

แนวทางการแก้ไขปัญหาคณาจารย์ในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา



พัชราภรณ์ มงคล

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานโยบายสาธารณะ

พฤษภาคม 2557

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา



พัชราภรณ์ มงคล

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานโยบายสาธารณะ

พฤษภาคม 2557

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

อาจารย์ที่ปรึกษา และคณบดีคณะศิลปศาสตร์ ได้พิจารณาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง เรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา” เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ ของมหาวิทยาลัยพะเยา

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร)

อาจารย์ที่ปรึกษา

.....
(รองศาสตราจารย์พูนพงษ์ งามเกษม)

คณบดีคณะศิลปศาสตร์

พฤษภาคม 2557



กิตติกรรมประกาศ

รายงานจากการศึกษาค้นคว้าอย่างอิสระฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความอนุเคราะห์ของท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร อาจารย์ที่ปรึกษา ซึ่งกรุณาสละเวลาให้ความรู้และคำแนะนำ แก่ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่ทุกขั้นตอน เพื่อให้การเขียนรายงานค้นคว้าอย่างอิสระฉบับนี้สมบูรณ์ที่สุด ท่าน ดร.รัฐภูมิ พรหมณะ ผู้ช่วยอธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยาในการพิจารณาเครื่องมือ ขอขอบพระคุณประชาชนทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ ตลอดจนคุณประพันธ์ เทียนวิหาร นายกเทศมนตรีตำบลแม่กา และท่านไพโรจน์ เทพวัลย์ ผู้ช่วยอธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยาที่ได้เอื้อเฟื้อข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิจัย ผู้เขียนจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยพะเยา ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาความรู้อันเป็นพื้นฐานต่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานทั้งในปัจจุบันและอนาคต ตลอดจนบุคลากรของคณะศิลปศาสตร์ทุกท่านที่ให้คำแนะนำเป็นอย่างดีตลอดมา

สุดท้ายนี้ ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ และญาติพี่น้อง ตลอดจนเพื่อน ๆ ทุกคนที่คอยให้กำลังใจและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ที่ดีในระหว่างการศึกษาดูด้วยดีมาโดยตลอด จนทำให้รายงานจากการศึกษาค้นคว้าอย่างอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี สำหรับความดีของการจัดทำผลงานจากการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง ขอมอบแก่บุพการีและคณาจารย์ที่ประสิทธิประสาทวิชาให้ความรู้แก่ผู้เขียนทุกท่าน

พัชราภรณ์ มงคล

ชื่อเรื่อง	แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา
ผู้ศึกษาค้นคว้า	พัชรภรณ์ มงคล
ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร
ประเภทสารนิพนธ์	การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง ร.ป.ม. สาขาวิชานโยบายสาธารณะ, มหาวิทยาลัยพะเยา, 2556
คำสำคัญ	การจราจร

บทคัดย่อ

การค้นคว้าด้วยตนเองนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพ สาเหตุของปัญหาการจราจร และเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ปัญหา ตลอดจนข้อเสนอแนะการจัดการจราจรเบื้องต้น ในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งมีโครงสร้าง เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญ รวมทั้งสิ้น 33 คน ผู้วิจัยได้ทำการแยกแยะข้อมูลให้เป็นหมวดหมู่ และทำการวิเคราะห์เชิงพรรณนาด้วยวิธีบรรยาย และอภิปราย จากการศึกษาพบว่า สภาพ สาเหตุของปัญหาการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เกิดจาก การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การขับรถย้อนศร การจอดรถไม่เป็นระเบียบ ผู้ใช้รถไม่เปิดไฟเลี้ยว ไม่สวมหมวกกันน็อค ไม่ข้ามถนนบนสะพานลอย การขับรถโดยใช้ความเร็วสูง ปริมาณรถยนต์/รถจักรยานยนต์บนท้องถนนมีมาก และร้านค้าเข้ามาในเขตถนน ส่วนประเด็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจราจร ประกอบด้วย 1) ด้านวิศวกรรมจราจร พบว่า ถนนที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักของวิศวกรรมจราจร 2) ด้านการให้ความรู้ด้านกฎจราจรแก่ประชาชน ส่วนใหญ่โดยทั่วไปขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรและวินัยในการใช้รถใช้ถนน 3) ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่มีการปฏิบัติที่เข้มงวดในการกวดขันประชาชนที่ฝ่าฝืนกฎจราจรให้ได้รับโทษ สำหรับข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ประกอบด้วย 1) ควรให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และปลูกจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนนทั้งภาคประชาชน และภาคนิสิตนักศึกษา 2) ควรสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและเที่ยงตรงโปร่งใส 3) ควรเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการใช้ถนนเสนอผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่รับผิดชอบในการแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรต่อไป

Title "GUIDELINES FOR TRAFFIC PROBLEMS SOLUTION IN FRONT OF PHAYAO UNIVERSITY'S AREA"

Author Patcharaporn Mongkol

Advisor Assistance Prof, Dr., Weera Lerdsomporn

Academic Paper Independent Study, M.P.A in Public Policy, University of Phayao, 2013

Keyword Traffic

ABSTRACT

The objective to study of the causing traffic problems and determining solution, suggestion to initial current traffic management. The study is a qualitative study on semi-structured interview, Data were collected from in-depth interviews with 33 contributors. We have to distinguish the data into categories and The descriptive analyst with lectures and discussions. The study found that the condition for the traffic problem. Caused, Do not follow traffic rules including driving back arrow, parking disorganized, Turning the lights, not wearing helmet. Do not cross the road on overpass. Driving at high speed, the number of cars on the road a lot. Shop deep into the Country road, Factors included traffic 1) Traffic engineering road traffic is not standardized. 2) The know ledge of traffic rues to the public. 3) Low enforcement traffic polices no strict austerity off set violated the traffic to get penalty. Suggestion to solve the traffic class 1) should provide knowledge about traffic rules, how to use the road for every people. 2) Support the police enforcing traffic enforcement is honest and transparent. 3) Collect data on the use of those involved in the proposed amendments to Traffic engineering.

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
ขอบเขตของการวิจัย	3
นิยามศัพท์เฉพาะ	3
ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย	4
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
แนวคิดเกี่ยวกับ หลักการ 3E's.....	5
แนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร	8
แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้.....	9
แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร.....	12
ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับเทศบาลตำบลแม่กา และมหาวิทยาลัยพะเยา	17
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	23
กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา.....	25
3 วิธีดำเนินการวิจัย	27
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	27
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	27
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ.....	28
การเก็บรวบรวมข้อมูล	28
การวิเคราะห์ข้อมูล	28

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	29
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ประชาชนโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview)	29
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview)	36
5 บทสรุป	38
สรุปผลการวิจัย	38
อภิปรายผลการวิจัย	42
ข้อเสนอแนะ	48
บรรณานุกรม	50
ภาคผนวก	52
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์การวิจัยแบบกึ่งโครงสร้าง (สำหรับสัมภาษณ์ผู้บริหาร)	53
ภาคผนวก ข แบบสัมภาษณ์การวิจัยแบบกึ่งโครงสร้าง (สำหรับสัมภาษณ์ประชาชน)	57
ประวัติผู้ศึกษาค้นคว้า	60

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
1 กระบวนการรับรู้ของฮูสและโบว์ดิทช์ (Huse & Bowditch, 1977, p. 127)	10
2 บรรยากาศยามเย็นบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา	21
3 ตราสัญลักษณ์ประจำมหาวิทยาลัยพะเยา.....	21
4 แสดงกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหาคารจราจรในพื้นที่ หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา	26



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันปัญหาการจราจรจัดเป็นปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศไทย โดยเฉพาะพื้นที่ในเมืองใหญ่ๆ หลายเมือง เช่น กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ขอนแก่น เป็นต้น ซึ่งมักพบเจอกับปัญหาการติด อุบัติเหตุ ปัญหาผู้ใช้รถใช้ถนนฝ่าฝืนกฎจราจร จนปรากฏเป็นข่าวให้ได้พบเห็นอยู่บ่อยครั้ง แม้ว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบจะออกมาจัดระบบการจราจร (Traffic - System Management) เพื่อแก้ปัญหาด้วยวิธีต่างๆ เช่น การสร้างเครือข่ายถนนเพิ่มขึ้น ทำอุโมงค์หรือสะพานต่างระดับข้ามทางแยกทุกแห่ง สร้างทางด่วนให้ครอบคลุมทั่วกรุงเทพฯ และ ปริมณฑล เป็นต้น แต่ด้วยวัฒนธรรมการเดินทางของคนในเมืองใหญ่เหล่านั้น ตลอดจนวินัยจักรของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นแล้ว คงจะต้องพิจารณาหาหนทางเสียใหม่ เพราะจากมาตรการเพิ่มพื้นผิวจราจร ต้องใช้เวลาและการลงทุนที่สูง เมื่อเทียบกับอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรแล้ว คงเป็นไปได้ที่จะใช้เป็นมาตรการหลักในการแก้ไขปัญหา หากจะเร่งดำเนินการกันเต็มที ก็จะได้ผลเพียงการผ่อนคลายปัญหา หรือไม่ให้ปัญหาเลวร้ายลงไปกว่าเดิมเท่านั้น หนทางเดียวที่จะแก้ปัญหาจราจรทั้งในระยะเร่งด่วนและระยะยาวก็คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่ใช้รถส่วนบุคคล (รถเก๋ง รถปิคอัพ และรถจักรยานยนต์) ให้มาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การย้ายเมือง การย้ายสถานที่ราชการ หรือการสร้างเมืองใหม่ ไม่ใช่วิธีแก้ปัญหาที่ถาวร ถ้าพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนยังเป็นเช่นเดิม เมืองใหญ่ๆ ในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต ขอนแก่น ฯลฯ ต่างก็ประสบปัญหาจราจรจากการแพร่ระบาดของวัฒนธรรมการเดินทางแบบคนกรุงเทพฯ เช่นกัน

มหาวิทยาลัยพะเยา แต่เดิมได้อยู่ภายใต้การดูแลของมหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งได้พิจารณาจัดตั้งวิทยาเขตที่จังหวัดพะเยา โดยเริ่มการเรียนการสอนมาตั้งแต่ พ.ศ.2538 ที่โรงเรียนพะเยาพิทยาคม ต่อมาในปี พ.ศ.2542 ได้ย้ายมาจัดการเรียนการสอนในที่ตั้งถาวร ณ ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา บนที่ดินเนื้อที่ 5,727 ไร่ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการยกฐานะเป็นมหาวิทยาลัยเอกเทศ ซึ่งต่อมาในปัจจุบันได้รับการสถาปนาเป็นมหาวิทยาลัยตามพระราชบัญญัติมหาวิทยาลัยพะเยา พ.ศ.2553 เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2553 (คู่มือพนักงานมหาวิทยาลัยพะเยา, 2556, หน้า 2) เปิดการเรียนการสอนทั้งหมด 13 คณะ 2 วิทยาลัย 44 สาขา จำนวนนิสิตประมาณ 12,000 คน มีบุคลากรประมาณ 1,300 คน ถือได้ว่า

เป็นองค์การขนาดใหญ่ เมื่อเทียบกับหลายองค์การในจังหวัดพะเยา จึงเป็นที่ยอมรับกันดีแล้วว่า เมื่อมีมหาวิทยาลัยหรือสถานศึกษาเกิดขึ้นที่ใดก็มักจะมีความเจริญตามมา สะท้อนให้เห็นถึงภาพของการเปลี่ยนแปลงภายในพื้นที่ตำบลแม่กา ทั้งมีการเปลี่ยนแปลงในด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ ด้านการศึกษา ด้านศิลปะ วัฒนธรรม และด้านการเมือง การปกครอง ไปพร้อมๆกัน การขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนด้านหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ทำให้การจราจรในพื้นที่บริเวณดังกล่าว เป็นปัญหาสำคัญที่นำไปสู่อุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่บ่อยครั้ง

บริเวณที่ตั้งของมหาวิทยาลัยพะเยา ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา ห่างจากตัวเมืองพะเยาประมาณ 20 กิโลเมตร ถนนบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยาเป็นถนนพหลโยธิน (ถนนสุขุเปอริไฮเวย์) เป็นทางผ่านไปอำเภองาว จังหวัดลำปาง (ทางทิศใต้) และเส้นทางเข้าเมืองพะเยา (ทางทิศเหนือ) โดยเป็นถนนสายหลักที่สำคัญในการเดินทาง มีปริมาณรถยนต์ในแต่ละวันค่อนข้างมาก โดยเฉพาะช่วงเวลา 7.30 – 9.30 น. และช่วงเวลา 16.00 – 19.00 น. ถือเป็นชั่วโมงเร่งด่วน ทั้งอาจารย์ เจ้าหน้าที่ นิสิต ตลอดจนประชาชนทั่วไปที่สัญจรไปมา ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้หน้ามหาวิทยาลัยพะเยาแห่งนี้เป็นจุดอันตรายจากการใช้รถใช้ถนน นั่นก็คือปัญหาจากการขับรถยนต์ การไม่สวมหมวกกันน็อค การข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย รวมทั้งการตั้งร้านขายสินค้าที่ลูกค้าเข้ามาในเขตของพื้นที่ถนนมากเกินไป ที่ผ่านมามีหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนของทางจังหวัดพะเยา และมหาวิทยาลัยพะเยาได้ร่วมกันจัดประชุมหารือ เพื่อหาทางออกและแนวทางการแก้ไขให้กับปัญหาดังกล่าว ซึ่งในแผนการดำเนินการในระยะแรก คือ การปลูกจิตสำนึกให้แก่ นิสิตและประชาชนในการใช้รถใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร พร้อมเพิ่มป้ายเตือนเกี่ยวกับสัญญาณจราจรต่างๆให้มากขึ้น ซึ่งแผนในระยะสั้นนี้ได้เริ่มดำเนินการไปบ้างแล้วในบางส่วน แต่การดำเนินการยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

จากสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น สภาพปัญหาการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เป็นปัญหาที่สำคัญสมควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ดังนั้นจึงเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งที่จะศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา” เพื่อทำการศึกษาในเชิงลึกให้สามารถเข้าใจสาเหตุของปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหา โดยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ในพื้นที่

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อหาแนวทางการแก้ปัญหา และข้อเสนอแนะ การจัดการจราจรเบื้องต้น ในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

2. เพื่อศึกษาสภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการศึกษา ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

งานวิจัยนี้กำหนดเนื้อหาการศึกษาวิจัยออกเป็น 2 ด้าน คือ

1.1 ด้านแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.2 ด้านสภาพและสาเหตุที่ของปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

2. ขอบเขตด้านประชากร

กำหนดจำแนกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

2.1 กลุ่มประชาชน นิสิต พ่อค้าแม่ค้า หรือผู้ใช้รถ ใช้ถนน ที่ผู้วิจัยขอสัมภาษณ์เชิงลึก

2.2 กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมาย เจ้าพนักงานตำรวจและผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่ผู้วิจัยขอสัมภาษณ์เชิงลึก

2.3 กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิที่รับผิดชอบในพื้นที่ ซึ่งประกอบไปด้วย ผู้บริหารระดับสูงของเทศบาลตำบลแม่กา ผู้บริหารระดับสูงของมหาวิทยาลัยพะเยา ที่ผู้วิจัยขอสัมภาษณ์เชิงลึก

3. ขอบเขตด้านพื้นที่

งานวิจัยนี้กำหนดพื้นที่หลักในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ บริเวณถนนหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา หมู่ 2 ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา

4. ขอบเขตด้านระยะเวลา

งานวิจัยนี้ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2556 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2557

นิยามศัพท์เฉพาะ

แนวทาง หมายถึง วิธีการในการแก้ไขปัญหา หรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการจราจร

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่ขี่ จูม หรือไล่ต้อนสัตว์ ในบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

ทาง หมายถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจหรือคาดคิดจากการใช้รถใช้ถนน จนเป็นผลให้เกิดความเสียหายร่างกาย และทรัพย์สินหรือชีวิต

กฎจราจร หมายถึง กฎแห่งความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

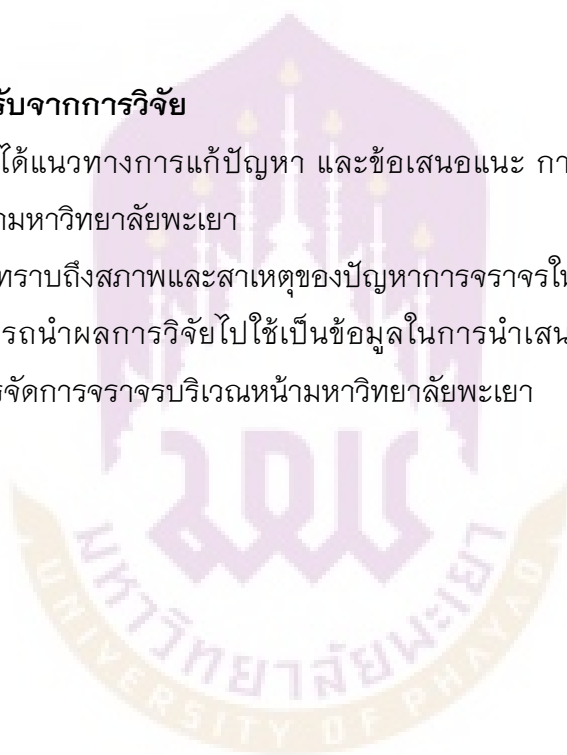
พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

ทางร่วมทางแยก หมายถึง พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกันหรือติดกัน

ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นพาหนะ

ประโยชน์ที่จะได้รับการวิจัย

1. ทำให้ได้แนวทางการแก้ปัญหา และข้อเสนอแนะ การจัดการจราจรเบื้องต้นในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา
2. ทำให้ทราบถึงสภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้า
3. สามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการนำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาการจัดการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาค้นคว้าอิสระ เรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ผู้ศึกษาได้ทบทวนเอกสาร แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมีลำดับ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับ หลักการ 3E's
2. แนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร
3. แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้
4. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร
5. ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับเทศบาลตำบลแม่กา และมหาวิทยาลัยพะเยา
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
7. กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

แนวคิดเกี่ยวกับ หลักการ 3E's

หลักการ 3E's ของ O.W. Wilson and Roy C.Mclaren ที่นำมาใช้เป็นกรอบในการพิจารณา มีดังนี้

