

ผลการฝึกการควบคุมตน การมุ่งอนาคต และงานจราจร ที่มีต่อจิตลักษณะและความรู้
ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

ปริญญานิพนธ์
ของ
ร้อยตำรวจเอก สุนทร บุญปรีดา

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาพัฒนาการ
ตุลาคม 2546
ลิขสิทธิ์เป็นของ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

343.09.45

๑789ผ

จ.๒

ผลการฝึกการควบคุมตน การมุ่งอนาคต และงานจราจร ที่มีต่อจิตลักษณะและความรู้
ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

บทคัดย่อ

ของ

ร้อยตำรวจเอก สุนทร บุญปรีดา

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาพัฒนาการ
ตุลาคม 2546

๑๗๘๙ผ จ.๒

สุนทร บุญปรีดา. (2546). ผลการฝึกการควบคุมตน การมุ่งอนาคตและงานจราจร ที่มีต่อจิตลักษณะและความรู้ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร. ปรินญาณพนธ์ กศ.ม.(จิตวิทยาพัฒนาการ). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. คณะกรรมการควบคุม : รองศาสตราจารย์ ดร. นวลละออ สุภาพล , ผู้ช่วยศาสตราจารย์วัฒนา ศรีสัตย์วาจา .

การศึกษานี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาเปรียบเทียบความรู้ ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร และจิตลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของตำรวจจราจรตามลักษณะทางชีวสังคมด้านอายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และรายได้ หลังได้รับการฝึกอบรมงานจราจร โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นตำรวจจราจรที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ประจำปี 2546 จำนวน 180 นาย ซึ่งได้มาโดยการสุ่มแบบง่าย และเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย หลักสูตรที่ใช้ในการอบรมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับ ความรู้ความเข้าใจ ในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจร ชุดฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต แบบประเมินผลการฝึกอบรมงานจราจรและแบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติทดสอบความแตกต่าง $t - test$ for dependent samples และ $t - test$ for independent samples ได้ผลการศึกษาค้นคว้าดังนี้

1. หลังการฝึกอบรมงานจราจร ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตน และการมุ่งอนาคต สูงกว่าก่อนการฝึกอบรมงานจราจร

2. ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตน และการมุ่งอนาคต ก่อนและหลังฝึกอบรมงานจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมสูงกว่าก่อนการฝึกอบรมในทุกด้าน

3. เมื่อเปรียบเทียบลักษณะทางชีวสังคมด้านอายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และรายได้กับการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร หลังการฝึกอบรมงานจราจร พบว่า

3.1 ตำรวจจราจรที่มีอายุและอายุราชการมาก มีลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กับตำรวจที่มีอายุและอายุราชการน้อย โดยตำรวจจราจรที่มีอายุและอายุราชการมาก มีคะแนนเฉลี่ยการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุและอายุราชการน้อย

3.2 ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตไม่แตกต่างกัน

3.3 ตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่างกัน มีลักษณะการควบคุมตน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยตำรวจที่มีรายได้สูงมีคะแนนเฉลี่ยการควบคุมตนสูงกว่า ตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ แต่ตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่างกัน มีลักษณะการมุ่งอนาคตไม่แตกต่างกัน

THE EFFECTS OF SELF – CONTROL FUTURE ORIENTATION AND
TRAFFIC CONTROL ON CHARACTERISTICS AND KNOWLEDGE
OF TRAFFIC WARDENS

AN ABSTRACT
BY
SOONTHORN BOONPREDA

Presented in partial fulfillment of the requirements
for the Master of Education degree in Developmental Psychology
at Srinakharinwirot University
October 2003

Soonthorn Boonpreda. (2003). *A Study of the Effects of self – control, Future Orientation and Traffic Control on Characteristics and Knowledge of Traffic Wardens.*

Master Thesis, M.Ed.(Educational degree in Developmental Psychology).

Bangkok : Graduate School, Srinakharinwirot University. Committee : Assoc.

Prof. Nuanla - or Supapol, Assist. Prof. Wattana Srisatvacha.

The purpose of this research was to find the effects of self – control, future orientation, and traffic control on social status and knowledge of traffic wardens before and after training in traffic management. A sample for this research consisted of 180 traffic wardens participating in traffic management training program for the year 2003. The program contained training curriculum with the subject contents concerning rules and regulations in traffic laws, traffic administration and management, traffic problem – solving, training kits for self – control and future orientation. The statistical procedures for analyzing the data obtained from the training program were t-test for dependent samples and t-test for independent samples. The findings of the study were as follows:

After the training, traffic wardens acquired more understanding and knowledge about rules and regulations of traffic laws, traffic management, traffic problem – solving, self – control and future orientation than before they participated in the training program. The Traffic wardens' level of understanding of the rules and regulations of traffic laws, traffic management, traffic problem – solving, self – control and future orientation before and after the training were found to be significantly different at the .01 level with a high mean score on all aspects after completion of the training.

The comparison of social status regarding ages, years of service, levels of education and income, self – control and future orientation of traffic wardens after completion of the training indicated the following results :

Traffic wardens with a longer period of service as compared to the traffic wardens with shorter period of service were found to have significantly more ability for self – control at the .05 level. The senior traffic wardens in a longer period of service scored higher than an average on self – control and future orientation. The traffic wardens on different levels of education were not significantly different in self – control and future orientation. It was also found that the traffic wardens on various levels of income were statistically different in self – control at The .05 level. The traffic wardens in a high – income group scored higher on self – control while the traffic wardens on various levels of income were not different in future orientation.

ปริญญานิพนธ์

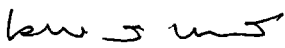
เรื่อง

ผลการฝึกการควบคุมตน การมุ่งอนาคต และงานจราจร ที่มีต่อจิตลักษณะและความรู้
ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

ของ

ร้อยตำรวจเอก สุนทร บุญปรีดา

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต วิชาเอกจิตวิทยาพัฒนาการ
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

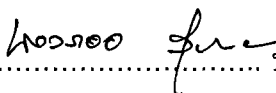


..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

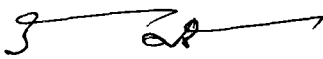
(รองศาสตราจารย์ ดร.นภาพร หะวานนท์)

วันที่ เดือน พ.ศ. 2546

คณะกรรมการสอบปริญญานิพนธ์



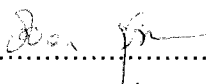
..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร. นวลละออ สุภาผล)



..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์วัฒนา ศรีสัตย์วาจา)



..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประณต คำนิม)



..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(รองศาสตราจารย์อัจฉรา สุขารมณ)

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงจาก รองศาสตราจารย์ ดร. นวลละออ สุภาพล ประธานควบคุมปริญญานิพนธ์ ดร.นิยะดา จิตต์จรัส รองศาสตราจารย์ ดร.ดวงเดือน ศาสตรภัทร ผู้ช่วยศาสตราจารย์ลัดดาวัลย์ เกษมเนตร ผู้ช่วยศาสตราจารย์วัฒนา ศรีสัตย์วาจา อาจารย์สมเกียรติ ทิพย์ทัศน์ อาจารย์ชญาณุช ลักษณะวิจารณ์ อาจารย์เรวดี ทรงเที่ยง ซึ่งเป็นกรรมการ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ประณต คำจิม เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยท่านคณาจารย์ที่กล่าวมาข้างต้นได้ช่วยให้คำแนะนำ ให้ความรู้ ข้อเสนอแนะ ช่วยแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการทำปริญญานิพนธ์ครั้งนี้อย่างยิ่ง ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านเป็นอย่างสูง ไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นที่ให้ความร่วมมือในการทำวิจัยเป็นอย่างดี และขอขอบพระคุณ เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลในขณะทำการฝึกอบรมงานจราจร

ท้ายสุดนี้ผู้วิจัยขออภินิหารถึงพระคุณ บิดา มารดา ครูบาอาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ให้การอบรมศึกษา เลี้ยงดูมาเป็นอย่างดีทำให้ผู้วิจัยได้นำความรู้ต่าง ๆ ที่ได้รับฟังมาใช้ศึกษาค้นคว้าทำปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ รวมถึง คุณรัก ชุณหกาญจน์ คุณละออง ตรีพันธ์ เพื่อน ๆ และน้อง ๆ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ห้องสมุดทุกท่านของ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือด้านเอกสารการค้นคว้า

คุณค่าและประโยชน์จากปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณบิดา มารดา ครูอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ขอให้พบแต่ความเป็นสิริมงคลตลอดกาล

ร.ต.อ. สุนทร บุญปรีดา

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
ภูมิหลัง	1
ความมุ่งหมายของการวิจัย	2
ความสำคัญของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	3
ตัวแปรที่ศึกษา	3
นิยามศัพท์เฉพาะ	4
นิยามปฏิบัติการ	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย	6
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
โครงการฝึกอบรมงานจราจร	7
เนื้อหาในการอบรมงานจราจร	8
ความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร	8
ความรู้ความเข้าใจในการจัดการจราจร	14
ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร	17
การฝึกจิตลักษณะด้านการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต	29
การควบคุมตน	29 ✓
การมุ่งอนาคต	43
สมมติฐานการวิจัย... ..	47
3 วิธีดำเนินการวิจัย	48
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	48
แบบแผนการทดลอง	48
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	49
การหาคุณภาพเครื่องมือ	55
การเก็บรวบรวมข้อมูล	55
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	56
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	57
สัญลักษณ์และอักษรที่ใช้ในการวิเคราะห์	57
การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	57
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	57

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	64
สังเขปความมุ่งหมาย และวิธีการศึกษาค้นคว้า	64
สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล	66
อภิปราย	67
ข้อเสนอแนะ	70
 บรรณานุกรม	 71
 ภาคผนวก	 75
 ประวัติย่อผู้วิจัย.....	 111

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 คำสถิติพื้นฐานของคะแนนแบบทดสอบวัดความรู้ ความเข้าใจ เรื่องระเบียบข้อบังคับ และกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร	58
2 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนแบบทดสอบความรู้ ความเข้าใจเรื่อง ระเบียบ ข้อบังคับแลกฎหมายจราจร ของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร	59
3 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องการ การจราจรของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร	59
4 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ เรื่อง การ แก้ไขปัญหาการจราจร ของตำรวจ ก่อนและหลัง การฝึกอบรมงานจราจร	60
5 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนน การมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อน และหลังการฝึกอบรมงานจราจร	60
6 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนน การมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อน และหลังการฝึกอบรมงานจราจร	61
7 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่าง อายุของตำรวจจราจร กับการควบคุมตน และ การมุ่งอนาคต หลังการฝึกอบรมงานจราจร	62
8 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างอายุราชการของตำรวจจราจร กับการควบคุมตน และการมุ่ง อนาคต หลังการฝึกอบรมงานจราจร	62
9 ผลการวิเคราะห์ ความแตกต่างระหว่างการศึกษาของตำรวจจราจร กับการควบคุมตน และการมุ่งอนาคต หลังการฝึกอบรมงานจราจร	63
10 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างรายได้ ของตำรวจจราจร กับการควบคุมตน และ การมุ่งอนาคตหลังการฝึกอบรมงานจราจร	63

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ปัจจุบันในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร การจัดการจราจร อยู่ภายใต้การดูแลเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจจราจร สังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสถานีตำรวจนครบาลจำนวน 88 สถานี (วิลล เปาอินทร์, 2537 : 1) เป็นฝ่ายสนับสนุน ในงานด้านการอำนวยความสะดวกและความสะดวกในการจราจร รวมทั้งมาตรการในการควบคุมรักษาระเบียบกฎจราจร เพื่อให้การจราจรไม่ติดขัดและคล่องตัว การออกตรวจตราผู้กระทำผิดกฎจราจรในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นหน้าที่ที่มีความสำคัญแล้ว ภาระหน้าที่ในการคลี่คลายปัญหาการจราจรที่ติดขัดตามท้องถนน ทางแยกตรอกซอยต่างๆ รวมทั้งกรณีการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเป็นปัญหาจราจรที่มีความซับซ้อนยิ่งขึ้นและมีขอบข่ายขยายเชื่อมโยงเป็นบริเวณกว้างไปรอบพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล สิ่งเหล่านี้อยู่ในความดูแลและเป็นปัญหาใหญ่ที่ตำรวจจราจรทุกท่านต้องช่วยกันแก้ไขเพื่อให้เกิดการคลี่คลายของสถานการณ์ให้มีประสิทธิภาพและรวดเร็วที่สุด

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงเป็นส่วนสำคัญในการเข้าไปแก้ไขปัญหาระบบจราจร โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร ระดับสารวัตร รองสารวัตร และชั้นประทวน พลตำรวจ ที่ปฏิบัติหน้าที่จัดการจราจรในท้องถนน หรือบริเวณจุดและแยกต่างๆ จะต้องมีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ กล้าตัดสินใจ สามารถแก้ไขปัญหามาเฉพาะหน้าได้ดี ในแต่ละปีมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจากหน่วยงานอื่นเข้ามาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น มาจากตำรวจภูธร ตำรวจตระเวนชายแดน ตำรวจธูการ ฯลฯ ซึ่งเจ้าหน้าที่ดังกล่าวส่วนใหญ่ไม่เคยผ่านงานด้านจราจรมาก่อน และบางท่านไม่มีความชำนาญในกรุงเทพมหานคร ทำให้ไม่รู้จักถนนและแยกต่างๆ อันเป็นอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาระบบจราจรได้ รวมทั้งในปัจจุบันกองบังคับการตำรวจจราจรได้มีการพัฒนา โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยจัดการและตัดสินใจในการแก้ไขปัญหาระบบจราจรเพิ่มมากขึ้น เพื่อความเป็นมาตรฐานเดียวกัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาระบบจราจร ซึ่งพบว่าตำรวจจราจรส่วนหนึ่งยังไม่สามารถใช้เทคโนโลยีดังกล่าวได้ เพราะขาดความรู้และความชำนาญในการใช้เครื่องมือดังกล่าว รวมทั้งขาดความรู้ในการปฏิบัติหน้าที่จราจรด้านอื่นๆอีกด้วย ดังนั้นกองบังคับการตำรวจจราจรจึงได้จัดโครงการฝึกอบรมงานจราจรให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขึ้นเป็นประจำทุกปี

โครงการฝึกอบรมงานจราจรแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นการดำเนินการฝึกอบรมให้ข้าราชการตำรวจจราจร ชั้นสัญญาบัตร ระดับ รองสว.-สว. และชั้นประทวน-พลตำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายจราจรที่ควรทราบ รวมถึงการปรับพื้นฐานการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ปรับแนวความคิดเสริมเทคนิคในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร การจัดการจราจรในกรณีต่างๆ และการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในท้องถนน ให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน ตลอดจนปลูกฝังจริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้การปฏิบัติงานในภาพรวม เกิดประสิทธิภาพ รวดเร็ว อันจะทำให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งเป็นภาพพจน์ที่ดีโดยรวม

อย่างไรก็ตาม โครงการฝึกอบรมดังกล่าวนี้ ยังไม่ได้ขยายผลของการฝึกไปในด้านการพัฒนาบุคลิกภาพหรือจิตลักษณะของตำรวจจราจรให้มีพฤติกรรมที่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ในด้านความซื่อสัตย์สุจริตและความเป็นมิตรต่อประชาชนในการปฏิบัติงาน ฉะนั้นจึงมีข้อมูลปรากฏเสมอว่า ตำรวจจราจรได้ปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เช่น การเรียกรับทรัพย์สินจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่กระทำความผิดกฎหมาย จราจรแทนการดำเนินการด้านกฎหมายที่ถูกต้อง หรือ กรณีอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น การใช้คำพูดที่ไม่เหมาะสม ก้าวร้าว ข่มขู่กับผู้ขับขี่ยานพาหนะ เป็นต้น พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมเหล่านี้ ล้วนทำให้เกิดการท่างเหินและความรู้สึกไม่เป็นมิตรระหว่างตำรวจจราจรกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งเป็นการขัดแย้งกับอุดมการณ์ในการทำงานของตำรวจที่ว่า มีหน้าที่รับใช้ประชาชน ฉะนั้น โครงการฝึกอบรมงานจราจรควรให้ความสำคัญในเรื่องของการปรับปรุงพฤติกรรม 2 ประการ ดังกล่าวข้างต้น คือ การสร้างความซื่อสัตย์สุจริตต่อการปฏิบัติงาน และการมีพฤติกรรมที่เป็นมิตรกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งพฤติกรรมทั้ง 2 ประการจะเกิดขึ้นได้เมื่อบุคคลมีความสามารถในการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ฉะนั้น ในการฝึกอบรมงานจราจรครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงได้นำการฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตเข้ามาร่วมด้วยเพื่อพัฒนาตำรวจจราจรที่เข้าโครงการ ทั้งด้านการพัฒนางานจราจรและพัฒนาด้านพฤติกรรม

โครงการฝึกอบรมงานจราจรแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้จัดทำขึ้นทุกปี โดยแต่ละปีจะมีตำรวจจราจรเข้ารับการฝึกอบรมจำนวนแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับงบประมาณแต่ตลอดเวลาที่ทำโครงการฝึกอบรมมาจนถึงปัจจุบัน ผู้วิจัยพบว่ามิได้เคยมีการประเมินผลโครงการฝึกอบรมดังกล่าว จึงเป็นเพียงโครงการจัดฝึกอบรมให้เสร็จสิ้นแล้วก็ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกลับไปปฏิบัติหน้าที่ดังเดิม ทำให้ไม่สามารถทราบได้ว่าโครงการฝึกอบรมที่ให้ไปนั้นได้บรรลุวัตถุประสงค์ในการจัดทำโครงการหรือไม่และมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่พึงประสงค์อย่างไร

ฉะนั้น ผู้วิจัยเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาผลของการฝึกอบรมดังกล่าว จึงได้ทำการวิจัยผลการฝึกการควบคุมตน การมุ่งอนาคต และงานจราจรที่มีต่อจิตลักษณะและความรู้ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบผลของการฝึกการควบคุมตน การมุ่งอนาคต และการปฏิบัติงานจราจรที่สามารถนำเอาความรู้ความเข้าใจด้านระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย การใช้เทคโนโลยีทางการจราจร และการจัดการจราจรไปใช้อย่างถูกต้องหรือไม่และผลทางด้านจิตลักษณะ (Psychological Characteristics) ในด้านการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต (Self Control and Future Orientation) ของตำรวจจราจรที่เข้ารับการฝึกอบรมว่ามีผลสัมฤทธิ์เพียงไร ผลของการฝึกอบรมด้านความรู้ความเข้าใจและจิตลักษณะทั้ง 2 ประการดังกล่าวข้างต้น ย่อมแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของโครงการฝึกอบรมหรืออาจแสดงจุดอ่อนของโครงการที่จะต้องแก้ไข ปรับปรุง เปลี่ยนแปลงเพื่อสร้างตำรวจจราจรที่ดี รวมทั้งขจัดปัญหาภาพพจน์ทางลบ นอกจากนั้น ยังสามารถนำผลการวิจัยมาพิจารณาตัดสินว่า โครงการที่จัดขึ้นนี้ มีคุณค่าสมควรดำเนินการฝึกอบรม หรือควรมีการปรับปรุงเพื่อความเหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร ในการแก้ไขปัญหารจราจร และจิตลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร

2. เพื่อเปรียบเทียบ จิตลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจรตามลักษณะทางชีวสังคม ด้าน อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และรายได้ หลังได้รับการฝึกอบรมงานจราจร

ความสำคัญของการวิจัย

1. ความสำคัญของการวิจัยการจัดโครงการฝึกอบรมงานจราจรในครั้งนี้ ได้นำการฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตมาฝึกไปด้วย ซึ่งจะทำให้ผู้ได้รับการฝึกได้พัฒนาจิตลักษณะด้านนี้เพิ่มขึ้น อันจะส่งผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ในงานจราจรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2. ผลที่ได้จากการศึกษาทำให้ทราบว่า ภายหลังการฝึกอบรมงานจราจร ตำรวจจราจร มีการพัฒนาความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่ไปในทางที่พึงประสงค์เพียงใด ซึ่งผลที่ได้สามารถนำไปปรับปรุงโครงการฝึกอบรมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาโครงการฝึกอบรมงานจราจรของตำรวจต่อไป

3. ในการจัดโครงการฝึกอบรมงานจราจร ของตำรวจจราจรที่ผ่านมา ไม่เคยมีการประเมินผลการดำเนินโครงการมาก่อน จึงจัดว่าเป็นครั้งแรกที่มีการประเมินผล ซึ่งผู้วิจัยได้ประเมินผลรวมและผลแยกย่อยตามตัวแปรชีวสังคม ซึ่งผลจากการประเมินทั้งกลุ่มรวมและกลุ่มย่อยดังกล่าวจะทำให้ทราบประสิทธิผลของโครงการฝึกที่ครอบคลุมผู้เข้าฝึกอบรมที่มีความแตกต่างกันได้อย่างชัดเจน

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ข้าราชการตำรวจจราจรนครบาล ที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ของตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 250 นาย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ข้าราชการตำรวจจราจรนครบาลที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ของตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจจราจร ประจำปี 2546 จำนวน 180 นาย โดยการสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากตำรวจจราจรที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรม ประจำปี 2546

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรต้น

1.1 การฝึกอบรม แบ่งเป็น ก่อนฝึกอบรมกับหลังฝึกอบรม

1.2 ตัวแปรชีวสังคม

1.2.1 อายุ แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

1.2.1.1 อายุมาก คือ อายุตั้งแต่อายุเฉลี่ยขึ้นไป

1.2.1.2อายุน้อย คือ อายุน้อยกว่าอายุเฉลี่ยลงมา

1.2.2 อายุราชการ แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

1.2.2.1 อายุราชการมาก คือ อายุการรับราชการตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป

1.2.2.2 อายุราชการน้อย คือ อายุการรับราชการน้อยกว่า 10 ปี

1.2.3 การศึกษา แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

1.2.3.1 การศึกษาสูง คือ จบการศึกษามากกว่าระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 , ปวช. และปวส. ขึ้นไป

1.2.3.2 การศึกษาปานกลาง คือ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 , ปวช. และปวส.

1.2.4 รายได้ แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

1.2.4.1 รายได้สูง คือ เงินเดือนสูงกว่าค่ามาตรฐาน ขึ้นไป

1.2.4.2 รายได้ต่ำ คือ เงินเดือนน้อยกว่าหรือเท่ากับมาตรฐาน

2. ตัวแปรตาม

2.1 ความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัด
การจราจร และความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร

2.2 การควบคุมตนและการมุ่งอนาคต

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. การฝึกอบรมงานจราจร หมายถึง การฝึกอบรมให้ข้าราชการตำรวจจราจร ได้รับการทบทวน
ความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่ ระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายจราจรที่ควรทราบ การแก้ไขปัญหา
การจราจร เพื่อเป็นพื้นฐานให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีมาตรฐานเดียวกัน ตลอดจนปลูกฝังจริยธรรมในการ
ปฏิบัติหน้าที่

2. อายุ หมายถึง อายุของตำรวจจราจรที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจรโดยใช้อายุเฉลี่ยเป็น
เกณฑ์ ถ้าตำรวจจราจรมีอายุตั้งแต่อายุเฉลี่ยขึ้นไปเป็นกลุ่มอายุมาก และถ้าตำรวจจราจรมีอายุน้อยกว่าอายุ
เฉลี่ยจะเป็นกลุ่มอายุน้อย

3. อายุราชการ หมายถึง อายุราชการของตำรวจจราจรตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานเป็นตำรวจจนถึงปัจจุบัน
ซึ่งในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้จัดเป็นอายุราชการสูงตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป และอายุราชการน้อย คือ น้อยกว่า 10 ปี

4. การศึกษา หมายถึง การศึกษาของตำรวจจราจรที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ผู้วิจัย
แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ การศึกษาสูง จบการศึกษามากกว่ามัธยมศึกษาปีที่ 6 ปวช. และปวส. และการศึกษา
ปานกลาง คือจบการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 6 ปวช. และปวส.

