล่าว สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (โสพรรณ โพทะยะ, 2022) ด้านการสร้างวินัยผู้กำกับการจราจร ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจร สอดคล้องกับผลการศึกษาระบบ การบริหารจัดการกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า ความสำเร็จจะเกิดขึ้นได้ต้องประกอบด้วย ปัจจัยหลายด้านและด้านที่สำคัญสูงสุดคือ ปัจจัยทางด้านกำลังพลที่เพียงพอและมีความสมดุลกับภาระรับผิดชอบ และกำลังพลทุกนายต้องได้รับการฝึกอบรมเพิ่มพูนทักษะ และความสัมพันธ์ทางด้านงานจราจรอย่างเป็นระบบ รวมถึงผู้บังคับบัญชาต้องให้ความสำคัญและเอาใจใส่ ผู้ปฏิบัติงานเสมอเพื่อนร่วมงาน เจ้าหน้าที่งานจราจร ควรเร่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนโดยการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น กวดขันผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ถ้าพบว่ากระทำความผิดบนถนนเส้นทางใดต้องมาเป็นอาสาจราจรบนถนนเส้นนั้น เป็นต้น สอดคล้องกับ พงศกร สวัสดิ์จันทร์ ได้กล่าวถึงบทบาท หน้าที่ ของตำรวจจราจร ในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0 การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยใช้หลักด้านวิศวกรรมจราจรบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0 โดยการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยใช้หลักด้านวิศวกรรม ของกองบังคับการตำรวจจราจรกรุงเทพมหานคร ระดับการปฏิบัติพบว่า ในเรื่องของความกว้างเพียงพอและสมบูรณ์ของถนนเป็นปัจจัยที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการ ปฏิบัติหน้าที่ และสัญญาณไฟจราจร มีการติดตั้งในจุดที่เหมาะสมเห็นได้ชัดต่อการปฏิบัติหน้าที่ ส่วนเรื่องสะพานหรือถนนคอขวดเป็นบริเวณที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติหน้าที่ เครื่องหมายจราจร ชนิดแผ่นป้าย เช่น ป้ายห้ามเลี้ยว ป้ายห้ามกลับ รถ ฯลฯ มีการติดตั้งในจุด ที่เหมาะสม เห็นได้ชัด และการทำส่วนนูน หรือแนวสะดุดบนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็วสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้ขณะนั้น และ ยังได้กล่าวถึงการดำเนินการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยใช้หลักการบังคับใช้กฎหมาย บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครยุคไทยแลนด์ 4.0 ในการปฏิบัติการเรื่องเมื่อทำการกวดขันจับกุมและตักเตือนผู้ที่กระทำความผิดอย่างจริงจัง ผู้ใช้รถใช้ถนนมักเกิดความไม่พอใจเสมอ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร การบังคับใช้กฎหมายยังขาดความเด็ดขาดและต่อเนื่องสม่ำเสมอ ทำให้ประชาชนมักไม่จ่ายค่าปรับจึงส่งผลให้ยอดค้างชำระค่าปรับสูงขึ้น ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่จราจรมักโดนประชาชนบันทึกภาพวิดีโอ รวมถึงการอ้างผู้มีอำนาจข่มขู่เจ้าหน้าที่อยู่เสมอและเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านการจราจรมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร (พงศกร สวัสดิ์จันทร์ และ พชร สันทัด , 2021) ตลอดจนงานวิจัยของ ภูษิต วิเศษคามินทร์ ทำการศึกษาประสิทธิภาพการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร พบว่า การ บูรณาการหลักพุทธธรรมได้แก่ หลักธรรมาธรรม 4 ประกอบด้วย 1.1.ความอดทน อดกลั้น ไม่ย่อท้อต่ออุปสรรค 1.2.มีความจริงใจต่อตนเองและผู้อื่น 1.3.การเสียสละ มีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อบุคคลอื่นและมีความซื่อสัตย์ 1.4.การฝึกฝนตนเอง (ภูษิต วิเศษคามินทร์ และคณะ, 2020) รูปแบบการจัดการจราจรกรุงเทพมหานคร บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ พบว่าในแต่ละรูปแบบแบบนั้นให้ ประสิทธิภาพการจราจรที่แตกต่างกัน ซึ่งรูปแบบทางเลือกที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด ได้แก่ การจัดการจราจร ภายในสถานีรถไฟกรุงเทพตามการออกแบบผังพื้นที่ประกอบไปด้วยการจัดการจราจรทั้งในรูปแบบการเดินรถ 1. ทิศทางและการเดินรถ 2. ทิศทางซึ่งขนาดของช่องจราจรของถนนโครงข่ายบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ กรณีนี้จะมีขนาด 2 ช่องจราจรทั้งหมด โดยระดับการให้บริการของถนนโครงข่ายภายในพื้นที่สถานีรถไฟ กรุงเทพส่วนใหญ่อยู่ในระดับสภาพอิสระ (Free flow) รองลงมาอยู่ในระดับสภาพอยู่ตัว (Stable flow) และ สัดส่วนโครงข่ายถนนส่วนน้อยที่สุดอยู่ในระดับการให้บริการยังอยู่ในสภาพอยู่ตัว (Stable flow) โดยรวมการเคลื่อนที่ของยานพาหนะสะดวก และผู้ขับขี่สามารถ

