

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธร เมือง
พัทธยา ในการวิเคราะห์ข้อมูลผู้ศึกษานำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์
รับจ้างในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา

ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

1 เพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	328	89.13
หญิง	40	10.87
รวม	368	100.00

จากตาราง 1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ พบว่า ผู้ตอบ
แบบสอบถามเป็นชายมากกว่าหญิง คิดเป็นร้อยละ 89.13 และ 10.87 ตามลำดับ

2 อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	12	3.26
21 – 29 ปี	94	25.54
30 – 39 ปี	107	29.08

ตารางที่ 2 (ต่อ)

อายุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
40 – 49 ปี	111	30.16
50 ปี ขึ้นไป	44	11.96
รวม	368	100.00

จากตาราง 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีจำนวนมากที่สุดคือ ช่วงอายุ 40 – 49 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.16 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 30 – 39 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.08 โดยช่วงอายุต่ำกว่า 20 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 3.26

3 การศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	156	42.39
มัธยมศึกษาตอนต้น	130	35.33
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.	64	17.39
อนุปริญญา/ ปวส.	11	2.99
ปริญญาตรี	6	1.63
สูงกว่าปริญญาตรี	1	.27
รวม	368	100.00

จากตาราง 3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการศึกษาในระดับประถมศึกษามากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 42.39 รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 35.33 โดยมีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีจำนวนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ .27

4 รายได้ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้

รายได้ : เดือนรวมพิเศษ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	9	2.45
5,0001 - 10,000 บาท	279	75.81
10,001 - 20,000 บาท	72	19.57
20,001 ขึ้นไป	8	2.17
รวม	368	100.00

จากตาราง 4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้ 5,0001 - 10,000 บาทต่อเดือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75.82 รองลงมา คือ มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 19.57 และรายได้ 20,001 บาทขึ้นไปต่อเดือน มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.17

5 ประสิทธิภาพในการจับจีของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสิทธิภาพในการจับจี

ประสิทธิภาพในการจับจี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1 - 5 ปี	81	22.01
6 - 10 ปี	141	38.32
11 - 15 ปี	57	15.49
16 ปี ขึ้นไป	89	24.18
รวม	368	100.00

จากตาราง 5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสิทธิภาพในการจับจี พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสิทธิภาพในการจับจี 6 - 10 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.32 รองลงมา คือ มีประสิทธิภาพในการจับจี 16 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 24.18 และมีประสิทธิภาพในการจับจี 11 - 15 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 15.49

6 ประเภทใบอนุญาตจับจีที่ได้รับของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ได้รับ

ประเภทใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประเภท 1	286	77.72
ประเภท 2	37	10.05
ประเภท 3	4	1.09
ประเภท 4	4	1.09
ไม่มี	37	10.05
รวม	368	100.00

จากตาราง 6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทใบอนุญาตขับขี่ที่ได้รับ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ประเภท 1 มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 77.72 รองลงมา คือ มีใบอนุญาตขับขี่ประเภท 2 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 10.05 และมีใบอนุญาตขับขี่ประเภท 3 และประเภท 4 มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.09

7 อุบัติเหตุที่เคยประสบจากการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอุบัติเหตุที่เคยประสบจากการใช้

รถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุที่เคยประสบ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคย	247	67.12
ไม่เคย	121	32.88
รวม	368	100.00

จากตาราง 7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอุบัติเหตุที่เคยประสบ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเคยประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 67.12 และ 32.88 ตามลำดับ

8 เคยถูกดำเนินคดีจราจรของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามที่เคยถูกดำเนินคดีจราจร

ดำเนินคดีจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1 ครั้ง	57	15.49
2 ครั้ง	54	14.67
3 ครั้ง	57	15.49
4 ครั้ง ขึ้นไป	84	22.83
ไม่เคย	116	31.52
รวม	368	100.00

จากตาราง 8 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามที่เคยถูกดำเนินคดีจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่ไม่เคยถูกดำเนินคดีจราจรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.52 รองลงมา คือ เคยถูกดำเนินคดีจราจร 4 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 22.83 และเคยถูกดำเนินคดีจราจร 2 ครั้ง มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 14.67

9 ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรในความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ความเข้มงวดต่อการบังคับใช้กฎหมาย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากที่สุด	46	12.50
มาก	112	30.43
ปานกลาง	194	52.72
น้อย	12	3.26
น้อยที่สุด	4	1.09
รวม	368	100.00

จากตาราง 9 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าความเข้มงวดปานกลาง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.72 รองลงมา คือ เข้มงวดมาก คิดเป็นร้อยละ 30.43 และเข้มงวดน้อยที่สุด มีจำนวนน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 1.09

วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นและปัจจัยของผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทยา

1 ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทยา ในด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปรความ และการจัดอันดับของระดับ

ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทยา ในด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ที่	ด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	ระดับความคิดเห็นคุณภาพจราจร					$\bar{X}$	SD	แปลความ	ลำดับที่
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด				
1	ความพร้อมด้านสุขภาพ	129 (35.05)	116 (31.52)	110 (29.89)	4 (1.09)	9 (2.45)	2.04	0.96	น้อย	5
2	ประสบการณ์ในการขับขี่	86 (23.37)	159 (43.21)	106 (28.80)	13 (3.53)	4 (1.09)	2.16	0.86	น้อย	4
3	ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	62 (16.85)	131 (35.60)	158 (42.93)	13 (3.53)	4 (1.09)	2.36	0.84	ปานกลาง	2
4	จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	85 (23.10)	140 (38.04)	115 (31.25)	25 (6.79)	3 (0.82)	2.24	0.91	น้อย	3
5	การใช้ความเร็วในการขับขี่รถ	21 (5.71)	42 (11.41)	257 (69.84)	36 (9.78)	12 (3.26)	2.93	0.75	ปานกลาง	1
ภาพรวม							2.06	0.74	น้อย	

จากตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปรความ และการจัดอันดับของ ผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ รับจ้าง พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อมีระดับความคิดเห็น ในภาพรวม อยู่ในระดับน้อย เมื่อแยกเป็นรายข้อตามระดับความคิดเห็นในด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้าง ดังนี้

ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจร ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีการใช้ ความเร็วในการขับขี่รถมากที่สุด รองลงมา คือ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จิตสำนึกในการ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ประสิทธิภาพในการขับขี่ และความพร้อมด้านสุขภาพ

2 ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจร ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปรความ และการจัดอันดับของระดับ ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรใน เขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านรถจักรยานยนต์