1. E ตัวแรก หมายถึงงานด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ซึ่งเป็นงานที่จะต้องใช้ความรู้ความชำนาญพิเศษเช่นเดียวกับวิชาชีพวิศวกรรมแขนงอื่น ๆ จะปล่อยให้ผู้ที่ไม่มีความรู้ความชำนาญในทางนี้ทดลองดำเนินการไม่ได้เด็ดขาด มิฉะนั้นแล้วจะเกิดผลเสียหายขึ้นได้ นับตั้งแต่ความไม่คล่องตัวของการจราจร อุบัติเหตุที่เกิดจากปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น งานด้านวิศวกรรมจราจรจึงเป็นงานเทคนิคพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบถนน การแบ่งเส้นทางจราจร การติดตั้งสัญญาณเครื่องหมายจราจร การออกแบบและวางรูปลักษณะการจราจรในทางร่วมทางแยก ทั้งนี้โดยอาศัยสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร อาทิ จำนวนรถยนต์และยานพาหนะต่าง ๆ จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น เป็นต้น ซึ่งสถิติข้อมูลเหล่านี้เป็นเรื่องที่ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเป็นผู้รวบรวม งานด้านวิศวกรรมจราจรอาจกล่าวได้โดยสรุปว่า เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องต่างๆ ดังนี้คือ

1.1 งานด้านการค้นคว้าศึกษาภาวะการจราจร ภาวะการจราจรติดขัดของยานพาหนะ สถานที่จอดรถ ความยากลำบากของการจราจรไปมาในย่านต่างๆ

1.2 งานด้านการออกแบบตัวถนน ทางร่วมทางแยก ตลอดจนการติดตั้งสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรตามจุดต่างๆ

1.3 งานด้านการปฏิบัติการที่เกี่ยวกับการติดตั้งเครื่องหมายจราจร การลาดหรือปูพื้นถนน ตลอดจนการปฏิบัติการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (กฤษฎา จันทศรี .2537)

ดังนั้น การวิศวกรรมจราจรจึงเป็นภาคหนึ่งของงานวิศวกรรมซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผนและการออกแบบถนน ทางด่วนและพื้นที่ใกล้เคียง รวมทั้งการดำเนินงานด้านจราจรที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อให้การใช้รถยนต์และถนนมีความปลอดภัยสะดวกสบายและประหยัดต่อการขนส่งบุคคลและสิ่งของ (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2526, หน้า 17)

2. E ตัวที่ 2 หมายถึงงานด้านการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (Traffic Education) เป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่งของการจราจรซึ่งจะสำเร็จลุล่วงได้จะต้องอาศัยความร่วมมือร่วมแรงจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐบาลและเอกชน กล่าวคือ การให้ความรู้และการฝึกหัดเบื้องต้นควรเริ่มมาจากการที่ที่บ้านก่อน โดยผู้ปกครองสอนเด็กให้รู้จักระมัดระวังตัว รู้จักระวังอันตรายอันอาจเกิดขึ้นแก่ตนเองได้ ขณะออกไปเดินหรือวิ่งเล่นหน้าบ้าน ครั้นมาถึงวัยที่เข้าโรงเรียน ก็ควรได้รับการอบรมสั่งสอนจากครูอาจารย์ให้รู้จักกฎจราจรเบื้องต้น จนกระทั่งเติบโตใหญ่ หากประสงค์จะขับขีรถยนต์ หรือจักรยานยนต์ก็ควรจะได้รับ การฝึกหัดขับขีและใช้รถ โดยถูกต้อง และมีจิตสำนึกที่ระมัดระวังในเรื่องความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น อย่างไรก็ตาม เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะให้การสนับสนุนและร่วมมือในกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ให้ดำเนินต่อไปอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ตำรวจจะต้องประชาสัมพันธ์แนะนำแก่ประชาชนทั่วไปให้มีความรู้เกี่ยวกับการจราจรและปัญหาการจราจรเพื่อประชาชนได้ใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง Traffic Education จึงเป็นการให้การศึกษอบรมเผยแพร่ความรู้ทางด้านกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของพลเมืองขั้นพื้นฐานในเรื่องการใช้รถใช้ถนนเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้มีความรู้ความเข้าใจ พร้อมทั้งปลูกจิตสำนึกระลึกถึงความปลอดภัยทั้งของตนเองและผู้อื่น จนก่อให้เกิดเป็นการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและเป็นลักษณะนิสัย (safety Habits) (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2530)

นอกจากนี้ ในทำนองเดียวกัน International Association of Chief of Police ได้กำหนดเป้าประสงค์สำคัญสองประการของการให้การศึกษแก่ประชาชนด้านการจราจร กล่าวคือ ประการแรก เพื่อส่งเสริมให้สาธารณะชนมีความรู้ความเข้าใจในปัญหาการจราจร รวมทั้งสนับสนุนนโยบายและโครงการรณรงค์เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว และประการที่สอง เพื่อพัฒนาอุปนิสัยของประชาชนเกี่ยวกับการร่วมรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรสำหรับเยาวชน มีผลกระทบที่รวดเร็วในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรยิ่งกว่าด้านวิศวกรรมจราจร หรือการบังคับใช้กฎหมายจราจร แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่า สองประการหลังไร้ความสำคัญ เพราะในความเป็นจริง ปัจจัยทั้งสามประการต้องประกอบเข้าด้วยกัน เพื่อให้บรรลุถึงเป้าประสงค์ของการจราจรบนท้องถนนด้วยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย โครงการให้การศึกษาแก่ประชาชนด้านการจราจรจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง นอกจากนั้นยังควรให้ความสำคัญต่อเด็กและเยาวชน ทั้งในและนอกสถานศึกษา ในการเรียนรู้จะดีที่สุดในขั้นต้นได้เริ่มตั้งแต่ในระยะเยาว์ที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้

3. E ตัวที่ 3 เป็นงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Traffic Enforcement) ซึ่งสำหรับประเทศไทยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นจะต้องหามาตรการกวดขันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร รักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์โดยการนำกฎหมายที่มีอยู่แล้วมาปฏิบัติให้เคร่งครัดยิ่งขึ้น ด้วยความซื่อตรงต่อหน้าที่ของตนเอง หากปล่อยปละละเลยให้มีการละเมิดกฎจราจรแล้ว อาจเกิดอุบัติเหตุอันจะยังความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินได้ต่อไป นอกจากนี้จะทำให้การจราจรติดขัดโดยไม่จำเป็นอีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการควบคุมการจราจรโดยทั่วไปแล้ว ก็เพื่อความปลอดภัยเป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัวสามารถเคลื่อนไหวได้โดยไม่ติดขัด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีภารกิจหน้าที่พื้นฐาน 3 ประการ ดังนี้

- 1) การสืบสวนสอบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร
- 2) การกำกับดูแลการจราจร
- 3) การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

ซึ่งถือว่าภาระหน้าที่พื้นฐานนี้เป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติเป็นประจำทุกวัน ในการควบคุมการจราจร (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2530)

จากการศึกษา ปัญหาการจราจรโดยทั่วไปในเมืองใหญ่ไม่ว่าจะเป็นกรุงเทพมหานคร นครราชสีมา สงขลา รวมทั้งเชียงใหม่ พบว่าส่วนมากเกิดจากปัจจัยสำคัญดังกล่าวแล้ว อันได้แก่ ปัจจัยด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการให้ความรู้ในเรื่องกฎจราจรแก่ประชาชน นิสิตและบุคลากรของมหาวิทยาลัย และด้านการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งอาจเรียกรวมๆ ว่า หลักการ 3E's (กฤษดา จันท์ศรี ,2537) หากมีการนำหลักการนี้มาเป็นแนวความคิดพื้นฐานในการศึกษาปัญหาการจราจรในบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันแล้ว

ผู้ศึกษาเชื่อว่า จะช่วยให้การศึกษามีคุณภาพ และสาเหตุของปัญหาการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยาเป็นไปอย่างได้ผล

แนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร

ในการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร พบว่าปัญหาการจราจรมักเกิดขึ้นได้ จากสาเหตุต่างๆ ดังต่อไปนี้ (กรมการขนส่งทางบก,2550)

1. ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวเมือง

การจัดการและการออกแบบผังเมืองนั้นเป็นหน้าที่โดยตรงของภาคท้องถิ่น โดยในที่นี้จะหมายถึงเทศบาลตำบลแม่กาซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการออกแบบ ก่อสร้าง การกำหนดที่ตั้ง การอนุญาตก่อสร้าง ตลอดจนการเก็บภาษีที่ดิน ที่จะเข้ามาดูแลจัดการตั้งแต่เริ่มแรก นอกจากนี้ลักษณะการรวมตัวของโครงสร้างเมืองเป็นแหล่งธุรกิจ มากกว่าสองในสามของพื้นที่ หมู่ 2 ตำบลแม่กา มีการใช้ที่ดินและอาคารชนิดต่างๆปะปนกัน ตึกแถวซึ่งใช้ประโยชน์เพื่อการอยู่อาศัย หอพัก ร้านค้า ตลาด มีปรากฏอยู่ทั่วไปในทุกส่วน โดยบริเวณตรงข้ามกันก็คือ ประตูทางเข้ามหาวิทยาลัยพะเยา

2. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

เนื่องจากคน หรือผู้ใช้ทาง (Road User) เป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบก เพราะเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุดต่อปัญหาที่เกิดขึ้น บรรดาผู้ใช้ทางในการจราจรทางบก ได้แก่ ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าและผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ยานพาหนะตามกฎหมายนั้นกำหนดไว้เพียงว่าสามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้เมื่ออายุ 18 ปีบริบูรณ์ ผู้สามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์สาธารณะได้ ต้องมีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายมิได้กำหนดเพศอายุขั้นสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นสามัญของผู้ขับขี่ไว้ด้วยดังนั้น แม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจจะทำผิดกฎจราจรได้ตามที่ปรากฏจากสถิติการจับกุมของตำรวจจราจรแต่ละปีมีผู้กระทำความผิดและถูกเจ้าหน้าที่จับกุมไม่น้อยกว่าปีละ 700,000 ราย ซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าวิตกเป็นอย่างมาก การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นี้อาจเนื่องมาจากความเร่งรีบในการเดินทางโดยเฉพาะในเวลาชั่วโมงเร่งด่วน ช่วงเช้าและเย็นเกิดการแย่งชิงทางกัน ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตัวเองในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าผู้อื่น

3. ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม

สิ่งที่ประสบอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม ได้แก่ การขาดพื้นที่ในการจราจร ขาดสถานที่จอดรถทางถนน ถนนไม่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจรหรือถนนชำรุดเป็นหลุมบ่อ

4. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง

สถิติจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของจังหวัดพะเยา ในปีงบประมาณ 2555 มีจำนวน 5,406 คัน เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2554 มีจำนวน 5,145 คัน เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 5.07 (สำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา, 2554 – 2555) แสดงให้เห็นถึงความหนาแน่นของจำนวนยานพาหนะที่ไม่สัมพันธ์กับอัตราการเพิ่มของถนน ทั้งนี้ปริมาณรถที่สัญจรอยู่บริเวณถนนหน้ามหาวิทยาลัยยังไม่รวมถึงรถซึ่งถูกจดทะเบียนที่จังหวัดอื่นแต่นำมาใช้ในพื้นที่ ยกตัวอย่าง รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ของนิสิต เจ้าหน้าที่ ซึ่งการเพิ่มจำนวนของประชากรและอัตราการเพิ่มของประชากรในปัจจุบันนั้นจะมีความสัมพันธ์กับการเพิ่มของยวดยานพาหนะต่าง ๆ รวมทั้งการขนส่งด้วยแม้ว่าจำนวนยานพาหนะจะเพิ่มขึ้น แต่ประชากรบางส่วนก็ยังเดินทางโดยอาศัยระบบการขนส่งสาธารณะอยู่

สรุปได้ว่าปัญหาเรื่องการจราจรมีสาเหตุหลักมาจากผังเมือง ซึ่งการผังเมืองสามารถวางแผนแก้ไขได้เฉพาะปัจจุบันและอนาคต เพราะการใช้วิชาการผังเมืองแก้ไขสิ่งที่เกินไปแล้วในอดีตกระทำได้ยาก โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่ได้สร้างมานานแล้วไม่มีการวางผังเมืองแห่งใดได้ผลสมบูรณ์ นอกจากนี้ร่องลงมาก็คือปัญหาจากวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนของคน ปัจจัยเกี่ยวกับถนนที่เป็นทางซูปเปอร์ไฮเวย์ซึ่งมีจำนวนผู้สัญจรไปมาในแต่ละวันจำนวนมาก และปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่งที่เพิ่มปริมาณมากขึ้นตามอัตราการเพิ่มของประชากร ตลอดจนนโยบายของรัฐบาล

แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้

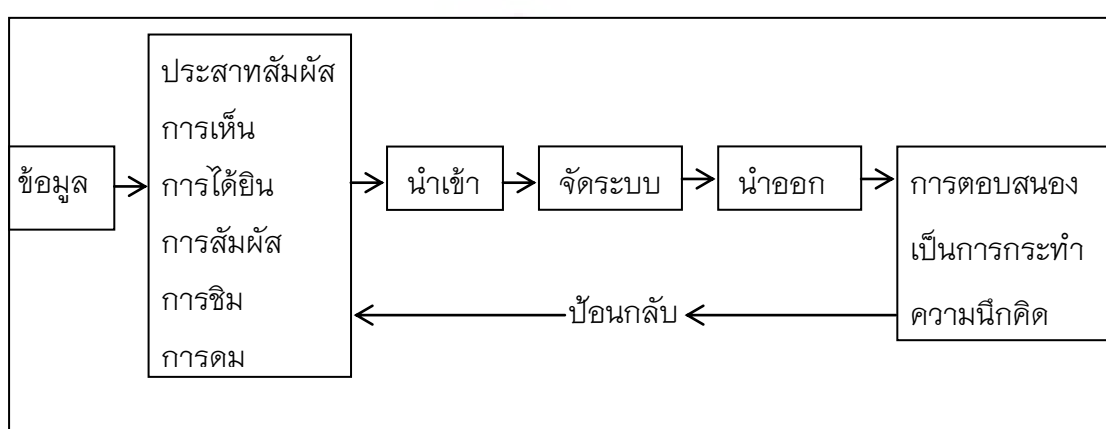
1. ความหมายของการรับรู้

แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ได้มีผู้ให้ความหมายไว้อย่างกว้างขวาง ซึ่งผู้ศึกษาได้รวบรวมจากผู้เชี่ยวชาญ ต่างๆ ไว้ดังนี้

เน็ค (Knech 1962, p. 56 อ้างถึงใน อรุณทิพย์ วรชิวัน, 2545) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ว่าหมายถึง สภาพความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับสิ่งหนึ่งสิ่งใด เกิดขึ้นจากการได้รับสัมผัสจากสิ่งเร้าภายนอกผ่านประสาทสัมผัสของร่างกาย แล้วแปลความหมายจนเป็นความรู้ ความเข้าใจ

ดัลเลท (Dallett 1969, pp. 11-12 อ้างถึงใน อรุณทิพย์ วรชิววัน, 2545) ได้ให้ความหมายของคำว่า การรับรู้หมายถึง การรับโดยการเห็น ได้ยิน สัมผัส ได้รส รู้สึกถึง อุณหภูมิ แล้วเกิดผลต่อระบบประสาทส่วนกลาง เช่น การคิด การจำ ความต้องการและจินตนาการ

ฮูส และ โบว์ดิทซ์ (Huse and Bowditch 1977, p. 127) กล่าวว่า บุคคลเปรียบเสมือนระบบที่สามารถรับรู้ ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ โดยผ่านประสาทสัมผัส การเห็น ได้ยิน ชิม และดม แล้วนำข้อมูลที่ได้มาจัดระบบ แปล เป็นสิ่งรับรู้และตอบสนองออกเป็น การกระทำ ความนึกคิดและแนวคิด



ภาพ 1 กระบวนการรับรู้ของฮูสและโบว์ดิทซ์ (Huse & Bowditch, 1977, p. 127)

การ์สัน และ แมกกูน (Garrison and Magoon 1972, p. 607) ให้ความหมายของคำว่า การรับรู้ว่าเป็นกระบวนการที่สมองแปลความหมายที่ได้จากสิ่งแวดล้อมอันเป็นสิ่งเร้า โดยผ่านประสาทสัมผัสทั้งห้าของร่างกาย ทำให้เราทราบว่าสิ่งเร้านั้นเป็นอะไร มีความหมาย และลักษณะอย่างไร โดยอาศัยประสบการณ์เป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมาย

โดยสรุปแล้วการรับรู้ หมายถึง กระบวนการที่สมองรับสิ่งเร้าจากรอบตัวเราโดยผ่านประสาทสัมผัสทั้งห้าแล้วมาจัดระบบและแปลความหมายเป็นความรู้ความเข้าใจ โดยอาศัยประสบการณ์เป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมาย

2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะใหญ่ ๆ คือ (สถิติ วงศ์สุวรรณ, 2525, หน้า 79-105)

2.1) ลักษณะของผู้รับ แบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ

2.1.1) ด้านกายภาพ เช่น เพศ อายุ เชื้อชาติ ระดับการศึกษา ซึ่งมีอิทธิพลต่อการรับรู้ที่แตกต่างกัน และยังต้องพิจารณาถึงอวัยวะรับสัมผัสต่าง ๆ ว่าปกติ หรือไม่ อย่างไร

การรับรู้จะมีคุณภาพดีขึ้นถ้าเราใช้อวัยวะรับสัมผัสหลายชนิดช่วยกัน เช่น ใช้ตาและหูรับสัมผัสต่างในเวลาเดียวกันทำให้เราสามารถแปลความหมายได้ถูกต้อง

2.1.2) ด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านจิตวิทยาของคนที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้มีหลายประเภท เช่น ความจำ ความพร้อม สติปัญญา การสังเกตพิจารณา ความสนใจ ความตั้งใจ ทักษะ ค่านิยมวัฒนธรรม ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้เดิม

2.2) ลักษณะของสิ่งเร้า คุณสมบัติของสิ่งเร้าเป็นปัจจัยภายนอก ที่ทำให้คนเราเกิดความสนใจที่จะรับรู้ของคนเราคลาดเคลื่อนไปจากความเป็นจริง ได้แก่ ความใกล้ชิดของสิ่งเร้า ความต่อเนื่องกันของสิ่งเร้า

3. กระบวนการเกิดการรับรู้ ประกอบด้วย

3.1) มีสิ่งเร้าที่จะรับรู้ (Stimulus) เช่น รูป รส กลิ่น เสียง

3.2) ประสาทสัมผัส (Sense Organs) เช่น หู ตา จมูก ลิ้น ผิวหนัง และความรู้สึกสัมผัส