เลือกใช้ความเร็วที่ค่อนข้างอิสระ และปริมาณจราจรน้อยในเกือบทุกช่วงโครงข่ายถนน (ใกล้รุ่ง พรอนันต์ และคณะ, 2022)

## องค์ความรู้ใหม่

ในเขตกรุงเทพมหานคร พื้นที่ในการจอดรถมีความคับขัน โดยเฉพาะประชากรในพื้นที่มีรถยนต์หรือจักรยานยนต์หลายคันต่อ 1 คน และพื้นที่บางแห่งจอดรถไม่ได้มากคัน ปริมาณรถยนต์ที่มีมากบนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด หากมีแนวทางเหมือนบางประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์ หรือประเทศออสเตรเลีย ที่มีความเข้มงวดเกี่ยวกับพื้นที่ และสร้างวินัยโดยการบังคับกฎหมายอย่างเคร่งครัด จะทำให้กรุงเทพมหานครมีความเป็นระเบียบมากขึ้น การแก้ปัญหาการจัดการจราจรในกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงระบบการขนส่งสาธารณะ เพิ่มเส้นทางรถไฟฟ้าและรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น ปรับปรุงเส้นทางถนนเพื่อลดปัญหาการจราจรแออัด และใช้เทคโนโลยีและสารสนเทศในการจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังต้องมีการส่งเสริมการใช้รถขนส่งสาธารณะและรถจักรยานยนต์ เพื่อลดปัญหาการจราจรแออัดและการปลอดภัยในการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 1 โมเดลแนวทางการจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

## สรุปและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องนี้ สรุปได้ว่า ปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากเป็น เพศชาย มีอายุ 18-28 ปี มีระดับการศึกษา ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย มีอาชีพนักเรียน/นักศึกษา ส่วนปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานครมากที่สุด คือ ขับรถช้าแล้วแซงขวา เมาแล้วขับ ขับรถโดยใช้ความเร็วสูง ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร เปิดไฟตัดหมอก โดยไม่จำเป็น ขับรถหรือจอดรถบนทางเท้า ไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยว ขับรถคร่อมเลนไปมา ง่วงแล้วขับ ขับรถจี้หลังกระชั้นชิด ปัจจัยด้านกายภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีการปรับปรุงหรือต่อเติมถนนหรือสถานที่บริเวณเส้นทางการจราจร มีทางร่วมทางแยกเยอะเกินไป ทางม้าลายมีเยอะเกินความจำเป็น สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน สิ่งกีดขวางการจราจร ถนนชำรุดเสียหาย ถนนกว้างไม่เท่ากัน ตรอก/ซอก/ซอย ทำให้รถแทรกเส้นทางการจราจร การบังคับใช้กฎหมายในเขตกรุงเทพมหานคร มีการปรากฏกายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยบนท้องถนน การตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด การตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ และการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร แนวทางการจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เมืองค์ประกอบของการบริหารจัดการจราจรกรุงเทพมหานคร

