



ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น  
จังหวัดขอนแก่น

ดาบตำรวจฉลอง เรืองศรี

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย  
พุทธศักราช 2555

ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น  
จังหวัดขอนแก่น

ดาบตำรวจฉลอง เรืองศรี

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย  
พุทธศักราช 2555

**EFFICIENCY IN DUTY PERFORMANCE OF TRAFFIC POLICE  
OFFICERS, MUEANG KHON KAEN POLICE STATION,  
KHON KAEN PROVINCE**

**POL. SEN. SGT. MAJ. CHALONG RUANGSRI**

**A THEMATIC PAPER SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS  
FOR THE DEGREE OF MASTER OF ARTS  
DEPARTMENT OF GOVERNMENT  
GRADUATE SCHOOL  
MAHAMAKUT BUDDHIST UNIVERSITY  
B.E. 2555 (2012)**

หัวข้อสารนิพนธ์	: ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น
ชื่อนักศึกษา	: ดาบตำรวจฉลอง เรืองศรี
สาขาวิชา	: รัฐศาสตร์การปกครอง
อาจารย์ที่ปรึกษา	: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ (พิเศษ) ดร.สุกิจ ชัยมุสิก
ปีการศึกษา	: 2555

---

### บทคัดย่อ

สารนิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 2) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 3) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส ต่างกัน 4) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือ ประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำนวน 399 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบค่าเอฟ

### ผลการวิจัยพบว่า

1) ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 50.90 อายุระหว่าง 18-30 ปี ร้อยละ 40.85 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. ร้อยละ 23.56 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 40.35 และ สถานภาพโสด ร้อยละ 47.12

2) ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น โดยรวมทุกด้าน อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายด้านอยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากด้านที่มี

ค่าเฉลี่ยมากที่สุด ไปหาน้อยที่สุดคือ ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร ตามลำดับ

3) ประชาชนที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนประชาชนที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน

4) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น ที่สำคัญมีดังต่อไปนี้ คือ 1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรจับกุมอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม 2) ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร ควรอยู่ประจำจุดบริการ และ 3) ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร ควรตั้งใจปฏิบัติหน้าที่และซื่อสัตย์ต่ออาชีพ

**Thematic Title** : **Efficiency in Duty Performance of Traffic Police Officers, Mueang Khon Kaen Police Station, Khon Kaen province**

**Student's Name** : **Pol. Sen. Sgt. Maj. Chalong Ruangsri**

**Department** : **Government**

**Advisor** : **Asst. Prof. (Emeritus) Dr. Sukit Chaimusik**

**Academic Year** : **B.E. 2555 (2012)**

---

### **ABSTRACT**

The objectives of this thematic paper were as follows; 1) to study personal factors of people in Khon Kaen City Municipality, Khon Kaen province, 2) to study people's opinions towards efficiency in duty performance of traffic police officers, Mueang Khon Kaen Police Station, Khon Kaen province, 3) to compare opinions towards efficiency in duty performance of traffic police officers, Mueang Khon Kaen Police Station, Khon Kaen province of people with different sex, age, education level, occupation and marital status, and 4) to study suggestions on efficiency in duty performance of traffic police officers, Mueang Khon Kaen Police Station, Khon Kaen province.

The samples used in this research were 399 people living in Khon Kaen City Municipality. The tool used in this research was a questionnaire. The data was analyzed by a computer package program. The statistics used in this research was frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test, and F-test.

#### **The results of the research were as follows:**

1) Most of people were male accounting 50.90%, within 18–30 years old accounting 40.85%, holding higher secondary school educational level or diploma accounting 23.56%, employee accounting 40.35%, and married accounting 47.12%

2) In overall, efficiency in duty performance of traffic police officers, Mueang Khon Kaen Police Station, Khon Kaen province was at the high level. When considered each aspect,

arranging from high to low, aspect of traffic facilities, force in obeying law, and duty performance of traffic officers respectively.

3) Different sex, age, education level, and occupation of people had different opinions towards efficiency in duty performance of traffic police officers, Mueang Khon Kaen Police Station, Khon Kaen province at a statistically significant level of .05. Meanwhile, different marital status of people had no different opinions towards efficiency in duty performance.

4) Suggestions on efficiency in duty performance of traffic police officers, Mueang Khon Kaen Police Station, Khon Kaen province were as follows: 1) aspect of force in obeying law; police should arrest equally and fairly more, 2) aspect of traffic facilities; police should be on service spot more, and 3) aspect of duty performance; police should concentrate in performing duty and be honest.

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ เพราะได้รับการสนับสนุนช่วยเหลือจากหลายฝ่าย ผู้วิจัยจึงขอขอบคุณสถาบัน องค์กร และบุคคลที่ได้ให้ความกรุณาช่วยเหลือดังต่อไปนี้

ขอขอบพระคุณ มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสานและคณาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แนะแนวทางการเขียนสารนิพนธ์แก่ผู้วิจัย

ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ (พิเศษ) ดร.สุกิจ ชัยมุสิก อาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พุทธรักษ์ ปราบนอก ที่กรุณาให้คำแนะนำ และสละเวลาตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ให้ได้สารนิพนธ์ที่ถูกต้องสมบูรณ์ ขอขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ บัวสุข อาจารย์เอกชาติรี สุขแสน และพันตำรวจโทพุดิเดช บุญกระพือ รองผู้กำกับการจราจรฯ ผู้เชี่ยวชาญ ที่กรุณาตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะ ขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบทุกท่านที่อนุญาติให้ผ่านการสอบสารนิพนธ์

ขอขอบพระคุณ นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น ที่อนุญาติให้เก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อทำการวิจัยในพื้นที่ของท่าน ให้งานวิจัยสำเร็จ และมีความถูกต้องครบถ้วน สมบูรณ์

ขอขอบคุณบัณฑิตวิทยาลัย และห้องสมุดมหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน ที่ได้ช่วยเหลืออำนวยความสะดวก และติดต่อประสานงาน ให้เป็นอย่างดี

ขอขอบคุณ ผู้บังคับบัญชา และเพื่อนร่วมงาน โดยเฉพาะ ร.ต.ต.สังขธรรม คำงาม หัวหน้าชุดจราจรผลัดคู่ ค.ต.อนรรธ อุปะระธา และ ค.ต.สมศักดิ์ น้อยโนนจิว หัวหน้าชุดจราจรผลัดคู่ ที่ให้โอกาสและเวลาในการศึกษา ขอขอบคุณเพื่อนนักศึกษาที่คอยช่วยเหลือและให้กำลังใจ

ขอขอบคุณ ครูดำดวงฯ รัญจวนฯ ซึ่งเป็นน้องสาว รวมทั้งน้องเขยทั้งสอง ที่ให้เงินใช้จ่าย ขอขอบพระคุณ คุณพ่อสมบูรณ์-คุณแม่สุภาพร มหาวงษ์ ขอขอบคุณ ภรรยา บุตร หลาน ญาติ และอีกหลายท่านที่มีได้เอ่ยนามไว้ ที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจตลอดมา ท้ายที่สุดนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณยายสุขฯ คุณตาทองสุข ศรีทาดิ คุณย่าป้อมฯ คุณปู่บุญฯ คุณแม่กลมกองฯ และคุณพ่อส่วน เรื่องศรี ชาวไร่ ชาวนา ทั้งหกท่าน ที่เลี้ยงดูแล อบรม สั่งสอน ส่งเสริมให้ผู้วิจัยเป็นคนดี มีการศึกษาและมีคุณธรรม ตั้งแต่เยาว์วัยมาจนถึงปัจจุบัน

ดาบตำรวจฉลอง เรืองศรี



## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญแผนภาพ	ญ
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
1.3 สมมติฐานของการวิจัย	2
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	3
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย	4
<b>บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>6</b>
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน	6
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจรรยาจร	18
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับตำรวจจรรยาจร	46
2.4 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา	104
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	109
2.9 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	122

<b>บทที่ 3</b>	<b>วิธีดำเนินการวิจัย</b>	<b>123</b>
3.1	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	123
3.2	เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง	125
3.3	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	125
3.4	การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	126
3.5	การวัดค่าตัวแปร	128
3.6	การเก็บรวบรวมข้อมูล	129
3.7	การวิเคราะห์ข้อมูล	130
3.8	สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	131
<b>บทที่ 4</b>	<b>ผลการวิเคราะห์ข้อมูล</b>	<b>132</b>
4.1	สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	133
4.2	ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล	133
4.3	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	134
	ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	134
	ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธร เมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น	137
	ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย	140
	ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น	145
<b>บทที่ 5</b>	<b>สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ</b>	<b>147</b>
5.1	สรุปผลการวิจัย	148
5.2	อภิปรายผลการวิจัย	150
5.3	ข้อเสนอแนะ	157
<b>บรรณานุกรม</b>		<b>158</b>

<b>ภาคผนวก</b>	<b>164</b>
<b>ภาคผนวก ก แบบสอบถาม</b>	<b>165</b>
<b>ภาคผนวก ข รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย</b>	<b>170</b>
<b>ภาคผนวก ค หนังสือขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ</b>	<b>172</b>
<b>ภาคผนวก ง แบบประเมินค่าดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม</b>	<b>176</b>
<b>ภาคผนวก จ หนังสือขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล</b>	<b>178</b>
<b>ภาคผนวก ฉ คำสัมประสิทธิ์แอลฟา</b>	<b>182</b>
<b>ประวัติผู้วิจัย</b>	<b>184</b>

## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 แสดงระยะเวลาการตัดสินใจ (PIEV) ของผู้ขับรถ	20
ตารางที่ 2.2 แสดงระยะทางที่คนเดินเท้าเต็มใจที่จะเดินทางโดยเฉลี่ย	22
ตารางที่ 2.3 แสดงการแต่งตั้งยศสูงขึ้นให้แก่ข้าราชการตำรวจชั้นประทวน	53
ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ	134
ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ	134
ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา	135
ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ	136
ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส	136
ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของ ประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจ ภูธรเมืองขอนแก่น โดยรวมทุกด้าน	137
ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของ ประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจ ภูธรเมืองขอนแก่น ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	137
ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของ ประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจ ภูธรเมืองขอนแก่น ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร	138
ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของ ประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจ ภูธรเมืองขอนแก่น ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร	139

ตารางที่ 4.10	แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น โดยรวม จำแนกตามเพศ	140
ตารางที่ 4.11	แสดงผลการเปรียบเทียบ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยรวม จำแนกตามเพศ	140
ตารางที่ 4.12	แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่นโดยรวม จำแนกตามอายุ	141
ตารางที่ 4.13	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยรวม จำแนกตาม อายุ	141
ตารางที่ 4.14	แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่นโดยรวม จำแนกตามระดับการศึกษา	142
ตารางที่ 4.15	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยรวม จำแนกตาม ระดับการศึกษา	142
ตารางที่ 4.16	แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่นโดยรวม จำแนกตามอาชีพ	143
ตารางที่ 4.17	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยรวม จำแนกตาม อาชีพ	143
ตารางที่ 4.18	แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่นโดยรวม จำแนกตามสถานภาพสมรส	144
ตารางที่ 4.19	แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยรวม จำแนกตาม สถานภาพสมรส	144

ตารางที่ 4.20 ปัญหาและแนวทางแก้ไขเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	145
ตารางที่ 4.21 ปัญหาและแนวทางแก้ไขเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ด้านการอำนวยความสะดวก ในการจราจร	146
ตารางที่ 4.22 ปัญหาและแนวทางแก้ไขเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจ จราจร	146

## สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 2.1 แสดงขอบเขตการมองเห็น	21
แผนภาพที่ 2.2 แสดงรูปแบบของความขัดแย้ง	27
แผนภาพที่ 2.3 แสดงแผนภาพการจัดโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ	108
แผนภาพที่ 2.4 แสดงสรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	122

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทำให้มีความเจริญมากขึ้นทุกด้าน เช่น เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง การชลประทาน พลังงาน ไฟฟ้า สาธารณูปโภค และศูนย์กลางทางการศึกษา เป็นต้น การพัฒนาด้านเศรษฐกิจนั้น ส่งผลให้ประชาชนมีการใช้จ่ายสนองความต้องการทางด้านอุปโภคบริโภค เพื่อให้ความเป็นอยู่ สะดวกสบายยิ่งขึ้น ปัจจัยหนึ่งที่สนองความต้องการของประชาชนมากคือยานพาหนะ โดยเฉพาะ รถยนต์และจักรยานยนต์ จากนโยบายรัฐบาลปัจจุบันเรื่องคืนภาษีรถยนต์คันแรก ทำให้ปริมาณรถ เพิ่มขึ้น แต่ถนนมีจำนวนเท่าเดิม อีกทั้งตำรวจผู้ปฏิบัติงานจราจรมีกำลังไม่เพียงพอหรือลดลง สืบเนื่องจากความไม่สงบภายในประเทศเกี่ยวกับการขัดแย้งแบ่งแยกสีหรืออาชญากรรมที่มีมาก และทวีความรุนแรงมากขึ้น กำลังส่วนใหญ่จึงต้องไปปฏิบัติงานด้านการป้องกันปราบปราม และความมั่นคง ทำให้ปัญหาลดติด การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการบังคับใช้กฎหมายไม่ทั่วถึง

ปัญหาการจราจร ทวีความรุนแรงมากขึ้น ตามความเจริญและการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถ ฉะนั้นจึงต้องมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยด่วน เพราะถ้าปล่อยให้เป็นไปตามสภาพปัญหา จะทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจร ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจ ความเจ็บป่วย การไปทำงานสาย นักเรียนไปโรงเรียนสาย เมื่อเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนและตำรวจจราจรมีความเครียดมากขึ้นด้วย ส่งผลให้ประชาชนมีการกระทำผิด กฎหมายจราจรมากขึ้น เกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บทุพพลภาพหรือการเสียชีวิต และยังก่อให้เกิดปัญหา ด้านสังคมตามมาอีกมากมาย เมื่อภาระงานของตำรวจจราจรมาก ห้วงเวลาการปฏิบัติงานยาวขึ้น ปัญหาจากการปฏิบัติงานและความยากลำบากในการปฏิบัติงานย่อมมีมากขึ้นตามไปด้วย แต่สวัสดิการขวัญกำลังใจและการผ่อนคลายในการปฏิบัติงานกลับลดน้อยลง จึงทำให้มีผล ต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร



ดังนั้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะทำวิจัย เกี่ยวกับประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ด้านการบังคับใช้ กฎหมาย ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร ผลการวิจัยครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่น และผู้บังคับบัญชา สามารถนำข้อมูลไปเป็นแนวทางในการวางแผนการพัฒนา การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่น

1.2.2 เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.2.3 เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของ ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส แตกต่างกัน

1.2.4 เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานี ตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

## 1.3 สมมติฐานการวิจัย

1.3.1 ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

1.3.2 ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

1.3.3 ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

1.3.4 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจ จราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

1.3.5 ประชาชนที่มีสถานภาพสมรสต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

## 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

### 1.4.1 ขอบเขตด้านประชากร

ได้แก่ ประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำนวน 110,994 คน

### 1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ได้แก่ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ใน 3 ด้านคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร

### 1.4.3 ขอบเขตด้านพื้นที่

ได้แก่ พื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

## 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1.5.1 ทำให้ทราบปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.5.2 ทำให้ทราบความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.5.3 ทำให้ทราบผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส แตกต่างกัน

1.5.4 ทำให้ทราบข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

1.5.5 ทำให้สามารถนำผลการวิจัยเสนอผู้บังคับบัญชา เป็นแนวทางการวางแผน ปรับปรุง พัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เพื่อให้ข้าราชการตำรวจปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## 1.6 นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

**ประสิทธิภาพ** หมายถึง การปฏิบัติงานและบริการด้วยจิตสำนึกที่ดีเป็นไปตามระเบียบหรือเป้าหมายที่วางไว้ ด้วยความถูกต้อง ได้มาตรฐาน รวดเร็ว ใช้เทคนิคที่สะดวกกว่าเดิม สิ้นเปลืองทรัพยากรน้อย ได้รับประโยชน์และเกิดความพึงพอใจสูงสุด

**การปฏิบัติงาน** หมายถึง การปฏิบัติ และพฤติกรรมที่แสดงออก ทางร่างกาย และสังเกตได้ ด้วยการใช้ความสามารถเพื่อผลสำเร็จอย่างดีที่สุดของงานสามารถประเมินผลได้ในสภาวะการณ์ต่างๆ โดยอาศัยความรู้ ทักษะ ทักษะ บุคลิกภาพ ความต้องการ ความจำเป็น วัฒนธรรมประเพณี พฤติกรรมระดับต่างๆ เป็นส่วนประกอบของตัวบุคคล สถาบัน และสังคมของผู้ดำรงตำแหน่ง

**ประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน** หมายถึง การตั้งใจปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ใช้กลวิธีหรือเทคนิค สะดวกรวดเร็วกว่าเดิม สิ้นเปลืองทรัพยากรน้อย เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด หรือสูงกว่า ผู้รับบริการได้รับประโยชน์และเกิดความพึงพอใจสูงสุด

**ตำรวจจราจร** หมายถึง ข้าราชการตำรวจชั้นประทวนซึ่งทำหน้าที่จราจรตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร ให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร การจัดและควบคุมการจราจร ตามที่รองสารวัตรจราจร สารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจรมอบหมายสั่งการ ซึ่งไม่ได้ทำหน้าที่ธุรการ

**การปฏิบัติงานจราจร** หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ตามอำนาจขอบเขตของกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง หรือแผนงาน ตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดให้ปฏิบัติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย การควบคุมหรืออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้แก่ประชาชน

**การบังคับใช้กฎหมาย** หมายถึง การใช้ดุลยพินิจในการแก้ไขสาเหตุของความไม่คล่องตัวในการจราจรและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรด้วยการสอดส่องตรวจตรา ว่ากล่าวตักเตือน จับกุมหรือฝึกอบรม เพื่อเป็นการข่มขู่ ยับยั้งผู้ละเมิดหรือผู้มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว การใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น

**การอำนวยความสะดวกในการจราจร** หมายถึง การควบคุมสั่งการ การสื่อสารสารสนเทศ การประชาสัมพันธ์ และให้สัญญาณไฟ สัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีด ในการจราจรภาวะปกติ และฉุกเฉิน ตลอดจนการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปกรณ์และเครื่องหมายจราจร เพื่อให้การจราจรคล่องตัว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

**การปฏิบัติตนของตำรวจจราจร** หมายถึง การมีคุณสมบัติ บุคลิกลักษณะ ความรู้ ซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม ความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายด้วยความอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ เข้ากับประชาชนได้ดี เอาใจใส่ในการกวดขัน บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไป

อย่างถูกต้อง เข้มแข็ง ละเอียด จริงจัง เทียงธรรม สม่่าเสมอ และเป็นที่ยอมรับ ทำให้พฤติกรรมของประชาชนที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เปลี่ยนแปลงไป

**เพศ** หมายถึง อายุของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์นี้ แบ่งเป็น 2 เพศ คือ

1) ชาย 2) หญิง

**อายุ** หมายถึง อายุของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์นี้ แบ่งเป็น 5 ระดับ คือ

1) อายุต่ำกว่า 18 ปี 2) อายุ 18 - 30 ปี 3) อายุ 31 - 43 ปี 4) อายุ 44 - 56 ปี 5) อายุสูงกว่า 56 ปีขึ้นไป

**ระดับการศึกษา** หมายถึง ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์นี้ แบ่งเป็น 6 ระดับ คือ 1) ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น 2) มัธยมศึกษาตอนต้น 3) มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. 4) อนุปริญญาหรือ ปวส. 5) ปริญญาตรี และ 6) สูงกว่าปริญญาตรี

**อาชีพ** หมายถึง อายุของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์นี้ แบ่งเป็น 6 ระดับ คือ

1) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ 2) กิจการส่วนตัว 3) รับจ้าง 4) เกษตรกร 5) นักเรียน/นักศึกษา 6) อื่นๆ

**สถานภาพสมรส** หมายถึง สถานภาพสมรสของผู้ตอบแบบสอบถามสำหรับสารนิพนธ์นี้ แบ่งเป็น 4 ระดับ คือ 1) โสด 2) สมรส 3) หม้าย/หย่าร้าง 4) สมรสแต่แยกกันอยู่

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ผู้วิจัยได้ศึกษาทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางการศึกษาวิจัย ดังนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับตำรวจจราจร
- 2.4 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

##### 2.1.1 ความหมาย

##### ความหมายของประสิทธิภาพ

ชัยพร เอกกุล กล่าวว่า ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง ผลการปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจแก่มวลมนุษย์และได้รับผลกำไรจากการปฏิบัติงานนั้นด้วย<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>ชัยพร เอกกุล, อังโน เกษา ชาวเรือ, “ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรกรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 7”, การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี), 2552, หน้า 8.

จำเลื่อง พุฒพรหม กล่าวว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง ความสามารถของบุคลากร องค์การ เครื่องอำนวยความสะดวก การปฏิบัติกิจกรรม ซึ่งมุ่งผลิตผลลัพธ์โดยสัดส่วนกับความพยายามที่ลงทุนไปก่อนหน้านี้<sup>2</sup>

ไซมอน ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับประสิทธิภาพว่า ถ้าพิจารณาว่างานใดมีประสิทธิภาพสูงสุดนั้น ให้ดูจากความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำเข้า (Input) กับผลผลิต (Output) ที่ได้รับจึงเท่ากับผลผลิตลบด้วยปัจจัยนำเข้า ในกรณีถ้าเป็นการบริหารราชการและองค์กรของภาครัฐบอกความพึงพอใจของผู้รับบริการ (Satisfaction) เข้าไปด้วยเขียนเป็นสูตร ดังนี้

$$E = (O - I) + S$$

E = Efficiency คือ ประสิทธิภาพของงาน

O = Output คือ ผลผลิต

I = Input คือ ปัจจัยนำเข้า

S = Satisfaction คือ ความพึงพอใจ<sup>3</sup>

ทิพาวดี เมฆสวรรค์ กล่าวถึง ประสิทธิภาพในระบบราชการว่ามีความหมายรวมถึงผลิตภาพและประสิทธิภาพ โดยประสิทธิภาพ เป็นสิ่งที่วัดได้หลายมิติตามแต่วัตถุประสงค์ที่ต้องการพิจารณา

1. ประสิทธิภาพในมิติของค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนการผลิต (Input) ได้แก่ การใช้ทรัพยากรทั้งคน เงิน วัสดุ เทคโนโลยี ที่มีอยู่อย่างประหยัด คุ่มค่า และเกิดความสูญเสียน้อยที่สุด
2. ประสิทธิภาพในมิติของกระบวนการบริหาร (Process) ได้แก่การทำงานที่ถูกต้อง ได้มาตรฐานรวดเร็ว และใช้เทคนิคที่สะดวกกว่าเดิม

---

<sup>2</sup>จำเลื่อง พุฒพรหม, อ่างใน ไพลิน นาพันธ์, “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิตถ์”, ภาคนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์), 2550, หน้า 19-20.

<sup>3</sup>ไซมอน, อ่างใน ไพลิน นาพันธ์, “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิตถ์”, อ่างแล้ว, หน้า 20.

3. ประสิทธิภาพในมิติของผลผลิต (Output) ได้แก่ การทำงานที่มีคุณภาพ เกิดประโยชน์ต่อสังคม เกิดผลกำไร ทนเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีกับการทำงาน และบริการ เป็นที่น่าพอใจ ของลูกค้าหรือผู้มารับบริการ<sup>4</sup>

**ธงชัย สันติวงษ์** กล่าวว่าไว้ว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การมีสมรรถนะสูงสามารถมีระบบการทำงานที่ก่อให้เกิดผลได้สูงสุด โดยได้ผลผลิตที่มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าของทรัพยากรที่ใช้ไป<sup>5</sup>

**พิชัย เสงี่ยมจิตต์** ให้ความหมายว่า ประสิทธิภาพ (Efficiency) คือ การเปรียบเทียบทรัพยากรที่ใช้ไปกับผลที่ได้จากการทำงานว่าดีขึ้นอย่างไรแค่ไหน ในขณะที่กำลังทำงานตามเป้าหมายขององค์กร<sup>6</sup>

**วัชรวิฑูรธรรม** กล่าวว่า การมีประสิทธิภาพ หมายถึง การทำงานเสร็จโดยสูญเวลาและเสียพลังงานน้อยที่สุด ซึ่งเป็นค่านิยมที่ยึดอยู่ในสังคมปัจจุบัน การทำงานเร็ว งานดีและมีระเบียบ เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้<sup>7</sup>

**สมชาย ภคภาสน์วิวัฒน์** ให้ความหมายว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การที่องค์กรนั้น มีการใช้ทรัพยากรโดยคำนึงถึงต้นทุนต่อหน่วย (Cost Competitiveness) กล่าวคือ เป็นการวิเคราะห์ถึงการใ้

<sup>4</sup>ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์, อังโน เกษา ชาวเรือ, “ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรกรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 7”, อังแล้ว, หน้า 9.

<sup>5</sup>ธงชัย สันติวงษ์, อังโน วีระศักดิ์ ประพันธ์วิทย์, “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิคตต์”, ภาคนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิคตต์), 2550, หน้า 17.

<sup>6</sup>พิชัย เสงี่ยมจิตต์, อังโน วีระศักดิ์ ประพันธ์วิทย์, “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิคตต์”, อังแล้ว, หน้า 17.

<sup>7</sup>วัชรวิฑูรธรรม, อังโน วีระศักดิ์ ประพันธ์วิทย์, “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิคตต์”, อังแล้ว, หน้า 18.

ทรัพยากร โดยเป็นอิสระจากการที่ทรัพยากรดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับกลไกอื่นๆ เป็นการยกวิเคราะห์ต้นทุนต่อหน่วยของแต่ละทรัพยากรที่เราเอามาใช้วิเคราะห์<sup>8</sup>

สมพงษ์ เกษมสิน กล่าวว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การดำเนินงานให้ เป็นไปตามที่คาดหมายไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การทำงานที่ต้องการให้ได้รับประโยชน์สูงสุด และการที่จะพิจารณาว่างานใดมีประสิทธิภาพหรือไม่ก็พิจารณาได้จากผลงาน<sup>9</sup>

สิทธิฐากร ชูทรัพย์ และมนัสชัย กิริติผจญ ได้ให้ความหมายไว้ว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง การเปรียบเทียบทรัพยากรที่ใช้ไปกับผลที่ได้จากการทำงานว่าดีขึ้นอย่างไรแค่ไหน ในขณะที่กำลังทำงานตามเป้าหมายขององค์กร<sup>10</sup>

อุทัย หิรัญโต กล่าวว่า ประสิทธิภาพ ในวงการธุรกิจ หมายถึง การจัดการที่ได้รับผลกำไรหรือขาดทุน สำหรับในการบริหารงานราชการในทางปฏิบัติวัดประสิทธิภาพได้ยากมาก วิธีวัดประสิทธิภาพที่ใช้ในวงราชการ จึงหมายรวมถึงผลการปฏิบัติงานที่ยังให้เกิดความพึงพอใจและประโยชน์แก่มวลมนุษย์ (Human satisfaction and benefit produced) ดังนั้น ประสิทธิภาพในทางราชการจะต้องพิจารณาถึงคุณค่าทางสังคมจึงไม่จำเป็นต้องประหยัดหรือมีกำไร เพราะงานบางอย่างถ้าจะทำอย่างประหยัดอาจไม่มีประสิทธิภาพก็ได้ นอกจากนี้การบริหารงานที่มีประสิทธิภาพจะต้องพิจารณาค่าว่า ประสิทธิภาพ หมายถึง ผลสำเร็จของการบริหารที่บรรลุถึงเป้าหมายที่กำหนดไว้ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานที่ไม่มีประสิทธิภาพก็ได้ เพราะ ประสิทธิภาพเพียงแต่พิจารณาถึงผลงานที่ได้รับเท่านั้น ลักษณะการบริหารที่มีประสิทธิภาพคือ

---

<sup>8</sup>สมชาย ภคภาสน์วิวัฒน์, อังโน วีระศักดิ์ ประพันธ์วิทย์, “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิตถ์”, อ่างแล้ว, หน้า 17.

<sup>9</sup>สมพงษ์ เกษมสิน, อังโน เกษา ชาวเรือ, “ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรกรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 7”, อ่างแล้ว, หน้า 8.

<sup>10</sup>สิทธิฐากร ชูทรัพย์ และมนัสชัย กิริติผจญ, อังโน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, การศึกษาค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม), 2552, หน้า 12.



การบรรลุเป้าหมายแต่การบริหารงานที่มีประสิทธิภาพคือ การใช้ทรัพยากรการบริหารอย่างประหยัด เกิดผลรวดเร็ว โดยการนำเวลา (Time) เข้ามาพิจารณาด้วย<sup>11</sup>

จากความหมายดังกล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง การปฏิบัติงานและบริการด้วยจิตสำนึกที่ดีเป็นไปตามระเบียบหรือเป้าหมายที่วางไว้ด้วยความถูกต้อง ได้มาตรฐาน รวดเร็ว ใช้เทคนิคที่สะดวกกว่าเดิม สิ้นเปลืองทรัพยากรน้อย ได้รับประโยชน์ และเกิดความพึงพอใจสูงสุด

#### ความหมายของการปฏิบัติงาน

**ประภาเพ็ญ สุวรรณ** ได้ให้ข้อคิดว่า พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ เป็นการใช้ความสามารถ ที่แสดงออกทางร่างกาย รวมทั้งการปฏิบัติ และพฤติกรรมที่แสดงออก และสังเกตได้ในสภาวะการณ์ หนึ่งๆ หรืออาจเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้า คือ บุคคลไม่ได้ปฏิบัติทันที แต่คาดคะเนว่าอาจจะปฏิบัติในโอกาสต่อไปเป็นพฤติกรรมสุดท้ายที่เป็นเป้าหมายของการศึกษาต้องอาศัยพฤติกรรมระดับต่างๆ เป็นส่วนประกอบทั้งความรู้และทัศนคติ สามารถประเมินผลได้ง่ายแต่กระบวนการในการก่อให้เกิดเป็นพฤติกรรมนี้ต้องอาศัยเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน<sup>12</sup>

**สมจิตต์ สุพรรณทัศน์** ให้ความหมายของการปฏิบัติว่า เป็นปฏิกริยาหรือกิจกรรม ทุกชนิดของสิ่งที่มีชีวิต จะสังเกตได้ หรือสังเกตไม่ได้ก็ตาม รวมทั้งที่มีอยู่ภายใน และแสดงออกมาภายนอก<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup>อุทัย หิรัญโต, อ่างใน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากร หลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อ่างแล้ว, หน้า 8.

<sup>12</sup>ประภาเพ็ญ สุวรรณ, อ่างใน สุขสันต์ นาจรูญ, “ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจชั้นประทวนสายงานป้องกันปราบปราม : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธร กมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2550, หน้า 18.

<sup>13</sup>สมจิตต์ สุพรรณทัศน์, อ่างใน สุขสันต์ นาจรูญ, “ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจชั้นประทวนสายงานป้องกันปราบปราม : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธร กมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์”, อ่างแล้ว, หน้า 18.

**กู้ด (Good)** ให้ความหมายของการปฏิบัติ (Performance) ไว้ว่า หมายถึง การทำงานอย่างเต็มความสามารถเพื่อผลสำเร็จที่ดีที่สุดของงาน<sup>14</sup>

**เกทเซลส์ และ กูบา (Getzels and Guba)** กล่าวว่า ในการปฏิบัติงานนั้น จะมีผลรวมของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ 3 ประการคือ

1. วัฒนธรรมประเพณี และความปรารถนาของสังคมที่ผู้นั้นดำรงตำแหน่ง
2. ลักษณะของสถาบันที่ผู้นั้นดำรงตำแหน่ง
3. ตัวบุคคล บุคลิกภาพและความต้องการ หรือความจำเป็นเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล<sup>15</sup>

จากความหมายดังกล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า การปฏิบัติงาน หมายถึง การปฏิบัติและพฤติกรรมที่แสดงออก ทางร่างกาย และสังเกตได้ด้วยการใช้ความสามารถ เพื่อผลสำเร็จที่ดีที่สุดของงานสามารถประเมินผลได้ในสถานการณ์หนึ่งๆ โดยอาศัยความรู้ ทักษะ บุคลิกภาพ ความต้องการ ความจำเป็น วัฒนธรรมประเพณี พฤติกรรมระดับต่างๆ เป็นส่วนประกอบของตัวบุคคล สถาบัน และสังคมของผู้ดำรงตำแหน่ง

#### ความหมายของประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

**जरศักดิ์ นามบัวน้อย** ได้ให้ความหมายไว้ว่า ประสิทธิภาพการทำงาน หมายถึง การที่พนักงานสามารถทำงานตามบทบาทหน้าที่ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และทำให้ลูกค้ามีความพึงพอใจ โดยดูจากผลสำเร็จเกี่ยวกับการทำงานในเชิงคุณภาพและปริมาณการให้บริการตลอดจนคุณลักษณะส่วนบุคคลเกี่ยวกับพนักงาน<sup>16</sup>

**บุรินทร์ ชามะรัตน์** ได้ให้ความหมายประสิทธิภาพการทำงานไว้ว่าหมายถึง การเปรียบเทียบต้นทุนกับผลผลิตหรือผลงานที่ทำได้เมื่อใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดเป็นการวัดระหว่าง Input กับ Output โดยพิจารณาถึงเวลาคือความเร็ว การใช้ทรัพยากร คือ ประหยัดถูกต้อง คุ่มค่า ไม่สูญเปล่า

<sup>14</sup>กู้ด, อังใน สุภัสสรา วิชากุล, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานสารบรรณในสถาบันอุดมศึกษาเอกชน”, วิทยานิพนธ์หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยคริสเตียน), 2550, หน้า 40.

<sup>15</sup>เกทเซลส์ และ กูบา, อังใน สุภัสสรา วิชากุล, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานสารบรรณในสถาบันอุดมศึกษาเอกชน”, อังแล้ว, หน้า 40.

<sup>16</sup>जरศักดิ์ นามบัวน้อย, อังใน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อังแล้ว, หน้า 12.

ไม่สิ้นเปลืองใช้วิธีการบริหารหรือการจัดการที่ดี มีความเหมาะสม โดยบุคคลหรือผู้รับบริการ มีความพึงพอใจในการทำงาน<sup>17</sup>

**สนใจ ลักษณะ** ได้ให้ความหมายของประสิทธิภาพในการทำงานไว้ว่าหมายถึง บุคคลที่ตั้งใจปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ใช้กลวิธีหรือเทคนิค การทำงานที่จะสร้างผลงานได้มาก เป็นผลงานที่มีคุณภาพเป็นที่น่าพอใจโดยสิ้นเปลืองต้นทุน ค่าใช้จ่าย พลังงานและเวลาน้อย เป็นบุคคลที่มีความสุขและพอใจในการทำงาน เป็นบุคคลที่มีความพอใจจะเพิ่มพูนคุณภาพและปริมาณของผลงาน คิดค้น คัดแปลงวิธีการทำงานให้ได้ผลดียิ่งขึ้นเสมอ<sup>18</sup>

**รัตติกาล ทิพยมหิษฐ์** ได้ให้ความหมายไว้ว่า ประสิทธิภาพการทำงาน หมายถึง ความประหยัด ความมีประสิทธิภาพ และคุณภาพในการให้บริการ<sup>19</sup>

**ธงชัย สันติวงษ์** ได้ให้ความหมายประสิทธิภาพการทำงานไว้ว่า หมายถึง ความสามารถในการทำงานเกี่ยวกับนักบัญชีให้ได้ผลงานตามเกณฑ์ที่กำหนด หรือมากกว่า และประหยัดค่าใช้จ่าย (จ่ายตามเกณฑ์หรือต่ำกว่าเกณฑ์) โดยที่คุณภาพเกี่ยวกับงานเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด หรือสูงกว่า ประสิทธิภาพการทำงาน<sup>20</sup>

จากความหมายดังกล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน หมายถึง การตั้งใจปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ใช้กลวิธีหรือเทคนิค สะดวกรวดเร็วกว่าเดิม สิ้นเปลืองทรัพยากรน้อย เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดหรือสูงกว่า ผู้รับบริการได้รับประโยชน์และเกิดความพึงพอใจสูงสุด

<sup>17</sup>บุรินโท ชามะรัตน์, อังใน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อังแล้ว, หน้า 12.

<sup>18</sup>สนใจ ลักษณะ, อังใน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อังแล้ว, หน้า 12.

<sup>19</sup>รัตติกาล ทิพยมหิษฐ์, อังใน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อังแล้ว, หน้า 12.

<sup>20</sup>ธงชัย สันติวงษ์, อังใน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อังแล้ว, หน้า 12-13.

## 2.1.2 ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

สมใจ ลักษณะ ได้แบ่งปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรไว้ 6 ประเภท ดังนี้<sup>21</sup>

1. ความรู้ความสามารถและคุณสมบัติส่วนบุคคล การเป็นคนที่มีความกระตือรือร้นและพัฒนาตนเอง การปฏิบัติตามคำสั่งและมีระเบียบวินัย ความพร้อมที่จะประสานและให้ความร่วมมือมีมนุษยสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน เป็นผู้ตรงต่อเวลาและใช้เวลาให้เกิดประโยชน์ มีความรู้ความเข้าใจในการระงับรักษา ดูแล การใช้เครื่องมือ อุปกรณ์และทรัพย์สินต่างๆ สามารถวิเคราะห์ตัดสินใจ แก้ปัญหาให้ทันต่อเหตุการณ์

2. ปริมาณงานและคุณภาพของการดำเนินงาน เป็นความสามารถในการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายให้สำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาหรือมาตรฐานที่ตั้งไว้ มีความรับผิดชอบ ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ มีความรอบรู้ ชำนาญในขั้นตอนหรือวิธีดำเนินงาน มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ในการปรับปรุงระบบงานและวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพ

3. ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ เป็นการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ เช่น คิดหาคำตอบของปัญหาได้หลายๆ อย่างในเวลาจำกัด สามารถเสนอวิธีการแก้ปัญหาใดปัญหาหนึ่งได้หลายแนวทางรวมทั้งรู้จักวิธีการทำงานแปลกใหม่ ที่มีความเป็นไปได้ สามารถยืดหยุ่นวิธีการทำงาน เพื่อความสำเร็จของงาน มีแนวคิดที่จะสร้างและปรับวิธีการทำงานให้ดีขึ้น

4. ทักษะในการปฏิบัติงาน การเสริมสร้างประสิทธิภาพในการทำงานทางด้านเทคนิค ขั้นตอนหรือวิธีการทำงานเฉพาะด้าน การทำงานร่วมกับผู้อื่น การประสานงานกับบุคคลในองค์กร มีความรู้ความคิดและความสามารถทางสติปัญญา

5. บุคลิกภาพ เจตคติ และค่านิยมในการทำงาน หมายถึง คุณสมบัติต่างๆ ที่ประกอบกันขึ้นเป็นบุคคล การกระทำต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการพูด การปฏิบัติตน ความคิดและลักษณะนิสัยที่บุคคลต้องปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพ การแสดงออกถึงเจตคติที่ดีต่อการทำงานมีความรักความพึงพอใจและเห็นคุณค่าในการทำงาน ปฏิบัติตามระเบียบ กฎเกณฑ์ และคำสั่งของผู้บังคับบัญชาได้อย่างเต็มใจและสบายใจ

<sup>21</sup>สมใจ ลักษณะ, อ่างใน เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากร หลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อ่างแล้ว, หน้า 15.

6. ขวัญและกำลังใจการปฏิบัติงานเป็นการมุ่งมั่นที่จะทำงานอย่างเต็มความสามารถ โดยไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคต่างๆ มีความสุขในการทำงาน มีความรู้สึกมั่นคงในหน้าที่การงาน มั่นใจว่าตนมีโอกาที่จะเจริญก้าวหน้าในอาชีพ มีความรู้สึกผูกพันต่อเพื่อนร่วมงานและองค์กร

การปฏิบัติงานในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายด้วยความละเอียดรอบครอบ ถูกต้องและเสร็จทัน ภายในเวลาที่กำหนด เป็นส่วนหนึ่งในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ แต่ยังคงอาศัยปัจจัยแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กรที่เป็นส่วนสนับสนุนให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

คทาวิช พรหมายน ได้เสนอตัวแบบจำลองเกี่ยวกับประสิทธิภาพขององค์กร (Model Organization Efficiency) โดยกล่าวว่า ประสิทธิภาพขององค์กรนอกจากจะพิจารณาถึงทรัพยากร เช่น คน เงิน วัสดุ ที่เป็นปัจจัยนำเข้าและผลิตผลขององค์กรคือการบรรลุเป้าหมายแล้ว องค์กรในฐานะที่เป็นองค์กรในระบบเปิด (Open system) ยังมีปัจจัยที่ประกอบอีกดั่งแบบจำลองในรูปสมมติฐาน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้<sup>22</sup>

1. หากสภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กรนั้นมีการซ้ำซ้อนต่ำ (Low task environment complexity) หรือมีความแน่นอน (Certain) มีการกำหนดระเบียบปฏิบัติในการทำงานขององค์กรอย่างละเอียดถี่ถ้วนแล้ว แน่ชัดว่าจะนำไปสู่ความมีประสิทธิภาพขององค์กรมากกว่าองค์กรที่มีสภาพแวดล้อมในการทำงานยุ่งยากและซับซ้อนสูง (High task environment complexity) หรือมีความไม่แน่นอน (Uncertain)
2. การกำหนดระเบียบปฏิบัติชัดเจน เพื่อเพิ่มผลการทำงานที่มองเห็นได้มีผลทำให้ประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย
3. ผลการทำงานที่มองเห็นได้สัมพันธ์ในทางบวกกับประสิทธิภาพ
4. หากพิจารณาควบคู่กันไปจะปรากฏว่าการกำหนดระเบียบปฏิบัติอย่างชัดเจน และผลการทำงานที่สามารถมองเห็นได้ จะมีความสัมพันธ์มากขึ้นต่อประสิทธิภาพมากกว่าตัวแปรแต่ละตัวตามลำพัง

---

<sup>22</sup>คทาวิช พรหมายน, อ่างใน ระวีวรรณ ศรีสุวรรณ, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของพนักงานแผนกบัญชีและประมวลผลการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค”, สารนิพนธ์ธุรกิจมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช), 2552, หน้า 11.

นฤมล กิตตะยานนท์ ได้เสนอว่า การปฏิบัติงานของแต่ละคนจะถูกกำหนดโดย 3 ส่วน ดังนี้<sup>23</sup>

1. Demographic Characteristics เป็นลักษณะที่เกี่ยวกับ เพศ อายุ เชื้อชาติ เผ่าพันธุ์
2. Competence Characteristics เป็นลักษณะที่เกี่ยวกับความรู้ความสามารถ ความถนัดและความชำนาญของบุคคลซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้จะได้อาจมาจากการศึกษาอบรมและสั่งสมประสบการณ์
3. Psychological Characteristics เป็นลักษณะทางด้านจิตวิทยา ซึ่ง ได้แก่ ทัศนคติ ค่านิยม การรับรู้ในเรื่องต่างๆ รวมทั้งบุคลิกภาพของแต่ละบุคคล

### 2.1.3 ปัจจัยที่ส่งเสริมประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

สมคิด บางโม กล่าวว่าปัจจัยที่ส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานประกอบด้วย

1. วัตถุประสงค์ของงานที่มีคุณค่าที่แท้จริง ไม่ว่าจะปฏิบัติงานอะไร ถ้าข้าราชการรู้ว่าสิ่งที่ตนทำนั้นมีค่ามีประโยชน์อย่างแท้จริงย่อมตั้งใจปฏิบัติงานที่มีคุณค่านั้นๆ มากกว่างานที่ไม่มีประโยชน์หรือมีค่าน้อย ในขณะที่เงินเดือนเท่ากันข้าราชการย่อมสนใจงานที่มีคุณค่ามากกว่า
2. สถานที่ปฏิบัติงาน หรือสิ่งแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่ดี การจัดสถานที่ปฏิบัติงานสะอาด มีอุปกรณ์เครื่องอำนวยความสะดวกสบายที่เหมาะสม แสงสว่างพอเพียง ทำให้สามารถปฏิบัติงานได้รวดเร็วและอยู่กับโต๊ะปฏิบัติงานนานขึ้นได้ผลงานมากขึ้นทำให้รักและพอใจในการปฏิบัติงาน ห้องพักรักษาใจให้สะอาดเรียบร้อย มีสิ่งอำนวยความสะดวกพอสมควร
3. ความมั่นคงในตำแหน่งหน้าที่การงาน เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความมั่นใจอยู่เสมอว่าตำแหน่งหน้าที่ที่ตนกระทำนั้นจะเป็นอะไร ผู้บริหารที่ดีจะต้องพยายามสนับสนุนให้ข้าราชการของตนก้าวหน้าต่อไปให้มากที่สุด หาโอกาสให้ได้รับตำแหน่งหน้าที่สูงขึ้น สนับสนุนให้เรียนต่อหรือเข้ารับการอบรมสัมมนา<sup>24</sup>

<sup>23</sup> นฤมล กิตตะยานนท์, อังใน ระวีวรรณ ศรีสุวรรณ, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของพนักงานแผนกบัญชีและประมวลผลการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค”, อ้างแล้ว, หน้า 11-12.

<sup>24</sup> สมคิด บางโม, อังใน วีระศักดิ์ ประพันธ์วิทย์, “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิตถ์”, อ้างแล้ว, หน้า 22.

### 2.1.4 การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

มนุษย์เป็นสินทรัพย์ที่มีค่ายิ่งขององค์การที่สามารถสร้างคุณภาพการให้แก่องค์การอย่างมหาศาล ในอดีตมุมมองที่ผู้บริหารมองมนุษย์ที่ปฏิบัติการในองค์การ เป็นเพียงสิ่งของวัสดุหรือเครื่องจักร ที่ช่วยให้งานในองค์การประสบผลสำเร็จ แต่สำหรับมุมมองในปัจจุบันนั้น มนุษย์ที่ปฏิบัติงานในองค์การนั้นมีคุณค่าที่องค์การต้องชำระรักษาให้มีสุขภาพและจิตที่ดี โดยผู้บริหารยุคใหม่เชื่อว่า บุคคลในองค์การมีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพที่องค์การต้องค้นหาเพื่อนำมาสร้างสรรค์ ประโยชน์แก่องค์การ นอกจากนี้ยังยอมรับว่า การทำงานในองค์การจะเกิดประสิทธิภาพสูงสุด เมื่อผู้ปฏิบัติมีความพึงพอใจในการทำงาน มีความสุขในการดำรงชีวิตอยู่ในองค์การและได้รับการยอมรับจากผู้บริหารและเพื่อนสมาชิก<sup>25</sup>

### 2.1.5 ตัวชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

วัฒนา วงเกียรติรัตน์ ได้แบ่งแนวคิดตัวชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานไว้ 3 ส่วน ดังนี้

1. ผลการปฏิบัติงาน หมายถึง ผลลัพธ์ของการปฏิบัติงานของบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่ ตามความรับผิดชอบ เช่น ปริมาณงานที่ทำได้ ความเข้าใจในงาน ความเข้าใจคำสั่ง ความถูกต้องของงานที่ทำ ความตื่นตัว ความคิดริเริ่ม การประสานงาน และความร่วมมือต่างๆ โดยก่อให้เกิดคุณค่าและประโยชน์ต่อหน่วยงานที่สังกัดมากหรือน้อยกว่าที่ควรจะเป็น
2. ต้นทุน หมายถึง มูลค่าของทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตหรือการให้บริการเป็นส่วนที่เรียกว่า มูลค่าของปัจจัยนำเข้า (Input Value) ของระบบต้นทุน ซึ่งอาจเป็นเงินสด หรือค่าใช้จ่ายในรูปแบบอื่นที่จ่ายไปเพื่อให้ได้มาซึ่งบริการหรือผลผลิต ในทางธุรกิจ ต้นทุน คือ ค่าใช้จ่ายส่วนที่จ่ายไปเพื่อให้ได้ผลตอบแทนหรือรายได้ ต้นทุนจึงเป็นส่วนสำคัญในการตัดสินใจทางธุรกิจต่างๆ
3. เวลา หมายถึง ระยะเวลาที่ใช้ในการทำงานตามปริมาณงานที่กำหนดให้แล้วเสร็จ นั่นคือ จะทำงานในปริมาณที่กำหนดให้เสร็จต้องใช้เวลาทำงานเท่าไรนั่นเอง<sup>26</sup>

<sup>25</sup> นิตยา ว่างคาม, “สภาพการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจสายตรวจรถจักรยานยนต์ในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น”, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย), 2550, หน้า 19.