ที่	ด้าน รถจักรยานยนต์	ระดับความคิดเห็นคุณภาพจราจร					$\bar{X}$	SD	แปล ความ	ลำดับ ที่
		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด				
6	สภาพความพร้อม ของรถที่นำมาใช้	150 (40.76)	114 (30.98)	89 (24.18)	10 (2.72)	5 (1.36)	1.93	0.94	น้อย	3
7	มาตรฐานของ อุปกรณ์ส่วนควบ ของรถ	107 (29.08)	156 (43.38)	97 (26.36)	4 (1.09)	4 (1.09)	2.03	0.83	น้อย	2
8	การจัดทำ พ.ร.บ. คุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ	176 (47.83)	77 (20.92)	103 (27.99)	4 (1.09)	8 (2.17)	1.89	0.99	น้อย	4
9	การขึ้นทะเบียน เป็นรถรับจ้าง สาธารณะ	78 (21.20)	65 (17.66)	91 (24.73)	86 (23.37)	48 (13.04)	2.89	1.33	ปาน กลาง	1
ภาพรวม							1.95	0.87	น้อย	

จากตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปรความ และการจัดอันดับของ ผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้าน รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อมึระดับความคิดเห็น อยู่ใน ระดับน้อย เมื่อแยกเป็นรายข้อตามระดับความคิดเห็นในด้านรถจักรยานยนต์ ดังนี้

ผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมึระดับความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจร ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ โดยมีการขึ้น ทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะมากที่สุด รองลงมา คือ มาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ สภาพความพร้อมของรถที่นำมาใช้ การจัดทำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการจัดทำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

3 ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจร ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านถนน

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปรความ และการจัดอันดับของระดับ ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจร ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยาในด้านถนน

ที่	ด้านถนน	ระดับความคิดเห็นคุณภาพจราจร					$\bar{X}$	SD	แปล ความ	ลำดับ ที่
		มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด				
10	ความเรียบของ พื้นผิวการจราจร	12 (3.26)	37 (10.05)	159 (43.21)	82 (22.28)	78 (21.20)	3.48	1.04	ปาน กลาง	1
11	เส้นทางจราจร เหมาะสมกับสภาพ ภูมิประเทศ	16 (4.35)	56 (15.22)	200 (54.35)	64 (17.39)	32 (8.70)	3.11	0.92	ปาน กลาง	3
12	เครื่องหมายจราจร ติดตั้งยังที่มองเห็น ชัดเจน	32 (8.70)	86 (23.37)	166 (45.11)	48 (13.04)	36 (9.78)	2.92	1.05	ปาน กลาง	4
13	ความเหมาะสมของ วัสดุดิบที่นำมาใช้ ก่อสร้างถนน	25 (6.79)	51 (13.86)	191 (51.90)	57 (15.49)	44 (11.96)	3.12	1.02	ปาน กลาง	2
ภาพรวม							3.20	1.06	ปานกลาง	

จากตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านถนน พบว่าผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อมีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อแยกเป็นรายข้อตามระดับความคิดเห็นในด้านถนน ดังนี้

ผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านถนน โดยมีความเรียบของพื้นผิวการจราจรมากที่สุด รองลงมาคือ ความเหมาะสมของวัสดุคิบทึ่นำมาใช้ก่อสร้างถนน เส้นทางการจราจรเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ และเครื่องหมายจราจรติดตั้งยังที่มองเห็นชัดเจน

4. ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านสภาพแวดล้อม

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปลความ และการจัดอันดับของระดับ

ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านสภาพแวดล้อม

ที่	ด้านถนน	ระดับความคิดเห็นคุณภาพจราจร					$\bar{X}$	SD	แปลความ	ลำดับที่
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด				
14	การบดบึงทัศนวิสัย การขับขีจากต้นไม้	21 (5.71)	55 (14.95)	160 (43.48)	88 (23.91)	44 (11.95)	3.21	1.03	ปานกลาง	4
15	การบดบึงทัศนวิสัย การขับขีจาก ป้ายโฆษณา	51 (13.86)	82 (22.28)	139 (37.77)	68 (18.48)	28 (7.61)	2.84	1.11	ปานกลาง	2
16	แสงสว่าง ในการขับขี	33 (8.97)	99 (26.90)	178 (48.37)	38 (10.33)	20 (5.43)	2.76	0.95	ปานกลาง	3
17	ระบบการระบายน้ำ เมื่อเกิดฝนตก	25 (6.79)	30 (8.15)	111 (30.16)	98 (26.64)	104 (28.26)	3.61	1.17	ปานกลาง	1
ภาพรวม							3.14	0.90	ปานกลาง	

จากตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านสภาพแวดล้อม พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อมึระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลางเมื่อแยกเป็นรายข้อตามระดับความคิดเห็นในด้านสภาพแวดล้อม ดังนี้

ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมึระดับความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านสภาพแวดล้อม โดยมีระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตกมากที่สุด รองลงมา คือ การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่จากป้ายโฆษณาแสงสว่างในการขับขี่ และการบังคับทัศนวิสัยการขับขี่จากต้นไม้

5. ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านการจัดการจราจร

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปลความ และการจัดอันดับของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทธยา ในด้านการจัดการจราจร

ที่	ด้านถนน	ระดับความคิดเห็นคุณภาพจราจร					$\bar{X}$	SD	แปลความ	ลำดับที่
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด				
18	ความเหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	49 (13.31)	118 (32.07)	164 (44.57)	20 (5.43)	17 (4.62)	2.56	0.95	ปานกลาง	2
19	ความเหมาะสมของการจัดการสัญญาณไฟจราจร	61 (16.58)	102 (27.72)	162 (44.02)	26 (7.07)	17 (4.61)	2.55	1.00	ปานกลาง	5
20	ความเหมาะสมในการจัดการจราจรในช่วงการจราจรคับคั่ง	33 (8.97)	106 (28.80)	126 (34.24)	74 (20.11)	29 (7.88)	2.89	1.07	ปานกลาง	3
21	ความเหมาะสมการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนบริเวณสถานที่ซึ่งมีความจำเป็นต้องการจัดการจราจร	41 (11.14)	65 (17.66)	164 (44.57)	56 (15.22)	42 (11.41)	2.98	1.11	ปานกลาง	4

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ที่	ด้านถนน	ระดับความคิดเห็นคุณภาพจราจร					$\bar{X}$	SD	แปลความ	ลำดับที่
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด				
22	การจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	17 (4.62)	50 (13.59)	166 (45.11)	77 (20.92)	58 (15.76)	3.30	1.04	ปานกลาง	1
ภาพรวม							2.71	1.00	ปานกลาง	

จากตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปลความ และการจัดอันดับของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัตยา ในด้านการจัดการจราจร พบว่า ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อมีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อแยกเป็นรายข้อตามระดับความคิดเห็นในด้านการจัดการจราจร ดังนี้

ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัตยา ในด้านการจัดการจราจร โดยมีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนของเจ้าหน้าที่ตำรวจมากที่สุด รองลงมา คือ ความเหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ความเหมาะสมในการจัดการจราจรในช่วงการจราจรคับคั่ง ความเหมาะสมการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนบริเวณสถานที่ซึ่งมีความจำเป็นต้องจัดการจราจร และความเหมาะสมของการจัดการสัญญาณไฟจราจร

6. ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัตยา รวม 5 ด้าน

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปรความ และการจัดอันดับของระดับ
ความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อคุณภาพการจราจร
ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทยา รวม 5 ด้าน

	ระดับความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจร	$\bar{X}$	SD	แปลความ	ลำดับที่
1	ความคิดเห็นในด้านผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง	2.06	0.74	น้อย	4
2	ความคิดเห็นในด้านรถจักรยานยนต์	1.95	0.87	น้อย	5
3	ความคิดเห็นในด้านถนน	3.20	1.06	ปานกลาง	1
4	ความคิดเห็นในด้านสภาพแวดล้อม	3.14	0.90	ปานกลาง	2
5	ความคิดเห็นในด้านการจัดการจราจร	2.71	1.00	ปานกลาง	3
	รวม	2.61	0.65	ปานกลาง	

จากตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแปรความ และการจัดอันดับของ
ผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง
ต่อคุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองพัทยา รวม 5 ด้าน พบว่า
ผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อแยกเป็น
รายชื่อตามระดับความคิดเห็นในด้านการจัดการจราจร ดังนี้

ความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจรในด้านถนนมากที่สุด รองลงมา คือ ความคิดเห็นต่อ
คุณภาพการจราจรในด้านสภาพแวดล้อม ความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจรในด้านการจัดการ
จราจร ความคิดเห็นต่อคุณภาพการจราจรในด้านผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง และความคิดเห็น
ต่อคุณภาพการจราจร ในด้านรถจักรยานยนต์

7. ศึกษาเปรียบเทียบระดับคุณภาพการจราจรของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์
รับจ้างกับกลุ่มเพศ

ตารางที่ 16 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มเพศ

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)		แปลความ ค่าระดับคุณภาพ	อันดับ
		ชาย	หญิง		
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้กฎจราจร	2.50 (.79)	2.49 (.80)	2.60 (.67)	น้อย	16
2. ความพร้อมด้านสุขภาพ	2.04 (.95)	1.99 (.97)	2.50 (.67)	น้อย	20
3. ประสบการณ์ในการขับขี่	2.16 (.85)	2.10 (.87)	2.60 (.49)	น้อย	19
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	2.36 (.84)	3.35 (.84)	2.50 (.81)	น้อย	17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	2.24 (.91)	2.20 (.88)	2.25 (1.10)	น้อย	18
6. การใช้ความเร็วในการขับขี่รถ	2.93 (.75)	2.95 (.81)	2.80 (.60)	ปานกลาง	8
7. สภาพความพร้อมของรถที่นำมาใช้	1.93 (.93)	1.91 (.92)	2.13 (1.01)	น้อย	22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	1.98 (.84)	2.40 (.67)	น้อย	21
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่มือครองผู้ประสภภัยจราจร	1.89 (.99)	1.84 (1.00)	2.30 (.79)	น้อย	23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ	2.89 (1.33)	2.87 (1.36)	3.10 (1.05)	ปานกลาง	10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	3.45 (1.04)	3.70 (.91)	ปานกลาง	2
12. เส้นทางจราจรเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	3.07 (.92)	3.40 (.81)	ปานกลาง	6
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งยังที่มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	2.92 (1.01)	2.90 (1.31)	ปานกลาง	9
14. ความเหมาะสมของวัสดุที่นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	3.10 (1.02)	3.30 (.97)	ปานกลาง	5

ตารางที่ 16 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)		แปลความ ค่าระดับคุณภาพ	อันดับ
		ชาย	หญิง		
15. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่จากต้นไม้	3.21 (1.02)	3.22 (1.04)	3.20 (.88)	ปานกลาง	4
16. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.11)	2.85 (1.12)	2.70 (1.01)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	2.71 (.94)	2.71 (.88)	ปานกลาง	13
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก	3.61 (1.17)	3.57 (1.20)	4.00 (.78)	มาก	1
19. ความเหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	2.54 (.92)	2.70 (1.11)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการจัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	2.50 (.99)	3.00 (.90)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการจัดการจราจร	2.89 (1.07)	2.87 (1.08)	3.10 (.95)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	2.98 (1.11)	1.11 (1.12)	2.93 (.92)	ปานกลาง	7
23. การจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนของ จนท. ตำรวจ	3.30 (1.03)	1.03 (1.01)	3.30 (1.20)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 16 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มเพศ พบว่า ค่าระดับคุณภาพการจราจรกับเพศที่สูงสุด อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.48$, $SD = 1.03$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายคู่ พบว่า

คุณภาพการจราจรกับเพศ ที่อยู่ในระดับมาก คือข้อที่ 18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และในข้อ 9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่ครองผู้ประสบภัยจากรถ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89$, $SD = .99$) ไม่มีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกันชัดเจน

8. ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคุณภาพการจราจรกับกลุ่มอายุ

ตารางที่ 17 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มอายุ

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)					แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ต่ำกว่า 20 ปี	21 - 29 ปี	30 - 39 ปี	40 - 49 ปี	50 ปี ขึ้นไป		
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้กฎจราจร	2.50 (.79)	2.00 (.85)	2.52 (.58)	2.43 (.90)	2.59 (.82)	2.55 (.79)	น้อย	16
2. ความพร้อมด้านสุขภาพ	2.04 (.95)	2.67 (.49)	2.05 (.99)	1.92 (.91)	2.18 (1.03)	1.82 (.72)	น้อย	20
3. ประสิทธิภาพในการขับขี่	2.16 (.85)	2.67 (.49)	2.20 (.88)	2.06 (.83)	2.23 (.91)	2.00 (.74)	น้อย	19
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	2.36 (.84)	3.00 (.00)	2.52 (.71)	2.11 (.97)	2.44 (.68)	2.27 (1.02)	น้อย	17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	2.24 (.91)	2.67 (1.30)	2.44 (.82)	2.18 (.96)	2.14 (.86)	2.14 (.90)	น้อย	18
6. การใช้ความเร็วในการขับขี่รถ	2.93 (.75)	3.00 (.00)	3.00 (.41)	2.78 (.97)	3.07 (.80)	2.82 (.58)	มาก	8
7. สภาพความพร้อมของรถที่นำมาใช้	1.93 (.93)	2.00 (.85)	2.01 (.96)	1.64 (.85)	2.03 (.92)	2.18 (.99)	น้อย	22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	2.33 (.49)	2.09 (.65)	1.87 (.97)	2.14 (.89)	1.91 (.67)	น้อย	21
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่มือครองผู้ประสบภัยจากรถ	1.89 (.99)	2.33 (.98)	1.88 (.80)	1.56 (1.00)	2.08 (.98)	2.09 (1.17)	น้อย	23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ	2.89 (1.33)	3.67 (.98)	2.95 (1.08)	2.96 (1.56)	2.62 (1.30)	3.09 (1.25)	ปานกลาง	10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	3.67 (1.30)	3.66 (.69)	3.79 (1.22)	3.21 (.87)	3.00 (1.14)	ปานกลาง	2
12. เส้นทางจราจรเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	3.33 (.49)	3.17 (.63)	3.12 (1.10)	3.14 (.80)	2.82 (1.20)	ปานกลาง	6
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งที่ยี่มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	3.00 (1.85)	2.90 (.92)	2.81 (1.10)	3.10 (1.06)	2.73 (1.14)	ปานกลาง	9