4 องค์ประกอบได้แก่ ความมีเอกภาพของหน่วยงาน การใช้เทคโนโลยีบริการจราจร การสร้างวินัยผู้กำกับ การจราจร และการมีส่วนร่วมสร้างวินัยจราจร การมีส่วนร่วมฝึกสร้างวินัยการจราจร บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดจราจร ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ปัจจัยด้านการรับรู้ (การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เจตนาเชิงพฤติกรรมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ) และ ปัจจัยด้านบุคคล (อายุ และเพศ) โดยปัจจัยดังกล่าว สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ด้านการสร้างวินัยผู้กำกับจราจร ด้านความมีเอกภาพของหน่วยงาน ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในการศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร พบว่าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครมีการบูรณาการทำงาน ระหว่างหน่วยงานที่สำคัญ 3 หน่วย คือ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด้านการใช้เทคโนโลยีบริการจราจรและรูปแบบการจัดการจราจรกรุงเทพมหานคร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมาย และข้อกฎหมายบังคับใช้เพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด มีพฤติกรรมทำผิดเพิ่มขึ้นและซ้ำอย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่จำนวนมากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้กฎหมาย กระทำผิดซ้ำๆ ในระยะเวลาสั้นๆ ย่อมส่งผลต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และความสงบเรียบร้อยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการลงโทษอย่างจริงจังต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้แก่ โทษปรับ โทษจำคุก การยึดและการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต จึงมีความเหมาะสมกับสภาพความผิดและจะเป็นประโยชน์ต่อการจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครได้มากขึ้นต่อไปข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย การบริหารจัดการจราจรกรุงเทพมหานครในเชิงนโยบายความมีเอกภาพของหน่วยงานการใช้เทคโนโลยีบริการจราจร บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดจราจร การสร้างวินัยผู้กำกับจราจร การบริหารจัดการจราจรกรุงเทพมหานครในเชิงปฏิบัติ การมีส่วนร่วมสร้างวินัยจราจร การมีส่วนร่วมฝึกสร้างวินัยการจราจร ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรสูงสุด โดยปัจจัยสำคัญคือการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย การใช้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการและการติดตามอย่างต่อเนื่อง ในย่านธุรกิจการค้า การจัดการจราจร ทางเดิน ทางเท้า ระบบรักษาความปลอดภัย ความสะอาด และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ เช่น ห้องน้ำ ถังขยะ ถังล้างรถ ถังดับเพลิง ไฟส่องสว่าง ที่จอดรถ จุดจอดรถแท็กซี่ ป้ายประชาสัมพันธ์ การปรับกิจกรรมของผู้มีส่วนร่วมในย่านธุรกิจ การจัดการจราจรในย่านที่มีการก่อสร้างขยาย ต่อเติม เส้นทางจราจร วัสดุการจัดส่ง ได้แก่ เสาค้ำยัน การฝังกลบวัสดุ คอนกรีตผสมเสร็จ เครื่องจักร และรถบริการการจราจรของไซต์ก่อสร้างขึ้นอยู่กับปริมาณรถสัญจร อัตราส่วนความจุ อัตราส่วนปริมาณต่อเวลาขนถ่าย ตารางเวลารถ-เวลา และพื้นที่หยุดรถจำกัด ทางออกที่ดีที่สุดคือการแบ่ง ปริมาณจราจรออกเป็น 2 ช่วงต่อวัน เพื่อกระจายปริมาณการจราจรภายในโครงการก่อสร้างคลังน้ำมันเนื่องจากเวลาเดินทางและความล่าช้าทั้งหมดลดลง และไม่มีผลกระทบต่อระบบการสัญจรของประชาชน ปฏิบัติการต้นท่อนี้ต่ำที่สุดเช่นกัน การจัดการจราจรในลักษณะทางกายภาพของสถานีรถไฟฟ้าบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของระบบขนส่งมวลชนทางเรือ และรถโดยสารสาธารณะ เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับผู้สัญจรไปมา ควรแบ่งพื้นที่สีเขียวเพื่อการสัญจรและพื้นที่สีส้มสำหรับผู้ค้า การจัดการสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมกับรูปแบบการใช้งาน ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป ผู้วิจัยไม่สามารถศึกษาวิจัยเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้ครอบคลุมหรือมีความสมบูรณ์ได้ทุกด้าน การจัดการจราจรในกรุงเทพมหานครมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนนและความเหมาะสม มีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การจราจรในกรุงเทพมหานครมีความปลอดภัย คล่องตัว และเป็นระเบียบเรียบร้อย

## เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2566). รายงานสถิติการขนส่ง 5 ปี ปีงบประมาณ 2561 - 2565. เรียกใช้เมื่อ 16 มิถุนายน 2566 จาก [https://www.moj.go.th/attachments/20230509151610\\_80383.pdf](https://www.moj.go.th/attachments/20230509151610_80383.pdf)
- ไกรลิ่ง พรอนันต์ และคณะ. (2022). การประยุกต์ใช้การจำลองสถานการณ์จราจรสำหรับการวิเคราะห์การจัดการจราจรบริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการเทคโนโลยีอุตสาหกรรมและวิศวกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม, 4(2), 138-155.
- ธัชพนธ์ ยอดทอง และอาณัฐชัย รัตตกุล. (2019). ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร. Journal of Industrial Business Administration, 1(1), 74-82.
- ประจักษ์ สุข คง. (2000). การป้องกันอุบัติเหตุของตำรวจจราจร ในขณะปฏิบัติหน้าที่: ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจจราจรแผนก 2 กองกำกับการ 1 กองตำรวจน้ำ (สน. ท่าเรือ). ใน วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม. วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม.
- พงศกร สวัสดิ์จันทร์ และ พชร สันทัด . (2021). บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครยุคไทยแลนด์ 4.0. Quality of Life and Law Journal, 17(1), 48-61.
- ภูษิต วิเศษคามินทร์ และคณะ. (2020). ประสิทธิภาพการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของ กองบังคับการตำรวจจราจร. Journal ofMCU Social Science Review, 76-87.
- เยาวลักษณ์ ศิริสุวรรณ. (2556). (เรียบเรียงเนื้อหาจากบทวิทยุกระจายเสียง ปี 2556) กลุ่มที่ 2 วิทยาศาสตร์/เทคโนโลยี กลุ่มรายการที่ 2/25-56. เรียกใช้เมื่อ 16 มิถุนายน 2566 จาก <https://www.stou.ac.th/study/sumrit/3-60/page3-3-60.html>
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2566). รายงานสภาวะสังคมไทย ไตรมาสสี่และภาพรวม ปี 2565. เรียกใช้เมื่อ 16 มิถุนายน 2566 จาก <https://www.moj.go.th/view/83912>
- โสพรรณ โพทะยะ. (2022). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร. วารสารพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข, 32(3), 25-35.
- เอกชัย สมัครสมาน. (2544). บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร : ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร. ใน สารนิพนธ์. สาขาการบริหารงานยุติธรรม. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Inrix. (2023). Global Traffic Scorecard. Retrieved June 14, 2023, from <https://inrix.com/scorecard/>