<sup>26</sup> เสาวภาคย์ คงวิสัย, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของสถาบันการพลศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, อ้างแล้ว, หน้า 16.

จากแนวคิดดังกล่าวผู้วิจัยจึงสรุปปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการทำงาน ได้ 7 ประการ คือ

1. ลักษณะที่เกี่ยวกับ เพศ อายุ เชื้อชาติ เผ่าพันธุ์
2. ลักษณะที่เกี่ยวกับความรู้ความสามารถ ความถนัดและความชำนาญของบุคคล ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้จะได้มาจากการศึกษาอบรมและสั่งสมประสบการณ์ เช่น คิดหาคำตอบของปัญหาได้หลายๆ อย่างในเวลาจำกัด สามารถเสนอวิธีการแก้ปัญหาใดปัญหาหนึ่งได้หลายแนวทาง รวมทั้งรู้จักวิธีการทำงานแปลกใหม่ที่มีความเป็นไปได้ สามารถยืดหยุ่นวิธีการทำงานเพื่อความสำเร็จของงาน มีแนวคิดที่จะสร้างและปรับวิธีการทำงานให้ดีขึ้น
3. ปริมาณงานและคุณภาพของการดำเนินงาน เป็นความสามารถในการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายให้สำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาหรือมาตรฐานที่ตั้งไว้
4. ลักษณะทางด้านจิตวิทยา ซึ่งได้แก่ ทักษะคิด ค่านิยม การรับรู้ในเรื่องต่างๆ รวมทั้งบุคลิกภาพของแต่ละบุคคล
5. บุคลิกภาพ เจตคติ และค่านิยมในการทำงาน หมายถึง คุณสมบัติต่างๆ ที่ประกอบกันขึ้นเป็นบุคคล การกระทำต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการพูด การปฏิบัติตน ความคิดและลักษณะนิสัยที่บุคคลต้องปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ให้มีประสิทธิภาพ การแสดงออกถึงเจตคติที่ดีต่อการทำงาน มีความรักความพึงพอใจและเห็นคุณค่าในการทำงาน ปฏิบัติตามระเบียบ กฎเกณฑ์และคำสั่งของผู้บังคับบัญชาได้อย่างเต็มใจและสบายใจ
6. ขวัญและกำลังใจการปฏิบัติงาน เป็นการมุ่งมั่นที่จะทำงานอย่างเต็มความสามารถ โดยไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคต่างๆ มีความสุขในการทำงาน มีความรู้สึกมุ่งมั่นในหน้าที่การงาน มั่นใจว่าตนมีโอกาที่จะเจริญก้าวหน้าในอาชีพ มีความรู้สึกผูกพันต่อเพื่อนร่วมงานและองค์กร
7. การกำหนดระเบียบปฏิบัติชัดเจน เพื่อเพิ่มผลการทำงานที่มองเห็นได้มีผลทำให้ประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย ผลการทำงานที่มองเห็นได้สัมพันธ์ในทางบวกกับประสิทธิภาพ หากพิจารณาควบคู่กันไปจะปรากฏว่าการกำหนดระเบียบปฏิบัติอย่างชัดเจนและผลการทำงานที่สามารถมองเห็นได้ จะมีความสัมพันธ์มากขึ้นต่อประสิทธิภาพมากกว่าตัวแปรแต่ละตัวตามลำพัง



## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

### 2.2.1 ความหมาย

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 ให้ความหมายจราจร ไว้ว่า การที่ยวดยานพาหนะ คน หรือ สัตว์ พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง เรียกผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องการนั้น (กฎ) การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือ คนที่จูงจี้หรือไล่ต้อนสัตว์<sup>27</sup>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ระบุการจราจรไว้ในมาตรา 4(1) หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี้ หรือไล่ต้อนสัตว์<sup>28</sup>

จรินทร์ ธานีรัตน์ กล่าวไว้ว่า การจราจร หมายถึง การเดินทางสัญจรไปมา ซึ่งรวมถึงการเดินทางไปมาทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การจราจรทางบกนั้นหมายความรวมถึง คน สัตว์ และยวดยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนน โดยการเคลื่อนที่ด้วยเครื่องจักร หรือแรงคน หรือลากจูงไปด้วยสัตว์พาหนะก็ตามซึ่งในสมัยโบราณมนุษย์เดินทางโดยทางบกและทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จึงมักจะเกิดขึ้น จากภัยธรรมชาติ หลังจากเทคโนโลยีต่างๆ เจริญมากขึ้นยวดยานต่างๆ ได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้นการขนส่งทางบกและระบบการจราจรมีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวันและมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติเพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่ในปัจจุบันการขนส่งและระบบการจราจรไม่ดีพอ จึงเป็นเหตุให้จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย<sup>29</sup>

วิจิตร บุญยโหดระ และคณะ ให้ความหมาย งานจราจร ไว้ว่า คือ งานที่รับผิดชอบการจัดและควบคุมจราจรในเขตพื้นที่ดำเนินการให้ผู้ใชรถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรและจับกุมผู้ละเมิด<sup>30</sup>

<sup>27</sup> ทวีศักดิ์ สิงห์ษา, “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2553, หน้า 26.

<sup>28</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 26.

<sup>29</sup> จรินทร์ ธานีรัตน์, อ่างใน พศวัต จันทรคัง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2551, หน้า 7.

<sup>30</sup> วิจิตร บุญยโหดระ และคณะ, อ่างใน พศวัต จันทรคัง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ่างแล้ว, หน้า 7.

**ศราวุฒิ พันธ์ขาว** ให้ความหมาย การจราจร ไว้ว่า หมายถึง การสัญจรไปมาของคน สัตว์ ยวดยาน ทุกชนิดที่เคลื่อนที่ด้วยแรงงานหรือเครื่องจักร หรือลากจูงด้วยกำลังของสัตว์<sup>31</sup>

จากความหมายดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า การจราจร หมายถึง การเดินทางหรือการขนส่ง ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ หรือทางใต้พื้นดิน รวมทั้งผู้ที่ขี่ ควบคุม หรือไล่ต้อนสัตว์ และหมายความรวมถึงงานด้านพัฒนาทรัพยากร การบริหารงาน งานอำนวยความสะดวก ด้านการจราจร งานบริการประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาจราจร และงานด้านป้องกัน และแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

**2.2.2 วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering)** คือ วิศวกรรมแขนงหนึ่งซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบ การควบคุมระบบการจราจรของถนนทางหลวงตลอดจน การใช้บริการที่ดินใกล้เคียงและการศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่นหรือหมายถึง การนำเอาหลักการเครื่องมือวิธีการเทคนิคตลอดจนการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ มาประยุกต์เพื่อให้ได้มาซึ่งความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

องค์ประกอบของการจราจร มีอยู่ 3 ประเภท คือ คนขับรถและคนเดินถนน รถ และถนน

1. คนขับรถและคนเดินถนน (Driver Pedestrian) คนขับรถอาจก่อปัญหาจราจรได้ใน 5 ลักษณะ คือ มารยาทในการขับรถ ระยะเวลาในการตัดสินใจ การมองเห็น ขอบเขตการมองเห็น และคนเดินเท้า

มารยาทในการขับรถ อาจมีสาเหตุจาก

1. สภาพแวดล้อม (Environmental Conditions) ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ลักษณะการใช้ที่ดินสภาพการจราจรสภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง

2. ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological Factor) ได้แก่ อารมณ์ของ คนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า

3. ปัจจัยทางกายภาพ (Physical Factors) ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น (Vision) การได้ยิน (Hearing) และการมีปฏิกิริยาตอบโต้ (Reflection)

ระยะเวลาในการตัดสินใจ (Perception-Reaction Time, Piev) คือ ระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทาง ตา หู การสัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการให้มือและเท้าเหยียบเบรก ระยะเวลาต่างๆ คือ ระยะเวลาในการตัดสินใจ ประกอบไปด้วย 4 ปัจจัย คือ

---

<sup>31</sup>ศราวุฒิ พันธ์ขาว, การจราจรในมหานคร, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เลียงเชียงจงเจริญ, 2518), หน้า 18.

1. Perception Time คือ ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์
2. Intellection Time คือ ระยะเวลาใช้ในการพิจารณาวิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่เห็นคืออะไร
3. Emotion Time คือ ระยะเวลาใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์หรือสิ่งที่เห็นนั้น
4. Volition Time คือ ระยะเวลาซึ่งใช้ในการปฏิบัติกรตามที่สมองสั่งการค่าของ Piev มีความสำคัญต่อปัญหาการจราจร สาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจาก การตัดสินใจไม่ฉับพลันของผู้ขับรถ คนโดยทั่วไปควรมี Piev ประมาณ 1-2 วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกลหรือพบปัญหาที่ยากเกี่ยวกับการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น 4 วินาที ในทางวิศวกรรมจราจรใช้มันการคำนวณหาระยะเวลาหยุดรถที่ปลอดภัยและการออกแบบระยะเวลาของสัญญาณไฟเหลือง (Amber Time) โดยทั่วไปสัญญาณไฟเหลืองควรมีระยะเวลาประมาณ 3-5 วินาที หากสั้นกว่า 3 วินาที อาจเกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในกรณีที่คนขับตัดสินใจที่จะแล่นผ่านทางแยกแต่หากออกแบบสัญญาณไฟเหลืองนานกว่า 5 วินาทีจะทำให้คนขับฉวยโอกาสฝ่าฝืน โดยแล่นผ่านทางแยกกันมากขึ้น

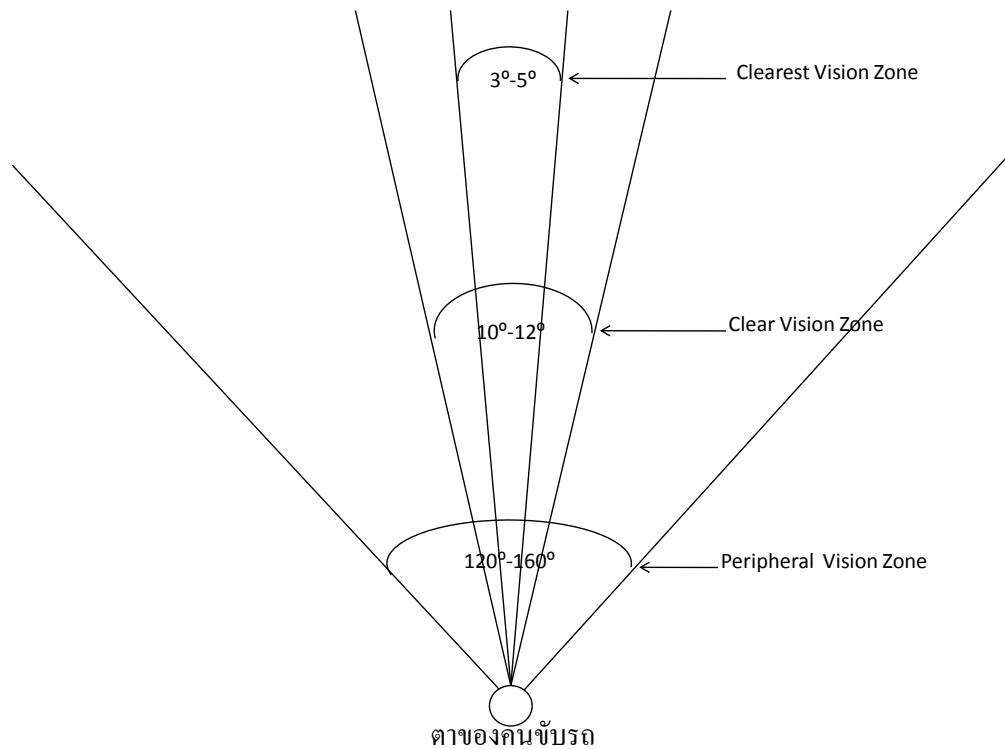
#### ตารางที่ 2.1 แสดงระยะเวลาการตัดสินใจ (PIEV) ของผู้ขับรถ

การกระทำ	ระยะเวลาที่ใช้
1. กดแตร โดยเริ่มต้นจากมืออยู่บนพวงมาลัยตัดสินใจกดแตรรถส่งสัญญาณ	0.56 วินาที
2. แตะเบรก โดยเริ่มต้นจากเท้าอยู่บนคันเร่ง ถอนเท้าจากคันเร่งมาเหยียบเบรก เพื่อชะลอหรือหยุดรถ	0.59 วินาที

การมองเห็น (Vision) ความสามารถของตาคนปกติขณะอยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะกรวยจอกกว้าง (Peripheral Vision) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นชัดเจนจะลดลง เช่น

1. ที่ความเร็ว 40 กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 100 องศา
2. ที่ความเร็ว 75 กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 60 องศา
3. ที่ความเร็ว 100 กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 40 องศา

ความคมชัดของภาพที่ตาของคนปกติมองเห็นภาพได้ชัดที่สุด (Clearest Vision Zone) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย 3-5 องศา และความคมชัดที่มองเห็นได้รองลงมา (Clear Vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย 10-12 องศา ในช่วงที่เลยพิสัยนี้ออกไปความชัดของภาพจะลดน้อยลงไป ดังแผนภาพที่ 2.1



แผนภาพที่ 2.1 แสดงขอบเขตการมองเห็น

**ขอบเขตของการมองเห็น** สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืนของคน ขับรถ ถ้ามีแสงสว่าง เข้าตาจากรถที่แล่นสวนมาหรือจากการสะท้อนของกระจกมาเข้าตา จะทำให้เกิดการพร่ามัว ชั่วขณะหนึ่ง ซึ่งตาของมนุษย์จะต้องใช้เวลาในการปรับขยายหรือหดม่านตา โดยถ้าเป็นกรณีผ่านจาก ที่มีดออกสู่ที่สว่างจะใช้เวลาปรับตัวประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มีดใช้เวลา ปรับตัวประมาณ 6 วินาที

**คนเดินเท้า (Pedstraim)** คนเดินเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งของการจราจร ซึ่งจะต้องออกแบบระบบ การจราจรให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ ทางเดินเท้าข้างถนน ทางข้ามถนน สะพานลอย อุโมงค์สำหรับคน ข้ามและสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม ทางเท้าในเมืองจะมีประโยชน์ต่อการจราจร แต่เจ้าหน้าที่ซึ่ง จัดการจราจรมักจะไม่เห็นความสำคัญหากจัดระบบของคนเดินเท้าให้สัมพันธ์กับป้ายรถประจำทาง จะทำให้เกิดความสะดวกรสบายและลดการใช้ยานพาหนะ

## ตารางที่ 2.2 แสดงระยะทางที่คนเดินเท้าเต็มใจที่จะเดินทางโดยเฉลี่ย

สภาพของทางเดิน	ระยะทางไกลที่จะเดิน (เมตร)	ระยะเวลา (นาที)
ทางเดินที่มีหลังคามุงตลอด	1,500	20
ทางเดินที่มีร่มเงา	750	10
ทางเดินที่ไม่มีร่มเงา	375	5
ทางเดินมีสภาพแวดล้อมแย่มาก	180	2

**2. รถ (Vehicle)** รถเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการจราจรซึ่งอาจแบ่งรถได้เป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

- 2.1 รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (Motorcycle)
- 2.2 รถนั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)
- 2.3 รถยนต์รับจ้าง (Taxi)
- 2.4 รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ (Four-Wheel Drive)
- 2.5 รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Truck)
- 2.6 รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Truck)
- 2.7 รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Truck)
- 2.8 รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi Trailor)
- 2.9 รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus)
- 2.10 รถโดยสารขนาดกลาง (Medium Bus)
- 2.11 รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus)
- 2.12 รถแทรกเตอร์ (Tractor)
- 2.13 รถอื่นๆ (Other Type of Car) เช่น รถลากจูง รถบด รถพ่วงจักรยานยนต์ ฯลฯ

รถมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

1. ลักษณะขนาดและน้ำหนักของรถ หมายถึง ขนาดความกว้างความยาวความสูงและน้ำหนักของรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนไหล่ถนน ที่จอดรถ รัศมี ความโค้งของถนน เกาะกลางถนน ส่วนน้ำหนักของรถจะมีผลต่อการออกแบบ ความหนาของถนน การประหยัดน้ำมันและความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

2. ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อนโดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้เชื้อเพลิงเพื่อเปลี่ยนแปลงพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ

การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถและอัตราการเร่งกำลังของรถ คือความสามารถในการขับเคลื่อนที่จำเป็นต้องมีกำลังของพานะมากกว่าแรงด้านต่างๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า อัตราการเร่งคืออัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

3. ลักษณะของแรงต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อรถที่เคลื่อนที่ของรถ รถในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่างๆ มากระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่ดังกล่าวได้แก่

แรงต้านทานของอากาศ (Air Resistance) เกิดจากแรงเสียดทานของตัวถังรถ รถยนต์ขนาดเคลื่อนที่ไปในอากาศขนาดของแรงต้านขึ้นอยู่กับรูปร่างพื้นที่หน้าตัดของตัวยานพาหนะและความเร็วขณะขับเคลื่อนที่

แรงต้านทานเนื่องจากการเคลื่อน (Rolling Resistance) เกิดขณะที่รถแล่นไป บนทางราบในแนวตรงด้วยอัตราเร่งคงที่ขณะที่ล้อหมุนไปบนผิวทาง ในสภาพพื้นผิวจราจรปกติแรงต้านเนื่องจากการเคลื่อนที่มีประมาณ 12 กิโลกรัมต่อตัน ขณะรถเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

แรงต้านทานเนื่องจากความชัน (Grade Resistance) เกิดจากรถแล่นขึ้นเนินที่มีความลาดชัน จะเกิดความต้านทานระหว่างน้ำหนักของตัวรถและความลาดชันของพื้น

แรงเสียดทาน (Friction Resistance) เป็นแรงต้านการเร่งของยานพาหนะเนื่องมาจากความขรุขระของพื้นผิวถนน

แรงต้านเนื่องจากความโค้งของทาง (Curve Resistance) รถเมื่อแล่นเข้าโค้งจะเปลี่ยนทิศทางการเคลื่อนที่และเกิดมีแรงหนีศูนย์กลาง รถมีโอกาสที่จะไถลออกนอกโค้งหรือบางครั้งก็อาจพลิกคว่ำได้ แรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางนี้จะทำให้เกิดโมเมนต์ ซึ่งตรงกันข้ามกับโมเมนต์ทรงตัวรถจะคว่ำก็ต่อเมื่อโมเมนต์พลิกคว่ำมากกว่าโมเมนต์ทรงตัว แรงต้านที่ช่วยมิให้รถลื่นไถลออกจากผิวทางโค้งคือความฝืดระหว่างล้อกับผิวทาง และการสร้างถนนยกระดับจะช่วยลดปัญหาการไถลออกนอกโค้งและการพลิกคว่ำของรถลงได้ แรงที่กระทำต่อรถยนต์จะสมมติให้กระทำที่จุดศูนย์กลางของรถ ยกเว้นแรงเสียดทานที่กระทำที่ล้อและผิวถนน แรงเนื่องจากความเสียดทานนี้เองที่สามารถทำให้คนขับสามารถเริ่มหยุดและขับเคลื่อนรถ

แรงเสียดทานสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ

1. แรงเสียดทานเนื่องจากการไถล (Sliding Friction)
2. ความเสียดทานเนื่องจากการกลิ้ง (Rolling Friction) การไถลของรถยนต์เป็นลักษณะของรถเมื่อผู้ขับขี่เหยียบเบรกหรือหยุดอย่างกะทันหัน ทำให้มีการห้ามล้อของรถ แต่เนื่องจากรถไม่สามารถหยุดได้ทันทีจึงยังมีการไถลไปอีก ระยะที่รถลื่นไถลไปอีกนั้นเรียกว่า ระยะลื่นไถล (Skid Distance) หรือระยะเบรก (Braking Distance)

**3. ถนน (Road)** ถนนเป็นปัจจัยของการจราจรอย่างหนึ่ง เนื่องจากถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต ซึ่งประกอบไปด้วยการวางแผนถนน การออกแบบทางโค้ง ระยะสายตาและการออกแบบทางแยก เป็นต้น

1. การออกแบบถนน (Geometric Design) จะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

1.1 ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของประเภทถนนชนิดต่างๆ และความเร็วของรถ

1.2 ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ

1.3 ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตา อย่างกะทันหัน

1.4 มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการจราจรต่างๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณไฟ ฯลฯ

1.5 คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา นอกจากนี้การออกแบบถนนยังควรคำนึงถึงความสวยงาม ความพอใจของผู้ใช้ถนนหรือผู้อาศัยใกล้เคียงมีประโยชน์ต่อสังคมและคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

2. ประเภทของถนนในประเทศไทย มี 7 ประเภทคือ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสัมปทาน ทางหลวงพิเศษ และทางหลวงสุขาภิบาล

3. ประเภทของถนนตามหลักวิศวกรรมจราจร มี 4 ประเภทคือ

3.1 ทางด่วน (Expressway or Freeway System) เป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ โดยมีลักษณะแตกต่างจากถนนประเภทอื่นๆ คือสามารถรองรับปริมาณจราจรได้เป็นจำนวนมาก อนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินหรือข้าม และไม่มีทางแยกตัวขวาง ซึ่งถ้าจำเป็นต้องสร้างทางแยกผ่านก็จะต้องสร้างเป็นถนนชนิดยกระดับข้าม หรือลอดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดทางแยกขึ้น

3.2 ถนนสายประธาน (Arterial Street) เป็นถนนที่ใช้เชื่อมระหว่างเมือง และใช้สัญจรในเมือง

3.3 ถนนสายรอง (Collector Road) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมกับถนนสายประธาน โดยทั่วไปจะรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายประธาน

3.4 ตรอก ซอย (Local Road)

**โครงข่ายของถนน (Road Network)** โครงข่ายของถนน คือ เส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยกที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปแบบเป็นลักษณะต่างๆ เช่น มีลักษณะเป็นตาราง วงแหวน หรือมีรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง

โครงข่ายถนนอาจแบ่งได้ 2 ลักษณะคือ

1. โครงข่ายถนนแบบเปิด (Opened Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้น (Origin) และจุดปลายทาง (Destination) ไม่บรรจบกัน

2. โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกทางแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางบรรจบกัน

โครงข่ายของถนนประกอบด้วย

1. โครงข่ายของถนนในต่างจังหวัด เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง โดยผ่านเข้าไปยังศูนย์กลางของตัวเมือง เมื่อตัวจังหวัดมีประชากรเพิ่มมากขึ้นและตัวเมืองขยายโตขึ้นจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณย่านการค้า ดังนั้นในเมืองใหญ่ที่มีประชากรประมาณ 300,000 คนขึ้นไป ควรมีถนนอ้อมเมือง (By Pass) เช่น จังหวัดชลบุรี ราชบุรี เพชรบุรี หรือถ้าเป็นเมืองเล็กตั้งอยู่ระหว่างเมืองใหญ่สองเมืองก็จำเป็นต้องมีถนนอ้อมเมืองเช่นกัน เพื่อป้องกันมิให้การจราจรที่ไปมาติดต่อระหว่างเมืองใหญ่เข้าไปก่อปัญหาการติดขัดในเมืองเล็ก

2. โครงข่ายถนนในเมือง แบ่งเป็นแบบ สำคัญได้ 3 แบบ คือ

2.1 แบบเส้นตรง (Linear Network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักจะเป็นเส้นตรง ผ่านชุมชน การเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง มีอาคารตั้งอยู่ปากถนนสายหลักและมีถนนย่อยแยกเป็นสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของจราจร เมื่อตัวเมืองขยายโตขึ้นเพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชน และการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่นๆ

2.2 แบบตาราง (Grid Network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุก ประกอบด้วยแนวถนนตัดตั้งฉากกัน ความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนจะทำให้ง่ายเหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถเดินทางอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์กลางการค้าหรือบริเวณที่การจราจรคับคั่ง และสามารถเปลี่ยนระบบให้รถเดินทางเดียวได้ง่ายเมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้คือ มีทางแยกมากถ้าจัดสัญญาณไฟจราจรไม่ดีจะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มีจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางในลักษณะเส้นทางแฉกๆ จะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น



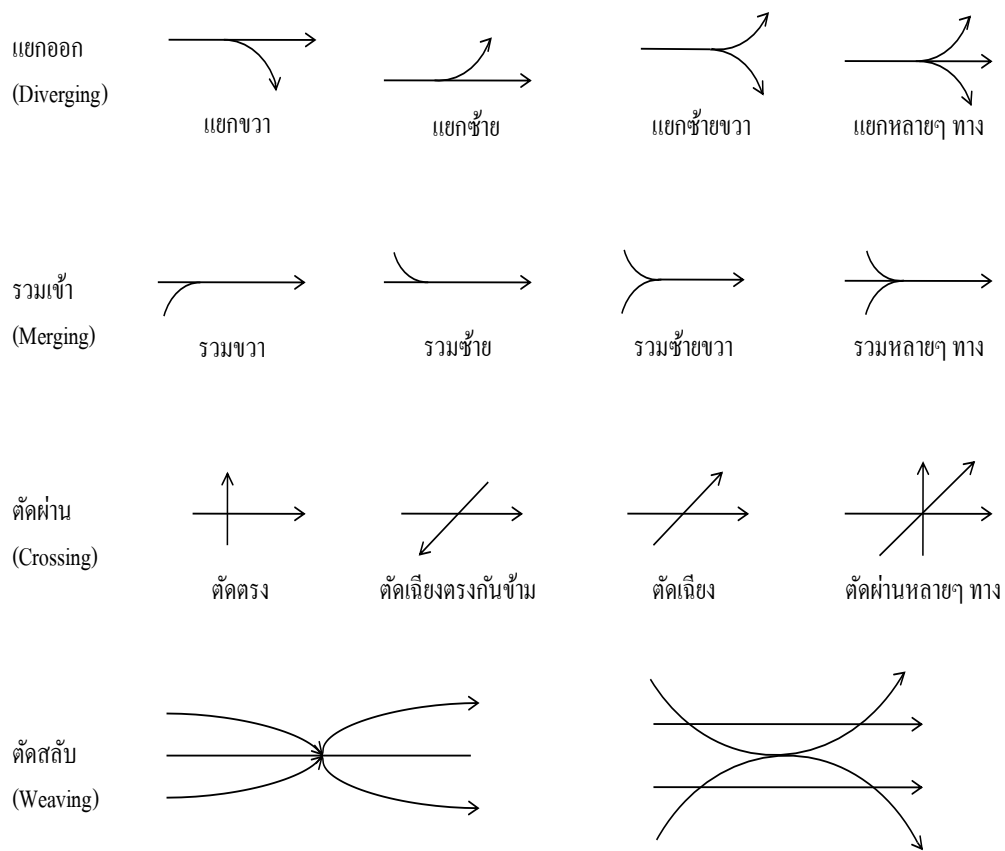
2.3 แบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง มีเส้นถนนแยกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองหรือบริเวณโดยรอบและมีถนนวงแหวนเชื่อมต่อระหว่างถนนรัศมี เป็นชั้นๆ ตั้งแต่ 1 ถึง 3 ชั้น ลักษณะคล้ายๆ ไยแมงมุมที่มีประชากรตั้งแต่ 20,000 คนขึ้นไป ควรมีถนนวงแหวน 1 วง เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ 500,000 ขึ้นไป ควรมีถนนวงแหวน 2 วง ลักษณะของถนนวงแหวนไม่จำเป็นจะต้องเป็นวงกลม สามารถเลือกวงแหวนได้ตามความเหมาะสมของพื้นที่และภูมิประเทศ วงล้อมจนครบรอบหรือเกือบครบรอบ เพื่อให้การจราจรสามารถเคลื่อนที่เข้าสู่หรือระบายออกจากเมืองได้รวดเร็วแม้จะใช้ระยะทางมากขึ้น แต่การจราจรไม่ติดขัดเพราะมีการจัดระบบควบคุมทางเชื่อมเข้าออกตลอดจนการห้ามจอดรถริมขอบถนน

**โครงข่ายการจราจร (Traffic Network)** โครงข่ายการจราจรประกอบด้วย กลุ่มของถนนชนิดต่างๆ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและสายรองเชื่อมต่อกันระหว่างทางแยก ซึ่งมีสัญญาณไฟถนนแต่ละสายในโครงข่ายเรียกว่า Link ซึ่งอาจมีลักษณะในทิศทางเดียวกัน (One Way) หรือสองทิศทางสวนกัน (Two Way) ก็ได้ โครงสร้างของ Link Link เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสองทางแยกสัญญาณไฟ ซึ่งมีรถยนต์เคลื่อนที่ไปในทางเดียวกันจากแยกหนึ่งไปยังอีกแยกหนึ่งโดยมีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเป็นตัวควบคุม คุณลักษณะทางกายภาพ ของ Link ประกอบไปด้วย ความยาว ความกว้าง จำนวนช่องทางจราจร ความจุของช่องทางและช่องทางเดี่ยวความเร็วอิสระ (Free-Flow Speed)

**ทางโค้ง (Curve)** ถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง มี 2 ประเภทคือ

1. ทางโค้งแนวตั้ง (Vertical Curve) ซึ่งแยกออกเป็นทางโค้งลักษณะนูน (Crest Vertical Curve) และทางโค้งลักษณะเว้า (Sag Vertical Curve)
2. ทางโค้งในแนวราบ (Horizontal Curve) เป็นทางโค้งที่มีการยกระดับถนน เพื่อป้องกันการถูกแรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางหรือพลิกคว่ำ

**ทางแยก (Intersection)** หมายถึง บริเวณร่วมที่มีถนนสองสายหรือมากกว่าตัดกันหรือพบกัน ซึ่งเมื่อถนนสองสายพบกันหรือตัดกันย่อมเกิดปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่รูปแบบของความขัดแย้ง ดังแผนภาพที่ 2.2



แผนภาพที่ 2.2 แสดงรูปแบบของความขัดแย้ง

ลักษณะทางแยก แบ่งเป็น 3 ลักษณะคือ

1. ทางแยกลักษณะปกติไม่มีการก่อสร้างเกาะกลางหรือเพิ่มเติม (Unchanel-lized) รวมถึงทางแยกที่มีการขยายถนน (Flared Intersection) แต่ไม่มีสิ่งก่อสร้างพิเศษอื่นๆ
2. ทางแยกที่มีเกาะกลางถนน (Channellized) เป็นทางแยกที่มีการสร้างเกาะเพิ่มเติม ทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบมากขึ้น
3. ทางแยกยกระดับ (Interchange) เป็นทางแยกที่เป็นถนนยกระดับมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ ทำให้การจราจรสะดวกรวดเร็วปลอดภัยมากขึ้น แต่ทางแยกยกระดับต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและใช้บริเวณพื้นที่มาก

วงเวียน (Rotary, Roundabout) เป็นการออกแบบทางแยกให้มีลักษณะเป็นวงกลมเหมาะสมกับบริเวณที่มีทางแยกมากกว่า 4 แยก และในบริเวณทางแยกมีปริมาณรถเลี้ยวมากกว่าตรงไป ซึ่งโดยทั่วไปสภาพการจราจรทุกแยกรวมกันไม่ควรเกินกว่า 3,000 คันต่อชั่วโมง

### ผลดีของการมีวงเวียน

1. เหมาะสมกับทางแยกที่มี 5 แยก หรือมากกว่า
2. เมื่อปริมาณการจราจรเบาบาง การเคลื่อนที่ในทิศทางเดียวจะช่วยลดปัญหาความล่าช้า
3. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างมากกว่าการก่อสร้างทางแยกยกระดับ

### ผลเสียของการมีวงเวียน

1. ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้ง เนื่องการเคลื่อนที่ตัดสลับ (Weaving Problem)
2. จำเป็นต้องใช้บริเวณเนื้อที่มาก
3. ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างแพงมากกว่าทางแยกทั่วไป
4. ไม่เหมาะสมกับบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากจะทำให้เกิดปัญหาความล่าช้า

**การจัดระบบรถทางเดียว (One-Way Street System)** เป็นการจัดระบบการจราจรบนถนนชนิดให้รถวิ่งไปในทิศทางเดียวกัน ในแต่ละถนนโดยไม่มีการสวนทางกัน เพื่อเพิ่มความจุให้แก่ถนน ลดจุดตันของกระแสการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ

การจัดระบบเดินรถทางเดียวสามารถใช้กับย่านชุมชน จึงควรจะมีการศึกษาความเหมาะสมและสภาพแวดล้อมมาก่อน โดยเฉพาะลักษณะการวางผังเมือง การเดินรถทางเดียวจำเป็นต้องมีทางขนาน (Parallel Street) และมีถนนตัดเพื่อเชื่อมทางขนานให้มีการติดต่อกัน จึงจะดำเนินการได้ผลดี

### ผลดีของการจะระบบเดินรถทางเดียว

1. เพิ่มความจุของถนน
2. ลดการเกิดอุบัติเหตุ
3. ลดปัญหาความล่าช้าและความขัดแย้งเนื่องจากรถเลี้ยว
4. มีโอกาสจอดรถบนถนนได้มากกว่า (ในกรณีที่อนุญาตให้จอดรถ)

### ผลเสียของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

1. เพิ่มระยะเวลาในการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง
2. จำเป็นต้องมีระบบควบคุมการจราจรเพิ่มขึ้น
3. ไม่สะดวกต่อการจัดเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน เช่น รถเมล์อาจจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทาง
4. สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup>อนุสรณ์ พัฒนถาบุตร, **คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร ตำรวจภูธรภาค 4**, (ขอนแก่น : โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา, 2547), หน้า 17-27.

### 2.2.3 ทำสัญญาณจราจร

ตามที่พระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.2522 (มาตรา 24) ได้กำหนดทำสัญญาณจราจร เพื่อเป็นการปฏิบัติให้เป็นแบบอย่างเดียวกันและเป็นหลักการที่ฝึกปฏิบัติของเจ้าพนักงาน และพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เป็นแบบอย่างเดียวกันและถูกต้องตามกฎหมายจราจรทางบกและได้กำหนดไว้ดังนี้

**ทำสัญญาณจราจร มี 2 ทำใหญ่ๆ คือ**

1. ทำห้ามรถ หรือให้รถหยุด
2. ทำปล่อยรถ หรือให้รถไป<sup>33</sup>

**สัญญาณจราจร** หมายความว่า สัญญาณใดๆ ไม่ว่าจะแสดงตัวอย่าง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนจูง จี๋ หรือใส่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

**สัญญาณไฟจราจร (Traffic Signalization) ประกอบด้วย 3 สี คือ**

1. สีแดง (Red) หมายถึง การบังคับให้หยุดยานทุกคันหยุด
2. สีเหลืองอำพัน (Amber) หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น ในบางครั้งให้หยุดเมื่อเห็นว่าไม่ปลอดภัย
3. สีเขียว (Green) หมายถึง การอนุญาตให้หยุดยานแล่นผ่านได้

**สัญญาณไฟจราจรสามารถจำแนกได้ 4 ประเภทดังนี้**

1. ชนิดตั้งเวลาล่วงหน้า (Pre-Timed or Fixed-Timed) เป็นสัญญาณไฟที่เปิดแบบมีรอบสัญญาณไฟคงที่ (Constant Cycle) ทุกครั้ง
2. ชนิดกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Actuated) เป็นแบบที่ตั้ง ณ ทางแยกซึ่งมีทางเอก และทางโท โดยติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทางโทของทางแยก เมื่อมีรถทางเอกจำนวนมากจะได้มีสัญญาณไฟเขียวโดยตลอด เว้นแต่มีรถที่ทางโทมาถึงทางแยกหรือครบรอบของทางโทที่ตั้งไว้
3. ชนิดอัตโนมัติ (Fully Actuated) เป็นแบบที่ติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทุกขา (Legs) ของทางแยก เพื่อเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กับการไหลของรถบนถนนทุกด้าน
4. ชนิดวัดปริมาณความหนาแน่น (Volume-Density or Flow-Concentration) เป็นแบบที่มีผู้ควบคุม (Controller) สามารถส่งสัญญาณการวัดปริมาณรถไปยังคอมพิวเตอร์กลาง (Control Computer) เพื่อควบคุมการไหลเวียนของโครงข่ายถนนทั้งโครงข่ายและสามารถให้ลำดับความสำคัญของรถต่างชนิดกันได้ เช่น รถฉุกเฉิน รถประจำทาง เป็นต้น

<sup>33</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 61.

## สัญญาณไฟจราจรสามารถนำมาใช้งานได้ ดังนี้

1. สัญญาณควบคุมการจราจร (Traffic Control Signal) ใช้ควบคุมการจราจรบนทางแยกต่างๆ

2. สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม (Pedestrian Signal) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุมยานพาหนะและคนเดินถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยกหรือบริเวณที่มีคนข้ามจำนวนมากเช่น โรงพยาบาล ศูนย์การค้า เพื่อป้องกันอันตรายแก่คนเดินถนนและลดอุบัติเหตุ สัญญาณไฟสำหรับคนข้ามมีเฉพาะสีแดงและสีเขียวบางครั้งใช้ไฟกระพริบสีเหลือง

3. สัญญาณไฟกรณีพิเศษ (Special Traffic Signal) ได้แก่

3.1 สัญญาณไฟกระพริบ (Flashing Beacon Signal) ติดตั้งบริเวณทางข้ามเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ชะลอความเร็ว

3.2 สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง (Lane Use Control Signal) ใช้ในกรณีถนนบางสายมีช่องทางวิ่งไม่เท่ากันในแต่ละทิศทาง และบางช่องทางวิ่งอาจใช้เป็นช่องสลับทิศทาง (Reversible Lane) เพื่อให้ยานยนต์แล่นไปมาในช่วงเวลาที่กำหนด

3.3 สัญญาณไฟสำหรับเปิดสะพาน (Drawbridge Signal) เป็นสัญญาณไฟเตือนผู้ขับขี่ในกรณีที่มีการเปิดสะพาน

3.4 สัญญาณไฟสำหรับทางรถไฟตัดผ่าน (Railroad Crossing Signal) เป็นสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ให้ทราบเมื่อมีรถไฟวิ่งตัดผ่าน

### ข้อดีของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

1. การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบ ลดปัญหาการติดขัด
2. ลดอุบัติเหตุบางชนิด เช่น การประสานงาน อุบัติเหตุของคนเดินถนน
3. ให้ความปลอดภัยแก่รถทางโทในการผ่านหรือเข้าสู่ทางเอก
4. เสริมความมั่นใจให้กับผู้ใช้ยานยนต์

### ข้อเสียของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

1. ทำให้เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยก โดยเฉพาะนอกเวลาเร่งด่วน
2. เพิ่มอุบัติเหตุบางประเภท เช่น ชนท้าย
3. การติดตั้งสัญญาณไฟในบริเวณไม่เหมาะสม อาจเพิ่มความล่าช้าโดยไม่จำเป็น
4. การติดตั้งสัญญาณไฟที่ระยะเวลาไม่เหมาะสม อาจสร้างความล่าช้าและความเบื่อหน่าย<sup>34</sup>

<sup>34</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 28-30.

## สัญญาณมือ

### การยื่นอำนาจการจราจร

1. ยื่นในจุดที่มองเห็นถนนได้ทุกด้าน เพื่อมองเป็นปริมาณรถแต่ละด้านว่ามากน้อยเพียงใด
2. ไม่มีสิ่งบดบังตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อาจทำให้ผู้ขับขี่รถมองไม่เห็น เช่น ตู้โทรศัพท์ หรือเสาไฟฟ้า
3. ให้ผู้ขับขี่รถยนต์มองเห็นได้เด่นชัด เมื่อให้สัญญาณมือในการอำนาจการจราจร
4. เป็นจุดที่มองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรได้ดี
5. ยื่นอยู่ในที่ที่เหมาะสม สง่างาม
6. งดการสูบบุหรี่ หมากฝรั่งหรือแสดงกริยาที่ไม่เหมาะสม เช่น บิดขี้เกียจ หาว หรือ เรอ เป็นต้น

### การควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณมือ

1. ก่อนใช้สัญญาณมือต้องดูจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้ถูกต้อง เมื่ออำนาจการจราจรตามจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่มีผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรอยู่
2. ก่อนห้ามรถด้วยสัญญาณมือให้ดูความเร็วของรถคันแรกและคันหลัง รวมทั้งระยะห่างรถที่จะห้ามเหมาะสมเพียงพอกับระยะที่จะให้หยุดหรือไม่
3. ให้สัญญาณมือและสัญญาณเสียงด้วยนกหวีด ให้ผู้ขับขี่เห็นและได้ยินในลักษณะที่เด่น และชัดเจน
4. สังเกตผู้ขับขี่มองเห็นและเข้าใจสัญญาณมือหรือไม่
5. ยื่นในจุดที่เหมาะสม สามารถให้สัญญาณมือเร่งระบายในด้านอื่นได้

### การควบคุมการจราจรในเวลาเข้ามืดและเวลาค่ำ

1. แต่งกายที่ผู้ขับขี่เห็นได้ดีและชัดเจน เช่น สวมเสื้อสะท้อนแสง
2. ใช้ไฟฉายช่วยในการใช้สัญญาณมือ
3. ใช้สัญญาณเสียงด้วยนกหวีดให้ดังและยาวกว่าปกติ
4. ระวังระวังการยื่นบริเวณจุดที่ไม่มีแสงไฟฟาส่องสว่าง
5. ระวังระวังรถไม่เปิดสัญญาณไฟส่องสว่างหน้ารถแล่นมาในเวลากลางคืน
6. ระวังผู้ขับขี่ที่เมาสุราหรือหลับใน อาจเกิดอุบัติเหตุในการให้สัญญาณมือได้

### สิ่งที่ควรระวังอื่นๆ

1. ควบคุมอารมณ์เมื่อถูกผู้ใช้รถใช้ถนนตำหนิการปฏิบัติ เมื่อเกิดการจราจรติดขัดมาก
2. ถูกซักถามหรือพุดจาแบบประชดประชัน

3. เมื่อเปิดการจราจรหรือเตรียมเส้นทางบุคคลสำคัญต่างๆ
4. การจราจรติดขัดเป็นวงแหวน ต้องเร่งระบายคลี่คลายการจราจรในวงแหวนก่อน อาจทำให้ด้านอื่นไม่เคลื่อนตัวหรือแบ่งเร่งระบายน้อยกว่า<sup>35</sup>

**สัญญาณนกหวีด** มี 2 อย่างคือ

1. ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดทันที
2. ใช้สัญญาณนกหวีดสั้น 2 ครั้ง ติดต่อกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

ดังนั้น นอกจากทำสัญญาณจราจรแล้วจะต้องใช้สัญญาณนกหวีดให้เป็นและถูกต้องด้วย และจะต้องควบคู่กันไป เพราะในขณะปฏิบัติหน้าที่จราจรนั้น บางครั้งใช้แต่สัญญาณมือ ผู้ขับรถอาจจะไม่ได้มองเราก็ต้องใช้เสียงนกหวีด ซึ่งช่วยให้ได้ยินหรือจะใช้แต่เสียงนกหวีดก็ได้ไม่ได้ เพราะผู้ขับขี่รถอาจไม่ได้ยิน ดังนั้นต้องใช้พร้อมกันทั้ง 2 อย่าง

**ข้อสำคัญ**

การเป่านกหวีดให้เป่าแรงเต็มที่ และเฉียบขาดทุกครั้งและใช้เฉพาะเพื่อให้สัญญาณเท่านั้น ผู้ที่อมนกหวีดไว้แล้วทำให้เกิดเสียงทุกครั้งที่หายใจออก หรือเป่าตลอดเวลาเป็นการก่อให้เกิดความรำคาญ เป็นการพรั่าเพ้อ ซึ่งจะหมดความหมายหรือไม่ศักดิ์สิทธิ์ การปฏิบัติหน้าที่เป็นหมู่หรือหลายคนควรให้หัวหน้าเป็นผู้เป่าคนเดียว

**การใช้ทำสัญญาณมือพร้อมกับสัญญาณนกหวีด ใช้ดังนี้**

1. การเป่านกหวีดให้รถหยุด เป่าเมื่อใช้สัญญาณมือห้ามรถหยุดเรียบร้อยแล้วเป่ายาว 1 ครั้ง
2. ถ้าเป่านกหวีดให้รถไปได้ เป่าเมื่อกำลังใช้สัญญาณมือ หรือในขณะที่โบกมือพร้อมกับเป่านกหวีด เสียงสั้นๆ 2 ครั้ง<sup>36</sup>

#### 2.2.4 กฎหมายจราจร

กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการจราจร ได้มีการตราออกเป็นพระราชบัญญัติและกฎหมายลำดับรองต่างๆ ไว้มากมาย กฎหมายเหล่านี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มีการออกกฎกระทรวง ข้อบังคับ คำสั่ง และประกาศต่างๆ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบังคับให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวกและปลอดภัย โดยมีเจ้าพนักงานของหน่วยงานของรัฐ ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และคณะกรรมการขนส่งทางบก เป็นผู้รักษากฎหมายและบังคับใช้ให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้นๆ ซึ่งกฎหมายจราจรดังกล่าวมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

<sup>35</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 72-73.

<sup>36</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 72.