5. รายได้ หมายถึง ระดับเงินเดือนของตำรวจจราจรที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจร โดยใช้
อัตราเงินเดือนประเมินตามระดับยศไม่รวมขั้นเป็นเกณฑ์ โดยให้รายได้สูง คือ ผู้มีรายได้สูงกว่าค่ามาตรฐาน
ขึ้นไป และรายได้ต่ำ คือ ผู้มีรายได้น้อยกว่าหรือเท่ากับมาตรฐาน

นิยามปฏิบัติการ

1. ความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร มีรายละเอียดดังนี้

1.1 ความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร หมายถึง ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาของ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 การบังคับใช้กฎหมาย ข้อหาหรือฐานความผิดตามกฎหมายที่ควรทราบ การใช้มาตรการบังคับที่คณะกรรมการ อบรพตสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่

1.2 การจัดการจราจร หมายถึง ความรู้ความเข้าใจในเรื่องของ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร การตรวจการจราจร การควบคุมการจราจร เครื่องหมายจราจรการใช้สัญญาณไฟจราจร การควบคุมการจราจรแบบต่างๆ และการจัดการจราจรการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุต่างๆ บนถนน

1.3 ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร หมายถึง ความรู้ความเข้าใจ ในสภาพปัญหาสาเหตุของปัญหาจราจร มาตรการแก้ไขปัญหาจราจร แนวทางแก้ปัญหาจราจรในหน้าที่ของตำรวจ รูปแบบการปฏิบัติ หน่วยงานที่รับผิดชอบ และการแก้ไขปัญหาจราจรในส่วนความรับผิดชอบของตำรวจทั้ง 3 ส่วน

ตัวแปรตามข้างต้น วัดโดย แบบทดสอบความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร และความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นใหม่ มีลักษณะเป็นข้อสอบปรนัย 4 ตัวเลือก จำนวน 70 ข้อ เกณฑ์การให้คะแนนตอบถูก ได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน

2. การควบคุมตนและการมุ่งอนาคต หมายถึง การที่ตำรวจจราจรสามารถที่จะควบคุมตนเองได้ ให้กระทำการสิ่งใดหรือเลือกที่จะไม่กระทำการพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อหวังผลที่ดีกว่าหรือมีคุณค่าสูงกว่าซึ่งจะเกิดในอนาคต ซึ่งวัดได้จาก แบบวัดการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของ บุญรับ ศักดิ์มณี (2532) เป็นแบบวัดมีลักษณะเป็นประโยคข้อความทางลบและข้อความทางบวก และใช้มาตราส่วนประเมินค่า 6 อันดับ จาก “จริงที่สุด” จนถึง “ไม่จริงเลย” เป็นคำตอบ พิสัยของคะแนนอยู่ระหว่าง 20 – 120 คะแนน ในการแบ่งผู้มีการควบคุมตนสูง มีการมุ่งอนาคตสูง กับผู้มีการควบคุมตนต่ำ และผู้มีการมุ่งอนาคตต่ำ วัดจากคะแนนเฉลี่ยของกลุ่ม โดยผู้ที่ได้คะแนนสูงกว่าคะแนนเฉลี่ย จัดเป็นผู้มีการควบคุมตนสูงและมุ่งอนาคตสูง ส่วนผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยจัดเป็นผู้มีการควบคุมตนต่ำ และการมุ่งอนาคตต่ำ มีจำนวนข้อความ 20 ข้อความ เป็นข้อความวัดการควบคุมตน 10 ข้อ และวัดการมุ่งอนาคต 10 ข้อ ซึ่งบุญรับ ศักดิ์มณี ได้หาค่าความเชื่อมั่นแบบทดสอบมีค่าเท่ากับ 0.78 และในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยหาค่าความเชื่อมั่นใหม่อีกครั้งหนึ่ง ได้ค่าเท่ากับ 0.86

3. การฝึกการควบคุมตน หมายถึง การฝึกทำกิจกรรมที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการควบคุมตน เริ่มตั้งแต่การสังเกตพฤติกรรมตนเอง การประเมินพฤติกรรมตนเอง การกำหนดจุดมุ่งหมาย การทำพฤติกรรมตามกำหนด และการให้รางวัลตนเอง อันเป็นขั้นตอนแนวทางในการทำให้เกิดจิตลักษณะการควบคุมตน ซึ่งผู้วิจัยได้ดัดแปลงชุดการฝึกการควบคุมตนจาก ปอแก้ว ศิริจันทร์ (2545) มีกิจกรรมทั้งสิ้น 5 กิจกรรม คือ

3.1 การสำรวจพฤติกรรมของตนเอง

3.2. การประเมินพฤติกรรมของตนเอง

3.3. การกำหนดเป้าหมายพฤติกรรม

3.4. การบันทึกพฤติกรรมตามกำหนด

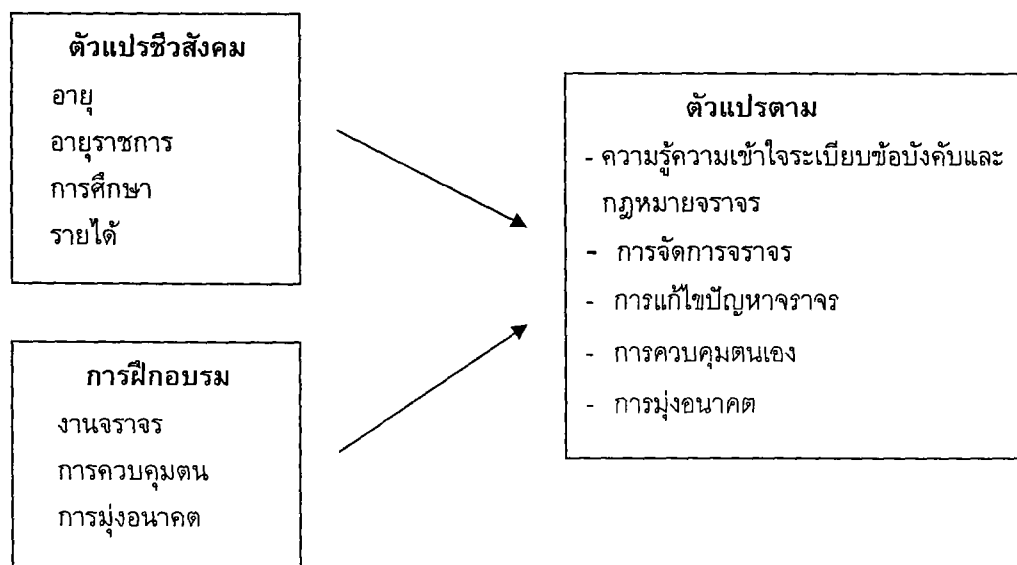
3.5. การให้รางวัลกับพฤติกรรมที่ตนทำได้ตามกำหนด

4. การฝึกการมุ่งอนาคต คือ การฝึกการทำกิจกรรมที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการมุ่งอนาคต เริ่มจากการตระหนักรู้ถึงความหมายความสำคัญของการมุ่งอนาคต การมองตนเองในอนาคต การพิจารณาความยากง่ายและอุปสรรคที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในอนาคต ซึ่งผู้วิจัยได้ดัดแปลงจากชุดฝึกการมุ่งอนาคตของ ปอแก้วศิริจันทร์ (2545) ประกอบด้วยกิจกรรมทั้งสิ้น 5 กิจกรรม คือ

- 4.1. การวางแผนชีวิตในอนาคต
- 4.2. การไม่วางแผนอนาคต
- 4.3. การรู้ตนเองและการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต
- 4.4. การสร้างกราฟจุดหมายแห่งชีวิต
- 4.5. การคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต

5. การฝึกงานจราจร คือ การบรรยายให้ความรู้กับตำรวจจราจรที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับงานด้านจราจร ประกอบด้วย เนื้อหาของความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร ความรู้เรื่องการจัดการจราจร และความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งเป็นเนื้อหาที่เป็นแผนการสอนจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กรอบแนวคิดในการวิจัย (Research Framework)



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ที่จะเปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร โดยเปรียบเทียบในผู้ที่ได้รับการฝึกในกลุ่มย่อยตามลักษณะทางชีวสังคม ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษา วิเคราะห์ และรวบรวมเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จำแนกเป็น

1. เนื้อหาเกี่ยวกับโครงการฝึกอบรมงานด้านจราจร ประกอบด้วยวัตถุประสงค์โครงการ ความคาดหวังผลสัมฤทธิ์ของการฝึกอบรม ตลอดจนถึงเนื้อหาที่ใช้ในการฝึกอบรม ได้แก่ การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร และระเบียบข้อบังคับกฎหมายจราจร
 2. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมตน และการมุ่งอนาคต ซึ่งประกอบด้วย ทฤษฎีต้นไม้อจริยธรรม ความหมายของการควบคุมตน และการมุ่งอนาคต ความสำคัญของการควบคุมตนและมุ่งอนาคต
 3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องระหว่างการศึกษาควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ที่มีต่อการควบคุมตนและมุ่งอนาคต และการฝึกดังกล่าวที่แยกตามตัวแปรชีวสังคม คือ อายุ อายุราชการ การศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ ที่มีต่อการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต
- ซึ่งผู้วิจัยนำเสนอตามลำดับข้างต้น ดังต่อไปนี้

โครงการฝึกอบรมงานจราจร

วัตถุประสงค์ของโครงการฝึกอบรมงานจราจร มีดังนี้

1. เพื่อทบทวนความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
2. เพื่อปรับพื้นฐานการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
3. เพื่อปรับแนวความคิดในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร และการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในท้องถนน ให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน
4. เพื่อปลูกฝังจริยธรรมแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อนำไปใช้กับการปฏิบัติหน้าที่
5. เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีอุดมการณ์ของการรับใช้ประชาชน และให้บริการด้วยความรวดเร็ว

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกิดความรู้ ความเข้าใจ และมีทักษะในการปฏิบัติหน้าที่มากยิ่งขึ้น และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถปฏิบัติงานในมาตรฐานเดียวกัน และมีความเข้าใจ และตั้งใจในการร่วมกันแก้ไขปัญหาจราจรมากขึ้น
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถตัดสินใจในการแก้ไขปัญหาการจราจร ได้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถนำหลักจริยธรรม ไปใช้ประกอบกับการปฏิบัติหน้าที่ได้ ทำให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ และให้บริการประชาชนได้อย่างเสมอภาค และเป็นธรรม

5. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกิดมีอุดมการณ์ในการรับใช้ประชาชน และยินดีให้บริการด้วยความเต็มใจและรวดเร็ว

6. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของกองบังคับการตำรวจจราจรเป็นที่ยอมรับ และเป็นที่พักพิงของประชาชนได้

เนื้อหาในการอบรมงานจราจร

ผู้วิจัยได้นำเสนอเนื้อหาที่ใช้ในการอบรมซึ่งมี 3 เรื่องใหญ่ คือ

1. ความรู้ความเข้าใจระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร
2. การจัดการจราจร
3. ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหารถจราจร

โดยมีหัวข้อสำคัญ สรุปโดยสังเขปดังต่อไปนี้

1. ความรู้ความเข้าใจระเบียบข้อบังคับ และกฎหมายจราจร

ความรู้ความเข้าใจระเบียบข้อบังคับ และกฎหมายจราจร ประกอบด้วยความรู้และเนื้อหา ดังต่อไปนี้

1.1 พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มีเนื้อหาเกี่ยวกับ คำจำกัดความที่ใช้ในพระราชบัญญัติการจราจร การใช้รถ (มาตรา 6, 8 และ 10 ทวิ) การใช้ไฟสัญญาณ หรือเสียงสัญญาณของรถ (มาตรา 11, 12, 13) การบรรทุก (มาตรา 18, 19, 20) สัญญาณจราจร (มาตรา 21, 22, 26, 28) การขับรถ (มาตรา 32, 33, 34, 35, 39, 40, 41, 43, 43 ทวิ) การขับรถและแซงผ่านขึ้นหน้า (มาตรา 44, 45, 46, 49) การออกรถ เลี้ยวรถและกลับรถ (มาตรา 50, 52, 53) การหยุดรถและจอดรถ (มาตรา 54, 55, 56, 57, 58, 59) การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง (มาตรา 66) ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ (มาตรา 67, 68, 69, 70) การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน (มาตรา 71, 72, 73) อุบัติเหตุ (มาตรา 78) คนเดินเท้า (มาตรา 103, 104) สัตว์หรือสิ่งของในทาง (มาตรา 111, 113, 114) เบ็ดเตล็ด (มาตรา 120, 122, 126, 132, 134) อำนาจเจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 139, 140, 141, 142, 143, 143 ทวิ 144, 156, 161)

1.2 พระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก

มีเนื้อหาเกี่ยวกับ คำจำกัดความที่ใช้ในพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก รถที่มีได้ใช้บังคับตามพระราชบัญญัตินี้ ประเภทของใบอนุญาตประกอบการขนส่ง อำนาจของผู้ตรวจการ การวางหลักทรัพย์ของผู้ได้รับการอนุญาตประกอบการขนส่ง บุคคลซึ่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ประเภทของใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถ ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ ข้อปฏิบัติของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถ เลขรหัสรถตามประเภทการขนส่งตามพระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

1.3 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

มีเนื้อหาเกี่ยวกับ คำจำกัดความที่ใช้ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 การจดทะเบียนเครื่องหมายและการใช้รถ ใบอนุญาตขับรถ คุณสมบัติของผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับรถ รถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

1.4 การบังคับใช้กฎหมาย

มีเนื้อหาเกี่ยวกับ การแก้กฎหมายจราจรเนื่องจากการแก้ไขข้อบังคับใช้ พ.ร.บ. จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มีการแก้ไขบทบัญญัติกฎหมายจราจรและเพิ่มบทลงโทษ พร้อม ทั้งกำหนด

มาตรการต่างๆ ได้แก่ การหยุด/จอด กีดขวางการจราจร การข้ามถนนไม่เป็นระเบียบ การใช้เครื่องมือ บังคับล้อและการยกรถ การอายัดทะเบียนรถที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง การแข่งรถในทาง การให้คะแนนผู้ ขับขี่ เพื่อการยึด พักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

การแก้ไขกฎกระทรวง และระเบียบที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ การใช้โฉมไฟรด หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอันตรายสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ การใช้เข็มขัดนิรภัย การกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีทดสอบผู้ขับขี่ที่เมาสุรา การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อจิต/ประสาท เป็นต้น

1.5 ข้อหา หรือฐานความผิดตามกฎหมายที่ควรทราบ

มีเนื้อหาเกี่ยวกับ ข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2538) และการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดนั้นเป็นไปตาม ข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 9 ก.ค. 2540 และเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2540 ตามลำดับ ข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2537) ข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตาม พ.ร.บ.ขนส่ง ทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2537) ข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตาม พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. 2535 ข้อหา ฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

1.6 การใช้มาตรการการบันทึกคะแนน การอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดและการพักการใช้ ใบอนุญาตขับขี่มีเนื้อหาเกี่ยวกับ มาตรการและระเบียบการปฏิบัติในการบันทึกคะแนน การให้การอบรมและ การทดสอบให้กับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด ข้อกำหนดและการปฏิบัติในการพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่เนื้อหาทั้งหมด ที่กล่าวมาเป็นเนื้อหาที่เป็นข้อมูลทันสมัยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกคนต้องทราบเพื่อการทำงานให้มี ประสิทธิภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน

ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่ กำหนดในกฎกระทรวง

รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า

1. รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ที่ได้ รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด

2. รถยนต์รับจ้าง ได้แก่ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์ สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

3. รถยนต์บริการ หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสาร หรือให้เช่า ซึ่งบรรทุกคน โดยสารไม่เกินดังต่อไปนี้

3.1 รถยนต์บริการธุรกิจ ได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ทำเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง หรือสถานีรถไฟ กับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการ ของผู้ประกอบการธุรกิจนั้น

3.2 รถยนต์บริการทัศนาจร ได้แก่ รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวให้รถ ส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

3.3 รถยนต์บริการให้เช่า ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินสิบสองคน รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกกร้อยกิโลกรัม หรือรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

การจดทะเบียนเครื่องหมายและการใช้รถ

1. รถยนต์ที่นำออกมาใช้ในทาง จะต้องเป็นรถที่จดทะเบียนและเสียภาษีประจำปีครบถ้วนแล้ว
2. รถที่จดทะเบียนแล้ว ต้องมีแผ่นป้ายทะเบียนด้านหน้า ด้านหลัง และเครื่องหมายครบถ้วน
3. รถที่จดทะเบียนแล้ว ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงสีของรถให้ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้จะต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันเปลี่ยนแปลง
4. รถที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามเปลี่ยนแปลงตัวรถ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถที่ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้
5. การโอนรถที่จดทะเบียนแล้ว ผู้โอนและผู้รับโอนต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันโอน
6. ห้ามใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียนไว้
7. รถยนต์ที่มีไว้ขาย ถ้าจะขับไปในทางต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้ขับได้ระหว่างพระอาทิตย์ขึ้น ถึงพระอาทิตย์ตก
8. ใบอนุญาตขับรถสูญหายหรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ยื่นคำขอรับใบแทนต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวัน นับแต่วันทราบเหตุ
9. ในการย้ายรถไปไว้ต่างที่ ให้เจ้าของรถแจ้งต่อนายทะเบียนภายใน 15 วันนับแต่วันย้าย
10. การใช้รถยนต์สาธารณะในกิจการส่วนตัว ต้องมีข้อความแสดงไว้ที่รถที่เห็นได้ง่ายว่าใช้ในกิจการส่วนตัว

ใบอนุญาตขับรถ

1. ผู้ขับรถต้องได้รับอนุญาตขับรถ ขณะขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนรถ

2. ใบอนุญาตขับรถมี 9 ชนิด

2.1 ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ชั่วคราว

2.2 ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล

2.3 ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล

2.4 ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

2.5 ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ

2.6 ใบอนุญาตขับรถบดถนน

2.7 ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์

2.8 ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

2.9 ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่น ๆ นอกจาก (2.1) ถึง (2.8)

คุณสมบัติของผู้ที่จะขอใบอนุญาตขับรถ

1. มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์
2. มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
3. มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร

ทางบก

4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าเป็นอันตรายขณะขับรถ
6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตและจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

เครื่องหมายควบคุมการจราจรและไฟสัญญาณจราจร

เครื่องหมายควบคุมการจราจร แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. เครื่องหมายควบคุมการจราจรชุดป้ายจราจร
 2. เครื่องหมายควบคุมการจราจรชุดเครื่องหมายบนพื้นทาง ขอบทาง
- ซึ่งจะได้อธิบายรายละเอียดต่อไป

1. เครื่องหมายควบคุมการจราจรชุดป้ายจราจร

1.1 ความมุ่งหมายของป้ายจราจร

เป็นอุปกรณ์สำหรับ - ควบคุม

- บังคับ

- ให้ข่าวสารการเดินทา

เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

1.2 การใช้ป้ายจราจร

- เพื่อให้เป็นไปตามการออกแบบถนน
- ตามมาตรฐาน
- ความจำเป็น

1.3 ประเภทของป้ายจราจร

1. ป้ายบังคับ - แสดงกฎจราจรเฉพาะที่นั้น ๆ เพื่อบังคับและควบคุมการจราจร
2. ป้ายเตือน - เพื่อให้ทราบสภาพทางและระมัดระวังในการขับขี่
3. ป้ายแนะนำ - เพื่อให้ไปสู่ที่หมายปลายทางได้สะดวก

1.4 มาตรฐานของการออกแบบป้าย

- แบบ
- รูปร่าง
- สี
- ขนาด
- เครื่องหมาย
- สัญลักษณ์

- ตัวเลข
- ตัวอักษร

1.5 รูปร่างของป้ายจราจร

- 
 รูปแปดเหลี่ยม (OCTAGON SHAPE) ใช้เฉพาะป้ายหยุด
- 
 รูปสามเหลี่ยมด้านเท่า (EQUILATERAL TRIANGLE SHAPE) มุมช่องใช้เฉพาะป้ายให้ทาง
- 
 รูปกลม (ROUD SHAPE) ใช้เฉพาะป้ายบังคับ
- 
 รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสตั้งมุมขึ้น (DIAMON SHAPE) ใช้เฉพาะป้ายเตือน
- 
 รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (RECTANGULAR SHAPE) ใช้เฉพาะป้ายแนะนำและป้ายเตือนบางแบบ
- 
 รูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส (SQUARE SHAPE) ใช้เฉพาะป้ายแนะนำและป้ายเตือนความเร็ว
- 
 รูปสามเหลี่ยมหน้าจั่ว (ISOSCELES TRIANGLE SHAPE) มุมชี้ไปทางซ้ายใช้เฉพาะป้ายเขตห้ามแซงรูปร่างอื่น ซึ่งอาจจะกำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ต่อการจราจรเฉพาะแห่งราย โดยได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมทางหลวง
- 
 รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า (RECTANGULAR SHAPE) มีด้านยาวเป็นด้านตั้งใช้เฉพาะป้ายแนะนำสถานที่แหล่งท่องเที่ยว

1.6 สีของป้ายจราจร

ป้ายบังคับ

- พื้นขาว
- ขอบ, ขีดกลาง สีแดง
- เครื่องหมาย, สัญลักษณ์, อักษร สีดำ

ยกเว้น ป้ายห้ามจอด

- พื้นสีน้ำเงิน
- ขอบ, ตัวเลข แดง

ป้ายหยุด

- พื้นแดง

- ขอบ, อักษร สีขาว

ป้ายสุดเขตบังคับ

- พื้นขาว
- ขอบ, ขีดกลาง สีดำ

ป้ายเตือน

- พื้นเหลือง
- ขอบ, อักษร, สัญลักษณ์ ดำ
- งานก่อสร้าง/บำรุงทาง พื้นส้ม

ป้ายแนะนำ

ก. โดยทั่วไป มีสี่แบบ คือ

แบบที่ 1 - พื้นขาว ขอบสัญลักษณ์ อักษรดำ

แบบที่ 2 - พื้นน้ำเงิน ขอบสัญลักษณ์,
อักษรขาว/สีเฉพาะ

แบบที่ 3 - พื้นน้ำเงิน สัญลักษณ์สีน้ำเงินใน
จัตุรัสขาว (แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ)

แบบที่ 4 - พื้นขาว สัญลักษณ์ในจัตุรัสสีน้ำตาล
อักษรขาว (แหล่งท่องเที่ยว
โบราณสถาน)

ข. ป้ายแนะนำชนิดพิเศษ หรือติดบนทางหลวง

พิเศษ มี 2 แบบ คือ

แบบที่ 1 - พื้นสีเขียว ขอบสัญลักษณ์ อักษรขาว

แบบที่ 2 - พื้นน้ำเงิน ขอบสัญลักษณ์
อักษรขาว/สีเฉพาะ

2. เครื่องหมายควบคุมการจราจรชุดเครื่องหมายบนพื้นทาง ขอบทาง

เครื่องหมายควบคุมการจราจรชุดเครื่องหมายบนพื้นทาง ขอบทาง ได้แก่ :-

- เส้นทางแบ่งทิศทางจราจร
- เส้นขอบทาง
- เส้นห้ามจอด
- สีเกาะกลางถนน ขอบทาง
- เส้นห้ามหยุดหรือจอดรถ
- เส้นทแยงสำหรับทางแยก
- ลูกศรแสดงทิศทาง
- เส้นทางข้าม

- เกาะสี่สมมติสำหรับทิศทางจราจร
- เครื่องหมายเตือนข้ามบนพื้นทาง
- ช่องหยุดรถประจำทาง
- เส้นจอดรถ

2. การจัดการจราจร

การจัดการจราจร หมายถึง การดำเนินการด้วยวิธีการใดๆที่จะช่วยให้การไหลถนน หรือ องค์ประกอบใดๆ ด้านการจราจรที่มีอยู่แล้วให้ดีที่สุดหรือเกิดประโยชน์สูงสุด (Making Best Use of Existing road System) (บุญเกิด มาอ่อง. 2539 : 4 ; อ้างอิงจาก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ . 2544 : 18.)

