



ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดบุรีรัมย์ และปริมณฑล

ธนวัฒน์ เกิดผล *

รองศาสตราจารย์ ดร.นิเทศ ดินณะกุล **

~~~~~  
 คำสำคัญ: ปัญหาการจราจร/ การจราจรในเมือง

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพ และสาเหตุปัญหาการจราจร 2) ศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรและการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจร และ 3) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดบุรีรัมย์และปริมณฑล กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนในจังหวัดบุรีรัมย์และปริมณฑล จำนวน 400 คน ตัวแทนภาคประชาชน จำนวน 10 คน และตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร ในจังหวัดบุรีรัมย์และปริมณฑล จำนวน 5 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์เชิงลึก สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบค่าที ทดสอบค่าเอฟ ทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และการวิเคราะห์ความถดถอยพหุคูณตามลำดับ

ผลการวิจัยพบว่า การจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน(เช้าและเย็น) แต่สามารถเคลื่อนตัวได้ สาเหตุของปัญหาการจราจร ได้แก่ การเติบโตของเมือง การเพิ่มขึ้นของประชากร การวางแผนการจราจรไม่สัมพันธ์กับการเติบโตของพื้นที่ ถนนมีน้อยกว่าปริมาณรถ คนขับรถไม่ชำนาญเส้นทาง รถโดยสารประจำทางมีน้อยและบริการไม่ดี สัญญาณไฟจราจรเสีย เจ้าหน้าที่ตำรวจมีน้อย ประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัย การจราจรชอบฝ่าฝืนกฎจราจร

ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดบุรีรัมย์และปริมณฑล ระดับปานกลาง ประชาชนที่มีปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลต่างกัน ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพสมรส มีทัศนคติต่อปัญหาการจราจร ไม่แตกต่างกัน และประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีทัศนคติต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05

ประชาชนมีทัศนคติต่อการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจร อยู่ในระดับมาก โดยประชาชนที่มีปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพสมรส ต่างกัน มีทัศนคติต่อการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดบุรีรัมย์และปริมณฑล

\* นักศึกษา หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยบุรีรัมย์

\*\* อาจารย์ประจำ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยบุรีรัมย์



ภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน ประชาชนที่มีเพศต่างกันมีทัศนคติต่อการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล แตกต่างกันในด้าน การให้ความรู้กับประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรมีความสัมพันธ์กับปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยด้านการวางแผนการจัดการจราจร และด้านการให้ความรู้กับประชาชน สามารถทำนายทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล ได้ร้อยละ 5.30 การแก้ไขปัญหการจราจร ได้แก่ การวางแผนร่วมกันระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยงานส่วนท้องถิ่น จัดบุคลากรด้านการจราจรให้เพียงพอ ปรับทัศนคติให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนเคารพกฎจราจร นำระบบการจราจรอัจฉริยะมาใช้ อบรมให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจร สร้างถนนสำหรับคนเดินเท้าและรถจักรยาน พัฒนาระบบขนส่งมวลชนและบริการ เหลือมเวลาการทำงาน ลดภาษีสำหรับนายจ้างที่จัดรถยนต์โดยสารให้พนักงาน

## Abstract

The purposes of this research were to: 1) study the condition and cause of traffic problems, 2) study the attitudes of people towards congestion and management traffic solution, and 3) study the factors affecting people's attitudes towards traffic problems in Pathumthani and its vicinity. The sample consisted 400 individuals of Pathumthani and its vicinity. The sample for interviewed were 10 respondents and 5 agencies involved in traffic management in Pathumthani. The tool used in this research were a questionnaire and in-depth interviews. The statistics used for data analysis were percentage, mean, standard deviation, t-test, F-test, correlation coefficient of Pearson, and stepwise multiple regression analysis.