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2522 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538 และ (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2542 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของรถและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถและได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกันและได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายได้ผลดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และจัดการจราจร

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2542 (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2542 และ (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2546 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก เพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการด้านการขนส่งและจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก เพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง โดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2524 (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2527 (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2528 (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2528 (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2537 และ (ฉบับที่ 10) พ.ศ.2542 (ฉบับที่ 11) พ.ศ.2544 (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2546 และ (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2547 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน ทั้งนี้ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

4. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใดๆ ที่เกี่ยวข้องบนทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยาย และสงวนเขตทางหลวง



และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้ เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวก ฯลฯ นอกจากนี้ ยังได้กำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย<sup>37</sup>

### ลักษณะของกฎหมายจราจร

ศาสตราจารย์ คัมภีร์พย์ กล่าวไว้ว่า กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้น โดยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้น โดยเหตุผลทางเทคนิคจึงเรียกว่า กฎหมายเทคนิค (Technical Law) การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จึงเป็นการกระทำผิดตามที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด และกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดทางอาญาโดยแท้ (True Crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กๆ น้อยๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเองแต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย จะเห็นได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ

1. ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) จัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุก จึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับและจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อย ทำให้วิธีการพิจารณาความผิด และการตัดสินใจลงโทษ แตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือการปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย (Unlawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการให้ความคุ้มครอง และผลประโยชน์ส่วนบุคคลและการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Measure) โดยทั่วไปแล้ว จะควบคุมดูแลเพื่อป้องกัน

<sup>37</sup> พศวัต จันทรค์รุ่ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ่างแล้ว, หน้า 8-9.

อันตรายที่จะเกิดในอนาคต เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากความระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้แสดงเป็นนัยว่า สมควรจะได้รับ การถูกดำเนินทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำผิดอาจจะเพียงถูกดำเนินจากสังคมและเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่างๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร ความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและระงับ ความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

2. ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมา เพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการ ก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียง ความเสียหายที่จะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมีความสมควรการลงโทษ อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการบัญญัติ ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันจะมีเพิ่มมากขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่าเป็นความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบันโดยทั่วไป แล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัด หรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่ การกระทำความผิดดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถชนคัมภีร์เมฆาสุราเพียงเล็กน้อยก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับรถชนคัมภีร์ฝืนสัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำนั้นยังไม่ก่อให้เกิด ความเสียหายก็ตาม แต่จะเป็นว่าอาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำความผิดต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมาย

ของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติมาเพื่อลงโทษ การกระทำที่เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและปลอดภัยในสังคม

3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ถือว่าเป็น กฎหมายอาญาประเภทหนึ่งเพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ ความรับผิดชอบในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงต้อง พิจารณา เจตนา ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดซึ่ง จะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 จะต้องเจตนาด้วย แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำความผิดจะกระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43(4) ที่บัญญัติว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาท หรือนำพาคนเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(4) ใช้คำว่า อันอาจเกิด แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำผิด ก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท<sup>38</sup>

#### ลักษณะของความผิดตามกฎหมายจราจร

สำหรับลักษณะของความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น อาจจำแนกผู้กระทำความผิดกฎหมาย จราจร ได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. ประเภทผู้ขับรถ ผู้กระทำความผิดในส่วนนั้นยังอาจจำแนกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1.1 ผู้ขับขี่ที่มีได้มีอาชีพในการขับขี่ แต่มีความจำเป็นต้องขับขี่รถเพราะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ ซึ่งผู้กระทำความผิดในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะมีสถานภาพทางสังคมสูง

1.2 ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพรับจ้างในการขับรถ เช่น คนขับรถแท็กซี่ คนขับรถโดยสาร คนขับรถบรรทุก เป็นต้น

2. ประเภทคนเดินเท้า ผู้กระทำความผิดในส่วนนี้ เช่น การไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย การไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางเดินรถในลักษณะกีดขวางการจราจร เป็นต้น

นอกจากนี้ความผิดตามกฎหมายจราจร ยังสามารถจำแนกตามลักษณะของความผิดออกได้ เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ด้วยกัน คือ

1. ความผิดที่ร้ายแรง หมายถึง ความผิดที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ ซึ่งเป็นความผิด ที่เป็นการก่ออันตรายหรือเป็นการกระทำโดยประมาท โดยกฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน

<sup>38</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 9-11.

2. ความผิดที่ไม่ร้ายแรง หมายถึง ความผิดที่เกี่ยวกับการจอครถ ซึ่งความผิดดังกล่าว กฎหมายบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน การกระทำความผิดจึงถือว่าเป็น การกระทำที่ผิดต่อกฎระเบียบเท่านั้น<sup>39</sup>

#### ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจร

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจร หมายถึง สิ่งที่เป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนกระทำความ ผิดกฎจราจร ประกอบด้วยปัจจัย 4 ด้าน คือ ปัจจัยด้านสังคม ปัจจัยด้านจิตใจ ปัจจัยด้านร่างกาย และปัจจัยด้านการจราจร

1. ปัจจัยด้านสังคม หมายถึง การขาดผู้นำหรือตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎ จราจร เมื่อทำผิดแล้วสามารถต่อรองกับเจ้าพนักงานจราจรได้และเห็นผู้อื่นทำความผิดกฎจราจร แล้วทำตาม โดยสงเคราะห์มาจากงานวิจัยของ อ.โชคชัย วงษ์ธานี อาจารย์ประจำสถาบันสันติศึกษา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

2. ปัจจัยด้านจิตใจ หมายถึง ความสับสน/ประมาทของผู้ขับขี่ สวมหมวกนิรภัย แล้วไม่เทห์ และการรีบเร่ง เพราะไม่ต้องการเสียเวลา โดยสงเคราะห์มาจากงานวิจัยของ ภรต โทณแก้ว ปี 2529 เรื่อง ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร (จักรยานยนต์) ในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา

3. ปัจจัยด้านร่างกาย หมายถึง การสวมหมวกแล้วปวดศีรษะ การดื่มสุราและสภาพ ร่างกายอ่อนความสามารถ (ง่วงนอน) โดยสงเคราะห์มาจากงานวิจัยของวิลาสินี วงศ์ประเสริฐ ปี 2529 เรื่องการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย

4. ปัจจัยด้านการจราจร หมายถึง การไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมาย จราจร สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน ถึงสภาพถนนชำรุดบกร่องทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎได้ และการขาดความเคร่งครัดของเจ้าพนักงาน โดยสงเคราะห์มาจากงานวิจัยของปิยพล อุซึ่งแม ปี 2535 เรื่อง ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดยะลา<sup>40</sup>

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจรของประชาชนนั้น เป็นสิ่งที่เป็นสาเหตุโดยทั่วไปที่ทำให้ ประชาชนทำผิดกฎจราจร ซึ่งแบ่งเป็นปัจจัยด้านสังคม เช่น การขาดผู้นำหรือตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติ ตามกฎจราจร หรือเมื่อทำผิดแล้วสามารถต่อรองกับเจ้าพนักงานจราจรได้ รวมไปถึงเมื่อเห็นผู้อื่น

<sup>39</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 11-13.

<sup>40</sup> จิตติ ชมนารถศิริ, “ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัย มหา มกุฏราชวิทยาลัย), 2550, หน้า 6.

ทำความเข้าใจกฎจราจรแล้วทำตาม สิ่งเหล่านี้เป็นปัญหาด้านสังคมที่ต้องได้รับการแก้ไข ปัจจัยด้านจิตใจ เช่น ความถือคณอง ความประมาทของผู้ขับขี่ คิดไปเองว่าถ้าสวมหมวกแล้วจะไม่เท่าไร รื้อน ธิบเร่ง ขอมที่จะฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เช่น การไม่มีความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจร เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน รวมถึงสภาพถนนชำรุด ก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ประชาชนทำผิดกฎจราจรได้<sup>41</sup>

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคมไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกผิดในตัวของมันเอง ความถูกผิดเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่างๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษย์ในเรื่องความถูกผิดทางศีลธรรม ซึ่งหลายๆ ประเทศ เช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำดังกล่าวเป็นลักษณะของ การฝ่าฝืนระเบียบ เท่านั้นเป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล

แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลัก ความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้ จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ<sup>42</sup>

<sup>41</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 51.

<sup>42</sup> เสรีภาพ พานา, “ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขีรถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด”, สารนิพนธ์ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาจุฬาราชวิทยาลัย), 2550, หน้า 15.

## กฎหมายจราจรที่ควรรู้

### การขับรถ

1. ในการทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชน หรือโดนคนเดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชรา หรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

2. ในการขับรถ ผู้ที่ต้องขับขี่รถในทางเดินรถด้านซ้าย และต้องไม่ล้ำกึ่งกลางทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้

2.1 ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

2.2 ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

2.3 ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

3. รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะทำได้ แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกัน ไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือให้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องทางเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี

4. ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้คันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

5. เมื่อขับรถสวนกันให้ผู้ขับขี่รถชิดซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใด ได้จัดแบ่งเป็นช่องทางเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่นั่นเป็นหลัก

6. ในทางเดินรถที่แคบ ซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถซ้าย เพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันเล็กกว่าผ่าน

### การขับแซงหรือผ่านขึ้นหน้า

1. ผู้ที่ขับซึ่งที่ประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถก่อนในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถคันข้างหน้าทราบความประสงค์ และเมื่อขับขี่ ซึ่งขับรถคันหน้า ให้สัญญาณตอบจึงขับแซงขึ้นหน้าได้

2. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

2.1 รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

2.2 ทางเดินรถนั้น ได้จัดแบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกัน ไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป

2.3 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่แซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่น ถ้าหน้าเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตรายหรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

#### **การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ**

1. การขับขี่รถออกจากที่จอดรถ ถ้ามีที่จอดรถหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ที่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือสัญญาณไฟ และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

2. ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

3. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

3.1 เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถ ที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา หรือห้ามกลับรถ

3.2 กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่กับังัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน

3.3 กลับรถที่เขตปลอดภัย เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

#### **การหยุดรถและการจอดรถ**

1. การหยุดรถและการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นที่กีดขวางทางจราจร

2. ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถในทางด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินห้าสิบห้าเซนติเมตร

3. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

3.1 ในช่องทางเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องทางเดินรถประจำทาง

3.2 บนทางเท้า

3.3 บนสะพานหรือในอุโมงค์

3.4 ในทางร่วมทางแยก

3.5 ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

3.6 ตรงปากทางเข้าออกขอบอาคารหรือทางเดินรถ

3.7 ในเขตปลอดภัย

**การใช้ความเร็วตามกฎหมายจราจร** ในเขต กทม. เขตเมือง เขตเทศบาล ความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. นอกเขตไม่เกิน 80 กม./ชม. หากมีป้ายกำหนดความเร็วอยู่ข้างทางให้ปฏิบัติตามป้ายกำหนด

### **เบ็ดเตล็ด อุบัติเหตุ**

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งพร้อมยานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และนั่งบนยานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสาร หรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

3. ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าเป็นความผิดของผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถหรือสัตว์และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันทีกับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตน และหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้รับความเสียหาย

ในกรณีผู้ขับขี่ หรือควบคุมสัตว์หลบหนีหรือไม่แสดงตัวต่อเจ้าหน้าที่พนักงาน ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่า เป็นผู้กระทำความผิด และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนี หรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่สามารถแสดงตัวต่อเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือเกี่ยวกับการกระทำความผิด และให้ตกเป็นของรัฐ

**ขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ดังนี้**

1. อย่าแข่งรถในที่คับขัน ขณะขึ้นลงเขาสูง บนสะพาน ทางโค้ง ทางแยกทางร่วม หรือจุดที่มีเส้นขาวทึบหรือเหลืองทึบ

2. อย่าขับรถตามหลังรถคันอื่นในระยะทางกระชั้นชิด

3. อย่าขับรถแข่งกันด้วยความคึกคะนอง

4. อย่าขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด

5. ควรให้สัญญาณก่อนหยุดรถ เลี้ยวรถ ขอทางแซง

6. รถที่ขับช้ากว่ารถคันอื่นๆ ควรใช้ทางเดินรถด้านซ้าย



7. ทางเดินรถที่มีมากกว่า 1 ช่อง ให้จับชิดช่องทางที่ 1 ชิดซ้ายมือ ยกเว้นจะแซงขึ้นหน้าหรือเลี้ยวขวา เมื่อแซงแล้วก็ให้กลับเข้าช่องทางที่ 1

8. ขับรถสวนกันควรใช้ไฟต่ำ

9. เวลาขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขา หรือระหว่างเนินควรถัดขอบทางซ้ายและเมื่อถึงทางโค้งควรส่งสัญญาณให้รถอื่นที่สวนมา<sup>43</sup>

#### ข้อหาหรือฐานความผิดตามกฎหมายที่ควรทราบ

ข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ.2538) และการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดนั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 9 ก.ค.2540 และเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ลงวันที่ 3 ธ.ค.2540 ตามลำดับ

1. นำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงอาจเกิดอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยมาใช้ในทางเดินรถ ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

2. นำรถที่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนมาใช้ในทางเดินรถ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

3. นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุนควัน ละอองเคมี เกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 500 บาท

4. นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดมาใช้ ในทางเดินรถ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 500 บาท

5. ขับรถในทางไม่เปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างในเวลาที่มิใช่แสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคนรถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะ 150 เมตร ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 200 บาท

6. ใช้สัญญาณไฟวับวามผิดเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 300 บาท

7. ขับรถบรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถในทางเดิน รถไม่ติดธงสีแดงไว้ตอนปลายสุดให้มองเห็นได้ภายในระยะ 150 เมตร ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

8. ขับรถบรรทุกวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายไม่จัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุก จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ปรับ 300 บาท

9. ขับรถไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุก ตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจาก รถอันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน

<sup>43</sup>จิตติ ชมนารดติกร, “ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองจังหวัดกำแพงเพชร”, อ้างแล้ว, หน้า 47-50.

ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชนหรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

10. ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

11. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

12. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเมื่อมีสัญญาณไฟแดง ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

13. ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ แสดงให้ปรากฏด้วยมือ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

14. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด หรือหยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่น้อยกว่าสามเมตร ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

15. ทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่อธิบดีกำหนดในทางเดินรถ โดยไม่มีอำนาจ จำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

16. ไม่ขับรถที่มีความเร็วเข้าให้ใกล้ขอบทางด้านซ้ายในทาง เดินรถที่มีสวนกันได้ ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท ปรับ 200 บาท

17. ไม่ขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ ที่มีความเร็วเข้าในช่องเดินรถ ซ้ายสุด ในทางเดินรถที่แบ่ง ช่องเดินรถไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท

18. เลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องเดินรถโดยไม่ให้สัญญาณ ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท

19. ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

20. ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

21. ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท

22. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร (เว้นแต่รถเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ) ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท

23. ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นทางด้านซ้ายมือโดยไม่มีเหตุอันสมควร ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท

24. ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นขณะขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง ซึ่งไม่มีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้ ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท

25. ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางแยก ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท

26. ขับรถออกจากที่จอดเมื่อมีรถจอดหรือสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้าโดยไม่ให้สัญญาณมือหรือแชน หรือสัญญาณไฟ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 400 บาท
27. กลับรถในทางเดินรถกีดขวางการจราจร ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท ปรับ 200 บาท
28. กลับรถในระยะ 100 เมตร จากเชิงสะพาน ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท
29. กลับรถที่ทางร่วมทางแยก (เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้) ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท ปรับ 400 บาท
30. หยุดรถหรือจอดรถในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรที่อธิบดีกำหนดในทางเดินรถโดยไม่มีอำนาจ ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
31. ไม่จอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
32. จอดรถไม่ขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างเกินกว่า 25 ซม. ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
33. หยุดรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุผลสมควร ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
34. หยุดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคาร หรือทางเดินรถโดยไม่มีเหตุผลสมควร ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
35. จอดรถบนทางเท้าปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
36. จอดรถบนสะพานหรือในอุโมงค์ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
37. จอดรถในทางร่วมทางแยก หรือภายในระยะ 10 เมตรจากทางร่วมทางแยก ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
38. จอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอดปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
39. จอดรถภายในระยะ 15 เมตร ก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีก 3 เมตร ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
40. จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจรปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท
42. ทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถ มิให้เคลื่อนย้าย จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
43. จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างเพียงพอที่จะเห็นรถที่จอดนั้นได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท ปรับ 200 บาท
44. ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท ปรับ 400 บาท
45. ไม่ยอมให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน เมื่อขับรถถึงทางร่วมทางแยกที่หลัง ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

46. ขับรถในทางก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น แล้วไม่หยุดช่วยเหลือแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่ใกล้เคียงทันที จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000–10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

47. ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร (เว้นแต่กรณีจะเกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร) ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

48. ไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางเมื่อทางนั้นมีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ปรับไม่เกิน 200 บาท ปรับ 100 บาท

49. เดินข้ามทางนอกทางข้าม เมื่อมีทางข้ามอยู่ภายในระยะ 100 เมตร ปรับไม่เกิน 200 บาท ปรับ 100 บาท

50. ชี จูงไล่ต้อนหรือปล่อยสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร

51. วาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร โดยไม่ได้รับอนุญาต ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

52. ขับจีวรจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย (มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุสามเณร นักพรต นักบวช ผู้นับถือลัทธิศาสนาที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

53. โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย (มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุสามเณร นักพรต นักบวช ผู้นับถือลัทธิศาสนาที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

54. ยินยอมให้ผู้อื่นนั่งคอนหน้าแถวเดียวกับคนขับเกิน 2 คน ปรับไม่เกิน 500 บาทปรับ 200 บาท

55. เป็นผู้ขับรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสารรถโรงเรียน รถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้โดยสารขึ้นหรือลง รถยนต์ในขณะที่รถหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟหรือหยุด เพราะติดการจราจร ปรับไม่เกิน 500 บาท ปรับ 200 บาท

56. ขับรถตามหลังรถถูกเงินซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะไม่ถึง 50 เมตร ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

57. กระทำด้วยประการใดๆ บนทางอันเป็นการกีดขวางของการจราจรปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท

58. ฝ่าฝืนคำสั่งข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งหรือ ประกาศ ห้าม หยุด หรือ จอด ปรับไม่เกิน 1,000 บาท ปรับ 300 บาท<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup><http://www.panyathai.or.th>, กฎจราจรที่ควรรู้, คลังปัญญาไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2555.

## 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับตำรวจราชาร

### 2.3.1 ประวัติศาสตร์ตำรวจไทย

#### ตำรวจไทยยุคต้น (ก่อน พ.ศ. 2403)

เป็นกิจการตำรวจที่มีมาก่อน พ.ศ.2403 แต่หลักฐานที่แน่ชัดพอจะหาได้ในสมัยกรุงศรีอยุธยา คือในแผ่นดินสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราระเบียบการปกครองบ้านเมืองเป็น 4 เหล่า เรียกว่า จตุสดมภ์ ได้แก่ เวียง วัง คลัง นา ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้มีตำรวจขึ้นด้วย และให้ขึ้นอยู่กับเวียง มีเจ้าพระยาจักรีศรีอโศกศรีสมุหนายกอัครมหาเสนาบดีเป็นผู้บังคับบัญชา กิจการตำรวจครั้งนั้นแบ่งออกเป็นตำรวจพระนครบาล ตำรวจภูธร ส่วนตำรวจหลวงให้ขึ้นอยู่กับวัง มีเจ้าพระยาธรรมาธิบดีศรีรัตนมณฑลเป็น ผู้บังคับบัญชา และทรงโปรดเกล้าฯ ให้ตราศักดินาของตำรวจไว้เป็นบรรทัดฐานในบทพระอัยการระบุตำแหน่งนายพลเรือน เช่นเดียวกับข้าราชการฝ่ายอื่น ดังนี้

ตำรวจภูธร หลวงวาสุเทพ เจ้ากรมมหาดไทย ตำรวจภูธร ศักดินา 1,000 ขุนพิชญ์แสนปลัด ขวา ศักดินา 600

ตำรวจภูบาล หลวงเพชรฉลูเทพ เจ้ากรมมหาดไทย ตำรวจภูบาลศักดินา 1,000 ขุนมหาพิชัย ปลัดขวา ศักดินา 600 ขุนเพลงสะท้อน ปลัดซ้าย ศักดินา 600

นอกจากนี้ มีเอกสารหลายชิ้นที่แสดงว่าบุคคลที่จะเป็นตำรวจได้นั้นต้องคัดเลือกจากผู้ที่มิชาติกำเนิดสืบเชื้อสายมาจากตระกูลที่ได้ทำคุณความดีต่อชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ และต้องเป็นบุคคลที่ทรงวางพระราชหฤทัย การบังคับบัญชาตำรวจก็ต้องขึ้นตรงต่อพระมหากษัตริย์โดยเฉพาะ แต่พระองค์เดียว กิจการตำรวจในยุคนี้จะจัดตั้งเพื่อให้ทำหน้าที่ในวงจำกัดและมีได้ขยายไปยังส่วนการปกครองทั่วประเทศ แต่เมื่อพิจารณาถึงการจัดรูปการปกครองในสมัยนั้นแล้วก็ต้องนับว่าเป็นการเหมาะสม

#### ตำรวจไทยยุคปฏิรูปการปกครอง

เป็นกิจการตำรวจระหว่าง พ.ศ.2403 ถึง พ.ศ.2475 ซึ่งจะขอเรียกว่า สมัยปฏิรูปเพราะเป็นสมัยที่ได้มีการปฏิรูปการปกครองประเทศไทยอย่างขนาดใหญ่ทุกๆ ด้านตามแบบอย่างอารยประเทศตะวันตก ซึ่งได้เริ่มดำเนินงานมาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กล่าวคือในปี พ.ศ.2405 ได้ว่าจ้างชาวต่างชาติมาเป็นผู้พิจารณาวางโครงการจัดตั้งกองตำรวจ สำหรับรักษาความสงบเรียบร้อยภายในเขตนครหลวงตามแบบอย่างยุโรป ขึ้นเป็นครั้งแรก แต่เนื่องจากเหตุทางการเมืองระหว่างประเทศในสมัยนั้นซึ่งเป็นยุคที่อังกฤษ ฝรั่งเศส โปรตุเกส ฮอลันดา กำลังแข่งขันกันหาเมืองขึ้นในทวีปเอเชีย การจัดระเบียบการปกครองประเทศขณะนั้น จึงเพิ่งเล็งไป

ในด้านป้องกันประเทศเป็นหลักใหญ่ นโยบายการตำรวจก็ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับนโยบายการเมืองระหว่างประเทศและทหารด้วยเป็นธรรมดา

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 การปรับปรุงการตำรวจ นอกจากได้ขยายงานตำรวจนครบาลแล้วยังได้จัดตั้งตำรวจภูธรขึ้นในรูปทหารโปลิศ เมื่อ พ.ศ.2420 ได้เปลี่ยนกองทหารโปลิศเป็นกรมกองตระเวนหัวเมือง จนถึง พ.ศ.2440 ได้ตั้งกรมตำรวจภูธรขึ้นแทนกรมกองตระเวนหัวเมืองกำลังพลแรกๆ ใช้ตำรวจ ต่อมาเมื่อทางทหารได้ประกาศใช้ พ.ร.บ.เกณฑ์ทหาร ทางตำรวจภูธรก็ได้ขออนุมัติใช้กฎหมายฉบับนี้ เมื่อ พ.ศ.2448 เกณฑ์คนเข้าเป็นตำรวจด้วยเช่นเดียวกันเมื่อได้จัดตั้งกรมตำรวจภูธรขึ้น แล้วก็ได้พยายามขยายการตำรวจไปยังหน่วยการปกครองส่วนภูมิภาคตามลำดับ เพื่อให้มีกำลังตำรวจสำหรับป้องกันปราบปรามโจรผู้ร้าย อำนวยความร่วมมือเป็นสุขให้แก่ประชาชน

กิจการตำรวจในยุคนี้ขึ้นอยู่กับกระทรวง 2 กระทรวง คือ กรมพลตระเวนหรือ (ตำรวจนครบาล) ขึ้นอยู่กับกระทรวงพระนครบาล กรมตำรวจภูธรขึ้นอยู่กับกระทรวงมหาดไทย และได้รวมเป็นกรมเดียวกันภายใต้การบังคับบัญชาของอธิบดีคนเดียวกัน เมื่อ 13 ตุลาคม 2458 เรียกว่า กรมตำรวจและกรมพลตระเวน กรมตำรวจจึงถือว่า วันที่ 13 ตุลาคม ของทุกปี เป็นวันตำรวจ และในปลายปีนั่นเองได้เปลี่ยนเป็น กรมตำรวจและกรมตำรวจนครบาล ยกฐานะเจ้ากรมขึ้นเป็นอธิบดี ต่อมาในปีพ.ศ.2465 ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้รวมกระทรวงมหาดไทยกับกระทรวงนครบาลเป็นกระทรวงเดียวกัน เรียกว่า กระทรวงมหาดไทย กรมตำรวจและกรมตำรวจนครบาล จึงโอนมาขึ้นอยู่กับกระทรวงมหาดไทย และในปีพ.ศ.2469 ได้เปลี่ยนนามกรมตำรวจและกรมตำรวจนครบาลเป็น กรมตำรวจ แต่ยังคงแบ่งตำรวจออกเป็น 2 ประเภท คือ ตำรวจที่จับกุมโจรผู้ร้ายใต้สวน ทำสำนวนฟ้องศาลโปลิศสภาโดยตรง เรียกว่า ตำรวจนครบาล ตำรวจที่ทำการจับกุมโจรผู้ร้ายได้แล้วส่งให้อำเภอใต้สวน ทำสำนวนให้อัยการฟ้องศาลอาญาประจำจังหวัดนั้นๆ เรียกว่า ตำรวจภูธร จนกระทั่ง พ.ศ.2475 จึงได้เปลี่ยนนามกรมตำรวจเป็น กรมตำรวจ

### ตำรวจไทยยุคหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง

การตำรวจยุคนี้เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2475 ถึงปัจจุบัน จะเรียกว่า ตำรวจยุคปัจจุบันหรือตำรวจสมัยประชาธิปไตยก็ได้ หลังจากที่ประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นระบอบประชาธิปไตยแล้วโดยประกาศเสนาบดี กระทรวงมหาดไทย เรื่องการแบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ พ.ศ.2475 กิจการตำรวจได้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 เป็นหน่วยบริหารงานส่วนกลางและสำนักบริหารของอธิบดีกรมตำรวจมีกองขึ้นตรง 6 กอง คือกองกลาง กองบัญชี กองโรงเรียน กองคดี กองตรวจคนเข้าเมืองและกองทะเบียนกลาง ส่วนที่ 2 คือ ตำรวจนครบาล ส่วนที่ 3 คือ ตำรวจภูธร และ

ส่วนที่ 4 คือ ตำรวจสันติบาล เป็นหน่วยที่ตั้งขึ้นใหม่ภายหลังจากที่ได้ยกเลิกตำรวจภูบาล ตำรวจกลาง และตำรวจกองพิเศษ

หลังจากที่ได้ปรับปรุงกิจการตำรวจเพื่อวางรากฐานตำรวจในระบอบประชาธิปไตย เมื่อ พ.ศ.2475 แล้ว กรมตำรวจได้ปรับปรุงการบริหารให้ดีขึ้น จนถึงวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2541 วันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2541 กรมตำรวจโดยกระทรวงมหาดไทยให้เหตุผลว่า กรมตำรวจที่เป็นกรมขึ้นอยู่กับกระทรวงมหาดไทย สมควรโอนกรมตำรวจ ไปจัดตั้งเป็น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้ส่วนราชการมีฐานะเป็นกรม ไม่สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวง หรือทบวง ให้มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความมั่นคงภายใน ส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม การตระเวนชายแดน การรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของประชาชน และอำนาจหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายและให้อยู่ในบังคับบัญชาของ นายกรัฐมนตรี และโดยที่มาตรา 230 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้การโอนกรมที่มีผลเป็นการจัดตั้งกรมขึ้นใหม่ โดยไม่มีกำหนดตำแหน่งหรืออัตราของข้าราชการหรือลูกจ้างเพิ่มขึ้นให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา ซึ่งมีผลตามพระราชกฤษฎีกาให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป คือ ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา เล่ม 115 ตอนที่ 73 ก ลงวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2541 ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ คือ นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี โดยมี พลตำรวจเอก ประชา พรหมนอก เป็นผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ คนแรก พ.ศ.2542-2543 วันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ.2543 พลตำรวจเอก ประชา พรหมนอก ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติคนแรก ได้ลาออกจากตำแหน่ง เพื่อไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานฯ วันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ.2543 เวลา 15.30 น. ก.ตร.โดยนายบัญญัติ บรรทัดฐาน รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยในฐานะประธาน ก.ตร. (คณะกรรมการข้าราชการตำรวจ) เสนอแต่งตั้ง พลตำรวจเอกพรศักดิ์ ฐรงวิบูลย์ รักษาการในตำแหน่งผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (ผบ.ตร.) ให้เป็นผู้ดำรงตำแหน่ง ผบ.ตร.ในที่ประชุม ก.ตร. ให้พิจารณา ก.ตร.ให้ความเห็นชอบโดยเอกฉันท์เหมาะสมสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมปริมาณและคุณภาพของงานเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน<sup>45</sup>

<sup>45</sup><http://www.highwaypolice.org>, ประวัติศาสตร์ตำรวจไทย, สถานีตำรวจทางหลวง 2 กองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจทางหลวง, สืบค้นเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2554.

### 2.3.2 ความหมายของตำรวจ

ดาบตำรวจชนาวุฒิ ทองทั่ว ให้ความหมาย ข้าราชการตำรวจ ไว้ว่า หมายถึง บุคคลซึ่งได้รับบรรจุและแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ โดยได้รับเงินเดือนจากงบประมาณหมวดเงินเดือนในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และให้หมายความรวมถึงข้าราชการในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งหรือสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่ราชการตำรวจ โดยได้รับเงินเดือนจากส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐด้วย<sup>46</sup>

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 ให้ความหมาย ตำรวจ ไว้ว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐ มีหน้าที่ตรวจตรา รักษาความสงบ จับกุม และปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย เรียกชื่อตามหน้าที่ที่รับผิดชอบ เช่น ตำรวจสันติบาล ตำรวจกองปราบ ตำรวจดับเพลิง ตำรวจน้ำ ตำรวจรถไฟ ตำรวจป่าไม้ และยังมี ตำรวจนครบาล หมายถึง ตำรวจผู้มีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยในเขตกรุงเทพมหานคร ตำรวจภูธร หมายถึง ตำรวจผู้มีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยนอกเขตกรุงเทพมหานคร ตำรวจวัง หมายถึง ข้าราชการในพระองค์ที่มีหน้าที่ตรวจตรารักษาพระราชวังและดูแลไม่ให้มีการละเมิดระเบียบประเพณีวัง เป็นต้น<sup>47</sup>

ในภาษาไทยได้นำเอา คำว่า ตำรวจ มาวิเคราะห์ตามตัวอักษร ได้ให้ความหมาย ดังนี้

อักษร ต.	หมายถึง	ตรวจตรา ตรากตรำ
สระ อ่า	หมายถึง	อำนาจหน้าที่
อักษร ร.	หมายถึง	รอบรู้ ริเริ่ม รีบเร่ง และร่วมมือ
อักษร ว.	หมายถึง	วิจารณ์ญาณ
อักษร จ.	หมายถึง	จรรยา มารยาท จดจำ <sup>48</sup>

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(16) พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อย

<sup>46</sup>ชนาวุฒิ ทองทั่ว, “แนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจ ชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรอำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร”, สารนิพนธ์ศาสตราจารย์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2550, หน้า 3.

<sup>47</sup>ทวีศักดิ์ สิงห์ษา, “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 17.

<sup>48</sup>ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542, (กรุงเทพมหานคร : นานีบุ๊กส์พับลิเคชันส์, 2546), หน้า 463.



ของประชาชน ทำการอันเกี่ยวกับการจับกุมปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย ซึ่งตนมีหน้าที่ต้องจับกุมหรือปราบปราม<sup>49</sup>

พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ ให้ความหมายไว้ว่า ข้าราชการตำรวจ หมายถึง บุคคลซึ่งได้รับบรรจุและแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ โดยได้รับเงินเดือนจากงบประมาณหมวดเงินเดือนในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และให้หมายความรวมถึงข้าราชการในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งหรือสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่ราชการตำรวจโดยได้รับเงินเดือนจากส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐด้วย<sup>50</sup>

ดาบตำรวจสุจิตต์ บุตดาวเวียง ให้ความหมาย ข้าราชการตำรวจ ไว้ว่า หมายถึง บุคคลซึ่งได้รับการบรรจุและแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ โดยได้รับเงินเดือนจากเงินงบประมาณหมวดเงินเดือนในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และให้หมายความรวมถึงข้าราชการในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งหรือสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่ราชการตำรวจ โดยได้รับเงินเดือนจากส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐด้วย<sup>51</sup>

พลตำรวจโทชริวิทย์ สุพรรณเกษัช ให้ความหมาย ตำรวจ ไว้ว่า ตำรวจแผลงมาจาก ตรวจ และในทางกฎหมาย หมายถึง เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ในภาษาอังกฤษนั้น เป็นคำที่มีพื้นฐานมาจากคำว่า Police หรือ ผู้ตรวจตรา ที่ได้ถือกำเนิดพัฒนามาจาก การจัดระบบตรวจตราและคุ้มครอง (Watch and ward system)<sup>52</sup>

Smith ได้กล่าวไว้ว่า Police หมายถึง องค์การซึ่งประกอบด้วยข้าราชการพลเรือนที่คัดเลือกจากประชาชนให้มีหน้าที่ปราบปรามอาชญากรรม ความวุ่นวายของมวลชนและควบคุมความเรียบร้อยของการใช้ถนนหนทาง

<sup>49</sup>ทวีศักดิ์ สิงห์ษา, “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 17.

<sup>50</sup>ธนาวุฒิ ทองทั่ว, “แนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรอำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร”, อ้างแล้ว, หน้า 17.

<sup>51</sup>สุจิตต์ บุตดาวเวียง, “สวัสดิการของข้าราชการตำรวจจราจรระดับชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2553, หน้า 5.

<sup>52</sup>ชริวิทย์ สุพรรณเกษัช, พระบรมราชาบาทและพระบรมราชาบายในการบริหารงานตำรวจ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์เพอร์เฟกชั่น แอนด์ เอ็ดเวอร์ไทซิ่ง, 2540), หน้า 62.

พระเจ้าชาร์ลที่ 5 แห่งฝรั่งเศส ได้วิเคราะห์ความหมายของคำรวมแยกเป็นรายตัวอักษร<sup>53</sup>  
ดังนี้

P มาจากคำว่า Politeness	หมายถึง ความสุภาพเรียบร้อย
O มาจากคำว่า Politeness	หมายถึง เชื้อพืงคำสั่ง
L มาจากคำว่า Legal Knowledge	หมายถึง รู้กฎหมาย
I มาจากคำว่า Investigation	หมายถึง การสืบสวนสอบสวน
C มาจากคำว่า Cooperation	หมายถึง ความร่วมสามัคคีในหน้าที่
E มาจากคำว่า Energy	หมายถึง ความเข้มแข็งต่อหน้าที่การงาน <sup>54</sup>

จากความหมายดังกล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า คำรวม หมายถึง เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจตามกฎหมายและมีหน้าที่รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์และพระราชอาคันตุกะ รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน สืบสวน บังคับ ใช้กฎหมาย จับกุม และปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมายอาญาและกฎหมายที่มีโทษทางอาญา

#### ความหมายของตำรวจชั้นประทวน

เจ้าสิบตำรวจทวิศักดิ์ สิงห์ษา ให้ความหมาย ชั้นประทวน ไว้ว่า หมายถึง ข้าราชการตำรวจปฏิบัติหน้าที่จราจรที่มียศตั้งแต่ สิบตำรวจตรี สิบตำรวจโท สิบตำรวจเอก เจ้าสิบตำรวจและดาบตำรวจ<sup>55</sup>

ดาบตำรวจธนาวุฒิ ทองทั่ว ให้ความหมาย ข้าราชการตำรวจชั้นประทวน ไว้ว่า หมายถึง ตำรวจที่มียศตั้งแต่สิบตำรวจตรี สิบตำรวจโท สิบตำรวจเอก เจ้าสิบตำรวจและดาบตำรวจ<sup>56</sup>

<sup>53</sup>ธนาวุฒิ ทองทั่ว, “แนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรอำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร”, อ้างแล้ว, หน้า 17.

<sup>54</sup>เรื่องเดียวกัน, หน้า 17.

<sup>55</sup>ทวิศักดิ์ สิงห์ษา, “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 4.

<sup>56</sup>ธนาวุฒิ ทองทั่ว, “แนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรอำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร”, อ้างแล้ว, หน้า 17.

ดาบตำรวจสุจิตต์ บุตดาวเวียง ให้ความหมาย ตำรวจชั้นประทวน หมายถึง ข้าราชการ ตำรวจผู้ซึ่งมียศสิบตำรวจตรี สิบตำรวจโท สิบตำรวจเอก จำสิบตำรวจ และดาบตำรวจ<sup>57</sup>

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 วรรคหนึ่ง มาตรา 27 วรรคหนึ่ง และมาตรา 31 วรรคหนึ่ง (2) แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2547 และ มติ ก.ตร. ในการประชุมครั้งที่ 3/2554 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2554 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128 ตอนที่ 43 ก หน้า 8 ประกาศ ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2554 บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป นายสุเทพ เทือกสุบรรณ รองนายกรัฐมนตรี เป็นผู้สนองพระบรมราชโองการ ความว่า

ยศ หมายความว่า รวมถึง ว่าที่ยศนั้นๆ ด้วย

การแต่งตั้งยศ หมายความว่า การแต่งตั้งผู้ซึ่งเข้ารับราชการตำรวจให้มียศ หรือการแต่งตั้ง ข้าราชการตำรวจให้ดำรงยศสูงขึ้นตามลำดับชั้นยศ

จำนวนปีที่รับราชการ หมายความว่า จำนวนปีที่รับราชการแต่ละชั้นยศ และจำนวนปีที่รับราชการรวม

จำนวนปีที่รับราชการแต่ละชั้นยศ หมายความว่า จำนวนปีที่ต้องรับราชการอยู่ในแต่ละชั้นยศตามกฎหมาย ก.ตร. นี้ ทั้งนี้ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ได้รับยศนั้นๆ โดยไม่นับรวมวันราชการทวีคูณ

จำนวนปีที่รับราชการรวม หมายความว่า จำนวนปีที่รับราชการนับตั้งแต่วันที่เข้าราชการ ตำรวจชั้นประทวนหรือชั้นสัญญาบัตรครั้งแรกแล้วแต่กรณีตามกฎหมาย ก.ตร.นี้ โดยไม่นับรวมวันราชการทวีคูณ

ข้อ 3 หลักเกณฑ์ทั่วไปของการแต่งตั้งยศ

การแต่งตั้งยศให้แก่ผู้ซึ่งได้รับการบรรจุเป็นข้าราชการตำรวจให้แต่งตั้งยศต่ำสุดก่อนคือ ข้าราชการตำรวจชั้นประทวนให้แต่งตั้งยศสิบตำรวจตรี และข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ให้แต่งตั้งยศร้อยตำรวจตรี

ข้อ 4 การแต่งตั้งยศสูงขึ้น ต้องมีองค์ประกอบดังนี้

- 4.1 ดำรงตำแหน่งซึ่งมีระดับเงินเดือนของชั้นยศที่จะแต่งตั้งได้
- 4.2 มีจำนวนปีที่รับราชการตามที่กำหนดไว้ในกฎ ก.ตร.นี้
- 4.3 รับเงินเดือนไม่ต่ำกว่าขั้นต่ำสุดของยศที่จะแต่งตั้ง

---

<sup>57</sup>สุจิตต์ บุตดาวเวียง, “สวัสดิการของข้าราชการตำรวจจรรยาบรรณระดับชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 5.

ข้อ 5 หลักเกณฑ์การนับจำนวนปีที่รับราชการ ให้นับเต็มปี (สิบสองเดือน) เว้นแต่การแต่งตั้งยศสูงขึ้นเป็นร้อยตำรวจโท หรือสิบตำรวจโท แล้วแต่กรณี เศษของปีไม่น้อยกว่าแปดเดือนให้นับเป็นหนึ่งปี เศษของเดือนให้นับเป็นหนึ่งเดือน

การนับจำนวนปีที่รับราชการ ถ้าต้องนับรวมกันหลายช่วงเวลา ให้นับสิบสองเดือนเป็นหนึ่งปี และสามสิบวันเป็นหนึ่งเดือน

ผู้ที่ลาติดตามคู่สมรสซึ่งปฏิบัติราชการ ณ ต่างประเทศโดยไม่ได้รับเงินเดือนไม่ให้นับเวลาระหว่างนั้นเป็นเวลารับราชการตามกฎหมาย ก.ตร.

ผู้ที่ถูกสั่งพักราชการ ให้ออกจากราชการไว้ก่อน ให้ออกจากราชการหรือถูกลงโทษ ปลดออก หรือไล่ออก และทางราชการสั่งให้กลับเข้ารับราชการ ให้นับเวลารับราชการระหว่างนั้นตามอัตราส่วนของการจ่ายเงินเดือนตามที่กฎหมายว่าด้วยการนั้นกำหนดไว้

ผู้ที่ถูกลงโทษทางวินัยสูงกว่าภาคทัณฑ์หรือถูกศาลพิพากษาลงโทษ เว้นแต่คดีความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท และคดีความผิดลหุโทษ ให้งานนับจำนวนปีที่รับราชการในชั้นยศปัจจุบันมีกำหนดหนึ่งปีต่อการถูกลงโทษหนึ่งครั้ง

ข้อ 6 ผู้ที่อยู่ในหลักเกณฑ์ที่จะได้รับการพิจารณาแต่งตั้งยศสูงขึ้น ตามที่กำหนดในกฎ ก.ตร.นี้ ในเดือนใด ให้แต่งตั้งยศตั้งแต่วันที่หนึ่งของเดือนถัดไป ยกเว้นการแต่งตั้งยศพันตำรวจตรีขึ้นไป ให้แต่งตั้งยศตั้งแต่วันที่มกราคมปีถัดมาตามกฎ ก.ตร.นี้

ข้อ 7 การแต่งตั้งยศสูงขึ้นให้แก่ข้าราชการตำรวจชั้นประทวนให้มีจำนวนปีที่รับราชการดังนี้

7.1 ผู้ซึ่งได้รับการพิจารณาแต่งตั้งยศสูงขึ้น ต้องมีจำนวนปีที่รับราชการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กำหนดไว้ ดังนี้

### ตารางที่ 2.3 แสดงการแต่งตั้งยศสูงขึ้นให้แก่ข้าราชการตำรวจชั้นประทวน

ยศ	จำนวนปีที่รับราชการแต่ละชั้นยศ (ปี)	จำนวนปีที่รับราชการรวม (ปี)
สิบตำรวจตรี	3	3
สิบตำรวจโท	3	6
สิบตำรวจเอก	3	9
จ่าสิบตำรวจ	3	12
ดาบตำรวจ	-	-

ในกรณีที่แต่งตั้งยศสูงขึ้น โดยใช้จำนวนปีที่รับราชการรวม ต้องมีเวลารับราชการในชั้นยศที่ดำรงอยู่ก่อนการพิจารณาแต่งตั้งยศไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

7.2 ข้าราชการตำรวจชั้นประทวนซึ่งจะได้รับการพิจารณาแต่งตั้งยศสูงขึ้น ต้องมีจำนวนปีที่รับราชการตามข้อ 7.1 ยกเว้นผู้ที่บรรจุในคุณวุฒิ ดังต่อไปนี้

7.2.1 ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง หรืออนุปริญญา หรือเทียบเท่า ให้รับราชการในชั้นยศสิบตำรวจตรีสองปี

7.2.2 ปริญญาตรีหรือประกาศนียบัตรจากโรงเรียนนายสิบตำรวจ หลักสูตรการศึกษาไม่น้อยกว่าสองปี ต่อจากคุณวุฒิประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง หรืออนุปริญญา หรือเทียบเท่า ให้รับราชการในชั้นยศสิบตำรวจตรีหนึ่งปี สิบตำรวจโทสองปี

7.3 ปริญญา อนุปริญญา หรือประกาศนียบัตร จากสถาบันการศึกษาทั้งในและนอกประเทศที่ ก.ตร. รับรอง นอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ 7.1 ให้รับราชการในชั้นยศตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 7.2 โดยอนุโลม

ข้อ 9 ข้าราชการตำรวจที่จะได้รับการแต่งตั้งยศสูงขึ้น ในฐานะเป็นผู้มีคุณวุฒิตามหลักเกณฑ์ในข้อ 7.2 และ 8.2 ต้องเป็นผู้ที่ได้รับการบรรจุให้ได้รับเงินเดือนตามคุณวุฒินั้น หรือเป็นผู้ได้รับอนุญาต หรืออนุมติ หรือได้รับทุนรัฐบาลให้ไปศึกษาตามระเบียบของทางราชการเท่านั้น ทั้งนี้ให้นับระยะเวลาจำนวนปีที่รับราชการดังกล่าวตั้งแต่วันที่ได้รับการบรรจุให้ได้รับเงินเดือนตามคุณวุฒินั้น สำหรับผู้ที่ไม่ได้รับการบรรจุให้ได้รับเงินเดือนตามคุณวุฒิให้นับตั้งแต่วันที่สำเร็จการศึกษาแต่ไม่ก่อนวันที่กลับมาปฏิบัติหน้าที่ราชการตามปกติ

ข้อ 10 การโอนข้าราชการจากกระทรวง ทบวง กรม หรือส่วนราชการอื่นมาบรรจุเป็นข้าราชการตำรวจ ให้นับจำนวนปีที่รับราชการตั้งแต่วันที่มิผลในการรับโอน เว้นแต่

10.1 ผู้ซึ่งโอนมาเป็นข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ให้นับจำนวนปีที่รับราชการรวมตั้งแต่วันที่ต้นสังกัดเดิมมีค่า สั่งให้เป็นข้าราชการพลเรือนระดับ 3 หรือเทียบเท่าขึ้นไป หรือข้าราชการอื่นในระดับที่เทียบเท่า แล้วแต่กรณี

10.2 ผู้ซึ่งโอนมาจากข้าราชการทหาร ให้นับจำนวนปีที่รับราชการรวมตั้งแต่วันที่ได้รับการบรรจุและแต่งตั้งเป็นนายทหารประทวนหรือสัญญาบัตร แล้วแต่กรณี ส่วนจำนวนปีที่รับราชการแต่ละชั้นยศ ให้นับจำนวนปีแต่ละชั้นยศทหาร เป็นจำนวนปีแต่ละชั้นยศตำรวจในแต่ละชั้นยศที่เทียบเท่าด้วย ทั้งนี้ ถ้าการนับจำนวนปีที่รับราชการจะทำให้ผู้นั้นได้รับการแต่งตั้งยศสูงขึ้นในตำแหน่งที่รับโอน ให้แต่งตั้งยศนั้นในวันเริ่มต้นของปีงบประมาณถัดไป

ข้อ 11 ข้าราชการตำรวจที่ออกจากราชการไปแล้วและกลับเข้ารับราชการ ให้นับจำนวนปีที่รับราชการก่อนออกจากราชการเป็นจำนวนปีที่รับราชการ โดยไม่นับรวมระยะเวลาในช่วงที่ออกจาก

ราชการ เว้นแต่ข้าราชการตำรวจที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีให้ออกจากราชการไปปฏิบัติงาน และกลับเข้ารับราชการตามมาตรา 63(2) (ก) แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2547 ให้นำจำนวนปีที่รับราชการในช่วงที่ออกจากราชการไปปฏิบัติงานต่อเนื่องรวมกันได้

ข้อ 12 ผู้เข้ารับราชการเป็นข้าราชการตำรวจตามมาตรา 63(2) (ค) แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2547 การแต่งตั้งยศ การนับจำนวนปีที่รับราชการ ให้ใช้หลักเกณฑ์ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 10 และข้อ 11 โดยอนุโลม

ข้อ 13 ในกรณีที่มีเหตุผลเป็นพิเศษเกี่ยวกับการนับจำนวนปีที่รับราชการนอกเหนือจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎ ก.ตร.นี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเสนอ ก.ตร.พิจารณาอนุมัติเป็นกรณีๆ ไป

ข้อ 14 ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎ ก.ตร.นี้ ให้เสนอ ก.ตร.วินิจฉัย คำวินิจฉัยของ ก.ตร.ให้เป็นที่สุด

ข้อ 15 ข้าราชการตำรวจที่อยู่ระหว่างรอการแต่งตั้งยศไว้ ตามคำสั่งกรมตำรวจ ที่ 644/2532 ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2532 ให้แต่งตั้งยศได้ตั้งแต่วันที่รอไว้สำหรับข้าราชการตำรวจที่มีคุณสมบัติครบถ้วนในการแต่งตั้งยศแต่การดำเนินการแต่งตั้งยศยังไม่แล้วเสร็จ หรือมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะได้รับการแต่งตั้งยศในกรณีอื่นๆ ก่อนที่กฎ ก.ตร.นี้ มีผลใช้บังคับให้นำหลักเกณฑ์ ตามคำสั่งกรมตำรวจ ที่ 644/2532 ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2532 มาใช้บังคับโดยอนุโลม<sup>58</sup>

จากความหมายดังกล่าวมาแล้วผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า ตำรวจชั้นประทวน หมายถึง ข้าราชการตำรวจผู้มิยศ สิบตำรวจตรี สิบตำรวจโท สิบตำรวจเอก จำสิบตำรวจ และดาบตำรวจ

<sup>58</sup> ก.ตร.ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งยศ พ.ศ.2554 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128 ตอนที่

### ความหมายของตำรวจจราจร

จาสิบตำรวจทวิศศักดิ์ สิงห์ษา ให้ความหมายตำรวจจราจร ไว้ว่า หมายถึง ข้าราชการตำรวจจราจรชั้นประทวนที่มีตำแหน่งผู้บังคับหมู่ ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น<sup>59</sup>

พนักงานเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ได้ระบุไว้ในมาตรา 4 (38) หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร<sup>60</sup>

ดาบตำรวจสุจิตต์ บุตดาวเวียง ให้ความหมาย ตำรวจจราจร หมายถึง ผู้ซึ่งได้มีคำสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร รวมทั้งข้าราชการตำรวจที่มาช่วยราชการงานจราจร<sup>61</sup>

จากความหมายดังกล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า ตำรวจจราจร หมายถึง ข้าราชการตำรวจชั้นประทวนซึ่งทำหน้าที่จราจรตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร ให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร การจัดและควบคุมการจราจร ตามที่รองสารวัตรจราจร สารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจรมอบหมายสั่งการ ซึ่งไม่ได้ทำหน้าที่ธุรการ

### 2.3.3 อำนาจหน้าที่ของตำรวจ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติเป็นส่วนราชการ มีฐานะเป็นนิติบุคคลและมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1. รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์และพระราชอาคันตุกะ
2. ดูแลควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจซึ่งปฏิบัติการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
3. ป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา
4. รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชน และความมั่นคงของราชอาณาจักร
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของข้าราชการตำรวจหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

<sup>59</sup>ทวิศศักดิ์ สิงห์ษา, “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 4.