ดังนั้น การจัดการจราจรจะเน้นที่การจัดการกับสภาพเดิมที่เป็นจริงและเป็นอยู่หรืออาจจะปรับปรุงแก้ไขเล็กน้อยๆ โดยไม่ต้องใช้งบประมาณมากนัก

เป็นที่ยอมรับกันว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่ความรุนแรงขึ้นทุกวัน โดยเฉพาะตามเมืองใหญ่ๆ เช่น ในเขตกรุงเทพมหานครและตามจังหวัดใหญ่ๆ หลายๆ จังหวัด ได้ประสบปัญหาการจราจรติดขัดไม่เลื่อนไหล มีการจอดรถซ้อนคัน จอดรถในที่ห้ามจอด และการขับรถไม่เป็นไปตามแผนการจราจรที่จัดทำไว้

เท่าที่ผ่านมา การจัดการจราจรมักเน้นเพื่อ “รถ” เป็นส่วนใหญ่ เพื่อให้การเคลื่อนที่ของรถเป็นไปโดยสะดวก แต่ก็พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคต่างๆเกิดขึ้นตามมาอย่างมากมาย ที่เด่นชัดที่สุดก็คือ เมื่อแก้ปัญหาไปเรื่อยๆ ปริมาณของรถและยานพาหนะก็ยิ่งมากขึ้นเรื่อยๆเช่นกัน จึงทำให้แนวความคิดของการจัดการจราจรเปลี่ยนแปลงไป โดยเน้นที่จะแก้ไขปัญหาเพื่อ “คน” เป็นส่วนใหญ่พร้อมๆกันไปนั้นก็ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้ามากขึ้นพร้อมๆกันไปด้วย เพราะฉะนั้นการจัดการจราจรจะเป็นการดำเนินการที่มีเป้าหมายและวัตถุประสงค์ค่อนข้างชัดเจน โดยปกติของแนวทางจะเป็นการเน้นเพื่อแก้ไขปัญหา หรือ อุปสรรคต่างๆที่เกี่ยวข้องกัน

อนึ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่า ความต้องการเดินทางในปัจจุบันก็มีอยู่สูงกว่าการเดินทางที่เป็นจริงอยู่แล้ว เพียงแต่ไม่สามารถเดินทางได้ตามความต้องการจริงๆได้ เนื่องจากมีสภาพปัญหาการจราจรติดขัดเป็นตัวที่ช่วยลดจำนวนการเดินทางไว้ และเมื่อมีการแก้ไขสภาพปัญหาการจราจรให้สภาพการณ์ต่างๆดีขึ้น การเดินทางใดๆ ที่เดิมเคยถูกกีดไว้ ก็จะสามารถแสดงออกมาได้และจะส่งผลให้ปริมาณการเดินทางโดยรวมเพิ่มขึ้นไปอีก อันจะเป็นปัญหาการจราจรอีกได้ ซึ่งก็จะทำให้สถานการณ์ต่างๆอาจจะกลับไปเหมือนเดิมได้อีก

ในการอบรมเรื่องการจัดการจราจร มีเนื้อหาในการอบรมโดยสังเขปดังนี้

2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจรประกอบด้วยเนื้อหาเกี่ยวกับ ประวัติความเป็นมาของการจราจร ความหมายของการจราจร รวมถึงนิยามศัพท์ที่ใช้ในงานจราจร เครื่องหมายควบคุมการจราจร และไฟสัญญาณจราจร รูปร่างของป้ายจราจร สีของป้ายจราจร เครื่องหมายควบคุมการจราจร ชุดเครื่องหมายบนพื้นทางและขอบทาง ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร จุดประสงค์ในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร การกำหนดให้มีสัญญาณไฟจราจร ข้อดีและข้อเสียของการมีติดตั้งสัญญาณไฟจราจร อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจร ช่วงเวลา จังหวะและรอบเวลาสัญญาณไฟ การจัดสัญญาณไฟ เครื่องนักรถ การควบคุมสัญญาณไฟ การใช้งานอื่นๆของสัญญาณไฟจราจร

2.2 การตรวจ และการควบคุมจราจร

การตรวจ และการควบคุมจราจร มีเนื้อหา ดังนี้ หลักการของการใช้มาตรการในการตรวจ และควบคุมการจราจร เป้าหมายของการตรวจการจราจร วิธีการตรวจการจราจร ความหมายของการควบคุมการจราจร การควบคุมการจราจรในระดับพื้นฐาน การควบคุมการจราจรในเชิงปริมาณ วัตถุประสงค์ของการควบคุมการจราจร การเตรียมตัวในการควบคุมการจราจร ก่อนการปฏิบัติการควบคุมการจราจร การยื่นอำนาจการจราจร การควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณมือ การควบคุมการจราจรในเวลาเช้ามืดและเวลาค่ำ สิ่งที่ต้องระมัดระวังอื่น ๆ ในการควบคุมการจราจร

2.3 การจัดการจราจร

การจัดการจราจรประกอบด้วยเนื้อหาเกี่ยวกับ ความหมาย วัตถุประสงค์ของการจัดการจราจร การจัดการจราจรในระดับผู้ปฏิบัติ การปฏิบัติเมื่อมีเหตุการณ์ขัดข้องบนถนน การปฏิบัติกรณีรถทำสิ่งของตกหล่น การปฏิบัติเมื่อไปถึงที่เกิดเหตุรถยนต์ชนกัน การทำแผนที่เกิดเหตุโดยสังเขป หลักการจัดการจราจรทั่วไป การจัดระบบการเดินรถ ผลดีและผลเสียของการจัดการเดินรถ

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร

การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควบคุมที่ทางแยกจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และทำให้การจราจรใช้ถนนให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และเป็นแนวทางที่สำคัญอันหนึ่งที่ใช้ควบคุมการจราจรใช้ถนนในโครงข่ายจุดประสงค์หลักในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรจะเป็นข้อหนึ่งข้อใดหรือหลายข้อดังต่อไปนี้

1. ลดความขัดแย้งในการจราจร (TRAFFIC CONFLICTS)
2. ลดความล่าช้าของการจราจร
3. เพิ่มความจุถนน
4. ลดอุบัติเหตุ
5. ลดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ
6. อำนาจความสะดวกในการข้ามถนนของคนเดินเท้า และรถจักรยาน
7. ให้สิทธิพิเศษแก่ยานบางประเภทในบางโอกาส เช่น รถโดยสารสาธารณะรถจักรยาน
8. ส่งเสริมให้มีการใช้ถนนตรงตามชนิดของถนนที่กำหนดไว้ เช่น ลดจุดขัดแย้งและความล่าช้าบนถนนบางสาย เพื่อดึงดูดให้ผู้ขับขี่หันมาใช้ถนนนั้นเพื่อลดจำนวนการขับขี่ตามซอยต่าง ๆ ที่ผ่านพื้นที่อยู่อาศัย
9. ลดความยากลำบาก และความกดดันในการขับขี่ผ่านทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น

การกำหนดให้มีสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยที่ใช้พิจารณากำหนดให้มีสัญญาณไฟจราจรมีดังนี้ :

1. ความเร็วของการจราจรที่คาดได้ ปริมาณการจราจรและจำนวนคนเดินเท้าในช่วงเวลา 16 ชั่วโมง นอกจากนี้จะต้องพิจารณาถึงสัดส่วนของยานพาหนะในช่วงเวลาเร่งด่วน ความสมดุลระหว่างปริมาณการจราจรในถนนสายหลักกับปริมาณจราจรในถนนสายรอง และจุดขัดแย้ง (CONFLICT) ระหว่างรถเลี้ยวกับรถข้ามถนน
2. สถิติของอุบัติเหตุ (จำนวน อัตรา และคุณลักษณะ) และความสัมพันธ์ของอุบัติเหตุกับรูปแบบของพื้นที่บริเวณนั้น
3. ความเป็นไปได้ในการจัดรูปแบบทางแยกในลักษณะต่าง ๆ และแผนผังของทางแยก

4. ทางแยกนั้นอยู่ในพื้นที่การควบคุมสัญญาณไฟเป็นโครงข่าย (URBAN TRAFFIC CONTROL, UTC) หรือไม่ และอยู่ใกล้กับทางแยกถัดไปมากน้อยเพียงใด

ตัวอย่างการพิจารณาปริมาณการจราจรที่มีความเหมาะสมในการจัดให้สัญญาณไฟจราจรในประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา ในอังกฤษการจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรจะต้องมีปริมาณการจราจรเฉลี่ยใน 16 ชั่วโมง จะต้องมากกว่า 300 คัน/ชั่วโมง และการจราจรในถนนสายรองจะต้องไม่น้อยกว่า 100 คัน/ชั่วโมงนอกจากนี้ร้อยละ 10 ของการจราจรใน 16 ชั่วโมงต้องเป็นการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ในสหรัฐอเมริกา การจราจรบนถนนสายหลักในช่วงเวลา 8 ชั่วโมง ต้องมีประมาณ 500 – 600 คัน/ชั่วโมง และในถนนสายรองประมาณ 150 – 200 คัน/ชั่วโมง

ข้อดีและข้อเสียของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

ข้อดีของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีดังนี้ :-

1. มีความเหมาะสมกับบริเวณที่มีพื้นที่จำกัด การควบคุมทางแยกโดยใช้สัญญาณไฟจราจร จะต้องการพื้นที่ที่ทางแยกน้อยกว่าการควบคุมทางแยกแบบอื่น ๆ เช่น วงเวียน และทางแยกต่างระดับ
2. มีความยืดหยุ่นในการให้ความสะดวกแก่ทางเข้าทางแยกบางเส้นหรือแก่เวลายานบางประเภท ยกตัวอย่าง เช่น อาจให้ความสะดวกแก่รถประจำทาง รถจักรยาน หรือคนเดินเท้า และยังสามารถใช้กับการจัดการจราจรตามปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทาง ในช่วงเวลาเร่งด่วนด้วย
3. ประสานกับทางแยกที่มีสัญญาณไฟอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียงได้ นอกจากนี้ยังสามารถใช้ตอบสนองได้กับสภาพการจราจรในขณะนั้น (เช่น สัญญาณไฟที่ควบคุมตามปริมาณการจราจรหรือ (SCOOT) หรือสามารถใช้การควบคุมรูปแบบ และความเร็วของการจัดการจราจรแบบก้าวหน้า (TRAFFIC PROGRESSIVE)

4. สัญญาณไฟจราจรจะมีค่าใช้จ่ายต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับ การควบคุมการจราจรแบบอื่น ๆ

ข้อเสียของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร มีดังนี้ :-

1. ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาค่อนข้างสูง และต้องมีการวางแผนในการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพสำหรับการควบคุมสัญญาณไฟแบบ FIXED – TIME ต้องตรวจสอบการทำงานของสัญญาณไฟ และปริมาณการจราจรอยู่เสมอ เพื่อปรับปรุงการควบคุมสัญญาณไฟให้ตรงกับปริมาณการจราจรปัจจุบัน
2. อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง เช่น นอกเวลาเร่งด่วน สัญญาณไฟทำให้เพิ่มความล่าช้าในการเดินทางโดยไม่จำเป็น
3. เพิ่มความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบางชนิด เช่น การชนท้าย

อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟจราจรประกอบด้วยอุปกรณ์ต่าง ๆ ดังนี้

1. ตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร
2. สัญญาณไฟจราจร เสาไฟ และป้ายจราจร
3. เครื่องนับรถ รวมทั้งสายเคเบิลที่ต่อกับตู้ควบคุม
4. อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ปุ่มกดของผู้เดินเท้า

ตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรจะมีไมโครโปรเซสเซอร์ (MICROPROCESSORS) เพื่อใช้ในการกำหนดเวลาที่เปิด – ปิด สัญญาณไฟในช่วงเวลาต่าง ๆ ตามต้องการโดยไม่สับสนช่วงเวลาและจังหวะสัญญาณไฟ สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามช่วงเวลาของวันหรือตามสภาพการจราจร โดยใช้ข้อมูลที่ได้รับมาจากเครื่องนับรถ และส่งต่อไปยังคอมพิวเตอร์

ตู้ควบคุมถูกตั้งโปรแกรมให้ปฏิบัติงานได้หลายอย่าง ดังต่อไปนี้

1. ภายใต้สภาพการจราจรจริง
2. ภายใต้รอบเวลาที่กำหนดไว้
3. เป็นส่วนหนึ่งของระบบการควบคุมสัญญาณไฟเป็นโครงข่าย UTC
4. ทำงานภายใต้คำสั่งด่วนพิเศษ (HURRY CALL) เพื่อให้ยานบางประเภทผ่านทางแยกนั้นอย่างรวดเร็ว เช่น รถดับเพลิง รถประจำทาง รถบุคคลพิเศษ
5. ทำงานโดยการควบคุมด้วยมือ
6. เปิดสัญญาณไฟทุกด้านให้เป็นไฟแดง หรือไฟเหลืองกระพริบทั้งหมดในช่วงที่มีปริมาณการจราจรน้อย หรือยังคงเปิดสัญญาณไฟทิ้งไว้เหมือนปกติ หรือปิดสัญญาณไฟทั้งหมด การทำงานในลักษณะเหล่านี้จะต้องคำนวณ และใส่ไว้ในตู้ควบคุมก่อน สำหรับการควบคุมด้วยมือจะต้องตั้งตู้ควบคุมไว้ในจุดที่สามารถมองเห็นการจราจรได้ทั้งหมดทุกทิศทางอย่างชัดเจน

ไฟจราจรมีอยู่ 3 สี คือ ไฟแดง ไฟเหลือง และไฟเขียว ควรจะใช้เป็นลูกศรไฟเขียววงกลมในบางประเทศจะใช้ลูกศรไฟเหลือง และลูกศรไฟแดงด้วย อาจจะเพิ่มลูกศรไฟเขียวแบบพิเศษ เพื่อให้การจราจรเคลื่อนตัวโดยสะดวก เช่น การเลี้ยวขวา สัญญาณไฟที่ใช้สำหรับรถจักรยาน (มีสัญลักษณ์รถจักรยาน) สามารถจัดให้มีสัญญาณเต็มทั้ง 3 สีได้ สำหรับผู้เดินเท้าจะมีแค่ 2 สี (ไฟแดงกับไฟเขียว) เท่านั้น และใช้ร่วมกับรถจักรยานได้ โดยปกติไฟสัญญาณจะติดอยู่บนเสา แต่อาจจะติดบนโครงสร้างอื่น ๆ ที่ช่วยให้มองเห็นได้โดยสะดวกได้

3. ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร

ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร มีเนื้อหาเกี่ยวกับ

3.1 สภาพการจราจรในปัจจุบัน

เนื้อหาเกี่ยวกับ สภาพการจราจรในเมืองในปัจจุบัน ช่วงเวลาที่มีปัญหาการจราจร สภาพปัญหาของการจราจรในปัจจุบัน

3.2 สาเหตุของปัญหาจราจร

การจราจรในเมืองใหญ่ เหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรเกิดจาก 2 สาเหตุใหญ่ คือ เกิดจากความไม่สะดวก และเกิดจากความไม่ปลอดภัย ซึ่งปัจจัยที่ทำให้การจราจรไม่สะดวก เกิดจากปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง ปัจจัยเกี่ยวกับคน หรือผู้ใช้ทาง ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม เช่น การขาดพื้นที่ในการจราจร ขาดสถานที่จอดรถห่างจากถนน ถนนไม่ได้มาตรฐาน ไม่ว่าจะเป็นถนนธรรมดา ถนนเชื่อม ถนนสายเอก ถนนพิเศษหรือทางด่วน เครื่องหมายและสัญญาณจราจรที่ไม่ชัดเจน ถนนขรุขระเป็นหลุมบ่อ เป็นต้น ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบสาธารณูปโภค การรถไฟ ระบบการศึกษา สภาพและโครงข่ายถนน ภัยธรรมชาติ

3.3 มาตรการแก้ปัญหาจราจร

มาตรการที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร มีการดำเนินมาตรการหลายประการที่ตำรวจจราจรพึงรู้ คือ มาตรการการให้การศึกษาแก่ประชาชนทั่วไป นักเรียนนักศึกษาและผู้ใช้รถใช้ถนน มาตรการทางวิศวกรรม การบังคับให้ผู้ขับรถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย

3.4 บทบาทของตำรวจจราจรในการแก้ไขปัญหาจราจร

มีเนื้อหาเกี่ยวกับ หน้าที่ของตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการจราจร หน่วยงานที่รับผิดชอบรูปแบบการปฏิบัติ การควบคุมการปฏิบัติ ปัญหาการปฏิบัติของตำรวจจราจร การแก้ไขปัญหาจราจรในส่วนความรับผิดชอบของตำรวจ

จากเนื้อหาของโครงการอบรมทั้งหมดโดยสังเขปที่ผู้วิจัยกล่าวมาข้างต้นนี้ ในการฝึกอบรมงานจราจรกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ได้นำเนื้อหาที่สมบูรณ์ไปฝึก และภายหลังการฝึกเสร็จสิ้นลง ได้วัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับกฎหมายจราจร การจัดการจราจร และความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร

สาเหตุของปัญหาจราจร

ในท้องถิ่นที่มีความเจริญการคมนาคมขนส่งที่ดี จะมีความสำคัญสำหรับคนในสังคมนั้นมากที่สุด เพราะนอกจากจะไปมาสู่กันด้วยความสะดวกสบายแล้ว การประกอบธุรกิจต่างท้องถิ่นก็บังเกิดความสะดวกและรวดเร็วด้วยในกรุงเทพมหานครก็เช่นกัน เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่มีความสำคัญต่อประเทศไทยมาก จนมีผู้กล่าวว่า กรุงเทพฯ คือ ประเทศไทย ซึ่งหมายความว่าความเจริญทางวัฒนธรรม, วัตถุ และเทคโนโลยีต่าง ๆ มารวมกันอยู่ในกรุงเทพฯ เสียหมด สิ่งสำคัญที่สุดที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นในกรุงเทพมหานคร มี 2 ประการ คือ

- (1) เกิดจากความไม่สะดวก
- (2) เกิดจากความไม่ปลอดภัย

ปัจจัยที่ทำให้การจราจรไม่สะดวก เนื่องจากปัจจัยต่อไปนี้ คือ

1. ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมือง และการขยายตัวของเมือง
2. ปัจจัยเกี่ยวกับคน
3. ปัจจัยเกี่ยวกับถนน และสภาพแวดล้อม
4. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง

1. ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง

โครงสร้างตัวเมืองของกรุงเทพฯ กล่าวได้ว่าการเติบโตตามยถากรรม ขาดการควบคุมหรือกำหนดมาตรฐาน ไม่มีการกำหนดแนวพัฒนาการที่ดีไว้ล่วงหน้า ลักษณะของการขยายตัวเป็นไปตามถนนสายสำคัญ ๆ ที่มีอยู่ เช่น ถนนสุขุมวิท, ถนนสุขุมวิท, ถนนอินทามระ, ถนนเพชรบุรีตัดใหม่, ถนนรามคำแหง เป็นต้น

ลักษณะการรวมตัวของโครงสร้างกรุงเทพฯ ได้แสดงให้เห็นภาพความจริงว่าแหล่งทำงานมากกว่าหนึ่งในสาม ตั้งอยู่บริเวณกลางเมืองส่วนใน แม้ว่าบริเวณเหล่านี้จะเป็นเพียงร้อยละ 6 ของบริเวณเมือง (0.7% ของบริเวณที่ดินทั้งหมด) ลักษณะโครงสร้างของกรุงเทพฯ ก็คือ การใช้ที่ดินและอาคารชนิดต่าง ๆ ปะปนกัน ดึกแถว ซึ่งใช้ประโยชน์เพื่อพักอาศัย อุตสาหกรรม และการค้า ปรากฏอยู่ทั่วไปในทุกส่วนของกรุงเทพฯ แต่บริเวณกว้างใหญ่ถัดไปทางด้านเหนือของบริเวณส่วนในจะเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการและทหาร

กล่าวโดยสรุปแล้วปัญหาเรื่องการจราจรคับคั่งไม่ได้เกิดขึ้นเพราะในด้านการผังเมืองอย่างเดียว แต่ยังมีส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จะได้กล่าวถึงต่อไป การผังเมืองเป็นเรื่องของปัจจุบันและอนาคต การใช้วิชาการผังเมืองแก้ไขสิ่งที่เกินไปแล้วในอดีตกระทำได้ยาก โดยเฉพาะในเมืองไทยที่ได้สร้างมานานแล้วไม่มีการวางผังเมืองแห่งใดได้ผลสมบูรณ์ 100% เป็นแต่เพียงว่าทำอย่างไรจึงจะได้ผลมากที่สุดเท่านั้น

2. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

คน หรือผู้ใช้ทาง เป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบก เพราะเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุดต่อปัญหาที่เกิดขึ้น

บรรดาผู้ใช้ทางในการจราจรทางบก ได้แก่ ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ยานพาหนะตามกฎหมายนั้นกำหนดไว้แต่เพียงว่า สามารถสอบรับใบขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลและจรรยาบรรณได้ เมื่ออายุ 18 ปีบริบูรณ์ ผู้สามารถสอบรับใบขับขี่รถยนตสาธารณะได้ต้องมีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ ส่วนผู้ขับขี่จักรยานต้องมีอายุ 13 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ, อายุชั้นสูงของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาชั้นสามัญของผู้ขับขี่ไว้ด้วย ดังนั้นแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจกระทำผิดกฎจราจรได้ ดังปรากฏว่าจากสถิติการจับกุมของตำรวจจราจร แต่ละปีมีผู้กระทำผิดและถูกเจ้าหน้าที่จับกุมไม่น้อยกว่าปีละ 700,000 ราย ซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าวิตกเป็นอย่างมาก การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นี้อาจเนื่องมาจากกรณีต่อไปนี้

- ความเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเร่งรัดเช้าและเย็น เกิดการ

แย่งชิงทางกัน

- ความเห็นแก่ตัว เพื่อความสะดวกของตัวเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้

เร็วกว่าผู้อื่น

- การติดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเองเป็นผู้ใหญ่มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้โดยไม่ต้อง

คำนึงถึงผู้อื่น

- พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำผิด
- พวกที่ไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้าง หรือแกล้งไม่รู้ หรือพวกที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน

จึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่ขาดวินัยของเรายังขาดวัฒนธรรมในการใช้ทาง การใช้รถใช้ถนนยังเป็นของใหม่สำหรับคนไทยพอสมควร และระยะเวลานั้นยังไม่ใช่ว่าปัญหาสำคัญเท่ากับพื้นฐานทางวัฒนธรรม และลักษณะนิสัยที่ได้รับการอบรมหล่อหลอมกันมา เมื่อผนวกกับอิทธิพลเลว ๆ ของวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมัน ใครดีใครได้ ปัจจุบันผู้ขับขี่จึงพยายามรักษาผลประโยชน์ของตัวเองไว้อย่างเหนียวแน่น โดยเฉพาะในสังคมที่เรียกร้องให้ทุกคนต้องแข่งขันกันทำให้ผู้ขับขี่เป็นจำนวนมากพยายามที่จะขับรถเร็วและฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น

3. ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม

สิ่งที่ประสบอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับ

- 3.1 การขาดพื้นที่ในการจราจร
- 3.2 ขาดสถานที่จอดรถทางถนน
- 3.3 ถนนไม่ได้มาตรฐาน
- 3.4 เครื่องหมายและสัญญาณจราจร
- 3.5 ถนนขรุขระเป็นหลุมบ่อ

3.1 การขาดพื้นที่ในการจราจร

กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่ทั้งหมด 240 ตารางกิโลเมตรเฉพาะพระนคร ถนนขนาดกว้างตั้งแต่ 6 เมตรขึ้นไป มีเนื้อที่ 34 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 14.2 ถ้ารวมธนบุรีด้วยจะมีเนื้อที่ถนนทั้งหมดเพียงร้อยละ 4.4

ในทางทฤษฎีของผังเมือง ระบบถนนที่จะเป็นโครงการสร้างการคมนาคมและขนส่งที่ดีของเมือง โดยทั่วไปแล้วจะจัดให้เมืองมีความเจริญเติบโตทุกทางตามความจำเป็นของธรรมชาติ และทรัพยากรของเมืองนั้น พื้นที่ของเมืองจะถูกแบ่งออกเป็นตามความจำเป็นในการใช้ประโยชน์ของที่ดินในลักษณะต่าง ๆ กัน โดยถนนประเภทต่าง ๆ เช่น ถนนรอบเมือง, ในเมือง, นอกเมือง และกลางเมือง เป็นต้น

3.2 ขาดพื้นที่ในการจราจร

การใช้พื้นที่ในถนนที่จอดรถ จะทำให้ผิวจราจรคับแคบยิ่งขึ้นเท่ากับลดความกว้างของถนนลง 1 ใน 3 (หรือร้อยละ 33) หรือ 1 ใน 2 (หรือร้อยละ 50) ถนนสายสำคัญมีรวมทั้งหมดประมาณ 50 สาย และเมื่อต้นปี 2533 กำหนดให้ห้ามจอดรถในถนนสายสำคัญ 39 สาย ในเวลาจราจรคับคั่งเพื่อขยายจราจรให้มากขึ้น

3.3 ถนนไม่ได้มาตรฐาน

ในประเทศที่เจริญ เช่น สหรัฐอเมริกา แบ่งถนนตามหน้าที่ใช้สอย ออกเป็น 4 ประเภท คือ

- (1) ถนนธรรมดา หรือถนน ขอย มีความกว้างขวางทั้งหมด 15 – 19 เมตร
ผิวจราจร 2 – 4 แนว ถนนชนิดนี้เป็นที่ตั้งของอาคาร, ร้านค้า, โรงงาน ไม่ถือว่าเป็นถนนสายสำคัญ จึงให้จอดรถบนถนนชนิดนี้ได้วันหนึ่ง ๆ รับปริมาณจราจรได้ประมาณ 1,500 คัน
- (2) ถนนเชื่อมถนนธรรมดา หรือเชื่อมถนนขอย เป็นถนนที่เชื่อมถนนธรรมดา หรือถนนขอยหลายสายเข้าด้วยกัน มีขนาดกว้าง 18 – 24 เมตร รับปริมาณจราจรตั้งแต่ 200 – 800 คัน
- (3) ถนนสายเอก มีความกว้าง 30 – 60 เมตร ผิวจราจรชนิดวิ่งเร็ว 4 – 6 แนว ปริมาณจราจร 30,000 คันขึ้นไป เป็นถนนสร้างเพื่อให้การจราจรคล่องตัว ถึงแนวละ 600 คันต่อชั่วโมง จึงไม่ให้จอดรถหรือมีถนนอื่นมาตัดที่ ๆ ตามจุดที่จะตัดต้องมีการยกระดับ
- (4) ถนนพิเศษหรือถนนด่วน เป็นถนนที่กว้างเพื่อขนถ่ายจราจรอย่างรวดเร็ว ที่สุด แนวละ 1,600 คันต่อชั่วโมง หรือวันละ 70,000 คันขึ้นไป ถนนนี้กว้างทั้งหมดประมาณ 76 เมตร หรือขนาด 8 แนว การจอดรถบนถนนนี้ห้ามเด็ดขาด

ถนนในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นแบบเชื่อมโยงเมืองต่อเมือง การที่จะเดินทางระยะไกลจะต้องผ่านกลางเมือง ก่อให้เกิดการล่าช้าเสียเวลา ทำให้การจราจรในเมืองคับคั่งยิ่งขึ้น การจราจรอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ การจราจรผ่านเมืองกับการจราจรภายในตัวเมือง จากการสำรวจในสหรัฐอเมริกาค้นพบว่า ระบบที่ผ่านกลางเมืองเป็นสาเหตุให้ยานพาหนะผ่านเมืองไปเพิ่มพูนปริมาณจราจรในเมือง ตั้งแต่ร้อยละ 50 – 75 ของจราจรในเมืองนั้น ๆ ในกรุงเทพฯ คงเห็นว่า ปริมาณของยานพาหนะภายนอกเมืองมาใช้ทางในเมืองวันละ 50,000 คัน นอกจากนี้สะพานส่วนใหญ่ในกรุงเทพฯ ยังมีลักษณะเป็นคอขวด เช่น สะพานพุทธยอดฟ้า กับถนนประชาธิปไตย สะพานพระโขนงกับถนนสุขุมวิท เป็นต้น