It was found from the study that though: the huge traffic jams during rush hours (morning and evening) are very serious but they are still manageable. The causes of traffic problems include the growth of the city increase of population, traffic planning not relevant to the area, the roads are less than cars, unskilled drivers, less buses with poor services, damaged traffic lights, less policemen, personal used car, the lack of awareness on road traffic discipline and violation of traffic rules.

People attitude towards traffic problems were of a moderate level. The people with such different personal factors as; gender, education, occupation, monthly income, and marital status are not related to traffic issues while people's ages are related to traffic issue. There are both overall and individual items with a statistical significance of .01 and .05 respectively.



People attitude towards traffic problem resolutions was at a high level. But age, education, occupation, monthly income and marital status were not found to be related to traffic problem resolution, both overall and individual categories except sex was found to be related to traffic problem resolution.

Traffic problem resolution was related to traffic problems in Pathumthani because traffic planning, imparting knowledge to the public can be used as a predictor for Pathumthani Province and its vicinity, approximately 5.3% Traffic problem resolutions include cooperation in planning of both traffic officers and local government agencies, adequate traffic personal, adjustment of road users' attitude, respect for traffic rule, intelligence traffic system, training on traffic rules, pedestrian walkway and bicycle lane, development of public mass transportation and its services, flexitime, tax car for employers' provision of transportation for their employees.

## บทนำ

การขับขีที่ขาดวินัยจราจรของคน เป็นผลมาจากค่านิยม ทศนคติ และความเคยชินของคนที่มีความคิดอย่างผิดๆ ก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้อื่น ทำให้การจราจรติดขัด เกิดอุบัติเหตุ สิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ความไม่สะดวก ไม่คล่องตัวในการเดินทางสัญจรไปมาเพื่อดำเนินชีวิตประจำวัน จึงจำเป็นจะต้องมีการจัดการเกี่ยวกับการให้บริการทางด้านการจราจรอย่างเป็นระบบ (อนุสรณ์ พัฒนภาพุตร, 2547: 1-13) ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ ปริมาณ และในเมืองใหญ่ สาเหตุสำคัญคือ มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวกันมากกว่าการใช้บริการขนส่งสาธารณะ ซึ่งคนในเมืองใหญ่ทั่วโลกจะไม่ทำกัน แม้แต่เมืองที่ประชาชนที่ร่ำรวย สามารถซื้อรถยนต์ได้มากกว่าคนไทย แต่คนเหล่านั้นก็ใช้บริการขนส่งสาธารณะเป็นหลัก จะใช้รถส่วนตัวเฉพาะบางกรณีเท่านั้น และการที่คนไทยทั้งในกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่นิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวกันมากนั้น เป็นเรื่องของค่านิยม และไม่มีบริการขนส่งสาธารณะที่ดีพอ จะเห็นได้ว่า ปัญหาจราจรติดขัด นับว่าเป็นปัญหาที่อยู่คู่กับคนกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่มานาน จนแทบจะกลายเป็นเอกลักษณ์ (วิทยากร เชียงกูล, 2540)