<sup>60</sup>เรื่องเดียวกัน, หน้า 4.

<sup>61</sup>สุจิตต์ บุตดาวเวียง, “สวัสดิการของข้าราชการตำรวจจราจรระดับชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 5.

6. ช่วยเหลือการพัฒนาประเทศตามที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย

7. ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ตาม

(1) (2) (3) (4) หรือ (5) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ<sup>62</sup>

ในปัจจุบันนี้ตำรวจมีหน้าที่ต้องปฏิบัติราชการในหลายฐานะ และมีหน้าที่กว้างขวาง กล่าวโดยสรุปแล้ว ตำรวจมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ตำรวจในฐานะเป็นผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ มีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนภายในราชอาณาจักร

2. ตำรวจในฐานะเป็นผู้รักษากฎหมาย มีหน้าที่ป้องกันมิให้ผู้ละเมิดกฎหมายมหาชน และถ้ามีผู้ใดละเมิดก็มีอำนาจและหน้าที่สืบสวนจับกุมตรวจค้น และปราบปรามนำตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีตามสมควรแก่ความผิด

3. ตำรวจในฐานะข้าราชการพลเรือน นอกจากจะต้องปฏิบัติราชการตามที่กระทรวงมหาดไทยกำหนดและมอบหมายไว้แล้ว ยังจะต้องปฏิบัติหน้าที่ทั่วไปคู่เคียงกับข้าราชการพลเรือน ทุกประการ และต้องรักษาความสามัคคีช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในระหว่างข้าราชการทหารและพลเรือน

4. ตำรวจในฐานะเป็นพนักงานฝ่ายปกครอง มีหน้าที่บำบัดทุกข์บำรุงสุขให้แก่ประชาชน

5. ตำรวจเมื่ออยู่ในฐานะตำรวจสนาม มีหน้าที่ป้องกันและต่อสู้กับข้าศึกทั้งในเขตที่ทำการยุทธวิธีและมีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยตามระเบียบที่ทางราชการมอบหมายและกำหนดเป็นครั้งคราว<sup>63</sup>

ตำรวจ แผลงมาจาก ตรวจ และในทางกฎหมาย หมายถึง เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมาย ให้อำนาจหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ในภาษาอังกฤษนั้น เป็นคำที่มีพื้นฐานมาจากคำว่า Police หรือ “ผู้ตรวจตรา” ที่ได้ถือกำเนิดพัฒนามาจาก การจัดระบบตรวจตราและคุ้มครอง (Watch and ward system)

อำนาจและหน้าที่ของตำรวจตามหลักอาชญาวิทยา และทัณฑวิทยา แบ่งออกได้เป็น 6 ประการ คือ

<sup>62</sup>เอก อังสนานนท์, พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ดวงกมล, 2547), หน้า 3.

<sup>63</sup>กองวิชาการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีฉบับสมบูรณ์, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์วิศิษฏ์สรอรรถ, 2545), หน้า 5-6.



1. ตำรวจมีหน้าที่รักษากฎหมาย
2. ตำรวจมีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อย ได้แก่ การตรวจตราดูแลมิให้สิ่งหนึ่งสิ่งใดทำลายความสงบเรียบร้อยของประชาชน
3. ตำรวจมีหน้าที่ป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน มิให้เป็นอันตรายจากภัยต่างๆ
4. ตำรวจมีหน้าที่ในการสืบสวนการกระทำผิดอาญาทั้งปวง
5. ตำรวจมีหน้าที่ในการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชน
6. หน้าที่พิเศษอื่นๆ ของตำรวจ ได้แก่ การป้องกันรักษาความสงบในยามสงคราม<sup>64</sup>

ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ มีกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ กำหนดอำนาจของตำรวจไว้ เพื่อให้สามารถทำหน้าที่ตำรวจได้อย่างสมบูรณ์ เช่น

1. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ.2478 ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2478 เป็นกฎหมายหลักที่มีความสำคัญยิ่งฉบับหนึ่ง ที่กำหนดถึงอำนาจหน้าที่ของตำรวจพอสรุปได้ดังนี้

- 1.1 ตำรวจเป็นเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่รักษาความสงบของประชาชน รวมอยู่ในคำจำกัดความของคำว่า เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ย่อมมีอำนาจสืบสวนคดีอาญาทั่วราชอาณาจักร

- 1.2 ตำรวจเป็นพนักงานสอบสวนย่อมมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาภายในเขตอำนาจของตนตามที่กำหนดไว้ในกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การกำหนดหน่วยงาน เขตอำนาจความรับผิดชอบ และเขตพื้นที่การปกครองของหน่วยราชการในกรมตำรวจ

- 1.3 ตำรวจจับกุมผู้กระทำความผิดในคดีอาญา อาจเป็นทั้งกรณีที่มีหมายจับ และไม่มีหมายจับ รวมทั้งการค้นตัวในที่สาธารณะสถาน

- 1.4 อำนาจควบคุมผู้กระทำความผิด ที่ถูกจับไว้ได้ตามที่กำหนดเวลาที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

- 1.5 อำนาจตรวจค้นเคหะสถานที่อยู่อาศัย และสำนักงานของบุคคลอันเป็นที่โรโหฐานตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

---

<sup>64</sup> อชิรวินัย สุพรรณเกตุช, พระบรมราชาบาทและพระบรมราชาบายในการบริหารงานตำรวจ, อ้างแล้ว, หน้า 62.

2. อำนาจตามกฎหมายพิเศษอื่น กฎหมายที่มีโทษทางอาญานั้น นอกจากประมวลกฎหมายอาญาเป็นหลักแล้ว ยังมีกฎหมายอื่นๆ ที่บัญญัติให้อำนาจตำรวจไว้โดยเฉพาะ ซึ่งตำรวจต้องมีหน้าที่ในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายนี้ ได้แก่ พระราชบัญญัติอาวุธปืน พระราชบัญญัติจราจรทางบก เป็นต้น จะสังเกตเห็นว่าสิ่งที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติต่างๆ ดังกล่าว เป็นสิ่งที่ส่งเสริม และหล่อหลอมต่อการประกอบอาชญากรรม และบางประเภทก็เป็นภัยต่อความปลอดภัย รวมทั้งศีลธรรมอันดีของประชาชน จึงมีกฎหมายออกมาควบคุมในลักษณะป้องกัน ดังนั้นอำนาจของตำรวจตามกฎหมายพิเศษเหล่านี้สามารถทำให้ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ในการคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนในด้านต่างๆ

3. อำนาจของตำรวจตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดหน่วยงาน เขตอำนาจการรับผิดชอบ และเขตพื้นที่การปกครองของหน่วยราชการในกรมตำรวจ ซึ่งออกประกาศโดยอาศัยอำนาจตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมตำรวจในกระทรวงมหาดไทย เป็นการกำหนดหน่วยงานเขตอำนาจการรับผิดชอบ และเขตพื้นที่การปกครองของหน่วยในกรมตำรวจไว้เป็นการเฉพาะหน่วยเพื่อประสิทธิผลในการรักษาความสงบเรียบร้อย

นอกจากนี้ยังมีพระราชกำหนด กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับอื่นๆ กำหนดอำนาจ และหน้าที่ของตำรวจไว้อีกมากมาย ตำรวจจึงมีอำนาจและหน้าที่อย่างกว้างขวาง เพื่อให้ปฏิบัติราชการในหลายฐานะได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตำรวจไทยทั่วไปแม้ตามปกติจะไม่มีเขตอำนาจหรือเขตพื้นที่รับผิดชอบในการระงับปราบปรามผู้กระทำความผิดคืออาญาต่างๆ หรือเป็นการปฏิบัติงานนอกเขตอำนาจหรือเขตพื้นที่ซึ่งตนต้องรับผิดชอบ โดยตรง แต่หากมีเหตุเกิดขึ้นซึ่งอยู่ในลักษณะที่จะต้องระงับปราบปรามก็ต้องปฏิบัติตามความจำเป็นแก่กรณี อาทิ รับระงับหรือป้องกันมิให้เหตุนั้นลุกลามร้ายแรงขึ้นหรือเมื่อมีเหตุเกิดขึ้นซึ่งหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามตัวผู้กระทำความผิดเพื่อจับกุมโดยกระชั้นชิด เป็นต้น ตำรวจทุกคนต้องถือเป็นการหน้าที่ที่จะต้องรับดำเนินการเรื่องนั้นตามอำนาจจะละเว้นไม่ได้<sup>65</sup>

<sup>65</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 64-67.

### 2.3.4 ภารกิจหลักของตำรวจ

สุนทร ชัยขวัญ ได้สรุปสาระสำคัญเกี่ยวกับภารกิจสำคัญของข้าราชการตำรวจ โดยแบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ

1. งานด้านการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ได้แก่ การป้องกันไม่ให้เกิดความไม่เรียบร้อยของสังคมเกี่ยวกับ

1. การป้องกันเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์ หรือบุคคลสำคัญทั้งภายในและภายนอกประเทศ

2. เหตุร้ายซึ่งกระทบกระเทือน หรืออาจกระทบกระเทือนความสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศ

3. การก่อวินาศกรรม หรือโจรกรรมเกี่ยวกับคดีอาญา

4. การดำเนินการสืบสวนความผิดเกี่ยวกับคดีอาญา

5. การก่อการร้าย หรือการก่อความไม่สงบเรียบร้อย

6. การป้องกันการลักลอบหรือขนส่งอาวุธสงคราม และยุทธปัจจัยรายใหญ่

7. การป้องกันปัญหาเสพติด

8. การป้องกันการลักลอบเล่นการพนัน การมั่วสุมอบายมุข และสถานบริการ

9. การป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับการเลือกตั้งระดับต่างๆ

10. การป้องกันการชุมนุมเรียกร้องของราษฎรทุกกรณี

11. การป้องกันเหตุหรือคดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ ตลอดจนคดีที่อยู่ในความสนใจของสื่อมวลชน

12. การป้องกันเหตุที่เกิดจากวาทภัย อุทกภัย อัคคีภัยหรือภัยจากธรรมชาติอื่นๆ ที่เป็นผลทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

13. การป้องกันอุบัติเหตุที่เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก หรือทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก

14. การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่ได้รับการประสานจากส่วนราชการอื่นๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

2. งานด้านการบริการและอำนวยความยุติธรรม ได้แก่ การให้บริการช่วยเหลือ สนับสนุนและให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป บุคคลสำคัญ ตลอดจนหน่วยงานราชการและองค์กรเอกชนอื่นๆ ซึ่งเป็นภารกิจที่นอกเหนือจากการปฏิบัติหน้าที่ราชการตามปกติ

1. การปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัย พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ พระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์

2. การปฏิบัติหน้าที่อารักขาบุคคลสำคัญทั้งภายในและภายนอกประเทศ
3. การปฏิบัติหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การจัดระเบียบการจราจร
4. การปฏิบัติหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว
5. การปฏิบัติหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกประจำทางหลวงแผ่นดิน
6. การปฏิบัติหน้าที่คุ้มครองและพิทักษ์ป่า
7. การปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของชายฝั่งทะเล
8. การปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของด่านศุลกากร
9. การปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยตามแนวชายแดน
10. การปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของขบวนรถไฟ
11. การปฏิบัติหน้าที่งานสื่อสารและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในภารกิจของตำรวจ
12. ภารกิจอื่นๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย<sup>66</sup>

### 2.3.5 นโยบายสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

#### นโยบายทั่วไป

1. ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เร่งพัฒนาข้าราชการตำรวจไปสู่ความเป็นตำรวจอาชีพ ที่มีความพร้อมทั้งความสามารถ คุณธรรม จริยธรรม ยึดมั่นในหลักนิติธรรม มีจิตสำนึกที่รับผิดชอบต่อตนเองและสังคมส่วนรวม โดยการยกระดับมาตรฐานการศึกษาและการฝึกอบรมของข้าราชการตำรวจทุกระดับอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งแสวงหาความร่วมมือทางวิชาการกับหน่วยงาน เพื่อให้ข้าราชการตำรวจได้มีโอกาสเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถได้อย่างเต็มที่ ตลอดจนพัฒนาคุณภาพชีวิตข้าราชการตำรวจให้เรียบง่าย ประหยัด ช่วยเหลือเกื้อกูลซึ่งกันและกัน จัดหาและส่งเสริมให้ข้าราชการตำรวจได้รับสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ต่างๆ อย่างถูกต้องเหมาะสม

2. ด้านการพัฒนาการบริหาร ปรับปรุงการแบ่งส่วนราชการให้เหมาะสมกับภารกิจบทบาทอำนาจหน้าที่และวัตถุประสงค์ ในการจัดตั้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวมทั้งปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับและคำสั่งต่างๆ ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ ตลอดจนพัฒนาระบบการบริหารงานทุกประเภท ให้คล่องตัว มีประสิทธิภาพและประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมได้มากที่สุด โดยเฉพาะด้านการบริหารงานบุคคลต้องเป็นไปตามหลักคุณธรรม เพื่อ

<sup>66</sup>ทวีศักดิ์ สิงห์ษา, “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 20.

เสริมสร้างขวัญกำลังใจ และเป็นหลักก้าวนำในการรับข้าราชการแก่ข้าราชการตำรวจที่มีความรู้ความสามารถและประพฤติดี

3. การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานเร่งพัฒนาสถานีตำรวจให้สามารถดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และอำนวยความสะดวก รวดเร็วเน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน ความโปร่งใสในการทำงาน การรวมงานบนสถานีตำรวจไว้ในที่เดียวกัน การกระจายการบริการไปสู่ชุมชนและปรับเปลี่ยนบทบาทตำรวจจาก ผู้ปกครอง มาเป็น ผู้ให้บริการ

**นโยบายเฉพาะ**

#### **ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน**

1. หลักตามกฎหมายโดยเคร่งครัด ปฏิบัติการตามยุทธศาสตร์เชิงรุกตามหลัก การป้องกันปราบปราม พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถ สามารถให้บริการประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว การจัดทำข้อมูลท้องถิ่นตลอดจนสถิติคดีอาญา 5 กลุ่ม อย่างต่อเนื่อง เป็นปัจจุบัน จนสามารถนำข้อมูลมาจัดทำแผนเผชิญเหตุ เพื่อทบทวนมาตรการการปฏิบัติให้เหมาะสม กับสถานการณ์และสภาพปัญหาในแต่ละห้วงเวลาได้อย่างเหมาะสม

2. เร่งป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทุกประเภท โดยเฉพาะคดีอุกฉกรรจ์ และสะเทือนขวัญ คดีประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และอาชญากรรมทุกประเภท รวมทั้ง กลุ่มอิทธิพลหรือผู้ที่ให้ความคุ้มครองสนับสนุนการกระทำผิดกฎหมายอย่างเนียบขาด

3. กวดขันปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายที่เป็นเงื่อนไขหรือปัจจัยที่เป็นสาเหตุ ไปสู่การประกอบอาชญากรรม เช่น บ่อนการพนัน เครื่องจักรกล (ไฟฟ้า) โสเภณี การบังคับค้าประเวณี สถานบริการผิดกฎหมาย แหล่งผลิตหรือจำหน่ายวัตถุหรือสิ่งพิมพ์ลามกอนาจาร

#### **ด้านการอำนวยความสะดวก**

1. ยึดหลักการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน ควบคู่กับหลักประสิทธิภาพ ในการควบคุมอาชญากรรม โดยการปฏิบัติตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ฝึกอบรมพนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ กฎหมายใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง

2. ปรับปรุงระบบและมาตรการให้ความคุ้มครองความปลอดภัยผู้เสียหาย และพยาน โดยเฉพาะในการแถลงข่าว การชี้ตัวผู้ต้องหา และการสอบสวนคดีเกี่ยวกับเด็กเยาวชน และสตรี ตลอดจนปรับปรุงวิธีการปฏิบัติในการควบคุมและดูแลสวัสดิภาพของผู้ต้องหาให้ได้รับการปฏิบัติที่ถูกต้องเหมาะสม เน้นการนำวิทยาการ และเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการรวบรวม พยานหลักฐานตรวจพิสูจน์และยืนยันการกระทำผิด

3. พัฒนาระบบประสานความร่วมมือกับองค์กรอื่น ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา เพื่อร่วมกันกำหนดนโยบายและแนวทางในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด การสืบสวนสอบสวนคดีอาญา และการบังคับใช้กฎหมายบางประเภท เช่น พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ.2542 เป็นต้น ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

#### **ด้านการรักษาความมั่นคง**

1. มุ่งมั่นรักษาความมั่นคงของประเทศชาติและราชบัลลังก์ โดยดำเนินการในทุกรูปแบบ เพื่อเทิดทูนไว้ซึ่งสถาบัน และธำรงไว้ซึ่งการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข ปฏิบัติตามพระราชประสงค์ ตลอดจนสนับสนุนและนำแนวทางตามกระแสพระราชดำรัส และ โครงการพระราชดำริ ไปสู่การปฏิบัติให้บังเกิดผลอย่างจริงจังและรวดเร็วที่สุด

2. ผนึกกำลังตำรวจทุกหน่วยงานในการเสริมสร้างความมั่นคง ปลอดภัย และความสงบเรียบร้อยตลอดแนวชายแดน เพิ่มความเข้าใจในการปฏิบัติงานการข่าว การตรวจ และการรักษาความปลอดภัยบุคคล สถานที่ การเมืองและการบริหาร รวมทั้งการแสวงหาความร่วมมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยตามแนวชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค

#### **ด้านการบริการสังคม**

1. ปรับปรุงงานบริการประชาชน และการปฏิบัติต่างๆ ให้มีมาตรฐาน สะดวก รวดเร็ว โดยกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติงาน เอกสารที่จะต้องใช้และเจ้าหน้าที่รับผิดชอบ ให้ชัดเจน พร้อมทั้งเผยแพร่ให้ประชาชนทราบโดยทั่วกัน

2. ยกกระดับมาตรฐานการบรรเทาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลทั้งขั้นตอนการปฏิบัติ ยุทธวิธีการทำงาน และเครื่องมือเครื่องใช้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ประสบภัยและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ เน้นการแสวงหาความร่วมมือกับทุกหน่วยงานทุกองค์กรภาคเอกชน เพื่อเตรียมการและป้องกันภัยทุกประเภทที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์

#### **ด้านประชาสัมพันธ์ ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์**

1. พัฒนาการประชาสัมพันธ์ เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและความร่วมมือที่ดีระหว่างตำรวจกับประชาชน เน้นการประชาสัมพันธ์เชิงรุกโดยใช้สื่อทุกรูปแบบ ตลอดจนเทคโนโลยีสารสนเทศทุกชนิด เพื่อให้ประชาชนรับทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับบทบาท หน้าที่ และการปฏิบัติภารกิจของตำรวจอย่างถูกต้อง รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์

2. ใช้งานชุมชนและมวลชนสัมพันธ์เสริมสร้างงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมและยาเสพติด โดยการประสานงานความร่วมมือกับทุกส่วนราชการ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในทุกรูปแบบที่เหมาะสม เพื่อเสริมสร้างชุมชนและสังคมให้เข้มแข็ง

#### ด้านการบริหาร

1. ปรับปรุงการบริหารให้เป็นระบบเปิด โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในลักษณะเป็นหุ้นส่วน ร่วมกันคิด ร่วมกันทำ วางแผนการปฏิบัติ ตลอดจนร่วมกันประเมินผล และติดตามจัดทำฐานข้อมูลใหม่โดยอาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่

2. การกระจายทรัพยากรทางการบริหารไปยังสถานีตำรวจและหน่วยงานปฏิบัติงานหลัก ให้มีความพร้อมในการบริการประชาชน ตลอดจนพัฒนางานบริการบนสถานีตำรวจ งานอำนวยความสะดวก งานสืบสวนสอบสวน งานสายตรวจป้องกันปราบปราม งานประชาสัมพันธ์ งานจราจร รวมทั้งกระจายกำลังตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ทุกรูปแบบให้มากที่สุด

#### ด้านการจัดการจราจร

1. นำแนวพระราชดำริ โครงการบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครไปเป็นแนวทางการปฏิบัติในพื้นที่รับผิดชอบโดยเร็วที่สุด รวมทั้งรณรงค์เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจ และปลูกฝังระเบียบวินัยจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

2. บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เสมอภาค เคร่งครัด เป็นธรรมเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการควบคุมการจราจร พัฒนาระบบและวิธีการจัดการจราจรและขนส่งทุกประเภท ให้สอดคล้องให้แนวทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดกระแสการจราจรคล่องตัว ในขณะที่เดียวกันจะต้องแก้ไขปัญหาภาวะสิ่งแวดลอมเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดี

#### ด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

1. ดำเนินการในเชิงรุกทั้งการป้องกันปราบปราม การบำบัดรักษาและฟื้นฟูตามแนวยุทธศาสตร์ของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาเสพติด ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เน้นการแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐและองค์กรเอกชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างกระแสด้านยาเสพติด โดยเน้นการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจในทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะนักเรียน นักศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน ให้ตระหนักถึงพิษภัย ของยาเสพติด พร้อมทั้งชักจูงให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปราบปรามยาเสพติด โดยเน้นการแสวงหาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

2. การดำเนินการช่วยเหลือผู้ติดยาเสพติด โดยการบำบัดและฟื้นฟูสมรรถภาพ ให้กลับเข้าสู่สภาวะปกติโดยเร็ว และต้องการรักษาอย่างจริงจังต่อเนื่อง โดยประสานความร่วมมือกับโรงพยาบาลและสถานพยาบาล ให้เข้ามามีส่วนร่วมช่วยเหลือสนับสนุน และให้ทุกหน่วยงาน

ประสานการปฏิบัติกันอย่างแน่นแฟ้น โดยเฉพาะในเรื่องข้อมูลข่าวสาร และเข้าร่วมปฏิบัติ ในลักษณะผืนปีกกำลัง เพื่อให้การปฏิบัติการกิจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สามารถให้บริการ ประชาชน อำนวยความยุติธรรม สร้างความผาสุกและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ของประชาชนทุกๆ พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องเป็นผู้ที่มีเกียรติยศ ศักดิ์ศรี เป็นที่รักใคร่ของประชาชน เป็นตำรวจของประชาชน อย่างแท้จริง<sup>67</sup>

### 2.3.6 หน้าที่ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

เนื่องจากการจราจรส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อการดำเนินชีวิตของบุคคลในสังคม หากตำรวจจราจรได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบที่กฎหมายกำหนดไว้ ย่อมเป็นภาระก้ำกั้วตัวผู้ปฏิบัติงาน ได้เป็นอย่างดี แต่หากปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ยึดถือระเบียบแบบแผนที่กำหนดไว้แล้ว อาจถูกประชาชน ร้องเรียนหรือถูกสังคมตำหนิได้ จึงควรมีการเรียนรู้เกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน ในอันที่จะปฏิบัติงาน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ใน พ.ร.บ.จราจรทางบก จะมีคำที่เกี่ยวข้องกับตำรวจที่มีหน้าที่ปฏิบัติตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกอยู่ 2 คำ ได้แก่

เจ้าพนักงานจราจร ตามมาตรา 4 (37) หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร เช่น ผบ.ตร. ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ผู้บัญชาการหรือผู้บังคับการ เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

พนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 4(38) หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ได้แก่ ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติงานในท้องถนน ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในการควบคุมหรืออำนวยความสะดวก ในด้านการจราจรก็ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เราเรียกว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ มีหน้าที่ 2 ประการ ได้แก่ หน้าที่ตามกฎหมาย หน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

หน้าที่ตามกฎหมาย ได้แก่ หน้าที่ในฐานะที่เป็นพนักงานตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการจับกุมผู้ฝ่าฝืน กระทำผิดกฎหมายในทางอาญา พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก และ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ส่วนแล้วแต่เป็น พ.ร.บ.ที่มีโทษในทางอาญา ฉะนั้นเมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนมาตราหนึ่งมาตราใด ตาม พ.ร.บ. ดังกล่าวข้างต้น หรือพบการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใด ตามประมวลกฎหมายอาญา ตำรวจจราจรย่อมมีอำนาจจับกุมได้ ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตาม ป.วิอาญา นอกจากอำนาจจับกุมแล้วยังมี

<sup>67</sup> กองวิชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, รายงานประจำปี 2543, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2544), หน้า 9-13.



อำนาจหน้าที่อื่นๆ ซึ่ง พ.ร.บ.จราจรทางบกได้กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรดังต่อไปนี้

1. การให้สัญญาณจราจร ไม่ว่าจะเป็นสัญญาณมือ หรือสัญญาณกหวีด ก็ตาม (พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา 24,25)
  2. การแสดงเครื่องหมายจราจร (พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา 28)
  3. การจัดการจราจรชั่วคราว ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุชั่วคราว ตามที่เห็นสมควร เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในขณะนั้น (พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา 138)
  4. การจับกุมโดยการออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร เรียกเก็บใบอนุญาต ขับขี่หรือว่ากล่าวตักเตือน (พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา 140)
  5. การสั่งให้หยุดรถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือรถที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา 142)
  6. การเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ (พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา 59 แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 4 พ.ศ. 2535 มาตรา 12)
  7. การทดสอบผู้ขับขี่เพื่อพิสูจน์ว่าหย่อนความสามารถ (พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา 142 วรรคสอง) หน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด ปรากฏตามคำสั่ง ตร.ที่ 774/2537 ลงวันที่ 7 ก.ค.2537
- คำสั่ง ตร.ที่ 774/2537 ลงวันที่ 7 ก.ค.2537 ได้กำหนดหน้าที่บุคลากรในสายงานจราจร บุคลากรในสายงานจราจร ไว้ดังนี้

#### หัวหน้างานจราจร

1. ทำหน้าที่หัวหน้าผู้รับผิดชอบงานจราจร
  - 1.1 ปฏิบัติงานที่เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของงานจราจรตามความเหมาะสม
  - 1.2 งานแผนการปฏิบัติงาน
  - 1.3 พิจารณาจัดและมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามความเหมาะสม
  - 1.4 พิจารณาวินิจฉัยสั่งการในงานที่มีปัญหา
  - 1.5 ควบคุม สอบสวน การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
  - 1.6 ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
  - 1.7 ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
  - 1.8 ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่น

1.9 ฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถ ความประพฤติ ระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่

1.10 เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการต่างๆ ตามที่ได้รับการแต่งตั้ง

1.11 ร่วมประชุมกับหน่วยงานอื่นในงานที่เกี่ยวข้อง ตามที่หัวหน้าสถานี

ตำรวจมอบหมาย

1.12 แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน

1.13 ตอบปัญหาและชี้แจงเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับงานในหน้าที่

2. จัดทำแผนที่จราจรของพื้นที่ที่รับผิดชอบ และของพื้นที่ ที่มีการจราจรต่อเนื่องกันไว้ประจำสถานี

2.1 ปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตรงกับความเป็นจริงอยู่เสมอ

2.2 บรรจุข้อมูล รายละเอียดที่จำเป็น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการจัด และการควบคุมการจราจร รวมตลอดเพื่อประโยชน์ต่องานอื่นๆ ของสถานีตำรวจ ในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น งานป้องกันปราบปราม เป็นต้น ข้อมูลเหล่านี้ เช่น สถิติอุบัติเหตุจราจร โดยแยกเป็นจุด (จุดที่เกิดเหตุ) ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุที่เกิด การจัดวางกำลังเจ้าหน้าที่จราจร เป็นต้น

2.3 ใช้แผนที่ให้เป็นประโยชน์ในการวางแผน การจัดและการควบคุมการจราจรและควบคุมการปฏิบัติของผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร

3. การศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่างๆ มาใช้ในงานจราจร

3.1 รวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร ทั้งที่เป็นโดยตรงและที่เป็นผลกระทบต่อการจราจร เช่น สภาพปัญหาการจราจรในยุคต่างๆ ทั้งสภาพถนน สภาพแวดล้อม ความหนาแน่นของการจราจรในช่วงเวลาต่างๆ วิธีการแก้ไขปัญหาที่เคยปฏิบัติ ทั้งที่ประสบผลสำเร็จ และไม่ประสบผลสำเร็จ เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่างๆ สถิติอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

3.2 ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้ เช่น ศึกษาวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุจราจรถึงสาเหตุที่เกิดความถี่ที่เกิด ณ จุด และช่วงเวลาต่างๆ เป็นต้น

3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเฉพาะอุบัติเหตุจราจรมีวิธีการที่กำหนดให้

ดังนี้

1. ให้สารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร และผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร ซึ่งปฏิบัติหน้าที่รายงานข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

2. รวบรวมสถิติอุบัติเหตุจราจรจากรายงานของงานสอบสวน และงานป้องกันปราบปรามซึ่งได้กำหนดส่งมาให้ ส่วนการเก็บรวบรวมข้อมูลอื่นหรือข้อมูลอุบัติเหตุจราจรด้วยวิธีอื่น ให้พิจารณาตามความเหมาะสม

4. วางแผนการจัดการจราจรและการควบคุมการจราจร โดยนำสถิติข้อมูลและผลการวิเคราะห์ที่ศึกษาและเก็บรวบรวมมาใช้ในการวางแผน การจัดและการควบคุมการจราจรโดย

4.1 การวางแผนจะต้องประสานกับหน่วยที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับจราจร เช่น สำนักผังเมือง สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย เป็นต้น โดยต้องประสานดังนี้

1. แผนการจราจรที่จัดทำ ต้องให้สัมพันธ์สอดคล้องกับการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. ถ้าการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการจัด และการควบคุมการจราจร ให้ประสานให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ หรือรายงานผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับชั้น

4.2 แผนการจราจรจะต้องประสานสอดคล้องกับพื้นที่ใกล้เคียง

4.3 ต้องมีการศึกษาและวางแผน เพื่อรับกับเหตุการณ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น น้ำท่วม ไฟไหม้ มีบุคคลสำคัญผ่าน เป็นต้น

5. การจัดและควบคุมการจราจร

5.1 จัดผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร ให้ทำหน้าที่จัด และควบคุมการจราจรตามแผนการจราจรที่กำหนดไว้

5.2 จัดให้สารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร ให้ทำหน้าที่รับผิดชอบในการจัดและควบคุมการจราจร ควบคุมตรวจสอบ ให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุงแก้ไข ติดตามประเมินผล ติดต่อประสานงาน และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร

5.3 การจัดต้องคำนึงถึงความรู้ ความสามารถประสบการณ์ในการปฏิบัติงานของตัวผู้ปฏิบัติงาน และกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่แต่ละคน ต้องคำนึงถึงเวลาการทำงานตามมาตรฐานการทำงานเท่าที่จะทำได้ กล่าวคือ ถ้ามีเหตุผลความจำเป็นต้องขยายเวลาการปฏิบัติงาน หรือลดเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้โดยคำนึงถึงผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยเป็นสำคัญ

6. การให้ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชน และการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในงานจราจร

6.1 เผยแพร่ข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรที่ประชาชนควรทราบ ด้วยวิธีต่างๆ ตามความเหมาะสม

6.2 จัดให้มีอาสาสมัครเพื่อทำหน้าที่จราจร

7. การให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

7.1 จัดให้มีการเก็บรวบรวมกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ และ เอกสารที่เป็นประโยชน์ต่องานจราจร

7.2 ดำเนินการให้ผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรทุกคนรู้สภาพพื้นที่ แผน การจราจร สภาพปัญหาการจราจร กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

7.3 ฝึกอบรมให้ผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรมีความรู้ ความสามารถ ความประพฤติ ระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ โดยการจัดฝึกอบรมเอง หรือขอรับการสนับสนุนจากบุคคลหรือหน่วยงานอื่น

8. สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

8.1 มอบหมายให้ผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร ที่มีหน้าที่จัดและควบคุม การจราจรปฏิบัติหน้าที่นี้ไปพร้อมกันด้วย

8.2 จัดผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะ ตามความจำเป็น

8.3 จัดสารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร ให้ทำหน้าที่ในการควบคุม การตรวจสอบ ให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุงแก้ไข ติดตามประเมินผล ติดต่อประสานงาน และ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องใน

8.4 การจัดจะต้องคำนึงถึงความสามารถ ความถนัดในการปฏิบัติงานของ ตัวผู้ปฏิบัติงาน และกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่แต่ละคน ต้องคำนึงถึงเวลา การทำงานตามมาตรฐานการทำงานเท่าที่จะทำได้ กล่าวคือถ้ามีเหตุผลความจำเป็น ต้องขยายเวลา การปฏิบัติงาน หรือลดเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้ โดยคำนึงถึงผลการปฏิบัติงาน ตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยเป็นสำคัญ

9. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าหน้าที่ งานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร

10. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

11. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม

11.1 ควบคุม กำกับ ดูแลให้สารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร และผู้ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร และพิจารณาถ้อยคำร้อง เพื่อ

1. รายงานหัวหน้าสถานีตำรวจ
2. รายงานผู้ทำหน้าที่หัวหน้างานสอบสวน หัวหน้างานสืบสวน และหัวหน้างานป้องกันและปราบปราม เพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปราม

3. ส่งรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดเจ้าหน้าที่จราจรที่ออกปฏิบัติงานให้พนักงานวิทยุทราบ เพื่อการสั่งการตามระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้เจ้าหน้าที่จราจรปฏิบัติงานด้านการป้องกัน ระวัง ปราบปราม

12. ส่งข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม

13. ร่วมกับกำลังป้องกันปราบปรามทำการตรวจค้นจับกุม

14. เมื่อ ได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผน ที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

15. งานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร เช่น ปฏิบัติงานธุรการที่เกี่ยวข้องกับงานต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ได้แก่

- 15.1 การเบิกจ่าย เก็บรักษา วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

- 15.2 การรายงานเกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ความรับผิดชอบของงานจราจร

- 15.3 งานสารบรรณที่เกี่ยวข้อง เช่น รับ ส่ง ร่าง โต้ตอบ พิมพ์ดีด เก็บรักษา คั่น ทำลายเอกสาร เป็นต้น

16. ในช่วงระยะเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วนให้มีอำนาจมอบหมาย ให้ผู้ได้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่น ได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

17. งานอื่นๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

#### สารวัตรจราจร

1. ปฏิบัติงานในฐานะรองหัวหน้างานจราจรและงานอื่นๆ ที่หัวหน้างานจราจรมอบหมาย

2. ควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาในงานจราจร

3. การจัดและการควบคุมการจราจร

3.1 ควบคุม ตรวจสอบ ดูแลให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ตามจุดและระยะเวลาที่กำหนด และพิจารณาเปลี่ยนแปลงได้ตามเหตุผลความจำเป็น

3.2 ให้คำปรึกษา แนะนำ ปรับปรุงแก้ไข ติดตามประเมินผล ติดตามประสานงาน และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เจ้าหน้าที่จราจร

3.3 จัดและควบคุมการจราจรด้วยตนเองในกรณีที่เป็น

4. ศึกษา เก็บรวบรวมสถิติ ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่างๆ ใช้งานจราจร

4.1 เก็บสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร ตามที่หัวหน้างานจราจรมอบหมาย  
สั่งการ

4.2 เฉพาะอุบัติเหตุจราจรให้เก็บและรายงานตามแบบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

4.3 ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเหลือหัวหน้างานจราจร ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูล  
ที่เก็บรวบรวมได้

5. การให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

5.1 อบรม ชี้แจงให้ตำรวจจราจรทุกคนรู้สภาพพื้นที่แผนการจราจร สภาพปัญหาการจราจร กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน  
ทุกครั้งก่อนออกไปปฏิบัติหน้าที่

5.2 ฝึกอบรมให้ตำรวจจราจรมีความรู้ความสามารถ ความประพฤติ  
ระเบียบวินัย เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวนโยบายของหัวหน้างานจราจร

6. สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย  
ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ เกี่ยวกับงานจราจร

6.1 ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุงแก้ไข ติดตาม  
ประเมินผล ติดตามประสานงาน และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่  
ในการปฏิบัติงานนี้ โดยต้องให้มีการกระทำอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง เพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัย  
ในการใช้รถใช้ถนน

6.2 ปฏิบัติงานนี้ด้วยตนเองอีกส่วนหนึ่ง

7. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกไปสั่งเจ้าพนักงาน  
จราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิด  
กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

8. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

- 8.1 แจ้งพนักงานสอบสวนทันทีที่ทราบเหตุ
- 8.2 ไปสถานที่เกิดเหตุเพื่อจัดการเบื้องต้น
- 8.3 รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอยและพยานหลักฐานต่างๆ  
ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม
- 8.4 ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อป ร้อยเวรสอบสวน
- 8.5 จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ
- 8.6 ป รุ ม พ ย า บ า ล เบื้องต้นหรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามแนว  
ความจำเป็น
- 8.7 ช่วยเหลือร้อยเวรสอบสวนในการดำเนินการต่างๆ ในที่เกิดเหตุ
- 8.8 รายงานอุบัติเหตุจราจรให้หัวหน้างานจราจรตามแบบ จร.1 หรือแบบ  
อื่นที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะได้กำหนด
9. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกัน  
ปราบปราม
- 9.1 ควบคุม กำกับ ดูแลให้ตำรวจจราจรปฏิบัติ
- 9.2 ปฏิบัติงานนี้ด้วยตนเอง
- 9.3 รายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อหัวหน้างาน  
จราจร หรือ กรณีเร่งด่วนให้แจ้ง โดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้นก่อน แล้วรายงาน  
หัวหน้างานจราจร ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หัวหน้างานจราจรหรือผู้กำกับกำหนด
10. ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม
11. ร่วมกับกำลังป้องกันปราบปรามทำการตรวจค้นจับกุม
12. เมื่อได้รับคำสั่ง ไม่ว่าจะเป็ น คำสั่ง โดยฉับพลันทันที หรือตามแผน  
ที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ  
ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง
13. งานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
14. งานอื่นๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย
15. ในช่วงเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่ หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วนให้มีอำนาจมอบหมายให้  
ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงาน  
ประจำ และต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานจราจรทราบในทันที

### รองสารวัตรจราจร

1. ปฏิบัติงานตามข้อ 2-14
2. ในช่วงเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่ หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ ผู้ได้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่น ได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่ให้เสียหายต่อหน้าที่การงาน ประจำ และต้องบรรยายงานให้หัวหน้างานจราจรหรือสารวัตรจราจรทราบในทันที

### ผู้บังคับหมู่หรือลูกแถว

1. ทำหน้าที่จราจร
  - 1.1 ศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่างๆ มาใช้งานจราจร โดย
    - 1.1.1. เก็บสถิติข้อมูลเกี่ยวกับงานจราจรตามที่รองสารวัตรหรือสารวัตรจราจรหรือหัวหน้างานจราจรมอบหมายสั่งการ
    - 1.1.2. เฉพาะอุบัติเหตุจราจร ให้เก็บและรายงานตามแบบ จร.1 หรือตามแบบอื่นที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกำหนด
  - 1.2 การจัดและควบคุมการจราจร โดยจัดและควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจรมอบหมายสั่งการ
  - 1.3 สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
  - 1.4 ว่ากล่าวตักเตือนอ่อนน้อมออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
  - 1.5 การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร
    - 1.5.1 รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอยและพยานหลักฐานต่างๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม
    - 1.5.2 ดำเนินการให้กุ้กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อพบร้อยเวรสอบสวน
    - 1.5.3 จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ
    - 1.5.4 ปฐมพยาบาลเบื้องต้น หรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลตามความจำเป็น
    - 1.5.5 ช่วยเหลือร้อยเวรสอบสวน และรองสารวัตรจราจร ผู้รับผิดชอบทันทีที่ทราบเหตุ



1.5.6 แจ้างพนักงานสอบสวนและรองสารวัตรจราชจร ผู้รับผิคชอบ  
พันที่ที่ทราบเหตุ

1.5.7 กรณึที่จ้จะค้องละท้งหน้า้ที่การจ้ดและการควบคุมการจราชจร  
ใ้รายงานรองสารวัตรจราชจรผู้รับผิคชอบทราบ เพื่อพิจารณาสั่งการแล้วค้าเนินการตามท้ที่ได้รับ  
ค้าสั่ง

1.5.8 รายงานอุบ้ติเหตุจราชจรค้อ รองสารวัตรจราชจรหรือสารวัตร  
จราชจรหรือหัวหน้างานจราชจร ตามแบบท้สำนักงานค้ารวจแห่งชาตีก้าหนด

1.6 เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริง ท้เป็นประโยชน์ค้อ  
การป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงท้เก็บรวบรวมได้ค้อรองสารวัตร  
จราชจร หรือสารวัตรจราชจร หรือกรณึเร่งค้วนใ้แจ้างโดยตรงค้อผู้มีหน้า้ที่รับผิคชอบในเรื่งน้ันๆ  
ก้อนแล้วรายงานรองสารวัตรจราชจร หรือสารวัตรจราชจร ท้จ้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการท้สารวัตร  
จราชจร หรือหัวหน้างานจราชจรก้าหนด

1.7 ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงท้เก็บรวบรวมได้ใ้ฝ่ายป้องกัน  
ปราบปราม

1.8 ร่วมก้กับก้าลังป้องกันปราบปรามท้การตรวจค้้นจับกุม

1.9 เมื่อได้รับค้าสั่งไม่ว่าจะเป็นค้าสั่ง โดยพลันพันที่ หรือตามแผน  
ท้ผู้บ้งค้ับบัญชาก้าหนดใ้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ในการระงับ การปราบปราม จับกุม สก้ดจับ  
ก้ใ้ปฏิบัติตามค้าสั่ง

## 2. ท้าหน้า้ที่ธุรการ

2.1 การรับส่งและเสนอหนังสือ

2.2 การร่างค้ตอบท้เกี่ยวข้องกับงานจราชจร

2.3 พิมพ์ค้ัด

2.4 การเก็บรักษา ค้้น และท้ลายเอกสาร

2.5 การจ้ดเก็บและรวบรวมสถิติข้อมูลท้เกี่ยวข้องกับงานจราชจร

2.6 จ้ดท้าแผนท้การจราชจร

2.7 การเบิกจ่าย เก็บรักษา จ้าหน่ายวัสดุอุปกรณ์ท้ใ้ใช้ในการปฏิบัติงาน

3. งานอื่ๆ ท้เกี่ยวข้องกับงานจราชจร

4. งานอื่ๆ ท้ผู้บ้งค้ับบัญชามอบหมาย<sup>68</sup>

<sup>68</sup> เรื่งเดิยวกัน, หน้า 45-55.

จากแนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่าการปฏิบัติงานจราจร หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ตามอำนาจขอบเขตของกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่ง หรือแผนงาน ตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดให้ปฏิบัติเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย การควบคุมหรืออำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้แก่ประชาชน

### 2.3.7 การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรชั้นประทวน<sup>69</sup>

การบังคับใช้กฎหมาย (Traffic Enforcement) นิยามของการบังคับใช้กฎหมายจราจรในหน้าที่ตำรวจ หมายถึง ความพยายามของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะควบคุมบุคคลทั่วไปให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หลังจากที่มาตรการเกี่ยวกับการให้การศึกษาสาธารณะ การฝึกหัดผู้ขับขี่รถยนต์ การวิศวกรรมจราจร และกิจกรรมอื่นๆ ในทำนองเดียวกันประสบความสำเร็จล้มเหลวที่จะบรรลุถึงเป้าประสงค์ของการควบคุมจราจร อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายจัดเป็นส่วนหนึ่งของการให้การศึกษา ซึ่งไม่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยวิธีการอื่นๆ ด้วยเหตุนี้การบังคับใช้กฎหมายจราจรจึงมิได้มีความหมายแคบแต่เพียงการใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับ การจับกุม และการดำเนินคดีอาญาเท่านั้น แต่มีความหมายรวมถึงการสอดส่องตรวจตราโดยสายตรวจจราจรทั้งในและนอกเครื่องแบบ การว่ากล่าวตักเตือน ตลอดจนการฝึกอบรมแก่ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรในหลักสูตรพิเศษ เป็นต้น นอกจากนี้ผู้รักษากฎหมายที่มีความสามารถย่อมต้องรู้จักประยุกต์ใช้มาตรการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ชุมชน และบุคคลผู้ละเมิดกฎหมายจราจร สิ่งทีพึงระลึกสำหรับผู้รักษากฎหมายก็คือผู้ละเมิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มิใช่อาชญากร และไม่ควรปฏิบัติต่อบุคคลเหล่านี้เยี่ยงผู้กระทำความผิดอาญาร้ายแรง

จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจรก็เพื่อเป็นการข่มขวัญ ยับยั้งผู้ละเมิดหรือผู้มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะที่เดียวกันการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เหมาะสมนั้นมิใช่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกิดความเสียหาย ความคับข้องใจ หรือความเกลียดชังผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว การใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น การบังคับใช้กฎหมายจึงอาจจัดเป็นกระบวนการทางการศึกษาในแง่ที่ว่า พฤติกรรมละเมิดกฎหมายจราจร ก่อให้เกิดสิ่งเราที่ไม่พึงปรารถนา ซึ่งจะมีผลย้อนกลับไปในทิศทางลดพฤติกรรมดังกล่าว ดังนั้น National Advisory Commission on Criminal Justice Standards and Goals จึงให้ทรรศนะว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบทุกคน (ไม่จำกัดเฉพาะตำรวจจราจร) ควรรับผิดชอบในการบังคับใช้

<sup>69</sup>สำนักงานแผนงานและระบบงบประมาณ, “ตำรวจของประชาชน”, กรุงเทพมหานคร : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2540, (อัคราณา).

กฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการจราจร เพราะมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดระหว่างกิจกรรมด้านการจราจรกับกิจกรรมด้านอื่นๆ ในหน้าที่ตำรวจ

เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปโดยสอดคล้องกับมาตรฐาน การปฏิบัติที่พึงประสงค์ หน่วยตำรวจสมควรที่จะกำหนดนโยบาย เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับปฏิบัติการ นโยบายดังกล่าวควรครอบคลุมสาระสำคัญต่อไปนี้

ประการแรก การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ควรเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในลักษณะ ติความตามตัวอักษร ทั้งนี้ย่อมหมายความว่าในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนปรนโดยตระหนักถึงโอกาสความผิดพลาดคลาดเคลื่อน ทั้งที่เกี่ยวกับมนุษย์และหรือเครื่องยนต์กลไกที่อาจเกิดขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น ในการตรวจจับความเร็วของยานบนท้องถนน ยานที่ใช้อัตราความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดไม่เกิน 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ควรอยู่ในดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการพิจารณาผ่อนผันได้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ไรก็ดี นักบริหารงานตำรวจควรกำหนดนโยบายเพื่อยอมรับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปฏิบัติการในระดับและขอบเขตที่เหมาะสมซึ่งจะไม่ละเมิดเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ประการที่สอง การว่ากล่าวตักเตือนเป็นมาตรการที่จำเป็นมาตรการหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมาย มาตรการนี้มีความเหมาะสมสำหรับที่จะใช้ในกรณีที่เพิ่งมีการประกาศใช้กฎหมาย หรือข้อบังคับจราจรใหม่ หรือในกรณีที่มีการรณรงค์กวาดล้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน มาตรการดังกล่าวมีจุดมุ่งหมาย ทั้งเพื่อข่มขวัญยับยั้งและเพื่อให้การศึกษาแก่ผู้ละเมิดหรือมีแนวโน้มจะละเมิดกฎหมายจราจร อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้ย่อมคลาดความศักดิ์สิทธิ์ หากใช้อย่างพร่ำเพรื่อ โดยไม่คำนึงถึงสถานการณ์ ด้วยเหตุนี้ นักบริหารงานตำรวจควรกำหนดนโยบายให้ชัดเจนว่า การว่ากล่าวตักเตือนควรและไม่ควรใช้ในสถานการณ์ประเภทใด

ประการที่สาม การจับผิดผู้ละเมิดกฎหมายจราจรโดยไม่ตั้งใจ การบังคับใช้กฎหมายจราจรควรมีจุดมุ่งหมายดังที่กล่าวแล้วคือ เพื่อการข่มขวัญยับยั้งและเพื่อให้การศึกษาแก่ผู้ละเมิดกฎหมายมิใช่เพื่อจุดมุ่งหมายอื่น เช่น การหารายได้จากเงินค่าปรับเข้ารัฐหรือผู้บังคับใช้กฎหมายเอง การตอบโต้แก่แค้นผู้กระทำผิดหรือการกำหนดผลงานสำหรับบุคลากรตำรวจโดยเขียนใบสั่ง เป็นต้น นักบริหารงานตำรวจจึงควรมีนโยบายที่แน่นอนในการหลีกเลี่ยงการจับผิด ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรโดยไม่ตั้งใจ การติดตั้งเครื่องหมายการจราจรเพื่อเตือนแก่ผู้ขับขี่ยานจึงมีความสำคัญยิ่ง เช่น ทางแยกใดที่สามารถเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดได้ หรือแยกใดที่ห้ามหรืออนุญาตให้เลี้ยวกลับรถ เป็นต้น การจับผิดนอกจากจะไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อการควบคุมจราจรแล้วยังสร้างความเกลียดชังต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกด้วย

ประการสุดท้าย การเลือกบังคับใช้กฎหมาย ในปัจจุบันนักบริหารงานตำรวจเริ่มยอมรับความเป็นจริงที่ว่า หน่วยงานตำรวจไม่มีอัตรากำลังเพียงพอที่จะบังคับใช้กฎหมายทุกมาตราทั่วทุกมุมเมือง ตลอดเวลา 24 ชั่วโมงต่อวันได้ ด้วยเหตุนี้การเลือกบังคับใช้กฎหมาย จึงเป็นความจำเป็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ในการกำหนดนโยบายเพื่อการบังคับใช้กฎหมาย โดยอาศัยข้อมูลและการวางแผน เพื่อประโยชน์ของส่วนรวมเป็นสำคัญการเลือกบังคับใช้กฎหมาย โดยการเดาที่ปราศจากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลหรือยิ่งไปกว่านั้น เพื่อกลั่นแกล้งบุคคลบางกลุ่ม บางพวก ย่อมเป็นการใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ การเลือกบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมต้องอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูล และการวางแผนโดยอาศัยผลการวิเคราะห์ เพื่อจัดวางอัตรากำลังตำรวจอย่างเหมาะสม รวมทั้งกำหนดมาตรการแก้ไขสาเหตุของความไม่คล่องตัวในการจราจร และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร<sup>70</sup>

**ศราวุฒิ พันธสชาว** ได้ให้ความหมายการบังคับตามกฎหมาย ไว้ว่า หมายถึงการบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะการกระทำผิดกฎหมายจราจรว่า เป็นความผิดทางอาญา ประเภท Main Prohibit ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นผิดซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มากมายในสังคม ผู้กระทำผิดมักมีอิทธิฤทธิ์หรือมีคณารู้จักที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้ ประการสำคัญที่สุดคือประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้สูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองคูผิวเฝินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรเท่านั้น ที่จะคอยกวาดจับบังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษ ผู้จงใจฝ่าฝืน เพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมายแต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง

<sup>70</sup>พิเชษฐ กสิปทอง, “ความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมและจัดการจราจรของสถานีตำรวจทางหลวง”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2553, หน้า 19-22.

ในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบก มีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยา กล่าวว่า เป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่าแม้บังคับไม่ให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในขณะรถอย่างดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์ สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมายสมควรพิจารณาจาก

1. กฎหมายจราจร ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ จราจรทางบก พ.ร.บ รถยนต์ พ.ร.บ. การขนส่ง ทั้ง 3 ฉบับนี้ ได้ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ.2522 การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ แต่กฎหมายจราจรของประเทศไทย ร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่าการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป การถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิดการหย่อนยานในหลักความสะดวกในการสัญจรไปบ้าง แต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลักความปลอดภัยไว้ก่อนความสะดวกก็จะลดค่าความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศของเจ้าพนักงานจราจรสิ่งต่างๆ นี้ มีอยู่เพียงพอแล้ว หากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้นถนนทาง ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และจะต้องออกใบแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อใช้ได้ภายใน 7 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง

วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแจ้งความ เป็นหมายเรียกตัว เป็นแบบฟอร์มการให้สัญญาและเป็นแบบฟอร์มการกำหนดคดีเงิน จุดประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านั้นถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไปใน 2 ลักษณะด้วยกันคือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและได้รับใบสั่งต้องไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ก็ต้องไปขึ้นศาลหากไม่ยอมชำระค่าปรับ

2. การควบคุมรถยนต์ การแก้ปัญหาจราจรคับคั่งอีกทางหนึ่งควรพิจารณาต้นเหตุประการหนึ่ง คือ รถยนต์ที่มีมากเกินไป โดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เคยมีผู้คิดหาวิธีชะลอการเกิดของ

รถยนต์ให้น้อยลงด้วยวิธีการต่างๆ กัน เช่น การพิจารณาเก็บภาษีรถยนต์ตามความดังของกระบอกสูบ แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้มีมากขึ้นกว่าเดิม ก็ไม่เป็นการแก้ไขกับคั้งหากยังเป็นผลให้รถติดเพิ่มมากขึ้นอีก ทางที่เป็นไปได้คือ การจัดการทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและประหยัด เพียงเท่านี้ก็ทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องไปตั้งกำแพงภาษีรถชนิดอื่นๆ ซึ่งอาจก่อความเดือนร้อนแก่ประชาชน

3. การควบคุมใบอนุญาตขับรถ ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ ผู้มีสิทธิสอบจำเป็นต้องมีสมรรถภาพในการขับรถเฉพาะประเภทอย่างแท้จริง อาจผ่านการทดสอบมาจากสถาบันที่จัดสถานที่ทดสอบนั้นตามหลักวิชาการ โดยเฉพาะ และเป็นที่ยอมรับของทางราชการแล้ว หรือทางราชการอาจจัดขึ้นเสียเองได้ยิ่งเป็นการดี ส่วนการสอบความรู้อื่นที่จำเป็นก็ต้องดำเนินการโดยรัดกุม อาจใช้วิธีสอบแบบปรนัย

4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงาน โดยเฉพาะเป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรงอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนดี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาบุคลากรประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง ละเอียด และสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการกวดขันบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไป

เกี่ยวกับยานพาหนะเครื่องมือสื่อสารอุปกรณ์ต่างๆ ก็มีความจำเป็นเพื่อให้การจัด และควบคุมจราจรได้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดจะต้องกระทำโดยสม่ำเสมอ การจัดและควบคุมจราจรจะต้องอาศัยจากผลการวิจัยอุบัติเหตุ และการจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นหลักในการดำเนินงาน แต่ไม่ควรใช้วิธีจัดสรรโควตาแบ่งกันจับกุมให้ได้เท่านั้นรายเท่านั้นราย ไม่มุ่งจับกุมแต่ในกรณีความผิดเล็กๆ น้อยๆ ซึ่งไม่ใช่สาเหตุแห่งอันตราย การพิจารณาการปฏิบัติงานของตำรวจที่ตั้งใจทำงานอย่างได้ผลดีเยี่ยม ควรได้รับการพิจารณาให้บำเหน็จรางวัลเป็นพิเศษ เพื่อเป็นกำลังใจหรือให้กำลังใจของชมเชยให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อตำรวจผู้อื่น

**สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย** ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อ

ทำให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวก และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้

การที่จะอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมาย ผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการกระทำความผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผนแต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่นำพา และการละเลยต่อกฎหมายจะต้องเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นรัฐจึงต้องให้หลักประกันสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติและกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรมให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ในการรักษาความปลอดภัยและส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ

1. การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิดหรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่นๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดและควบคุมการจราจร สรุปลงสาระสำคัญได้ดังนี้

- 1.1 ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

1.2 อำนาจความสะดวกในการจรรยาและควบคุมระบบการจรรยาให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง

1.3 ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจรรยา เพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการจรรยาหรือดำเนินการอื่นๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

2. การบังคับใช้กฎหมายหมายภายหลังการกระทำผิด เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดโดยเจ้าพนักงานจรรยา พนักงานเจ้าหน้าที่หรือพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจจับกุมตัวผู้กระทำผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการ ดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำผิด และลงโทษต่อไป

การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยาในปัจจุบัน เมื่อมีการกระทำผิดกฎหมายจรรยา เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่จะต้องดำเนินการจับกุมผู้กระทำผิด ออกใบสั่งให้รายงานตัว หรือควบคุมตัวส่งพนักงานสอบสวน เพื่อทำการสอบสวนไปตามอำนาจหน้าที่ แล้วส่งตัวผู้กระทำผิดให้พนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาลงโทษ เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงฯ และพระราชบัญญัติจรรยาทางบกฯ

การนำเสนอในส่วนนี้ แบ่งตามการดำเนินการเป็น 3 ระยะ กล่าวคือ

1. การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน
2. การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ
3. การดำเนินการในชั้นศาล

1. การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยา การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันมานานในประเทศแล้วว่า การกระทำผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำผิด ไม่ควรจะต้องรับโทษจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความคิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็จะเป็นธรรม เนื่องจากเป็นการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน แต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้นโดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้แก้โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบหรือข่มขู่เท่านั้นที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำผิดเช่นนั้นในภายหน้าเมื่อได้ยอมรับว่าทฤษฎีป้องปราบหรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่าใช้ได้ผลในกรณี ความผิดประเภท Main Prohibit



กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตามวิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายนั้นมี 3 ประการ

2. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้ว โอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีกฎหมายอะไรบ้างนั้นมีน้อยมาก ปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่า ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไปหรือพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เป็นต้น

3. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย เนื่องจากประชาชนจะต้องเคารพกฎหมายข้อบังคับเพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้นประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่นและให้ความร่วมมือ กับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็ก เช่น การข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย ไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดขึ้น และจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่นๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็วมาตราบการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องมีการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัดและโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้ว ก็ใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำผิดสถานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบและจะไม่กระทำผิดซ้ำอีก<sup>71</sup>

<sup>71</sup>ศราวดี พนัสขาว, อ่างใน เสรีภาพ พานา, “ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝ่าฝืนการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด”, อ่างแล้ว, หน้า 15-23.

จากแนวคิดดังกล่าวผู้วิจัยจึงสรุปการบังคับใช้กฎหมายได้ว่า หมายถึง การใช้ดุลยพินิจในการแก้ไขสาเหตุของความไม่คล่องตัวในการจราจรและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ด้วยการสอดคล้องตรวจตรา ว่ากล่าวตักเตือน จับกุมหรือฟีกอบรม เพื่อเป็นการข่มขวัญ ยับยั้งผู้ละเมิด หรือผู้มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวการใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น

**การอำนวยความสะดวกในการจราจร** ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร อายุการทำงานด้านการจราจรของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่การจราจร รวมถึงอุปกรณ์ในการทำงาน ด้านการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร อันได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถยก อุปกรณ์ป้องกันควันพิษ และอุปกรณ์อันเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการจราจร เหล่านี้ล้วนเป็น สิ่งที่มีความสำคัญในการอำนวยความสะดวกในการจราจรทั้งสิ้น

ระบบควบคุมสั่งการจราจร คือระบบที่ใช้เทคโนโลยีหรือสั่งการไปยังเจ้าหน้าที่บนท้องถนนในการประสานการทำงานจัดการจราจร เพื่อให้เกิดการควบคุมสภาพการจราจร และการวางแผนการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพประกอบด้วยระบบย่อยดังนี้

**ระบบควบคุมและสั่งการ (Command Control System)** ประกอบด้วย ระบบ CCTV เพื่อควบคุมสภาพการจราจรบนท้องถนน (กล้องวงจรปิด) ควบคุมโดยศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร ระบบ ATC เพื่อควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามทางแยก ระบบอ่านป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติและถ่ายภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

**ระบบการสื่อสาร (Communication System)** ประกอบด้วย สร้างข่ายวิทยุสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ศูนย์และศูนย์ควบคุมการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ สร้างข่ายวิทยุสื่อสารของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องต่อการจราจรให้สามารถทำงานประสานกันได้เป็นระบบเดียวกัน สร้างข่ายวิทยุสื่อสารของเอกชน เช่น รถแท็กซี่ รถรับจ้างรถประจำทางเพื่อให้สามารถเข้าไปควบคุมรถยนต์ทุกชนิดไว้ได้ในระบบเดียวกัน

**ระบบสารสนเทศ (Information System)** ประกอบด้วย ระบบแผนที่กราฟฟิก (Graffic Mapping) ระบบสถิติสถานภาพข้อมูลจราจร ระบบจำลองสถานการณ์จราจร

**ระบบประชาสัมพันธ์** (Public Relation System) ประกอบด้วย ระบบแผ่นป้ายสลับข้อความ (Variable Message Signboard) ระบบการแจ้งข่าวสารด้วยเสียง ระบบรายงานข่าวทางวิทยุกระจายเสียง โทรทัศน์และหนังสือพิมพ์<sup>72</sup>

#### การยื่นอำนาจการจราจร

1. ยืนในจุดที่มองเห็นถนน ได้ทุกด้าน เพื่อมองเป็นปริมาณรถแต่ละด้านว่ามากน้อยเพียงใด
2. เป็นจุดที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร
3. ไม่มีสิ่งบดบังตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อาจทำให้ผู้ขับขี่รถมองไม่เห็น เช่น ตู้โทรศัพท์ หรือเสาไฟฟ้า
4. ให้ผู้ขับขี่รถย่นค้มองเห็น ได้เด่นชัด เมื่อให้สัญญาณมือในการอำนวย การจราจร
5. เป็นจุดที่มองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรได้ดี
6. ยืนอยู่ในที่เหมาะสม สง่าผ่าเผย
7. งดการสูบบุหรี่ หมากฝรั่งหรือแสดงกริยาที่ไม่เหมาะสม เช่น บิดขี้เกียจ หาว หรือ เรอ เป็นต้น

#### การควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณมือ

1. ก่อนใช้สัญญาณมือต้องดูจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้ถูกต้อง เมื่ออำนวย การจราจรตามจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่มีผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรอยู่
2. ก่อนห้ามรถด้วยสัญญาณมือให้ดูความเร็วของรถคันแรกและคันหลัง รวมทั้ง ระยะห่างรถที่จะห้ามเหมาะสมเพียงพอกับระยะที่จะให้หยุดหรือไม่
3. ให้สัญญาณมือและสัญญาณเสียงด้วยนกหวีด ให้ผู้ขับขี่เห็นและได้ยิน ในลักษณะที่เด่น และชัดเจน
4. สังเกตผู้ขับขี่มองเห็นและเข้าใจสัญญาณมือหรือไม่
5. ยืนในจุดที่เหมาะสม สามารถให้สัญญาณมือเร่งระบายในด้านอื่นได้

<sup>72</sup>วิทยา สิริรัตน์, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีตำบลห้วยยา อำเภอมือง จังหวัดเชียงใหม่”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2553, หน้า 25-26.

### การควบคุมการจราจรในเวลาเข้ามืดและเวลาค่ำ

1. แต่งกายที่ผู้ขับขี่เห็นได้ดีและชัดเจน เช่น สวมเสื้อสะท้อนแสง
2. ใช้ไฟฉายช่วยในการใช้สัญญาณมือ
3. ใช้สัญญาณเสียงด้วยนกหวีดให้ดังและยาวกว่าปกติ
4. ระวังระวังการขึ้นบริเวณจุดที่ไม่มีแสงไฟส่องสว่าง
5. ระวังระวังรถไม่เปิดสัญญาณไฟส่องสว่างหน้ารถแล่นมาในเวลากลางคืน
6. ระวังผู้ขับขี่ที่เมาสุราหรือหลับในอาจเกิดอุบัติเหตุในการใช้สัญญาณมือได้

### สิ่งที่ควรระวังอื่นๆ

1. ควบคุมอารมณ์เมื่อถูกผู้ใช้รถใช้ถนนตำหนิการปฏิบัติ เมื่อเกิดการจราจรติดขัดมาก
2. ถูกซักถามหรือพุดจาแบบประชดประชัน
3. เมื่อเปิดการจราจรหรือเตรียมเส้นทางบุคคลสำคัญต่างๆ
4. การจราจรติดขัดเป็นวงแหวน ต้องเร่งระบายคลี่คลายการจราจรในวงแหวนก่อน อาจทำให้ด้านอื่นไม่เคลื่อนตัวหรือแบ่งเร่งระบายน้อยกว่า<sup>73</sup>

### สัญญาณนกหวีด มี 2 อย่างคือ

1. ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดทันที
2. ใช้สัญญาณนกหวีดสั้น 2 ครั้ง ติดต่อกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไป

ดังนั้น นอกจากทำสัญญาณจราจรแล้วจะต้องใช้สัญญาณนกหวีดให้เป็น และถูกต้องด้วย และจะต้องควบคู่กันไป เพราะในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่จราจรนั้น บางครั้งใช้แต่สัญญาณมือ ผู้ขับรถอาจจะไม่ได้มองเราก็ต้องใช้เสียงนกหวีดซึ่งช่วยให้ได้ยิน หรือจะใช้แต่เสียงนกหวีดก็ไม่ได้ เพราะผู้ขับขี่รถอาจไม่ได้ยิน ดังนั้นต้องใช้พร้อมกันทั้ง 2 อย่าง

### ข้อสำคัญ

การเป่านกหวีดให้เป่าแรงเต็มที่ และเสียงขาดทุกครั้งและใช้เฉพาะเพื่อให้สัญญาณเท่านั้น ผู้ที่มกนกหวีดไว้แล้วทำให้เกิดเสียงทุกครั้งที่หายใจออก หรือเป่าตลอดเวลาเป็นการก่อให้เกิดความรำคาญ เป็นการพรั่าเพ้อ ซึ่งจะหมดความหมายหรือไม่ศักดิ์สิทธิ์ การปฏิบัติหน้าที่เป็นหมู่หรือหลายคนควรให้หัวหน้าเป็นผู้เป่าคนเดียว

<sup>73</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 72-73.

### การใช้ทำสัญญาหมือพร้อมกับสัญญาณกหวัด ใช้ดังนี้

1. การเป่านกหวัดให้รถหยุด เป่าเมื่อใช้สัญญาหมือห้ามรถหยุดเรียบร้อยแล้วเป่า ยาว 1 ครั้ง
2. ถ้าเป่านกหวัดให้รถไปได้ เป่าเมื่อกำลังใช้สัญญาหมือ หรือในขณะที่โบกมือ พร้อมกับเป่านกหวัด เสียงสั้นๆ 2 ครั้ง<sup>74</sup>

### การให้บริการประชาชน

#### ความหมาย

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 ให้ความหมายว่า การบริการ หมายถึง การปฏิบัติรับใช้ การให้ความสะดวกต่างๆ<sup>75</sup>

จินตนา บุญบงการ ให้ความหมายว่า การบริการ เป็นสิ่งที่จับต้องสัมผัสได้ยากและเชื่อม สูดุสภาพไปได้ง่าย บริการจัดทำขึ้นทันทีและส่งมอบให้ผู้รับบริการ จึงเป็นกระบวนการของ กิจกรรมของการส่งมอบบริการจากผู้ให้ไปยังผู้รับบริการ ไม่ใช่สิ่งที่จับต้องได้ชัดเจน แต่ออกมาใน รูปของเวลา สถานที่ รูปแบบ และที่สำคัญเป็นสิ่งทีเื้ออำนวยการทางจิตใจทำให้เกิดความพึงพอใจ<sup>76</sup>

อดุลย์ แสงสิงห์แก้ว ให้ความหมายว่า การบริการประชาชน หมายถึง การบริการโดยหน่วยงาน ของรัฐ เป็นการอำนวยความสะดวกที่หน่วยงานของรัฐจัดให้ประชาชนทั้งนี้หน่วยงานอาจจะ กำหนดให้ประชาชนไปรับบริการที่หน่วยงานอาจจะกำหนดให้ประชาชนไปรับบริการที่หน่วยงาน ของรัฐหรืออาจส่งเจ้าหน้าที่ออกไปให้บริการในจุดที่สะดวกสำหรับประชาชนก็ได้<sup>77</sup>

ปรีชา เรืองจันทร์ ให้ความหมายว่า งานบริการ คือ การทำงานที่เกี่ยวกับคน ผู้ปฏิบัติจะต้อง รู้ว่าทำงานกับใคร ผู้รับบริการเป็นกลุ่มประชากรใด<sup>78</sup>

<sup>74</sup>เรื่องเดียวกัน, หน้า 72.

<sup>75</sup>พศวัต จันทรคู้ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขต เทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 36.

<sup>76</sup>จินตนา บุญบงการ, อ้างใน พศวัต จันทรคู้ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมาย จราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 36.

<sup>77</sup>อดุลย์ แสงสิงห์แก้ว, อ้างใน พศวัต จันทรคู้ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมาย จราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 36.

<sup>78</sup>ปรีชา เรืองจันทร์, อ้างใน พศวัต จันทรคู้ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร ของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 36.

**สนิท วิไลจิตต์** อติตอธิการบดีกรมการปกครอง กล่าวว่า การรับใช้ประชาชน การต้อนรับให้ความสะดวก ให้ความเป็นธรรมและให้ความสงเคราะห์ การใช้ควรจำกัดอยู่ในขอบเขตแห่งหน้าที่ราชการ ผู้ นั้น ซึ่งอาจเป็นหน้าที่โดยตำแหน่งและหน้าที่ตามนโยบายรัฐบาลโดยบำเพ็ญให้ประโยชน์แก่ราษฎร บำบัดทุกข์บำรุงสุข แต่ไม่ใช่เลยเถิดไปถึงว่าต้องไปช่วยกิจการบ้านเรือนให้ราษฎรเป็นส่วนตัว<sup>79</sup>

**คมศร พรหมพิทยายุทธ** กล่าวว่า การบริการประชาชนของตำรวจ หมายถึง งานในหน้าที่ของตำรวจระดับสถานี ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การบริการในหน้าที่โดยตรง (Direct Services) เป็นงานในหน้าที่โดยตรงของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ งานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ซึ่งรวมตลอดไปถึงการจัดกำลังสายตรวจ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยภายในเขตท้องที่ด้วย และงานด้านการสืบสวนสอบสวน

2. การบริการในหน้าที่โดยอ้อม (Indirect Services) เป็นการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจในฐานะผู้ให้บริการช่วยเหลือ และอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่ประชาชนโดยทั่วไป เช่น การจัดการบริการข่าวสาร การแจ้งบอกถนนหนทาง การให้คำแนะนำช่วยเหลือประชาชนการจัดการบริการเกี่ยวกับเด็กและคนชรา การนำ คนป่วยหรือผู้ประสบอุบัติเหตุส่งโรงพยาบาล การติดตามคนหายหรือพลัดหลง การค้นหาศพจมน้ำ การดำเนินการจราจร และการรักษาความปลอดภัยยังหน่วยงานทั้งของรัฐและเอกชน เป็นต้น<sup>80</sup>

กล่าวโดยสรุป การบริการประชาชน หมายถึง กิจกรรมหรือการปฏิบัติเพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของประชาชนโดยหน่วยงานของรัฐ อันได้แก่ การปฏิบัติรับใช้ การให้การต้อนรับ ให้ความเป็นธรรม ให้ความสงเคราะห์และให้ความสะดวกต่างๆ ซึ่งกระบวนการของกิจกรรมดังกล่าวเป็นสิ่งที่ไม่สามารถจับต้องได้ แต่ออกมาในรูปของเวลา สถานที่ รูปแบบ เป็นสิ่งที่เอื้ออำนวยทางจิตใจ และทำให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจ

<sup>79</sup>สนิท วิไลจิตต์, อ้างใน พศวัต จันทรค์รุ่ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 37.

<sup>80</sup>คมศร พรหมพิทยายุทธ, อ้างใน พศวัต จันทรค์รุ่ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 37.

### ความสำคัญของการให้บริการ

จอห์น ดี มิลเลท (John D. Millett) ได้ชี้ให้เห็นว่า คุณค่าประการแรกของการบริการงานรัฐกิจทั้งหมด คือ การปฏิบัติงานด้วยการให้บริการที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ ซึ่งมีลักษณะที่สำคัญ 5 ประการ คือ

1. การให้บริการอย่างเสมอภาค (Equitable Service) มีหลักเกณฑ์ว่าบุคคลย่อมเกิดมาอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน ความเสมอภาคกันคือประชาชนทุกคนควรมีสิทธิเท่าเทียมกันในด้านกฎหมายและการเมือง การให้บริการของรัฐจะต้องไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ผิวพรรณ หรือฐานะทางเศรษฐกิจ ตลอดจนสถานภาพทางสังคม

2. การให้บริการด้วยความรวดเร็ว (Timely Service) ผลสำเร็จของการบริการนั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับผลสำเร็จของงานหรือประสิทธิผลแต่เพียงอย่างเดียว หากแต่จะต้องมีประสิทธิภาพด้วยคือ ต้องทันเวลา หรือทันเหตุการณ์ ตามที่ความต้องการด้วย เช่น รถดับเพลิงมาภายหลังจากไฟไหม้หมดแล้ว การบริการนั้นก็ถือว่าไม่บรรลุประสิทธิภาพตามที่ต้องการ

3. การให้บริการอย่างเพียงพอ (Ample Service) นอกจากให้บริการอย่างเท่าเทียมเสมอภาคกันและให้อย่างรวดเร็วแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงปริมาณคนที่เหมาะสม จำนวนความต้องการในสถานที่ที่เพียงพอในเวลาที่เหมาะสมอีกด้วย

4. การให้บริการอย่างต่อเนื่อง (Continuous Service) เป็นการให้บริการตลอดเวลา จะต้องมีความพร้อมการเตรียมตัวในการให้บริการสาธารณะเสมอ มีการฝึกอบรมอยู่เป็นประจำการทำงานของตำรวจจะต้องบริการตลอด 24 ชั่วโมง

5. การบริการอัตราก้าวหน้า (Progressive Service) เป็นการบริการที่เติบโตพัฒนาไปทั้งทางด้านผลงานและคุณภาพ เทคโนโลยีที่ทันสมัย<sup>81</sup>

กลุณ ธนาพงศธร ได้ชี้ให้เห็นถึงหลักการให้บริการที่สำคัญมี 5 ประการคือ

1. หลักความสอดคล้องกับความต้องการของบุคคลเป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือ ประโยชน์และการบริการที่องค์การจัดให้ นั้น จะต้องตอบสนองความต้องการของบุคคลส่วนใหญ่ หรือทั้งหมดมิใช่เป็นการจัดให้แก่กลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ มิฉะนั้นแล้ว นอกจากจะไม่เกิดประโยชน์สูงสุดในการเอื้ออำนวยประโยชน์และบริการแล้ว ยังไม่คุ้มค่ากับการดำเนินงานนั้นๆ ด้วย

2. หลักความสม่ำเสมอ กล่าวคือ การให้บริการนั้นๆ ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ มิใช่ทำๆ หยุดๆ ตามความพอใจของผู้บริหารหรือผู้ปฏิบัติงาน

<sup>81</sup>จอห์น ดี มิลเลท, อังโน พศวัด จันทรุ่ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 38.

3. หลักความเสมอภาค บริการที่จัดนั้นจะต้องให้แก่ผู้มาใช้บริการทุกคนอย่างเสมอภาคและเท่าเทียมกัน ไม่มีการสิทธิพิเศษแก่บุคคล หรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งในลักษณะต่างจากกลุ่มคนอื่นๆ อย่างเห็นได้ชัด

4. หลักความประหยัด ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการบริการ จะต้องไม่มากจนเกินกว่าผลที่จะได้รับ

5. หลักความสะดวก บริการที่จัดให้แก่ผู้รับบริการ จะต้องเป็นไปในลักษณะปฏิบัติได้ง่าย สะดวก สบาย สิ้นเปลืองทรัพยากรไม่มากนัก ทั้งยังไม่เป็นการสร้างภาระยุ่งยากใจให้แก่ผู้ให้บริการหรือผู้รับบริการมากจนเกินไป<sup>82</sup>

กรมตำรวจ ได้กำหนดนโยบายโดยมุ่งให้ความสำคัญในด้านการให้บริการประชาชนตามโครงการ รพท. เพื่อประชาชนไว้ ดังนี้

1. มุ่งให้ประชาชนได้รับบริการด้วยความสะดวกรวดเร็ว
2. มุ่งให้ประชาชนได้รับการอำนวยความสะดวกทางอาญาจากตำรวจ ด้วยความเสมอภาคเป็นธรรม ถูกต้องตามหลักนิติธรรมโดยไม่ชักช้า
3. มุ่งให้สังคมมีความสงบเรียบร้อย ประชาชนมีความรู้สึกอบอุ่นใจ ปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สินสามารถดำรงชีวิตได้อย่างปกติสุข
4. มุ่งให้ประชาชนได้รับความสะดวก ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ขณะเดียวกันก็มุ่งบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างเคร่งครัด สุภาพและยุติธรรม โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร
5. มุ่งสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างตำรวจกับประชาชนเพื่อแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของตำรวจให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพ
6. มุ่งให้สถานีตำรวจรวมทั้งหน่วยงานในลักษณะเดียวกัน เป็นแหล่งที่พึ่งของประชาชนโดยตรงอย่างแท้จริง มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สะอาด จัดพื้นที่อย่างเป็นสัดส่วน สะดวกต่อการให้บริการ

---

<sup>82</sup> กุลชน ธนาพงศธร, อังใน พศวัต จันทรค์รุ่ง, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 39.



7. มุ่งพัฒนาให้ข้าราชการตำรวจเป็นผู้มีพฤติกรรมดีปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์  
 เอาจริงเอาจังเป็นที่ไว้วางใจของประชาชน มีจิตสำนึกในการบริการช่วยเหลือประชาชนเสมือนหนึ่ง  
 ตัวเองได้รับความเดือดร้อน<sup>83</sup>

### หลักของการให้บริการ

**ชวงศ์ ฉายะบุตร** ได้เสนอหลักการให้บริการแบบครบวงจร หรือการพัฒนาการให้บริการ  
 ในเชิงรุกว่าจะต้องเป็นไปตามหลักการที่เรียกว่า หลัก Package Service ดังนี้

1. ยึดการตอบสนองความต้องการความจำเป็นของประชาชน เป็นเป้าหมายการบริการของ  
 รัฐในเชิงรับจะเน้นการให้บริการตามระเบียบแบบแผน และมีลักษณะที่เป็นอุปสรรคต่อ  
 การให้บริการดังนี้

1. ข้าราชการมีทัศนคติว่า การให้บริการจะเริ่มต้นก็ต่อเมื่อมีผู้มาติดต่อขอรับบริการ  
 มากกว่าที่จะมองว่าตนมีหน้าที่ที่จะต้องจัดบริการให้แก่ราษฎรตามสิทธิประโยชน์ที่เขาควรจะได้รับ

2. การกำหนดระเบียบปฏิบัติและการใช้ดุลพินิจของข้าราชการมักเป็นไปเพื่อ  
 สงวนอำนาจในการใช้ดุลพินิจของหน่วยงานหรือปกป้องตัวข้าราชการเอง มีลักษณะที่เน้น  
 การควบคุมมากกว่าการส่งเสริม การติดต่อราชการจึงต้องเอกสารหลักฐานต่างๆ เป็นจำนวนมาก  
 และต้องผ่านการตัดสินใจหลายขั้นตอน ซึ่งบางครั้งเกินกว่าความจำเป็น

3. จากการที่ข้าราชการมองว่าตนมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจและมีกฎระเบียบ  
 เป็นเครื่องมือที่จะปกป้องใช้ดุลพินิจของตน ทำให้ข้าราชการจำนวนไม่น้อยมีทัศนคติในลักษณะ  
 ของเจ้าขุนมูลนายในฐานะที่ตน มีอำนาจที่จะบันดาลผลให้ ผลเสียแก่ประชาชน การดำเนิน  
 ความสัมพันธ์จึงเป็นไปในลักษณะที่ไม่เท่าเทียมกัน และนำไปสู่ปัญหาต่างๆ เช่น ความไม่เต็มใจ  
 ที่จะให้บริการรู้สึกไม่พอใจเมื่อราษฎรแสดงความเห็นโต้แย้ง เป็นต้น

ดังนั้น เป้าหมายแรกของการจัดบริการแบบครบวงจร คือ การมุ่งประโยชน์ของประชาชน  
 ผู้รับบริการ ทั้งผู้ที่มาติดต่อขอรับบริการและผู้ที่อยู่ในข่ายที่ควรจะได้รับบริการเป็นสำคัญซึ่งมี  
 ลักษณะดังนี้

---

<sup>83</sup> พศวัต จันทรค์คู่, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขต  
 เทศบาลเมืองเลย”, อ่างแล้ว, หน้า 39.

1. ข้าราชการจะต้องถือว่า การให้บริการเป็นภาระหน้าที่ที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยจะต้องพยายามจัดบริการให้ครอบคลุมผู้ที่อยู่ในข่ายที่ควรจะได้รับบริการทุกคน

2. การกำหนดระเบียบ วิธีปฏิบัติและการใช้ดุลพินิจ ต้องคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของผู้รับบริการเป็นหลัก โดยพยายามให้ผู้รับบริการได้สิทธิประโยชน์ ที่ควรจะได้รับอย่างสะดวกและรวดเร็ว

3. ข้าราชการจะต้องมองผู้มารับบริการว่า มีฐานะและศักดิ์ศรีเท่าเทียมกับตน มีสิทธิที่จะรับรู้ให้ความเห็น หรือโต้แย้งด้วยเหตุผลได้อย่างเต็มที่

2. ความรวดเร็วในการให้บริการ สังคมปัจจุบันเป็นสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงต่างๆ อย่างรวดเร็วและมีการแข่งขันกับสังคมอื่นๆ อยู่ตลอดเวลา ในขณะที่ปัญหาพื้นฐานของระบบราชการ คือ ความล่าช้า ระบบราชการจึงจำเป็นต้องตั้งเป้าหมายในการพัฒนาการบริการให้มีความรวดเร็วมากขึ้น ดังนี้

1. พัฒนาข้าราชการให้มีทัศนคติ มีความรู้ ความสามารถ เพื่อให้เกิดความชำนาญ มีความกระตือรือร้น กล้าตัดสินใจในเรื่องที่ตนมีอำนาจรับผิดชอบอยู่

2. กระจายอำนาจหรือมอบอำนาจให้มากขึ้น และปรับปรุงระเบียบวิธีการทำงานให้มีขั้นตอนและใช้เวลาในการให้บริการให้น้อยที่สุด

3. พัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ ให้สามารถบริการได้เร็วขึ้น

3. การให้บริการจะต้องเสร็จสมบูรณ์ เป็นการบริการเชิงรุกแบบครบวงจร คือ การเสร็จสมบูรณ์ตามสิทธิประโยชน์ที่ผู้รับบริการจะต้องได้รับ โดยที่ผู้รับบริการไม่จำเป็นต้องมาติดต่อบ่อยครั้ง

4. มีความกระตือรือร้นในการให้บริการ เป็นเป้าหมายที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการพัฒนาการให้บริการในเชิงรุก ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนยังมีความรู้สึกว่าการติดต่อขอรับบริการจากทางราชการเป็นเรื่องที่ยุ่งยากและเจ้าหน้าที่ไม่ค่อยเต็มใจที่จะให้บริการ ดังนั้นเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการพยายามให้บริการด้วยความกระตือรือร้น ก็จะทำให้ผู้มารับบริการเกิดทัศนคติที่ดี

5. การให้บริการด้วยความถูกต้อง สามารถตรวจสอบได้ การบริการจะต้องมีความถูกต้องและชอบธรรม ทั้งในแง่ของระเบียบแบบแผนของทางราชการและความถูกต้องในเชิงศีลธรรม และที่สำคัญที่สุดคือการตรวจสอบจากประชาชน

6. ความสุภาพอ่อนน้อม เจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการต้องปฏิบัติต่อประชาชนผู้มาขอรับบริการด้วยความสุภาพอ่อนน้อมและถือว่าเป็นหน้าที่ที่มีความสำคัญและเคารพในสิทธิศักดิ์ศรีของผู้ที่มาติดต่อขอรับบริการ

7. ความเสมอภาค ข้าราชการมีหน้าที่ที่จะให้บริการแก่ประชาชนด้วยความเสมอภาคกัน ดังนี้

7.1 การให้บริการจะต้องเป็นไปตามระเบียบแบบแผนเดียวกัน ไม่ว่าผู้รับบริการจะเป็นใครก็ตาม

7.2 การให้บริการจะต้องคำนึงถึงความเสมอภาคในโอกาสที่จะได้รับบริการ หมายถึง ความเสมอภาคที่จะได้รับบริการที่จำเป็นจากรัฐ ตามสิทธิประโยชน์ที่ควรจะได้รับ<sup>84</sup>

### ลักษณะของการให้บริการที่ดี

**บวรศักดิ์ สุวรรณโณ** กล่าวว่า การให้บริการที่ดีส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับ การเข้าถึงผู้รับบริการ ซึ่ง Penvhanask และ Thomas ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการเข้าถึงการบริการไว้ ดังนี้

1. ความพอเพียงของบริการที่มีอยู่ (Availability) คือ ความพอเพียงระหว่างบริการ ที่มีอยู่กับความต้องการขอรับบริการ
2. การเข้าถึงแหล่งบริการได้อย่างสะดวก โดยคำนึงถึงลักษณะที่ตั้ง การเดินทาง
3. ความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกของแหล่งบริการ (Accommodation) ได้แก่ แหล่งบริการที่ผู้รับบริการยอมรับว่าให้ความสะดวกและมีสิ่งอำนวยความสะดวก
4. ความสามารถของผู้รับบริการในการที่จะเสียค่าใช้จ่ายสำหรับการบริการ
5. การยอมรับคุณภาพของบริการ (Acceptability) ซึ่งในที่นี้รวมถึง การยอมรับลักษณะของผู้ให้บริการด้วย<sup>85</sup>

นอกจากนี้ **อดุลย์ แสงสิงห์แก้ว** ยังได้กล่าวถึงการให้บริการที่ดีนั้น ต้องมีลักษณะ ดังนี้

1. ยิ้มแย้มแจ่มใส การยิ้มแย้มแจ่มใสเป็นเสน่ห์ที่น่ารักที่สุดในการให้บริการ ถ้าหากประชาชนเห็นรอยยิ้มของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการก็จะผ่อนคลายกังวลในเรื่องต่างๆ ลงพร้อมที่จะรับฟังและพร้อมที่จะร่วมมือกับเจ้าหน้าที่
2. เต็มใจบริการ เป็นการแสดงออกถึงการตื่นตัว กุศลกุศล สบตาในขณะที่รับฟัง สนใจรับฟังปัญหา ตั้งอกตั้งใจพิจารณาเรื่อง เป็นต้น
3. ทำงานฉับไว เมื่อเต็มใจบริการแล้ว งานบริการต้องมีลักษณะฉับไว รวดเร็ว กล่าวคือ ผู้ให้บริการจะต้องทำอะไร ด้วยความกระฉับกระเฉง ว่องไว ไม่ปล่อยให้ประชาชนรอนาน และต้องให้บริการสิ้นสุดในขั้นตอน

<sup>84</sup>ชูวงศ์ ฉายะบุตร, อังโน พศวัต จันทรังค์, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 41.

<sup>85</sup>บวรศักดิ์ สุวรรณโณ, อังโน พศวัต จันทรังค์, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 42.