3.3) ประสบการณ์เดิม หรือความรู้เดิมเกี่ยวกับสิ่งเร้าที่ได้สัมผัส

3.4) การแปลความหมายจากสิ่งที่สัมผัส

4. ลำดับขั้นของกระบวนการรับรู้

การรับรู้จะเกิดขึ้นได้ต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกระบวนการ ดังนี้

ขั้นที่ 1 สิ่งเร้ามากระทบอวัยวะสัมผัส

ขั้นที่ 2 กระแสประสาทสัมผัสวิ่งไปยังระบบประสาทส่วนกลางที่สมอง

ขั้นที่ 3 สมองแปลความหมายออกมาเป็นความรู้ ความเข้าใจ โดยอาศัยประสบการณ์เดิม

ความรู้เดิม ความจำ เจตคติ ความต้องการ บุคลิกภาพ และเขาวนปัญญาเนื่องจากการรับรู้คือความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในจิตใจของแต่ละบุคคลอันเนื่องมาจากการแปลความหมายต่อสิ่งเร้าหรือสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยประสบการณ์เดิมเป็นเครื่องช่วยดังนั้นการวัดการรับรู้จากการที่บุคคลแสดงออก อันได้แก่ ความรู้สึก นึกคิดตามความเข้าใจโดยใช้แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ หรือแบบทดสอบเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล

สรุปได้ว่า การรับรู้ (Perception) เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคล เพราะการรับรู้เป็นขบวนการทางจิตวิทยาขั้นพื้นฐานของบุคคลที่เกิดจากการตีความที่สมองหรือความหมายของข้อมูลที่ได้สัมผัส โดยใช้ประสบการณ์ และความรู้เดิมทำให้บุคคลเกิดความเข้าใจในสิ่งที่เกิดขึ้น นำไปสู่การตระหนักและเห็นความสำคัญของสิ่งที่รับรู้ต่างๆ อาจมีเหตุผลหรือไม่มีเหตุผล ทำให้บุคคลมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามการรับรู้ต่างๆ (อลิสซา จันท์เรือง, 2545)

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

การจราจร ตามบทบัญญัติ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(1) หมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่อัตโนมัติ” ซึ่งปัญหาการจราจร หมายถึง อุปสรรค ข้อขัดข้อง ที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุเป้าหมายของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งพอจะสรุปความคิดเห็นถึงสภาพปัญหาจราจรใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

1) อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และสร้างความเสียหายให้กับสังคมส่วนรวมอย่างมหาศาล

2) โดยเฉลี่ยคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ชั่วโงมละ 1.44 คน สูญเสียทางเศรษฐกิจคิดเป็นร้อยละ 3.8 ของค่า GDP หรือผลผลิตมวลรวมทั้งประเทศการจราจรติดขัด ขาดความสะดวกสบาย ไม่ราบรื่น และเสียเวลากับการเดินทาง อาจทำให้สุขภาพจิต คุณภาพชีวิตของคนในสังคมมีแนวโน้มที่แย่งลง เกิดปัญหาของสุขภาพ เกิดมลพิษจากไอเสียเครื่องยนต์ พลังงานถูกใช้ไปอย่างไม่คุ้มค่า กระทบถึงปัญหาศาสตร์โดยรวม

3) การบริหารจัดการด้านการจราจร ไม่เป็นเอกภาพ กฎจราจรหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังกระจัดกระจาย ตามหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ตำรวจ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย เกิดการปฏิบัติงานซ้ำซ้อน หรือการแก้ปัญหาซ้ำซ้ำไม่ทันต่อเหตุการณ์ ขาดการประสานงาน ต่างฝ่ายต่างปฏิบัติ สิ้นเปลืองงบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนและมีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง

1. สาเหตุของการเกิดปัญหาจราจร

สังคมไทยเป็นสังคมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะเช่นเดียวกับสังคมของนานาอารยประเทศในแถบภูมิภาคเดียวกัน มีวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีเฉพาะแห่งที่แตกต่างกันออกไป แต่โดยทั่วไป อุปนิสัยของคนในสังคมไทยจะเป็นระบบอุปถัมภ์ ระบบเครือญาติ พวกพ้อง ให้อภัยกันง่าย สนใจเรื่องส่วนตัวมากกว่าสังคมส่วนรวม ขาดวิสัยทัศน์ในการจัดการระบบที่ดี โดยเฉพาะคุณภาพการศึกษา วินัยในการปฏิบัติ ตลอดจนคุณธรรม จริยธรรมในการอยู่ร่วมกัน จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร และพอสรุปสาเหตุของการเกิดปัญหาจราจรเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

1) ด้านการศึกษา

1.1) ประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร เช่น การเดินเท้า การใช้ทาง การใช้รถในทาง

1.2) ประชาชนขาดวุฒิภาวะ ไม่มีวินัยจราจร มีอคติต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ในการควบคุมการจราจร

1.3) ขาดความเอาใจใส่ต่อบุตรหลาน หรือผู้อยู่ในปกครองดูแล ปล่อยปละละเลยหรือยินยอมให้เด็ก/ เยาวชน ใช้รถใช้ถนนเพียงลำพัง โดยปราศจากการควบคุมดูแล

1.4) เจ้าหน้าที่ของรัฐ ขาดจิตสำนึก หย่อนยานในการปฏิบัติ ขาดความรับผิดชอบในหน้าที่ และขาดอุดมการณ์ในการเป็นผู้บริการอำนวยความสะดวกการจราจรหรือควบคุมการจราจร

2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง

2.1) ขาดการวางแผนระบบถนนและผังเมืองที่ดี ทำให้พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้

2.2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกแบบระบบถนน โดยไม่ลงพื้นที่ศึกษาความเป็นจริง และไม่ศึกษาความต้องการของประชาชน มีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และความเป็นอยู่ของชุมชนท้องถิ่น เช่น เกิดน้ำท่วมเนื่องจากถมดินทำถนนปิดทางน้ำไหลตามธรรมชาติ ไม่จัดทำทางเดินรถเพื่อการเกษตรไว้เฉพาะ ในท้องถิ่นชนบท

2.3) การก่อสร้างถนนผิดไปจากแบบแปลนที่กำหนด

2.4) ถนนที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างทันที

2.5) เครื่องหมายจราจรพื้นทางและป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอหรือไม่ชัดเจน หรือชำรุดไม่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

3) ด้านเศรษฐกิจ

3.1) ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น แต่สินค้าบางชนิดก่อให้เกิดปัญหาเนื่องจากไม่มีการควบคุม เปิดเสรีด้านการค้า ปล่อยอิสระการครอบครองจึงทำให้อัตราการเพิ่มของจำนวนรถในประเทศสูงขึ้นทุกปี ไม่สัมพันธ์กับถนน

3.2) ด้านการบริการขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ ขาดการวางแผนและการบริหารจัดการที่ดี จึงทำให้ประชาชนนิยมที่จะใช้รถส่วนตัวมากขึ้น แทนการใช้บริการขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ

3.3) ด้านงบประมาณ รัฐบาล มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ขาดความเอาใจใส่ต่อปัญหาอย่างจริงจัง ไม่กล้าที่จะลงทุนทางสังคมเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรอย่างครบวงจร ทั้ง ๆ ที่เป็นที่ทราบเป็นการทั่วไปว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของประชาคมโลก

4) การบังคับใช้กฎหมาย

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่ลอกเลียนมาจากต่างประเทศและได้ประกาศใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2522 ซึ่งถ้านับถึงปัจจุบันก็ร่วม 3 ทศวรรษ มีเพียงบางมาตราที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน แต่ยังมีอีกหลายบทหลายมาตรา ที่ยังเป็นปัญหาการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งแยกปัญหาได้ ดังนี้

4.1) บทกำหนดโทษในบางข้อกล่าวหา ที่มีโทษปรับสถานเดียว ซึ่งในความเป็นจริงปัจจุบัน ค่าเงินตราของประเทศได้ปรับเปลี่ยนไปตามตลาดโลกแล้ว จึงทำให้ค่าครองชีพ ราคาสินค้าปรับเปลี่ยนไปมาก แต่บทกำหนดโทษของ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดในอัตราเดิม เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่เข็ดหลาบและเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก

4.2) บทกำหนดโทษ ในกรณีที่มีอัตราโทษสูงกว่าลหุโทษ ในกระบวนการยุติธรรมของสังคมไทย มักจะได้รับการผ่อนผันจากกระบวนการพิจารณา ให้ปรับในอัตราขั้นต่ำ สำหรับโทษจำคุกมักจะได้รับการพิจารณาให้รอลงโทษ หรือรอลงอาญา เช่น ความผิดที่เป็นกรกระทำโดยประมาท ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ชีวิต ในคดีอุบัติเหตุยังได้รับการพิจารณาให้รอลงโทษ หรือรอลงอาญา ถึงแม้ผู้กระทำผิด จะได้กระทำผิดในขณะที่เมาสุรา หรือจงใจฝ่าฝืนสัญญาจราจร

4.3) ฐานความผิดในบางมาตรา ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เคยได้นำไปบังคับใช้มาเป็นเวลานาน ซึ่งอาจจะทำให้ข้อกฎหมายดังกล่าว เป็นการยกเลิกกฎหมายโดยปริยาย เช่น การเดินเท้า รถจักรยาน และยังทำให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจว่า ในข้อกฎหมายดังกล่าวนี้ไม่เคยมีบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร

4.4) ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร มักจะหลีกเลี่ยงการจับกุม โดยพยายามขับขีรถหลบหนี และมีหลายครั้งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายจราจร ยังไม่มีความชัดเจนในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด หรือฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในกรณีดังกล่าว

4.5) ในความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ข้อหา “เป็นผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา” ข้อกำหนดในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีต่าง ๆ ในทางปฏิบัติ ยังมีข้อโต้แย้งถึงอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ ว่ากระทำได้หรือไม่ หากผู้ต้องสงสัยที่มีอาการคล้ายเมาสุรา และไม่ยินยอมให้ตรวจ ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

4.6) ในชั้นเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวน ยังไม่มีความชัดเจน กรณีที่ผู้รับใบสั่งเป็นเด็กหรือเยาวชนอายุ ไม่เกิน 18 ปี บริบูรณ์ จะถือว่าการเปรียบเทียบ เป็นการสอบสวนหรือไม่และจะต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการสอบสวนคดีเด็กฯ หรือไม่

2. แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร

ปัญหาการจราจร ถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญเร่งด่วนของสังคม เนื่องด้วยทรัพยากรมนุษย์เป็นสิ่งล้ำค่า ที่ไม่อาจตีค่าเป็นราคาได้ และไม่สามารถหาวัตถุดิบอื่นใดมาทดแทน หากต้องสูญเสียหรือซำรุดไปเพราะได้รับบาดเจ็บพิการ และประการสำคัญสิ่งที่จะต้องสูญเสียไปนั้น เป็นความหวังของผู้คนที่ต้องพึ่งพาอาศัยและดำรงอยู่ได้ด้วย แต่หากขาดหรือสูญเสียบุคคลนั้นไป อาจทำให้หลาย ๆ ชีวิตก็ต้องพลอยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง และในที่สุดก็ต้องสูญสิ้นไปด้วย ฉะนั้นการแก้ไขปัญหาการจราจร จึงสมควรที่จะหยิบยกขึ้นมาพิจารณาเป็นลำดับต้น ๆ ของปัญหาทั้งปวง และได้สำรวจความคิดเห็นแล้ว พอที่จะสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร ดังนี้

1) ด้านการศึกษา

1.1) รัฐบาล ควรจัดระบบการให้ความรู้ด้านการจราจร ครอบคลุมทุกชนชั้น ทั้งภาคประชาชนทั่วไป และภาคนักเรียนนักศึกษา โดยเฉพาะผู้ที่ประสงค์จะมีรถไว้ในครอบครอง และขับซิ่งหรือใช้รถ ควรจัดอบรมให้ได้รับความรู้เรื่องกฎจราจร ก่อนได้รับใบอนุญาตหรือใบคู่มือจดทะเบียนรถ ทุกประเภท ทุกกรณี

1.2) ปลุกจิตสำนึกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ให้มีวินัยจราจร สร้างทัศนคติที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ทำหน้าที่ควบคุมการจราจร โดยอาจจะสอดแทรกความรู้ในการอบรมหรือการประชุมทุกเรื่อง

1.3) กำหนดหน้าที่ให้บิดา-มารดา หรือผู้ปกครอง ไว้ในดับทกฎหมาย ให้มีหน้าที่เอาใจใส่รับผิดชอบต่อบุตรหลานหรือผู้อยู่ในปกครองดูแล หากปล่อยปละละเลยให้บุตรหลานหรือผู้อยู่ในปกครองดูแล กระทำผิดกฎหมาย บิดา-มารดา หรือผู้ปกครอง ต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วยและต้องมีผลอย่างเป็นทางการ

1.4) ฝึกอบรม คุณธรรม จริยธรรมให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรและเพิ่มวิทยฐานะให้เป็นบุคลากรที่น่าเชื่อถือของสังคม เช่น เพิ่มอัตราตำแหน่ง รองสารวัตรจราจรโดยคัดเลือกจากเจ้าหน้าที่ในสายงาน ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ด้านการจราจรตลอดจนเพิ่มสวัสดิการ ค่าตอบแทนให้เหมาะสม เพื่อจูงใจในการปฏิบัติ ป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ

2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง

2.1) วางแผนปรับปรุงแก้ไขวิศวกรรมการทาง ขยายผิวการจราจร ตามความจำเป็นเร่งด่วน และที่สำคัญต้องเป็นระบบโครงข่ายที่สามารถรองรับเชื่อมต่อกันได้กับทุกเส้นทาง

2.2) หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการวางแผนออกแบบ กำหนดเส้นทาง หรือก่อสร้าง ถนนควรลงพื้นที่ ศึกษาข้อเท็จจริง ปัญหาสิ่งแวดล้อม และผลกระทบอื่น ๆ ของชุมชนท้องถิ่น หรือการจัดทำประชาพิจารณ์ ให้ความรู้แก่ประชาชนถึงผลดี ผลเสีย ของการก่อสร้างถนน

2.3) การก่อสร้าง ต้องเป็นไปตามแบบ โดยใช้กระบวนการการมีส่วนร่วมของ ประชาชนในการตรวจสอบ และการทดลองใช้ถนนให้เป็นที่แน่ชัดว่า ปลอดภัย และที่สำคัญต้อง คำนึงถึงสภาพแวดล้อมของชุมชน เช่น การจัดทำถนนสำหรับรถที่ใช้ในการเกษตร จัดทำ สะพานหรือท่อระบายน้ำ ที่ระบายน้ำได้ดีในจุดที่เป็นทางน้ำตามธรรมชาติ

2.4) หน่วยที่เกี่ยวข้องต้องคอยสำรวจเส้นทางถนน จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยและเกิด อุบัติเหตุซ้ำซาก หลังจากนั้นให้รีบแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยโดยเร่งด่วน โดยไม่ควรคำนึงถึง งบประมาณว่ามากหรือน้อย

2.5) การจัดทำเครื่องหมายจราจรพื้นทาง หรือเครื่องหมายจราจรบนทาง หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องสำรวจและจัดทำให้เพียงพอเพื่อความปลอดภัย หากมีการชำรุด เสียหาย ต้องรีบเข้าไปดำเนินการแก้ไขในทันทีและทุกเวลา โดยมีพักต้องรอเวลาหรือผู้เกี่ยวข้อง

3) ด้านเศรษฐกิจ

3.1) รัฐ ต้องควบคุมสินค้าเกี่ยวกับรถ โดยกำหนดหลักเกณฑ์การซื้อ-ขาย การ ครอบครองเป็นเจ้าของไว้ให้ชัดเจน เช่น การเข้ารับการอบรมก่อนเป็นเจ้าของรถ, หนึ่งครอบครัวยุคใหม่ ครอบครองรถเกิน 2 คัน ยกเว้นมีไว้เพื่อประกอบธุรกิจ ฯลฯ

3.2) รัฐ ควรจัดการวางแผนและลงทุนในการบริการสังคมในระบบขนส่งมวลชน หรือขนส่งสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน และสร้างกระแสปลูกจิตสำนึกให้ ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่ง มากกว่ารถส่วนตัว

3.3) รัฐ ควรสนับสนุนงบประมาณ ให้เพียงพอต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหา จราจร

4) การบังคับใช้กฎหมาย

4.1) กฎหมายจราจร ปัจจุบัน เป็นสิ่งจำเป็นของประชาชนที่ต้องรู้ ฉะนั้น ควรบรรจุลงในหลักสูตรการเรียนการสอนของ สถาบันการศึกษาทุกระดับ ตามความเหมาะสม ของวัย

4.2) แก้ไขบทกำหนดโทษ ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ กฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถ ในกรณีที่มีโทษปรับสถานเดียวให้สูงขึ้น ตามการเปลี่ยนแปลงของ เศรษฐกิจและค่าเงินบาท

4.3) กระบวนการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรม ควรปรับเปลี่ยนแนวทางการพิจารณาจากคดีอุบัติเหตุจราจร ที่ซับซ้อนด้วยความประมาทบางกรณี เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ฝ่าฝืนป้ายสัญญาณจราจร และซับซ้อนขณะเมาสุรา เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ ให้เป็น “คดีอาชญากรรม” เปลี่ยนจาก “ประมาท” เป็น “เจตนา ย่อมเล็งเห็นผล”

4.4) แก้ไขข้อกฎหมาย บางมาตราให้ชัดเจน และให้อำนาจหน้าที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติได้อย่างชัดเจน ไม่คลุมเครือ เช่น กรณีการปฏิบัติและความผิดของผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรแล้วมีเจตนาหลีกเลี่ยงหรือหลบหนีการจับกุม ให้ อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจวัดแอลกอฮอล์กับผู้ต้องสงสัยว่าขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา โดยไม่มีเงื่อนไข หากขัดขึ้นหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้มีบทกำหนดโทษไว้เสมือนข้อกล่าวหา “ขับขี่รถขณะเมาสุรา” ฯลฯ

5) ด้านการบริหารจัดการ

5.1) จัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจราจรเป็นสัดส่วน โดยรวมงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งระบบไว้ในหน่วยงานเดียว เพื่อให้มีเอกภาพในการบริหารจัดการ