ผลกระทบที่ตามมาจากการจราจรดังกล่าวไม่เพียงแต่จะสร้างความยากลำบากในการเดินทางของประชาชน ยังก่อให้เกิดปัญหาด้านอื่น อาทิ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เกิดปัญหาหมอกพิษทางอากาศ เนื่องจากควันพิษที่เกิดจากการเผาผลาญน้ำมัน การสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างสูญเปล่า ไปด้วยการหยุดนิ่งของการจราจร การสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากเวลาการเดินทางที่เสียไปกับการติดขัดของจราจร และที่ต้องสูญเสียงบประมาณเพื่อรักษาผู้ป่วยที่รับผลกระทบจากมลพิษ การแก้ไขปัญหารถจราจร จึงเป็นเสมือนหนึ่งสนามพิสูจน์ฝีมือของผู้บริหารทั้งในระดับชาติ ในอดีต การแก้ไขปัญหารถจราจรและอุบัติเหตุ การจราจรทางบก เป็นไปแบบต่างคนต่างทำ ในทิศทางที่แตกต่างกันตามภารกิจหลักของแต่ละหน่วยงาน ขาดการประสานงานอย่างจริงจัง มีการประชุมและจัดทำแผนงานซ้ำซ้อนกัน ตลอดจน



มีแผนงานหลายรูปแบบที่ได้รับการนำเสนอไปยังผู้บริหารในระดับต่างๆ ซึ่งทุกแผนงานนับว่าเป็นแผนที่ดีทั้งสิ้น แต่สุดท้ายก็ต้องสิ้นสุดไม่สามารถดำเนินการได้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ในบางครั้งมีการวางแผนงานเข้าด้วยกันอย่างเฉพาะกิจ ขาดเป้าหมายและการทำงานที่เป็นระบบเป็นต้น (แนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบก, 2556)

สาเหตุของปัญหาจราจรในปัจจุบันที่เห็นได้ชัดเจน คือ ประชาชนมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ถึงแม้จะมีทางเลือกการขนส่งสาธารณะ เช่น รถประจำทาง รถตู้ รถไฟ และเรือบางส่วน แต่ทั้งหมดนั้นก็ให้บริการได้ไม่สะดวก รวดเร็วเท่าที่ควร ทำให้มีคนที่มียอดนิยมใช้รถส่วนตัวกันมาก และนับวันจะเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ จึงเป็นปัญหาการจราจรในเขตเมืองใหญ่หรือเขตปริมณฑล นอกจากค่านิยมการใช้รถส่วนตัวของประชาชนแล้ว ยังเกิดจากรถประจำทางที่มีการวิ่งมากสายเกินความจำเป็นหรือวิ่งทับเส้นทางกัน และบางครั้งก็ให้บริการไม่ถึงจุดหมายเพราะรถเสีย เมื่อมีจำนวนรถอยู่บนถนนมากก็ทำให้เกิดการรอเข้าป้ายทำให้เสียเวลา และเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดต่อเนื่อง

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพและสาเหตุปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจร และการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล

### วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล เป็นการวิจัยแบบผสม (Mixed Method) ประกอบด้วย การวิจัยเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยประชากร คือ ประชาชนที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดปทุมธานี และปริมณฑล จำนวนทั้งหมด 1,094,249 คน กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดปทุมธานี และปริมณฑล จำนวนทั้งหมด 400 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง(Sample Size) ด้วยวิธีการคำนวณจากสูตรของ ทาโร่ ยามาเน่ (Yamane, 1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และมีความคลาดเคลื่อน 0.05 กลุ่มตัวอย่างที่สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำนวน 5 คน และตัวแทนประชาชน จำนวน 10 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ เป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพเป็นแบบสัมภาษณ์ประชาชนในเรื่องเกี่ยวกับสภาพการจราจรในเขตเมืองหรือย่านชุมชนของจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล ได้แก่ ศักยภาพของถนน ความต้องการในการเดินทาง และการจัดการระบบจราจร ตลอดจนวิธีการแก้ไขปัญหาการจราจร เป็นต้น และแบบสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นคำถามเกี่ยวกับสภาพการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบ สาเหตุของปัญหาจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจร



## ผลการวิจัย

### 1. การสัมภาษณ์ตัวแทนภาคประชาชน

สภาพปัจจุบันปัญหาระบบการจราจรในจังหวัดบุรีรัมย์และปริมณฑล พบว่า มีการจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน(เช้าและเย็น) ถนนแทบทุกสายในจังหวัดบุรีรัมย์จะมีรถหนาแน่น เช่น ถนนพหลโยธินที่เป็นถนนสายหลักในการเดินทางเข้ากรุงเทพฯ หรือเดินทางไปต่างจังหวัด ถนนรังสิต-นครนายก ถนนรังสิต-บุรีรัมย์ ถนนคลองหลวง-หนองเสือ ถนนลำลูกกา ถนนขนานแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนติวานนท์ สะพานนนทบุรี

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในจังหวัดบุรีรัมย์และปริมณฑล ได้แก่ การเติบโตของเมือง การเพิ่มขึ้นของประชาชน การย้ายถิ่นฐานของประชาชนเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯและจังหวัดบุรีรัมย์ การวางแผนการจราจรไม่สัมพันธ์กับการเติบโตของพื้นที่ ถนนโครงข่ายมีปริมาณจำกัด สภาพพื้นผิวจราจร สภาพของคนขับรถ ไม่ชำนาญเส้นทาง ขับรถไม่คล่อง เห็นแก่ตัวไม่มีน้ำใจ สภาพรถที่ใช้ รถโดยสารประจำทางมีไม่เพียงพอ บริการไม่ดี สัญญาณไฟจราจรเสีย เจ้าหน้าที่ตำรวจมีน้อย มีช่องว่างเกาะกบ้นผิวถนนหรือข้างถนนหรือบนทางเท้าทำให้คนเดินเท้าต้องลงมาเดินริมถนน ประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัยการจราจรชอบฝ่าฝืนกฎจราจร การจัดการระบบจราจร ยังขาดการวางแผนที่ดี อาทิ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ถนนหลายสายมีจุดกลับรถใกล้กัน(ระยะห่างไม่ถึง 1 กิโลเมตร) มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่อระบายรถ ตรวจตราการจอดรถขวางทางจราจร การจัดการระบบจราจรควรมีการวางแผนร่วมกันระหว่างหน่วยงานส่วนท้องถิ่น ตำรวจจราจร กรมทางหลวงและประชาชน โดยการศึกษารูปแบบของตัวเมือง พื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น สถานที่ราชการ ย่านการค้าพาณิชย์ มีการกำกับดูแลระบบขนส่งมวลชน รถโดยสารสาธารณะ ในการรับส่งผู้โดยสารและไม่ให้จอดรถนอกป้าย ปรับเปลี่ยนจุดกลับรถ ใช้ระบบการเดินรถทางเดียว ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมการจราจร

วิธีการแก้ไขปัญหการจราจร ได้แก่ ปรับปรุงระบบการขนส่งมวลชน ปรับเปลี่ยนจุดกลับรถ อบรมให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน อบรมพัฒนาการให้บริการของพนักงานที่ให้บริการรถประจำทาง เพิ่มไฟจราจรตามทางแยกหรือปรับปรุงให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ จัดทางวิ่งโดยเฉพาะสำหรับรถโดยสารสาธารณะในรูป巴士เลนในเส้นทางสายหลัก ปรับปรุงขยายโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงเป็นระบบ โดยเน้นการก่อสร้างถนนเชื่อมช่วงขาดตอนถนนสายรองและถนนย่อย

### 2. การสัมภาษณ์ตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สภาพการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบ พบว่า มีปริมาณรถจำนวนมาก รถติดบ่อยในช่วงโมงเร่งด่วน จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลมีมากขึ้นโดยมีความหนาแน่น ในช่วงเวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเวลา 16.00-19.00 น.