ตารางที่ 17 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)					แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ต่ำกว่า 20 ปี	21 - 29 ปี	30 - 39 ปี	40 - 49 ปี	50 ปี ขึ้นไป		
14. ความเหมาะสมของวัสดุคิปลิที่นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	3.33 (.49)	3.27 (1.79)	3.14 (1.12)	3.00 (1.01)	3.00 (1.22)	ปานกลาง	5
15. การบดบังทัศนวิสัยการขับขี่จากต้นไม้	3.21 (1.02)	3.22 (1.04)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.20 (.88)	ปานกลาง	4
16. การบดบังทัศนวิสัยการขับขี่จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.75)	2.85 (1.12)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	2.70 (1.01)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	2.71 (.94)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	2.71 (.88)	ปานกลาง	13
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก	3.61 (.95)	3.57 (1.20)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	4.00 (.78)	น้อย	1
19. ความเหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	2.54 (.92)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	2.70 (1.11)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการจัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	2.50 (.99)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.00 (.90)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการจัดการจราจร	2.89 (1.07)	2.87 (1.08)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (.95)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	2.98 (1.11)	1.11 (1.12)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	2.93 (.92)	ปานกลาง	7
23. การจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนของ จนท.ตำรวจ	3.30 (1.03)	1.03 (1.01)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.30 (1.20)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 17 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มอายุ พบว่า ค่าระดับคุณภาพการจราจรกับอายุที่ดีที่สุด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.93$, $SD = .75$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายคู่ พบว่า

คุณภาพการจราจรกับอายุ ที่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อที่ 6. การใช้ความเร็วในการขับซึ่รด
มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.93$, $SD = .75$) และในข้อ 9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่ครองผู้ประสพภัยจากรถ
มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89$, $SD = .99$) ไม่มีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกันชัดเจน

9. ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคุณภาพการจราจรกับกลุ่มการศึกษา

ตารางที่ 18 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มการศึกษา

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)						แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ประถม ศึกษา	มัธยม ต้น	มัธยม ปลาย	อนุ ปริญา	ปริญา ตรี	สูงกว่า ปริญาตรี		
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้ กฎจราจร	2.50 (.79)	2.64 (.77)	2.28 (.75)	2.62 (.86)	2.45 (.68)	2.50 (.54)	2.00 (.00)	น้อย	16
2. ความพร้อมด้านสภาพ	2.04 (.95)	2.01 (.85)	2.02 (1.15)	2.08 (.78)	2.18 (.75)	2.50 (.54)	3.00 (.00)	น้อย	20
3. ประสิทธิภาพในการขับซึ่	2.16 (.85)	2.29 (.97)	1.98 (1.79)	2.06 (.66)	2.36 (.50)	3.00 (.00)	3.00 (.00)	น้อย	19
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย จราจร	2.36 (.84)	2.32 (.87)	2.44 (.86)	2.25 (.75)	2.36 (.67)	3.00 (.00)	3.00 (.00)	น้อย	17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตาม กฎหมายจราจร	2.24 (.91)	2.17 (.90)	2.22 (.97)	2.25 (.66)	2.73 (1.00)	3.33 (.81)	4.00 (.00)	น้อย	18
6. การใช้ความเร็วในการขับซึ่รด	2.93 (.75)	2.88 (.83)	2.90 (.63)	3.19 (.81)	2.91 (.30)	2.50 (.54)	3.00 (.00)	ปานกลาง	8
7. สภาพความพร้อมของรถที่ นำมาใช้	1.93 (.93)	2.06 (.87)	1.81 (.98)	1.83 (1.00)	2.27 (.64)	1.50 (.54)	3.00 (.00)	น้อย	22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	2.17 (.88)	1.68 (.68)	2.25 (.83)	2.36 (.50)	2.50 (.54)	3.00 (.00)	น้อย	21
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่ครอง ผู้ประสพภัยจากรถ	1.89 (.99)	1.94 (1.05)	1.69 (.81)	2.06 (1.15)	2.36 (.67)	2.00 (1.09)	3.00 (.00)	น้อย	23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถ รับจ้างสาธารณะ	2.89 (1.33)	2.94 (1.29)	2.71 (1.26)	2.88 (1.50)	3.73 (1.10)	4.00 (1.09)	5.00 (.00)	ปานกลาง	10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	3.31 (1.03)	3.35 (.95)	4.00 (1.00)	3.82 (.98)	4.50 (.54)	5.00 (.00)	ปานกลาง	4