5.2) จัดตั้งศาลจราจร เพื่อพิจารณาคดีจราจรโดยเฉพาะ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปโดยโปร่งใส บริสุทธิ์ยุติธรรม ลดปัญหาการทุจริตคอร์รัปชัน สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขึ้น กล่าวโดยสรุปได้ว่า ปัญหาการจราจร เป็นปัญหาส่วนหนึ่งของสังคมที่เกิดจากการกระทำของคนหากคนไทยทั่วไป มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัยหรือมารยาทต่อสังคม ละอายต่อพฤติกรรมของตนหากกระทำละเมิดต่อสังคมไม่ว่าเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ ก็ตาม ปัญหาดังกล่าว ย่อมจะลดน้อยลงไปจนสามารถควบคุมได้ การให้การศึกษาหรือการให้ความรู้ ปลูกจิตสำนึกให้มีคุณธรรม จริยธรรม สร้างวินัยให้แก่ประชาชน รัฐ ต้องจัดให้มีการศึกษาอย่างครบวงจร และต่อเนื่องเป็นระยะ เข้าถึงทุกเพศ ทุกวัย ทุกชนชั้นอาชีพ ตั้งแต่ในสถานศึกษา นอกสถานศึกษา ชุมชน หมู่บ้าน โดยอาจจะกำหนดเป็นหน้าที่ของพลเมือง ที่จะต้องมีหน้าที่ ในการแสวงหาความรู้ที่รัฐจัดให้ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ดำเนินควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหาด้านอื่น ๆ อย่างเป็นระบบ จึงน่าจะสามารรถแก้ไขปัญหาของสังคมทุกอย่างได้อย่างน่าพอใจ

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับเทศบาลตำบลแม่กา

1. ข้อมูลทั่วไป

ตำบลแม่กาอยู่ในเขตพื้นที่ของอำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา เป็นตำบลหน้าด่านของจังหวัดพะเยา เนื่องจากมีพื้นที่ติดต่อกับเขตพื้นที่ของตำบลบ้านร้อง อำเภอองาว จังหวัด

ลำปาง ตำบลแม่กามีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 131.696 ตารางกิโลเมตร หรือ 82,310 ไร่ และเป็นเนื้อที่สำหรับที่อยู่อาศัย จำนวน 8,540 ไร่ มีอาณาเขตติดต่อกับเขตพื้นที่ของตำบลอื่นๆ ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตพื้นที่เทศบาลเมืองพะเยา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา
- ทิศใต้ ติดต่อกับเขตพื้นที่ตำบลบ้านร้อง อำเภอองาว จังหวัดลำปาง
- ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตพื้นที่ตำบลจำปาหวาย อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา
- ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตพื้นที่ตำบลแม่ณาเรือและตำบลแม่ใส อำเภอเมือง

จังหวัดพะเยา

2. ประวัติความเป็นมาตำบลแม่กา

ตำบลแม่กามีลำห้วยแม่กา และน้ำแม่ต้า ซึ่งไหลมาบรรจบกันที่หมู่บ้านแม่กาหลวง ห่างจากถนนซูเปอร์ไฮเวย์ (ถนนพหลโยธิน) ประมาณ 500 เมตร ซึ่งก่อตั้งได้ประมาณ 60 ปีเศษ แต่เดิมแล้วพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่ารก ไม่มีผู้คนมาอาศัยอยู่ อุดมไปด้วยป่าไม้และสัตว์ป่านานาพันธุ์ บริเวณนี้จึงเป็นทางผ่านของบรรดาพ่อค้าทางเกวียน ซึ่งจะทำการบรรทุกสินค้า จากจังหวัดพะเยาเพื่อไปขายยังจังหวัดลำปาง พ่อค้าเหล่านี้จะเห็นภูมิศาสตร์ที่จะสามารถตั้งรกราก ทำไร่ทำสวน แรก ๆ ก็ 4 - 5 ครอบครัว ต่อมาจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จึงทำการตั้งเป็นหมู่บ้านขึ้นซึ่งประชากรส่วนใหญ่มาจากจังหวัดลำปาง และอำเภอองาว โดยหมู่บ้านที่ทำการจัดตั้งขึ้นก่อนคือ “บ้านแม่กาหลวง” เพราะหมู่บ้านนี้มีแม่น้ำไหลผ่านเดิมเรียกกันว่า “บ้านแม่กาน้ำล้อม” ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นบ้านแม่กาหลวง ต่อมาประชากรเกิดขึ้นหนาแน่น จึงตั้งขึ้นโดยมีหมู่บ้านหลาย ๆ หมู่เกิดขึ้นมาอีกมากมาย เช่น บ้านแม่กาโทกหวาย บ้านแม่กาห้วยเคียน บ้านแม่กาไร่ บ้านแม่กานาไร่เดียว บ้านแม่กาหัวทุ่ง บ้านแม่กาหม้อแกงทอง และบ้านแม่กาท่าข้าม และได้มีการรวบรวมบ้านแม่ต้าบุญโยงเข้าเป็นหมู่บ้านโดยตั้งชื่อเป็น “ตำบลแม่กา”

สาเหตุที่เรียกว่าบ้านแม่กา คือ ในสมัยก่อนเดิมมาแล้ว ชาวบ้านที่อพยพมาไม่มากนัก แต่มีเหตุการณ์เกิดขึ้นในหมู่บ้าน คือ ได้มีพ่อค้าเกวียนเดินทางผ่านมาแวะพักผ่อนที่ใต้ต้นตะเคียนใหญ่ใกล้ลำห้วย ขณะกำลังทานอาหารกลางวัน พ่อค้าเอาหม้อแกงไปต้กน้ำที่ลำห้วย พอตกกลางคืน ก็เกิดอาถรรพ์มีเสือมาคาบเอาพ่อค้าคนที่ไปต้กน้ำที่ลำห้วยกิน และถ้าส่วนใหญ่ถ้าหมู่บ้านใด มีอิการ้องรอบ ๆ หมู่บ้านก็จะมีคนในหมู่บ้านตาย 1 คน เป็นเช่นนี้บ่อย ๆ ชาวบ้านจึงได้ตั้งชื่อหมู่บ้านนี้ว่า “บ้านแม่กา” และด้วยอาถรรพ์ของลำห้วยจึงตั้งชื่อห้วยว่า “ห้วยแม่กา” ห้วยแม่กาจะมีน้ำไหลตลอดปีโดยไม่มีวันแห้งเลยตราบจนวันนี้

3. สภาพภูมิศาสตร์

ภูมิประเทศตำบลแม่กา โดยทั่วไปพื้นที่ทางทิศใต้และทิศตะวันตกเป็นเนินเขาและเชิงเขาเป็นป่าเขา จึงเป็นแหล่งกำเนิดลำน้ำหลายสายไหลผ่านหมู่บ้านต่างๆ ไปทางทิศเหนือลงสู่

กว๊านพะเยา พื้นที่ทางทิศเหนือและทิศตะวันออกเป็นที่ราบลุ่มและที่ราบเชิงเขา ตำบลแม่กามีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 131.696 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นที่เกษตรประมาณ 24,637 ไร่ เป็นพื้นที่ป่าไม้ไผ่ชนิดต่างๆ ตามเนินเขา อยู่ทางทิศใต้และทิศตะวันตก และเป็นป่าไม้สักและไม้เบญจพรรณ ประมาณ 51,253 ไร่ และเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและอื่น ๆ ประมาณ 8,450 ไร่

ตำบลแม่กาแบ่งเขตการปกครองออกเป็นหมู่บ้าน มีจำนวนทั้งหมด 18 หมู่บ้าน ประชากรจัดตั้งบ้านเรือน อยู่สองฟากถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) จำนวน 13 หมู่บ้าน ตั้งอยู่ตามถนนส่วนแยกจากเขตถนนพหลโยธิน จำนวน 4 หมู่บ้าน และตั้งอยู่สองฟากถนนสายพะเยา - วังเหนือ 1 หมู่บ้าน มีจำนวนครัวเรือน ประมาณ 4,666 ครัวเรือน มีประชากรทั้งสิ้น 19,018 คน

4. สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ตั้งแต่ดั้งเดิมประชากรในตำบลแม่กาส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพเกษตรกรรม คือ การทำนาข้าว การทำไร่ข้าวโพด พักทอง ชিং การปลูกผลไม้ เช่น ลิ้นจี่ ลำไย บางส่วนก็ประกอบอาชีพด้านการค้าขายและรับจ้างเมื่อหมดฤดูทำนา เกษตรกรที่เลี้ยงสัตว์ก็เป็นการเลี้ยงเพื่อใช้แรงงานหรือเลี้ยงเพื่อใช้บริโภคในครัวเรือน เช่น โค กระบือ เป็ด ไก่ ในปัจจุบันเนื่องจากมีสถาบันและองค์กรต่าง ๆ ของภาครัฐเข้ามาตั้งอยู่ในพื้นที่หลายสถาบันหลายองค์กร จึงทำให้มีประชากรแฝงร่วมอยู่ในเขตพื้นที่มาก จากสภาพทางสังคมในปัจจุบันทำให้สภาพสังคมของชุมชนตำบลแม่กาเปลี่ยนแปลงไป สามารถกำหนดได้เป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

1) ชุมชนกึ่งเมือง เป็นพื้นที่ของหมู่บ้านที่มีเขตติดต่อกับเทศบาลเมืองพะเยา ประชากรในพื้นที่จะประกอบอาชีพค้าขาย รับราชการ รับจ้าง มากกว่าการประกอบอาชีพเกษตรกรรมเพียงอย่างเดียว

2) ชุมชนกึ่งชนบท เป็นพื้นที่ชุมชนใหญ่ เดิมจะมีอาชีพทำการเกษตรเป็นส่วนใหญ่ เมื่อมีสถาบันและองค์กรต่างๆ เข้ามาอยู่ร่วมทำให้มีการประกอบอาชีพค้าขาย อาชีพประกอบการและการให้บริการ ตลอดจนเป็นลูกจ้างขององค์กรและสถาบันต่างๆ เพิ่มมากขึ้น

3) ชุมชนเขตชนบทและชาวไทยภูเขา เป็นพื้นที่ชุมชนที่ปลูกบ้านอาศัยอยู่ในพื้นที่สูงเชิงเขา โดยเฉพาะบ้านแม่ต๋าน้อย หมู่ที่ 18 ซึ่งเป็น หมู่บ้านชาวไทยภูเขา โดยเฉพาะประชากรจะประกอบอาชีพการเพาะปลูกพืชไร่ พืชสวน และหาของป่าเป็นส่วนใหญ่ (เทศบาลตำบลแม่กา, 2556)

ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับมหาวิทยาลัยพะเยา

1. ประวัติและความเป็นมาของมหาวิทยาลัยพะเยา

เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคมพ.ศ.2553 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติมหาวิทยาลัยพะเยา พ.ศ.2553 ขึ้น และประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2553 จึงถือได้ว่า มหาวิทยาลัยพะเยา ได้แยกออกจากมหาวิทยาลัยนเรศวร เป็นมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ ที่ไม่เป็นส่วนราชการ อย่างเต็มรูปแบบ ถือได้ว่าเป็นข่าวที่น่ายินดีสำหรับชาวจังหวัดพะเยา ที่มีสถาบันอุดมศึกษาที่มีคุณภาพผ่านการผลิตบัณฑิตและมหาบัณฑิตออกมารับใช้สังคมและประเทศชาติอย่างมากมาย ด้วยการนำของอธิการบดีและคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์และวิสัยทัศน์ที่รุ่ไปข้างหน้าอย่างไม่หยุดยั้ง เพื่อให้มหาวิทยาลัยพะเยาเป็นมหาวิทยาลัยสมบูรณ์แบบอย่างแท้จริง

ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.มณฑล สงวนเสริมศรี อธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยา กล่าวถึงความ เป็นมาของ มหาวิทยาลัยพะเยาว่า มหาวิทยาลัยพะเยา ก่อนได้รับการยกฐานะ เป็นมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ ได้อยู่ภายใต้การดูแลของมหาวิทยาลัยนเรศวร ซึ่งได้ตระหนัก ถึงความสำคัญของการกระจายโอกาสและการสร้างความเสมอภาคทางการศึกษา ประกอบ มหาวิทยาลัยได้พิจารณาร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดและสมาชิกผู้แทนราษฎรจังหวัดพะเยา รวมทั้งผู้แทนจากภาครัฐและเอกชน ในการแก้ปัญหาเรื่องรายได้และการศึกษาของประชากรใน จังหวัดพะเยา โดยเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำ จึงได้จัดโครงการกระจายโอกาสทางการศึกษาสู่จังหวัด พะเยาขึ้น เพื่อตอบสนองนโยบายของทบวงมหาวิทยาลัย ที่สนับสนุนให้มหาวิทยาลัยขยายเขต การศึกษาออกสู่ภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อยกฐานะเป็นมหาวิทยาลัยเอกเทศในอนาคต ทบวงมหาวิทยาลัยจึงได้พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ต่อมา คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2539 ได้มีมติให้ใช้ชื่อว่า วิทยาเขตสารสนเทศ พะเยา การจัดการเรียนการสอนระยะเริ่มแรกได้ใช้อาคารของโรงเรียนพะเยาพิทยาคมเป็นการ ชั่วคราว สำหรับสถานที่ตั้งถาวร มหาวิทยาลัยนเรศวรได้ร่วมกับทางจังหวัดพะเยาจัดหา สถานที่ตั้ง ณ บริเวณ ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา ประกอบด้วยที่ดินจำนวน 5,727 ไร่ เมื่อการก่อสร้างได้แล้วเสร็จ จึงได้ย้ายมาสถานที่ตั้งถาวรและเปิดการเรียนการสอน ตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา

ต่อมา เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2550 ในคราวประชุมครั้งที่ 13 (4/2550) สภา มหาวิทยาลัยนเรศวรได้มีมติให้เปลี่ยนชื่อ “มหาวิทยาลัยนเรศวร วิทยาเขตสารสนเทศ พะเยา” เป็น “**มหาวิทยาลัยนเรศวร พะเยา**”

เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2553 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติมหาวิทยาลัยพะเยา พ.ศ. 2553 ขึ้น และเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2553 มหาวิทยาลัยนเรศวร พะเยา ได้รับการจัดตั้งเป็น “มหาวิทยาลัยพะเยา (University of Phayao)” ตามประกาศราชกิจจานุเบกษา



ภาพ 2 บรรยากาศยามเย็นบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

2. ตราสัญลักษณ์ประจำมหาวิทยาลัยพะเยา

ตราสัญลักษณ์ประจำมหาวิทยาลัยพะเยา มีลักษณะเป็นรูปสัญลักษณ์สีขาว บนพื้นหลังรูปศิลาจารึกยอดกลีบบัวสีม่วง เนื้ออักษรย่อ “มพ” สีม่วง ซึ่งเป็นตัวอักษรฝักขามล้านนา ด้านล่างของอักษรย่อ มีชื่อมหาวิทยาลัยพะเยาสีม่วง และชื่อ ภาษาอังกฤษ UNIVERSITY OF PHAYAO สีขาว บนพื้นแถบโค้งสีทอง



ภาพ 3 ตราสัญลักษณ์ประจำมหาวิทยาลัยพะเยา

3. ปรัชญาและปณิธาน

มหาวิทยาลัยพะเยา มีการกำหนดปรัชญา คือ “ปัญญาชีวิต เสถียรชีวิต นาม (ปัญญาชีวิต เสถียรชีวิต นามะ) ”ตำราชีวิตด้วยปัญญาประเสริฐที่สุด” (A Life of Wisdom is the Most Wondrous of All)” และในส่วนของปณิธานของมหาวิทยาลัย คือ “ปัญญาเพื่อความเข้มแข็งของชุมชน (Wisdom for Community Empowerment)”

4. วัตถุประสงค์

ใช้วัตถุประสงค์ (จุดเน้น) ร่วมกันทั้งมหาวิทยาลัย (Core Purposes) 5 ประการ คือ

- 1) เพื่อจัดการเรียนการสอนที่เน้นให้หนีตออยู่และเรียน (Live and Learn) อย่างมีความสุข จบไปมีงานทำและเป็นคนดีของสังคม
- 2) เพื่อทำการวิจัยที่เน้นการสร้างปัญญารวมหมู่ (Collective Intelligence) เคียงคู่ชุมชน (สนับสนุนแนวคิด OUOP – One University One Province)
- 3) เพื่อบริการวิชาการโดยเน้นการใช้ปัญญารวมหมู่เพื่อพัฒนาความเข้มแข็งของชุมชน (Community Empowerment)
- 4) เพื่อทำนุบำรุงภูมิปัญญา ศิลปะ วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมของท้องถิ่น (Local Wisdom) สู่นานาชาติ
- 5) เพื่อบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และยึดมั่นในธรรมาภิบาล (Good Governance)

5. ค่านิยมร่วม

ใช้ค่านิยมร่วมกันทั้งมหาวิทยาลัย (Core Values) โดยยึดหลักคิด 7 ประการเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมองค์กรที่มีความไว้วางใจซึ่งกันและกัน (Mutual Trust) เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) และทำให้เกิดความเป็นสากล (Internationalization) ซึ่งจะสอดรับ ส่งเสริม และเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จของปณิธาน และวัตถุประสงค์ (ในข้อ 1 และ 2) ประกอบด้วย

- 1) Competence – หลักความรู้ความสามารถ (ให้ความสำคัญกับผู้ที่มีความสามารถสูงเป็นอันดับแรกก่อนเสมอ) (จึงเป็นหน้าที่ของทุกคนในองค์กรที่จะต้องช่วยกันยกระดับความรู้ความสามารถของตนเองให้ดียิ่งขึ้นตลอดเวลา) (เพื่อส่งเสริม สนับสนุนให้เกิด Competitiveness และ Leadership)
- 2) Freedom – หลักเสรีภาพ (มีเสรีภาพที่จะคิดที่จะทำงานให้บรรลุวัตถุประสงค์) (เพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้เกิด Excellence) (ทำให้เกิดความเป็นเลิศที่หลากหลายตามที่ตนเองถนัดหรือเชี่ยวชาญ)
- 3) Justice – หลักความถูกต้องยุติธรรม (มีความถูกต้องและยุติธรรมอยู่ในหัวใจตลอดเวลา) (มีคุณธรรมและจรรยาบรรณ) (ทำให้เกิดความเคารพนับถือและความไว้วางใจซึ่งกันและกัน)

4) Generosity – หลักความมีน้ำใจ (มีน้ำใจช่วยเหลือเกื้อกูลกัน โดยให้ถือเป็น“สิทธิ”ของผู้ที่อ่อนแอกว่าที่จะได้รับความช่วยเหลือ และเป็น “หน้าที่” ของผู้ที่เข้มแข็งกว่าที่จะต้องให้การช่วยเหลือ) (ทำให้เกิดวัฒนธรรมการอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข)