4. ปราศรัยไพบาระ หมายถึง พุดจาด้วยวามสุภาพ อ่อนโยน ผู้รับบริการฟังแล้ว สบายหู สบายใจ มีการทักทายด้วยคำว่า สวัสดีครับ หรือ สวัสดีคะ จึงตามด้วยการซักถามด้วยว่า มีอะไรให้ช่วยไหมครับ หรือ มีปัญหาอะไรหรือครับ หรือ มีอะไรให้รับใช้ไหมครับ คะ หรือถ้าจะให้หรือต้องใช่ว่า 5 นาทีนะครับ คะ หรือถ้าผู้รับบริการขอบคุณก็ต้องใช่ว่า ไม่เป็นไรครับ คะ หรือ ยินดีครับ คะ เป็นต้น

5. เหมาะสมโอกาส หมายความว่า คนที่ให้บริการต้องเป็นคนที่รู้กาลเทศะ ถึงแม้จะมีธรรมเนียมการปฏิบัติตามมาตรฐานต่อผู้รับบริการอยู่แล้ว ก็ต้องทำตัวสุภาพเรียบร้อย ทำตามขั้นตอนที่กำหนด แต่เจ้าหน้าที่บริการจะต้องปฏิบัติกับประชาชนแต่ละคนให้หลากหลายไปตามสภาพของแต่ละคน เพราะแต่ละคนนั้นมีพื้นฐานความต้องการและความพอใจแตกต่าง เช่น เรียกคนมารับบริการว่า ยาย ทั้งๆ ที่เขาอายุยังน้อย หรือเรียกเขาพี่ทั้งๆ ที่อายุมากแล้ว เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้ผู้รับบริการอาจจะไม่พอใจได้ หรือนำความผิดพลาดของผู้รับบริการไปพูดเสียงดังจนคนอื่นได้ยิน ซึ่งอาจทำให้เขาเสียหน้าได้ ดังนั้นการทำตัวให้เหมาะสมกับโอกาสจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการบริการประชาชน

6. ไม่ขาดน้ำใจ หมายถึง การมีความเอื้ออาทร ห่วงใย ดูแล รักษา ต้องให้เกิดความสะดวกสบาย ให้เกิดความอนุเคราะห์ เช่น เห็นแม่อุ้มลูกเล็กๆ ยืนอยู่คอยแฉวยวาก็อาจจะช่วยลัดคิวให้หรือช่วยอนุเคราะห์คนชรา หญิงมีครรภ์ เด็กเล็ก คนพิการเป็นพิเศษ เป็นต้น

7. ให้ความเป็นธรรม หมายความว่า ไม่ปล่อยให้ใครลัดคิว หรือเอาเปรียบคนอื่นใครมาก่อนได้ก่อน มาทีหลังได้ทีหลัง อาจยกเว้นขงกรณีสำหรับผู้ดทุกข์เวทนา เช่น เจ็บป่วยหนัก คนอ่อนแอบางรายเท่านั้น

8. รับฟัง ใช้ความพยายามรับฟัง ทำความเข้าใจ และสรุปประเด็นปัญหาของผู้ขอรับบริการใช้ความอดทนในการบริการและให้ความช่วยเหลือตามสภาพ บ่อยครั้งที่ผู้มาติดต่อ คลายความกังวลและคลายความโกรธเมื่อเจ้าหน้าที่รับฟังเป็นอย่างดี

9. ติดตามเรื่อง ได้แก่ การเอาใจใส่ติดตามเรื่อง โดยเฉพาะในกรณีที่มีปัญหาหรือผู้ติดต่อบางคนมารอนานก็ควรเข้าไปไถ่ถามและติดตาม หน้าที่ส่วนนี้โดยปกติเป็นหน้าที่ของผู้บังคับบัญชาของหน่วยบริการเฉพาะเจ้าหน้าที่นั้นจะยุ่งกับการบริการอย่างต่อเนื่อง อาจไม่มีเวลาติดตามก็ได้ การติดตามเรื่องจะช่วยให้ผู้รับบริการรู้สึกว่าคุณเองได้รับความสนใจจากเจ้าหน้าที่ ไม่ถูกทอดทิ้ง

10. ช่วยระงับกรณีพิพาท ในกรณีที่มีการกระทบกระทั่งระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้รับบริการหรือแม้แต่ผู้บริการด้วยกันเอง ก็ควรไปใช้ความพยายามผ่อนคลายมิให้เรื่องลุกลาม เพราะการเกิดการโต้เถียงในหน่วยนั้นเป็นการสร้างบรรยากาศเครียดที่ไม่น่าอภิรมย์ต้องหาทางยุติ

ให้เร็วที่สุด ไม่ใช่ดูเฉยๆ ถือว่าธุระไม่ใช่ ทั้งที่จริงเป็นธุระของเจ้าหน้าที่ทุกคนในหน่วยบริการ ที่จะต้องทำให้หน่วยบริการเป็นหน่วยที่ใครๆ เข้ามาแล้วไม่ร้อนแต่ผ่อนคลาย

11. เสริมเทคนิคบริการอื่นๆ หน่วยบริการอาจใช้เทคนิควิธีการอื่นๆ เสริมการให้บริการเป็นที่น่านิยม เช่น ดิครูภาพชี้แจงในลักษณะที่สะท้อนอารมณ์ขันไม่เป็นทางการ หรือดิครูรูปที่แสดงให้เห็นถึงผลของการฝ่าฝืนกฎหมาย เช่น รูปของผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น<sup>86</sup>

จากแนวคิดดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสรุปการอำนวยความสะดวกในการจราจรได้ว่า หมายถึง การควบคุมสั่งการ การสื่อสารสารสนเทศ การประชาสัมพันธ์ และให้สัญญาณไฟ สัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีด ในการจราจรภาวะปกติและฉุกเฉิน ตลอดจนการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปกรณ์และเครื่องหมายจราจรเพื่อให้การจราจรคล่องตัว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

**การปฏิบัติตนของตำรวจจราจร** ต้องมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้องเที่ยงธรรม และควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงานโดยเฉพาะ เป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรงอดทน มีปฏิภาณไหวพริบและเข้ากับประชาชนดี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาบุคลากรประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เฉียบขาด และสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจ เอาใจใส่ในการกวาดล้าง บังคับตามกฎหมายอย่างจริงจังแล้ว พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไป

#### **คุณสมบัติของตำรวจจราจร**

ตำรวจเป็นผู้ที่ต้องทำงานสัมผัสใกล้ชิดกับประชาชน และทำงานในลักษณะเปิดเผย ประชาชนทั่วไปสามารถพบเห็นได้โดยง่าย ดังนั้นตำรวจจราจรที่ดีควรมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

#### **บุคลิกภาพดี**

1. การแต่งกาย - ต้องถูกต้องตามระเบียบ สะอาด เรียบร้อย
2. กริยาท่าทาง - เรียบร้อย อ่อนโยน
3. การพูดจา - สุขภาพ นุ่มนวล

<sup>86</sup>พศวัต จันทรค์คู่, “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”, อ้างแล้ว, หน้า 43.

### มีความรู้

1. ด้านการจราจร
2. ด้านกฎหมายจราจรและที่เกี่ยวข้อง
3. ด้านยุทธวิธีตำรวจ

### มีความซื่อสัตย์และยุติธรรม

1. ต่อตนเอง
2. ต่อผู้อื่น / ประชาชน

### มีจิตใจเป็นนักบริหาร

1. มีน้ำใจทั้งต่อประชาชนและเพื่อนร่วมงาน
2. ให้เกียรติผู้อื่นอยู่เสมอ
3. มีความจริงใจ
4. รู้จักกาลเทศะ

### ข้อปฏิบัติของตำรวจจราจร

#### ข้อปฏิบัติก่อนออกปฏิบัติงาน

##### การเตรียมความพร้อม

1. เตรียมความพร้อมของร่างกายจิตใจและการแต่งกาย อุปกรณ์ ยานพาหนะ อาวุธปืน เครื่องมือสื่อสาร เครื่องพั่นชนาการหนังสือคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ใบสั่ง)
2. พักผ่อนให้เพียงพอ งดเว้นการดื่มสุรา ก่อนออกปฏิบัติหน้าที่อย่างน้อย 6 ชั่วโมง
3. พร้อม ณ สถานที่ตรวจจำนวนก่อนเวลา 15 นาทีเพื่อตรวจสอบคำสั่งปฏิบัติ
4. ศึกษาทำความเข้าใจระเบียบคำสั่ง กฎหมายที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่โดยสม่ำเสมอ

##### การรับทราบภารกิจ

1. รับทราบภารกิจ อบรม ตรวจสอบความพร้อมก่อนปล่อยแถวออกไปปฏิบัติหน้าที่
2. ทำความเข้าใจในคำสั่งที่ได้รับมอบหมาย
3. เสนอปัญหา ข้อขัดข้องหรือข้อเสนอแนะต่อผู้บังคับบัญชา

##### การเดินทางเข้าประจำจุด

1. การตรวจสอบเส้นทางและบริเวณใกล้เคียง เพื่อแก้ปัญหาอุปสรรคด้านการจราจร
2. เมื่อพบเหตุให้รีบดำเนินการแก้ไขปัญหาและรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ
3. หากมีเหตุเข้าประจำจุดล่าช้า ให้รายงานผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

## ข้อปฏิบัติระหว่างปฏิบัติงาน

### ข้อปฏิบัติทั่วไป

1. เน้นการให้บริการควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายโดยเสมอภาค
2. ใช้กริยาวาจาให้สุภาพไพเราะนุ่มนวล มีอัธยาศัยไมตรี และมีบุคลิกภาพที่ดี

ในการแสดงออกต่อประชาชน

3. ตั้งใจปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายตลอดเวลา
4. สนใจรับฟังการสื่อสารทางวิทยุ
5. ทำหน้าที่สายตรวจจราจรตรวจสอบสภาพการจราจรในเส้นทางที่รับผิดชอบ
6. วิเคราะห์ปัญหาและริบหาแนวทางแก้ไขปัญหานั้นทันที
7. บันทึกสภาพปัญหาและข้อมูลด้านการจราจร
8. ไม่ละทิ้งจุดเว้นแต่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
9. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

### การจัดและการควบคุมการจราจร

#### 1. การใช้สัญญาณไฟจราจร

- 1.1 ตรวจสอบสัญญาณไฟจราจร
- 1.2 รับฟังข้อมูลข่าวสาร เพื่อทราบสภาพการจราจรโดยรวม
- 1.3 เน้นความสำคัญการให้สัญญาณไฟในถนนสายหลัก
- 1.4 ให้สัญญาณไฟสัมพันธ์กับทางแยกต่อเนื่องและไม่ปล่อยให้รถค้างทางแยก

#### 2. การใช้สัญญาณด้วยมือและแขนสัญญาณนกหวีด

2.1 กรณีมีสัญญาณไฟจราจรเพื่อความปลอดภัย หรือความสะดวกในการจราจรจะใช้สัญญาณด้วยมือและแขนสัญญาณนกหวีดก็ได้

2.2 การใช้สัญญาณด้วยมือและแขน สัญญาณนกหวีดต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

#### 3. การควบคุมการจราจรกรณีฉุกเฉิน

##### 3.1 กรณีรถติดเป็นวงกว้างหรือช่วงเวลาเร่งด่วน

1. ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ทราบเพื่อเลือกใช้ทางอื่น
2. รายงานผู้บังคับบัญชาหรือศูนย์ควบคุมสั่งการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ในภาพรวมและรับปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

3. ให้ผู้ขับขี่เดินรถในช่องเดินรถโดยเคร่งครัด

3.2 รถถูกเงินหรือรถที่ใช้สัญญาฉบับวาบหรือเสียงสัญญาไซเรนอนุญาตตามกฎหมาย

1. อำนวยความสะดวกตามเส้นทาง
2. ประสานทางแยกข้างหน้าพร้อมที่จะให้สัญญาไฟเขียว
3. กรณีรถติดมากให้พยายามเปิดช่องทางเพื่อให้รถผ่านไป

3.3 รถถูกเงินอื่นๆ เช่น รอนำผู้ป่วยให้สอบถามจุดหมายและอำนวยความสะดวกตามเส้นทาง

### 3.4 เหตุเพลิงไหม้

1. ประชาสัมพันธ์เตือนให้ผู้ขับรถเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ หรือหลีกเลี่ยงเส้นทางเดินรถ
2. รายงานผู้บังคับบัญชาหรือศูนย์ควบคุมสั่งการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมและปฏิบัติตามคำสั่งนั้น
3. ปิดการจราจรบางส่วนหรือทั้งถนนเพื่อความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกระดับเพลิงและรถเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

### การจับ

1. หยุดรถโดยใช้สัญญาฉบับมือและแขนหรือสัญญาฉบับหวีดอย่างถูกต้องเพื่อทำการจับกุม
2. ต้องแจ้งเหตุแห่งการถูกจับ และข้อกล่าวหาในการกระทำความผิดให้กับผู้ถูกจับทราบโดยชัดเจน ถูกต้อง ตามข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายโดยใช้กริยาวาจาสุภาพ
3. กรณีไม่ออกไปสั่งให้รับนำตัวผู้ถูกจับส่งพนักงานสอบสวนโดยทันที ห้ามนำตัวไปยังที่อื่น
4. ถ้ามีปัญหาในการจับให้รับรายงานผู้บังคับบัญชาทราบโดยด่วน

### การออกไปสั่ง

1. กรณีที่จะต้องออกไปสั่งให้เขียน โดยมีชักช้าเปิดเผยถูกต้องตามข้อเท็จจริงข้อกฎหมายและตามระเบียบมอบให้ผู้ขับขี่ ณ จุดนั้น
2. กรณีมีการออกไปสั่งจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกไปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ส่งมอบพนักงานสอบสวนภายใน 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกไปสั่ง
3. กรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถ ที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย



### เหตุรณชนกันมีผู้บาดเจ็บหรือตาย

1. รีบไปที่เกิดเหตุควบคุมการจราจร เพื่อป้องกันการเกิดเหตุซ้ำซ้อนรับแจ้งเหตุจากผู้ขับขี่และแจ้งพนักงานสอบสวนทราบโดยด่วน
2. ส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด
3. บันทึกข้อมูลเบื้องต้นรักษาพยาบาลหลักฐานทรัพย์สินต่างๆ ในที่เกิดเหตุถ้าพบผู้กระทำความผิดให้ทำการจับกุมส่งให้พนักงานสอบสวน
4. ห้ามมิให้บุคคลอื่นเคลื่อนย้ายพยานหลักฐานและศพออกจากที่เกิดเหตุ เว้นแต่ได้รับการร้องขอจากพนักงานสอบสวน
5. รีบประสานหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมรายละเอียดที่เกิดเหตุไว้เป็นหลักฐาน
6. กรณีไม่มีผู้บาดเจ็บหรือตายให้ปฏิบัติตามข้อ 1-5 โดยอนุโลม

### การรับแจ้งเหตุคดีอาญา

1. แจ้งให้จับโดยมีหมายจับ
  - 1.1 ตรวจสอบหมายจับหรือสำเนาหมายจับโดยมีการรับรองว่าถูกต้อง
  - 1.2 ความผิดอาญาตามหมายจับยังไม่ขาดอายุความเจ้าพนักงานหรือศาลผู้ออกหมายยังไม่ได้ออนหมายคืน
  - 1.3 ต้องแจ้งข้อความในหมายจับให้ผู้ถูกจับทราบ
  - 1.4 ถ้ามีคำขอร้องให้ส่งหมายนั้นให้เข้าตรวจดู
  - 1.5 บันทึก วัน เดือน ปี ที่จัดการเช่นนั้นให้เขาตรวจดู
  - 1.6 ส่งผู้ถูกจับนั้น โดยด่วนให้ผู้ออกหมายจับ เว้นแต่จะมีคำสั่งเป็นอย่างอื่น
2. การจับโดยไม่มีหมายจับ
  - 2.1 เมื่อบุคคลนั้นได้กระทำความผิดซึ่งหน้า
  - 2.2 เมื่อพบบุคคลนั้นกำลังพยายามกระทำความผิดหรือพบโดยมีพฤติการณ์อันควรสงสัยว่าผู้นั้นจะกระทำความผิดโดยมีเครื่องมืออาวุธหรือวัตถุอย่างอื่น อันสามารถอาจใช้ในการกระทำความผิด
  - 2.3 เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดมาแล้ว และแจ้งด้วยว่าได้ร้องทุกข์ไว้ตามระเบียบแล้ว
  - 2.4 เมื่อมีผู้ขอให้จับโดยแจ้งว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิด และแจ้งด้วยว่าได้ร้องทุกข์ไว้ตามระเบียบแล้ว

### 3. การแจ้งให้สกัดจับ

3.1 รวบรวมข้อมูลโดยละเอียดเกี่ยวกับวันเวลาและสถานที่เกิดเหตุลักษณะ ความผิดและพฤติการณ์ต่างๆ ที่ความผิดนั้นได้กระทำความเสียหายที่ได้รับชื่อหรือรูปพรรณ ของผู้กระทำความผิดยานพาหนะ อาวุธที่ใช้ในการกระทำความผิด เส้นทางหลบหนี

3.2 ส่งข้อมูลตามข้อ 3.1 ให้ศูนย์รวมข่าวหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอื่น ได้ทราบโดยด่วนเพื่อสกัดจับ

3.3 ถ้าเข้ากรณีตามข้อ 3.2 ให้ทำการจับกุม

4. นำตัวผู้ถูกจับส่งพนักงานสอบสวน โดยมีซักช้า การใช้เครื่องพันธนาการ จะกระทำได้ที่จำเป็นเพื่อป้องกันมิให้หนีเท่านั้น

#### ข้อปฏิบัติหลังเสร็จสิ้นภารกิจ

1. การจัดการเกี่ยวกับเอกสารต่างๆ ให้ส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ สำเนาใบสั่ง หมายจับ หรือบันทึกอื่นๆ (ถ้ามี) ให้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว

2. ตรวจสอบภารกิจที่จะต้องปฏิบัติต่อไป

3. รายงานผลการปฏิบัติประจำวันตามแบบที่หน่วยกำหนด

4. เตรียมพร้อมรับคำสั่งปฏิบัติ<sup>87</sup>

#### จริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่

การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ ในฐานะหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย เกี่ยวเนื่องกับการควบคุม ประพฤติธรรมของสมาชิกในสังคมซึ่งมีความเป็นอยู่และความรู้สึกนึกคิดแตกต่างกันไปตามสภาพ การประกอบอาชีพในวิถีชีวิตประจำวัน หรือมีประโยชน์ขัดแย้งกันเป็นธรรมดาปกติวิสัย นับเป็น ภารกิจที่จะต้องปฏิบัติอย่างต่อเนื่องเหนือยากตรากตรำตลอดเวลา และไม่อาจจะสะกดหยุดลงได้ แม้แต่เสี้ยวหนึ่งของวินาที โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสังคมใน ปัจจุบัน ดังนั้น บุคคลในสังคมจึงคาดหวังบทบาทของตำรวจไว้ว่าจะเป็นผู้มีความสามารถ และมีความประพฤติที่ดีพอจะให้ความยุติธรรมแก่เขาได้ จริยธรรมจึงเป็นส่วนสำคัญของอาชีพ ตำรวจที่จะขาดเสียมิได้

จริยธรรมตำรวจ คือ หลักคุณธรรมในการปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อย และการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะต้องมีหลักเกณฑ์และความหมายสูงกว่าจริยธรรมทั่วไป ประกอบกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจในฐานะเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายนั้นมีความกว้างขวาง และเป็นติดต่อใกล้ชิดกับประชาชน ถ้าไม่มีหลักจริยธรรมในวิชาชีพแล้ว โอกาสที่จะตกไปอยู่ได้

<sup>87</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 198-202.

อิทธิพลหรือภาวะล่อแหลมต่อการตัดสินใจให้ความเป็นธรรมเสมอหน้ากับคนในสังคมย่อมมีได้มาก ด้วยเหตุนี้องค์กรตำรวจทุกระดับ จึงต้องเน้นความสำคัญของจริยธรรมในอาชีพ เพื่อเป็นกลไกส่งเสริมจิตใจและเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ปฏิบัติดีปฏิบัติชอบ สอดคล้องกับค่านิยม วัฒนธรรม และศีลธรรมอันดีงามของสังคม

#### จุดมุ่งหมายของการมีจริยธรรมในการปฏิบัติงาน

1. ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถควบคุมกติกายของสังคมด้วยความเป็นธรรม โดยถือเสมือนว่าทุกคนเสมอภาคกันตามกฎหมายและมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายเท่าเทียมกัน
2. ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจะปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด ตามที่ได้รับมอบหมายในการบริการประชาชน และหรือคุ้มครองประชาชนให้พ้นจากอันตรายที่เกิดจากการละเมิดกฎหมายโดยรวดเร็ว เต็มกำลังความสามารถ และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต
3. ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถควบคุม กาย วาจา ใจ อยู่ในขอบเขตที่ดีงาม ไม่เบียดเบียนตนเองและผู้อื่น สามารถสร้างประโยชน์แก่ตนเองและสังคมได้
4. รู้จักสิทธิและหน้าที่ รู้จักทำงานเป็นหมู่คณะ มีความสามัคคี และเสียสละ รู้จักการแก้ปัญหาด้วยสันติวิธีอย่างมีเหตุผล

แนวทางการปฏิบัติของข้าราชการตำรวจที่มีความสัมพันธ์กับประชาชนอย่างมีคุณธรรมงานในหน้าที่ของข้าราชการตำรวจที่สัมพันธ์กับประชาชนแบ่งได้ตามลักษณะงาน ดังนี้ คือ

1. งานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เป็นงานบังคับใช้กฎหมายอาญา เช่น การตรวจท้องที่ การสืบสวนสอบสวน การสืบสวนปราบปราม การจับกุม เป็นต้น เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว เวลาส่วนใหญ่ออกตรวจตามสถานที่ต่างๆ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบจึงใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด การปฏิบัติหน้าที่ของสายตรวจ ตำรวจฝ่ายสืบสวน จึงมีผลกระทบต่อภาพพจน์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยตรง ดังนั้น ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวจะต้องมีคุณธรรมและจริยธรรม เพื่อสร้างความเชื่อถือศรัทธาให้เกิดขึ้นแก่ประชาชน โดยปฏิบัติหน้าที่ ด้วยความซื่อสัตย์เที่ยงธรรม ไม่ลำเอียงช่วยเหลือฝ่ายที่กระทำผิดกฎหมาย มุ่งที่จะรักษากฎหมายเพื่อความสงบสุขของประชาชน
2. งานรักษาความสงบเรียบร้อย เป็นงานที่เน้นประโยชน์สุขของประชาชนเป็นสำคัญมากกว่าการนำกฎหมายมาบังคับ เช่น การควบคุมฝูงชน การควบคุมเด็กและเยาวชน การควบคุมการให้อยู่ร่วมกันในครอบครัวมีความสุข เป็นต้น การปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว เจ้าหน้าที่ตำรวจจะพบกับประชาชนที่มีความเห็นแตกต่างกัน เด็กหรือเยาวชนที่มีปัญหาจากครอบครัว สามีภรรยาที่ทะเลาะทู่ตักกัน เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ จึงมีความอดทน อดกลั้นสูง ใช้กิริยาวาจาที่สุภาพ

อ่อนโยน มีวิจารณ์ญาณ มีเหตุผลรู้จักแก้ปัญหาเฉพาะหน้าระงับข้อพิพาทขัดแย้งให้ลุล่วงไปด้วยความเรียบร้อยเพื่อรักษาความรักความสามัคคีและอนาคตของประเทศชาติ

3. งานบริการบนสถานีตำรวจ เช่น การประชาสัมพันธ์ การรับแจ้งความการประกันตัว การควบคุมตัวผู้ต้องหา เป็นต้น

4. งานบริการ โดยทั่วไป เช่น งานดับเพลิง งานบรรเทาสาธารณภัยต่างๆ การปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว เป็นการช่วยเหลือหรือปลดเปลื้องความทุกข์ยากของประชาชน โดยทั่วไป เช่น งานระงับและป้องกันอัคคีภัย ช่วยเหลือผู้ประสบสาธารณภัย และอุบัติเหตุ เป็นต้น จึงเป็นงานที่สร้างคุณความดีให้กับตนเองและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ การปฏิบัติหน้าที่จะต้องทำด้วยจิตใจที่เสียสละ อุทิศตนเพื่อประโยชน์สุขของคนอื่นโดยไม่หวังสิ่งตอบแทน

5. งานอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะ เช่น การจัดการจราจร เป็นต้น ในการปฏิบัติการจะต้องเผชิญกับประชาชนที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ปัญหาสิ่งแควดล้อมเป็นพิษ อุบัติเหตุบนท้องถนนที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา สภาพการจราจรที่คับคั่ง สภาพอากาศร้อน ฝนตก เป็นต้น ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่จะต้องเป็นบุคคลที่เสียสละ อุทิศตนเพื่อส่วนรวม มีกิริยาวาจาที่สุภาพ มีความอดทนอดกลั้นสูง มีจิตใจมั่นคงไม่หวั่นไหวง่าย มีความซื่อสัตย์สุจริต และมีความเที่ยงธรรม<sup>88</sup>

#### โครงสร้างจริยธรรมตำรวจ

เนื่องจากตำรวจเป็นอาชีพที่ทำงานใกล้ชิดกับประชาชน เป็นผู้รักษากฎหมาย รักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ต้องยึดถือ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งโดยเคร่งครัด จึงต้องปฏิบัติหน้าที่โดยยึดหลักธรรมภิบาลและการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี และต้องมีการติดตามตรวจสอบอย่างจริงจัง สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ให้ความสำคัญของการปลูกคุณธรรม และจริยธรรมมาเป็นเวลานานแล้ว จะเห็นได้จากคำสั่งกรมตำรวจที่ 121/2537 ลงวันที่ 1 ตุลาคม 2537 (เรียกกันย่อๆ คำสั่ง 1212) เป็นคำสั่งเรื่องมาตรการควบคุมและเสริมสร้างความประพฤติและวินัยข้าราชการตำรวจ

โดยหลักการได้กำหนดให้ข้าราชการตำรวจต้องเป็นผู้ประพฤติดี ปฏิบัติตนให้เหมาะสมแก่หน้าที่ในฐานะผู้รักษากฎหมาย ต้องรักษาวินัยตามระเบียบแบบแผนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยเคร่งครัด ต้องถือปฏิบัติตามคุณธรรมตำรวจ ค่านิยมตำรวจ อุดมคติตำรวจ หลักการสำคัญสำหรับอาชีพตำรวจ ตามที่ได้กำหนดไว้ในคำสั่งกรมตำรวจที่ 1388/2525 ลงวันที่ 24 กันยายน 2525 ซึ่งตามคำสั่งดังกล่าวได้กล่าวถึง จริยธรรมของตำรวจไว้ 5 ส่วน คือ

<sup>88</sup>พิทักษ์ ยิ่งเหนือวงษ์, “แนวทางการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจชั้นประทวนสถานีตำรวจบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2551, หน้า 36-38.

### ส่วนที่ 1 คุณธรรมตำรวจ

คุณธรรมที่ข้าราชการตำรวจต้องยึดถือและปฏิบัติตาม คือ การน้อมนำคุณธรรมที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชการที่ 9 ได้พระราชทานแนวไว้ 4 ประการ ได้แก่

ประการที่หนึ่ง การรักษาความสัตย์ ความจริงใจต่อตนเองที่จะประพฤติปฏิบัติแต่สิ่งที่เป็นประโยชน์และเป็นธรรม

ประการที่สอง คือ การรู้จักข่มใจตนเอง ฝึกใจตนเองให้ประพฤติปฏิบัติอยู่ในความสัตย์ ความดีนั้น

ประการที่สาม คือ การอดทน อดกลั้น และอดออม ที่จะไม่ประพฤติปฏิบัติล่วงความสัตย์สุจริตไม่ว่าด้วยประการใด

ประการที่สี่ คือ การรู้จักละความชั่ว ความทุจริตและรู้จักเสียสละประโยชน์ส่วนน้อยของตนเพื่อประโยชน์ส่วนใหญ่ของบ้านเมือง

### ส่วนที่ 2 ค่านิยมของตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจยึดถือและปฏิบัติตามค่านิยมของตำรวจ 5 ประการ ดังนี้

1. การพึ่งตนเอง ขยันหมั่นเพียร และมีความรับผิดชอบ
2. การประหยัด และอดออม
3. การมีระเบียบวินัย และเคารพกฎหมาย
4. การปฏิบัติตามคุณธรรมของศาสนา
5. มีความรักชาติ ศาสน์ กษัตริย์

### ส่วนที่ 3 อุดมคติของตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจยึดถือและปฏิบัติตามอุดมคติของตำรวจ 9 ประการ ดังนี้

1. เคารพเอื้อเฟื้อต่อหน้าที่
2. กรุณาปราณีต่อประชาชน
3. อดทนต่อความเจ็บใจ
4. ไม่หวั่นไหวต่อความยากลำบาก
5. ไม่มั่งมากในลาภผล
6. มุ่งบำเพ็ญตนให้เป็นประโยชน์ต่อปวงชน
7. ดำรงตนในยุติธรรม
8. กระทำการด้วยปัญญา
9. รักษาความไม่ประมาทเสมอชีวิต

#### ส่วนที่ 4 หลักการสำคัญสำหรับอาชีพตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจต้องมีความรู้ความเข้าใจในหลักการ สำคัญสำหรับผู้มีอาชีพตำรวจ ได้ยึดถือเป็นเครื่องสังวรไว้มิให้คิดผิดและกระทำผิด รวม 10 ประการ ดังนี้

1. หลักการเกี่ยวกับสถาบันการปกครอง
2. หลักการเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ
3. หลักการเกี่ยวกับประชาชน
4. หลักการเกี่ยวกับกฎหมาย
5. หลักการเกี่ยวกับการบริหารงาน
6. หลักการเกี่ยวกับขอบเขตอำนาจหน้าที่
7. หลักการเกี่ยวกับความรับผิดชอบในหน้าที่
8. หลักการสร้างสรรค์ศีล ภิเษก และปลูกศรัทธาจากประชาชน
9. หลักการเสริมสร้างความสามัคคีของข้าราชการตำรวจ
10. หลักการประชาสัมพันธ์และการประสานงาน

#### ส่วนที่ 5 ข้อปฏิบัติสำหรับอาชีพตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจปฏิบัติตามข้อปฏิบัติสำหรับอาชีพตำรวจ

1. การปฏิบัติตนในที่สาธารณะ
2. การปฏิบัติเมื่อเข้าจับกุมหรือระงับการกระทำผิดกฎหมาย
3. การปฏิบัติหน้าที่สืบสวนสอบสวน
4. การรับของขวัญ รางวัลหรืออภิสิทธิ์
5. การเป็นประจักษ์พยาน
6. การปฏิบัติตนในฐานะผู้บังคับบัญชา
7. การปฏิบัติตนในฐานะผู้ใต้บังคับบัญชา
8. การปฏิบัติตนในฐานะผู้ร่วมงาน
9. การปฏิบัติตนของข้าราชการตำรวจ
10. การเยี่ยมเยียนผู้ได้รับบาดเจ็บ
11. การปฏิบัติต่อเพื่อนบ้าน ใกล้เคียง เยาวชนและเด็ก<sup>89</sup>

<sup>89</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 38-41.

จากแนวคิดดังกล่าวผู้วิจัยสรุปการปฏิบัติตนของตำรวจจราจรได้ว่า หมายถึง การมีคุณสมบัติ บุคลิกลักษณะ ความรู้ ซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม ความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายด้วยความอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ เข้ากับประชาชนได้ดี เอาใจใส่ในการกวดขัน บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เข้มแข็ง เฉียบขาด จริงจัง เทียงธรรม สม่าเสมอ และเป็นที่ยอมรับ ทำให้พฤติกรรมของประชาชนที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เปลี่ยนแปลงไป

## 2.4 สภาพพื้นที่ที่ศึกษา

### 2.4.1 ประวัติสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น

เดิมตัวเมืองขอนแก่นตั้งอยู่ที่บ้านคอนบม ตำบลเมืองเก่า ดังนั้นสถานีตำรวจจึงตั้งอยู่ที่ตำบลเมืองเก่า ใกล้กับบึงบอนปัจจุบันเรียกว่า บึงแก่นนคร เมื่อปี พ.ศ.2454 ตัวเมืองขอนแก่นได้ย้ายที่ตั้งสถานีตำรวจมาอยู่ที่ที่ตั้งในพื้นที่ๆ เป็นสถานีตำรวจในปัจจุบัน เดิมตัวอาคารสถานีตำรวจยังไม่มี จึงสร้างขึ้นชั่วคราวทำนองบ้านพักหลังคามุงด้วยหญ้าแฝก ฝาทำด้วยดินเหนียวปนฟาง ภายนั้นมีตำรวจอยู่ประมาณ 24 นาย และมีหัวหน้าสถานีตำรวจ

ต่อมาปี พ.ศ.2495 ได้มีการสร้างสถานีตำรวจขึ้นโดยอาศัยแรงงานราษฎรที่ไม่มีเงินเสียรัฐชูประการไปทำการตัดฟันต้นไม้และเลื่อยไม้มาทำการก่อสร้าง ส่วนค่าใช้จ่ายต่างๆ เกี่ยวกับอุปกรณ์ก่อสร้างได้จากเงินสะสมที่เก็บจากเงินรางวัลจับฝิ่นและสุรา ได้ส่วนแบ่งจากนายตรวจฝิ่นสุรา เป็นจำนวนไม่เกิน 500-600 บาท เพราะในช่วงเวลานั้นนายตรวจฝิ่นสุรา และตำรวจยังคงทำงานร่วมกันอยู่ เพราะยังไม่มีกรมสรรพสามิต และในปีนั้นเองได้ยกฐานะเป็นสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง มีผู้ดำรงตำแหน่งผู้บังคับกอง แต่ทำหน้าที่ควบคุมพื้นที่ทั้งจังหวัดการตำรวจภูธรจังหวัด และสถานีตำรวจอำเภอเมืองขึ้น ส่วนผู้ดำรงตำแหน่งนั้น ก็คงมีผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัดแต่ผู้เดียว และทำหน้าที่เป็นผู้บังคับกองเมืองอีกด้วย ครั้นปี พ.ศ.2487 จึงมีการแต่งตั้งตำแหน่งรองผู้กำกับการ ดังนั้นจึงให้ผู้นี้ดำรงตำแหน่งผู้บังคับกองเมืองอีกส่วนหนึ่งด้วยจนปี พ.ศ.2496 จึงได้มีการแต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งผู้บังคับกองเมืองขึ้นโดยเฉพาะ

ต่อมาเมื่อปี พ.ศ.2505 ฯพณฯจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ได้กำหนดให้มีการพัฒนาจังหวัดขอนแก่น เพื่อให้เป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมตำรวจจึงได้ทำการก่อสร้างอาคารที่ทำการกองบังคับการตำรวจภูธรเขต 4 กองกำกับการตำรวจภูธรเขต 4 กองกำกับการวิทยาการเขต 4 กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น และสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองขอนแก่น โดยรวมไว้ที่แห่งเดียวกันคือ บริเวณสนามบินเก่า ขณะนั้น พล.ต.ต.เอื้อ เอมะปาน ดำรงตำแหน่งผู้บังคับการตำรวจภูธรเขต 4 บริเวณย่านชุมชน สะดวกแก่ประชาชนที่มาติดต่อ และเมื่อมีเหตุเกิดขึ้นจะสามารถระงับเหตุได้ทันที จึงไม่ควรรวมกับ

อาคารกองบังคับการตำรวจภูธรเขต 4 ควรตั้งอยู่ ณ ที่เดิม จึงเสนอขออนุมัติกรมตำรวจ ซึ่งกรมตำรวจเห็นชอบด้วย จึงได้เงินงบประมาณในส่วนที่สร้างสถานีตำรวจใหม่ มาปรับปรุงอาคารสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองขอนแก่น และสร้างบ้านพักนายตำรวจจำนวน 9 หลัง บ้านพักพลตำรวจนายสิบอีก 28 คูหา<sup>90</sup>

#### 2.4.2 อาณาเขต สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดกับอำเภอน้ำพอง อำเภอซำสูง และอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอบ้านแฮด อำเภอพระยืน จังหวัดขอนแก่น

ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอเชียงยืน และอำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอบ้านฝาง จังหวัดขอนแก่น

#### 2.4.3 เขตรับผิดชอบ มีเขตรับผิดชอบ 17 ตำบล ดังนี้

1. ตำบลศิลา	มี	23 หมู่บ้าน
2. ตำบลสาวะถี	มี	24 หมู่บ้าน
3. ตำบลบ้านเป็ด	มี	21 หมู่บ้าน
4. ตำบลบ้านค้อ	มี	20 หมู่บ้าน
5. ตำบลพระลับ	มี	18 หมู่บ้าน
6. ตำบลบ้านทุ่ม	มี	17 หมู่บ้าน
7. ตำบลเมืองเก่า	มี	17 หมู่บ้าน
8. ตำบลโคกสี	มี	14 หมู่บ้าน
9. ตำบลสำราญ	มี	13 หมู่บ้าน
10. ตำบลบึงเนียม	มี	12 หมู่บ้าน
11. ตำบลแดงใหญ่	มี	11 หมู่บ้าน
12. ตำบลหนองคู	มี	11 หมู่บ้าน
13. ตำบลโนนทัน	มี	9 หมู่บ้าน
14. ตำบลท่าพระ	มี	20 หมู่บ้าน
15. ตำบลคอนช้าง	มี	8 หมู่บ้าน
16. ตำบลคอนหัน	มี	13 หมู่บ้าน
17. ตำบลบ้านหว้า	มี	13 หมู่บ้าน

<sup>90</sup>[http://www.Email\\_mgkonksen@royalthaipolice.go.th](http://www.Email_mgkonksen@royalthaipolice.go.th), ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ, สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น, สืบค้นเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2552.



#### 2.4.4 สถานีตำรวจย่อยของสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น มี 8 สถานี ดังนี้

1. สภ.ย่อยมหาวิทยาลัยขอนแก่น รับผิดชอบ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
2. สภ.ย่อยเมืองเก่า รับผิดชอบ ตำบลเมืองเก่า และตำบลในเมืองด้านทิศใต้
3. สภ.ย่อยท่าพระ รับผิดชอบ ตำบลท่าพระ ตำบลคอนช้าง ตำบลคอนหัน และตำบลบ้านหว้า
4. สภ.ย่อยบ้านเป็ด รับผิดชอบ ตำบลบ้านเป็ด และตำบลในเมืองด้านทิศตะวันตก
5. สภ.ย่อยบ้านทุ่ม รับผิดชอบ ตำบลบ้านทุ่ม ตำบลแดงใหญ่ และตำบลสาวะถี
6. สภ.ย่อยสำราญ รับผิดชอบ ตำบลสำราญ ตำบลบ้านค้อและตำบลโนนท่อน
7. สภ.ย่อยโคกสี รับผิดชอบ ตำบลโคกสี และตำบลหนองตุม
8. สภ.ย่อยพระลับ รับผิดชอบ ตำบลพระลับ และตำบลบึงเนียม

ปัจจุบันสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น ตั้งอยู่เลขที่ 155 ถนนกลางเมือง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ได้แบ่งการปฏิบัติหน้าที่เป็น 5 แผนกงาน ดังนี้

1. งานอำนวยการ
2. งานสอบสวน
3. งานสืบสวน
4. งานป้องกันปราบปราม
5. งานจราจร

ในส่วนของงานจราจรมีกำลังพลในการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

1. นายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ได้แก่
  1. รองผู้กำกับการ จำนวน 1 นาย
  2. สารวัตรจราจร จำนวน 1 นาย
  3. รองสารวัตรจราจร จำนวน 4 นาย
2. ตำรวจชั้นประทวน จำนวน 128 นาย แบ่งเป็น
  1. ฝ่ายปฏิบัติการ จำนวน 108 นาย แบ่งเป็น 3 ผลัด ได้แก่
    - ผลัดเช้า จำนวน 45 นาย ปฏิบัติหน้าที่ตั้งแต่เวลา 07.00-17.00 น.
    - ผลัดบ่าย จำนวน 45 นาย ปฏิบัติหน้าที่ตั้งแต่เวลา 15.00-20.00 น.
    - ผลัดดึก จำนวน 18 นาย ปฏิบัติหน้าที่ตั้งแต่เวลา 20.00-02.00 น.
  2. ฝ่ายธุรการ จำนวน 20 นาย

## 2.4.5 การบริหารงานจราจรในสถานีตำรวจ

### ระบบบุคลากร

การอำนวยความสะดวกการจราจร ถือเป็นภารกิจสำคัญอีกภารกิจหนึ่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งประชาชนโดยทั่วไปคาดหวังที่จะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าไปแก้ไขปัญหาดังกล่าว การจะปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพสมตามความมุ่งหมายที่ตั้งไว้ จำเป็นจะต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้นการจัดระบบบุคลากรในสายงานจึงเป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

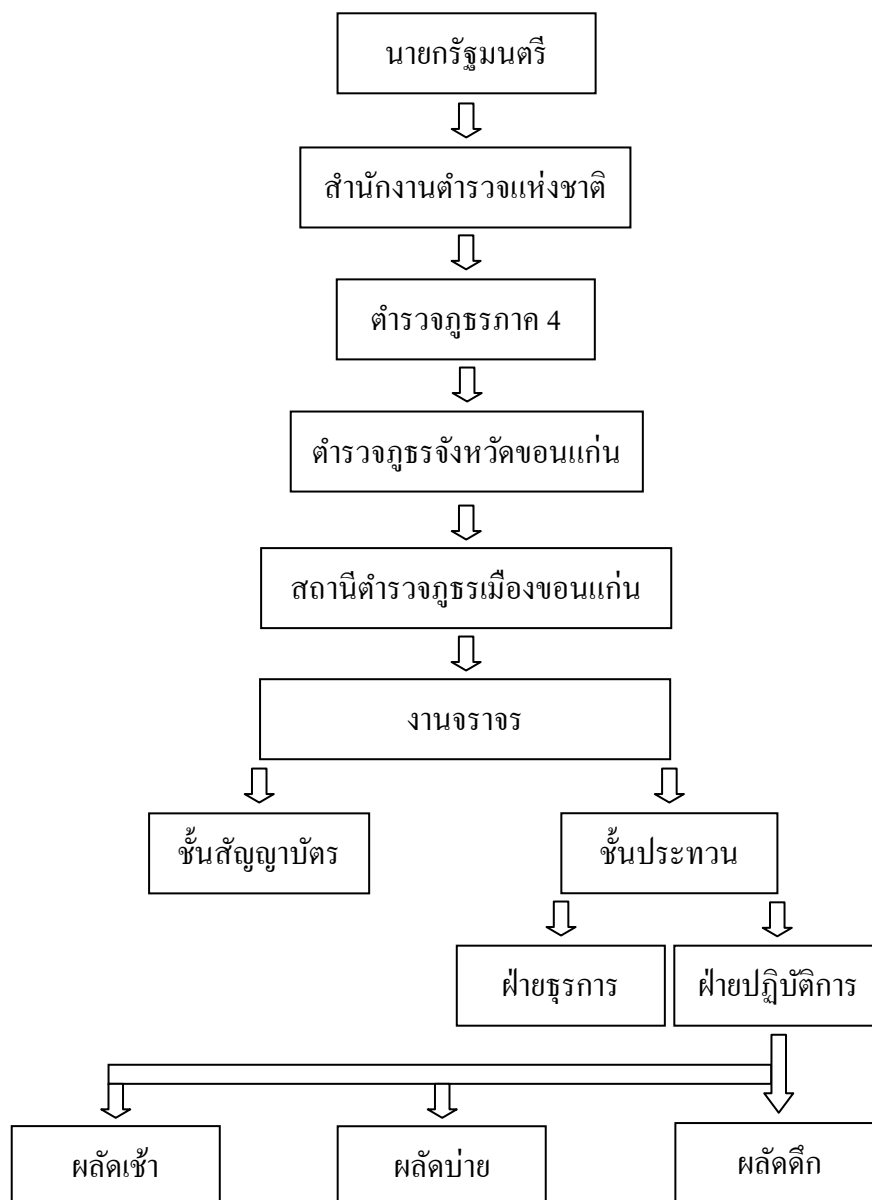
ตำแหน่งต่างๆ ในสายงานจราจร บุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจรของสถานีตำรวจ จะประกอบไปด้วยตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

1. สถานีที่มีผู้กำกับการเป็นหัวหน้า มีตำแหน่งต่างๆ ดังนี้
  - 1.1 รอง ผกก. (จร.) เป็นหัวหน้างานจราจร
  - 1.2 สว.จร.
  - 1.3 รอง สว.จร.
  - 1.4 ผบ.หมู่-ลูกแถว (ทำหน้าที่ธุรการ)
  - 1.5 ผบ.หมู่-ลูกแถว (ทำหน้าที่จราจร)
2. สถานีที่มีรอง ผกก. เป็นหัวหน้า
  - 2.1 สว.จร. เป็นหัวหน้างานจราจร
  - 2.2 รอง สว.จร.
  - 2.3 ผบ.หมู่-ลูกแถว (ทำหน้าที่ธุรการ)
  - 2.4 ผบ.หมู่-ลูกแถว (ทำหน้าที่จราจร)
3. สถานีที่มี สว. เป็นหัวหน้าสถานี
  - 3.1 รอง สว.จร. เป็นหัวหน้างานจราจร
  - 3.2 ผบ.หมู่-ลูกแถว (ทำหน้าที่ธุรการ)
  - 3.3 ผบ.หมู่-ลูกแถว (ทำหน้าที่จราจร)<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> สุจิตต์ บุตดาวเวียง, “สวัสดิการของข้าราชการตำรวจจราจรระดับชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, หน้า 30.

#### 2.4.6 แผนภาพการจัดโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ



แผนภาพที่ 2.3 แสดงแผนภาพการจัดโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยเรื่องนี้คือ

**จำลองคำตรวจหญิง เกษา ชาวเรือ** ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร : กรณีศึกษา กองบังคับการตำรวจนครบาล 7 ผลการศึกษาพบว่า

1. ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานจราจร ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมาก 2 ด้าน คือ ด้านสภาพแวดล้อม และการจราจร และด้านการปฏิบัติงาน

2. ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร จำแนกตามลักษณะประชากรศาสตร์ พบว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุ และระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานจราจร ด้านโอกาสความก้าวหน้า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .01 และตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานจราจร ด้านโอกาสความก้าวหน้า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05<sup>92</sup>

**โกสินทร์ มั่นพรม** ศึกษาเรื่อง การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอพระนครศรีอยุธยา ผลการศึกษาพบว่า

1. ประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะมีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอพระนครศรีอยุธยาในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลางเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ทุกด้านอยู่ในระดับปานกลางเช่นกัน โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย คือ ด้านการให้ข่าวสารข้อมูลแก่ประชาชน ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด การสอดส่องตรวจตราและจับกุมผู้กระทำความผิด และด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน

2. ประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ประเภทของรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการกระทำความผิดจราจรต่างกัน

---

<sup>92</sup> เกษา ชาวเรือ, “ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร : กรณีศึกษา กองบังคับการตำรวจนครบาล 7”, อ้างแล้ว, 113 หน้า.

มีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอพระนครศรีอยุธยาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05<sup>93</sup>

**จงใจ เงินอำนาจ** ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา ผลการศึกษาพบว่า

1. ประชาชนที่มารับบริการส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 20-29 ปี ระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่า อาชีพพนักงานบริษัท/รับจ้างทั่วไป รายได้ต่อเดือน 5,000-10,000 บาท สถานภาพโสด และเรื่องที่ขอรับบริการคือแจ้งความเอกสารหาย

2. ประชาชนที่มารับบริการมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมากทุกด้าน คือ ด้านการบริการทั่วไป ด้านการอำนวยความสะดวกทางอาญา ด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้านการควบคุมการจราจร ด้านการประชาสัมพันธ์ และแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน และ ด้านการปรับปรุงสถานที่และสภาพแวดล้อม

3. ประชาชนที่มี เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือนและสถานภาพสมรสต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา ไม่แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีเรื่องที่ขอรับบริการ ต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05<sup>94</sup>

**จิตติ ขมนารถติกร** ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร ผลการศึกษาพบว่า

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการทำผิดกฎจราจรในด้านสังคม พบว่า การเห็นผู้อื่นทำผิดได้จึงทำตามอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.25 เมื่อกระทำผิดคิดว่าต่อรอง/เจราจากับเจ้าพนักงานจราจรได้อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.16 และการขาดผู้นำหรือตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 30.4 ด้านจิตใจพบว่าความอึดทน/ความประมาทของผู้ขับขี่อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.08 ไม่สะดวก (กรณีไม่สวมหมวกนิรภัย) เพราะว่ร้อนอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.22 สวมหมวก

<sup>93</sup>โกสินทร์ มั่นพรม, “การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอพระนครศรีอยุธยา”, วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา), 2550, 99 หน้า.

<sup>94</sup>จงใจ เงินอำนาจ, “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา”, การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา), 2551, 83 หน้า.