3.4 เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ เครื่องหมายบังคับและเครื่องหมายเตือน เครื่องหมายต่าง ๆ ซึ่งปักอยู่ข้างทางก็ดี หรือเขียนลงบนผิวจราจรก็ดี อาจไม่ได้ผล เนื่องจากผู้ขับขี่อาจไม่ทันสังเกตหรือมองไม่เห็นในระยะระยะชิด

ในเรื่องสัญญาณจราจร หรือแบ่งออกเป็น 2 วิธี หรือสัญญาณมือ และสัญญาณไฟจราจร การใช้สัญญาณวิธีใดให้ผลดีนั้น อยู่ที่เหตุหลายประการ ดังต่อไปนี้

- (1) ถนนไม่อยู่ในสภาพดีพอ ไม่อาจวิ่งด้วยความเร็วตามกันได้
- (2) ยานพาหนะแต่ละชนิดไม่อยู่ในสภาพดีพออาจจอดขวางทางได้
- (3) ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด อาจมีรถจอดกีดขวางทางจราจร

ข้ออื่น เป็นต้น

- (4) ไม่มีการสำรวจแก้ไขระยะเวลาการเดินทางแต่ละจุดในกรณีใช้สัญญาณไฟ

3.5 ถนนขรุขระเป็นหลุมบ่อ

สืบเนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น การขุดถนนเพื่อวางท่อประปา วางสายเคเบิลขององค์การโทรศัพท์ เนื่องจากประเทศไทยกำลังพัฒนา ความจำเป็นเรื่องการจัดทำสาธารณูปโภค จึงอยู่ในช่วงเวลาดำเนินการ แต่การดำเนินการงานเป็นโครงการขนาดใหญ่ ระยะเวลายาวเพราะมีหลายจุดที่ต้องกระทำทั้งงบประมาณที่ได้รับก็มีจำกัดแต่ละปี ๆ เช่นเดียวกับการซ่อมสร้างถนนของกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากสภาพดินฟ้าอากาศของประเทศไทยซึ่งอยู่ในเขตร้อนชื้น เมื่อฝนตกการระบายน้ำไม่ดีพอ น้ำจึงเอ่อท่วมถนน ทำให้สภาพถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ

สภาวะถนนขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อนี้ จัดได้ว่าเป็นลักษณะการคับคั่งของการจราจรชั่วคราวเพียงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้นซึ่งเมื่อสภาพเหตุการณ์ดังกล่าวได้ถูกกำจัดไปเสียการจราจร ก็อยู่ในสภาพปกติ

4. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง

ยานพาหนะที่จดทะเบียนและต่ออายุในกรุงเทพมหานคร เมื่อปี 2537 มีทั้งสิ้น 12,665,390 คัน รถที่มีมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ 1,354,062 คัน รองลงมาได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 857,250 คัน รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร (TAXI) 44,281 คัน รถโดยสารประจำทาง 14,757 คัน รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง 8,496 คัน และรถสามล้อรับจ้าง 7,406 คัน นอกจากนี้ยังมีประเภทอื่น ๆ เช่น รถยนต์ผู้มีเอกสิทธิ์ทางการทูต รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์บริการไม่เกิน 7 คน เป็นต้น

อัตราการเพิ่มจำนวนยานพาหนะใน กทม. ปี 2537 สูงกว่าปี 2536 ร้อยละ 18.59 และสูงกว่าปี 2535 ถึงร้อยละ 24.65 แสดงให้เห็นถึงความหนาแน่นของจำนวนยานพาหนะที่ไม่สัมพันธ์กันอัตราการเพิ่มของถนนซึ่งมีเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เท่านั้น นอกจากนี้จำนวนประชากรในกรุงเทพฯ มีอัตราการขยายตัวของประชากรในปัจจุบันประมาณร้อยละ 4.8/ปี

กล่าวกันว่าประมาณร้อยละ 40 ของจำนวนประชากรในปัจจุบันมีความสำคัญในด้านเศรษฐกิจในจำนวนนี้มีเพียงครึ่งหนึ่งเท่านั้น ที่มียานสัมพันธ์กับจราจร กล่าวคือ งานซึ่งจำเป็นต้องเดินทางไปทำงานในปี 2525 มีงานที่สัมพันธ์กับการจราจรอยู่ 808,000 งาน และจะเพิ่มขึ้น 2.2 ล้านงานในปี 2533 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 174

การกล่าวถึงจำนวนประชากรและภาวะเพิ่มของประชากรนั้น จึงมีความสัมพันธ์กับการเพิ่มของยวดยานต่าง ๆ รวมถึงการขนส่งด้วย แม้ว่าจำนวนพาหนะจะเพิ่มขึ้น แต่ประชากรร้อยละ 90 ก็ยัง

เดินทางโดยอาศัยระบบการขนส่งสาธารณะอยู่
สาธารณะในปัจจุบันยังอยู่ในภาวะที่น่าวิตก

อัตราการเพิ่มของยวดยานพาหนะและระบบการขนส่ง

มาตรการแก้ปัญหาจราจร

การแก้ไขปัญหารถจราจรเพื่อมุ่งให้เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยนั้น
กล่าวได้ว่ามีหลักสำคัญ ๓ ประการ เพื่อดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้ คือ

1. การให้การศึกษา

หมายถึงการให้การศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมาย สัญญาณจราจร การใช้
ถนนโดยปลอดภัยโดยทางตรงและทางอ้อม ให้แก่ประชาชนทั่วไป นักเรียน นักศึกษา

การให้การศึกษาโดยทางตรง ได้แก่ การสอดแทรกความรู้เรื่องเกี่ยวกับจราจรและการ
ป้องกันไว้ในบทเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาไปจนถึงชั้นอุดมศึกษา พ่อแม่ ผู้ปกครองก็สามารถที่จะสั่งสอน
ลูกหลานของตนให้รู้จักเครื่องหมายจราจร การเดินทางถนน และการข้ามถนนโดยปลอดภัย

การให้การศึกษาทางอ้อม ได้แก่ การกระจายความรู้ที่มีอยู่แล้ว และที่เกิดขึ้นทาง
สื่อมวลชนประเภทต่าง ๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ นิทรรศการ หนังสือพิมพ์ วารสารต่าง ๆ เป็นต้น การให้
การศึกษาทางนี้จะได้ผลมากที่สุด เพราะไม่จำกัดว่าผู้ได้รับจะต้องศึกษาอยู่ในสถานศึกษา หรือสถาบันต่าง ๆ
นั้น การฝึกฝนให้ผู้รู้ทางรู้จักรับผิดชอบในการใช้ทาง และปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจรก็จะเป็นตัวอย่าง
ที่ดีเพื่อให้ผู้อื่นสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง

2. การวิศวกรรม

หมายถึงการแก้ไขที่ได้เกี่ยวกับงานด้านข้างต่าง ๆ โดยใช้เทคโนโลยีและอุปกรณ์ทันสมัย
เข้ามาปรับปรุงแก้ไขอันได้แก่

1. การออกแบบการควบคุมการก่อสร้างถนนหนทาง วงเวียน สะพาน ฯลฯ
ถนนควรสร้างให้มีความกว้าง มีทางเท้าที่เหมาะสม มีการแบ่งช่องทางจราจรให้มีขนาดกว้างพอและ
ดีเส้นชัดเจน ผิวถนนแข็งแรงและมั่นคง

2. การติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ เพื่อช่วยให้ควบคุมพาหนะใน
ถนนเป็นไปด้วยความสะดวกและปลอดภัย อาจแบ่งตามหน้าที่ 3 พวกใหญ่ ๆ คือ

(1) ป้ายแนะนำ เช่น บอกทิศทาง หรือระยะทาง

(2) ป้ายบังคับ เช่น ป้ายห้ามเข้า ป้ายหยุด

3. การบังคับ

การบังคับให้ผู้รู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรการขนส่ง
ทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษฝ่าฝืน โดย
มีวัตถุประสงค์เพื่อการข่มขู่ มากกว่าเป็นการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรจัดว่าเป็น
ความผิดทางอาญาประเภทหนึ่ง ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดกฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าผิด สิ่งที่เกี่ยวข้องกับ
การแก้ไขด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายควรพิจารณาจาก

- (1) กฎหมายจราจร
- (2) การควบคุมรถยนต์
- (3) การควบคุมใบอนุญาตขับขี่
- (4) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สภาพปัญหา และแนวทางแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานครในหน้าที่ตำรวจ

สภาพการจราจรปัจจุบัน

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญ ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การศึกษา การบริหารและการปกครอง และนับเป็นเมืองใหญ่อันดับที่ 15 ของโลก จึงเกิดปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อันก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคม โดยตรง ความเสียหายทางชื่อเสียงซึ่งกระทบต่อการท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยและสภาพจิตของประชาชนอันไม่อาจคำนวณได้

จากสภาพปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครดังกล่าว ยิ่งก่อผลกระทบด้านมลภาวะ โดยเฉพาะสาเหตุจากรถยนต์ที่ก่อมลพิษทางเสียงและควันในระดับเกินมาตรฐาน อันเป็นปัญหาเร่งด่วน ที่จะต้องควบคุมและแก้ไข ด้วยความร่วมมือในระดับประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชน

สาเหตุปัญหาจราจร

สภาพการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อาจสรุปสาเหตุโดยย่อดังนี้

1. จำนวนประชากร

ประชากรในกรุงเทพมหานครปัจจุบันตามทะเบียนราษฎร เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2535 มีจำนวน 5,562,141 คน แต่หากรวมจำนวนประชากรของปริมณฑลและจังหวัดใกล้เคียง รวมทั้งผู้เดินเข้ามาประกอบอาชีพและกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ คนยากจนที่เข้ามาทำงาน นักท่องเที่ยว นักธุรกิจ จะมีจำนวนรวมกว่า 10 ล้านคน

นอกจากนี้จำนวนประชากรยังมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนหนึ่งเกิดจากการหลั่งไหลของประชากรในต่างจังหวัดเข้าสู่เมืองหลวง ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาด้านเศรษฐกิจและปัญหาการพัฒนาชนบท จึงเกิดความจำเป็นในการเดินทางและก่อให้เกิดปัญหาจราจรตามมา

2. ปริมาณรถและพื้นที่ผิวถนน

จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่รวมจากต่างจังหวัดที่เข้ามาใช้ในพื้นที่ เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2535 มีจำนวนกว่า 2.44 ล้านคัน เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ จำนวนกว่า 1.22 และ 1.04 ล้านคันตามลำดับ อัตราการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ 150,000 คันปี (14%) และ 160,000 คันปี (18%) โดยเฉลี่ยเพิ่มวันละ 410 และ 440 คันตามลำดับ

ในขณะเดียวกันกรุงเทพมหานครซึ่งมีพื้นที่ 1,585 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่ผิวการจราจรประมาณ 38.5 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นเพียงร้อยละ 2.45 ของพื้นที่ทั้งหมดซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานสากล และยังมีอัตราการเพิ่มของการก่อสร้างถนนใหม่ซึ่งรับผิดชอบโดยหลายหน่วยงานในอัตราต่ำมาก เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเพิ่มของจำนวนรถ ทั้งนี้จำนวนรถที่เพิ่มทวีขึ้นทุกวันเกิดจากการขาดมาตรการควบคุมปริมาณรถ สภาพการจราจรติดขัดจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงได้เนื่องจากจำนวนรถมีมากกว่าที่ผิวจราจรจะรองรับได้

ฉะนั้น มาตรการต่าง ๆ ในการจำกัดปริมาณการเพิ่มของรถควรได้รับการหยิบยกขึ้นเพื่อพิจารณาและใช้บังคับ ได้แก่ การจดทะเบียนรถใหม่โดยต้องมีการยกเลิกรถเก่าในจำนวนเท่ากัน การปรับโครงสร้างภาษีศุลกากรและการจดทะเบียนรถ การรับจดทะเบียนรถใหม่ที่อนุญาตให้ใช้เฉพาะวันหยุด เป็นต้น

3. ผังเมือง

จากสภาพเมืองเก่าของกรุงเทพมหานครในอดีตที่ผ่านมา ยังไม่เคยมีการประกาศใช้กฎหมายผังเมืองเพื่อควบคุมการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ดังนั้นการกำหนดระบบถนนและการใช้ประโยชน์จากที่ดินจึงขาดความสอดคล้อง ซึ่งก่อให้เกิดความสับสนในการเดินทางและมีผลกระทบให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ปริมาณการจราจรซึ่งถนนเดิมที่มีอยู่ไม่อาจรองรับได้ในแต่ละย่าน (กฎหมายผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่งจะได้รับการประกาศเพื่อบังคับใช้เมื่อปี พ.ศ. 2535)

4. ระบบขนส่งสาธารณะ

กรุงเทพมหานครขาดระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่ครบวงจรและมีประสิทธิภาพในอันที่จะจูงใจให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว กล่าวคือ

ระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบัน นอกจากรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพแล้ว คงมีเฉพาะรถยนต์สาธารณะรับจ้าง รถยนต์สามล้อรับจ้าง และรถจักรยานยนต์รับจ้างสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหาและมีส่วนบรรเทาปัญหาจราจรได้นั้น ยังอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ

รถยนต์สาธารณะรับจ้างในปัจจุบันได้รับการแก้ไขบางส่วน โดยรัฐบาลชุดที่ผ่านมาได้อนุมัติให้มีรถยนต์สาธารณะรับจ้างที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เรียกว่า TAXI – METER โดยมีการเพิ่มจำนวนโควตา ระบบสื่อสาร แต่ยังคงขาดระบบบริหารงาน โดยเฉพาะจุดให้บริการ (TAXI – STAND)

รถยนต์สามล้อเครื่องรับจ้าง มีนโยบายจำกัดจำนวนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเดิมก่อปัญหาการลักลอบให้บริการข้ามเขตจังหวัด อย่างไรก็ตามก็ยังเป็นปัญหาต่อการจราจรในพื้นที่จอดและการหยุดรับส่งผู้โดยสารกีดขวางการจราจร

รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นระบบเดียวที่ต่างประเทศไม่มี ทั้งนี้เนื่องจากสาเหตุปัญหาการจราจรติดขัด แต่มีผลกระทบอย่างสูงในด้านความเป็นระเบียบ ความปลอดภัย และปัญหาอาชญากรรม จนมีกฎหมายควบคุมให้มีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ระบบขนส่งทางน้ำซึ่งในอดีตเป็นระบบหลักของประเทศไทย ปัจจุบันมีเอกชนเข้าดำเนินการ ได้แก่ เรือโดยสารในคลองแสนแสบของกรุงเทพมหานคร ซึ่งให้เอกชนเข้ารับสัมปทาน และเรือด่วนเจ้าพระยาซึ่งเอกชนรับสัมปทานจากกรมเจ้าท่า แต่มีขีดจำกัดในการให้บริการและเส้นทาง

ในส่วนของรถยนต์โดยสารประจำทางสาธารณะ ซึ่งเป็นระบบเดียวที่รัฐสามารถจัดให้บริการแก่ประชาชนนอกเหนือจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งยังไม่เปิดให้บริการปัจจุบันการบริหารและจัดการยังขาดประสิทธิภาพเพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว สรุปข้อพิจารณาในส่วนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดังนี้

- ระบบเส้นทาง ไม่สอดคล้องกับการให้บริการสาธารณะ ทั้งในด้านความต้องการบริการของประชาชน และความสอดคล้องกับระบบบริการสาธารณะอื่น
- ประสิทธิภาพการให้บริการ ซึ่งนอกจากจำนวนรถจะไม่เพียงพอกับความต้องการของประชาชนผู้รับบริการแล้ว ยังขาดความปลอดภัยและการจูงใจให้ประชาชนรับบริการ
- ประสิทธิภาพในการบริหารและการจัดการ ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประสบปัญหาการขาดทุน จึงก่อผลกระทบในการลงทุนและการขยายโครงการให้บริการด้านการขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

5. ระบบสาธารณูปโภค

หน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบงานสาธารณูปโภค ได้แก่ โทรศัพท์ ประปา ไฟฟ้า การระบายน้ำต่างมีปัญหาด้านการตั้งและบริหารงบประมาณให้สอดคล้องกัน การดำเนินการจึงมีลักษณะต่างคนต่างทำ กรณีดำเนินการติดตั้ง ซ่อมแซมในผิวการจราจร จึงต้องดำเนินการไม่พร้อมกัน และก่อผลกระทบต่อการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

นอกจากนี้ในเขตกรุงเทพมหานครยังมีปัญหาในการติดตั้งและดำเนินการระบบสาธารณูปโภครวม (Utility – duct) อันเนื่องมาจากผังเมือง และการงบประมาณ

6. การรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ประสบปัญหาเช่นเดียวกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้แก่

- การบริหารและการจัดการในการให้บริการประชาชนที่ใช้บริการทั้งรอบปริมณฑล
- ทางรถไฟอยู่ระดับเดียวกับผิวถนน และมีขบวนรถไฟผ่านจำนวนมาก ทำให้กระแส

การจราจรหยุดชะงัก

7. ระบบการศึกษา

สถานศึกษาตั้งอยู่ย่านกลางเมือง และยิ่งขยายชั้นเรียน/จำนวนนักเรียนเพิ่ม ก่อให้เกิดทั้งปริมาณการจราจรในถนนที่สถานศึกษานั้นตั้งอยู่แล้ว ยังก่อให้เกิดการจราจรชะงักงัน เนื่องจากผู้ปกครองจำเป็นต้องจอดรถเพื่อรับส่งบุตรหลาน นอกจากนี้สถานศึกษาส่วนใหญ่ยังไม่ให้ความสำคัญและความใส่ใจต่อการลงทุนระบบรถโรงเรียนของรัฐที่ผ่านมา

8. สภาพและโครงข่ายถนน

สภาพถนนที่เกิดขวางกระแสนการจราจร เช่น ผิวถนนไม่ราบเรียบ สะพานเป็นคอขวด เครือข่ายถนนที่ขาดระบบ ทั้งระบบถนนสายหลัก ถนนสายรองและถนนเชื่อมโยง ยังขาดความต่อเนื่อง การใช้ถนนของผู้ใช้รถจึงเกิดความสับสน

นอกจากนี้แผนงานและโครงการในการก่อสร้างระบบถนนต่าง ๆ ยังไม่สอดคล้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทางสัมปทานยกระดับในถนนวิภาวดีรังสิต ถนนวงแหวนรอบนอก ซึ่งขาดการประชาสัมพันธ์ให้เกิดระบบและความสะดวกในการใช้ทาง

9. การจัดระเบียบทางเท้า

หาบเร่แผงลอยที่ตั้งวางกีดขวางในผิวถนนและทางเท้า ก่ออุปสรรคในการใช้รถ แม้กรุงเทพมหานครจะผลักดันให้มีกฎหมายกำหนดระเบียบการใช้ทางเท้าและพื้นที่ถนนบางส่วน เพื่อประกอบการค้า แต่ข้อเท็จจริงยังก่อสภาพปัญหาในการปฏิบัติ

10. ระบบเศรษฐกิจ

การขยายตัวทางเศรษฐกิจของสังคมเมือง โดยมีการก่อสร้างอาคารต่าง ๆ ซึ่งกฎหมายผังเมือง และกฎหมายท้องถิ่นก้าวตามไม่ทัน ย่อมสร้างปัญหาการจราจรตามมาโดยไม่อาจหลีกเลี่ยง ซึ่งปัจจัยหลักมาจากกฎหมายผังเมืองรวม

11. ระบบการขนส่งสินค้า

เนื่องจากสภาพปัญหาเครือข่ายถนน และระบบการขนส่งสินค้าที่ขาดประสิทธิภาพการควบคุมการเดินรถบรรทุกขนส่งสินค้า ทั้งรถยนต์บรรทุก 6 และ 10 ล้อ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จึงไม่อาจบังคับใช้ได้ต้องมีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่จราจรจำเป็นต้องผ่อนผันให้มีการเดินรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่านใจกลางเมืองด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจตามความจำเป็น

12. กิจธรรมชาติ

สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครซึ่งใกล้ชิดอัมตการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างชั่วโมงเร่งด่วนทุกครั้งเมื่อเกิดภัยธรรมชาติต่าง ๆ เช่น ฝนตก น้ำท่วม เพลิงไหม้ อุบัติเหตุจราจร การจราจรจะหยุดชะงักหรือในบางครั้งทำให้หยุดนิ่งและส่งผลกระทบเป็นบริเวณกว้าง ทั้งนี้ปัญหาจะรุนแรงหรือไม่ขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงโดยเฉพาะสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

13. วินัยการใช้รถใช้ถนน

การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน มีผลกระทบโดยตรงต่อปัญหาการจราจร ได้แก่ ระเบียบการใช้ช่องทางเดินรถ การใช้ทางข้าม การหยุดและจอดรถ เป็นต้น

การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร

บทบาทของตำรวจในการแก้ไขปัญหาจราจร

หน้าที่ของตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการจราจร แยกได้เป็น

1. การควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร
2. การบังคับการตามกฎหมาย
3. การวางแผนจัดการจราจร
4. การให้การศึกษาต่อผู้ใช้รถใช้ถนน

หน่วยงานรับผิดชอบ

กองบัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหน่วยงานของกรมตำรวจที่รับผิดชอบโดยตรงต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งระดับปฏิบัติแบ่งหน่วยงานรับผิดชอบเป็น 2 ส่วน คือ

1. สถานีตำรวจนครบาลท้องที่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 69 สถานี ซึ่งแต่ละสถานีอยู่ในสังกัดของกองบังคับการตำรวจนครบาลบางเหนือ – ใต้ และธนบุรี มีหน้าที่ด้านการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละสถานีโดย

1.1 ควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร โดยเฉพาะทางแยกและจุดสำคัญต่าง ๆ

1.2 กวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาจราจรติดขัด

2. กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่ควบคุมและจัดการจราจรในกรุงเทพมหานครทั้งหมด เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย โดย

2.1 สนับสนุนสถานีตำรวจนครบาลท้องที่ในการควบคุมการจราจร และกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

2.2 วางแผนและประสานงานเพื่อจัดการจราจรตามแผนและโครงการต่าง ๆ ในส่วนที่กรมตำรวจรับผิดชอบ โดยเฉพาะในกรณีพื้นที่ครอบคลุมเขตรับผิดชอบของหลายสถานีตำรวจ และกรณีงานมหกรรมหรืองานราชพิธี งานรัฐพิธี ตลอดจนงานพิธีการต่าง ๆ

รูปแบบการปฏิบัติ

จากสภาพปัญหาการจราจรปัจจุบันในกรุงเทพมหานคร ตำรวจนครบาลได้ถือปฏิบัติในการจัดและอำนวยความสะดวกจราจร คือ

- บริเวณทางแยก (ทางแยกสำคัญมีประมาณ 300 แห่ง) สน.ท้องที่จะจัดกำลังตำรวจรับผิดชอบควบคุมสัญญาณไฟจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า – เย็น โดยปากทางแยกทุกทิศทางจะมีกำลังตำรวจ บก.จร. ร่วมปฏิบัติในการควบคุม โดยในวันราชการปกติจะควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร โดยถือหลักระบายกระแสรถเข้าเมืองให้มากในช่วงเช้า และระบายขาออกเมืองให้มากในช่วงเย็น ส่วนนอกชั่วโมงเร่งด่วนโดยทั่วไปจะใช้สัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ โดยตั้งเวลา (Fixed time) แต่แยกวิกฤติที่มีการคับคั่งและอึดอัดจะใช้กำลังตำรวจจราจรเข้าควบคุม นอกจากนี้ในวันหยุดซึ่งการจราจรจะติดขัดเกือบตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในวันเสาร์ ตำรวจจราจรยังต้องออกปฏิบัติหน้าที่ตามทางแยกที่สำคัญ โดยเฉพาะย่านธุรกิจการค้าเช่นเดียวกับวันราชการ

- ในภาคถนนระหว่างทางแยก รวมถึงทางลัดและซอยเชื่อมถนนสำคัญซึ่งส่วนใหญ่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ตำรวจจราจร สน.ท้องที่ และ บก.จร. ที่เหลืออีก 20% จะถูกแบ่งออกไปควบคุมจัดระเบียบ

- นอกจากนี้ยังมีหน่วยเคลื่อนที่ด้วยรถจักรยานยนต์ของ สน.ท้องที่ และ บก.จร. ดูแลควบคุมความเป็นระเบียบการใช้ช่องทาง (Land Disciplinary Action) แต่เนื่องจากมีถนนหลักถึง 240 สาย และตรอกซอยอีกกว่า 6,000 สาย จึงทำให้มีกำลังตำรวจจราจรไม่เพียงพอในการจัดระเบียบการจราจร ซึ่งเกิดจุดอ่อนต่อการรักษาความเป็นระเบียบและเคารพกฎจราจร

การควบคุมการปฏิบัติ

- ผู้บังคับบัญชาระดับกองบัญชาการ และกองบังคับการซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการจราจร จะออกตรวจตราควบคุมและอำนวยความสะดวกการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร รวมทั้งสั่งการเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

- กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้จัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรโดยใช้ชื่อ “บก.02” ตั้ง ณ กองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อควบคุม สั่งการ และประสานงานระหว่างหน่วยงานและผู้ปฏิบัติที่รับผิดชอบการจราจรในสังกัด

- คณะกรรมการแก้ไขปัญหาการจราจรของทั้งกองบัญชาการตำรวจนครบาล และขอกรมตำรวจ ซึ่งมีผู้ทรงคุณวุฒิต่าง ๆ เข้าร่วม จะกำหนดแนวนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยประสานนโยบายและการปฏิบัติงานกับคณะกรรมการในระดับรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาการปฏิบัติของตำรวจจราจร

เป็นปัญหาที่เกี่ยวกับกำลังพลไม่เพียงพอ ปัญหางบประมาณซึ่งเกี่ยวพันถึงปัญหา ขาดแคลนยานพาหนะ เครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ การควบคุมและอำนวยความสะดวก การจราจรจึงมุ่งเฉพาะรูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นจุด (Spot Traffic Control) ในทางแยกเดี่ยว (Single Intersection) จึงขาดความสัมพันธ์ในเครือข่ายทางแยก (Synchronization) ซึ่งสภาพการณ์ปัจจุบันจำเป็นต้องใช้ระบบเส้นทาง (Line Traffic Control) โดยเน้นการใช้กำลังในรูปแบบ Fixed Post เพื่อควบคุมไฟสัญญาณและการจัดจราจรตามทางแยกสำคัญ ควบคู่กับการใช้กำลังสายตรวจจราจร (Traffic Patrolling) ภายใต้การควบคุมและสั่งการที่มีเอกภาพ (Integration) และระบบการแก้ไขปัญหาจราจรของถนนทั้งสาย โดยเฉพาะบนถนนสายหลักตลอดจนรอยตะเข็บในถนนสำคัญที่เชื่อมขานเมืองเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร

การแก้ไขปัญหาการจราจรในส่วนความรับผิดชอบของตำรวจ

การแก้ไขปัญหามิอาจกระทำได้ด้วยกรมตำรวจโดยลำพัง มีกระทรวง ทบวง กรม ที่เกี่ยวข้องต้องร่วมแก้ไขถึงประมาณ 5 กระทรวง และ 20 กรม

กรมตำรวจได้ดำเนินโครงการต่าง ๆ ในการอำนวยความสะดวก และบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดในการจราจร สรุปก็คือ

1. ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (Close Circuit Television) เป็นระบบช่วยจัดการจราจรกำหนดติดตั้งใน 60 ทางแยก ระยะที่ 1 จำนวน 16 ทางแยกตามงบประมาณแผ่นดินประจำปี 2534 อยู่ระหว่างติดตั้ง ซึ่งจะเปิดใช้งานได้ภายในปี 2536 สำหรับระยะที่ 2, 3 และ 4 อีก 44 จุด เป็นเงิน 155.7 ล้านบาท ได้ขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งกรุงเทพมหานครได้ขอรับการสนับสนุนงบประมาณแผ่นดินประจำปี 2537

2. การจัดระบบเดินรถทางเดียว กลับทิศทาง และช่องเดินรถประจำทาง

เนื่องจากปริมาณการจราจรระหว่างชั่วโมงเร่งด่วน เข้า - เย็น มีอัตราแตกต่างกันมาก การปรับระบบเดินรถทางเดียวในบางเวลาก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ผิวจราจร โดยไม่ต้องลงทุนด้านการก่อสร้าง กรมตำรวจจึงพิจารณาจัดระบบเดินรถทางเดียว และจัดการจราจรแบบกลับทิศทาง (Reversible Lane) ในถนนบางสายในบางเวลา และยังพิจารณาขยายการดำเนินการออกไป

นอกจากนี้ยังกำหนดจัดช่องเดินรถประจำทางในถนนบางสายช่วงเวลาเร่งด่วน เข้า - เย็น ซึ่งสนับสนุนมาตรการแก้ปัญหาจราจรให้ประชาชนให้หันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัว

3. การประชาสัมพันธ์และสร้างวินัยการจราจร

กองทัพบกและกรมตำรวจ ได้ร่วมมือกับบริษัท แปซิฟิคอินเตอร์คอมมิวนิเคชั่น จำกัด แจ้างสภาพการจราจรทางวิทยุกระจายเสียง คลื่น เอฟ.เอ็ม. 100 โดยมีการตรวจสภาพการจราจรทางอากาศ และรับแจ้งสภาพการจราจรพร้อมความคิดเห็นของประชาชน

4. การบังคับใช้กฎหมาย

4.1 การแก้ไขกฎหมายจราจร

กรมตำรวจได้เสนอจนมีการแก้ไขและบังคับใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 7 เมษายน 2535 มีการแก้ไขบทบัญญัติกฎหมายจราจรและเพิ่มบทลงโทษ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการต่าง ๆ ได้แก่

- การหยุด/จอดกีดขวางการจราจร
 - การข้ามถนนไม่เป็นระเบียบ
 - การใช้เครื่องมือบังคับล้อและการยกรถ
 - การอาศัยทะเบียนรถที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง
 - การแข่งรถในทาง
 - การให้คะแนนผู้ขับขี่ เพื่อการยึด พักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น
- ในทางปฏิบัติยังเกิดปัญหา โดยเฉพาะงบประมาณในการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลใบสั่งใบขับขี่

ซึ่งต้องใช้งบประมาณสูง

4.2 การแก้ไขกฎกระทรวง ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- การใช้โคมไฟรถ กรมตำรวจได้เสนอขอแก้ไขกฎกระทรวง ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อความสะดวกปลอดภัยในการจราจร และสอดคล้องกับสภาพการณ์ปัจจุบัน โดยรถที่ใช้ในทางอาจะมีและใช้โคมไฟหน้าเพื่อตัดหมอก 1 คู่ และไฟหยุดท้ายรถดวงที่สาม อีก 1 ดวง
- หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะช่วยลดอันตรายที่จะถึงกับชีวิตหรือทุพพลภาพให้บรรเทาลงได้ โดยกำหนดบังคับใช้ในถนนสายหลัก 240 สายในกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2536
- เข็มขัดนิรภัย เป็นเรื่องที่มีความสำคัญและจำเป็นเช่นเดียวกับการใช้หมวกนิรภัยในรถจักรยานยนต์ ขณะนี้กรมตำรวจได้ร่างเสนอเพื่อพิจารณาให้มีการบังคับใช้ต่อไป
- การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีทดสอบผู้ขับขี่ที่เมาสุรา กรมตำรวจได้เสนอร่างกฎกระทรวงไปยังกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาแล้ว ซึ่งเรื่องนี้มีกฎหมายตั้งแต่ พ.ศ. 2522 แต่ไม่มีการดำเนินการออกกฎกระทรวง เนื่องจากมีปัญหาเรื่องเครื่องมือตรวจวัด จนกระทั่งทุกฝ่ายได้เห็นความสำคัญของความสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจรอันเนื่องจากผู้ขับขี่เมาสุรา
- การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่ต่อจิต/ประสาท (ยาเมา)

การฝึกจิตลักษณะด้านการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต

ในการฝึกอบรมงานจราจรที่ได้จัดกระทำมาแล้วนั้นได้มุ่งให้นายตำรวจที่เข้ารับการอบรมมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่ทางจราจรเป็นจุดมุ่งหมายสำคัญ โดยไม่ได้ให้ความสนใจกับจิตลักษณะของตำรวจจราจรที่แสดงออกมาเป็นพฤติกรรมในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ทางจราจร ฉะนั้นจึงปรากฏว่ามีตำรวจจราจรส่วนหนึ่งที่มีพฤติกรรมไม่เหมาะสมในการทำหน้าที่ คือ การขาดความควบคุมตนและการมุ่งอนาคต เช่น การเรียกเก็บเงินจากประชาชนที่กระทำผิดกฎจราจรแทนการถูกลงโทษตามกฎหมาย เป็นต้น แม้ว่าการกระทำเช่นนี้จะได้มีการร้องเรียนต่อผู้บังคับบัญชาระดับสูง และมีการพิจารณาโทษอยู่เสมอๆแล้วก็ตาม แต่ถ้ามิได้มีการปลูกฝังจิตสำนึกอย่างเข้มแข็ง พฤติกรรมเช่นนี้ก็คงเป็นปัญหาของตำรวจจราจรในการทำหน้าที่ด้านงานจราจร ซึ่งเป็นภารกิจด้านการรับใช้ประชาชนอย่างหนึ่งสืบต่อไป

ฉะนั้นในการวิจัยครั้งนี้จึงได้นำโครงการฝึกอบรมการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตเข้ามาร่วมกับโครงการฝึกอบรมงานจราจร เพื่อให้ตำรวจจราจรที่เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ความเข้าใจและสามารถปฏิบัติงานจราจรได้เป็นอย่างดี และมีจิตลักษณะที่เหมาะสมกับงานดังกล่าวนี้ด้วย โดยมีรายละเอียดต่างๆที่เกี่ยวข้องดังนี้

การควบคุมตน (Self Control)

การควบคุมตนเป็นจิตลักษณะหนึ่งในองค์ประกอบของทฤษฎีต้นไม้อจริยธรรม มีผู้ให้ความหมายไว้ดังต่อไปนี้

ความหมายของการควบคุมตน

การควบคุมตน หมายถึง การลดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์หรือเพิ่มพฤติกรรมที่พึงประสงค์ เพื่อผลที่ดีกว่าในอนาคต (Watson and Tharp. 1975 : 15)

การควบคุมตน หมายถึง ความสามารถของบุคคลในการที่จะควบคุมการแสดงออกของตนต่อสถานการณ์แวดล้อม แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมของบุคคล และสิ่งแวดล้อม (Thoresen. 1974 : 7)

การควบคุมตน หมายถึง ความสามารถที่จะละเว้นการกระทำหรือ ความสามารถที่จะเริ่มกระทำ พฤติกรรมที่ต้องใช้ความอดทนหรือเสียสละ และกระทำพฤติกรรมนั้นได้อย่างมีปริมาณและคุณภาพเหมาะสม เป็นเวลานานพอที่จะนำไปสู่ผลที่ต้องการในอนาคตได้ (Mischel. 1974 : 287)

การควบคุมตน หมายถึง ความสามารถที่ปฏิบัติหรืองดเว้นการปฏิบัติเพื่อผลที่ดีกว่า และมีคุณค่าสูงกว่าที่เกิดขึ้นในอนาคต ความสามารถนี้มีความสำคัญต่อพฤติกรรมหลายประเภท (บุญรับ ศักดิ์มณี.2532 : 8)

ความสำคัญของการควบคุมตน

ความสามารถในการควบคุมตนมีความสำคัญต่อพฤติกรรมหลายประเภท เช่น พฤติกรรมความซื่อสัตย์ในการเล่นเกมส์ (ดวงเดือน พันธุมนาวิน และ เพ็ญแข ประจักษ์ปัจจนิก. 2520) การลดพฤติกรรมก้าวร้าว (Quinn. 1983) การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานการพัฒนาความรู้และทัศนคติทางด้านอนามัยและสุขนิสัย (Schinder.1984) การคงอยู่ของพฤติกรรมที่เหมาะสมในชั้นเรียนการพัฒนาความสามารถในการเรียนคณิตศาสตร์ (Stevenson & Fantuzzo. 1984) การลดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ในชั้นเรียน (Anderson.1984)

ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมตน

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องโดยตรงและโดยอ้อมกับการควบคุมตน จะเห็นได้ว่ามีกล่าวไว้หลายทฤษฎีด้วยกัน ประมวลได้ดังนี้

1. การควบคุมตนตามทฤษฎีของ วอลเตอร์ ซี เร็คเลสส์ (Walter C. Reskless)

เร็คเลสส์ (Reckless.1943) เชื่อว่าคนเรามีพลังที่ผลักดันจากภายในให้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน ซึ่งอาจจะเกิดปัจจัยต่างๆภายนอก เช่น ความยากจน หรือถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพ ความขัดแย้งการเข้ากันไม่ได้ การถูกควบคุมการอยู่ในสถานภาพของชนกลุ่มน้อยการถูกกีดกันจากโอกาสที่ตนพึงมี

นอกจากนี้คนเรายังถูกผลักดันให้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนจากจิตใจภายใน เช่น แรงขับแรงจูงใจ ความคับข้องใจ ความกระวนกระวายใจ ความผิดหวัง ความรู้สึกทำหาย ความรู้สึกเป็นปรีกษ์ต่อกัน และความรู้สึกมีปมด้อย เป็นต้น

เมื่อคนเราต้องเผชิญกับสถานการณ์และปัญหาต่างๆ อันเป็นปัจจัยผลักดันทั้งภายในและภายนอกดังกล่าว คนเราก็จะมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากปทัสถานของสังคม อย่างไรก็ตามเมื่อเผชิญสถานการณ์อย่างเดียวกัน บางคนก็มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไป แต่บางคนสามารถควบคุมตนเองได้เป็นอย่างดี จุดนี้เองที่ทำให้เร็คเลสส์ตั้งเป็นสมมติฐาน แล้วทำการวิจัยเด็กนักเรียนที่ครูแยกประเภทไว้ระหว่างกลุ่ม “เด็กดี” และ “เด็กเกเร” ในปีพ.ศ. 2498 เร็คเลสส์ ได้ทำการวิจัยในถิ่นที่มีปัญหาเด็กวัยรุ่นมากที่สุดในเมืองโคลัมเบียสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นการวิจัยอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 4 ปี ผลปรากฏว่าเด็กดีกระทำผิดเพียงร้อยละ 4 ในกลุ่มของตนแต่กลุ่มเด็กเกเรทำผิดถึงร้อยละ 39 เร็คเลสส์จึงเชื่อว่า เด็กมีความสามารถในการควบคุมจากภายในตนเองสูง เช่น ความเคารพตนเอง ความสำนึกในความรับผิดชอบของตน แต่เด็กเกเรส่วนมากจะมีความสามารถในการควบคุมจากภายในตนเองต่ำ เช่น ไม่มีความเคารพตนเองหรือมีน้อย และมีความรับผิดชอบในตนเองน้อย

สภาพแวดล้อมภายนอกก็มีส่วนในการควบคุมพฤติกรรมของเด็ก ดังได้แก่ การแนะนำสั่งสอนจากพ่อแม่ กิจกรรมที่มีประโยชน์และเพื่อนฝูงที่ดี เป็นต้น ซึ่งมีส่วนทำให้เด็กดีไม่กระทำพฤติกรรมเบี่ยงเบนซึ่งตรงกันข้ามกับเด็กเกเร ผู้มักจะขาดสภาพแวดล้อมที่ดีดังกล่าว

ดังนั้นในการควบคุมตน เร็คเลสส์ จึงได้วางหลักทฤษฎีดังนี้

การควบคุมจากภายใน เป็นพลังภายในจิตใจของแต่ละคน ซึ่งอาจจะมีมากน้อยต่างกัน ได้แก่

1. ความสำนึกที่สามารถยับยั้งควบคุมตนได้
2. ความสำนึกที่ตึงาม
3. ความเคารพตนเอง
4. มโนธรรมที่ได้รับการพัฒนาอย่างดี
5. ความอดกลั้นต่อความคับข้องใจ
6. ความสามารถในการต่อสู้กับอารมณ์ฝ่ายต่ำ
7. ความสำนึกรับผิดชอบสูง
8. ความมุ่งมั่นต่อเป้าหมาย
9. การหาความพึงพอใจอย่างอื่นทดแทน
10. การให้เหตุผลในการถ่วงโยงความเครียด เป็นต้น

การควบคุมภายนอก เป็นพลังผลักดันให้เกิดการควบคุมตนเองมาจากภายนอก ซึ่งเป็นปัจจัยทางสังคมที่ควบคุมตัวบุคคลอย่างใกล้ชิด ได้แก่ ความยึดมั่นในจารีตประเพณี ความคาดหวังของสังคม ภาระผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตามปทัสฐานของสถาบันและตามเป้าหมายความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมาย โอกาสที่จะได้รับการยอมรับ และความสำนึกเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มที่ตนสังกัดอยู่

สภาพแวดล้อมดังที่กล่าวมาจะเป็นพลัง และสร้างความผูกพันให้เกิดขึ้นกับสมาชิกในสังคม ซึ่งถ้าพิจารณาให้ลึกซึ้งแล้ว เป็นพลังและภารกิจที่เกิดจากกระบวนการอบรมบ่มนิสัยทั้งสิ้น สรุปได้ว่าการควบคุมจากภายนอกเกิดขึ้นในลักษณะที่เกิดจากความยึดมั่นผูกพันที่จะปฏิบัติตามกรอบปทัสฐานของสังคมและความคาดหวังของสังคม

2. การควบคุมตนตามทฤษฎีของ เอฟอีแวน ไนย์ (F. Ivan Nye)

ในการควบคุมตนของบุคคล ไนย์ (Nye, 1958) เห็นว่าสังคมเป็นองค์กรสำคัญในการควบคุมและสร้างความสำนึกความผูกพันให้เกิดแก่สมาชิกของสังคม ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 4 อย่างคือ

2.1 การควบคุมภายในสังคมโดยผ่านสถาบันต่างๆ ได้อบรมบ่มนิสัยสมาชิกของสถาบันโดยสถาบันครอบครัว พ่อแม่อบรมบ่มนิสัยลูกให้เกิดความสำนึก ยึดมั่นอยู่ในค่านิยมและปทัสฐานของสังคม จนทำให้ค่านิยมและปทัสฐานของสังคมฝังลึกเข้าไปอยู่ในจิตสำนึกของลูก และจิตสำนึกนี้เองที่เป็นพลังภายในที่ควบคุมบุคคลไม่ให้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

2.2 การควบคุมโดยตรง พ่อแม่เป็นตัวแทนสถาบันครอบครัว ตำรวจเป็นตัวแทนสถาบันการปกครอง เพื่อนเป็นตัวแทนกลุ่มปฐมภูมิเป็นผู้ห้ามปรามไม่ให้บุคคลกระทำพฤติกรรมเบี่ยงเบนออกนอกกรอบถือว่าการควบคุมโดยตรงจากบุคคลภายนอก

2.3 การควบคุมโดยทางอ้อม การที่คนเราอยู่ในสถาบันครอบครัวมานาน ทำให้เกิดความผูกพันความรักตอบสนองพ่อแม่ซึ่งเป็นตัวแทนสถาบัน ช่วยให้บุคคลไม่ทำอะไรนอกกรอบทางด้วยกลัวพ่อแม่จะเสียใจ นอกจากนั้นก็ยังมีความรักความผูกพันต่อบุคคลภายนอกเป็นพลังยับยั้งพฤติกรรมนอกกรอบแบบของคนเราได้อีกด้วย

2.4 ความต้องการที่จะได้รับความพึงพอใจที่ชอบธรรมในสังคม คนเราต้องการดำเนินชีวิตที่ชอบธรรม เพื่อจะได้มาซึ่งสิ่งที่ตนปรารถนา เช่น ความรัก การยอมรับนับถือ และความมั่นคงในชีวิต ความต้องการดังกล่าวจะเป็นพลังควบคุมป้องกันไม่ให้คนเรามีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

ในการวิจัยของไน้เขาพบว่า ครอบครัวที่ขาดการอบรมบ่มนิสัย หรือขาดการให้ความรัก ความอบอุ่น เด็กจะขาดการควบคุมตนเองและกลายเป็นเด็กเกเรมากกว่าเด็กที่มาจากครอบครัวที่รับผิดชอบ ในหน้าที่อย่างสมบูรณ์

3. ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมของอัลเบิร์ต แบนดูรา (Albert Bandura)

ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมได้พัฒนามาจากแนวคิดของนักจิตวิทยาหลายคน โดยเฉพาะที่สำคัญคือ แบนดูรา (Bandura .1969) ซึ่งพยายามแนวคิดที่สำคัญในการเรียนรู้ทางสังคมไว้ดังต่อไปนี้ คือ

3.1 พฤติกรรมทั้งหลายทั้งสิ้นของมนุษย์ นอกจากปฏิกิริยาสะท้อน ล้วนเป็นผลที่ได้รู้จากการเรียนรู้

3.2 สิ่งที่มีมนุษย์เรียนรู้ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งต่างๆโดยเรียนรู้จากผลที่จะเกิดตามมา กล่าวคือเรียนรู้ว่าเมื่อเหตุการณ์หนึ่งเกิดขึ้นจะมีเหตุการณ์ใดเกิดตามมาหรือเมื่อกระทำพฤติกรรมใดแล้ว ผลที่ได้รับตามมาจากกระทำนั้นจะเป็นเช่นไร อย่างแรกจัดเป็นความสัมพันธ์ระหว่างเหตุการณ์กับเหตุการณ์ อย่างที่สองเป็นความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมและผลที่เกิดจากพฤติกรรม ความรู้ที่มนุษย์เรียนรู้จากสิ่งต่างๆเหล่านี้จะกลายมาเป็นความเชื่อที่มีผลต่อการควบคุมพฤติกรรมของบุคคล

3.3 การเรียนรู้ความสัมพันธ์ดังกล่าว เกิดจากการเรียนรู้ด้วยประสบการณ์และการเรียนรู้จากการสังเกต

3.4 การเรียนรู้จากการทำต้นแบบหรือแบบอย่างโดยเฉพาะตัวแบบที่ใกล้ชิดคือ พ่อแม่และการเรียนรู้จากขบวนการสังเกต

3.5 ผลจากการเรียนรู้ของมนุษย์จะกลายมาเป็นความเชื่อ ซึ่งเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมสำคัญและควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ให้สอดคล้องกับความเชื่อดังกล่าว

3.6 การควบคุมพฤติกรรมด้วยการรู้คิดการรู้คิดของบุคคลในเชิงประเมินค่าที่วางอยู่บนข้อสมมติฐาน ความเชื่ออันเกิดจากการเรียนรู้ของมนุษย์นั้นจะนำไปสู่การตัดสินใจที่จะกระทำหรือไม่กระทำ พฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่งได้ และจะนำไปสู่การควบคุมตนเองให้พฤติกรรมปฏิบัติตามที่ตนได้ตั้งใจไว้

3.7 พลังจากการเรียนรู้แล้ว มนุษย์รู้จักเลือกเลียนแบบเฉพาะพฤติกรรมที่ตนเห็นคุณค่ามากกว่าพฤติกรรมที่ถูกลงโทษหรือไม่ได้รับรางวัล หรือแรงเสริม การเห็นผลจากการกระทำในเชิงบวกย่อมเป็นสิ่งจูงใจให้บุคคลกระทำพฤติกรรมนั้นอีก ตลอดจนเกิดความคาดหวังและแรงเสริมที่จะได้รับการคาดหวังนี้จะทำให้บุคคลตัดสินใจกระทำหรือไม่กระทำ พฤติกรรมเพื่อให้ผลบังเกิดขึ้นตามความต้องการคือ ต้องการมีการควบคุมตนเองและประเมินตนเอง

3.8 พฤติกรรมส่วนใหญ่ของบุคคลถูกควบคุมโดยผลที่ตามมาจากการประเมินตนเองซึ่งจะมีทั้งทางดีและไม่ดีทำให้เกิดการรับรู้ตนเองในแต่ละด้านแตกต่างกันออกไปการประเมินตนเองนี้ทำให้บุคคลสามารถควบคุมตนเองให้กระทำพฤติกรรมที่เหมาะสมได้

3.9 พฤติกรรมหรือการกระทำ ที่บุคคลทำต่อตนเองทั้งทางบวกและลบล้วนเป็นผลมาจากการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรงและการมีต้นแบบหรือแบบอย่าง การให้แรงเสริมต่อตนเอง เป็นเรื่องสำคัญ เพราะจะมีผลต่อการพยายามของบุคคลที่จะกระทำให้ถึงมาตรฐานที่ตนตั้งใจไว้และทำให้สามารถพัฒนาทักษะในการควบคุมตนเองสามารถปรับปรุงและคงรักษาพฤติกรรมนั้นต่อไปได้

สาระสำคัญทั้งหมดในทฤษฎีของการเรียนรู้ทางสังคมของแบนดูราสามารถนำไปอธิบายการเรียนรู้หรือที่มาของพฤติกรรมการควบคุมตนเองและการควบคุมพฤติกรรม ดังกล่าวได้เป็นอย่างดีและ

ชัดเจน จากทฤษฎีดังกล่าวให้ผู้วิจัยเชื่อได้ว่าถ้าตำรวจจราจรได้รับการเรียนรู้เรื่องการควบคุมตน จะทำให้สามารถพัฒนาระดับการควบคุมตนเพิ่มมากขึ้นได้

4. การควบคุมตนตามแนวคิดของ เอ. เอส. เนลล์ (A. S. Neill)