ตารางที่ 18 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)						แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ประถม ศึกษา	มัธยม ต้น	มัธยม ปลาย	อนุ ปริญา	ปริญา ตรี	สูงกว่า ปริญาตรี		
12. เส้นทางจราจร เหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	2.79 (.89)	3.21 (.89)	3.56 (.79)	3.55 (.68)	3.50 (.54)	4.00 (.00)	ปานกลาง	7
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งยัง ที่มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	2.76 (1.06)	2.87 (.89)	3.37 (1.17)	2.55 (.68)	4.00 (1.09)	2.00 (.00)	ปานกลาง	9
14. ความเหมาะสมของวัสดุดิบ ที่นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	2.92 (1.05)	2.99 (.86)	3.81 (.95)	2.91 (.30)	4.00 (1.09)	3.00 (.00)	ปานกลาง	6
15. การบังคับทัศนวิสัยการ ขับขี่จากต้นไม้	3.21 (1.02)	3.13 (1.02)	3.21 (.99)	3.50 (1.12)	3.00 (.44)	3.00 (1.09)	3.00 (.00)	ปานกลาง	5
16. การบังคับทัศนวิสัยการ ขับขี่จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.11)	2.72 (1.13)	2.84 (1.00)	3.25 (1.26)	2.82 (.40)	3.50 (.54)	3.00 (.00)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	2.87 (1.02)	2.58 (.93)	2.87 (.78)	2.45 (.52)	3.50 (.54)	2.00 (.00)	ปานกลาง	13
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิด ฝนตก	3.61 (1.17)	3.37 (1.10)	3.45 (1.30)	4.44 (.71)	3.64 (1.05)	4.00 (.78)	4.00 (.78)	มาก	1
19. ความเหมาะสมในการ บังคับใช้กฎหมายของ เจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	2.49 (.86)	2.52 (.99)	2.75 (1.09)	2.55 (.82)	3.00 (.00)	3.00 (.00)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการ จัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	2.51 (.92)	2.55 (1.02)	2.56 (1.18)	2.64 (.67)	3.50 (.54)	3.00 (.00)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการ จัดการจราจร	2.89 (1.07)	2.76 (.92)	2.85 (1.24)	3.19 (1.08)	3.18 (.75)	3.50 (.54)	3.00 (.00)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการ ให้บริการอำนวยความสะดวก แก่ประชาชน	2.98 (1.11)	2.87 (1.5)	2.95 (1.15)	3.25 (1.20)	3.18 (.75)	3.50 (.54)	3.00 (.00)	ปานกลาง	6
23. การจัดการอบรมให้ความรู้ เกี่ยวกับการจราจรแก่ ประชาชนของ จนท.ตำรวจ	3.30 (1.03)	3.11 (.94)	3.35 (1.03)	3.69 (1.22)	3.27 (.90)	3.00 (.00)	3.00 (.00)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 18 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มการศึกษา พบว่า ค่าระดับคุณภาพการจรรจงกับการศึกษาคดีที่สุด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายคู่ พบว่า

คุณภาพการจรรจงกับการศึกษา ที่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อที่ 18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และในข้อ 9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่ครองผู้ประสบภัยจากรถ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89$, $SD = .99$) ส่วนค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน คือข้อที่ 5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยมีระดับค่าคุณภาพ เท่ากับ น้อย คือ ($\bar{X} = 2.24$, $SD = .91$) กับกลุ่มการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี คือ ($\bar{X} = 4.00$, $SD = .00$) ซึ่งอยู่ในระดับมาก

10. ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคุณภาพการจรรจงกับกลุ่มรายได้

ตารางที่ 19 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มรายได้

		$\bar{X}$				แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	(SD)					
		ต่ำกว่า 5,000	5,001- 10,000	10,001- 20,000	20,001 ขึ้นไป		
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้กฎจราจร	2.50 (.79)	3.00 (.00)	2.50 (.76)	2.61 (.83)	1.00 (.00)	น้อย	16
2. ความพร้อมด้านสุขภาพ	2.04 (.95)	3.11 (.33)	2.15 (.96)	1.61 (.76)	1.00 (.00)	น้อย	20
3. ประสิทธิภาพในการจับผิด	2.16 (.85)	3.00 (.00)	2.20 (.85)	1.94 (.85)	1.50 (.53)	น้อย	19
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	2.36 (.84)	3.22 (.66)	2.37 (.83)	2.39 (.76)	1.00 (.00)	น้อย	17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	2.24 (.91)	2.11 (1.05)	2.18 (.91)	2.58 (.81)	1.50 (.53)	น้อย	18
6. การใช้ความเร็วในการขับขี่รถ	2.93 (.75)	3.00 (.00)	2.89 (.77)	3.06 (.71)	3.50 (.53)	ปานกลาง	8
7. สภาพความพร้อมของรถที่นำมาใช้	1.93 (.93)	2.11 (1.05)	1.94 (.91)	1.96 (1.01)	1.00 (.00)	น้อย	22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	2.00 (.00)	2.06 (.82)	1.94 (.91)	1.50 (.53)	น้อย	21

ตารางที่ 19 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)				แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ต่ำกว่า 5,000	5,001- 10,000	10,001- 20,000	20,001 ขึ้นไป		
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่มือครอง ผู้ประสบภัยจากรถ	1.89 (.99)	1.56 (.52)	1.87 (.97)	2.06 (1.13)	1.50 (.53)	น้อย	23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้าง สาธารณะ	2.89 (1.33)	2.44 (.52)	2.82 (1.29)	3.39 (1.43)	1.50 (.53)	ปานกลาง	10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	4.00 (.00)	3.39 (1.07)	3.78 (.79)	3.50 (1.05)	ปานกลาง	4
12. เส้นทางจราจรเหมาะสม กับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	3.00 (.00)	3.03 (.94)	3.39 (.68)	3.50 (1.60)	ปานกลาง	7
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งที่ มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	3.00 (.00)	2.79 (1.05)	3.39 (.76)	3.00 (2.13)	ปานกลาง	9
14. ความเหมาะสมของวัสดุผิวที่ นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	3.56 (.52)	3.03 (.98)	3.39 (1.06)	3.50 (1.60)	ปานกลาง	6
15. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่ จากคันไม้	3.21 (1.02)	3.00 (.00)	3.20 (1.04)	3.28 (.93)	3.50 (1.60)	ปานกลาง	5
16. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่ จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.11)	3.00 (.00)	2.78 (1.14)	2.94 (.97)	3.50 (1.60)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	3.00 (.00)	2.67 (.95)	3.00 (.82)	3.50 (1.60)	ปานกลาง	13
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิด ฝนตก	3.61 (1.17)	3.44 (.52)	3.57 (1.18)	3.78 (1.18)	4.00 (1.06)	มาก	1
19. ความเหมาะสมในการบังคับใช้ กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	3.00 (.00)	2.49 (.95)	2.83 (.90)	2.00 (1.06)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการ จัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	3.00 (.00)	2.48 (1.02)	2.72 (.93)	3.00 (1.06)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการจัดการ จราจร	2.89 (1.07)	3.00 (.00)	2.84 (1.11)	3.06 (.97)	3.00 (1.06)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการให้บริการ อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	2.98 (1.11)	3.00 (.00)	2.92 (1.15)	3.17 (.90)	3.50 (1.60)	ปานกลาง	6

ตารางที่ 19 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)				แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ต่ำกว่า 5,000	5,001- 10,000	10,001- 20,000	20,001 ขึ้นไป		
23. การจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับ การจราจรแก่ประชาชนของ จนท. ตำรวจ	3.30 (1.03)	3.00 (.00)	3.28 (1.05)	3.44 (.83)	3.00 (2.13)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 19 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มรายได้ พบว่า ค่าระดับคุณภาพการจราจรกับรายได้ที่ต่ำที่สุด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายคู่ พบว่า