5) Team Learning and Working – หลักการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และทำงานเป็นทีม (เน้นการเรียนรู้จากการทำงานและการดำเนินชีวิต) (ทำให้เกิดปัญญารวมหมู่)

6) Shared Vision – หลักการมีเป้าหมายร่วมกัน (มีเป้าหมายในการทำงานร่วมกัน) (ทำให้เกิดพลังสามัคคี) (ทำให้เกิดเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้)

7) Local and Global Spirit – หลักความเชื่อมโยงระหว่างชุมชนและสากล คือ ยึดคติ “องค์ความรู้ที่ผลิตและที่ใช้เป็นระดับสากล ส่วนจิตวิญญาณอยู่ที่การรับใช้ชุมชนและสังคมไทย” (ทำให้เกิดความเป็นสากล หรือ Internationalization)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชำนาญ รวดเร็ว (2537) ศึกษาเรื่องแนวความคิดและความเชื่อที่สัมพันธ์กับการล่วงละเมิดกฏจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ใช้รถในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 400 คนผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 68 มีความรู้สึกลัวว่าการปฏิบัติตามกฏจราจรยังไม่เคร่งครัดพอ ในส่วนความคิดความเชื่อเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ในการใช้รถใช้ถนน และเครื่องรางของขลังจะช่วยลดหรือสัมพันธ์กับอุบัติเหตุ แต่เชื่อว่า ความประมาท ความเร่งรีบ ความไร้ระเบียบ เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและปัญหาทางด้านการจราจร

สุดพิเศษ เอกศิริ (2540) ศึกษาเรื่องรูปแบบการจัดการจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ผลการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ด้านปัญหาการจราจร กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถเห็นว่าสาเหตุของปัญหาการจราจรคือการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถทุกชนิดไม่เป็นสัดส่วนที่เหมาะสมกับปริมาณถนนที่มีอยู่ และสร้างขึ้นใหม่ กลุ่มผู้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเห็นว่า เกิดจากการขาดความรู้ขาดวินัยและมารยาทของผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนผู้บริหารระดับสูงเห็นว่าเป็นเพราะการขาดการจัดการที่ดีด้านการเดินทาง จอดรถมีการปล่อยปละละเลยมานานทำให้ยากแก่การแก้ไขปัญหา ด้านรูปแบบการจัดการจราจร กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถเห็นว่า ควรจัดการจราจรในรูปแบบการห้ามจอดตลอดสายเพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวของการจราจรในขณะที่กลุ่มผู้ปฏิบัติหน้าที่แก้ไขปัญหาการจราจร เห็นว่าควรจัดรูปแบบด้วยการใช้มาตรการบังคับกระแสรถจราจร โดยใช้การเดินทางทางเดียว (วัน-เวย์)

ส่วนผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นคล้ายกับกลุ่มผู้ใช้รถแต่มีความเห็นเพิ่มเติมคือ ควรจัดระบบการขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพมารับ ลดการใช้รถส่วนตัว

สุรัชย์ สิมุเทศ (2551) ศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3” เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการจราจร ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจร แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 พบว่า ทักษะของผู้บริหารต่อสภาพปัญหาจราจร เห็นว่าผู้ใช้รถใช้ถนนยังไม่มีความรู้เรื่องกฎหมาย หรือข้อบังคับต่างๆ การขับขี่โดยประมาท การใช้เส้นทางจราจรในเวลาเร่งด่วนพร้อมกัน การใช้ยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน มีปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นทุกปี ระบบขนส่งมวลชนมีข้อจำกัด สภาพถนนไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน และการให้สัญญาณไฟจราจรปล่อยรถไม่สัมพันธ์กัน ส่วนแนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรควรมีการอบรมเพิ่มความรู้แก่เจ้าหน้าที่ให้อำนวยความสะดวกการจราจร แก้ไขปัญหาจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เปิดการจราจรช่องทางพิเศษเพิ่มขึ้นเพื่อเร่งระบายรถที่คับคั่งให้เลื่อนไหลได้สะดวก จัดอบรมให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

สมใจ ศรีโสภิตสวัสดิ์ (2552) ศึกษาเรื่องแนวทางการแก้ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง จากการศึกษาพบว่า สภาพการจราจรบริเวณสี่แยกท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังมีปัญหาการกีดขวางทางจราจรเนื่องจากการเลี้ยวกลับรถและการเดินรถรับส่งพนักงานโรงงานในเวลาเลิกงาน สภาพถนนขรุขระ ไม่มีทางม้าลาย ช่องทางเดินรถคับแคบ การควบคุมสัญญาณไฟจราจรไม่เหมาะสม เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางไม่ครบถ้วน ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยการจราจร

แนวทางการแก้ปัญหาการจราจรประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมีแนวทางในการแก้ปัญหาในการวางแผนด้านการวางระบบถนนภายในเขตเทศบาล การใช้ประโยชน์จากที่ดินการวางผังเมือง การประสานงานระหว่างส่วนราชการ การปลูกจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนน

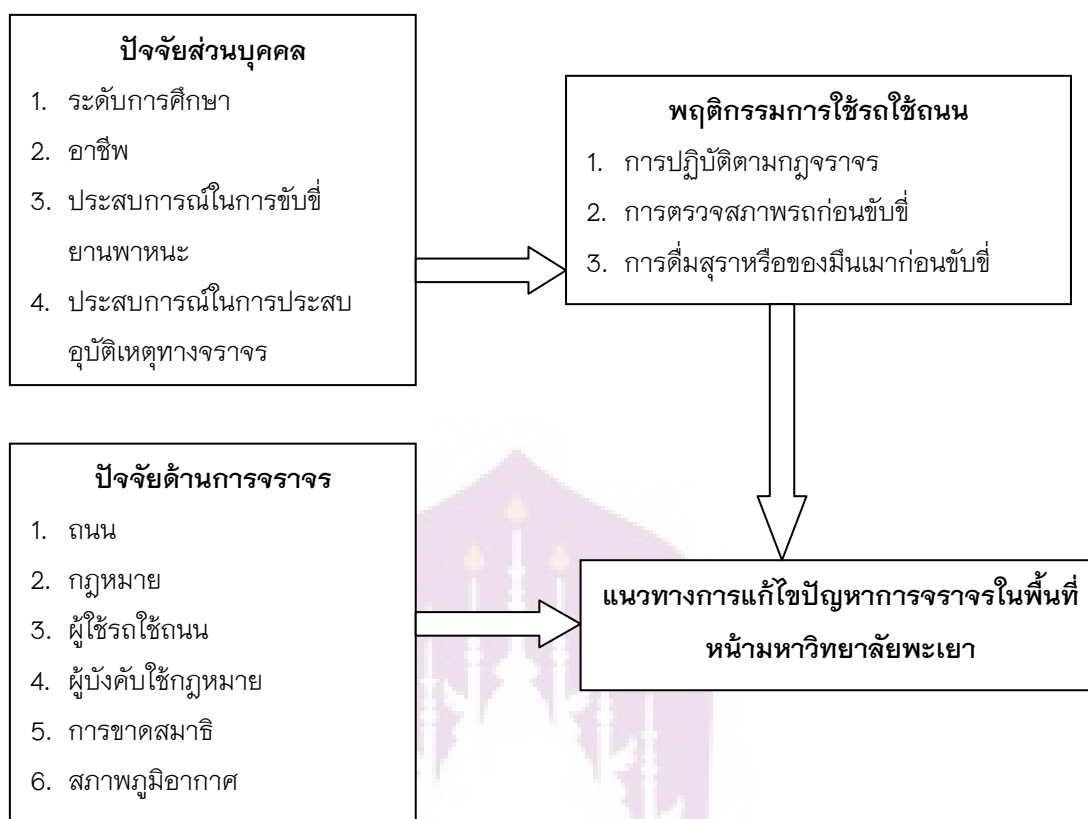
สมพงษ์ จำรูญพันธ์ (2542) ทำการศึกษาเรื่องความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อปัญหาจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้ทราบถึงระดับความรู้ ความสามารถ และบทบาทหน้าที่ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาจราจรซึ่งทำการศึกษาข้อมูลความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่า ปัญหาจราจรเกิดจากหลายสาเหตุด้วยกัน โดยที่สำคัญ

คือ สาเหตุของการเกิดปัญหาจราจรเกิดจากความไม่มีระเบียบวินัยของประชาชน ปัญหาด้านงานวิศวกรรมสาธารณูปโภคพื้นฐานทั้งหลาย ซึ่งมีการขุดพื้นผิวจราจรบ่อย ก่อให้เกิดปัญหาจราจรหรือจะกล่าวได้ว่า ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานและขาดการวางแผนในการปรับปรุงพัฒนาสาธารณูปโภคก็ได้ รวมถึงจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในลักษณะที่ไม่สมดุลกับพื้นผิวการจราจร แม้ว่าตำรวจจะให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติก็ตามก็ยังเกิดปัญหาจราจรอีก ส่วนในด้านการอำนวยความสะดวกจราจร ส่วนใหญ่เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสมแล้ว และผู้บังคับบัญชาได้ให้ความสนใจการแก้ไขปัญหาค่อนข้างมาก แต่จำนวนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานยังมีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตามในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าการแก้ปัญหารจราจรที่สำคัญคือ ในถนนบางสายที่มีการจราจรหนาแน่นควรกำหนดห้ามจอดรถ หรือให้มีการเดินรถทางเดียว เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร อนึ่งยังพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่าการอำนวยความสะดวกจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจส่งผลให้การจราจรคล่องตัวมากกว่าการใช้คอมพิวเตอร์ควบคุมสัญญาณไฟจราจร

ขงยุทธ ศศิวรรณพงศ์ (2545) ทำการศึกษาเรื่องเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อการจัดระเบียบการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ตลอดจนปัญหา อุปสรรค ที่มีต่อการปฏิบัติตามโครงการจัดระเบียบการจราจรทางบกในเขตพื้นที่ โดยสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญจาก 2 กลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกลุ่มที่กระทำผิดกฎหมาย พบว่า ในเรื่องความรู้เกี่ยวกับการจัดระเบียบการจราจรไม่มีความแตกต่างกัน แต่ในด้านทัศนคติ พบว่า กลุ่มที่ถูกตัดเตือนหรือบันทึกคะแนน จะมีทัศนคติในเชิงลบต่อการจัดระเบียบการจราจรทางบกมากกว่ากลุ่มที่ไม่ได้กระทำความผิด

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหารจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา” ผู้วิจัยได้ศึกษา จากงานงานวิจัยของ ธวัชชัย ปัญญาจิต มาพิจารณา เรื่องแนวคิดเกี่ยวกับการจราจร และวิจัยของ กฤษดา จันท์ศรี ซึ่งใช้หลักการ 3E's ของ O.W. Wilson and Roy C.Mclaren มาพิจารณาปัญหาการจราจร 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และด้านการบังคับใช้กฎหมาย นำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา โดยสามารถเขียนเป็นแผนภาพแสดงกรอบแนวคิด ในการวิจัยได้ ดังนี้



ภาพ 4 แสดงกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมุ่งที่จะศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา โดยผู้ศึกษามีวิธีการศึกษาค้นคว้า ตามระเบียบวิธีการศึกษา แนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร ดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชาชน โดยการเลือกอย่างเจาะจง ได้แก่ ผู้ใช้รถใช้ถนน พ่อค้าแม่ค้า บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา จำนวน 30 คน ผู้ศึกษาขอสัมภาษณ์โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview)
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจตำบลแม่กาหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จำนวน 1 คน ผู้ศึกษาขอสัมภาษณ์โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview)
3. นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแม่กาหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จำนวน 1 คน ผู้ศึกษาขอสัมภาษณ์โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview)
4. อธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยาหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย จำนวน 1 คน ผู้ศึกษาขอสัมภาษณ์โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) เพื่อใช้เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา โดยผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ซึ่งผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา และปรับปรุงแก้ไข ตามข้อเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิ และอาจารย์ที่ปรึกษา

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยผู้ศึกษาใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง(Semi-structured interview) เก็บข้อมูลแบบเจาะจงจากประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ พ่อค้าแม่ค้า นิสิต บุคลากร บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา และผู้บริหารมหาวิทยาลัยพะเยา นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแม่กา เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ จำนวน 33 คน เพื่อศึกษาสภาพ สาเหตุของปัญหาการจราจรในปัจจุบันและกำหนดแนวทางการแก้ปัญหา ตลอดจนข้อเสนอแนะ การจัดการจราจรเบื้องต้น ในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยการวิเคราะห์ สังเคราะห์จัดกลุ่มข้อมูลตามประเด็นปัญหาสำคัญและอธิบายความเชื่อมโยง ภายใต้วิธีการที่สำคัญดังนี้

1. การจำแนกและจัดระบบข้อมูล (Typology and Taxonomy) เป็นการนำข้อมูลที่ได้มาจำแนกและจัดหมวดหมู่ให้เป็นระบบ เช่น ข้อมูลหมวดงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลหมวดการสัมภาษณ์ เป็นต้น
2. การวิเคราะห์สรุปอุปนัย (Analytic Induction) เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมาวิเคราะห์เพื่อหาบทสรุปร่วมกันของเรื่องนั้น
3. การวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงเนื้อหา (Content Analysis) เป็นการนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ถึงเนื้อหาสาระในประเด็นหรือเรื่องนั้น

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพสาเหตุของปัญหการจราจรและกำหนดแนวทางการแก้ปัญหา ตลอดจนข้อเสนอแนะ การจัดการจราจรเบื้องต้น ในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ในการศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบด้วย ประชาชน โดยการเลือกอย่างเจาะจง ได้แก่ ผู้ใช้รถใช้ถนน พ่อค้าแม่ค้า บุคลากรและนิสิตของมหาวิทยาลัยพะเยา บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา จำนวน 30 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจตำบลแม่กา จำนวน 1 คน นายกเทศบาลตำบลแม่กา จำนวน 1 คน ผู้ช่วยอธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยา จำนวน 1 คน โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) โดยผู้ศึกษาขอเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ประชาชนโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview)

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview)

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ประชาชนโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview)

1.1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์

จากการลงพื้นที่เป้าหมายผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบด้วย ประชาชน จำนวน 30 คน ซึ่งเน้นไปที่ผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ พ่อค้าแม่ค้า ชาวบ้านในพื้นที่ บุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งจากการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยใช้แบบสัมภาษณ์การวิจัยแบบกึ่งโครงสร้าง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ มีอายุเฉลี่ย 29 ปี อายุสูงสุดคือ 51 ปี อายุต่ำสุดคือ 19 ปี มีอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 3 คน มีอายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 12 คน

31-40 ปี จำนวน 15 คน 41-50 ปี จำนวน 1 คน และ 51 ปีขึ้นไป จำนวน 1 คน คุณวุฒิการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีระดับการศึกษา ระดับปริญญาตรี จำนวน 15 คน ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 6 คน ระดับปริญญาโท จำนวน 5 คน ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 3 คน และระดับปวส. จำนวน 1 คน อาชีพ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีอาชีพนิสิต จำนวน 12 คน พนักงานมหาวิทยาลัย จำนวน 9 คน รับจ้างทั่วไป จำนวน 2 คน ค้าขาย จำนวน 5 คน เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จำนวน 2 คน พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ จำนวน 21 คน รถยนต์ จำนวน 17 คน พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลาเฉลี่ย 8 ปี และพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางจราจร รถล้ม/รถชน จำนวน 11 คน หลับใน จำนวน 3 คน ประสบอุบัติเหตุเล็กน้อย จำนวน 3 คน

1.2 สภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจร

จากการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง สอบถามผู้ใช้รถใช้ถนน ประชาชน จำนวน 30 คน เกี่ยวกับสภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา จำแนกออกเป็น 3 ประเด็นสำคัญ คือ ประเด็นเกี่ยวกับสภาพของปัญหาการจราจรในปัจจุบัน ประเด็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนและประเด็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจราจร พบดังนี้

1.2.1 ประเด็นเกี่ยวกับสภาพของปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

สภาพปัญหาการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยาในปัจจุบันในมุมมองของผู้ให้สัมภาษณ์ ได้มีการให้ความเห็นที่หลากหลายตามประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้บริหารซึ่งได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน ทั้งนี้อาจแยกเป็นปัญหาต่างๆ ดังนี้

1) การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 28 คน เห็นว่า ปัจจุบันมักพบเห็นการขับรถยนต์ มีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 8 คน เห็นว่า มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบ จอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถคร่อมเลน เช่น รถจักรยานยนต์จอดในช่องจอดรถยนต์ ทำให้รถยนต์ต้องจอดล่าช้าไปในถนนกีดขวางการจราจร มีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 4 คน เห็นว่า ผู้ใช้รถไม่เปิดไฟเลี้ยว มีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 4 คน เห็นว่า ไม่สวมหมวกกันน็อค มีผู้ให้ข้อมูล จำนวน 3 คน เห็นว่า ประชาชนไม่สนใจที่จะข้ามถนนบนสะพานลอย แต่กลับเดินข้ามถนนในจุดอันตราย ซึ่งผู้กระทำผิด

เหล่านั้น ได้แก่ นิลิต ชาวบ้านในพื้นที่ รวมถึงผู้สัญจรผ่านไปมาบริเวณถนนหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“มีปัญหามากโดยเฉพาะนิลิตไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับรถเครื่องไม่สวมหมวกกันน็อก และขี่รถย้อนศรประจำ”

“ขับรถตามอำเภอใจ คิดจะเลี้ยวก็เลี้ยว คิดจะกลับรถก็กลับ ไม่ให้สัญญาณไฟ”

“นักศึกษาข้ามถนนไม่เป็นที่ วิ่งข้ามถนนในขณะที่รถวิ่งมาด้วยความเร็ว”

2) การขับรถโดยใช้ความเร็วสูง โดยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 8 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ปัญหาการขับรถเร็ว ซึ่งอาจเกิดจากชั่วโมงเร่งด่วนในแต่ละวัน ได้แก่ ช่วงเวลา 7.45 น. – 9.00 น. และ ช่วงเวลา 16.30 น. – 18.00 น. ที่เป็นเวลาเช้างาน – ออกงาน ของบุคลากร และผู้ที่ทำงานในพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งยังเป็นเวลาเดียวกันที่นิลิตจะเดินทางเข้าไปเรียนในมหาวิทยาลัย ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“ตอนเช้าๆมีรถมาก ขับเร็วรีบไปทำงาน เด็กก็จะเข้าไปเรียนในมอ รวมถึงตอนเย็นด้วย”

3) การเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 14 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า มักเกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย เช่น ขับรถเฉี่ยวชนกัน ขับรถตัดหน้า ชนฟุตบอล/สิ่งกีดขวางที่ล้ำเข้าไปในถนน เป็นต้น ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“เด็กนิลิตขี่รถจักรยานยนต์เฉี่ยวชนกันเอง มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง”

4) ปริมาณรถยนต์/รถจักรยานยนต์บนท้องถนน โดยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 6 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า มีปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถประเภทอื่นๆ ในจำนวนมาก เนื่องจากประชากรนักศึกษาและคนทำงานที่มากขึ้น การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้มีความแออัดในการใช้รถใช้ถนน ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“นิลิตมีรถกันเกือบจะทุกคน ทำให้รถบนถนนมีจำนวนมากแออัด”

5) ร้านค้าล้ำเข้ามาในเขตถนน, ตั้งร้านค้าริมฟุตบอล โดยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 6 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า พ่อค้าแม่ค้าบริเวณข้างทางตั้งร้านล้ำเข้ามาในถนน โดยเฉพาะวันที่มีตลาดนัด มักจะมีรถจักรยานยนต์และรถยนต์จอดกีดขวาง ทำให้

ประชาชนเดินทางไม่สะดวกต้องลงมาเดินบนผิวจราจร เกิดความไม่ปลอดภัย และสร้างปัญหา กับผู้ใช้รถใช้ถนนที่ผ่านไปมาอย่างมาก ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“วันไหนมีคลองถม รถจะเยอะเป็นพิเศษ ที่จุดรถจักรยานยนต์ก็ล้า ออกไปในถนน รถที่วิ่งมาด้วยความเร็วก็จะเบรกไม่ทัน”

6) การขาดมารยาทในการขับขี่ โดยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 3 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ไม่มีน้ำใจต่อผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“ขี่รถมั่งง่าย เห็นแก่ตัว”

7) ไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลเฉพาะจุด โดยผู้ให้ข้อมูล จำนวน 3 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลเฉพาะจุด โดยเฉพาะจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ตามช่วงเวลาต่างๆ มีเพียงเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาดูแลในส่วนที่มีผู้ใช้รถจำนวนมากในแต่ละวัน เช่น บริเวณจุดกลับรถก่อนข้ามมหาวิทยาลัยในช่วงเช้า และหน้าประตูทางออกช่วงเย็น เป็นต้น ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“ไม่มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวก โบกรถ หรือจัดการจราจรหน้ามหาวิทยาลัย”

1.2.2 ประเด็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

เป็นการนำเสนอข้อมูลจากการสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ซึ่งได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน ดังนี้

1) การปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 13 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า การปฏิบัติตามกฎจราจร จะลดการเกิดอุบัติเหตุได้ จำนวน 5 คน เห็นว่าผู้ใช้รถใช้ถนนควรปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อความปลอดภัย จำนวน 8 คน เห็นว่า ยังมีการทำผิดกฎหมายจราจร ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“ถ้าปฏิบัติตามกฎจราจรได้ ก็จะมีความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย”

“อะไรคือกฎจราจร ไม่เห็นจะมีใครนำมาใช้”

2) การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 11 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า มีความสำคัญอย่างมากควรมีการตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ เป็นการ

ป้องกันปัญหาการจราจร หรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้เนื่องจากสภาพรถที่ไม่พร้อมจะนำมาขับ ขึ้นบนท้องถนน จำนวน 4 คน เห็นว่า ผู้ใช้รถไม่ให้ความสำคัญกับการตรวจสอบสภาพรถ เมื่อรถเกิด ปัญหาขึ้นครั้งหนึ่งจึงจะมีการตรวจเช็ค

“สำคัญมากเพราะจะเป็นตัวกำหนดการขับขี่”

“ไม่ทราบเรื่องการตรวจสอบสภาพรถ แต่ส่วนใหญ่ถ้ารถไม่เสียก็คงไม่มีใครตรวจ”

3) การติ่มสุราหรือของมีนเมาก่อนขับขี่ ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 26 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ไม่สมควร เพราะการติ่มสุราทำให้ขาดสติ การเกิดอุบัติเหตุส่วน ใหญ่มักมีสาเหตุจากการดื่มแล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่าง ๆ จำนวน 2 คน เห็นว่า ทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน เช่น เมาแล้วขับรถจักรยานยนต์สายไปมากก็ขวางการสัญจรของ ผู้ใช้รถปกติ หรือในช่วงเวลาหลังจากสถานบันเทิงต่าง ๆ ปิดให้บริการ เป็นต้น ยกตัวอย่างคำให้ สัมภาษณ์ เช่น

“ส่วนใหญ่ที่พบเห็นจะเป็นนิสิตม.พะเยา”

1.2.3 ประเด็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจราจร

1) ถนน ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 12 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ถนน บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยามีความชำรุด ชรุขระ ควรได้รับการซ่อมแซม เป็นหลุมเป็นบ่อ ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 6 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ถนนมีความเหมาะสมได้ มาตรฐานแล้ว ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 2 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า จุดกัลัรถอยู่ ใกล้ทางโค้ง ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 2 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ไม่สามารถ มองเห็นยานพาหนะที่สัญจรไปมาและป้ายจราจรได้ชัดเจน เนื่องจากมีสิ่งกีดขวางมากเกินไป และยังทำให้การขับขึ้นบนถนนเกิดความอันตราย ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“ยูเทิร์นทางทิศใต้อยู่ต่อจากทางโค้งทำให้มองไม่เห็นรถที่ขับมาด้วยความเร็ว อันตรายมาก เวลาเด็กนิสิตขี่จักรยานยนต์ข้ามถนน หรือย่อนครมา”

2) กฎหมายจราจร ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 24 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็น ว่า มีข้อบังคับที่เข้มงวดดีอยู่แล้วจำนวน 2 คน เห็นว่า ต้องปรับปรุงกฎหมายจราจร ยกตัวอย่างคำ ให้สัมภาษณ์ เช่น

“กฎหมายดีอยู่แล้ว แต่ขาดการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง และผู้ใช้ไม่เคารพกฎหมาย”

3) ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 30 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และยังขาดความเข้าใจเรื่องกฎจราจร จำนวน 5 คน เห็นว่ามีนิสัยมักง่าย ไม่มีน้ำใจแก่ผู้ร่วมทาง ขาดจิตสำนึกในการขับขี่ จำนวน 3 คน เห็นว่าผู้ใช้รถใช้ถนนมีความประมาท ไม่ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“นิสัยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเลย มักง่าย ไม่คิดถึงตอนที่เกิดอุบัติเหตุ”

“ควรจะขับซื่อให้มีน้ำใจต่อผู้อื่นบ้าง และไม่ประมาท ไม่เหม่อลอย”

4) ผู้บังคับใช้กฎหมาย ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 17 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ไม่มีความเคร่งครัดพอ หย่อนยานเกินไป จำนวน 5 คน เห็นว่า ไม่ค่อยพบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจออกมาปฏิบัติหน้าที่ จำนวน 2 คน เห็นว่า มีการปฏิบัติตามหน้าที่ แต่ยังไม่ชัดเจน ไม่ต่อเนื่องและจริงจัง จำนวน 2 คน เห็นว่า ผู้บังคับใช้กฎหมายควรปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างในการรักษากฎจราจร จำนวน 1 คน เห็นว่า ผู้บังคับใช้กฎหมายไม่สุภาพ ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“ไม่เคร่งครัดด้านกฎหมายจราจร ถึงจะมีบ้างแต่ก็ไม่ต่อเนื่อง”

“ตำรวจน่าจะปฏิบัติตามกฎหมายด้วย ก่อนที่จะมาจับคนอื่น”

5) การขาดสมาธิ ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 10 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 7 คน เห็นว่า หากขาดสมาธิจะทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง จำนวน 4 คน เห็นว่าส่วนหนึ่งมาจากการคุยโทรศัพท์มือถือ หรือเล่นโทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์ทางการสื่อสาร จำนวน 4 คน เห็นว่าเกิดจากการดื่มสุรา ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“ถ้าไม่เป็นเพราะการเล่นโทรศัพท์ ก็คุยกันนี่แหละที่ทำให้ขาดสมาธิ”

“อันตรายมาก ถ้าหากขับรถและเหม่อลอย อาจเกิดอุบัติเหตุได้”

“ตั้งสติก่อนสตาร์ท”

6) สภาพภูมิอากาศ ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 23 คน ได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน เห็นว่า ไม่มีความเกี่ยวข้อง เป็นไปตามฤดูกาล จำนวน 7 คน เห็นว่า ถ้าฝนตกหนักอาจมีอุบัติเหตุได้ จำนวน 5 คน เห็นว่า ฝนละอองและหมอกควันมีผลต่อวิสัยทัศน์ในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ยกตัวอย่างคำให้สัมภาษณ์ เช่น

“สภาพภูมิอากาศในปัจจุบันมีผลน้อย เป็นไปตามฤดูกาลไม่ค่อยเกี่ยว”

“ต้องใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพอากาศ ยกตัวอย่าง ฝนตกก็ต้องใช้ความระมัดระวังมากหน่อย”

1.3 ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา และการจัดการจราจรเบื้องต้น

ข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหา และการจัดการจราจรเบื้องต้นการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เป็นการนำเสนอข้อมูลจากการสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ซึ่งได้แสดงความเห็นสอดคล้องกัน ดังนี้

1.3.1 รณรงค์ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขับขี่ปลอดภัย วินัยการจราจร โดยให้ทั้งส่วนเทศบาลตำบลแม่กา และมหาวิทยาลัยพะเยาดำเนินการร่วมกัน

1.3.2 กำหนดให้เรื่องจัดการจราจรเป็นหนึ่งในนโยบายการดำเนินงานของท้องถิ่น หรือจัดสรรงบประมาณแก่ท้องถิ่นให้ช่วยกันดูแลแก้ไขปัญหาการจราจร

1.3.3 จัดให้มีตำรวจจราจรบริเวณทางเข้าออกมหาวิทยาลัย หรือในจุดสำคัญ เพื่อจัดระเบียบ ควบคุมการจราจร ซึ่งจะสามารถลดปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

1.3.4 มีบทลงโทษแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างจริงจัง เช่น การตัดเตือน ตั้งด่านจับ/ปรับ หรือกรณีเป็นนิสิตให้ทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ เป็นต้น

1.3.5 ปรับปรุงวิสัยทัศน์บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อให้การใช้อยานพาหนะ และผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัย สะดวกสบาย

1.3.6 อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ปลุกจิตสำนึกแก่นิสิต

1.3.7 จัดระเบียบร้านค้าข้างทาง ให้อยู่ในบริเวณที่กำหนดไม่ล้ำออกมาในถนน กีดขวางการจราจร โดยเฉพาะงานตลาดนัดตอนเย็น หรือจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยดูแล

1.3.8 ปรับปรุงถนนหน้ามหาวิทยาลัย โดยติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บ้ายจราจร กล้องวงจรปิด ทำทางลอด ทำสะพานลอยบริเวณที่จอดรถจักรยานยนต์ มีไฟกระพริบเพื่อชะลอความเร็ว กั้นเกาะกลางถนนที่ชาวบ้านใช้ลัดข้ามถนน และจัดช่องทางจราจรพิเศษ ในจุดที่สำคัญ

2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงและเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview)

2.1 สภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจร

จากการที่ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้างเป็นคำถามปลายเปิด สอบถามข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากนายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแม่กา ผู้ช่วยอธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยา และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ดูแลในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ตำรวจทางหลวง เพื่อต้องการทราบถึงสภาพสาเหตุของปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ผลการศึกษาค้นพบข้อมูล ดังนี้

1) สภาพถนน ซึ่งไม่ได้สร้างขึ้นมาเพื่อรองรับการใช้งานอย่างในปัจจุบัน โดยเส้นทางจากอำเภอเวียงชัยในตัวเมือง เป็นทางลาดลงเขาทำให้รถมุ่งหน้ามาด้วยความเร็ว และอาจเกิดอันตรายได้หากมีรถย้อนศร หรือนิสิตข้ามถนน อีกทั้งทางเข้าออกที่จอดรถจักรยานยนต์บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเป็นทางลาดชัน ตรงออกไปหาถนนซูเปอร์ไฮเวย์ จึงเกิดอุบัติเหตุได้หากไม่มีความระมัดระวังเพียงพอ

2) จำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งจำนวนนิสิตที่มีมากกว่า 15,000 คน และชาวบ้านรวมถึงผู้ที่เข้ามาทำมาหากินในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งยิ่งเพิ่มมากขึ้นภายใน 2-3 ปีที่ผ่านมา หลังจากมีการเจริญเติบโตทางสังคมและทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ประชากรส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นหลัก ทำให้ปริมาณยานพาหนะต่อสัดส่วนของถนนไม่สมดุลกัน และยังมีปัญหาตามมาอีกประการหนึ่งคือการไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถ

3) การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยกล่าวถึงการขาดวินัยทางจราจร ขาดจิตสำนึกการฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่ เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถสวนเลน ไม่เปิดไฟเลี้ยวเมื่อต้องการเลี้ยว ขับรถโดยใช้เร็ว เป็นต้น

4) อุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลมาจากจุดอ่อนของปัจจัยต่างๆ มาพบกันเกิดเป็นอุบัติเหตุ เช่น รถชน รถเฉี่ยวกันเองหรือผู้ใช้ทางอื่นๆ รถล้ม เป็นต้น จะพบว่าเมื่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงมากในปีที่ผ่านมา (นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแม่กา) ทำความเสียหายทั้งด้านทรัพย์สิน และชีวิตไม่น้อย ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการประสบอุบัติเหตุที่ค่อนข้างรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

5) ร้านค้า ที่ตั้งร้านค้าเข้าไปในเขตถนน หรือตั้งวางสิ่งของกีดขวางทางเดินรถ รวมถึงทางเท้า ซึ่งทำให้ผู้ใช้ถนนไม่สามารถเดินบนฟุตบาทได้ตามปกติ ทำให้ประชาชนเดินทางไม่สะดวกต้องลงมาเดินบนผิวจราจร เกิดความไม่ปลอดภัย

2.2 ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหา และการจัดการจราจร

1) ปรับปรุงถนน โดยลดความลาดเอียงลง จัดช่องทางเดินรถเฉพาะ เพิ่มความสว่างในยามค่ำคืน

2) รณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อบรมให้ความรู้ ปहुกผังจิตสำนึกทั้งทางตรง และทางอ้อม เช่น ในอาจารย์สอดแทรกวินัยทางจราจรขณะสอนในชั้นเรียน สร้างบรรยากาศในมหาวิทยาลัยให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น

3) ตั้งด่านตรวจ สกััดจับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยมีโทษที่เข้มงวดและชัดเจน เพื่อแสดงให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่ามีกำบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และต้องเคารพกฎหมาย หรือว่ากล่าวตักเตือน

4) ติดเครื่องตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันรถที่วิ่งมาโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

5) วางแผนระยะยาวในการแก้ไขปัญหาโดยรวมมือกันทุกภาคส่วน

บทที่ 5

บทสรุป

ในการศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพสาเหตุของปัญหการจราจรและกำหนดแนวทางการแก้ปัญหา ตลอดจนข้อเสนอแนะ การจัดการจราจรเบื้องต้น ในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ทั้งนี้ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำแนกเป็นการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ประชาชน โดยการเลือกอย่างเจาะจง จำนวน 30 คน เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจตำบลแม่กา จำนวน 1 คน นายกเทศบาลตำบลแม่กา จำนวน 1 คน และผู้ช่วยอธิการบดีมหาวิทยาลัยพะเยา จำนวน 1 คน โดยผู้วิจัยใช้เครื่องมือวิจัยเป็นแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure Interview) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลสำหรับตอบวัตถุประสงค์การวิจัยที่ได้กำหนดไว้ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เชิงพรรณนาด้วยวิธีบรรยายและอภิปราย พร้อมกับนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เชื่อมโยงกับแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยเรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอายุ คุณวุฒิการศึกษา อาชีพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่าจะอยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี ผู้ให้สัมภาษณ์จะมีมีคุณวุฒิการศึกษาระดับปริญญาตรี และผู้ให้สัมภาษณ์จะเป็นนิสิต

ด้านประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะ ผลการวิจัยพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์จะมีประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะ ประเภท เป็นรถจักรยานยนต์ และมีประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะเป็นระยะเวลาเฉลี่ย 8 ปี

ด้านประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางจราจร ผลการวิจัยพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์จะมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางจราจร รถล้ม/รถชน บ้างและส่วนหนึ่งเป็นการประสบอุบัติเหตุที่ค่อนข้างรุนแรง

2. สรุปผลการวิเคราะห์สภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจร

2.1 สภาพของปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยด้านสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน พบว่า มีความคิดเห็นที่สอดคล้องกัน คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จะส่งผลต่อการจราจรในปัจจุบันเนื่องจาก การขับรถยนต์ การจอดรถไม่เป็นระเบียบ จอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถคร่อมเลน ผู้ใช้รถไม่เปิดไฟเลี้ยว และไม่สวมหมวกกันน็อค และประชาชนไม่สนใจที่จะข้ามถนนบนสะพานลอย แต่กลับเดินข้ามถนนในจุดอันตราย มีการขับรถโดยใช้ความเร็วสูง บนถนนสายนี้ ซึ่งเกิดจากชั่วโมงเร่งด่วนในแต่ละวัน การเกิดอุบัติเหตุ มักจะเกิดอุบัติเหตุหน้ามหาวิทยาลัย เนื่องจากปริมาณรถยนต์/รถจักรยานยนต์บนท้องถนนเป็นจำนวนมาก และจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้นและการขยายตัวของเศรษฐกิจ มีร้านค้าเข้ามาในเขตถนน โดยเฉพาะวันที่มีตลาดนัด ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย ซึ่งเกิดปัญหากับผู้ที่ใช้รถใช้ถนนที่ผ่านไปมาอย่างมาก รวมไปถึงการขาดมารยาทในการขับขี่ ไม่มีน้ำใจต่อผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน บางครั้งก็ไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลเฉพาะจุด โดยเฉพาะจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ตามช่วงเวลาต่างๆ มีเพียงเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาดูแลในส่วนที่มีผู้ใช้รถจำนวนมากในแต่ละ

2.2 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยด้านพฤติกรรมการใช้ถนน พบว่า มีความเห็นสอดคล้องกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