ที่โรงเรียนชื่อ ซัมเมอร์ฮิลล์ (Summerhill) ในเมืองซัพโพลด์ (Suffolk) ประเทศอังกฤษซึ่งอยู่ห่างจากลอนดอนประมาณร้อยไมล์ มีนักการศึกษาคนสำคัญชื่อ เนลล์ (Neill, 1960) ผู้ได้พยายามสร้างและอธิบายพฤติกรรมการดูแลตนเองของบุคคล เขาย้ำว่าการดูแลตนเองนี้ไม่ได้หมายความว่าเด็กได้รับอนุญาตให้ทำอะไรก็ได้ที่เขาต้องการ หากมีความแตกต่างระหว่างอิสรภาพ (freedom) กับใบอนุญาต (license) เนลล์ กล่าวไว้ว่า "ในบ้านที่มีระเบียบวินัยเด็กไม่มีสิทธิมีเสียงในบ้านที่ตามใจเด็กจนเสียคน เด็กมีสิทธิทุกอย่าง แต่บ้านที่เหมาะสมคือที่ซึ่งเด็ก ๆ และผู้ใหญ่มีสิทธิเท่าเทียมกันข้อนี้ใช้ได้กับโรงเรียนเช่นกัน" (Neill, p.107) ผู้ที่จบการศึกษาจากโรงเรียนซัมเมอร์ฮิลล์ได้รายงานเชิงประจักษ์ผลไว้ว่า นโยบายการปฏิบัติเช่นนี้ได้ช่วยตนเองอย่างมากให้ได้รับประสบการณ์ตรงในการเคารพสิทธิของผู้อื่นและมีความเข้าใจในความจำเป็นที่ต้องมีกฎระเบียบและข้อปฏิบัติ เนลล์ ได้อธิบายเพิ่มเติมในแนวความคิดเรื่องอิสรภาพว่าไม่ใช่ใบอนุญาตไว้ว่า "จะต้องมีการเน้นครั้งแล้วครั้งเล่าว่า อิสรภาพไม่ใช่การตามใจเด็ก ถ้าเด็กเล็กคนหนึ่งไม่สามารถเดินไปบนโต๊ะรับประทานอาหารเช้า ทานก็เพียงแต่บอกเด็กนั้นง่าย ๆ ว่าแกจะต้องไม่ทำเช่นนั้น เด็กจะต้องเชื่อฟัง ตรงข้าม ถ้าเด็กบอกข้าพเจ้าให้ออกไปจากห้องของแก ข้าพเจ้าก็ต้องเชื่อฟังและออกไปจากห้องของเด็กแต่โดยดี... ในการปฏิบัติจริงจะมีผู้มีอำนาจการใช้อำนาจอาจได้รับการเรียกชื่อต่าง ๆ ได้เช่น การคุ้มครองป้องกันการดูแล และการรับผิดชอบของผู้ใหญ่ ผู้มีอำนาจเช่นนั้น บางครั้งต้องการความเชื่อฟังและบางครั้งก็ต้องให้ความเชื่อฟังด้วย"

จากแนวคิดของเนลล์ได้มีผู้นำไปประยุกต์ใช้ในห้องเรียน และพบว่าถ้าได้ปฏิบัติตามอย่างถูกต้องตามหลักการที่เนลล์เน้นนี้แล้ว ก็จะทำให้เกิดผลต่อการสร้างความมีวินัยและการควบคุมบังคับตนเองให้เกิดขึ้นกับเด็กได้ โดยเฉพาะการสร้างให้เด็กเกิดความเคารพต่อตนเอง

5. หลักการและแนวคิดการควบคุมตนตามหลักพุทธศาสนา

สมเด็จพระมหาสมณเจ้าพระวชิรญาณวโรรส (2520) ได้กล่าวไว้ว่า ธรรมสำคัญที่ควบคุมและคุ้มครองชาวโลกมีอยู่ 2 อย่าง คือ

1. หิริ คือ ความละอายต่อการกระทำผิดที่เกิดขึ้นภายในใจของตน เมื่อคนเราได้รับการอบรมบ่มนิสัยให้เข้าใจและรู้ซึ่งถึงสิ่งที่ควรทำไม่ควรทำ สิ่งใดที่ทางศาสนาถือว่าเป็นบาป อุกุศลหรือนอกกรอบปทัสฐานของสังคม เช่น การด่าว่าผู้อื่น ทำร้ายผู้อื่นหรือฆ่าผู้อื่น หากจะเกิดความรู้สึกหรืออยากจะทำในสิ่งดังกล่าว คนเราก็จะเกิดความรู้สึกละอายแก่ใจที่จะกระทำ ถึงจะไม่มีคนรู้เห็นก็ควบคุมตนและไม่ทำในสิ่งที่ตนบาปอกุศล หรือล่วงละเมิดปทัสฐานของสังคม

คนที่ขาดหิรินี้สามารถจะกระทำความผิดชั่วร้ายแรงได้ทุกอย่าง หิริจึงเป็นความรู้สึกที่แยกแยะความเหมาะสมออกจากความไม่เหมาะสม ความชั่วออกจากความดี และความถูกต้องตามระเบียบกฎเกณฑ์ของสังคมจากความผิด (ละเมิดระเบียบกฎเกณฑ์ของสังคม) ดังนั้นในการฝึกฝนจิตใจให้ใฝ่คุณธรรม คนเราจะต้องสร้างพลังหิริให้เกิดให้มีขึ้นภายในจิตใจอย่างมาก มิฉะนั้นจะไม่สามารถต้านทานอารมณ์ฝ่ายต่ำที่ชักนำให้คนเรากระทำความบาปและความผิดได้ ปกติจิตใจของมนุษย์มักจะถูกแรงกระตุ้นจากสิ่งไม่ดีไม่งามคอยจู่จ้วงให้กระทำในสิ่งที่ผิดชั่วร้ายเสมอ การดำรงชีวิตของคนเราก็เปรียบเหมือนพายเรือทวนกระแสน้ำ ถ้าเราไม่ออกแรงพาย คือการสร้างพลังให้เกิดหิริภายในจิตใจแล้ว เราก็ไม่มีอะไรที่ควบคุมตนได้

ดังนั้น หิริไม่เพียงแต่เป็นพลังที่สามารถควบคุมยับยั้งไม่ให้คนเรากระทำการละเมิดศีลธรรมเท่านั้น แต่หิริยังสามารถแยกแยะจำแนกประเภทของพฤติกรรมออกจากกันว่าจะอะไรเป็นสิ่งดีหรือไม่ด้วย

2. โอดตปปะ คือ ความเกรงกลัวต่อผลแห่งการกระทำผิดชั่วร้าย ต่อการรู้เห็นของคนอื่นซึ่งเป็นปัจจัยผลักดันภายนอก เป็นการควบคุมตนเองที่มีลักษณะเป็นความสะดุ้งกลัวต่อสิ่งที่ตนเองจะกระทำลงไป เมื่อใดใคร่ครวญถึงผลแห่งการกระทำที่จะตามมาหรือเกรงคนอื่นจะเห็นว่าตนเป็นคนบาปหรือตัวมารร้ายของสังคม

หิริและโอดตปปะมักจะถูกนำไปกล่าวควบคู่กัน คือ หิริเป็นภาวะการควบคุมตนเองจากความสำนึกจากส่วนลึกของจิตใจ ส่วนโอดตปปะเป็นการควบคุมตนเองในช่วงต่อไป ถ้าคนเราขาดหิริแต่ไม่ขาดโอดตปปะก็ยังสามารถยับยั้งการกระทำของตนได้ ถึงแม้จะได้พยายามกระทำไปบางส่วนแล้วทั้งในแง่ของความคิดวางแผนและการลงมือกระทำ แต่ถ้าคนที่มิหิริมันคงแล้ว การกระทำความผิดละเมิดปทัสถานของสังคมก็จะไม่เกิดขึ้น

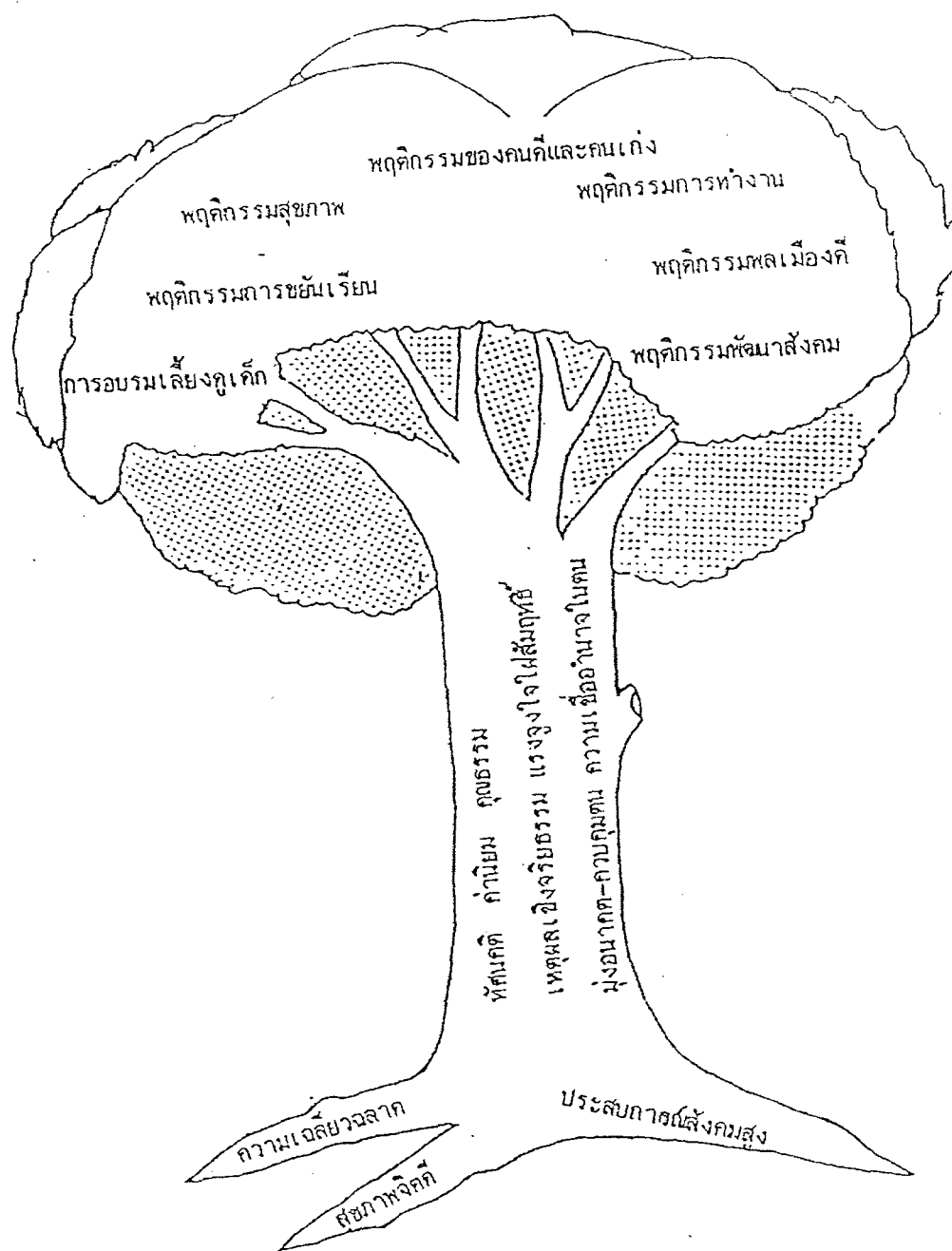
ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า ในหลักการควบคุมพฤติกรรมของพระสงฆ์ในทางศาสนาพุทธนั้น ได้มีการปลูกฝังพระภิกษุให้มีหิริโอดตปปะจะคอยเป็นตัวควบคุมโดยมีสติเป็นเสมือนยามประจำตัวคอยดักเตือนจิตใจให้ระวังสังวรในจริยวัตรของพระภิกษุและสามเณรอยู่เสมอ

หลักคำสอนทางศาสนาพุทธที่มีความสำคัญยิ่งนี้ แม้จะมีผู้วิจารณ์ว่าขาดประชากรกลุ่มทดลองแต่ที่จริงแล้วที่บุคคลเข้าบวชอยู่ในสมณเพศหรือเป็นฆราวาสปฏิบัติธรรมก็ถือว่าเป็นประชากรกลุ่มทดลองแล้วทั้งนั้น เพราะไม่ว่าจะเป็นพระพุทธรเจ้า พระปัญจวัคคีย์ พระอัครสาวก 80 รูป หรือ 500 รูป ก็ดีหรืออุบาสกอุบาสิกาผู้ปฏิบัติธรรมอีกมากมายก็ดี ล้วนแต่ใช้หิริโอดตปปะเป็นหลักธรรมในการควบคุมพฤติกรรมและเป็นการคุ้มครองตนให้พ้นจากการกระทำพฤติกรรมล่วงละเมิดปทัสถานมานานกว่า 2500 ปี การทดสอบในช่วงเวลาอันยาวนานนี้น่าจะได้เป็นเครื่องพิสูจน์ในความเที่ยงตรงของหลักการควบคุมตนนี้ได้เป็นอย่างดีที่สุด นอกจากนี้แล้วยังมีหลักฐานจากงานวิจัยที่สำคัญอีกชิ้นหนึ่งของสถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ที่ทำเกี่ยวกับธรรมจริยาของครูไทยในภาคกลาง (บุญกอบ วิสมิตะนัน .2527) ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ธรรมจริยาของครูมีความสัมพันธ์ใกล้เคียงกับธรรมจริยาของศิษย์ กล่าวคือ ครูที่มีหิริ-โอดตปปะ และสติ-สัมปชัญญะสูง จะมีศิษย์ที่มีธรรมจริยาด้านต่าง ๆ สูงกว่าศิษย์ที่มีครูขาดจิตลักษณะนั้นอย่างเห็นได้ชัดเจน

6. ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรม (ดวงเดือน พันธุมนาวิน. 2538.)

ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรม เป็นทฤษฎีที่แสดงถึงสาเหตุของพฤติกรรมของคนดีและคนเก่ง ว่าพฤติกรรมเหล่านี้มีสาเหตุทางจิตใจอะไรบ้าง โดยแสดงความสัมพันธ์ในเชิงสาเหตุและผล ระหว่างจิตลักษณะ 8 ด้าน กับพฤติกรรมประเภทต่างๆ

ทฤษฎีนี้มี 3 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นดอกและผลของต้นไม้ ส่วนลำต้นและส่วนที่เป็นราก (ดูภาพ...ประกอบ)



ภาพประกอบ 1 ทฤษฎีต้นไม้จริยธรรมแสดงจิตลักษณะพื้นฐานและองค์ประกอบทางจิตใจของพฤติกรรมทางจริยธรรม

ในส่วนแรกดอกและผลบนต้น แสดงถึงพฤติกรรมการทำงานดีละเว้นชั่ว และพฤติกรรมการทำงานอย่างขยันขันแข็งเพื่อส่วนรวม ส่วนแรกนี้เป็นพฤติกรรมประเภทต่างๆที่รวมเข้าเป็นพฤติกรรมของพลเมืองดี พฤติกรรมที่เอื้อต่อการเจริญของประเทศ ผลที่ออกมาเป็นพฤติกรรมต่างๆที่น่าปรารถนา มีสาเหตุอยู่ 2 ส่วน คือส่วนลำต้นและส่วนของราก

ส่วนที่สอง คือ สาเหตุทางจิตใจที่เป็นส่วนลำต้นของต้นไม้ อันประกอบด้วยจิตลักษณะ 5 ด้าน คือ 1. เหตุผลเชิงจริยธรรม 2. การมุ่งอนาคต และการควบคุมตน 3. ความเชื่ออำนาจในตน 4. แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ และ 5. ทศนคติ คุณธรรมและค่านิยม (ที่เกี่ยวกับพฤติกรรมนั้นๆ หรือสถานการณ์นั้น)

ส่วนที่ 3 ของต้นไม้จริยธรรม คือ รากของต้นไม้ ซึ่งเป็นจิตลักษณะกลุ่มที่ 2 มี 3 ด้าน คือ 1. สติปัญญา 2. ประสบการณ์ทางสังคม และ 3. สุขภาพจิต จิตลักษณะทั้งสามอาจใช้เป็นสาเหตุของการพัฒนาจิตลักษณะทั้ง 5 ได้ คือบุคคลจะต้องมีลักษณะพื้นฐานทางจิตใจ 3 ด้านในปริมาณที่สูงเหมาะสมกับอายุ จึงจะเป็นผู้ที่มีความพร้อมที่จะพัฒนาจิตลักษณะ ที่เป็นลำต้นของต้นไม้ ซึ่งจะพัฒนาไปเองโดยอัตโนมัติ

ในงานวิจัยฉบับนี้ผู้วิจัยได้นำจิตลักษณะ เฉพาะ การควบคุมตนและการมุ่งอนาคต มาใช้เพื่อศึกษาเปรียบเทียบจิตลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของตำรวจจราจรก่อนและหลังการฝึกอบรม การควบคุมตน และการมุ่งอนาคต เนื่องจากจิตลักษณะดังกล่าว มีผลต่อการประพฤติดี และประพฤตินิชอบในการปฏิบัติหน้าที่ได้

จากทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการควบคุมตนทั้งหมดที่กล่าวมา ผู้วิจัยตระหนักถึงความสำคัญของจิตลักษณะดังกล่าวอันเป็นพื้นฐานในการสร้างจริยธรรมในจิตใจ การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น จริยธรรมด้านการควบคุมตนซึ่งนำมาสู่ความซื่อสัตย์สุจริตถือว่าเป็นคุณธรรมที่สำคัญในการปฏิบัติหน้าที่เป็นอย่างมาก เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่มีหนทางที่จะโน้มน้าวให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประพฤติมิชอบได้ ดังที่มีข่าวนำเสนออยู่เนืองๆ จากความสำคัญดังกล่าว ผู้วิจัยจึงได้ทำการค้นคว้าถึงแนวทางในการพัฒนาจิตลักษณะการควบคุมตนดังนี้

แนวทางการพัฒนาการควบคุมตน

การควบคุมตนแสดงถึงความมีศักดิ์ศรีของบุคคล ที่ไม่ต้องการที่จะให้บุคคลอื่นหรือสิ่งอื่นมาคอยควบคุมตน แต่ต้องการที่จะควบคุมตนเองเป็นสำคัญ นอกจากนั้นพฤติกรรมบางประเภทของคน โดยเฉพาะที่เรียกว่า "private events" นั้น เช่น การดูแลตนเอง การประหยัดเวลาในการทำงาน จะมีเฉพาะผู้กระทำพฤติกรรมเท่านั้นที่จะรู้ได้ การควบคุมจากคนอื่นหรือสิ่งอื่นจากภายนอกจึงเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ การควบคุมตนเอง จึงหมายถึงถึง ความสามารถที่บุคคลจะบังคับให้ตนเองทำพฤติกรรมใหม่ เปลี่ยนพฤติกรรมเดิม เพิ่มหรือลดพฤติกรรมบางชนิดของตนโดยไม่ต้องใช้การบังคับขู่เข็ญจากอำนาจภายนอก ความสามารถควบคุมตนเองนี้ มีใช้ลักษณะจิตใจที่เรียกว่า "ความใจแข็ง" แต่เพียงอย่างเดียว แต่เป็นความสามารถของบุคคลที่จะจัดสภาพแวดล้อมให้คนสามารถกระทำพฤติกรรมตามที่ตนตั้งใจไว้แต่เดิม ฉะนั้น คน "ใจอ่อน" ก็สามารถที่จะประสบความสำเร็จเหมือนคน "ใจแข็ง" ถ้าได้ทราบวิธีการควบคุมตนเอง (บุญรับ ศักดิ์มณี . 2532)

อาจกล่าวได้ว่า มนุษย์เราได้รับการฝึกให้รู้จักควบคุมตนเองตั้งแต่วัยเด็ก โดยเริ่มต้นจาก การฝึกขับถ่าย เด็กจะต้องรู้จักบังคับตนเองให้ถ่ายในที่ที่กำหนด และหลายๆกรณีจะต้องรอเวลาที่เหมาะสมอีกด้วย เมื่อเติบโตขึ้น พฤติกรรมที่ต้องการควบคุมก็มีมากขึ้น ในสังคมประชาธิปไตย มีการเรียกร้องให้ประชาชนรู้จักที่จะควบคุมพฤติกรรมของตนมากกว่าสังคมประเภทอื่น ที่รู้จักกันมาแต่ก่อน จากการศึกษาของ สกินเนอร์ (Skinner. 1953) พบว่า คนเราใช้วิธีการต่างๆในการควบคุมพฤติกรรมของตนในชีวิตประจำวัน

คือ (1) ใช้การยับยั้งทางร่างกาย (physical restrain) เช่น การกักตุนมือปากตนเองเพื่อกลั้นหัวเราะ การปิดตาเพื่อไม่ให้มองเห็นสิ่งที่ไม่ต้องการจะเห็น การทำเช่นนี้เป็นผลให้ตนเองสามารถหลีกเลี่ยงจากผลที่ตนเองไม่พึงพอใจได้ (2) การเปลี่ยนการเรียนรู้สิ่งเร้าบางอย่าง (changing the stimulus conditioning) ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม เช่น การเลือกสถานที่พักผ่อนเพื่อให้ห่างจากสภาพการณ์ทำงาน การทำเครื่องหมายลงบนปฏิทินเพื่อเตือนความทรงจำ เพื่อที่จะใช้เป็นสิ่งเร้าให้แสดงพฤติกรรมบางอย่างในเวลาต่อมา อันเป็นผลให้สามารถหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่พึงพอใจที่จะเกิดขึ้น ดังนั้นการเปลี่ยนสิ่งเร้าจะช่วยให้คนเราแสดงพฤติกรรมที่พึงปรารถนาได้มากขึ้น (3) การยับยั้งหรือการงดเว้นการกระทำบางอย่าง เช่น การงดอาหารกลางวันเพื่อเตรียมทานอาหารเย็นในโอกาสพิเศษให้อร่อยขึ้น หรือการงดอาหารก่อนการเล่นกีฬา (4) การเปลี่ยนการตอบสนองทางอารมณ์ (emotional reactions) เช่น การกักตุนตัวเองเพื่อกลั้นหัวเราะในโอกาสที่ไม่สมควร หรือการพยายามคิดถึงเรื่องอื่นเพื่อระงับความรู้สึกพอใจหรือไม่พอใจ (5) การใช้เหตุการณ์ที่ไม่พึงพอใจเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม (aversion events) เช่น การตั้งนาฬิกาปลุกเพื่อให้เสียงนาฬิกาการบงกชการนอนทำให้เราตื่นไปทำธุระได้ทันเวลา (6) การใช้ยาหรือสารเคมี (drugs) เพื่อควบคุมพฤติกรรม เช่น การดื่มสุราเพื่อให้ลืมความทุกข์ หรือการดื่มกาแฟเพื่อไม่ให้หงวนนอน (7) การให้การเสริมแรงและลงโทษตนเอง (self-reinforcement and self-punishment) เช่น ถ้าทำงานเสร็จตามกำหนดแล้วจึงจะดูรายการทีวีที่ตนชอบ หรือถ้าทำงานไม่เสร็จจะไม่ดูทีวี เป็นต้น (8) การหันเหความสนใจไปสู่สิ่งอื่น (doing something else) เช่น การเปลี่ยนหัวข้อสนทนาเพื่อหลีกเลี่ยงการทะเลาะวิวาทของคู่สนทนา

จากแนวทางในการพัฒนาและสร้างเสริมความสามารถในการควบคุมตนเองนี้ จึงสามารถเลือกใช้วิธีการหรือกิจกรรมที่ส่งเสริมความสามารถในการควบคุมตนเองเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะของพฤติกรรม ดังจะกล่าวต่อไปนี้

การสังเกตตนเอง

ก่อนที่จะควบคุมตนเองนั้น บุคคลต้องสังเกตตนเองเสียก่อน คนส่วนใหญ่ไม่ได้คำนึงถึงพฤติกรรมของตน จึงไม่มีการสังเกตพฤติกรรมของตนอย่างมีระบบ ดังนั้น ถ้าคนได้มีการสังเกตพฤติกรรมของตนเองจะทำให้สามารถเปลี่ยนพฤติกรรมของตนได้ เพราะการสังเกตตนเองทำให้บุคคลได้ข้อมูลย้อนกลับเกี่ยวกับพฤติกรรมของตน ซึ่งสามารถนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่ตนคิดว่าเหมาะสมได้ และถ้าพบว่าตนกำลังประสบผลสำเร็จ พฤติกรรมที่กำลังกระทำอยู่นั้นก็จะเพิ่มขึ้น และถ้าพบว่าพฤติกรรมที่กำลังกระทำอยู่นั้นไม่มีโอกาสที่จะบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้เลย พฤติกรรมที่เกิดขึ้นนั้นก็จะเกิดการเปลี่ยนแปลงทันที ดังนั้นในการพัฒนาการควบคุมตนเอง เป็นวิธีการสังเกตตนเองเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเพราะการสังเกตตนเองเป็นการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของตนอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะทำให้บุคคลรู้ว่ามียะไรเกิดขึ้นเสียก่อนจึงค่อยเปลี่ยนแปลงหรือควบคุมพฤติกรรมนั้นๆ การสังเกตตนเองนั้น มีขั้นตอนดังนี้ คือ (1) การจำแนกหรือสังเกตพฤติกรรม ในขั้นนี้บุคคลจะต้องจำแนก หรือสังเกตว่า เมื่อใดพฤติกรรมเกิดขึ้นหรือหายไป พฤติกรรมดังกล่าวนี้อาจจะเป็นพฤติกรรมที่สามารถสังเกตเห็นได้หรือไม่ก็ตาม เช่น การใช้มือประกอบในการพูด การสูบบุหรี่ การคิดถึงเรื่องที่ดี เป็นต้น การจำแนกหรือการสังเกตพฤติกรรมนี้ถือเป็นพฤติกรรมอย่างหนึ่งซึ่งทำหน้าที่คล้ายๆกับการตอบสนองต่อสิ่งเร้าอื่นๆซึ่งถูกกำหนดโดยสิ่งเร้าภายในหรือภายนอกร่างกาย การที่เด็กสามารถเรียนรู้สิ่งต่างๆจากคำพูดหรือกิริยาท่าทางของพ่อแม่หรือพี่เลี้ยงนั้น เป็นลักษณะหนึ่งของการจำแนกหรือการสังเกตพฤติกรรม แต่เป็นการจำแนกหรือสังเกตพฤติกรรมของคนอื่น สำหรับการจำแนกพฤติกรรมของตนเองนั้นนับเป็นขั้นตอนแรกของการสังเกตตนเอง แต่การจำแนกพฤติกรรมแต่เพียงอย่างเดียวนั้นไม่สามารถใช้เป็นข้อมูลในการ