คุณภาพการจราจรกับรายได้ ที่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อที่ 18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตกมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และในข้อ 9. การจัดทำพ.ร.บ. คู่มือครองผู้ประสบภัยจากรถ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89$, $SD = .99$) ส่วนค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน คือ ข้อที่ 10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ โดยมีระดับค่าคุณภาพเท่ากับ ปานกลาง คือ ($\bar{X} = 2.89$, $SD = 1.33$) กับกลุ่มรายได้ 20,001 บาท ขึ้นไป คือ ($\bar{X} = 1.50$, $SD = .53$) ซึ่งอยู่ในระดับน้อยที่สุด

11. ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคุณภาพการจราจรกับกลุ่มประชากรในการขับขี่

ตารางที่ 20 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มประชากรในการขับขี่

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)				แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		1 - 5 ปี	6 - 10 ปี	11 - 15 ปี	16 ปีขึ้นไป		
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้กฎ จราจร	2.50 (.79)	2.54 (.74)	2.34 (.72)	2.65 (.89)	2.62 (.84)	น้อย	16
2. ความพร้อมด้านสุขภาพ	2.04 (.95)	2.23 (.95)	2.09 (1.05)	2.02 (.85)	1.82 (.80)	น้อย	20
3. ประสบการณ์ในการขับขี่	2.16 (.85)	2.54 (.92)	1.95 (.85)	2.37 (.72)	2.00 (.73)	น้อย	19

ตารางที่ 20 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)				แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		1-5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16 ปีขึ้นไป		
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	2.36 (.84)	2.59 (.49)	2.23 (.90)	2.79 (.72)	2.09 (.90)	น้อย	17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตาม กฎหมายจราจร	2.24 (.91)	2.67 (.83)	1.97 (.91)	2.33 (.78)	2.22 (.90)	น้อย	18
6. การใช้ความเร็วในการขับขีรถ	2.93 (.75)	2.90 (.70)	2.87 (.68)	3.21 (.55)	2.90 (.95)	ปานกลาง	8
7. สภาพความพร้อมของรถที่ นำมาใช้	1.93 (.93)	2.04 (.95)	1.61 (.73)	2.39 (1.11)	2.04 (.92)	น้อย	22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	2.10 (.70)	1.19 (.78)	2.47 (1.13)	1.87 (.69)	น้อย	21
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่มือครอง ผู้ประสบภัยจากรถ	1.89 (.99)	2.16 (.91)	1.66 (.87)	2.26 (1.11)	1.76 (1.04)	น้อย	23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้าง สาธารณะ	2.89 (1.33)	3.00 (1.18)	2.87 (1.29)	2.68 (1.35)	2.97 (1.49)	ปานกลาง	10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	3.19 (.93)	3.60 (.94)	3.49 (.90)	3.56 (1.27)	ปานกลาง	4
12. เส้นทางจราจรเหมาะสม กับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	2.84 (.58)	3.21 (.87)	3.14 (.74)	3.17 (1.23)	ปานกลาง	7
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งยังที่ มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	2.89 (.77)	3.11 (1.09)	2.79 (1.01)	2.73 (1.17)	ปานกลาง	9
14. ความเหมาะสมของวัสดุผิวที่ นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	2.94 (.81)	3.30 (.96)	2.89 (1.19)	3.13 (1.09)	ปานกลาง	6
15. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่ จากต้นไม้	3.21 (1.02)	2.73 (1.01)	3.52 (.98)	3.07 (.70)	3.26 (1.10)	ปานกลาง	5
16. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่ จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.11)	2.73 (1.01)	3.03 (1.16)	3.07 (.79)	2.48 (1.20)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	2.33 (.74)	2.82 (1.01)	3.07 (.70)	2.88 (1.02)	ปานกลาง	13

ตารางที่ 20 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (<i>SD</i> รวม)	$\bar{X}$ (<i>SD</i>)				แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		1-5 ปี	6-10 ปี	11-15 ปี	16 ปีขึ้นไป		
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิด ฝนตก	3.61 (1.17)	3.27 (1.25)	3.70 (1.10)	3.63 (1.17)	3.78 (1.16)	มาก	1
19. ความเหมาะสมในการบังคับใช้ กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	2.80 (.92)	2.40 (.93)	2.58 (.82)	2.58 (1.03)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการ จัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	2.84 (.96)	2.66 (1.04)	2.51 (.73)	2.16 (.98)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการจัดการ จราจร	2.89 (1.07)	2.94 (1.07)	2.91 (1.08)	2.65 (1.04)	2.97 (1.07)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการให้บริการ อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	2.98 (1.11)	3.15 (.85)	2.87 (1.16)	2.93 (1.22)	3.04 (1.14)	ปานกลาง	6
23. การจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับ การจราจรแก่ประชาชนของ จนท. ตำรวจ	3.30 (1.03)	3.38 (.98)	3.18 (.95)	3.21 (.94)	3.46 (1.23)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 20 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับ
กลุ่มประชากรในการขับขี่ พบว่า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.61, SD = 1.17$) และเมื่อพิจารณาเป็น
รายคู่ พบว่า

คุณภาพการจราจรกับกลุ่มประชากรในการขับขี่ ที่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อที่ 18.
ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.61, SD = 1.17$) และในข้อ 9. การจัดทำ
พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89, SD = .99$) ไม่มีค่าเฉลี่ยที่แตกต่าง
กันชัดเจน

12. ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคุณภาพการจราจรกับประเภทใบอนุญาตขับขี่

ตารางที่ 21 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับประเภทใบอนุญาตขับขี่

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)				แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ประเภท 1	ประเภท 2	ประเภท 3	ประเภท 4	ไม่มี	
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้กฎจราจร	2.50 (.79)	2.51 (.82)	2.68 (.47)	2.00 (.00)	2.00 (.00)	2.38 (.82)	น้อย 16
2. ความพร้อมด้านสุขภาพ	2.04 (.95)	1.98 (.99)	2.38 (.72)	3.00 (1.05)	2.00 (.00)	2.11 (.84)	น้อย 20
3. ประสบการณ์ในการขับขี่	2.16 (.85)	2.13 (.80)	2.35 (.94)	3.00 (.00)	2.00 (.00)	2.08 (1.16)	น้อย 19
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	2.36 (.84)	2.34 (.82)	2.78 (.78)	1.00 (.00)	3.00 (.00)	2.19 (.87)	น้อย 17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	2.24 (.91)	2.22 (.89)	2.35 (.82)	1.00 (.00)	2.00 (.00)	2.43 (1.09)	น้อย 18
6. การใช้ความเร็วในการขับขี่รถ	2.93 (.75)	2.95 (.69)	3.32 (.81)	4.00 (.00)	3.00 (.00)	2.32 (.78)	ปานกลาง 8
7. สภาพความพร้อมของรถที่นำมาใช้	1.93 (.93)	1.84 (.90)	2.35 (1.00)	3.00 (.00)	2.00 (.00)	2.22 (.94)	น้อย 22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	1.96 (.73)	2.51 (1.28)	3.00 (.00)	2.00 (.00)	1.97 (.89)	น้อย 21
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่มือครองผู้ประสบภัยจากรถ	1.89 (.99)	1.88 (.96)	1.97 (1.34)	3.00 (.00)	2.00 (.00)	1.76 (.86)	น้อย 23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ	2.89 (1.33)	2.81 (1.27)	3.38 (1.47)	3.00 (.00)	3.00 (.00)	3.05 (1.66)	ปานกลาง 10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	3.41 (.95)	4.30 (.84)	5.00 (.00)	2.00 (.00)	3.24 (1.34)	ปานกลาง 4
12. เส้นทางจราจรเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	3.09 (.84)	3.43 (.50)	5.00 (.00)	1.00 (.00)	2.95 (1.24)	ปานกลาง 7
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งยังที่มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	2.89 (1.00)	3.43 (1.16)	3.00 (.00)	2.00 (.00)	2.73 (1.21)	ปานกลาง 9

ตารางที่ 21 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$ (SD)					แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ประเภท 1	ประเภท 2	ประเภท 3	ประเภท 4	ไม่มี		
14. ความเหมาะสมของวัสดุคิบบที่นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	3.22 (.98)	3.49 (1.23)	4.00 (.00)	2.00 (.00)	2.73 (1.21)	ปานกลาง	6
15. การบดบังทัศนวิสัยการขับขี่จากต้นไม้	3.21 (1.02)	3.22 (1.04)	3.32 (.81)	2.00 (.00)	4.00 (.00)	3.08 (1.44)	ปานกลาง	5
16. การบดบังทัศนวิสัยการขับขี่จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.11)	2.86 (1.12)	3.43 (.83)	2.00 (.00)	2.00 (.00)	2.22 (1.00)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	2.77 (.96)	2.78 (.78)	4.00 (.00)	2.00 (.00)	2.62 (.92)	ปานกลาง	13
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก	3.61 (1.17)	3.55 (1.15)	3.97 (1.06)	5.00 (.00)	4.00 (.00)	3.57 (1.36)	มาก	1
19. ความเหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	2.62 (1.00)	2.46 (.69)	2.00 (.00)	2.00 (.00)	2.30 (.77)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการจัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	2.56 (1.00)	2.57 (.95)	4.00 (.00)	1.00 (.00)	2.49 (.90)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการจัดการจราจร	2.89 (1.07)	2.92 (1.12)	2.78 (.63)	4.00 (.00)	2.00 (.00)	2.73 (1.01)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	2.98 (1.11)	3.00 (1.12)	3.11 (.99)	4.00 (.00)	2.00 (.00)	2.73 (1.12)	ปานกลาง	6
23. การจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนของ จนท. ตำรวจ	3.30 (1.03)	3.36 (1.06)	3.00 (.66)	4.00 (.00)	3.00 (.00)	3.05 (1.10)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 21 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับประเภทใบอนุญาตขับขี่ พบว่า ค่าระดับคุณภาพการจราจรกับรายได้ดีที่สุด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายคู่ พบว่า

คุณภาพการจราจรกับประเภทใบอนุญาตขับขี่ ที่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อที่ 18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และในข้อ 9. การจัดทำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89$, $SD = .99$) ไม่มีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน

ชัดเจน

13. ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคุณภาพการจราจรกับกลุ่มประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 22 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$, (SD)		แปลความ ค่าระดับคุณภาพ	อันดับ
		เคย	ไม่เคย		
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้กฎหมายจราจร	2.50 (.79)	2.47 (.78)	2.56 (.81)	น้อย	16
2. ความพร้อมด้านสุขภาพ	2.04 (.95)	1.93 (.90)	2.28 (1.01)	น้อย	20
3. ประสบการณ์ในการขับขี่	2.16 (.85)	2.11 (.81)	2.26 (.93)	น้อย	19
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	2.36 (.84)	2.37 (.85)	2.36 (.80)	น้อย	17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	2.24 (.91)	2.21 (.88)	2.31 (.97)	น้อย	18
6. การใช้ความเร็วในการขับขี่รถ	2.93 (.75)	2.98 (.59)	2.84 (1.00)	ปานกลาง	8
7. สภาพความพร้อมของรถที่นำมาใช้	1.93 (.93)	1.79 (.90)	2.21 (.95)	น้อย	22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	1.96 (.72)	2.17 (1.01)	น้อย	21
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คู่มือครองผู้ประสบภัยจราจร	1.89 (.99)	1.83 (1.01)	2.01 (.95)	น้อย	23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ	2.89 (1.33)	2.75 (1.31)	3.18 (1.31)	ปานกลาง	10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	3.41 (.99)	3.63 (1.11)	ปานกลาง	4
12. เส้นทางจราจรเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	3.04 (.91)	3.25 (.89)	ปานกลาง	7

ตารางที่ 22 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (<i>SD</i> รวม)	$\bar{X}$, (<i>SD</i>)		แปลความ ค่าระดับคุณภาพ	อันดับ
		เคย	ไม่เคย		
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งยังที่มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	2.82 (1.06)	3.12 (.98)	ปานกลาง	9
14. ความเหมาะสมของวัสดุคิบบที่นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	3.10 (1.00)	3.04 (1.03)	ปานกลาง	6
15. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่จากต้นไม้	3.21 (1.02)	3.19 (1.00)	3.26 (1.06)	ปานกลาง	5
16. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.14)	2.86 (1.11)	2.70 (1.01)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	2.87 (.90)	2.55 (1.00)	ปานกลาง	13
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก	3.61 (1.17)	3.66 (1.14)	3.52 (1.22)	มาก	1
19. ความเหมาะสมในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	2.59 (.96)	2.50 (.92)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการจัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	2.49 (.98)	2.68 (1.01)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการจัดการจราจร	2.89 (1.07)	2.83 (1.09)	3.01 (1.03)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	2.98 (1.11)	2.95 (1.10)	3.05 (1.12)	ปานกลาง	6
23. การจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนของ จนท. ตำรวจ	3.30 (1.03)	3.30 (1.08)	3.28 (.94)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 22 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับกลุ่มประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ค่าระดับคุณภาพการจราจรกับกลุ่มประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่ดีที่สุด อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายคู่ พบว่า

คุณภาพการจราจรกับกลุ่มประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ที่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อที่ 18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และในข้อ 9.