ประชาชนมีทัศนคติต่อสภาพการจราจร พบว่า ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีบริการที่ดีสามารถระบายรถบนท้องถนนได้อย่างมีคุณภาพ ประชาชนไม่ชอบปัญหาการจราจร มีความเบื่อหน่ายกับปัญหาการจราจรซึ่งเป็นปัญหาที่ไม่สามารถแก้ไขได้ แต่ก็พยายามปรับตัวโดยใช้เวลาการเดินทางที่เร็วขึ้น เร่งทำภารกิจต่างๆ เพื่อให้ทันต่อการเดินทางไปทำงาน



สาเหตุของปัญหาการจราจร ได้แก่ จำนวนประชาชนที่เพิ่มขึ้น รถประจำทางหรือรถเมล์มีน้อย บริการไม่ดี มีการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้น ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเห็นแก่ตัว ประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าใช้บริการรถเมล์ การวางแผนการจราจรไม่ค่อยได้ผลดีเท่าที่ควร ทางแยกและจุดกลับรถมีระยะทางไม่ห่างกันมีจำนวนมาก การจอดรถรับส่งผู้โดยสารของรถประจำทางไม่เป็นที่เป็นทาง จำนวนรถมากกว่าพื้นที่ถนน ประชาชนย้ายที่อยู่อาศัยมาอยู่ในจังหวัดปทุมธานีและพื้นที่ใกล้เคียงมากขึ้น ยิ่งในช่วงเทศกาลจังหวัดปทุมธานีจะเป็นเส้นทางที่ใช้เดินทางไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือกันมากขึ้น และจังหวัดปทุมธานีมีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งทำให้มีรถรับส่งพนักงานจำนวนมาก

การแก้ไขปัญหาการจราจร ต้องมีการวางแผนร่วมกันระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยงานส่วนท้องถิ่น เพื่อแก้ไขปัญหาให้ตรงจุด แล้วค้นหาสาเหตุที่แท้จริงเพื่อหาแนวทางแก้ไขอย่างเร่งด่วน จัดบุคลากรให้เพียงพอ ปรับทัศนคติให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเคารพกฎจราจร นำระบบการจราจรอัจฉริยะมาใช้ อบรมให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ควรให้ผู้ขอใบอนุญาตแสดงทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนและแนวทางแก้ไขปัญหารถจราจร

### 3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม

3.1 ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล พบว่า ภาพรวมและรายด้าน อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านตามระดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ปัญหาด้านการจัดการระบบจราจร รองลงมา คือ ปัญหาด้านความต้องการการเดินทาง และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ ปัญหาด้านศักยภาพถนน

3.2 ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล พบว่า ภาพรวมและรายด้าน อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านตามระดับค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการให้ความรู้กับประชาชน รองลงมา คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านการวางแผนการจัดการจราจร

### 4. ผลการทดสอบสมมติฐาน

ประชาชนที่มีปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพสมรส ต่างกัน มีทัศนคติต่อปัญหาการจราจร ไม่แตกต่างกัน สำหรับประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีทัศนคติต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกัน ทั้งภาพรวมและรายด้าน ประชาชนที่มีปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และสถานภาพสมรส ต่างกัน มีทัศนคติต่อการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล ภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน สำหรับประชาชนที่มีเพศต่างกันมีทัศนคติต่อการจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล แตกต่างกันในการให้ความรู้กับประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สำหรับด้านอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน

การจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรมีความสัมพันธ์กับปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล ทั้งภาพรวมและรายด้านทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 การ



จัดการแก้ไขปัญหาการจราจรที่สามารถทำนายทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล ได้แก่ ด้านการวางแผนการจัดการจราจร และด้านการให้ความรู้กับประชาชน สามารถทำนายได้ร้อยละ 5.30

### ข้อเสนอแนะ

1. ด้านศักยภาพถนน จุดที่มีปัญหาการจราจร กีดขวางการจราจร จุดที่มีปัญหาพฤติกรรมขับขี่ที่ขาดวินัยจราจร เช่น การขับชี่ย้อนศร เป็นต้น สามารถแก้ปัญหาโดยการจัดเจ้าหน้าที่กวดขันวินัยการจราจร หรือติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรพื้นฐานเพิ่มเติม ทางแยกหรือจุดกลับรถที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ซึ่งการแก้ปัญหาจำเป็นต้องมีการปรับปรุงสภาพทางกายภาพ ควบคู่กับการบริหารจัดการ