1) การปฏิบัติตามกฎจราจร จะทำให้ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อความปลอดภัย และยังมีการทำผิดกฎหมายการจราจรอยู่ตลอด

2) การตรวจสภาพรถก่อนขับขี่ มีความสำคัญอย่างมากต้องมีการตรวจสภาพรถก่อนขับขี่ เป็นการป้องกันปัญหาการจราจร หรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้เนื่องจากสภาพรถที่ไม่พร้อมจะนำมาขับขี่บนท้องถนน และ ผู้ใช้รถไม่ให้ความสำคัญกับการตรวจสภาพรถ เมื่อรถเกิดปัญหาขึ้นครั้งหนึ่งจึงจะมีการตรวจเช็คเป็นครั้งๆไป

3) การดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนขับขี่จะทำให้ขาดสติ ทำให้เกิดการตัดสินใจช้า การตอบสนองช้า เนื่องจากการดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่าง ๆ จึงทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน เช่น เมาแล้วขับรถจักรยานยนต์สายไปมากก็ตขวางการสัญจรของผู้ใช้รถปกติ หรือในช่วงเวลาหลังจากสถานบันเทิงต่าง ๆ ปิดให้บริการ

2.3 ปัจจัยด้านการจราจร

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านปัจจัยการจราจร พบว่า มีความเห็นสอดคล้องกันสรุปได้ดังนี้

1) ถนน ส่งผลต่อปัจจัยด้านการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งมีความชำรุด ขรุขระ จึงต้องได้รับการซ่อมแซม เนื่องจากเป็นหลุมบ่อ ลาดชัน ซึ่งส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร แต่ถนนมีความเหมาะสมได้มาตรฐานแล้ว จุดกัณฑ์รถอยู่ใกล้ทางโค้ง และไม่สามารถมองเห็นยานพาหนะที่สัญจรไปมาและป้ายจราจรได้ชัดเจน เนื่องจากมีสิ่งกีดขวางมากเกินไป ทำให้การขับขึ้นถนนเกิดความอันตราย ซึ่งถือเป็นจุดอันตรายหลายจุด ควรได้รับการแก้ไข และสภาพถนน ซึ่งไม่ได้สร้างขึ้นมาระยะเวลานานพอที่จะรองรับการใช้งานอย่างในปัจจุบัน เป็นทางลาดลงเขาทำให้รถมุ่งหน้ามาด้วยความเร็ว และอาจเกิดอันตรายได้หากมีรถย้อนศร หรือข้ามถนน อีกทั้งทางเข้าออกที่จอดรถจักรยานยนต์เป็นทางลาดชัน ตรงออกไปหาถนนสุขุมวิทไฮเวย์ จึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2) กฎหมายจราจร ส่งผลต่อปัจจัยด้านการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เนื่องจากปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่เข้มงวดดี และมีความครอบคลุมดีอยู่แล้ว แต่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะต้องมีวินัย ขาดจิตสำนึก และการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถสวนเลน ไม่เปิดไฟเลี้ยว ขับรถโดยใช้ความเร็วสูง เป็นต้น

3) ผู้ใช้รถใช้ถนน ส่งผลต่อปัจจัยด้านการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และยังขาดความเข้าใจเรื่องกฎจราจร บางคนมีนิสัยมักง่าย ไม่มีน้ำใจแก่ผู้ร่วมทาง ไม่มีวินัยจราจร รวมถึงการขาดจิตสำนึกในการขับขี่ และผู้ใช้รถใช้ถนนมีความประมาท ไม่ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ จำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งจำนวนนิสิตที่มีมากกว่า 15,000 คน และชาวบ้านรวมถึงผู้ที่เข้ามาทำมาหากินในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งยิ่งเพิ่มมากขึ้นภายใน 2-3 ปีที่ผ่านมา หลังจากมีการเจริญเติบโตทางสังคมและทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ประชากรส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นหลัก ทำให้ปริมาณยานพาหนะต่อสัดส่วนของถนนไม่สมดุลกัน และยังมีปัญหาตามมาอีกประการหนึ่งคือการไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

4) ผู้บังคับใช้กฎหมาย ส่งผลต่อปัจจัยด้านการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งไม่เคร่งครัดพอ หย่อนยานเกินไป การปฏิบัติยังไม่ชัดเจน ไม่ต่อเนื่องและจริงจัง ไม่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจออกมาปฏิบัติหน้าที่ และผู้บังคับใช้กฎหมายควรปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างในการรักษากฎจราจร

5) การขาดสมาธิ ส่งผลต่อปัจจัยด้านการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งทำให้ความสามารถในการขับช้าลง ส่วนหนึ่งมาจากการคุยโทรศัพท์มือถือ หรือเล่นโทรศัพท์มือถือ หรืออุปกรณ์ทางการสื่อสาร

6) สภาพภูมิอากาศ ไม่ส่งผลต่อปัจจัยด้านการจราจรบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เนื่องจากเป็นไปตามฤดูกาล แต่ทั้งนี้ต้องใช้ความเร็วให้สัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมด้วย แต่ถ้าฝนตกหนักและมี ฝุ่นละอองหรือหมอกควันจะส่งผลต่อวิสัยทัศน์ในการมองเห็นของผู้ขับขี่อาจมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้

3. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ปัญหา

1) ปรับปรุงถนน โดยลดความลาดเอียงลง จัดช่องทางเดินรถเฉพาะ เพิ่มความสว่างในยามค่ำคืน ติดสัญญาณไฟจราจร บ้ายจราจร กล้องวงจรปิด ทำทางลอด ทำสะพานลอยบริเวณที่จอดรถจักรยานยนต์ มีไฟกระพริบเพื่อชะลอความเร็ว กั้นเกาะกลางถนนที่ชาวบ้านใช้ลัดข้ามถนน และจัดช่องทางจราจรพิเศษ ในจุดที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงวิสัยทัศน์บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อให้การใชยานพาหนะและผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัย สะดวกสบาย

2) รณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อบรมให้ความรู้ ปลุกฝังจิตสำนึกทั้งทางตรง และทางอ้อม เช่น ในอาจารย์สอดแทรกวินัยทางจราจรขณะสอนในชั้นเรียน สร้างบรรยากาศในมหาวิทยาลัยให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจร และให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขับขี่ปลอดภัย วินัยการจราจร โดยให้ทั้งส่วนเทศบาลตำบลแม่กา และมหาวิทยาลัยพะเยาดำเนินการร่วมกัน เป็นต้น

3) ตั้งด่านตรวจ สกัดจับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ให้มีโทษที่เข้มงวดและชัดเจน เพื่อแสดงให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และต้องเคารพกฎหมาย หรือว่ากล่าวตักเตือน โดยจัดให้มีตำรวจจราจรบริเวณทางเข้าออกมหาวิทยาลัย หรือในจุดสำคัญ เพื่อจัดระเบียบ ควบคุมการจราจร และบทลงโทษแก่ผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างจริงจัง เช่น การตักเตือน ตั้งด่านจับ/ปรับ หรือกรณีเป็นนิสิตให้ทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ ซึ่งจะสามารถลดปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

4) ติดเครื่องตรวจจับความเร็ว เพื่อป้องกันรถที่วิ่งมาโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยตั้งจุดตรวจบริเวณก่อนถึงหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เป็นมาตรการที่จะช่วยลดความเร็วของรถที่มาจากอำเภอเมืองฯ ซึ่งโดยปกติจะใช้ความเร็วสูงเนื่องจากเป็นถนนซูเปอร์ไฮเวย์

5) วางแผนระยะยาวในการแก้ไขปัญหาโดยรวมร่วมกันทุกภาคส่วน จัดการประชุมเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน ประกอบด้วยหน่วยงานที่มีอำนาจบริหารจัดการ ทั้งส่วนราชการและส่วนท้องถิ่น

6) จัดระเบียบร้านค้าข้างทาง ให้อยู่ในบริเวณที่กำหนดไม่ล้ำออกมาในถนน กีดขวางการจราจร โดยเฉพาะงานตลาดนัดตอนเย็น หรือจัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยดูแล และจัดระเบียบร้านค้าที่อยู่ริมถนนให้มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่มาใช้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกและลดปัญหาการจอดรถขวางทางจราจร

อภิปรายผลการวิจัย

จากการสรุปผลการวิจัย แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ผู้ศึกษาได้พบข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา โดยอภิปรายจากหลักการ 3E's (กฤษฎดา จันทรศรี ,2537) ได้ดังต่อไปนี้

1. อภิปรายผลกับแนวคิดเกี่ยวกับหลักการ 3E's

1.1 จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ผู้ศึกษา พบว่า ถนนบริเวณหน้ามหาวิทยาลัย เป็นถนนที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมจราจร โดยถนนดังกล่าวเป็นถนนที่มีความบกพร่องในด้านต่าง ๆ อย่างมาก กล่าวคือ โครงข่ายของถนนสายนี้ยังไม่สมบูรณ์ดีพอ ถนนมีความกว้างที่ไม่เสมอกัน มีตรอกซอกซอยเล็ก ๆ เชื่อมต่อกันหลายจุด และมีลักษณะผิวการจราจรแคบมาก เพราะถนนดังกล่าวได้มีการสร้างมานานแล้ว สภาพของผิวจราจรบางช่วงแม้ว่าโดยทั่วไปจะอยู่ในสภาพดี บางช่วงถนนมีความกว้าง รถวิ่งได้สะดวก และในบางพื้นที่ ที่ถูกกำหนดเป็นช่องทางจราจรพิเศษ คือ ถนนฝั่งตะวันออก ตั้งแต่ยูเทิร์นไปจนถึงร้านสะดวกซื้อ เทสโก้โลตัส เอ็กเพรส จะมีการจราจรที่แออัดมาก นอกจากนี้ยังมีความบกพร่องทางด้านสัญญาณจราจร การจอดรถบนถนน ช่องทางสำหรับจอดรถยังไม่เพียงพอ จึงมีปัญหาคารกจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ทางร่วมทางแยกขาดการออกแบบและวางแผนด้านจราจร ความบกพร่องที่กล่าวมาข้างต้นนั้นจะสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) ที่กล่าวไว้คือ การออกแบบถนน การแบ่งเส้นทางการจราจร การติดตั้งเครื่องหมายการจราจร และการออกแบบและวางรูปลักษณะการจราจรในทางร่วมทางแยก เป็นต้น

1.2 จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ผู้ศึกษา พบว่า ทั้งผู้ใช้รถ (ผู้ขับขี่ยานพาหนะ) และผู้ใช้ถนนจะฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่เป็นประจำ การฝ่าฝืนกฎจราจรนี้ จะมีมากในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าเย็น ในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการจอดรถบนทางเดินรถหรือในจุดอันตราย ขับขี่โดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ฯลฯ การที่ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนย่อมแสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีความรู้ในเรื่องกฎจราจร หรือรู้แล้วแต่ไม่ปฏิบัติตาม ซึ่งเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรบริเวณถนนหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ซึ่งจะสอดคล้องกับแนวคิด ด้านการให้ความรู้ด้านกฎจราจรแก่ประชาชน (Traffic Education) กล่าวไว้คือ การให้การศึกษอบรมเผยแพร่ความรู้ด้านกฎหมาย พร้อมทั้งปลูกจิตสำนึกกระลึกถึงความปลอดภัยทั้งของตนเองและผู้อื่น จนก่อให้เกิดเป็นการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและเป็นลักษณะนิสัย

1.3 จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ผู้ศึกษา พบว่า มีผู้ละเมิดกฎจราจรจำนวนมากและปรากฏให้เห็นอยู่เป็นประจำ การไม่เคารพกฎจราจรของประชาชนทำให้เกิดปัญหาการจราจร ในขณะที่เดียวกันเจ้าหน้าที่ตำรวจก็ปล่อยปละละเลยให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่มีการปฏิบัติที่เข้มงวดในการกวดขันให้ประชาชนที่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้รับโทษ เนื่องจากพบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจบางนายใช้วิธีการที่ไม่เหมาะสมในทางปฏิบัติ ประชาชนจึงเห็นว่าคงมีการเลือกปฏิบัติไม่มีความเสมอภาคในการจับกุมและลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร (Traffic Enforcement) มีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับกับการจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นจะต้องหามาตรการกวดขันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร รักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์โดยการนำกฎหมายที่มีอยู่แล้วมาปฏิบัติให้เคร่งครัดยิ่งขึ้น ด้วยความซื่อตรงต่อหน้าที่ของตนเอง หากปล่อยปละละเลยให้มีการละเมิดกฎจราจรแล้ว อาจเกิดอุบัติเหตุอันจะยังความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินได้ต่อไป

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันได้ปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบายที่ผู้บังคับบัญชาวางไว้ ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจจัดการอย่างจำกัด ทั้งยังมีกำลังพลไม่เพียงพอที่จะเข้ามาควบคุมดูแลการจราจรที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยาได้ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้สัมภาษณ์ คือ ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่พอใจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจากความหย่อนยานในการปฏิบัติหน้าที่และความบกพร่องในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงเป็นจุดอ่อนของการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณถนนหน้ามหาวิทยาลัยพะเยาในปัจจุบัน

2. อภิปรายผลกับแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร

จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา จากการศึกษา พบว่า

2.1 ตำบลแม่กามีการขยายตัวที่เร็วมีตึกแถวและร้านค้าก่อสร้างขึ้นเป็นจำนวนมากโดยไม่มีการจัดการให้ร้านค้าที่ตั้งอยู่ข้างถนนมีที่จอดรถให้กับลูกค้าที่มาใช้บริการ เนื่องจากแต่เดิมนั้นทางเทศบาลตำบลแม่กาไม่คิดว่า ตำบลแม่กาจะมีการเจริญเติบโตเร็วมาก จึงไม่ได้มีการวางแผนเกี่ยวกับการจัดการตึกแถวหรือร้านค้าหน้ามหาวิทยาลัย ไว้ก่อนล่วงหน้า จึงทำให้ไม่มีที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการ รถจึงจอดไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยจึงเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด ซึ่งทางเทศบาลตำบลแม่กา มหาวิทยาลัยพะเยาและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องได้มีการประชุมเพื่อปรึกษากันถึงเรื่องการขยายของตัวเมืองการขยายของตึกแถวและร้านค้าที่เพิ่มมากขึ้นทุกวันและร่วมกันเริ่มแก้ไขปัญหามาตั้งแต่ละจุดโดยจะให้ร้านค้าทุกร้านจะต้องมีที่จอดรถให้กับผู้ใช้บริการซึ่งจะช่วยลดสาเหตุของปัญหาการจราจรได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร ด้านปัจจัยที่เกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวเมือง กล่าวไว้คือ การจัดการและการออกแบบผังเมืองนั้นเป็นหน้าที่โดยตรงของภาคท้องถิ่น โดยในที่นี้จะหมายถึงเทศบาลตำบลแม่กาซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการออกแบบ ก่อสร้าง การกำหนดที่ตั้ง การอนุญาตก่อสร้าง เป็นต้น

2.2 ผู้ใช้รถใช้ถนนจะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งส่วนมากแล้วทุกคนจะมีใบขับขี่แต่จะไม่พกพาซึ่งทำผิดกฎจราจรซึ่งเมื่อมีการตั้งด่านตรวจจับก็จะจับได้เป็นจำนวนมาก และเมื่อกล่าวถึงด้านการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นั้นอาจจะเนื่องมาจากการเร่งรีบในการเดินทาง ขับรถแย่งกันในทางยูเทิร์น โดยขับรถตัดหน้าผู้อื่นและความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร ด้านปัจจัยเกี่ยวกับคน กล่าวไว้คือ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นี้อาจเนื่องมาจากความเร่งรีบในการเดินทางโดยเฉพาะในเวลาชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าและเย็นเกิดการแย่งชิงทางกัน ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตัวเองในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าผู้อื่น เป็นต้น

2.3 ถนนหน้ามหาวิทยาลัยพะเยาควรมีสัญญาณจราจรและเครื่องหมายการจราจรและควรมีที่จอดรถให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจรด้านปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม กล่าวคือ สิ่งที่ประสบอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม ได้แก่ ถนนไม่ได้มาตรฐาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

2.4 การเพิ่มขึ้นของประชากรจึงเป็นสาเหตุที่ทำให้มีจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นตามมาด้วยแต่ถึงจะมีการเพิ่มของยวดยานพาหนะแต่ก็ต้องมีการเดินทางโดยอาศัยการขนส่งสาธารณะซึ่ง ควรมีการจัดการอย่างเป็นระเบียบบนทางหลวงพิเศษทางเหนือของกรุงเทพมหานคร ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจรด้านปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง กล่าวไว้คือ จำนวนของประชากรและอัตราการเพิ่มของประชากรในปัจจุบันนั้นจะมีความสัมพันธ์กับการเพิ่มของยวดยานพาหนะต่าง ๆ รวมทั้งการขนส่งด้วยแม้ว่าจำนวนยานพาหนะจะเพิ่มขึ้น แต่ประชากรบางส่วนก็ยังเดินทางโดยอาศัยระบบการขนส่งสาธารณะอยู่

3. อภิปรายผลกับแนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จากการศึกษาพบว่า

3.1 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จะส่งผลต่อการจราจรในปัจจุบันเนื่องจาก การขับรถยนต์ การจอดรถไม่เป็นระเบียบ จอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถคร่อมเลน ผู้ใช้รถไม่เปิดไฟเลี้ยว และไม่สวมหมวกกันน็อค และประชาชนไม่สนใจที่จะข้ามถนนบนสะพานลอย แต่กลับเดินข้ามถนนในจุดอันตราย มีการขับรถโดยใช้ความเร็วสูง บนถนนสายนี้ ซึ่งเกิดจากชั่วโมงเร่งด่วนในแต่ละวัน รวมไปถึงการขาดมารยาทในการขับขี่ ไม่มีน้ำใจต่อผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน บางครั้งก็ไม่มีเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลเฉพาะจุด โดยเฉพาะจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ตามช่วงเวลาต่างๆ มีเพียงเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาดูแลในส่วนที่มีผู้ใช้รถจำนวนมากในแต่ละพื้นที่ ซึ่งก็เป็นสาเหตุของการเกิดปัญหาการจราจร ที่กล่าวไว้คือ ประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร ประชาชนขาดวุฒิภาวะ ไม่มีวินัยจราจร ขาดความเอาใจใส่ต่อบุตรหลาน เจ้าหน้าที่ของรัฐ ขาดจิตสำนึก หย่อนยานในการปฏิบัติ ขาดความรับผิดชอบในหน้าที่ เป็นต้น