การจัดทำ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89, SD = .99$) ไม่มีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกันชัดเจน

14 ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับคุณภาพการจราจรกับถูกดำเนินคดีจราจร

ตารางที่ 23 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับถูกดำเนินคดีจราจร

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}, (SD)$					แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ประเภท 1	ประเภท 2	ประเภท 3	ประเภท 4	ไม่มี		
1. ความเข้มงวดของตำรวจใช้กฎจราจร	2.50 (.79)	2.58 (.62)	2.67 (.82)	2.77 (.56)	2.48 (.91)	2.27 (.80)	น้อย	16
2. ความพร้อมด้านสุขภาพ	2.04 (.95)	2.12 (.86)	2.26 (1.30)	1.98 (.76)	2.01 (.78)	1.96 (.99)	น้อย	20
3. ประสบการณ์ในการขับขี่	2.16 (.85)	1.95 (.71)	2.19 (.89)	2.19 (.78)	2.10 (.97)	2.38 (.84)	น้อย	19
4. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	2.36 (.84)	2.19 (.83)	2.56 (.94)	2.44 (.90)	2.45 (.78)	2.26 (.78)	น้อย	17
5. จิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	2.24 (.91)	1.95 (.89)	2.41 (1.09)	2.23 (.94)	2.31 (.82)	2.27 (.85)	น้อย	18
6. การใช้ความเร็วในการขับขี่รถ	2.93 (.75)	2.93 (.70)	2.85 (.85)	2.98 (.40)	2.95 (.72)	2.94 (.87)	ปานกลาง	8
7. สภาพความพร้อมของรถที่นำมาใช้	1.93 (.93)	1.67 (.74)	1.91 (1.15)	2.07 (.94)	2.10 (.81)	1.88 (.97)	น้อย	22
8. มาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของรถ	2.03 (.83)	1.72 (.59)	2.17 (.94)	2.12 (.75)	2.14 (.99)	1.98 (.75)	น้อย	21
9. การจัดทำ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	1.89 (.99)	1.51 (.73)	2.11 (1.01)	1.77 (.78)	1.90 (.87)	2.02 (1.20)	น้อย	23
10. การขึ้นทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ	2.89 (1.33)	2.77 (1.21)	3.07 (1.37)	2.54 (1.31)	3.52 (1.34)	2.59 (1.21)	ปานกลาง	10
11. ความเรียบของพื้นผิวจราจร	3.48 (1.03)	3.45 (1.04)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.10 (1.05)	3.70 (.91)	ปานกลาง	4

ตารางที่ 23 (ต่อ)

N = 368

คุณภาพการจราจร	$\bar{X}$ รวม (SD รวม)	$\bar{X}$, (SD)					แปลความ ค่าระดับ คุณภาพ	อันดับ
		ประเภท 1	ประเภท 2	ประเภท 3	ประเภท 4	ไม่มี		
12. เส้นทางจราจรเหมาะสม กับสภาพภูมิประเทศ	3.11 (.91)	3.37 (1.11)	3.39 (1.14)	3.14 (.83)	3.76 (.97)	3.54 (1.03)	ปานกลาง	7
13. เครื่องหมายจราจรติดตั้งยังที่ มองเห็นชัดเจน	2.92 (1.04)	3.00 (1.00)	3.22 (.96)	2.91 (.71)	3.29 (.98)	3.08 (.86)	ปานกลาง	9
14. ความเหมาะสมของวัสดุคิบบที่ นำมาใช้ก่อสร้างถนน	3.12 (1.01)	3.02 (.85)	2.83 (1.09)	2.84 (1.06)	3.33 (1.04)	3.28 (.94)	ปานกลาง	6
15. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่ จากต้นไม้	3.21 (1.02)	3.42 (.98)	3.37 (1.06)	2.91 (.89)	3.52 (.96)	2.97 (1.04)	ปานกลาง	5
16. การบังคับทัศนวิสัยการขับขี่ จากป้ายโฆษณา	2.84 (1.11)	3.07 (1.10)	2.76 (1.30)	2.56 (1.05)	3.00 (.93)	2.78 (1.15)	ปานกลาง	12
17. แสงสว่างในการขับขี่	2.76 (.94)	2.72 (1.10)	2.74 (1.11)	2.91 (.89)	2.67 (.78)	2.79 (1.02)	ปานกลาง	13
18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิด ฝนตก	3.61 (1.17)	3.42 (1.23)	3.87 (1.28)	3.33 (1.18)	3.90 (1.07)	3.52 (1.09)	มาก	1
19. ความเหมาะสมในการบังคับใช้ กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.56 (.94)	2.30 (.70)	2.44 (1.16)	3.18 (.68)	2.29 (.83)	2.64 (.99)	ปานกลาง	14
20. ความเหมาะสมของการ จัดการสัญญาณไฟจราจร	2.55 (1.00)	2.16 (.84)	2.13 (1.10)	2.68 (1.37)	2.57 (.66)	2.87 (.88)	ปานกลาง	15
21. ความเหมาะสมในการจัดการ จราจร	2.89 (1.07)	2.51 (.90)	2.35 (1.15)	3.46 (1.00)	2.71 (.83)	3.18 (1.10)	ปานกลาง	11
22. ความเหมาะสมการให้บริการ อำนวยความสะดวกแก่ประชาชน	2.98 (1.11)	2.44 (.82)	2.80 (1.18)	3.25 (1.16)	2.95 (1.05)	3.22 (1.11)	ปานกลาง	6
23. การจัดการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับ การจราจรแก่ประชาชนของ จนท. ตำรวจ	3.30 (1.03)	2.72 (.79)	2.94 (1.26)	3.74 (.97)	3.48 (.91)	3.40 (.98)	ปานกลาง	3

จากตารางที่ 23 เปรียบเทียบ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าระดับคุณภาพกับ
กลุ่มถูกดำเนินคดีจราจร พบว่า ค่าระดับคุณภาพการจราจรถูกดำเนินคดีจราจร ดีที่สุด อยู่ในระดับ
มาก ($\bar{X} = 3.61$, $SD = 1.17$) และเมื่อพิจารณาเป็นรายคู่ พบว่า

คุณภาพการจรรวกับกลุ่มถูกดำเนินคดีจรรยา ที่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อที่ 18. ระบบการระบายน้ำเมื่อเกิดฝนตก มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.61, SD = 1.17$) และในข้อ 9. การจัดทำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้บริโภคจรรยา มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X} = 1.89, SD = .99$) ไม่มีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกันชัดเจน

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University