ควบคุมตนเองได้มากนัก เช่นการที่รู้ว่าตนมีความรู้สึกกระวนกระวายเพียงอย่างเดียวนั้นไม่เป็นการเพียงพอที่จะทำให้คนเข้าใจเหตุผลและผลที่ทำให้เขาเกิดอาการกระวนกระวายขึ้นได้ การจำแนกพฤติกรรมจึงต้องใช้ร่วมกับขั้นตอนอื่นๆ เพื่อที่จะทำให้การสังเกตพฤติกรรมเป็นระบบขึ้น (2) การจัดบันทึกพฤติกรรม เป็นขั้นที่สองของการสังเกตตนเอง คือ หลังจากที่ได้มีการสังเกตพฤติกรรมแล้วจะต้องมีการบันทึกพฤติกรรมนั้นไว้อย่างมีระบบ การจัดบันทึกนั้นอาจจะทำในระหว่างการเกิดของพฤติกรรมหรือหลังจากการสิ้นสุดของพฤติกรรมนั้นๆแล้วก็ได้ นอกจากนั้น การจัดบันทึกพฤติกรรมอาจจะทำในรูปแบบต่างๆ เช่น ทำเป็นกราฟหรือแผนภูมิ แล้วแสดงให้คนอื่นเห็นด้วย เพื่อที่จะให้คนอื่นเหล่านั้นช่วยติชมหรือวิพากษ์วิจารณ์ด้วยเพื่อที่จะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้เร็วขึ้น (3) การประเมินพฤติกรรม เป็นการนำผลที่ได้จากขั้นการสังเกตและการจัดบันทึกพฤติกรรมมาใช้ในการวางเป้าหมายของพฤติกรรมที่ต้องการจะเปลี่ยนรวมทั้งอาจจะใช้เป็นตัวเสริมแรงให้เกิดพฤติกรรมที่พึงปรารถนา ซึ่งจะนำไปสู่การควบคุมพฤติกรรมของตนเองในที่สุด ซึ่งมีผลการวิจัยยืนยันว่าเมื่อมีการนำขั้นตอนต่างๆของการสังเกตตนเองเหล่านี้มาใช้แล้วสามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้ เช่น ได้มีการศึกษาผลของการสังเกตตนเองต่อพฤติกรรมการสูบบุหรี่ โดยแบ่งนักศึกษาที่สูบบุหรี่ออกเป็นสองกลุ่ม กลุ่มที่หนึ่งให้บันทึกจำนวนบุหรี่ที่สูบในแต่ละวันและอีกกลุ่มหนึ่งให้สังเกตและจัดบันทึกจำนวนครั้งที่มีความรู้สึกอยากสูบบุหรี่แต่ไม่ได้สูบในแต่ละวัน ผลปรากฏว่ากลุ่มที่ได้สังเกตและจัดบันทึกพฤติกรรมการไม่สูบบุหรี่ของตน มีพฤติกรรมการสูบบุหรี่น้อยกว่ากลุ่มที่จัดบันทึกพฤติกรรมการสูบบุหรี่อย่างมีนัยสำคัญ (McFall.1970) ถึงแม้ผลการศึกษาของแมคฟอลล์นี้จะได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ว่า ขาดความเที่ยงตรงและความเชื่อมั่นอยู่บ้าง (Kanfer.1970 ; Ome.1970) แต่ก็ทำให้ได้ข้อมูลที่แสดงให้เห็นว่าการสังเกตตนเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสังเกตและจัดบันทึกสาเหตุของพฤติกรรม (ความรู้สึกอยากสูบบุหรี่) นั้น สามารถนำมาใช้ในการประเมินผลและวางเป้าประสงค์ในการลดพฤติกรรมการสูบบุหรี่ลงได้ดีกว่าการสังเกตและจัดบันทึกผลของพฤติกรรมนั้น

จากการวิจัยอีกเรื่องหนึ่ง (Federikson. 1975) ซึ่งได้ใช้วิธีการสังเกตตนเอง ในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของหญิงแม่บ้านคนหนึ่ง ซึ่งมีความคิดว่าตนเองเป็นมะเร็งอยู่ตลอดเวลาซึ่งความคิดนี้ทำร้ายจิตใจเธอเป็นอย่างมาก และเนื่องจากพฤติกรรมเช่นนี้ คนอื่นไม่สามารถสังเกตเห็นได้ แม่บ้านคนนี้จะได้รับคำแนะนำให้สังเกตและจัดบันทึกความถี่ของการเกิดความคิดดังกล่าว ในขณะที่อยู่ที่บ้าน ผลปรากฏว่าหลังจากที่ได้มีการจัดบันทึกแล้ว การคิดว่าตนเองป่วยเป็นโรคมะเร็งของแม่บ้านคนนั้นลดลงจาก 13 ครั้งต่อวันเหลือเพียง 2 ครั้งต่อวัน และเมื่อได้รับการแนะนำให้จัดบันทึกพฤติกรรมนั้นอย่างละเอียด เช่น ในขณะที่คิดนั้นกำลังทำอะไรอยู่ด้วย และเกิดความรู้สึกพอใจในเรื่องใดบ้างเหล่านี้เป็นต้น ซึ่งมีผลทำให้ความคิดว่าตนเองป่วยเป็นมะเร็งของแม่บ้านคนนั้นหมดสิ้นไป และไม่เกิดขึ้นใหม่อีกหลังจากได้มีการติดตามผลพฤติกรรมนี้นานถึง 4 เดือน นอกจากนั้นยังมีผลการวิจัยที่แสดงให้เห็นว่า การสังเกตตนเองนั้นสามารถนำมาใช้ในการเสริมสร้างพฤติกรรมที่พึงประสงค์ได้ เช่น เพิ่มพฤติกรรมการฝึกซ้อมของนักกีฬาว่ายน้ำ (McKenzie & Rushall . 1974) เพิ่มพฤติกรรมการให้ความสนใจต่อลูกของมารดา (Herbert & Baer . 1972) เพิ่มพฤติกรรมการเข้าฝึกอบรมวิชาชีพของผู้ใหญ่ (Talley . 1981) เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการไม่สนใจในการเรียนของนักเรียนชั้นมัธยม (Broden, Hall & Mitts . 1971) การบันทึกพฤติกรรมการกินอาหารทำให้สามารถลดน้ำหนักลงได้ (Kurzelman . 1970) เป็นต้น

จากผลการศึกษาวิจัยที่กล่าวมาจะเห็นว่า การสังเกตตนเองโดยใช้ขั้นตอนต่างๆ คือ การจำแนกพฤติกรรม การจัดบันทึกพฤติกรรม การประเมินผลและการกำหนดเป้าประสงค์ของพฤติกรรมนั้น

เป็นขั้นตอนที่สำคัญขั้นแรกในการควบคุมตนเอง แต่เนื่องจากการควบคุมตนเองนั้นมีหลายขั้นตอน และถ้าได้นำมาใช้ร่วมกันก็จะสามารถทำให้การควบคุมตนเองได้ผลดียิ่งขึ้น ดังจะได้อธิบายต่อไป

การกำหนดเป้าหมายการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

หลังจากที่บุคคลได้สังเกตพฤติกรรมของตนเองและจุดมุ่งหมายในการปรับปรุงตนเองในขั้นแรก ที่กล่าวไปแล้ว โดยบุคคลนั้นได้ทราบสถานภาพของพฤติกรรมของตนเป็นเบื้องต้นแล้ว โดยสังเกตและจดบันทึกพฤติกรรมของตน ดังนั้น เมื่อบุคคลทราบพฤติกรรมที่เป็นปัญหา ความถี่ สถานที่ เวลาในการเกิดของพฤติกรรมนั้นๆแล้ว บุคคลก็ต้องกำหนดเป้าหมายเพื่อการปรับปรุงตนเอง โดยอาจจะกำหนดเป็นเป้าหมายระยะสั้นและเป้าหมายระยะยาวเป็นขั้นๆไป การกำหนดเป้าหมายในการกระทำพฤติกรรมนั้นจะต้องระบุให้แน่ชัดว่าต้องการจะให้พฤติกรรมนั้นเปลี่ยนไปในลักษณะใด และในปริมาณมากน้อยเพียงใด โดยควรจะเริ่มในระดับที่ใกล้เคียงกับระดับพื้นฐานที่เคยเกิดอยู่เดิมของพฤติกรรมนั้นแล้ว จึงค่อยๆเพิ่มขึ้นในภายหลัง ส่วนการกำหนดเป้าหมายในการปรับปรุงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม เช่นการงดสูบบุหรี่ หรือสุราจากการที่เคยเสพเป็นประจำ เป็นหยุดเสพเลยทันที ซึ่งทำได้ยาก และเมื่อล้มเหลวจะทำให้บุคคลเกิดความรู้สึกหงุดหงิดอย่างรุนแรง เศร้าซึม และอาจเกิดอาการเปลี่ยนพฤติกรรมที่เหมาะสมด้วย เช่น ถ้าเริ่มต้นสูบบุหรี่มวนต่อมวน หมดแล้วเริ่มสูบบุหรี่ใหม่ในเวลา 10 นาที ก็ควรจะวางเป้าหมายในระยะแรกเป็นประมาณ 15 นาทีต่อการสูบบุหรี่ 1 มวน โดยอาจจะตั้งนาฬิกาปลุกไว้ ถ้าไม่ได้ยินเสียงนาฬิกาจะจุดบุหรี่สูบไม่ได้แล้ว เพิ่มระยะห่างไปเรื่อยๆพร้อมทั้งลดปริมาณการสูบจากหมดมวนเป็น 3 ใน 4 ของมวน และต่อมาก็เหลือครึ่งมวน เป็นต้น การกำหนดเป้าหมายการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นอาจจะกำหนดเป้าหมายโดยผู้กระทำพฤติกรรม รับรู้เองคนเดียวหรืออาจจะให้คนอื่นรับรู้เป้าหมายของตนด้วย จากการวิจัยของ เฮย์ และคนอื่นๆ (Hayss and others, 1985) พบว่า การกำหนดเป้าหมายของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้คนอื่นรับรู้เป้าหมายของตนด้วยนั้น ทำให้ผลการเรียนของนักเรียนดีขึ้น และผลนี้คงทนอยู่นาน อย่างไรก็ตาม การกำหนดเป้าหมายการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นจะให้ผลดียิ่งขึ้น เมื่อใช้ร่วมกับวิธีการอื่นๆ ในการควบคุมตนเอง ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

การควบคุมสิ่งเร้า

พฤติกรรมบางประเภทเกิดขึ้นในสภาวะแวดล้อมหรือสิ่งเร้าเฉพาะอย่าง สิ่งเร้าที่นั้นจึงเป็นเหมือนสัญญาณเตือนที่ทำให้พฤติกรรมนั้นมีแนวโน้มเกิดขึ้น พฤติกรรมที่เป็นปัญหาซึ่งถูกกำหนดด้วยสิ่งเร้าที่ไม่เหมาะสมมีอยู่ 3 ลักษณะ คือ

1. พฤติกรรมบางพฤติกรรมอยู่ภายใต้การควบคุมของสิ่งเร้าหลายอย่าง เช่น พฤติกรรมการดื่มสุรา จะเกิดขึ้นในสภาพการณ์ที่มีสิ่งเร้าหลายอย่าง เช่น การคุยกับเพื่อน การอยู่คนเดียว เป็นต้น ซึ่งแสดงว่าการดื่มสุราถูกกำหนดหรือควบคุมโดยสิ่งเร้าเหล่านี้ การควบคุมพฤติกรรมดื่มสุราได้ ต้องควบคุมสิ่งเร้าเหล่านี้ให้ได้ทั้งหมด การควบคุมพฤติกรรมการดื่มสุราจึงจะทำได้
2. พฤติกรรมบางอย่างไม่อาจไม่อาจถูกควบคุมโดยสิ่งเร้าที่แน่นอน เช่น พฤติกรรมของนักเรียนที่มีปัญหาด้านการเรียน เนื่องจากไม่สามารถที่จะหาสิ่งเร้าที่เหมาะสมมาเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมได้
3. พฤติกรรมถูกควบคุมโดยสิ่งเร้าที่ไม่เหมาะสม เมื่อบุคคลรู้ว่ามีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของตน ก็สามารถจัดสภาพแวดล้อมหรือหลีกเลี่ยงพฤติกรรมนั้นได้ เช่น ไม่เดินผ่านร้านข้าวขาหมูเพราะถ้าผ่านจะต้องซื้อมาทาน อันเป็นผลต่อระดับไขมันในเส้นเลือดได้

สรุปได้ว่า การควบคุมสิ่งเร้าเป็นวิธีการขั้นต่อไปที่จะต้องใช้ในการควบคุมตน เพราะวิธีการควบคุมตน เพราะวิธีการควบคุมสิ่งเร้านั้นเป็นการแยกหรือทำลายสิ่งเร้า ซึ่งเป็นสัญญาณเตือนให้เกิด

พฤติกรรมซึ่งช่วยให้บุคคลควบคุมพฤติกรรมหรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนให้เป็นไปในแนวทางที่พึงประสงค์ได้

การฝึกกระทำพฤติกรรมตามกำหนด

เมื่อได้กำหนดเป้าหมายการปรับพฤติกรรมและควบคุมสิ่งเร้าแล้ว ในขั้นนี้ให้เน้นการกระทำพฤติกรรมตามกำหนด คือเมื่อคิดว่าควรทำให้ลงมือทำเลย ซึ่งสามารถกระทำได้ในลักษณะการให้สัญญากับตนเอง และมักใช้ร่วมกับการให้รางวัลตนเองเพื่อช่วยลดพฤติกรรมที่เป็นปัญหาและเพิ่มพฤติกรรมที่พึงประสงค์

การให้รางวัลและการลงโทษตนเอง

เป็นขั้นตอนที่ 5 ในขั้นตอนการควบคุมตนเองที่นิยมใช้กันอย่างกว้างขวาง การให้รางวัลตนเองนั้น มักนำมาใช้เนื่องจากเป็นวิธีที่ง่ายและไม่เกิดปัญหาด้านอารมณ์ แต่อาจมีการลัดวงจร คือ การที่มีได้กระทำพฤติกรรมตามกำหนด แต่มีการให้รางวัลกับตนเอง ในด้านของการลงโทษตนเองนั้นไม่ค่อยได้นำมาใช้ ปฏิบัติในการควบคุมตนเองเนื่องจากคนส่วนใหญ่ไม่นิยมการลงโทษตนเอง และมักจะเสี่ยงที่จะลงโทษตนเอง โดยเฉพาะทางการคิดซึ่งไม่ได้เกิดผลเสียกับผู้กระทำพฤติกรรมโดยทันที

จากแนวทางในการพัฒนาจิตลักษณะการควบคุมตนเองที่กล่าวมานั้นผู้วิจัยได้นำมาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงชุดฝึกลักษณะการควบคุมตนเองเพื่อใช้ในการวิจัยฉบับนี้ และเป็นแนวคิดที่ว่า ลักษณะการควบคุมตนเองจะสามารถพัฒนาให้เกิดขึ้นได้ภายหลังการได้รับการฝึกการควบคุมตนเอง

งานวิจัยเกี่ยวกับลักษณะทางชีวสังคมกับการควบคุมตนเอง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมตนเอง ระยะเวลาส่วนใหญ่เป็นการศึกษาวิจัยเชิงทดลอง โดยศึกษาพฤติกรรมการควบคุมตนเองในลักษณะต่างๆ เช่นความสามารถในการต้านทานสิ่งยั่วยวน การควบคุมอารมณ์ การควบคุมตนเองในการทำงาน การยับยั้งชั่งใจในการละเมิดกฎเกณฑ์ รวมถึงการฝึกการควบคุมตนเอง เพื่อพัฒนาพฤติกรรมที่พึงประสงค์ และปรับพฤติกรรมของบุคคล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาส่วนใหญ่เป็นการศึกษาในกลุ่มของนักเรียน และวัยรุ่น ลักษณะทางชีวสังคมที่ใช้ศึกษา คือ ตัวแปร เพศ อายุ และระดับเศรษฐกิจของครอบครัว ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาในกลุ่มของตำรวจจราจร ซึ่งยังมีเคยมีการศึกษามาก่อน ผู้วิจัยขอเสนอในส่วนของตัวแปรชีวสังคมดังต่อไปนี้

อายุ และอายุราชการกับการควบคุมตนเอง

การควบคุมตนเอง เป็นผลมาจากการสะสมการเรียนรู้ทางสังคมการเจริญเติบโตของเด็กทำให้มีวุฒิภาวะเพิ่มขึ้น รู้จักขอบเขตในการควบคุมตนเองเพิ่มขึ้น มีเหตุผลและมีความสามารถในการเรียนรู้มากขึ้น ทักษะการควบคุมตนเองจึงเป็นลักษณะที่พัฒนาขึ้นตามระดับอายุ (นงนุช โรจนเลิศ, 2533 : 35) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องมีดังนี้

บอสส์ (Bosse, 1985 : 123) ได้ศึกษาการควบคุมตนเองของเด็กก่อนวัยเรียน โดยใช้แบบวัดการควบคุมตนเอง ชื่อ The Self control Rating Scale (SCRS) ผลปรากฏว่า อายุไม่มีความสัมพันธ์กับการควบคุมตนเองของเด็กก่อนวัยเรียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยในประเทศที่ศึกษาแล้วได้ผลเช่นเดียว กับ บอสส์ คือ งานวิจัยของ

นงนุช รุ่งโรจน์ (2533) ศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมตนเองของนักเรียนวัยรุ่น ของโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า เด็กที่มีอายุต่างกัน มีลักษณะการควบคุมตนเองไม่ต่างกัน

นอกจากงานวิจัยที่ได้ผลดังกล่าวข้างต้นแล้ว มีการวิจัยอื่นๆที่ได้ผลแตกต่างจากที่กล่าวมา คือ มีความสัมพันธ์กันระหว่างอายุกับการควบคุมตนเอง คืองานวิจัยของบอมรินด์ (Baumrind. อ้างอิงจาก นงนุช รุ่งโรจน์ .2533 : 35) ได้ศึกษาพฤติกรรมของเด็กก่อนวัยเรียน จากการรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมของเด็กก่อนวัยเรียนจำนวน 300 ครอบครัว โดยการศึกษาระยะยาวเป็นเวลา 8 ปี การสังเกตเด็กแต่ละคนใช้เวลา 3 เดือน ประเมินความสามารถด้านต่างๆของเด็กโดยใช้แบบประเมินลักษณะการกระทำรวม 72 ข้อความ ผลการศึกษาพบว่า การควบคุมตนเองของเด็กจะพัฒนาขึ้นตามวัย นั่นคือ อายุมากขึ้นสามารถควบคุมตนเองได้มากขึ้นด้วย

โรเซนบัม (Rosenbum. 1980 : 109 – 121) ศึกษาการควบคุมตนเองโดยใช้แบบทดสอบการควบคุมตนเองในสถานการณ์ทั่วไปที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นกับกลุ่มตัวอย่าง 7 กลุ่ม โดยแบ่งตามช่วงอายุ ทั้งที่เป็นนิสิตนักเรียน และบุคคลทั่วไป อายุตั้งแต่ 15 – 62 ปี จำนวน 600 คน ผลพบว่า อายุเป็นตัวแปรที่ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมควบคุมตนเองมากขึ้น

แครนดอลล์ และคนอื่นๆ (Crandall and Others. 1965 : 91 – 109) ศึกษาความเชื่อในการควบคุมตนกับสภาพการณ์ในการเรียน ของนักเรียนระดับชั้นตั้งแต่เกรด 3 – 12 จำนวน 923 คน ผลการศึกษาพบว่า ความเชื่อในเรื่องความสามารถในการควบคุมตนเอง เป็นลักษณะทั่วไปที่เริ่มมั่นคงในตัวบุคคลเมื่ออายุประมาณ 8 ถึง 9 ปี และเพิ่มขึ้นตามระดับอายุ หรือประสบการณ์ในการเรียนรู้ทางสังคม

อิงแลนด์อร์ (Englander. 1986 : 136) ศึกษาการควบคุมตนเองกับเด็กอายุ 7 – 13 ปี ผลการศึกษาพบว่า เด็กที่มีอายุต่างกัน มีการควบคุมตนเองต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยอายุที่เพิ่มขึ้นทำให้เด็กควบคุมตนเองได้มากขึ้น

จากผลงานวิจัยเกี่ยวกับอายุกับการควบคุมตนเองดังกล่าว พบว่า แนวโน้มโดยทั่วไปบุคคลที่มีอายุมากขึ้น มีประสบการณ์สูงขึ้น จะมีการควบคุมตนเองเพิ่มขึ้น ส่วนการวิจัยที่ได้ผลแตกต่างออกไปนั้นมีจำนวนน้อย ดังนั้นในการศึกษานี้ จึงได้นำตัวแปรอายุ และอายุราชการ อันเป็นตัวแปรที่แสดงถึงประสบการณ์ในการทำงาน มาเป็นตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาร่วมด้วย จึงตั้งเป็นสมมติฐานว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุสูงกว่า อายุราชการสูงกว่า มีการควบคุมตนเองสูงกว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย หรือมีอายุราชการต่ำกว่า

การศึกษาเกี่ยวกับการควบคุมตนเอง

เนื่องจากการศึกษาจิตลักษณะการควบคุมตนเองนั้น ส่วนใหญ่ศึกษาในเด็กนักเรียนและนักศึกษาพบว่า ประสบการณ์เกี่ยวกับความสำเร็จและล้มเหลว เป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อความคาดหวัง แรงจูงใจและปฏิกิริยาทางจิต ทำให้บุคคลรับรู้ตนเองและประเมินค่าตนเองแตกต่างกัน ความสำเร็จจะส่งผลให้บุคคลเกิดความมั่นใจ ภาคภูมิใจและมีแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์เพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามความล้มเหลวเป็นเครื่องบั่นทอนกำลังใจ ทำให้บุคคลท้อถอยและหมดกำลังใจที่จะต่อสู้ชีวิต ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนเป็นสิ่งบ่งบอกความสำเร็จในการศึกษา จึงเป็นตัวแปรหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ และการพัฒนาความสามารถของบุคคล งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนมีดังต่อไปนี้

ฟราย (Fry. 1977 : 519 – 520) ศึกษาผลการประสพกับความสำเร็จ และล้มเหลวว่าส่งผลต่อการควบคุมตนเองอย่างไร กลุ่มทดลอง คือ เด็ก อายุ 8 – ปี จำนวน 78 คน ชายและหญิงจำนวนเท่ากัน ถูกสุ่มให้พบความสำเร็จ (Success) และความล้มเหลว (Failure) ในการทดสอบความสามารถทางสติปัญญา จากนั้นจึงทดสอบการควบคุมตนเอง โดยดูจากการยับยั้งชั่งใจไม่เข้าไปเล่นของเล่น โดยการจับเวลา ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน สามทางพบว่า การประสพความสำเร็จ การประสพความล้มเหลว และการคาดหวังในการควบคุมตนเอง จะสามารถควบคุมตนเองได้สูงหรือต่ำ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ

.05 ทั้ง 3 ตัวแปร จึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า เด็กที่ประสบความสำเร็จจะมีการควบคุมตนเองสูงกว่าเด็กที่ประสบความสำเร็จต่ำ เด็กที่คาดหวังว่าจะควบคุมตนเองได้สามารถทนต่อสิ่งยั่วยวนใจมากกว่าเด็กอื่น

เมสเซอร์ (Masser. 1972 : 1456 – 1462) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ถึงการควบคุมตนเอง และคะแนนสัมฤทธิ์ผลทางการเรียนของเด็กอายุ 9 ปี ซึ่งศึกษาในเกรด 4 จำนวน 98 คน มีระดับสติปัญญาและการคิดไตร่ตรองพอกัน ผลการวิจัยพบว่า เด็กหญิงที่มีสัมฤทธิ์ผลทางการเรียนสูง ยอมรับว่าเขาเป็นผู้กำหนดตนเองในด้านความสำเร็จทางการศึกษา ส่วนเด็กชายที่มีสัมฤทธิ์ผลทางการเรียนสูง ยอมรับว่าเขาเป็นผู้กำหนดตนเองในด้านความสำเร็จในการศึกษา เมสเซอร์ อธิบายว่า การรับรู้ถึงการควบคุมตนเองในการศึกษาเล่าเรียนทำให้เด็กมีสัมฤทธิ์ผลทางการเรียนสูงขึ้น