แล้วไม่เท่าที่อยู่ในระดับ น้อย ค่าเฉลี่ย 1.93 และริบเร่ง ไม่ต้องการเสียเวลาอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.45 ด้านร่างกาย พบว่า สวมหมวกแล้วปวดศีรษะอยู่ในระดับน้อยค่าเฉลี่ย 2.00 มีนเมาเพราะดื่มสุราอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 1.99 และสภาพร่างกายอ่อนความสามารถ (ง่วงนอน) อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 1.89 ด้านการจราจร พบว่า ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.46 เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจนอยู่ในระดับกลาง ค่าเฉลี่ย 2.61 สัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจนอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.38 ขาดความเคร่งครัดของเจ้าพนักงานจราจรอยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.29 และสภาพรถซากรุด/บกพร่องทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย 2.15

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย ควรมีการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร รวมถึงบทลงโทษของการกระทำผิดกฎจราจรด้วย ควรมีความเข้มงวดกับบทลงโทษ และเพิ่มโทษให้สูงขึ้นควรถัดให้มีการอบรมเจ้าพนักงานจราจร ในเรื่องของการปฏิบัติตนต่อประชาชนอย่างเหมาะสมต้องมีการปลูกฝังให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ และการฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ควรมีการปลูกจิตสำนึกในการเคารพกฎจราจร ตั้งแต่ระดับครอบครัว เจ้าพนักงานจราจรควรมีการพัฒนาและปรับปรุงเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟจราจรให้ใช้งานได้ดี อย่างสม่ำเสมอ ภาครัฐควรมีการเคารพกฎจราจรอยู่เสมอ โดยการติดตั้งป้ายคำขวัญ ป้ายเตือน ตามจุดที่สำคัญๆ ต่างๆ และเจ้าพนักงานจราจรควรมีการตรวจจับประชาชนที่ทำผิดกฎจราจรอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมีวินัยให้กับประชาชน<sup>95</sup>

**จิรัฐ พิมพา** ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนมต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ผลการศึกษาพบว่า

1. ความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนมต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย คือ ด้านการเข้าถึงบริการ ด้านความปลอดภัย ด้านการติดต่อสื่อสาร ด้านสมรรถนะ ด้านมีไมตรีจิต และด้านความน่าเชื่อถือ

2. เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนมต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมืองจังหวัดนครพนม โดยรวมจำแนกตามเพศ พบว่า มีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน เมื่อจำแนกรายด้าน คือ ด้านสมรรถนะ

<sup>95</sup>จิตติ ชมนารถดิกร, “ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองจังหวัดกำแพงเพชร”, อ้างแล้ว, 204 หน้า.

และด้านความปลอดภัย มีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ยกเว้นด้านการเข้าถึงบริการ ด้านการติดต่อสื่อสาร ด้านมีโมติจิตและด้านความน่าเชื่อถือ มีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

3. เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนมต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม โดยรวม และรายด้าน จำแนกตาม อายุ พบว่าด้านการเข้าถึงบริการด้านการติดต่อสื่อสาร ด้านสมรรถนะ ด้านความมีโมติจิต ด้านความปลอดภัย มีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ยกเว้น ด้านความน่าเชื่อถือ มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

5. เปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนมต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม โดยรวมและรายด้าน จำแนกตาม อาชีพ พบว่า ด้านการเข้าถึงบริการ ด้านการติดต่อสื่อสาร ด้านสมรรถนะ ด้านความปลอดภัย ด้านความน่าเชื่อถือ มีความคิดเห็นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ยกเว้น ด้านมีโมติจิตมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน

6. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนมต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ได้แก่ ตำรวจจราจรควรให้บริการประชาชนอย่างเท่าเทียมกันและตำรวจจราจรควรให้บริการบนท้องถนนให้สม่ำเสมอ ตำรวจจราจรควรแสดงกิริยามารยาทที่ดีต่อประชาชน เช่น สวัสดีครับ ขอโทษครับ ขอบคุณครับ เป็นต้น และตำรวจจราจรควรไปถึงที่เกิดเหตุให้รวดเร็วทันเวลา ควรเพิ่มจำนวนตำรวจจราจรให้เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ และตำรวจจราจรควรตอบข้อสงสัยแก่ประชาชนอย่างเท่าเทียมกัน ตำรวจจราจรควรฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างเท่าเทียมกัน และตำรวจจราจรควรแสดงความเป็นมิตรกับประชาชนให้มากขึ้น ตำรวจจราจรควรจัดหาวิธีที่จะทำให้ประชาชนมีความรู้สึกปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน และตำรวจจราจรควรควบคุมการจราจรอย่างสม่ำเสมอ และตำรวจจราจรควรปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาค และตำรวจจราจรควรมีความซื่อสัตย์ สุจริตในการปฏิบัติหน้าที่มากกว่านี้<sup>96</sup>

---

<sup>96</sup>จิรภูมิจู พิมพา, “ความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนมต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม” การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม), 2554, 110 หน้า.

**ณรงค์ กองแก้ว** ศึกษาเรื่อง การศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ผลการศึกษาพบว่า

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มประชากรผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 41-50 ปี มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา ความคิดเห็นของประชาชนต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านบริการของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ทั้ง 4 ด้านในภาพรวมอยู่ในระดับมากทุกด้าน การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ด้านบริการของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยามากที่สุด คือ ด้านการควบคุมและจัดการจราจรมีการให้บริการสูงสุด รองลงมา คือ ด้านการบริการทั่วไป และการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านบริการของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยาน้อยที่สุด คือ ด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ความคิดเห็นของประชาชนต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านบริการของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ด้านการบริการทั่วไป โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบริการทั่วไปมีการให้บริการมากที่สุด คือ จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนบนสถานีตำรวจ ด้านการอำนวยความสะดวกธรรมชาติทางอาญา โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกธรรมชาติทางอาญาให้บริการมากที่สุด คือ จัดเวรพนักงานสอบสวนให้เหมาะสมและเพียงพอ ด้านบริการของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่มีการให้บริการมากที่สุด คือ ขยายงานตำรวจชุมชนสัมพันธ์ให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ด้านการควบคุมและจัดการจราจร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการควบคุมและจัดการจราจรที่มีการให้บริการมากที่สุด คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร

การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ที่มีเพศและอายุแตกต่างกัน มีการให้บริการงานในแต่ละด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนระดับการศึกษาแตกต่างกัน ด้านการบริการทั่วไป ด้านการอำนวยความสะดวกธรรมชาติทางอาญา และด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีการปฏิบัติงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนด้านการควบคุมและการจัดการจราจร มีการปฏิบัติงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ความคิดเห็นของประชาชนต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านบริการของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ด้านการบริการทั่วไป โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนา



ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบริการทั่วไปมีการให้บริการมากที่สุด คือ จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนบนสถานีตำรวจ ด้านการอำนวยความสะดวกทางอาญา โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทางอาญา ให้บริการมากที่สุด คือ จัดเวรพนักงานสอบสวนให้เหมาะสมและเพียงพอ ด้านบริการของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่มีการให้บริการมากที่สุด คือ ขยายงานตำรวจชุมชนสัมพันธ์ให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ ด้านการควบคุมและจัดการจราจรโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการควบคุมและจัดการจราจรที่มีการให้บริการมากที่สุด คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร

การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา ที่มีเพศและอายุแตกต่างกัน มีการให้บริการงานในแต่ละด้านแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนระดับการศึกษาแตกต่างกัน ด้านการบริการทั่วไปด้านการอำนวยความสะดวกทางอาญา และด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีการปฏิบัติงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนด้านการควบคุมและการจัดการจราจร มีการปฏิบัติงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05<sup>97</sup>

**จ่าสิบตำรวจทวีศักดิ์ สิงห์ชา** ศึกษาเรื่อง ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า

1. ตำรวจจราจรชั้นประทวน ส่วนใหญ่มียศดาบตำรวจ จำนวน 8 คน ร้อยละ 80.58 อายุอยู่ระหว่าง 36-45 ปี จำนวน 57 คน ร้อยละ 55.34 การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 46 คน ร้อยละ 44.66 มีสถานภาพสมรส จำนวน 92 คน ร้อยละ 89.32 และระยะเวลาปฏิบัติหน้าที่จราจร 11-20 ปี จำนวน 36 คน ร้อยละ 34.95

2. ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน โดยรวมทั้ง 3 ด้านอยู่ในระดับมาก แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านก็อยู่ในระดับมากโดยเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย คือ ด้านการปฏิบัติหน้าที่จราจร ด้านการให้บริการข้อมูลข่าวสารการจราจร และด้านการประชาสัมพันธ์หน่วยงานจราจรตามลำดับ

<sup>97</sup>ณรงค์ กองแก้ว, “การศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา”, การศึกษาอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย), 2553, 95 หน้า.

3. ตำรวจจราจรชั้นประทวน ที่มี ยศ และระยะเวลาปฏิบัติหน้าที่จราจรต่างกัน มีศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่แตกต่างกัน ส่วนตำรวจจราจรชั้นประทวน ที่มี อายุ ระดับการศึกษา และสถานภาพสมรสต่างกัน มีศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ไม่แตกต่างกัน

4. ตำรวจจราจรชั้นประทวน ได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางส่งเสริมศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน ที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ ประชาชนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การให้บริการข้อมูลข่าวสารมีการเผยแพร่ไม่ชัดเจน มีการประชาสัมพันธ์ไม่ต่อเนื่องเพราะฉะนั้นควร ให้มีการบังคับใช้กฎหมายจับกุมอย่างเข้มงวด มีการให้บริการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเพิ่มขึ้นหลายๆ ด้านและมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจราจรอย่างทั่วถึง และต่อเนื่อง<sup>98</sup>

**จำลองตำรวจเทพนรินทร์ เพชรรัตน์** ศึกษาเรื่อง ขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสังกัดตำรวจภูธร จ.นครศรีธรรมราช ผลการศึกษาพบว่า

ข้าราชการตำรวจสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน จำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา และประสบการณ์ในการทำงานอยู่ในระดับมาก ส่วนจำแนกตามระดับชั้นยศ พบว่า ชั้นประทวนอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนชั้นสัญญาบัตรอยู่ในระดับมาก ผลการเปรียบเทียบพบว่าข้าราชการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช จำแนกตามอายุ และจำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำแนกตามระดับการศึกษา มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และจำแนกตามระดับชั้นยศ มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ปัญหาและแนวทางเสริมสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานพบว่า ด้านเงินเดือนสวัสดิการและค่าตอบแทนยังน้อยไม่เพียงพอ ผู้บังคับบัญชาควรให้ความสำคัญปรับเปลี่ยนเกี่ยวกับเงินเดือนสวัสดิการและค่าตอบแทน เพื่อให้เหมาะสมกับเศรษฐกิจในปัจจุบัน<sup>99</sup>

<sup>98</sup> ทวีศักดิ์ สิงห์ชา, “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”, อ้างแล้ว, 175 หน้า.

<sup>99</sup> เทพนรินทร์ เพชรรัตน์, “ขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสังกัดตำรวจภูธร จ.นครศรีธรรมราช”, สารนิพนธ์ศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2551, 156 หน้า.

**ประสิทธิ์ ปัญญายุทธศักดิ์** ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจรรยาณัติตำรวจเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ผลการศึกษาพบว่า

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจรรยาณัติตำรวจเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ พบว่า โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง ผลการเปรียบเทียบความพึงพอใจประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจรรยาณัติตำรวจเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ตาม อายุ และรายได้ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ระดับการศึกษา อาชีพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนเพศ ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหา คือความรวดเร็วในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ยังไม่ดีพอ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ เจ้าหน้าที่บางส่วนยังไม่ค่อยได้เอาใจใส่ต่อประชาชนเท่าที่ควร เจ้าหน้าที่บางส่วนอหังสาขัยไม่ค่อยดี ไม่ยิ้มแย้มแจ่มใส และ มักจะพูดจาไม่สุภาพ ก้าวร้าว แนวทางแก้ไขคือ เจ้าหน้าที่ควรเพิ่มความรวดเร็วในการปฏิบัติงานโดยเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอต่อการให้บริการงานจรรยาณัติตำรวจ เจ้าหน้าที่ควรเอาใจใส่ต่อประชาชนผู้ใช้บริการจรรยาณัติตำรวจให้มากขึ้น เจ้าหน้าที่ควรปรับปรุงบุคลิกภาพให้น่าเคารพ<sup>100</sup>

**ปริษา สาตรักลีน** ศึกษาเรื่อง การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตรีศึกษา : ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพิจิตร ผลการศึกษาพบว่า

ความพึงพอใจของประชาชนด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 2.67 เรียงตามลำดับคือ 1) งานด้านการป้องกันและปราบปราม อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 2.80 2) งานด้านการสืบสวน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 2.69 3)งานด้านการสอบสวน อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 2.62 และ 4) งานด้านการจรรยาณัติตำรวจ อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจเท่ากับ 2.58

สำหรับปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะของประชาชนด้านการบังคับ ใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่าส่วนใหญ่การบังคับใช้กฎหมายด้านงานจรรยาณัติตำรวจไม่เสมอภาคกัน เจ้าหน้าที่

<sup>100</sup>ประสิทธิ์ ปัญญายุทธศักดิ์, “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจรรยาณัติตำรวจเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2553, 151 หน้า.

ตำรวจเลือกปฏิบัติ เนื่องจากความใกล้ชิดและความคุ้นเคยระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปฏิบัติงาน งานด้านการป้องกันและปราบปราม ควรเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วม ในกระบวนการปฏิบัติงานในส่วนที่สามารถร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ งานด้านการสืบสวน เจ้าหน้าที่ตำรวจควรใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ทันสมัยเข้ามาช่วยค้นหาข้อเท็จจริงในคดีต่างๆ เพื่อให้ การดำเนินงานการสืบสวนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และงานด้านการสอบสวนจำนวนเจ้าหน้าที่ ตำรวจที่ทำหน้าที่ด้านการสอบสวนมีจำนวนน้อย การใกล้เกลี่ยคดียังเกิดความล่าช้าไม่ทัน ต่อเหตุการณ์ มีคดีค้าง ส่งผลทำให้งานด้านการสอบสวนยังไม่ประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย เท่าที่ควร<sup>101</sup>

**ดาบตำรวจพงศ์พันธ์ ทองใหญ่** ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการ ตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่า

1. ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี อยู่ในระดับ ปานกลาง โดยในด้านความสำเร็จในการปฏิบัติงาน ด้านความรับผิดชอบ ด้านความก้าวหน้า ด้านวิธีการบังคับบัญชา ด้านความสัมพันธ์กับผู้ร่วมงาน ข้าราชการตำรวจมีความพึงพอใจในระดับ มาก ส่วนด้านการยอมรับนับถือ ด้านลักษณะของงานที่ปฏิบัติ ด้านนโยบายการบริหาร ด้านสภาพ การทำงาน ข้าราชการตำรวจมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

2. เปรียบเทียบระดับความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ ธานี ตามปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า ข้าราชการตำรวจที่มีอายุแตกต่างกัน มีระดับความพึงพอใจในการ ปฏิบัติงาน โดยรวมแตกต่างกัน ส่วนข้าราชการตำรวจที่มีระดับการศึกษาและอายุข้าราชการ แตกต่างกัน มีระดับความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05

3. ปัญหาและแนวทางส่งเสริมความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ได้แก่ กำลังพลไม่เพียงพอเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณงาน ส่วนแนวทางการแก้ไขความพึงพอใจ ในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ บุคลากรและเครื่องมือไม่เพียงพอ ขาดการส่งเสริม การช่วยเหลือ ในการพัฒนาความรู้ความสามารถ เช่น การศึกษาต่อ หรือการอบรม คือ ควรมี การคัดเลือกบุคลากรที่มีความสามารถตรงกับงานที่ต้องรับผิดชอบ ส่งเสริมด้านการศึกษา

<sup>101</sup>ปรีชา สาตร์กลิ่น, “การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนด้านการบังคับใช้กฎหมายของ เจ้าหน้าที่ตำรวจ กรณีศึกษา : ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพิจิตร”, การค้นคว้า ด้วยตนเองรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยนเรศวร), 2553, 79 หน้า.

เพื่อช่วยพัฒนาความรู้และประสบการณ์ให้กับข้าราชการ ควรจัดให้มีกิจกรรมพบปะสังสรรค์กันระหว่างผู้ร่วมงานเพื่อเสริมสร้างความสามัคคี<sup>102</sup>

วิทยา ศิริรัตน์ ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีตำบลหายยา อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำบลหายยา อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ โดยรวมทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับปานกลางและเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีค่าแปลผลอยู่ในระดับมาก ส่วนด้านการให้การศึกษามีค่าแปลผลอยู่ในระดับปานกลาง

ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ประชาชนที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษาและสถานภาพครอบครัวต่างกันมีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยรวมทั้ง 3 ด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาพบว่า การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยังมีข้อบกพร่องในด้านสัญญาณไฟจราจรบางทางแยกเปลี่ยนเร็วเกินไป และเมื่อสัญญาณไฟจราจรขัดข้องเจ้าหน้าที่เข้ามาดำเนินการแก้ไขล่าช้า ประชาชนต้องการให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทำงานต่อเนื่องและเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการตั้งจุดตรวจใกล้บริเวณทางแยกทางโค้งมากขึ้นไป ซึ่งจะเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ง่าย

ส่วนแนวทางแก้ไขปัญหาพบว่า ควรตั้งคณะทำงานศึกษาปริมาณการจราจร และตั้งเวลาสัญญาณไฟให้สอดคล้องสัมพันธ์กันในแต่ละทางแยกและเพิ่มมาตรการแก้ไขปัญหามือสัญญาณไฟขัดข้อง(ไฟดับ) โดยมีไฟฉุกเฉินสำรองสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา รัฐบาลควรจัดให้มีหลักสูตรเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทุกระดับชั้นเรียนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องยกเลิกการตั้งจุดตรวจบริเวณทางแยกทางโค้งมุมอับสายตาและจัดเจ้าหน้าที่ชุดเฉพาะกิจออกตรวจจับกุมผู้ที่ชอบขับรถย้อนศร โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่จะส่งผลในการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย<sup>103</sup>

<sup>102</sup> พงศ์พันธ์ ทองใหญ่, “ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจราจรเมืองสุราษฎร์ธานี”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย), 2551, 151 หน้า.

<sup>103</sup> วิทยา ศิริรัตน์, “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีตำบลหายยา อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่”, อ้างแล้ว, 158 หน้า.

**ศิริรัตน์ แสงทอง** ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมและความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองอ่างทอง ผลการศึกษาพบว่า

1. พฤติกรรมการใช้บริการของประชาชนพบว่าส่วนใหญ่ขับรถส่วนตัวมาติดต่อที่สถานีตำรวจ มาใช้บริการใน ช่วงเวลา 6.00-11.00 น. ประชาชนไม่เคยไปใช้บริการจากเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีอื่น และประชาชนมาแจ้งความเอกสารหาย

2. ความพึงพอใจของประชาชนโดยรวมทุกด้านอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์โดยละเอียดพบว่าด้านการบริการทั่วไป ด้านการอำนวยความสะดวกทางอาญา ด้านบุคลากร สถานที่ และสภาพแวดล้อม มีระดับความพึงพอใจมาก ส่วนด้านการรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินด้านการควบคุมการจราจร ด้านการประชาสัมพันธ์และแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน มีระดับความพึงพอใจปานกลาง

3. ประชาชนที่มีเพศ และรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีระดับความพึงพอใจไม่แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และอาชีพต่างกัน มีระดับความพึงพอใจแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ประชาชนที่มีลักษณะการมาติดต่อของประชาชน ช่วงเวลาที่มาใช้บริการ การไปใช้บริการจากเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีอื่น และประเภทการให้บริการต่างกัน มีระดับความพึงพอใจแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05<sup>104</sup>

**ศิวนารถ กิตติวัฒน์** ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า

ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของตำรวจจราจร ด้านการเข้าถึงผู้ใช้บริการ การติดต่อสื่อสาร ความสามารถ ความมีน้ำใจ ความน่าเชื่อถือ ความไว้วางใจ การตอบสนองผู้ใช้ บริการ ความปลอดภัย การสร้างบริการให้เป็นที่รู้จักและการเข้าใจ และรู้จักผู้ใช้บริการ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีทัศนคติที่อยู่ในระดับมากที่สุด คือ ด้านความสามารถ และด้านความน่าเชื่อถือ

<sup>104</sup>ศิริรัตน์ แสงทอง, “พฤติกรรมและความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองอ่างทอง. ภาคนิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา), 2550, 116 หน้า.

ประชาชนที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการให้บริการของตำรวจจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05<sup>105</sup>

**สมพล จันทร์ประภาสกุล** ศึกษาเรื่อง ภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดน่าน ผลการศึกษาพบว่า

1. ภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจอำเภอเมืองจังหวัดน่านทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการปฏิบัติงาน ด้านบุคลิกภาพ และด้านคุณธรรมจริยธรรม โดยภาพรวมอยู่ในระดับพอใช้ ( $\bar{X} = 3.15$ )

2. ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนที่มีสถานภาพส่วนบุคคล แตกต่างกันต่อภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมือง จังหวัดน่าน พบว่าประชาชนที่มีเพศ อายุ และรายได้แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดน่าน ไม่แตกต่างกัน ส่วนประชาชนที่มีอาชีพและระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นต่อภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดน่าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดน่าน ได้แก่ ตำรวจขาดความยุติธรรม วางตัวไม่เป็นกลาง เลือกรูปปฏิบัติ (ความถี่=21) ตำรวจไม่มีคุณธรรมจริยธรรม (ความถี่=16) และตำรวจจรรยาพุดจาไม่สุภาพ (ความถี่=9) สำหรับข้อเสนอแนะ ได้แก่ ควรมีคุณธรรมจริยธรรมให้มากกว่านี้ (ความถี่=14) ควรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความบริสุทธิ์ยุติธรรม (ความถี่=4) และควรมีบุคลิกภาพสุภาพ พุดจาสุภาพต่อบุคคล (ความถี่=2)<sup>106</sup>

**สุทธิพันธ์ อรัญญาวาส** ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดต่องานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด ผลการศึกษาพบว่า

1. ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด มีความพึงพอใจต่องานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.75 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.00 เมื่อพิจารณารายด้านเรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อยตามลำดับ ดังนี้ ด้านการบริการ ( $\bar{X} = 2.86$ ) ด้านการประสานงาน ( $\bar{X} = 2.72$ ) และด้านอภัยภัย ( $\bar{X} = 2.68$ )

<sup>105</sup>ศิวินารถ กิตติวัฒน์, “การศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่”, การศึกษาอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย), 2551, 86 หน้า.

<sup>106</sup>สมพล จันทร์ประภาสกุล, “ภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมือง จังหวัดน่าน”, วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์), 2551, 107 หน้า.

2. ผู้ขับขี่ยานยนต์ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ และคนเดินเท้า/ผู้ประกอบการร้านค้า มีความพึงพอใจต่องานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด โดยรวมและรายด้านไม่แตกต่างกัน

3. ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด มีข้อเสนอแนะต่องานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด ได้แก่ ควรให้บริการด้านความเสมอภาคไม่เลือกปฏิบัติควรผ่อนปรนการจับกุมผู้กระทำความผิดโดยพิจารณาถึงความจำเป็นหรือความเดือดร้อน ตำรวจจราจรควรใช้กิริยาวาจาที่สุภาพว่ากล่าวตักเตือนแทนคำพูดที่จะดำเนินการตามกฎหมาย และควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดการจราจร<sup>107</sup>

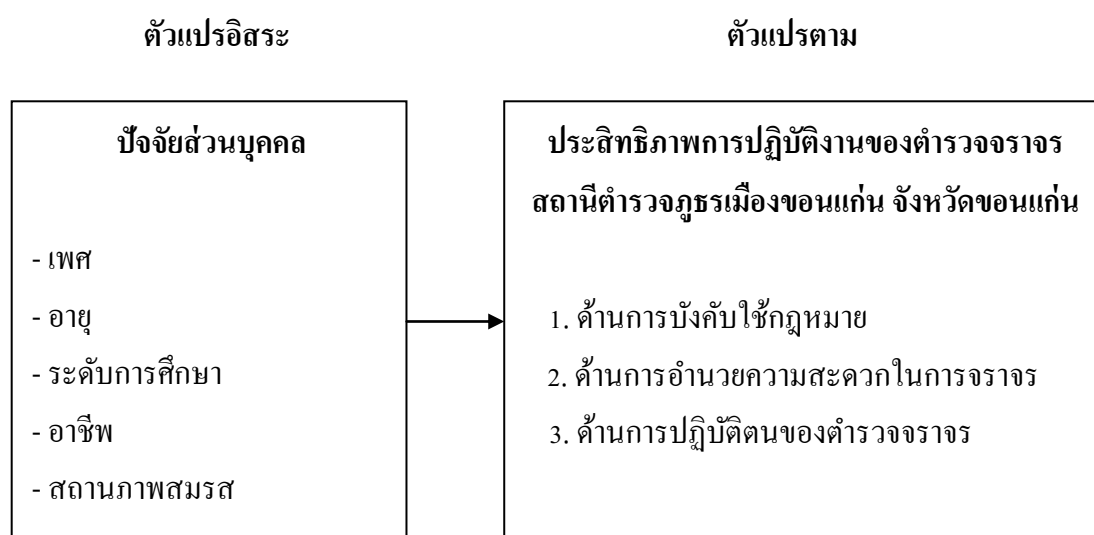
---

<sup>107</sup> สุทธิพันธ์ อรัญญาส, “ความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดต่องานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด”, การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, (บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม), 2552, 111 หน้า.



## 2.6 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยได้เลือกใช้แนวคิดเกี่ยวกับตำรวจจราจร ข้อ 2.3.7 การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรชั้นประทวน<sup>108</sup> มาสรุปเป็นประเด็นในการวิจัย ในตัวแปรตามที่ 1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย 2) ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และ 3) ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร เป็นตัวอิสระในการวิจัยครั้งนี้ ดังนั้น กรอบแนวคิดที่ใช้วิจัยครั้งนี้ประกอบด้วยตัวแปรอิสระดังกล่าวแล้ว และมีประเด็นศึกษาในด้านตัวแปรตาม คือ 1) เพศ 2) อายุ 3) ระดับการศึกษา 4) อาชีพ และ 5) สถานภาพสมรส ดังแสดงในแผนภาพที่ 2.4 ดังนี้



แผนภาพที่ 2.4 แสดงสรุปกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

<sup>108</sup>สำนักงานแผนงานและระบบงบประมาณ, “ตำรวจของประชาชน”, กรุงเทพมหานคร : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2540, (อัดสำเนา).

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ซึ่งผู้วิจัยจะได้นำเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
- 3.5 การวัดค่าตัวแปร
- 3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.8 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

#### 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

##### 3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำนวน 110,994 คน<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>เทพพิทักษ์ โคลกลือชา, ข้อมูลตรวจสอบประชากรจากทะเบียนบ้านท้องถิ่นเทศบาลนครขอนแก่น ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2555, (ขอนแก่น : สำนักบริหารการทะเบียนกรมการปกครอง, 2555), (อัดสำเนา).

### 3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำนวน 399 คน โดยใช้สูตรคำนวณหาขนาดของตัวอย่างตามวิธีของทาโร่ ยามานะ (Taro Yamane)<sup>2</sup> ซึ่งมีสูตรการคำนวณ ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(d)^2}$$

เมื่อ

n = ขนาดตัวอย่างที่ต้องการหา

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

d = ค่าสัดส่วนที่ต้องการให้ค่าสัดส่วนจากตัวอย่างแตกต่างไปจากประชากรไม่เกินร้อยละ 5 หรือ .05<sup>3</sup>

ดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่าง

$$n = \frac{110,994}{1 + 110,994 (.05)^2}$$

$$n = \frac{110,994}{1 + 277.48}$$

$$= 398.57$$

$$= 399$$

ดังนั้นขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการเท่ากับ 399 คน

<sup>2</sup>รศ. สำเร็จ จันทรสวรรณ และสุวรรณ บัวทวน, ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์, (ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2547), หน้า 64.

<sup>3</sup>รานินทร์ ศิลป์จารุ, การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท วิ.อินเตอร์พริ้นท์ จำกัด, 2549), หน้า 47.

### 3.2 เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) คือ การสุ่มที่มีได้กำหนดไว้ล่วงหน้าว่าใครจะเป็นตัวอย่างบ้างในการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนั้น เมื่อพบเจอใครก็สุ่มคนนั้นเป็นตัวอย่างไปเลย ไม่จำกัดเวลาและสถานที่ คนไหนไม่ตอบก็หาคนใหม่ เก็บรวบรวมข้อมูลได้ครบตามจำนวนเมื่อไรก็เลิกเก็บ

การสุ่มแบบบังเอิญ ผู้วิจัยได้มีการสอบถามก่อนแจกแบบสอบถามว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นประชาชนมีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น หรือไม่ เมื่อตรงตามวัตถุประสงค์จึงแจกแบบสอบถามให้ครบตามจำนวนของกลุ่มตัวอย่าง โดยการไปแจกแบบสอบถามตามสถานที่ต่างๆ เช่น สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จุดบริการการจราจร ห้างสรรพสินค้า สถานที่ชุมชนต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เป็นต้น โดยไม่ได้เลือกว่าบุคคลนั้นเป็นใครไม่จำกัดเวลาและสถานที่ จนครบตามจำนวนที่กำหนดของกลุ่มตัวอย่าง

### 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งสร้างตามวัตถุประสงค์จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย

**ตอนที่ 1** เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส

**ตอนที่ 2** เป็นแบบสอบถามที่ใช้วัดความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 3 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร

เป็นแบบสอบถามลักษณะมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) การสร้างคำถามตามแนวของ Likert มีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ และมีเกณฑ์การให้ค่าดังนี้ คือ

5 คะแนน	เท่ากับ	มากที่สุด
4 คะแนน	เท่ากับ	มาก
3 คะแนน	เท่ากับ	ปานกลาง
2 คะแนน	เท่ากับ	น้อย
1 คะแนน	เท่ากับ	น้อยที่สุด

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามคำถามปลายเปิดแสดงข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

### 3.4 การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

#### 3.4.1 การสร้างเครื่องมือ

การสร้างเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาได้ดำเนินการตามลำดับขั้นตอนดำเนินการดังนี้

1. ศึกษา ทฤษฎี แนวคิด เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. กำหนดกรอบเนื้อหาของแบบสอบถาม ให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดในการวิจัย
3. สร้างแบบสอบถาม และกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน นำแบบสอบถามปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ เพื่อตรวจสอบเนื้อหาและปรับปรุงเพื่อให้ครอบคลุมตามวัตถุประสงค์
4. นำแบบสอบถามที่อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบและผ่านการแก้ไขให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องพิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) รูปแบบของแบบสอบถาม (Format) ความเหมาะสมด้านภาษา (Wording) ความสมบูรณ์ของคำชี้แจง และความเหมาะสมของใช้เวลาในการตอบแบบสอบถาม ซึ่งได้แก่ รศ.ดร.ไพโรจน์ บัวสุข นายเอกชาติ สุขเสน และพันตำรวจโทพุดิเดช บุญกระพือ
5. นำแบบสอบถามมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Objective Congruency : IOC) ของแบบสอบถาม

$$\text{สูตร } IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC แทน คำนีความสอดคล้อง  
 $\frac{\sum R}{N}$  แทน ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ  
 N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ<sup>4</sup>

โดยที่ +1 แนใจว่าสอดคล้อง  
 0 ไม่แนใจว่าสอดคล้อง  
 -1 แนใจว่าไม่สอดคล้อง

โดยเลือกข้อคำถามที่มีค่าตั้งแต่ .67 ขึ้นไป

$$\text{แทนค่า IOC} = \frac{1+1+1}{3} = \frac{3}{3} = 1$$

6. ปรับปรุงแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญแล้วนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษา  
 สารนิพนธ์ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำไปทดลองใช้

### 3.4.2 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ มีขั้นตอนดำเนินการดังนี้

1) แบบสอบถามที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับประชาชนที่  
 ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง แต่มีคุณลักษณะคล้ายกันกับกลุ่มตัวอย่าง ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนที่มี  
 ภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำนวน 30 คน เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาหา  
 คุณภาพแบบสอบถาม

2) นำแบบทดสอบไปหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการหาค่าคงที่ภายในเนื้อหาเพื่อให้มี  
 ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยการคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) โดยการใชสูตร  
 ของ ครอนบาค (Cronbach) ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับงานวิจัย ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา  
 (Alpha Coefficient) ซึ่งต้องมีค่าตั้งแต่ .70 ขึ้นไป จึงจะยอมรับว่ามีความเที่ยง โดยใช้สูตร<sup>5</sup> คือ

<sup>4</sup>ธีระศักดิ์ อุ่นอารมณ์เลิศ, เครื่องมือวิจัยทางการศึกษา : การสร้างและพัฒนา, (กรุงเทพมหานคร  
 : มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549), หน้า 65.

<sup>5</sup>บุญชม ศรีสะอาด, การวิจัยเบื้องต้น, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สุวีริยาสาส์น, 2545),  
 หน้า 99.

การหาความเที่ยงของแบบสอบถาม หาความเที่ยงภายในโดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) โดยใช้สูตร<sup>6</sup> คือ

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left( 1 - \frac{\sum S^2 i}{S^2 t} \right)$$

เมื่อ  $\alpha$  แทน ค่าสัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่น

$k$  แทน จำนวนข้อของเครื่องมือวัด

$\sum S^2 i$  แทน ผลรวมของความแปรปรวนของแต่ละข้อ

$S^2 t$  แทน ความแปรปรวนของคะแนนรวม

3) การหาคุณภาพของเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ สามารถหาความเชื่อถือของเครื่องมือ ได้ค่าสัมประสิทธิ์ ( $\alpha$  - coefficient) ได้ .93 ซึ่งเป็นค่าที่เชื่อถือได้

4) นำเครื่องมือที่ทดลองแล้วพร้อมผลการทดสอบนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ก่อนนำเครื่องมือไปเก็บรวบรวมข้อมูล

5) จัดพิมพ์เครื่องมือเป็นฉบับจริง และนำไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลในระหว่าง วันที่ 6-20 เมษายน 2555

### 3.5 การวัดค่าตัวแปร

#### 3.5.1 การวัดค่าตัวแปรอิสระปัจจัยส่วนบุคคล

**เพศ** พิจารณาแบ่งกลุ่มเพศเป็น 2 กลุ่ม คือ เพศชายและเพศหญิง

**อายุ** พิจารณาแบ่งกลุ่มอายุเป็น 5 ช่วงอายุ คือ 1) อายุต่ำกว่า 18 ปี 2) 18-30 ปี 3) 31-43 ปี 4) 44-56 ปี และ 5) อายุสูงกว่า 56 ปีขึ้นไป

**ระดับการศึกษา** พิจารณาแบ่งกลุ่มระดับการศึกษาเป็น 6 ระดับการศึกษา คือ 1) ระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น 2) ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น 3) ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. 4) ระดับอนุปริญญาหรือ ปวส. 5) ระดับปริญญาตรี และ 6) ระดับสูงกว่าปริญญาตรี

**อาชีพ** พิจารณาแบ่งกลุ่มอาชีพเป็น 6 อาชีพ คือ 1) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ 2) กิจการส่วนตัว 3) รับจ้าง 4) เกษตรกร 5) นักเรียน/นักศึกษา และ 6) อื่น ๆ

<sup>6</sup>พิชิต ฤทธิจรุญ, ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : เ้าส์ ออฟ เคอร์มีสท์, 2547), หน้า 204.

สถานภาพสมรส พิจารณาแบ่งกลุ่มสถานภาพสมรสเป็น 4 สถานภาพสมรส คือ  
1) โสด 2) สมรส 3) หม้าย/หย่าร้าง และ 4) สมรสแต่แยกกันอยู่

### 3.5.2 การวัดค่าตัวแปรตาม

ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยคำถามเป็นแบบประเมินค่า (Rating Scale) การให้ความหมายกำกับค่าน้ำหนักคะแนน โดยมีเกณฑ์การแบ่งช่วงคะแนน 3 ระดับ และแปรผล ดังต่อไปนี้

$$\text{ขนาดชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

ค่าคะแนนที่ได้สูงสุด คือ 5

ค่าคะแนนที่ได้ต่ำสุด คือ 1

จำนวนชั้นที่ต้องการแบ่ง คือ 3 ชั้น

$$\text{ขนาดชั้น} = \frac{5-1}{3} = 1.33$$

(ขีดจำกัดบนของชั้นแรก = ขีดจำกัดล่างของชั้นแรก + ขนาดชั้น - 0.01)<sup>7</sup>

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	แปลผล
1.00-2.32	น้อย
2.33-3.65	ปานกลาง
3.66-5.00	มาก

## 3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

### 3.6.1 แหล่งข้อมูล

รวบรวมและจัดเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

### 3.6.2 ขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูล

การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยดำเนินการดังนี้

<sup>7</sup>ชูศรี วงศ์รัตนะ, เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย, พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพมหานคร : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 247.



1. ขอนหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสานจังหวัดขอนแก่น นำเรียนหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เพื่อขอความร่วมมือและขออนุญาตในการลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูลในการทำวิจัยแก่ประชาชน มีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เพื่อความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ทั้งฉบับ โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ( $\alpha$ -coefficient) ของครอนบาค (Cronbach)
2. ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัยขั้นตอนในการทำวิจัย วิธีการจัดเก็บข้อมูลจุดมุ่งหมาย/ความหมายของข้อคำถามแต่ละข้อแก่ประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น
3. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปแจกให้กับประชาชนกลุ่มตัวอย่างด้วยตนเองจนครบ 399 ชุด เพื่อขอเก็บข้อมูลและรวบรวมส่งตามขั้นตอนที่วางแผนไว้
4. ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลคืนด้วยตนเอง
5. เมื่อได้แบบสอบถามกลับคืนมาแล้ว จึงตรวจสอบความสมบูรณ์ และจัดลำดับข้อมูล เพื่อที่จะนำข้อมูลเหล่านั้นที่ได้ไปวิเคราะห์และสรุปผลการศึกษาต่อไป

### 3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล เมื่อได้รับแบบสอบถามครบแล้วนำข้อมูลมาตรวจสอบความถูกต้อง พร้อมนำไปทำการประมวลผลวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อหาคำตอบตามวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัยการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

3.7.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับข้อมูล ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส

3.7.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ประกอบด้วย 1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย 2) การอำนวยความสะดวกในการจราจร และ 3) ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร

3.7.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

3.7.4 วิเคราะห์ข้อมูลคำถามปลายเปิดข้อเสนอแนะประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

### 3.8 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากที่ได้รับแบบสอบถามกลับคืนมา และผ่านการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปประมวลผล และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ ได้แก่

**3.8.1 สถิติเชิงพรรณนา** ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส และข้อเสนอแนะต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

**3.8.2 สถิติเชิงอนุมาน** ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) สำหรับตัวแปร 2 กลุ่ม และการทดสอบค่าเอฟ (F-test) สำหรับตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม โดยใช้นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น สำหรับการหาความแตกต่างระหว่างตัวปัจจัยส่วนบุคคลกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 2) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ด้านการบังคับใช้กฎหมาย การอำนวยความสะดวกในการจราจร และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร 3) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส ต่างกัน 4) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ด้วยการใช้สูตรคำนวณหาขนาดของตัวอย่างตามวิธีของทาโรยามาเน่ (Taro Yamane) ได้จำนวน 399 คน และได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม ผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่าง โดยอธิบายเหตุผล วิธีการตอบ และรับแบบสอบถามกลับคืนมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม แล้วนำมาวิเคราะห์และประมวลผล โดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ และนำเสนอผลการวิเคราะห์โดยใช้ตารางประกอบการบรรยาย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
- 4.2 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
- 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

#### 4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อความเข้าใจที่ตรงกันในการแปลความหมายข้อมูล จึงกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D.	แทน	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
n	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้ในพิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ t (t-distribution)
F	แทน	ค่าสถิติที่ใช้ในพิจารณาความมีนัยสำคัญจากการแจกแจงแบบ F (F-distribution)
df.	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (degree of freedom)
SS.	แทน	ผลรวมกำลังสอง (Sum of Squares)
MS.	แทน	ค่าเฉลี่ยผลรวมกำลังสอง (Mean Square)
*	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
Sig.	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติ

#### 4.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล ผู้วิจัยขอนำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบตารางและคำอธิบายใต้ตาราง โดยทำการวิเคราะห์ 4 ขั้นตอน ดังนี้

**ตอนที่ 1** การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

**ตอนที่ 2** การวิเคราะห์ความคิดเห็นที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

**ตอนที่ 3** การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส ต่างกัน

**ตอนที่ 4** ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

### 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

#### ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ในการวิจัยเรื่องนี้ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาได้แก่ ประชาชนมีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ทั้งหมดจำนวน 399 คน ซึ่งมีคุณลักษณะข้อมูลทั่วไป คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส ใช้การวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการบรรยาย ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	203	50.90
หญิง	196	49.10
<b>รวม</b>	<b>399</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นเพศชาย จำนวน 203 คน คิดเป็นร้อยละ 50.90 รองลงมาเป็นเพศหญิง จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 49.10

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
อายุต่ำกว่า 18 ปี	29	7.27
อายุ 18 - 30 ปี	163	40.85
อายุ 31 - 43 ปี	114	28.57
อายุ 44 - 56 ปี	79	19.80
อายุสูงกว่า 56 ปีขึ้นไป	14	3.51
<b>รวม</b>	<b>399</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากอายุ 18-30 ปี จำนวน 163 คน คิดเป็นร้อยละ 40.85 รองลงมาคืออายุ 31-43 ปี จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 28.57 อายุ 44-56 ปี จำนวน

79 คน คิดเป็นร้อยละ 19.80 อายุต่ำกว่า 18 ปี จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.27 และน้อยที่สุดมีอายุสูงกว่า 56 ปีขึ้นไป จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.51

**ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา**

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น	59	14.79
มัธยมศึกษาตอนต้น	80	20.05
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.	94	23.56
อนุปริญญา หรือ ปวส.	57	14.29
ปริญญาตรี	87	21.80
สูงกว่าปริญญาตรี	22	5.51
<b>รวม</b>	<b>399</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 23.56 รองลงมาคือ ปริญญาตรี จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 21.80 มัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.05 ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.79 อนุปริญญา หรือ ปวส. จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.29 และน้อยที่สุดมีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.51

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	70	17.54
กิจการส่วนตัว	65	16.29
รับจ้าง	161	40.35
เกษตรกร	18	4.51
นักเรียน/นักศึกษา	80	20.05
อื่นๆ	5	1.26
<b>รวม</b>	<b>399</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีอาชีพรับจ้าง จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 40.35 รองลงมาคืออาชีพนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.05 อาชีพ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 17.54 อาชีพกิจการส่วนตัว จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.29 อาชีพเกษตรกร จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.51 และน้อยที่สุดมีอาชีพอื่นๆ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.26

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของกลุ่มตัวอย่าง  
จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	188	47.12
สมรส	187	46.87
หม้าย/หย่าร้าง	15	3.76
สมรสแต่แยกกันอยู่	9	2.25
<b>รวม</b>	<b>399</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีสถานภาพโสด จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 47.12 รองลงมาคือสถานภาพสมรส จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 46.87 สถานภาพหม้าย/หย่าร้าง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.76 และน้อยที่สุดมีสถานภาพสมรสแต่แยกกันอยู่ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.25

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ใช้การวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบคำบรรยาย ปากฎดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน

ระดับประสิทธิภาพปฏิบัติหน้าที่	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	3.84	1.08	มาก
2. ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร	3.88	1.06	มาก
3. ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร	3.68	1.16	มาก
รวม	3.80	1.10	มาก

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ข้อที่	ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1.	ตำรวจจราจรสอดส่องตรวจตราผู้จะกระทำผิดกฎจราจร	3.91	0.98	มาก
2.	ตำรวจจราจรว่ากล่าวตักเตือนเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร	3.75	1.14	มาก
3.	ตำรวจจราจรมีการจับกุมเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร	3.97	1.06	มาก
4.	ตำรวจจราจรมีการฝึกอบรมกฎหมายและวินัยจราจรเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร	3.73	1.14	มาก
	รวม	3.84	1.08	มาก



จากตารางที่ 4.7 พบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือข้อ 3 ตำรวจจราจร มีการจับกุมเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร รองลงมาคือข้อ 1 ตำรวจจราจรสอดส่องตรวจตราผู้จะกระทำผิดกฎจราจร ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือข้อ 4 ตำรวจจราจรมีการฝึกอบรมกฎหมายและวินัยจราจร เมื่อมีการทำผิดกฎจราจร

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร

ข้อที่	ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1.	ตำรวจจราจรมีการควบคุมสั่งการการจราจร	3.83	0.99	มาก
2.	ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณไฟจราจร	3.93	1.06	มาก
3.	ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณมือ	3.91	1.04	มาก
4.	ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณนกหวีด	3.94	1.04	มาก
5.	ตำรวจจราจรมีการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปกรณ์ และเครื่องหมายจราจร	3.78	1.15	มาก
<b>รวม</b>		<b>3.88</b>	<b>1.06</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร โดยรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือข้อ 4 ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณนกหวีด รองลงมาคือข้อ 2 ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณไฟจราจร ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือข้อ 5 ตำรวจจราจรมีการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปกรณ์ และเครื่องหมายจราจร

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็น  
ของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร

ข้อที่	ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
1.	บุคลิกภาพของตำรวจจราจรมีความน่าเชื่อถือ	3.77	1.11	มาก
2.	ตำรวจจราจรมีความซื่อสัตย์ต่ออาชีพ	3.58	1.17	ปานกลาง
3.	ตำรวจจราจรมีความยุติธรรมในการปฏิบัติต่อประชาชน	3.50	1.14	ปานกลาง
4.	ตำรวจจราจรไม่เรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์	3.43	1.29	ปานกลาง
5.	ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่	3.80	1.11	มาก
6.	ตำรวจจราจรมีปฏิภาณไหวพริบในการปฏิบัติหน้าที่	3.78	1.13	มาก
7.	ตำรวจจราจรเข้ากับประชาชนได้ดีและเป็นที่ยอมรับ	3.67	1.18	มาก
8.	ตำรวจจราจรเอาใจใส่ในการกวาดขัน บังคับใช้กฎหมาย จราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้อง	3.90	1.14	มาก
<b>รวม</b>		<b>3.68</b>	<b>1.16</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร โดยรวม อยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือข้อ 8 ตำรวจจราจรเอาใจใส่ในการกวาดขัน บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รองลงมาคือข้อ 5 ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือข้อ 4 ตำรวจจราจรไม่เรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์

### ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานการวิจัยไว้ว่า ประชาชนที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน ซึ่งผลของการวิเคราะห์และการทดสอบสมมติฐานปรากฏ ดังตารางต่อไปนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ชาย	203	3.80	0.88	มาก
หญิง	196	3.81	0.78	มาก
รวม	399	3.80	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามเพศ อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.11 แสดงผลการเปรียบเทียบประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามเพศ

เพศ	n	$\bar{X}$	S.D.	T	Sig.
ชาย	203	3.80	0.88	-0.07	.19
หญิง	196	3.81	0.78		
รวม	399	3.80	0.83		

จากตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ตามตัวแปรโดยรวมทุกด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อที่ 2 ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามอายุ

อายุ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
อายุต่ำกว่า 18 ปี	29	3.26	1.05	น้อย
อายุ 18-30 ปี	163	3.83	0.75	มาก
อายุ 31-43 ปี	114	3.83	0.85	มาก
อายุ 44-56 ปี	79	3.90	0.81	มาก
อายุสูงกว่า 56 ปีขึ้นไป	14	3.94	0.95	มาก
รวม	399	3.80	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามอายุ อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.13 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยรวมทุกด้าน จำแนกตามอายุ