2. ด้านความต้องการการเดินทาง มาตรการสลับเวลาทำงานเพื่อแก้ปัญหาการจราจร โดยให้หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนเลือกเวลาให้เหมาะสม ปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งให้สิทธิพิเศษแก่ระบบขนส่งมวลชน ปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายการจราจร มีระบบการควบคุมจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล การกระจายการเดินทาง โดยการกำหนดเวลาการทำงานให้แตกต่างกัน เช่น โรงเรียนเริ่มเรียนเวลา 8.00 น. และเลิกเรียนเวลา 15.00 น. ส่วนงานราชการเริ่มทำงานเวลา 9.30 น. และเลิกงานเวลา 17.30 น. บริษัทเอกชนหรือธนาคารเริ่มทำงานเวลา 10.00 น. และเลิกงานเวลา 19.00 น. หรืออนุญาตให้พนักงานมาทำงานน้อยกว่า 5 วัน แต่ทั้งนี้พนักงานจะต้องปฏิบัติงานครบตามจำนวนชั่วโมงที่กำหนดในหนึ่งสัปดาห์ หรืออาจให้พนักงานบางส่วนนำงานกลับไปทำงานบ้านแล้วส่งงานทางอีเมลล์ ตามกำหนดงาน กำหนดเวลาการเดินทางที่จะเข้าเมือง เช่น รถบรรทุก รถที่มีตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ส่งเสริมการใช้รถร่วมกัน เช่น รถโรงเรียน รถรับ - ส่งข้าราชการ รถรับส่งพนักงาน การควบคุมที่จอดรถ เช่น ห้ามจอดรถริมถนน การปรับเพิ่มค่าบริการจอดรถ การอนุญาตให้จอดรถในระยะเวลาที่กำหนด การลดจำนวนที่จอดรถ และเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้ฝ่าฝืน

3. ด้านการจัดระบบจราจร ระเบียบวินัยของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ควรมีการปลูกฝังวินัยการจราจรทุกระดับชั้นอย่างต่อเนื่องจริงจัง ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเฉพาะการฝึกอบรมผู้ที่ต้องการขอใบอนุญาตขับขี่ และมีการกำหนดอายุของผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับขี่ให้สูงขึ้น โดยมีการตรวจสุขภาพร่างกายมิใช่ให้นำใบรับรองแพทย์มายื่นเพียงอย่างเดียว ควรมีการมอบหมายให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านจราจร ซึ่งในปัจจุบันมีหน่วยงานหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น กรทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ด้านงบประมาณเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงมากในแต่ละปี การใช้จ่ายงบประมาณควรใช้จ่ายให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ตรงจุดของปัญหาที่เกิดขึ้นและเกิดความคุ้มค่า นอกจากนี้ควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการแก้ไขให้มากขึ้น เช่น การสัมปทานก่อสร้างทางยกระดับ ถนนระดับดิน กิจการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กิจการระบบรถประจำทาง เพื่อลดค่าใช้จ่ายของรัฐบาล อีกทั้งให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีส่วนรับผิดชอบ



เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้มากขึ้น โดยเฉพาะผู้เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล การวางผังเมืองประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนควรมีสร้างความร่วมมือในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการกำหนดผังเมืองเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต เช่น การกำหนดพื้นที่การสร้างเมืองใหม่ หมู่บ้านจัดสรร หน่วยงานราชการ และย่านการค้าพาณิชย์ เป็นต้น

### บรรณานุกรม

- แนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบก. (2556). [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อ 30 มิถุนายน 2559 เข้าถึงได้จาก : <http://btanasak.blogspot.com/>
- ปริญญญา ปฏิพันธ์กานต์. (2550). ความต้องการระบบขนส่งมวลชนสำหรับเมืองเชียงใหม่. กรุงเทพฯ: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- วิทยากร เชียงกูล. (2540). ปฏิรูปการเมือง. กรุงเทพฯ: มิ่งมิตร.
- สุรัชย์ สิมุเทศ. (2551). แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร. (2553). รายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะหน้าและการจัดระบบการจราจรในระยะสั้นเร่งด่วน. มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์.
- อนุสรณ์ พัฒนถาบุตร. (2547). คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจรตำรวจภูธรภาค 4. ขอนแก่น : คลังนานาวิทยา.