3.2 ปัญหาการจราจรจะเป็นหาที่สำคัญอย่างมากเพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุก็จะทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางร่างกาย เวลา และเงิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อตนเองและผู้อื่น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรที่ ของ รัชชชัย ปัญญาคิด (2553) ดังต่อไปนี้

1) ด้านการศึกษา จากการศึกษา พบว่า การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทั้งภาคประชาชน ภาคนิสิตนักศึกษา รวมถึงบุคลากรของมหาวิทยาลัยพะเยา โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อจะได้ไม่กระทำฝ่าฝืนกฎจราจร ตลอดจนปลูกจิตสำนึกในตนเองและผู้ซัดใกล้ไม่ให้ละเมิดกฎหมายการจราจร รักษาวินัยจราจร มีน้ำใจในการขับขี่ยานพาหนะ เพื่อจะให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สิน ลดการเกิดอุบัติเหตุและไม่ก่อให้เกิดการกีดขวาง

การจราจร สร้างทัศนคติที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรในพื้นที่ โดยอาจจะมีการจัดกิจกรรมรณรงค์เรื่องการขับขี้อปลอดภัย การอบรมในลักษณะต่างๆ หรือ การสอดแทรกความรู้เกี่ยวกับการจราจรในทุกชั้นเรียนและการประชุม

2) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จากการศึกษา พบว่า มีการสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและเที่ยงตรงโปร่งใส โดยหลีกเลี่ยงการใช้อิทธิพล และความเกรงใจ โดยส่งเสริมให้กำลังใจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่ อาจจะมีการตั้งด่านจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ลงโทษในลักษณะ ปรับเงิน วากกล่าวตักเตือน หักคะแนนใบขับขี่ หรือให้มหาวิทยาลัยจัดการหักคะแนนความประพฤติ จัดกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์

3) ด้านวิศวกรรมจราจร จากการศึกษา พบว่า ถนนที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้เป็นทางลาดลงเนิน และมีโค้งที่ไม่รับกับการขับขี้อานพาหนะด้วยความเร็วสูง อีกทั้งมีตรอกซอย ซอยซึ่งเป็นทางที่มีจุดเชื่อมไปยังที่ต่าง ๆ มากมาย เช่น หอพัก ร้านค้า ย่านธุรกิจ เป็นต้น การปรับแก้ด้านวิศวกรรมจราจรจึงต้องรวมไปถึงการจัดการผังเมืองด้วย ซึ่งเป็นเรื่องที่จะต้องแก้ไขในระยะยาวต่อไป แต่การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในระยะสั้นนี้ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหการจราจร เนื่องจากการที่ถนนมีความบกพร่องได้ กล่าวคือ การขับขี้อรถออกจากตรอกซอยเล็กๆ ๆ ควรใช้ความระมัดระวังให้มากขึ้นกว่าเดิม หลีกเลี่ยงเส้นทางที่จะเกิดอันตราย ในการเข้าออกที่จอดรถจักรยานยนต์หน้ามหาวิทยาลัยให้ใช้เกียร์ต่ำ เพื่อช่วยลดความเร็วในขณะที่ลงจากเนิน ฉะนั้น ปัจจุบันหากต้องการแก้ไขปัญหในระยะยาว ควรเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการใช้ถนน เสนอผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่รับผิดชอบในการแก้ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรเพื่อพิจารณาต่อไป

4. อภิปรายผลกับแนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้

จากการศึกษาแนวทางการแก้ปัญหการจราจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา อภิปรายผลร่วมกับแนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ ด้านปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ (สถิติดวงศ์สวรรค์, 2555, หน้า79-105)

จากการศึกษาวิจัย พบว่า ลักษณะของผู้รับ ก็จะมีแบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ ด้านกายภาพ เช่น เพศ อายุ เชื้อชาติ ระดับการศึกษา ซึ่งมีอิทธิพลการรับรู้ที่แตกต่างกันและรวมถึงอวัยวะที่จะรับรู้ นั้น ว่าปกติหรือไม่ โดยเราสามารถใช้อวัยวะต่างๆสัมผัสได้ เช่น ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถรับรู้ได้จากการมองเห็น การสัมผัส การได้ยินฟัง ไม่ว่าจะทางตรงหรือว่าทางอ้อมเกี่ยวกับกฎจราจร และก็สามารรถแปลความหมายออกมาได้อย่างถูกต้องหรือไม่ถูกต้องก็ตาม แต่ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปก็จะสามารถบอกได้แล้วว่ากฎจราจร มีไว้เพื่อให้ทุกคนปฏิบัติตามหาก

ฝ่าฝืนก็จะจะถูกกฎหมายลงโทษ ส่วนด้านจิตวิทยา ก็จะมีอิทธิพลต่อการรับรู้ซึ่งมีหลายประเภท เช่น ประชาชนทุกคนมีความรู้และจำได้อยู่แล้วถึงป้ายจราจร ห้ามย้อนศร ห้ามจอด ซึ่งขึ้นอยู่กับ ความสนใจ ความตั้งใจปฏิบัติ และรวมไปถึงค่านิยมของวัฒนธรรม ด้วยซึ่งผู้ศึกษาพบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากจะมีความรู้ด้านการจราจรแต่เลือกไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

5. อภิปรายผลกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่า การศึกษาสภาพ สาเหตุของปัญหาการจราจรหน้า มหาวิทยาลัยเกิดจากสาเหตุที่สำคัญ คือ ความไม่มีระเบียบวินัยของประชาชน โดยเฉพาะนิสิต ขาดวินัยการจราจร มักฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่เป็นประจำ และก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสมพงษ์ จำรูญพันธ์ (2542) ได้ทำการศึกษาเรื่องความรู้ความ เข้าใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อปัญหาจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งสาเหตุของปัญหา การจราจรมีหลายสาเหตุด้วยกัน โดยที่สำคัญคือ เกิดจากสาเหตุความไม่มีระเบียบวินัยของ ประชาชน และชำนาญ รวดเร็ว (2537) ศึกษาเรื่องแนวความคิดและความเชื่อที่สัมพันธ์กับการ ล่วงละเมิดกฎจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ เชื่อว่า ความประมาท ความเร่งรีบ ความไร้ระเบียบ เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและปัญหาทางด้านจราจร ส่วนความเห็นต่อปัจจัย ด้านการจราจรที่มีต่อปัญหาการจราจร มีความบกพร่องตามทฤษฎี 3E's ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ 1) ถนน ไม่ได้มาตรฐานและยังไม่เหมาะสมเพียงพอ 2) ผู้ใช้รถใช้ถนน 3) ผู้บังคับใช้กฎหมาย ปฏิบัติหน้าที่หย่อนยาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของกฤษดา จันทร์ศรี (2537) ได้ทำการศึกษา เรื่องการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ : ปัญหาและแนวทางแก้ไข โดยเกิดจากความ บกพร่องตามทฤษฎี 3E's

การศึกษาข้อมูลว่าด้วยแนวทางการแก้ไขปัญหา ผู้ศึกษา พบว่า แนวทางการแก้ไข ปัญหาการจราจรจะต้องแก้ 3 ด้าน ร่วมกัน กล่าวคือ 1) ด้านวิศวกรรมจราจร 2) ด้านความรู้ ความเข้าใจกฎหมายจราจรและ 3) ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยอาศัยความร่วมมือ จากส่วนท้องถิ่น อีกทั้งต้องปลูกจิตสำนึกของประชาชนในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและ ปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสมใจ ศรีโสภิตสวัสดิ์ (2552) ศึกษาเรื่องแนวทางการ แก้ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง พบว่า แนวทางการแก้ปัญหการจราจร ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร ด้านการบังคับใช้ กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมีแนวทางในการแก้ปัญหาในการวางแผนด้านการวาง ระบบถนนภายในเขตเทศบาล การใช้ประโยชน์จากที่ดินการวางผังเมือง การประสานงาน ระหว่างส่วนราชการ การปลูกจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนน

ข้อเสนอแนะ

การศึกษา เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาคารจรจรในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา ผู้ศึกษาพบว่า มีสภาพสาเหตุของปัญหาคารจรจรและแนวทางการแก้ปัญหาคารจรจรเบื้องต้นที่แตกต่างกัน แต่ทั้งนี้สิ่งที่เป็นปัญหาและอุปสรรคของการแก้ไขปัญหานั้นอยู่ที่ตัวบุคคล และการบังคับใช้กฎหมาย ผู้ศึกษาจึงมีข้อเสนอแนะเพื่อการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์และข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไปดังนี้

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1) ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรของประชาชน ซึ่งนับเป็นส่วนสำคัญ มหาวิทยาลัยพะเยา เทศบาลตำบลแม่กา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจัดให้มีโครงการในลักษณะให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายการจราจร และพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัย โดยอาจจะจัดขึ้นในรูปแบบของการเดินรณรงค์ ติดป้ายประชาสัมพันธ์ อบรมในสถานศึกษา หรือขึ้นป้ายสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรอบปี เพื่อปลูกจิตสำนึกและย้ำเตือนถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายการจราจร

2) ความสำคัญของการวางระบบถนนและการวางผังเมืองกับปัญหาคารจรจร โดยเพิ่มประเด็นเกี่ยวกับการจราจรลงในนโยบายการพัฒนาของมหาวิทยาลัยพะเยา เทศบาลตำบลแม่กา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เรื่องการใช้ประโยชน์จากที่ดินและการวางผังเมืองที่ถูกต้องเหมาะสม เพราะระบบถนนและการใช้ประโยชน์จากที่ดินมีความสัมพันธ์กันอย่างมาก ระบบทั้งสองต้องสอดคล้องกัน เป็นต้น โดยเฉพาะส่วนท้องถนนและแนวทางการวางในพื้นที่จะต้องมีการวางแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริงทั้งแผนระยะสั้น และแผนระยะยาว เพื่อก่อให้เกิดพันธะเชิงนโยบายที่จะสะท้อนถึงความรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกับชุมชน

3) สถานีตำรวจภูธรเมืองพะเยาควรเจ้าหน้าที่ตำรวจให้มาอยู่ตามจุดที่ได้รับมอบหมายเช้า-เย็นและวันที่มีตลาดนัดคลองถมซึ่งจะมีการจราจรที่ติดขัดและมีผู้ใช้รถใช้ถนนมากโดยมีการตั้งด่านตรวจจับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและ มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อลดปัญหาคารจรจร

4) เทศบาลตำบลแม่กา ควรให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ประกอบการ ร้านค้า ที่อยู่ข้างถนนซึ่งเป็นส่วนสำคัญและจัดให้มีการประชุมถึงปัญหาดังกล่าวกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดให้มีที่จอดรถสำหรับผู้เข้าใช้บริการอย่างเป็นสัดส่วนเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายกับผู้ใช้บริการและผู้สัญจรทางถนนด้วย

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

- 1) ควรมีการศึกษาวิจัยแนวทางแก้ปัญหการจราจรในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่เป็นประโยชน์และกว้างขวางในการแก้ปัญหามากขึ้น เพราะการแก้ปัญหาการจราจรที่ยั่งยืนไม่สามารถแก้ไขเพียงบางจุดได้ แต่จะต้องแก้ปัญหาโดยรวม
- 2) ควรมีการศึกษาด้านกฎหมายการจราจรเพื่อหาแนวทางแก้ไขกฎหมายจราจรให้มีความเหมาะสมกับสภาพจราจรในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น
- 3) ควรมีการศึกษาด้านอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อความชัดเจนในขอบเขตอำนาจ ระบบการจัดการจราจรที่ใช้อยู่ และการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 4) ควรมีการศึกษางานวิจัยเพื่อหารูปแบบที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้มาใช้แก้ปัญหา
- 5) ควรมีการศึกษาคำคิดเห็นของผู้ให้บริการ ความพร้อมในการปฏิบัติงาน รวมถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ
- 6) ควรมีปัจจัยที่ทำให้เกิดการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร





บรรณานุกรม

- กฤตยา พันธุ์วิไล. (2540). ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- กฤษดา จันทร์ศรี. (2537). การจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ : ปัญหาและแนวทางแก้ไขรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2519). อุบัติเหตุการจราจรบนถนนลาดพร้าว : การศึกษาสำรวจประชาชนผู้ใช้ถนนและการบังคับใช้กฎหมายจราจร, พระนคร : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ระพีพงษ์ โมรากุล. (2548). แบบจำลองการจัดการจราจรเมืองเชียงใหม่โดยการใช้โปรแกรม แชนเทิลเชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- สมใจ ศรีโสภิตสวัสดิ์. (2552). แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลแหลมฉบัง รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น
- สุดพิเศษ เอกศิริ. (2540). รูปแบบการจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี สังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ
- สุรชัย สีมุเทศ. (2551). แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ
- สมพงษ์ จำรูญพันธ์. (2542). ความรู้ความเข้าใจของตำรวจจราจรต่อปัญหาจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- สาธิต เพชรน้อย. (2549). การจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ยงยุทธ ศศิวรรณพงศ์. (2545). ทศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อการจัดระเบียบการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.



ภาควิชา

มหาวิทยาลัยพะเยา
UNIVERSITY OF PHAYAO

ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์การวิจัยแบบกึ่งโครงสร้าง (สำหรับสัมภาษณ์ผู้บริหาร)

แบบสัมภาษณ์การวิจัยแบบกึ่งโครงสร้าง เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร
ในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

นางสาวพัชราภรณ์ มงคล นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานโยบายสาธารณะ
อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

.....

หน่วยงานสังกัด

.....

วันเดือนปี ที่สัมภาษณ์

.....

เริ่มการสัมภาษณ์เวลา.....น. จบการสัมภาษณ์เวลา.....น.

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์

อายุ.....ปี ระดับการศึกษา..... อาชีพ.....

ประสบการณ์ในการขับเคลื่อนพาหนะ ประเภท.....ระยะเวลา.....ปี

ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางจราจร.....

.....

ตอนที่ 2 แบบสัมภาษณ์สภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้า
มหาวิทยาลัยพะเยา

1) สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

2) ท่านคิดว่าสภาพปัญหาการจราจรที่สำคัญที่สุด คืออะไร (โปรดอธิบาย)

.....

.....

.....

3) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ดังต่อไปนี้

ก. การปฏิบัติตามกฎจราจร

.....

.....

.....

ข. การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่

.....

.....

.....

ค. การดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนขับขี่

.....

.....

.....

4) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ดังต่อไปนี้

ก. การปฏิบัติตามกฎจราจร

.....

.....

.....

ข. การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่

.....

.....

.....

ค. การดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนขับขี่

.....

.....

.....

5) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับปัจจัยด้านการจราจร ดังต่อไปนี้

ก. ถนน

.....

ข. กฎหมายจราจร

.....

ค. ผู้ใช้รถใช้ถนน

.....

ง. ผู้บังคับใช้กฎหมาย

.....

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหา และข้อเสนอแนะ การจัดการจราจรเบื้องต้น ในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

1) ท่านคิดว่าเทศบาลตำบลแม่กาควรมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาการจราจรอย่างไร

.....

2) ท่านคิดว่ามหาวิทยาลัยพะเยาควรมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาการจราจรอย่างไร

.....

3) ท่านคิดว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนควรมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหการจราจรอย่างไร

.....

.....

.....

4) ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....



ภาคผนวก ข แบบสัมภาษณ์การวิจัยแบบกึ่งโครงสร้าง (สำหรับสัมภาษณ์ประชาชน)

แบบสัมภาษณ์การวิจัยแบบกึ่งโครงสร้าง เรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร
ในพื้นที่หน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

นางสาวพัชราภรณ์ มงคล นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานโยบายสาธารณะ
อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วีระ เลิศสมพร

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

.....

วันเดือนปี ที่สัมภาษณ์

.....

เริ่มการสัมภาษณ์เวลา.....น. จบการสัมภาษณ์เวลา.....น.

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้สัมภาษณ์

อายุ.....ปี ระดับการศึกษา..... อาชีพ.....

ประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะ ประเภท.....ระยะเวลา.....ปี

ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางจราจร.....

.....

ตอนที่ 2 แบบสัมภาษณ์สภาพและสาเหตุของปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้า
มหาวิทยาลัยพะเยา

6) สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา มีอะไรบ้าง

.....

.....

.....

7) ท่านคิดว่าสภาพปัญหาการจราจรที่สำคัญที่สุด คืออะไร (โปรดอธิบาย)

.....

.....

.....

8) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ดังต่อไปนี้

ก. การปฏิบัติตามกฎจราจร

.....

.....

.....

ข. การตรวจสภาพรถก่อนขับขี่

.....

.....

.....

ค. การดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนขับขี่

.....

.....

.....

9) ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับปัจจัยด้านการจราจร ดังต่อไปนี้

ง. ถนน

.....

.....

.....

จ. กฎหมายจราจร

.....

.....

.....

ฉ. ผู้ใช้รถใช้ถนน

.....

.....

.....

ช. ผู้บังคับใช้กฎหมาย

.....

.....

.....

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางปัญหา และข้อเสนอแนะ การจัดการจราจรเบื้องต้น ในปัจจุบันบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยพะเยา

1) ท่านคิดว่าเทศบาลแม่กาควรมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาการจราจรอย่างไร

.....

.....

.....

2) ท่านคิดว่ามหาวิทยาลัยพะเยาควรมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาการจราจรอย่างไร

.....

.....

.....

3) ท่านคิดว่าผู้ใช้รถใช้ถนนควรมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาการจราจรอย่างไร

.....

.....

.....

4) ท่านคิดว่าควรมีการจัดการจราจรเบื้องต้นหน้ามหาวิทยาลัยพะเยาอย่างไร

.....

.....

.....

5) ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....



ประวัติผู้ศึกษาค้นคว้า

ประวัติผู้ศึกษาค้นคว้า

ชื่อ นามสกุล	พัชรารภรณ์ มงคล
วัน เดือน ปี เกิด	14 มิถุนายน 2526
ที่อยู่ปัจจุบัน	156 หมู่ที่ 12 ตำบลบ้านถ้ำ อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา 56120
ที่ทำงานปัจจุบัน	มหาวิทยาลัยพะเยา 19 หมู่ 2 ตำบลแม่กา อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา 56000
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป
ประสบการณ์การทำงาน	พ.ศ. 2554 – ปัจจุบัน เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป มหาวิทยาลัยพะเยา
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2551 บริหารธุรกิจบัณฑิต การจัดการโรงแรมและการท่องเที่ยว มหาวิทยาลัยพายัพ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