อายุ	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	9.93	4	2.48	3.67	.01*
ภายในกลุ่ม	266.22	394	0.68		
รวม	276.15	398			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อที่ 3 ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น	59	3.82	0.82	มาก
มัธยมศึกษาตอนต้น	80	3.52	0.86	ปานกลาง
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.	94	3.77	0.78	มาก
อนุปริญญา หรือ ปวส.	57	3.92	0.82	มาก
ปริญญาตรี	87	3.82	0.82	มาก
สูงกว่าปริญญาตรี	22	4.61	0.46	มาก
<b>รวม</b>	<b>399</b>	<b>3.80</b>	<b>0.83</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4.14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.15 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา

อาชีพ	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	21.67	5	4.33	6.69	.00*
ภายในกลุ่ม	254.48	393	0.65		
<b>รวม</b>	<b>276.15</b>	<b>398</b>			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อที่ 4 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	70	4.10	0.80	มาก
กิจการส่วนตัว	65	3.87	0.83	มาก
รับจ้าง	161	3.63	0.82	มาก
เกษตรกร	18	3.52	0.92	ปานกลาง
นักเรียน/นักศึกษา	80	3.85	0.78	มาก
อื่น ๆ	5	4.64	0.54	มาก
<b>รวม</b>	<b>399</b>	<b>3.80</b>	<b>0.83</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4.16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามอาชีพ อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.17 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	15.71	5	3.14	4.74	.00*
ภายในกลุ่ม	260.44	393	0.66		
<b>รวม</b>	<b>276.15</b>	<b>398</b>			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้านแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานข้อที่ 5 ประชาชนที่มีสถานภาพสมรสต่างกันมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และระดับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	n	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
โสด	188	3.76	0.82	มาก
สมรส	187	3.85	0.85	มาก
หม้าย/หย่าร้าง	15	3.84	0.75	มาก
สมรสแต่แยกกันอยู่	9	3.68	0.73	มาก
รวม	399	3.80	0.83	มาก

จากตารางที่ 4.18 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามสถานภาพสมรส อยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.19 แสดงการวิเคราะห์ความแปรปรวน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	0.85	3	0.28	0.41	.75
ภายในกลุ่ม	275.30	395	0.70		
รวม	276.15	398			

จากตารางที่ 4.19 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจรไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

**ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น**

ผู้วิจัยได้ตั้งคำถามแบบปลายเปิด (Open Ended Questionnaire) สำหรับให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น และการวิเคราะห์หาค่าความถี่ (Frequency) และนำเสนอในรูปตารางประกอบการบรรยาย ปราบกฏดังตารางต่อไปนี้

**ตารางที่ 4.20 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย**

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1.	ควรจับกุมอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม	20
2.	ควรกวดขันจับกุมรถยนต์จอดซ้อนคัน ฝ่าฝืนป้ายห้ามและใช้โทรศัพท์ขณะขับ	13
3.	ควรว่ากล่าวตักเตือนก่อนจับกุม	12
4.	ควรกวดขันบังคับใช้กฎหมายให้ทั่วถึงถนนสายรองหรือในซอย	10
5.	ควรจับกุมรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ย้อนศร และแข่งรถ	6
6.	ควรตั้งด่านกวดขันให้มีป้ายชัดเจน	2
<b>รวม</b>		<b>63</b>

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย มากที่สุดคือ ควรจับกุมอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม จำนวน 20 คน รองลงมาคือ ควรกวดขันจับกุมรถยนต์จอดซ้อนคัน ฝ่าฝืนป้ายห้าม และใช้โทรศัพท์ขณะขับ จำนวน 13 คน และน้อยที่สุดคือ ควรตั้งด่านกวดขันให้มีป้ายชัดเจน จำนวน 2 คน



ตารางที่ 4.21 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1.	จราจรควรอยู่ประจำจุดบริการ	13
2.	ควรลงอำนวยความสะดวกจราจรในแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ และจุดที่จราจรคับคั่ง	10
3.	ควรให้สัญญาณจราจรถูกต้องตามปริมาณรถ	6
4.	ควรเพิ่มความถี่ในการสอดส่องตรวจตราผู้ทำผิดและแก้ไขรถติด	2
5.	ควรติดตั้งสัญญาณไฟตามแยกที่ยังไม่มีสัญญาณไฟ	1
<b>รวม</b>		<b>32</b>

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร มากที่สุดคือ จราจรควรอยู่ประจำจุดบริการ จำนวน 13 คน รองลงมาคือ ควรลงอำนวยความสะดวกจราจรในแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ และจุดที่จราจรคับคั่ง จำนวน 10 คน และน้อยที่สุดคือ ควรติดตั้งสัญญาณไฟตามแยกที่ยังไม่มีสัญญาณไฟ จำนวน 1 คน

ตารางที่ 4.22 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ	ความถี่
1.	ควรตั้งใจปฏิบัติหน้าที่และซื่อสัตย์ต่ออาชีพ	11
2.	ควรมีคุณธรรมในการปฏิบัติงานเห็นแก่ประโยชน์ของประชาชน	8
3.	ควรตั้งด่านถูกต้องชัดเจนเปิดเผยแจ้งความผิดและแนวทางปฏิบัติ	7
4.	ควรยิ้มแย้มเป็นมิตรให้เป็นที่ยอมรับและเชื่อถือ	4
5.	ควรมีการว่ากล่าวตักเตือนในความผิดเล็กน้อย	3
6.	ไม่ควรแต่งเครื่องแบบคึกคัก	1
<b>รวม</b>		<b>31</b>

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร มากที่สุดคือ ควรตั้งใจปฏิบัติหน้าที่และซื่อสัตย์ต่ออาชีพ จำนวน 11 คน รองลงมาคือ ควรมีคุณธรรมในการปฏิบัติงานเห็นแก่ประโยชน์ของประชาชน จำนวน 8 คน และน้อยที่สุดคือ ไม่ควรแต่งเครื่องแบบคึกคัก จำนวน 1 คน

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 2) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 3) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส แตกต่างกัน 4) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำนวน 110,994 คนโดยผู้วิจัยได้ทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่างและใช้สูตรคำนวณหาขนาดของตัวอย่าง (Sample Size) ของ Taro Yamane ได้กลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำนวน 399 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) ปลายปิดและปลายเปิด ซึ่งสร้างตามนิยามศัพท์เป็นเครื่องมือในการวิจัย ใช้เทคนิคและวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ซึ่งแบบสอบถามมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .93

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ ใช้สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และสถิติอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) สำหรับตัวแปร 2 กลุ่ม และการทดสอบค่าเอฟ (F-test) สำหรับตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยตามข้อค้นพบ (Fact Findings) โดยนำเสนอผลการวิจัยเป็น 3 ตอน ดังนี้

## 5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัย ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

### 5.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของประชาชนมีภูมิลำเนาในพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 399 คน พบว่า มากที่สุดเป็นเพศชายร้อยละ 50.90 อายุระหว่าง 18-30 ปีร้อยละ 40.85 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.ร้อยละ 23.56 อาชีพรับจ้างร้อยละ 40.35 และสถานภาพโสดร้อยละ 47.12

### 5.1.2 ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน อยู่ในระดับมาก

พิจารณารายด้าน พบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมากที่สุดทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร ตามลำดับ

พิจารณาเป็นรายชื่อในแต่ละด้าน ดังต่อไปนี้

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ตำรวจจราจรมีการจับกุมเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร รองลงมา คือ ตำรวจจราจรสอดส่องตรวจตราผู้จะกระทำผิดกฎจราจร ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ตำรวจจราจรมีการฝึกอบรมกฎหมายและวินัยจราจรเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร

2. ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณนกหวีด รองลงมา คือ ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณไฟจราจร ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ตำรวจจราจรมีการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปกรณ์ และเครื่องหมายจราจร

3. ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ตำรวจจราจรเอาใจใส่ในการกวดขัน บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รองลงมา คือ ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ตำรวจจราจรไม่เรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์

### 5.1.3 การทดสอบสมมติฐาน โดยหาความแตกต่างระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

**สมมติฐานที่ 1** ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

**สมมติฐานที่ 2** ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย และด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

**สมมติฐานที่ 3** ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

**สมมติฐานที่ 4** ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

**สมมติฐานที่ 5** ประชาชนที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

#### 5.1.4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ข้อเสนอแนะคือ

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย คือ ควรจับกุมอย่างเท่าเทียมและยุติธรรม
2. ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร คือ จราจรควรอยู่ประจำจุดบริการ
3. ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร คือ ควรตั้งใจปฏิบัติหน้าที่และซื่อสัตย์ต่ออาชีพ

## 5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น พบว่า

**5.2.1 ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น** โดยรวมทุกด้านอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเกิดจากการตั้งใจปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ใช้กลวิธีหรือเทคนิค สะดวกรวดเร็วกว่าเดิม สิ้นเปลืองทรัพยากรน้อย เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดหรือสูงกว่า ผู้รับบริการได้รับประโยชน์และเกิดความพึงพอใจสูงสุด ซึ่งสอดคล้องงานวิจัยของจงใจ เงินอำนวย ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับมาก สอดคล้องงานวิจัยของณรงค์ กองแก้ว ศึกษาเรื่อง การศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของสถานีตำรวจ ภูธรเขิงม่วน จังหวัดพะเยา จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของศิวารถ กิตติวัฒน์ ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่ จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับมาก และยังสอดคล้องงานวิจัยของทวีศักดิ์ สิงห์ษา ศึกษาเรื่อง ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับมาก

ซึ่งไม่สอดคล้องงานวิจัยของโกสินทร์ มัณฑรม ศึกษาเรื่อง การศึกษาความพึงพอใจของประชาชน ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธร อำเภอพระนครศรีอยุธยา จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง ไม่สอดคล้องงานวิจัยของ จิรภูมิจิ พิมพา ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนม ต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง ไม่สอดคล้องงานวิจัยของประสิทธิ์ ปัญญายุทธศักดิ์ ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง ไม่สอดคล้องงานวิจัยของปริษา สาตย์กลิน ศึกษาเรื่อง การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กรณีศึกษา : ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพิจิตร จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง ไม่สอดคล้องงานวิจัยของวิทยา ศิริรัตน์ ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชน ที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณี ตำบลห้วยยา อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง และ ไม่สอดคล้องงานวิจัยของสุทธิพันธ์ อรัญญาวัส ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดต่องานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด จากการศึกษาพบว่า อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลรายด้าน พบว่า

ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ว่า ตำรวจจราจรมีการควบคุมสั่งการ การสื่อสารสารสนเทศ การประชาสัมพันธ์ และให้สัญญาณไฟ สัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีด ในการจราจรภาวะปกติและฉุกเฉิน ตลอดจนการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปกรณ์และเครื่องหมายจราจร เพื่อให้การจราจรคล่องตัวและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของอดุลย์ แสงสิงห์แก้ว ที่กล่าวถึงการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนผู้รับบริการทั้งที่หน่วยและส่งตำรวจจราจรไปให้บริการในจุดที่ประชาชนสะดวก และยังสอดคล้องกับแนวคิดของจอห์น ดี มิลเลท (John D.Millett) ที่ชี้ให้เห็นว่าคุณค่าประการแรกของการบริการงานรัฐกิจทั้งหมด คือ การปฏิบัติงานด้วยการให้บริการที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจ สอดคล้องกับงานวิจัยของจงใจ เงินอำนวย ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพ การให้บริการของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา จากการศึกษาพบว่า ด้านการบริการทั่วไปและด้านการควบคุมการจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมาก และสอดคล้องกับงานวิจัยของณรงค์ กองแก้ว ศึกษาเรื่อง การศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา จากการศึกษาพบว่า ด้านการควบคุม

และจัดการจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของโกสินทร์ มั่นพรม ศึกษาเรื่อง การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้รถ จักรยานยนต์เป็นพาหนะต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอพระนครศรีอยุธยา จากการศึกษาพบว่า ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนนอยู่ในระดับปานกลาง

ด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร โดยรวมอยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ว่า อาจเป็นเพราะตำรวจจราจรมีคุณสมบัติ บุคลิกลักษณะ ความรู้ ซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม มีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายด้วยความอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ เข้ากับประชาชนได้ดี เอาใจใส่ในการกวดขัน บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เข้มแข็ง เหนียวแน่น จริงจัง เทียบธรรม สม่ำเสมอ และเป็นที่ยอมรับ ทำให้พฤติกรรมของประชาชนที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งสอดคล้องงานวิจัยของ ศิวารถ กิตติวัฒน์ ศึกษาเรื่อง การศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่ จากการศึกษาพบว่า ด้านความสามารถและด้านความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับมาก ซึ่งไม่สอดคล้องงานวิจัยของจิรัฐ พิมพา ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนม ต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมืองจังหวัดนครพนม จากการศึกษาพบว่า ด้านมีไม่ตรีจิตและด้านความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับปานกลาง ไม่สอดคล้องงานวิจัยของสมพล จันทร์ประภาสกุล ศึกษาเรื่อง ภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมือง จังหวัดน่าน จากการศึกษาพบว่า ด้านบุคลิกภาพและด้านคุณธรรม จริยธรรมอยู่ในระดับปานกลาง และไม่สอดคล้องงานวิจัยของสุทธิพันธ์ อรัญญาวาส ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดต่องานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด จากการศึกษาพบว่า ด้านการบริการ ด้านการประสานงาน และด้านอภัยาศัยอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อวิเคราะห์รายชื่อ

#### ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ตำรวจจราจรมีการจับกุมเมื่อมีการทำผิดกฎหมาย อยู่ในระดับมาก อภิปรายได้ว่า ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายด้วยการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายมาก ซึ่งสอดคล้องงานวิจัยของ วิทยา ศิริรัตน์ ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีตำบลห้วยยา อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษา จากการศึกษาพบว่า ด้านการบังคับใช้กฎหมายมีค่าแปลผลอยู่ในระดับมาก ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจได้จับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถและโดยสารอย่างจริงจัง

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ ตำรวจจราจรมีการฝึกอบรมกฎหมายและวินัยจราจรเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร อยู่ในระดับมาก ซึ่งอภิปรายได้ว่า ควรมีการกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายให้ทั่วถึง และมีการว่ากล่าวตักเตือนก่อนการจับกุม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวิทยา ศิริรัตน์ ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณี ตำบลหายยา อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษา จากการศึกษาพบว่า ด้านการบังคับใช้กฎหมายมีค่าแปลผลอยู่ในระดับมาก

#### **ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร พบว่า**

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือตำรวจจราจรทำให้สัญญาณนกหวีดอยู่ในระดับมาก ซึ่งอภิปรายผลได้ว่า ตำรวจจราจรควรลงอำนวยความสะดวกจราจร โดยการให้สัญญาณจราจรถูกต้องตามปริมาณรถ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของทวีศักดิ์ สิงห์ชา ศึกษาเรื่อง ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จากการศึกษาพบว่า ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการปฏิบัติหน้าที่จราจรอยู่ในระดับมาก

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ ตำรวจจราจรมีการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุกรณ์และเครื่องหมายจราจร อยู่ในระดับมาก ซึ่งอภิปรายผลได้ว่า มีการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุกรณ์ และเครื่องหมายจราจรให้ใช้งานได้ดีตลอดเวลา ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของพงษ์พันธ์ ทองใหญ่ ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี จากการศึกษาพบว่า ด้านความรับผิดชอบมีความพึงพอใจในระดับมาก

#### **ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร พบว่า**

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ตำรวจจราจรเอาใจใส่ในการกวดขัน บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้องอยู่ในระดับมาก ซึ่งอภิปรายได้ว่า ตำรวจจราจรเอาใจใส่ในการกวดขัน บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปตามกฎหมายซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของทวีศักดิ์ สิงห์ชา ศึกษาเรื่อง ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จากการศึกษาพบว่า ด้านการปฏิบัติหน้าที่จราจร การจราจรอยู่ในระดับมาก

ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ตำรวจจราจรไม่เรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์อยู่ในระดับปานกลางซึ่งอภิปรายได้ว่า ควรมีความยุติธรรมในการปฏิบัติต่อประชาชนไม่ควรเรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ จำสับตำรวจหญิงเกษฯ ชาวเรือ ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร กรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 7 จากการศึกษาพบว่า ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานจราจรในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง



### 5.2.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของ ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และสถานภาพสมรส

1) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้านไม่แตกต่างกัน ผลการวิจัยจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อภิปรายได้ว่า อาจเป็นเพราะทัศนคติของความคิดเห็นเพศหญิงและเพศชายเหมือนกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ประสิทธิ์ ปัญญา ยุทธศักดิ์** ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเปลี่ยน อำเภอสีชล จังหวัดนครศรีธรรมราช จากการศึกษาพบว่า ประชาชนเพศชายและเพศหญิงมีความพึงพอใจโดยรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีความคิดเห็นมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชาย ผลการวิจัย เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อภิปรายได้ว่า อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงมีทัศนคติเกี่ยวกับด้านการบังคับใช้กฎหมายมากกว่า ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ **วิทยา ศิริรัตน์** ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีตำบลหายยา อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนเพศชายและเพศหญิงมีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้านการบังคับใช้กฎหมายแตกต่างกัน

2) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานแตกต่างกัน ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 18-30 ปี กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 31-43 ปี กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 44-56 ปี และ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุมากกว่า 56 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **เกษรา ชาวเรือ** ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร กรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 7 จากการศึกษาพบว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุและระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจรต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานจราจร ด้านโอกาสความก้าวหน้า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และสอดคล้องกับงานวิจัยของ **เทพนรินทร์ เพชรรัตน์** ศึกษาเรื่อง ขวัญและกำลังใจ

ในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช จากการศึกษาพบว่า ข้าราชการตำรวจสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช จำแนกตามอายุมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

3) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่นแตกต่างกันผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยจึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายหรือ ปวช. มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือ ปวส. มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษา สูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายหรือ ปวช. กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญาหรือ ปวส. และกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี ดังนั้นจึงน่าจะส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ประสิทธิ์ ปัญญายุทธศักดิ์** ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช จากการศึกษาพบว่า ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเปลี่ยน อำเภอสิชล

จังหวัดนครศรีธรรมราช เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .00

4) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยจึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานแตกต่างกัน ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพรับจ้าง อาชีพเกษตรกร กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพกิจการส่วนตัว มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพอื่นๆ กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพรับจ้างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพอื่นๆ และกลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพเกษตรกร มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพอื่นๆ ดังนั้นจึงน่าจะส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ประสิทธิ์ ปัญญายุทธศักดิ์** ศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช จากการศึกษาพบว่า ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช เมื่อจำแนกตามอาชีพพบว่า อาชีพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

5) จากสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ประชาชนที่มีสถานภาพสมรสต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยรวมทุกด้านไม่แตกต่างกัน ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อภิปรายได้ว่า การปฏิบัติงานนั้น ไม่ได้ขึ้นอยู่กับสถานภาพสมรส เพราะการปฏิบัติงานส่วนใหญ่เป็นการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ที่กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับ งานวิจัยของ **ทวีศักดิ์ สิงห์หา** ศึกษาเรื่อง ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวนสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จากการศึกษาพบว่า ตำรวจจราจรชั้นประทวน ที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ไม่แตกต่างกัน

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

ผลการวิจัยครั้งนี้สามารถนำผลที่ได้จากการวิจัยไปเสนอผู้บังคับบัญชา เป็นแนวทางในการปรับปรุง วางแผนแนวทางการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เพื่อให้ข้าราชการตำรวจปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะในการวิจัยดังนี้

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการวิจัย ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น โดยรวมอยู่ในระดับมาก ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ดังต่อไปนี้

1) งานจราจร สถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ควรส่งเสริมด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจรซึ่งมีประสิทธิภาพมากแล้วให้สูงขึ้นอีก ควรจัดการอบรมเชิงปฏิบัติการ ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร และด้านการบังคับใช้กฎหมาย ให้มากขึ้น เนื่องจากผลการวิจัยพบว่า ประเด็นการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร

2) งานจราจร สถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ควรมีการพัฒนาด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร เนื่องจากผลการวิจัย พบว่า ตำรวจจราจรไม่มีการเรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับประเด็นอื่นๆ ของทุกด้าน แสดงให้เห็นว่าตำรวจจราจรส่วนหนึ่งยังมีการเรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์

#### 5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัย

1) ควรศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

2) ควรศึกษารูปแบบการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร เช่น บุคลิกภาพน่าเชื่อถือ การไม่เรียกรับทรัพย์สินหรือผลประโยชน์ และความซื่อสัตย์ต่ออาชีพ เป็นต้น

3) ควรศึกษาวิจัยเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของงานอื่นๆ เช่น งานป้องกันปราบปราม งานสืบสวน หรืองานสอบสวน เป็นต้น ในสถานีตำรวจนครบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เพื่อจะมีข้อเปรียบเทียบหรือความสัมพันธ์

## บรรณานุกรม

### 1. ภาษาไทย

#### 1) หนังสือทั่วไป

ก.ตร.ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งยศ พ.ศ.2554 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128 ตอนที่ 43 ก หน้า 8 ประกาศ ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2554.

กองวิชาการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. **ประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีฉบับสมบูรณ์.** กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์วิศิษฏ์สรอรรถ, 2545.

กองวิชาการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. **รายงานประจำปี 2543.** กรุงเทพมหานคร : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2544.

ชูศรี วงศ์รัตนะ. **เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย,** พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

ธานีรินทร์ ศิลป์จารุ. **การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์,** พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : บริษัท วิ.อินเตอร์พรีนซ์ จำกัด, 2549.

ธีระศักดิ์ อุ่่นอารมณ์เลิศ. **เครื่องมือวิจัยทางการศึกษา : การสร้างและการพัฒนา.** นครปฐม : มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549.

บุญชม ศรีสะอาด, ดร. **การวิจัยเบื้องต้น,** พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น, 2545.

บุญเรียง ขจรศิลป์. **วิธีวิจัยทางการศึกษา.** กรุงเทพมหานคร : บริษัท พี เอ็น การพิมพ์ จำกัด, 2543.

พิชิต ฤทธิจรูญ. **ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์,** พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : เฮ้าส์ ออฟ เคอร์มีสท์, 2547.

ราชบัณฑิตยสถาน. **พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542.** กรุงเทพมหานคร : นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์, 2546.

ศราวุฒิ พันัสขาว. **การจราจรในมหานคร.** กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เลียงเชียงจงเจริญ, 2518.

สำเร็จ จันทรสุวรรณและสุวรรณ บัวทวน. **ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์.** ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2547.

อชิรวินัย สุพรรณเกตุช, พล.ต.ท. **พระบรมราโชวาทและพระบรมราโชบายในการบริหารงานตำรวจ.** กรุงเทพมหานคร : เพอร์เฟค พรีนซ์ แอนด์ แอ็ดเวอร์ไทซิง, 2540.

อนุสรณ์ พัฒนถาบุตร, พ.ต.ท., ดร. **คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร ตำรวจภูธรภาค 4.** ขอนแก่น : โรงพิมพ์คัลลังนานาวิทยา, 2547.

เอก อังสนานนท์, พล.ต.ต. พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ดวงกมล , 2547.

## 2) วิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

เกษยา ชาวเรือ, จ.ส.ต.หญิง. “ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร : กรณีศึกษากองบังคับการตำรวจนครบาล 7”. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี, 2552.

โกสินทร์ มั่นพรม. “การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอพระนครศรีอยุธยา”. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, 2550.

จงใจ เงินอำนวยการ. “ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อประสิทธิภาพการให้บริการของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา”. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, 2551.

จิตติ ชมนารถดิกร, จ.ส.ต. “ปัจจัยที่มีผลต่อการทำผิดกฎจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมืองจังหวัดกำแพงเพชร”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2550.

จิรัฐภูมิ พิมพา. “ความคิดเห็นของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองนครพนม ต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม”. การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, 2554.

ณรงค์ กองแก้ว. “การศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของสถานีตำรวจภูธรเชียงใหม่ จังหวัดพะเยา”. การศึกษาอิสระรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2553.

ทวีศักดิ์ สิงห์ษา, จ.ส.ต. “ศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2553.

เทพนรินทร์ เพชรรัตน์, จ.ส.ต. “ขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2551.

- ธนาวุฒิ ทองทั่ว, ค.ต. “แนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจชั้นประทวน สถานีตำรวจภูธรอำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2550.
- นิตยา ว่างคาม, ส.ต.อ.หญิง. “สภาพการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจสายตรวจรถจักรยานยนต์ ในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น”. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย, 2550.
- ประสิทธิ์ ปัญญายุทธศักดิ์. “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการงานจราจร สถานีตำรวจภูธรเปลี่ยน อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2553.
- ปรีชา สาตร์กลิ่น. “การศึกษาความพึงพอใจของประชาชนด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กรณีศึกษา : ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพิจิตร”. การค้นคว้าด้วยตนเองรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยนเรศวร, 2553.
- พงศ์พันธ์ ทองใหญ่, ค.ต. “ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานี”, สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2551.
- พศวัต จันทร์ดู่, ค.ต. “ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองเลย”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2551.
- พิเชษฐ กล้วยทอง, ร.ต.อ. “ความคาดหวังของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมและจัดการจราจรของสถานีตำรวจทางหลวง”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2553.
- พิทักษ์ ยิ่งเหนือวงษ์, พ.ต.ต. “แนวทางการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจชั้นประทวน สถานีตำรวจบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2551.
- ไพลิน นาพันธุ์, ส.ต.ต.หญิง. “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิตถ์”. ภาคนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์, 2550.

- ภานุมาส แยมประเสริฐ. “ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”. **วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตศึกษา : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546.
- ระวีวรรณ ศรีสุวรรณ, “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของพนักงานแผนกบัญชีและประมวลผลการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค”. **สารนิพนธ์ธุรกิจมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2552.
- วิทยา ศิริรัตน์, ค.ต. “ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร: ศึกษาเฉพาะกรณีตำบลห้วยยา อำเภอมือง จังหวัดเชียงใหม่”. **สารนิพนธ์ศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2553.
- วีระศักดิ์ ประพันธ์วิทย์, ค.ต. “ประสิทธิภาพและแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ปกครองตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ปกครองและผู้บังคับบัญชาในจังหวัดอุดรดิตถ์”. **ภาคนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์, 2550.
- ศิริรัตน์ แสงทอง. “พฤติกรรมและความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองอ่างทอง. **ภาคนิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, 2550.
- ศิวารถ กิตติวัฒน์. “การศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่”. **การศึกษาระดับบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2551.
- สมพล จันท์ประภาสกุล. “ภาพลักษณ์ของข้าราชการตำรวจภูธรอำเภอเมือง จังหวัดน่าน”. **วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์, 2551.
- สรารุช จินดาคำ. “ทัศนะของตำรวจจราจรต่อปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจนครบาลยานนาวา”. **สารนิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544.
- สุขสันต์ นาจรูญ, ค.ต. “ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจชั้นประทวนสายงานป้องกันปราบปราม: ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์”. **สารนิพนธ์ศาสตรมหาบัณฑิต**. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2550.



สุจิตต์ บุตดาวเวียง, ค.ต. “สวัสดิการของข้าราชการตำรวจจราจรระดับชั้นประทวน สถานีตำรวจ  
ภูธรเมืองขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น”. สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.  
บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย, 2553.

สุทธิพันธ์ อรัญญาส. “ความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองร้อยเอ็ดต่องานจราจร  
สถานีตำรวจภูธรเมืองร้อยเอ็ด”. การค้นคว้าอิสระรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิต  
วิทยาลัย : มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, 2552.

สุภัสสรา วิภากุล. “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานสารบรรณในสถาบันอุดมศึกษาเอกชน”. วิทยานิพนธ์  
หลักสูตรการจัดการมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยคริสเตียน, 2550.

เสรีภาพ พานา, ค.ต. “ปัจจัยที่เป็นสาเหตุฝืนการใช้หมวกนิรภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ  
เยาวชน : ศึกษาเฉพาะกรณีสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองร้อยเอ็ด จังหวัดร้อยเอ็ด”.  
สารนิพนธ์ศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย,  
2550.

เสาวภาคย์ คงวิลัย. “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรหลังการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของ  
สถาบันการพลศึกษา ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”. การศึกษาค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจ  
มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, 2552.

### 3) เอกสาร/สิ่งพิมพ์

ก.ตร.ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งยศ พ.ศ.2554 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128 ตอนที่ 43 ก หน้า  
8 วันที่ 31 พฤษภาคม 2554.

เทพพิทักษ์ โคกลือชา, ข้อมูลตรวจสอบประชากรจากทะเบียนบ้านท้องถิ่นเทศบาลนครขอนแก่น ณ  
เดือนกุมภาพันธ์ 2555 (ขอนแก่น : สำนักบริหารการทะเบียนกรมการปกครอง, 2555),  
(อัครสำเนา).

สำนักงานแผนงานและระบบงบประมาณ, “ตำรวจของประชาชน”, กรุงเทพมหานคร : สำนักงาน  
ตำรวจแห่งชาติ, 2540, (อัครสำเนา).

#### 4) เว็บไซต์

กฎจราจรที่ควรรู้, คลังปัญญาไทย, 8 มีนาคม 2555,

<<http://www.panyathai.or.th>>(8 March 2012)

ประวัติศาสตร์ตำรวจไทย, สถานีตำรวจทางหลวง 2 กองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจ  
ทางหลวง, 5 ตุลาคม 2555,

<<http://www.highwaypolice.org>>(5 October 2011)

รายชื่ออธิบดีกรมตำรวจและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ, กองสารนิเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 5  
ตุลาคม 2555, <<http://www.saranitet.police.go.th>>(5 October 2011)

ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ, สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น, 5 ตุลาคม 2555,

<<http://www.Email mgkonksen@royalthaipolice.go.th>>(14 November 2011)

สัญญาณไฟจราจร, 5 ตุลาคม 2555,

<<http://www.google.co.th/search>>(26 October 2011)

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก  
แบบสอบถาม

เลขที่แบบสอบถาม □□□

## แบบสอบถามการวิจัย

เรื่องประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น  
จังหวัดขอนแก่น

## คำชี้แจง

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ผู้วิจัยใคร่ขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและ โปรดตอบแบบสอบถามทุกข้อ ผู้วิจัยจะเก็บคำตอบของท่านเป็นความลับและนำเสนอผลการวิจัยเป็นลักษณะภาพรวม โดยจะไม่มีผลกระทบต่อผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น แต่ในทางตรงกันข้ามข้อมูลที่ท่านตอบจะเป็นประโยชน์ทำให้สามารถนำผลการวิจัยเสนอผู้บังคับบัญชา เป็นแนวทางในการปรับปรุงวางแผนแนวทางการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เพื่อให้ข้าราชการตำรวจปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

แบบสอบถามชุดนี้ มีจำนวน 4 หน้า ประกอบด้วยข้อคำถาม 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามที่ใช้วัดเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 3 ด้าน คือ

- 1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- 2) การอำนวยความสะดวกในการจราจร
- 3) ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร

ตอนที่ 3 แบบสอบถามข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณในความกรุณาของท่านมา ณ โอกาสนี้

ดาบตำรวจฉลอง เรืองศรี

นักศึกษาลัทธิศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง  
มหาวิทยาลัยมหาจุฬาราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย  ลงใน  หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

ข้อความ	สำหรับผู้วิจัย
1. เพศ <input type="checkbox"/> 1. ชาย <input type="checkbox"/> 2. หญิง	[ ] V1
2. อายุ <input type="checkbox"/> 1. อายุต่ำกว่า 18 ปี <input type="checkbox"/> 2. อายุ 18 - 30 ปี <input type="checkbox"/> 3. อายุ 31 - 43 ปี <input type="checkbox"/> 4. อายุ 44 - 56 ปี <input type="checkbox"/> 5. อายุสูงกว่า 56 ปีขึ้นไป	[ ] V2
3. ระดับการศึกษา <input type="checkbox"/> 1. ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น <input type="checkbox"/> 2. มัธยมศึกษาตอนต้น <input type="checkbox"/> 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. <input type="checkbox"/> 4. อนุปริญญา หรือ ปวส. <input type="checkbox"/> 5. ปริญญาตรี <input type="checkbox"/> 6. สูงกว่าปริญญาตรี	[ ] V3
4. อาชีพ <input type="checkbox"/> 1. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> 2. กิจการส่วนตัว <input type="checkbox"/> 3. รับจ้าง <input type="checkbox"/> 4. เกษตรกร <input type="checkbox"/> 5. นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ (ระบุ).....	[ ] V4
5. สถานภาพสมรส <input type="checkbox"/> 1. โสด <input type="checkbox"/> 2. สมรส <input type="checkbox"/> 3. หม้าย/หย่าร้าง <input type="checkbox"/> 4. สมรสแต่แยกกันอยู่	[ ] V5

**ตอนที่ 2** ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัด  
ขอนแก่น

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย  $\surd$  ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

- 5 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด  
4 หมายถึง เห็นด้วยมาก  
3 หมายถึง เห็นด้วยปานกลาง  
2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย  
1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					สำหรับผู้วิจัย
	5	4	3	2	1	
<b>1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย</b>						
1.1 ตำรวจจราจรสอดส่องตรวจตราผู้จะกระทำผิดกฎจราจร						[ ] V6
1.2 ตำรวจจราจรว่ากล่าวตักเตือนเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร						[ ] V7
1.3 ตำรวจจราจรมีการจับกุมเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร						[ ] V8
1.4 ตำรวจจราจรมีการฝึกอบรมกฎหมายและวินัยจราจรเมื่อมีการ ทำผิดกฎจราจร						[ ] V9
<b>2. ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร</b>						
2.1 ตำรวจจราจรมีการควบคุมสั่งการการจราจร						[ ] V10
2.2 ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณไฟจราจร						[ ] V11
2.3 ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณมือ						[ ] V12
2.4 ตำรวจจราจรมีการให้สัญญาณนกหวีด						[ ] V13
2.5 ตำรวจจราจรมีการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปรกรณ์และ เครื่องหมายจราจร						[ ] V14
<b>3. ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร</b>						
3.1 บุคลิกภาพของตำรวจจราจรมีความน่าเชื่อถือ						[ ] V15
3.2 ตำรวจจราจรมีความซื่อสัตย์ต่ออาชีพ						[ ] V16
3.3 ตำรวจจราจรมีความยุติธรรมในการปฏิบัติต่อประชาชน						[ ] V17
3.4 ตำรวจจราจรไม่เรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์						[ ] V18
3.5 ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่						[ ] V19

3.6 ตำรวจจราจรมีปฏิภาณไหวพริบในการปฏิบัติหน้าที่						[ ] V20
3.7 ตำรวจจราจรเข้ากับประชาชนได้ดีและเป็นที่ยอมรับ						[ ] V21
3.8 ตำรวจจราจรเอาใจใส่ในการกวาดค้น บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เป็นไปอย่างถูกต้อง						[ ] V22

**ส่วนที่ 3** ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมือง  
ขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

**1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**2) ด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**3) ด้านการปฏิบัติตนของตำรวจจราจร**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้



ภาคผนวก ข

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

## รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

### 1. รศ.ดร.ไพโรจน์ บัวสุข

การศึกษา	ศน.บ (ภาษาอังกฤษ), M.A. (Linguistics) Ph.d (English)
ตำแหน่ง	อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัย มหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

### 2. นายเอกชาติ สุขเสน

การศึกษา	ศน.บ. (ภาษาอังกฤษ), ศศ.ม (ทางการศึกษา) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ตำแหน่ง	อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัย มหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

### 3. พันตำรวจโทพุดิเดช บุญกระพือ

การศึกษา	รป.บ. (ตร.) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ ศศ.ม.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ตำแหน่ง	รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจเมืองขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่น

ภาคผนวก ค  
หนังสือขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ



## บันทึกข้อความ

หน่วยงาน งานบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน โทร. 043-241488

ที่ ศช 6012/081 วันที่ 26 มีนาคม 2555

เรื่อง ขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ

เจริญพร รศ.ดร.ไพโรจน์ บัวสุข

ด้วย ค.ต. ฉลอง เรืองศรี นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาลัทธิศาสนาสาสนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ศูนย์การศึกษา วิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203014 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง “ประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น” ในการนี้ จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและเที่ยงตรงที่สุด

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและมีประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอแต่งตั้งท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบ และพิจารณาเนื้อหาของเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าว หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน



## บันทึกข้อความ

หน่วยงาน งานบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน โทร. 043-241488

ที่ ศช 6012/082 วันที่ 26 มีนาคม 2555

เรื่อง ขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ

เจริญพร อาจารย์เอกชาติ สุขแสน

ด้วย ค.ต. นลอง เรื่องศรี นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาลัทธิศาสนาสาสนศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ศูนย์การศึกษา วิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203014 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง “ประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น” ในการนี้ จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยให้ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและเที่ยงตรงที่สุด

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและมีประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอแต่งตั้งท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบ และพิจารณาเนื้อหาของเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าว หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน



ที่ ศร 6012/308

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน  
ถนนราษฎร์คณิง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง  
จังหวัดขอนแก่น 40000

26 มีนาคม 2555

เรื่อง ขออนุญาตแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญ

เจริญพร พันตำรวจโทพุฒิเดช บุญกระพือ รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น

ด้วย ด.ต. ฉลอง เรืองศรี นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตรศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ศูนย์การศึกษา วิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203014 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง “ประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น” ในการนี้ จำเป็นต้องให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบและพิจารณาเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยให้ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและเที่ยงตรงที่สุด

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถและมีประสบการณ์เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอแต่งตั้งท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบ และพิจารณาเนื้อหาของเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าว หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความ อนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมมาเพื่อพิจารณา

เจริญพร

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ปฏิบัติกรแทนอธิการบดี

ภาคผนวก ง

แบบประเมินค่าดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม

ตารางแสดงการวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา และค่าความเชื่อมั่น  
ค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Objective Congruency : IOC) โดยผู้เชี่ยวชาญ

ข้อ	เนื้อหา	ผู้เชี่ยวชาญ			$\Sigma R$	IOC
		1	2	3		
1	ตำราวจรจรสอดส่องตรวจตราผู้จะกระทำผิดกฏจรจร	+1	+1	+1	3	1
2	ตำราวจรจรว่ากล่าวตักเตือนเมื่อมีการทำผิดกฏจรจร	+1	+1	+1	3	1
3	ตำราวจรจรมีการจับกุมเมื่อมีการทำผิดกฏจรจร	+1	+1	+1	3	1
4	ตำราวจรจรมีการฝึกอบรมกฎหมายและวินัยจรจรเมื่อมีการทำผิดกฏจรจร	+1	+1	+1	3	1
5	ตำราวจรจรมีการควบคุมสั่งการการจรจร	+1	+1	+1	3	1
6	ตำราวจรจรมีการให้สัญญาณไฟจรจร	+1	+1	+1	3	1
7	ตำราวจรจรมีการให้สัญญาณมือ	+1	+1	+1	3	1
8	ตำราวจรจรมีการให้สัญญาณนกหวีด	+1	+1	+1	3	1
9	ตำราวจรจรมีการตรวจสอบสัญญาณไฟ ป้าย อุปกรณ์ และเครื่องหมายจรจร	+1	+1	+1	3	1
10	บุคลิกภาพของตำราวจรจรมีความน่าเชื่อถือ	+1	+1	+1	3	1
11	ตำราวจรจรมีความซื่อสัตย์ต่ออาชีพ	+1	+1	+1	3	1
12	ตำราวจรจรมีความยุติธรรมในการปฏิบัติต่อประชาชน	+1	+1	+1	3	1
13	ตำราวจรจรไม่เรียกรับสินบนหรือผลประโยชน์	+1	+1	+1	3	1
14	ตำราวจรจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่	+1	+1	+1	3	1
15	ตำราวจรจรมีปฏิภาณไหวพริบในการปฏิบัติหน้าที่	+1	+1	+1	3	1
16	ตำราวจรจรเข้ากับประชาชนได้ดีและเป็นที่ยอมรับ	+1	+1	+1	3	1
17	ตำราวจรจรเอาใจใส่ในการกวดขัน บังคับใช้กฎหมายจรจรให้เป็นไปอย่างถูกต้อง	+1	+1	+1	3	1
<b>ค่า IOC รวมโดยเฉลี่ย</b>		<b>1.00</b>				



ภาคผนวก จ

หนังสือขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูล



ที่ ศธ 6012/331

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน  
ถนนราษฎร์คณิง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง  
จังหวัดขอนแก่น 40000

2 เมษายน 2555

**เรื่อง** ขออนุญาตแจกและเก็บแบบสอบถามเพื่อทดสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย

**เจริญพร** นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น

ด้วย ดาบตำรวจฉลอง เรืองศรี นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตรศาสนศาสตร์  
มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย  
ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203014 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง  
“ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”  
โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ (พิเศษ) ดร.สุกิจ ชัยมุสิก ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่าน  
เพื่ออนุญาตให้ นักศึกษาดังกล่าว แจกแบบสอบถามเพื่อทดสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัยใน  
หน่วยงานของท่าน เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปดำเนินการในขั้นต่อไป หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความ  
อนุเคราะห์ จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมาเพื่อพิจารณา

เจริญพร

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาราชการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ปฏิบัติราชการแทนอธิการบดี



ที่ ศร 6012(2.1)/102

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน  
ถนนราษฎร์คณิง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง  
จังหวัดขอนแก่น 40000

5 เมษายน 2555

เรื่อง ขออนุญาตแจกแบบสอบถาม

เจริญพร นายกเทศมนตรีนครขอนแก่น

ด้วย ค.ต.ฉลอง เรืองศรี นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตรศาสนศาสตร์  
มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย  
ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203014 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง  
“ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น”  
โดยมี ผศ.ดร.พุทธรักษ์ ปราบนอก เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จาก  
ท่านเพื่ออนุญาตให้ นักศึกษาดังกล่าว เก็บรวบรวมข้อมูลในเขตพื้นที่ของท่าน เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไป  
ดำเนินการในขั้นต่อไป หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณ  
มา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมาเพื่อพิจารณา

เจริญพร

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ปฏิบัติการแทนอธิการบดี



ที่ ศธ 6012(2.1)/102

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน  
ถนนราษฎร์คณิง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง  
จังหวัดขอนแก่น 40000

5 เมษายน 2555

เรื่อง ขออนุญาตแจกแบบสอบถาม

เจริญพร ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น

ด้วย ค.ต.ฉลอง เรืองศรี นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษาหลักสูตรศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์การปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย ศูนย์การศึกษาวิทยาเขตอีสาน รหัสประจำตัวนักศึกษา 5314203014 กำลังทำสารนิพนธ์เรื่อง “ประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น” โดยมี ผศ.ดร.พุทธรักษ์ ปราบนอก เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่ออนุญาตให้ นักศึกษาดังกล่าว เก็บรวบรวมข้อมูลในเขตพื้นที่ของท่าน เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปดำเนินการในขั้นต่อไป หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจักได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเจริญพรมาเพื่อพิจารณา

เจริญพร

(พระครูปลัดธรรมจริยวัฒน์)

รักษาการแทนรองอธิการบดี

มหาวิทยาลัยมหามกุฏราชวิทยาลัย วิทยาเขตอีสาน

ปฏิบัติการแทนอธิการบดี

ภาคผนวก ฉ  
ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา

### ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient)

\*\*\*\*\* Method 1 (space saver) will be used for this analysis \*\*\*\*\*

#### RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

##### Item-total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Alpha if Item Deleted
A1	64.3667	143.1368	.5935	.9236
A2	64.3333	142.9885	.5077	.9252
A3	64.2000	144.1655	.5355	.9247
A4	64.7667	139.7713	.5159	.9254
B1	64.2333	140.1161	.6843	.9215
B2	64.1667	146.6264	.4981*	.9256
B3	64.4667	136.9471	.7423	.9198
B4	64.5333	147.1540	.3559*	.9281
B5	64.7667	134.1161	.6794	.9211
C1	64.6000	137.4897	.5692	.9242
C2	64.9333	130.2713	.7335	.9197
C3	64.9000	127.7483	.7762	.9184
C4	65.1000	133.2655	.6277	.9231
C5	64.2000	137.9586	.8280	.9188
C6	64.3333	138.0920	.7089	.9207
C7	64.6333	130.3092	.7930	.9177
C8	64.5333	137.9816	.6428	.9220

##### Reliability Coefficients

N of Cases = 30.0

N of Items = 17

Alpha = .9267 \*นำปัญหาข้อ B2 และ B4 ให้อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ทราบแล้ว

แจ้งว่าค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาโดยรวมเป็นค่าที่เชื่อถือได้และแบบสอบถามมีความเที่ยง

## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - ชื่อสกุล	ดาบตำรวจฉลอง เรืองศรี
วัน เดือน ปีที่เกิด	16 ธันวาคม 2511
ภูมิลำเนา	284 หมู่ที่ 11 บ้านวังทอง ตำบลวังเพิ่ม อำเภอสีชมภู จังหวัดขอนแก่น
ที่อยู่ปัจจุบัน	192/95 หมู่ที่ 13 ถนนศูนย์ราชการ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
วุฒิการศึกษา	
พ.ศ. 2527	มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนสีชมภูศึกษา ตำบลวังเพิ่ม อำเภอสีชมภู จังหวัดขอนแก่น
พ.ศ. 2530	มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนชุมแพศึกษา ตำบลชุมแพ อำเภอุมพแ จังหวัดขอนแก่น
พ.ศ. 2546	ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันราชภัฏเลย ตำบลกุดป่อง อำเภอเมือง จังหวัดเลย
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2531	แผนกตรวจสอบคุณภาพ (QC) บริษัท เหล็กไทยอินเดี๋ย จำกัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ
พ.ศ. 2532	รับราชการทหารกองประจำการ กองร้อยอาวุธเบาที่ 1 กองพันทหารราบที่ 3 กรมทหารราบที่ 8 ค่ายสี่หาราชเดโชไชย ตำบลศิลา อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
พ.ศ. 2534	รับราชการตำรวจ ตำแหน่งลูกแถวกองร้อยที่ 4 กองกำกับการ โรงเรียนตำรวจภูธร 4 ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
พ.ศ. 2535	ดำรงตำแหน่งลูกแถวงานป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธร อำเภอเมืองขอนแก่น ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

- พ.ศ. 2540      คำร้งตำแหน่งผู้บังคับหมู่ แผนก 5 กองกำกับการ 2 กองปราบปราม  
กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง กรมตำรวจ กรุงเทพมหานคร
- พ.ศ. 2546      คำร้งตำแหน่งผู้บังคับหมู่งานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น

**สถานที่ทำงาน**                      งานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น ถนนกลางเมือง  
ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

**ตำแหน่ง**                              ผู้บังคับหมู่งานจราจร