นงนุช โรจนเลิศ (2533.) ศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมตนเองของนักเรียนวัยรุ่น กลุ่มตัวอย่างคือ นักเรียนวัยรุ่นที่กำลังศึกษาในระดับชั้น มัธยมศึกษาปีที่ 2 ,4 และ 6 จำนวน 400 คน ในด้านผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนกับการควบคุมตน พบว่า นักเรียนวัยรุ่นที่มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนระดับสูง มีการควบคุมตนเองสูงกว่านักเรียนวัยรุ่นที่มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนในระดับต่ำอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการวิจัยดังกล่าว ทำให้เข้าใจได้ว่าผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนมีอิทธิพลต่อระดับของการควบคุมตนเองของบุคคล ในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยสามารถใช้ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนในการศึกษาได้ เนื่องจากไม่สามารถประเมินผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของตำรวจจราจรผู้เข้ารับการอบรม แต่ผู้วิจัยเชื่อว่า ระดับการศึกษาของแต่ละบุคคลได้สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถทางสมอง และโอกาสในการได้รับการอบรมและความรู้ อันเป็นโอกาสให้มีการใช้ความคิด ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำตัวแปรระดับการศึกษามาใช้ในการวิจัยด้วย โดยตั้งเป็นสมมติฐานว่า ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูง มีการควบคุมตนเองสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า

รายได้กับการควบคุมตน

การศึกษาความเกี่ยวข้องระหว่างระดับเศรษฐกิจกับการควบคุมตนยังมีน้อยมาก ดังปรากฏที่พบในการวิจัยของต่างประเทศเพียงเรื่องเดียว คือการวิจัยของ เปอรี และคนอื่น (ธีระพร อูวรรณโณ. 2529 : 261 – 262. ; อ้างอิงจาก Perry and Others.1977) ได้สรุปผลงานวิจัยเกี่ยวกับตัวแปรฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม ที่มีต่อพฤติกรรมการควบคุมตนเองของเด็กวัยรุ่น เด็กซึ่งมีสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมระดับต่ำมักจะคุ้นเคย และได้เห็น ตัวแบบแสดงพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนจากกฎเกณฑ์ทางสังคมเสมอ จึงมีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมเบี่ยงเบนตามแบบอย่าง และมักพบว่าเด็กที่อยู่ตามแหล่งเสื่อมโทรม หรือชุมชนแออัด มักเป็นเด็กที่ขาดความควบคุมตน เนื่องมาจากครอบครัวมีรายได้น้อยพ่อแม่ไม่มีเวลาให้กับครอบครัว ทำให้เด็กขาดแบบอย่างที่ดีงามเหมาะสม

จากงานวิจัยดังกล่าว แม้จะมีเพียงเรื่องเดียวแต่ก็แสดงแนวโน้มที่ทำให้ทราบว่า รายได้มีอิทธิพลกับการควบคุมตน คือ ผู้ที่มีรายได้ต่ำจะมีการควบคุมตนได้น้อยกว่าผู้ที่มีรายได้สูง ฉะนั้นในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ใช้ระดับเงินเดือนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาใช้ในการศึกษา โดยใช้แนวคิดที่ว่า อัตราเงินเดือนต่ำ หรือผู้ที่มีรายได้น้อยย่อมมีระดับเศรษฐกิจต่ำมีโอกาที่จะกระทำการทุจริตประพฤติดีมิชอบได้ง่าย ซึ่งน่าจะส่งผลถึงระดับของการควบคุมตนเองด้วย โดยตั้งเป็นสมมติฐานคือ ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงมีการควบคุมตนสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำกว่า

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้จัดโครงการฝึกอบรมงานจราจรร่วมกับการจัดฝึกอบรมการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคต โดยได้กล่าวถึง การฝึกอบรมงานจราจรและผลที่ต้องการ รวมทั้งการ

คาดหวังสมมติฐานในการวิจัยมาแล้วในตอนต้น และได้กล่าวถึงการควบคุมตนในบริบทต่างๆซึ่งนำไปสู่การตั้งสมมติฐานในการวิจัย ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงอีกตัวแปรหนึ่ง คือ การมุ่งอนาคต

ตามทฤษฎีต้นไม้อจริยธรรม ของ ดวงเดือน พันธุมนาวิน การมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเป็นตัวแปรทางจิตลักษณะที่ปรากฏร่วมกัน คือ บุคคลที่มีจิตลักษณะการควบคุมตนจะมีจิตลักษณะการมุ่งอนาคตอยู่ด้วย ตัวอย่างเช่นการควบคุมตนในปัจจุบัน ด้วยการอดได้รอได้เพื่อหวังผลในอนาคตที่มากกว่า เป็นต้น ฉะนั้นการฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตจึงสามารถใช้ชุดฝึกเดียวกัน โดยให้มีเนื้อหาพร้อมกันระหว่างการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้จะได้กระทำดังกล่าวคือ ได้สร้างเนื้อหาพร้อมกันระหว่างการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตอยู่ในโครงการฝึกเดียวกัน

สำหรับเอกสารอ้างอิงเกี่ยวกับการมุ่งอนาคตที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

การมุ่งอนาคต

ความหมายของการมุ่งอนาคต

จิตลักษณะ การมุ่งอนาคต มีผู้ให้ความหมายมากมายดังต่อไปนี้

การมุ่งอนาคต หมายถึง ความสามารถในการคาดการณ์ไกลและเห็นความสำคัญของผลดีและผลเสียที่จะเกิดในอนาคต สามารถวางแผนการปฏิบัติเพื่อรับผลดี หรือป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ (Mischel, 1976 : 287)

การมุ่งอนาคต (Future Orientation) หมายถึง ความสามารถในการควบคุมตน ซึ่งแสดงออกเป็นพฤติกรรมของการอดได้รอได้ในสถานการณ์ต่างๆ เช่นการรอรับรางวัลที่ใหญ่กว่าในอนาคต แทนรางวัลเล็กน้อย ซึ่งจะได้รับทันที หรือการเพียรพยายามในปัจจุบัน เพื่อจุดมุ่งหมายที่ยิ่งใหญ่ในอนาคต (ดวงเดือน พันธุมนาวิน . 2520 : 35)

การมุ่งอนาคต หมายถึงความสามารถในการคาดการณ์ไกลและเล็งเห็นผลดีและผลเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และสามารถวางแผนปฏิบัติเพื่อรับผลดีหรือป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคต (บุญรับ ตักดิ์มณี. 2532 : 7)

การมุ่งอนาคต หมายถึง กระบวนการหรือการตัดสินใจแสวงหาแนวทางเลือกที่ดีที่สุด เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติและอนาคตที่พึงประสงค์ (สงวน ช้างฉัตร .2524 : 44)

การมุ่งอนาคต หมายถึง เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกโดยการคำนึงถึงผลการกระทำนั้นๆว่า จะเกิดผลดีหรือผลร้ายทั้งในปัจจุบันและอนาคต (นาดยา ปิณฑานนท์ . 2525 : 21)

การมุ่งอนาคต หมายถึง ลักษณะของการมองสู่ออนาคตข้างหน้า เป็นการมองที่ลึกซึ้งกว้างไกลที่จะมีผลไม่เพียงแต่ตัวผู้มองเท่านั้น หากครอบคลุมไปถึงบุคคลอื่นและสังคมที่บุคคลนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องอยู่ด้วย (จรรยา สุวรรณทัต. 2531: 48)

การมุ่งอนาคต หมายถึง ความสามารถในการคาดการณ์ เห็นความสำคัญของผลดี ผลเสียที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และสามารถวางแผนปฏิบัติเพื่อรองรับผลดีหรือป้องกันผลเสีย ตลอดจนสามารถควบคุมตนเองในการกระทำที่ละเว้นการกระทำบางอย่างตามความต้องการของตนเอง เพราะเล็งเห็นผลเสียที่จะเกิดตามมาทั้งแก่ตนเองและผู้อื่นในภายหลัง (สมจิตต์ เพิ่มพูน . 2532 :11)

สรุปได้ว่า การมุ่งอนาคต คือ ความสามารถของบุคคลในการมองเห็นผลของการปฏิบัติในปัจจุบัน อันนำไปสู่สิ่งที่จะได้รับในอนาคต มีการวางแผน ตัดสินใจในการเลือกแนวทางในการปฏิบัติโดยคำนึงถึงผลดีและผลเสียที่จะได้รับ

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยขอเสนอข้อมูลอันเกี่ยวกับความสำคัญของการมุ่งอนาคตดังต่อไปนี้

ความสำคัญของการมุ่งอนาคต

ลักษณะการมุ่งอนาคต เป็นจิตลักษณะหนึ่งซึ่งแสดงถึงความเป็นพลเมืองดี ผู้ที่มีพฤติกรรมของพลเมืองดี เช่น มีพฤติกรรมซื่อสัตย์ มีพฤติกรรมที่เป็นที่ยอมรับของสังคม เป็นผู้ที่ปฏิบัติตนอยู่ในกรอบของกฎหมายบ้านเมือง และเป็นผู้ที่ไม่ประพฤติผิดระเบียบของสังคม และเป็นลักษณะที่ทำให้บุคคลมีความเพียรพยายาม ต่อสู้อุปสรรคเพื่อความเจริญของประเทศชาติ เป็นลักษณะที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ นอกจากนี้แล้วยังกล่าวได้ว่า การที่บุคคลมีลักษณะการมุ่งอนาคตสูงจะส่งผลให้บุคคลทำงานอย่างขยันขันแข็งในปัจจุบันเพื่อรอรับผลที่ดีในอนาคต ในภาวะสังคมปัจจุบันการรอคอยผลของการกระทำของตนมีแนวโน้มในการรอคอยนานขึ้น โดยเฉพาะคนในอาชีพราชการ (บุญรับ ศักดิ์มณี .2532 :7)

นอกจากความสำคัญในการเป็นลักษณะของผู้เป็นพลเมืองดีแล้ว ลักษณะมุ่งอนาคตยังมีความสัมพันธ์กับความสำเร็จในการทำงาน คือ ถ้าแต่ละขั้นตอนมีผลต่อความสำเร็จหรือความก้าวหน้าในอนาคต ความสำเร็จในแต่ละขั้นจะเป็นแรงจูงใจให้คนพยายามทำงานขั้นต่อไปให้สำเร็จ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายขั้นสุดท้าย อันก่อให้เกิดผลดีต่ออนาคต การมุ่งอนาคต เป็นการคำนึงถึงอนาคต และควบคุมพฤติกรรมไปสู่แนวทางนั้น ทำให้บุคคลสามารถปรับวิธีการและเป้าหมายให้ถูกต้องสัมพันธ์กัน การมุ่งอนาคตจึงเป็นการวางโครงสร้างของปรากฏการณ์ หรือพฤติกรรมในอนาคตของบุคคล นอกจากนี้ การมุ่งอนาคตยังเป็นลักษณะที่สำคัญที่แสดงถึงการที่บุคคลมีความเข้าใจเรื่องเวลา สามารถคาดหวังเกี่ยวกับเหตุการณ์ในภายหน้า ผู้ที่มุ่งอนาคตจะสามารถวางแผนและมองเห็นความเป็นไปได้ในอนาคตจากสภาพการณ์ในปัจจุบัน ดังนั้น บุคคลบางคนจึงอาศัยความสามารถของตนและเวลาในปัจจุบันเป็นรากฐานที่จะคาดการณ์เกี่ยวกับตนเองในอนาคต

จากความสำคัญของลักษณะมุ่งอนาคตที่กล่าวมา สรุปได้ว่า การมุ่งอนาคต เป็น จิตลักษณะที่ทำให้บุคคลเป็นพลเมืองดีในสังคม เป็นบุคคลที่มีการวางแผนเป้าหมายของอนาคต และมีความพยายามที่จะมุ่งสู่ความสำเร็จสูง โดยการคำนึงถึงผลประโยชน์ในระยะยาว และปฏิบัติตนได้อย่างเหมาะสม

แนวทางการพัฒนาลักษณะการมุ่งอนาคต

จากการศึกษาการเสริมสร้างจิตลักษณะเพื่อพัฒนาพฤติกรรมการทำงานราชการ ของบุญรับ ศักดิ์มณี ได้ให้แนวทางในการพัฒนาลักษณะมุ่งอนาคตไว้ ดังนี้ (บุญรับ ศักดิ์มณี . 2532 :16-17)

1. ให้รู้จักความหมายของการมุ่งอนาคต การมุ่งอนาคต หมายถึง ความสามารถทางความรู้ และการคิดตลอดจนการรับรู้ถึงสิ่งที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตทั้งที่เป็นเวลา ใกล้ปัจจุบัน หรือห่างไกลปัจจุบันไปทุกที่ สิ่งที่เกิดในอนาคตนั้นในขณะที่ยังมีลักษณะเป็นนามธรรม ยังไม่ปรากฏเป็นรูปธรรม ฉะนั้นผู้ที่มีสติปัญญาและการรู้จักคิดที่พัฒนาแล้วจึงจะสามารถคิดถึงอนาคตได้ชัดเจน และเห็นความสำคัญ of อนาคต วิธีการฝึกให้บุคคลรู้จักความหมายของการมุ่งอนาคตนี้ กระทำโดยการกระตุ้นให้บุคคลรู้จักคิดถึงสิ่งที่อาจจะเกิดในอนาคตอันใกล้และไกลอย่างมีเหตุผล โดยการยกตัวอย่าง ให้แบบอย่างของการคิดประเภทนี้ และให้ฝึกการรู้จักคิดในทำนองนี้ เพื่อให้เข้าใจความหมายของการมุ่งอนาคตในกาลเทศะต่างๆ

2. ให้เห็นความสำคัญของการมุ่งอนาคต การให้เห็นความสำคัญของการมุ่งอนาคต หมายถึง การแจ้ง หรือแสดงให้เห็นทราบถึงประโยชน์ของการมุ่งอนาคต และโทษของการไม่มุ่งอนาคตที่เคยปรากฏมาแล้ว หรืออาจจะเกิดขึ้นต่อไป โดยจะชี้ให้เห็นถึงประโยชน์และโทษอันจะเกิดกับบุคคลและสังคมในแง่มุมต่างๆ เช่น ผลเสียอันเกิดจากการไม่มุ่งอนาคตอาจทำให้บุคคลไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินชีวิต ในขณะที่บุคคลที่

ม่งอนาคตนั้นสามารถประสบความสำเร็จได้ เป็นต้น วิธีฝึกให้บุคคลสามารถเห็นความสำคัญของการม่งอนาคต ก็กระทำโดยการให้เห็นตัวอย่างของผลดีที่เกิดจากการกระทำกิจกรรมที่ม่งอนาคต

3. ให้อุจกการคาคการณเกียวกบอนาคต การอุจกการคาคการณเกียวกบอนาคต หมายถึง ความสามารถที่จะวางแผนการและขั้นตอนการดำเนินการ หรือเข้าใจการเกิดและการเปลี่ยนแปลงของสิ่งต่างๆ หรือความคาคหวังเกียวกบเหตุการณ์ข้างหน้า และมองเห็นความเป็นไปไดในอนาคตจากสภาพการณในปัจจุบัน นอกจากนั้นการคาคการณเกียวกบอนาคตยังมีส่วนสำคัญในการทํานายพฤติกรรมของบุคคล เมื่อสถานการณ์ต่างๆเปลี่ยนไป การอุจกการคาคการณในอนาคต จะทำให้บุคคลอุจกวางแผนในการทำงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตนต้องการ นอกจากนั้นการคาคการณเกียวกบอนาคตเป็นสาเหตุ และมีความสัมพันธ์กับความสามารถดัดรอได้ ดังนั้นการฝึกให้บุคคลอุจกการคาคการณเกียวกบอนาคตจะช่วยให้บุคคลอุจกที่จะแลกประโยชน์ที่จะได้รับเพียงเล็กน้อยในปัจจุบัน กับประโยชน์ที่ยิ่งใหญ่กว่าที่จะมีในอนาคต และตั้งเป้าหมายเกียวกบอนาคตได้

สำหรับวิธีการฝึกการคาคการณเกียวกบอนาคตนั้น อาจจะทำไดโดยให้บุคคลเห็นตัวอย่าง การวางแผนการในอนาคตของผู้ที่มีลักษณะการม่งอนาคต ให้ฝึกการวางแผนเกียวกบชีวิตและการทำงาน ฝึกเขียนเรื่องราวเกียวกกับความคาคหวังของตน

จากแนวทางการพัฒนาลักษณะการม่งอนาคตที่กล่าวมา ผู้วิจัยได้นำมาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงชุดฝึกลักษณะการม่งอนาคตในการวิจัยฉบับนี้ และเป็นแนวคิดที่ว่า การได้รับการฝึกการม่งอนาคตสามารถพัฒนาลักษณะการม่งอนาคตในดํารวจจรรยาได้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำมาตั้งเป็นสมมติฐานว่า ภายหลังการฝึกลักษณะการม่งอนาคตดํารวจจรรยาจะมีการม่งอนาคตสูงขึ้น

งานวิจัยเกียวกบลักษณะทางชีวสังคมกับการม่งอนาคต

ในการวิจัยเกียวกบลักษณะการม่งอนาคตมีการศึกษาในกลุ่มของเด็ก นักเรียน นักศึกษาและศึกษาถึงผลการฝึกในกลุ่มข้าราชการ ในการศึกษาทั้งดํารวจจรรยาแล้วยังมิได้มีการศึกษามาก่อน เนื่องจากความหมายและความสำคัญของตัวแปรดังกล่าว ผู้วิจัยจึงนำมาศึกษากับดํารวจจรรยา โดยเชื่อว่าเป็นบุคลิกภาพที่เจ้าหน้าที่ดํารวจจรรยาควรมีเป็นอย่างมาก ในการศึกษาผู้วิจัยได้ทำการศึกษากับตัวแปรชีวสังคมอันได้แก่ อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และระดับฐานะทางเศรษฐกิจ มีงานวิจัยที่เกียวกข้องดังนี้

อายุและอายุราชการกับการม่งอนาคต

เลวีน และคณะ (มาลี วิทยารัตน์. 2540 : 15 : อ้างอิงจาก Nurmi. 1991) ศึกษาเกี่ยวกับเด็กอเมริกันซึ่งมีความประพฤติเหลวไหล 47 คน ที่มีอายุ 11-19 ปี พบว่า เด็กที่มีอายุ มากกว่า คาคคะแนนเหตุการณ์ในอนาคตได้กว้างไกลกว่าเด็กที่อายุน้อยกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของ เฟลด์และเวบบ์ (Webb and Mayers. 1974) ศึกษาลักษณะม่งอนาคตในเด็กถึงผู้ใหญ่ อายุ 9 – 42 ปี พบว่า ความสัมพันธ์ของลักษณะม่งอนาคตกับอายุ มีความสัมพันธ์เป็นรูปตัว U โดยมีลักษณะม่งอนาคตต่ำสุดที่อายุ 15 ปี

ไคลน์เบอร์ก (Klineberg. 1967 : 185 – 193) ได้ศึกษาลักษณะม่งอนาคตในเด็กชาวฝรั่งเศส 90 คน เป็นเด็กปกติและเด็กปรับตัวได้ไม่ดี ระดับอายุ 10.6 – 12.6 ปี กับระดับอายุ 13.6 – 16.6 ปี รวม 4 กลุ่ม พบว่า ระดับการม่งอนาคตเพิ่มขึ้นจากวัยเด็กถึงวัยรุ่นในเด็กปกติ แต่ลดลงในเด็กที่ปรับตัวได้ไม่ดี และเด็กที่ปรับตัวได้ไม่ดีมีการม่งอนาคตได้ไม่กว้างไกลเท่าเด็กปกติ

แพนดี้ และอการ์วัล (Pandy and Agarwal. 1990) ศึกษาลักษณะมุ่งอนาคตในผู้ใหญ่ อายุ 19 – 23 ปี จำนวน 50 คน พบว่า วัยผู้ใหญ่มีการตัดสินใจดีกว่าวัยรุ่น และพบว่า ผู้ใหญ่มีการมุ่งอนาคตต่ำ ไม่สามารถพิจารณาพิจารณาภาระงานได้มีประสิทธิภาพเช่นผู้ใหญ่ที่มีการมุ่งอนาคตสูง

ดวงเดือน พันธุมนาวิน และเพ็ญแข ประจันปัจจนิก (2520) ศึกษาลักษณะมุ่งอนาคตของนักเรียน ชั้น ป.6 ถึง ม.ศ. 5 พบว่า ผู้ที่มีอายุน้อยมีลักษณะการมุ่งอนาคตสูงกว่าผู้ที่มีอายุมาก โดยนักเรียน ชั้น ม.ศ. 1 มีคะแนนเฉลี่ยลักษณะมุ่งอนาคตสูงสุด ส่วนนักเรียนชั้น ม.ศ.5 มีคะแนนเฉลี่ยลักษณะมุ่งอนาคตต่ำที่สุด ซึ่ง ดวงเดือน พันธุมนาวิน และ เพ็ญแข ประจันปัจจนิก ได้อภิปรายผล โดยอ้างอิงถึงงานวิจัยของ มิสเชล (ดวงเดือน พันธุมนาวิน และเพ็ญแข ประจันปัจจนิก. 2520 : 179 – 180 ; อ้างอิงจาก Mischel. 1961 , 1966 ,1974) ลักษณะอายุเพิ่มมากขึ้นตามอายุ ซึ่งมิสเชล และคณะ ได้ศึกษาเด็กชั้นอนุบาลถึงเกรดหก ซึ่งเป็นชั้นต่ำสุดที่ ดวงเดือน พันธุมนาวิน และคณะศึกษาดังนั้นจึงสรุปว่า ลักษณะมุ่งอนาคตในคนไทยมีความสัมพันธ์เป็นเส้นโค้ง กับอายุตั้งแต่บุคคลยังเป็นทารก จนถึงวัยรุ่นตอนต้น และลดลงเมื่อบุคคลย่างเข้าสู่วัยรุ่นตอนกลาง สอดคล้องกับ งานวิจัยของ ดวงเดือน พันธุมนาวิน (2521 : 59) ศึกษาลักษณะมุ่งอนาคตของนักเรียนชั้น ประถม 6 ถึง นิสิตชั้นปี 2 พบว่า นิสิตชั้นปี 2 มีคะแนนเฉลี่ยของลักษณะมุ่งอนาคตต่ำสุด และนักเรียนชั้น ม. 1 มีคะแนนเฉลี่ยของลักษณะมุ่งอนาคตสูงที่สุด แต่ไม่แตกต่างกับนักเรียนชั้น ป.6 ส่วนนักเรียนชั้น ม.ศ.3 และ ม.ศ. 5 มีลักษณะมุ่งอนาคตสูงปานกลาง

จากผลงานวิจัยลักษณะมุ่งอนาคตกับอายุดังกล่าว พบว่ามีผลการศึกษาที่แตกต่างกันออกไป ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยตั้งสมมติฐานว่า ผลการฝึกมุ่งอนาคต จะทำให้ตำรวจจราจรที่มีอายุสูง และอายุราชการสูง มีลักษณะการมุ่งอนาคตมากกว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุ และอายุราชการน้อย

ในส่วนของผู้แปรตัวแปรตัวอื่นซึ่งเกี่ยวกับลักษณะการมุ่งอนาคตนั้นผู้วิจัยพบว่ายังมีการศึกษากันน้อยมากแต่เนื่องจากลักษณะการมุ่งอนาคตนั้นมีความสัมพันธ์กับลักษณะการควบคุมตนเองผู้วิจัยจึงนำผลดังกล่าวมาศึกษาควบคุมกันไปด้วย และตั้งสมมติฐานการวิจัยเช่นเดียวกับการควบคุมตนเอง

จากข้อมูลเอกสารและงานวิจัยต่างๆเกี่ยวกับการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคตที่ผู้วิจัยศึกษามาทำให้ผู้วิจัยสามารถตั้งสมมติฐานในการวิจัยดังต่อไปนี้

โครงการฝึกการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคต

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำชุดฝึกการมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเอง ของ ปอแก้ว ศิริจันทร์ (2546) มาปรับปรุงเพื่อให้เหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย เนื้อหาในชุดฝึกประกอบด้วย การฝึกการควบคุมตนเอง 5 เรื่อง และฝึกการมุ่งอนาคต 5 เรื่อง มีเนื้อหาสำคัญดังนี้

การฝึกการควบคุมตนเอง ประกอบด้วยชุดฝึกต่อไปนี้

1. แบบสำรวจพฤติกรรมของตนเอง
2. การประเมินพฤติกรรมของตนเอง
3. การกำหนดเป้าหมายของพฤติกรรม
4. การบันทึกพฤติกรรมตามกำหนด
5. การให้รางวัลกับพฤติกรรมที่ได้ทำตามกำหนด

ส่วนการฝึกมุ่งอนาคต ประกอบด้วยเนื้อหาต่อไปนี้

1. การวางแผนชีวิตในอนาคต
2. การไม่วางแผนอนาคต

3. การรู้ตนเองและการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต
4. การสร้างกราฟจุดหมายแห่งชีวิตให้เขียนจุดมุ่งหมายในชีวิต
5. การคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต

สมมติฐานการวิจัย

1. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร สูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม
2. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร สูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม
3. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรสูงกว่าก่อนเข้ารับการฝึกอบรม
4. หลังการฝึกการควบคุมตนตำรวจจราจรมีการควบคุมตนสูงกว่าก่อนเข้ารับการฝึก
5. หลังการฝึกการมุ่งอนาคตตำรวจจราจรมีการมุ่งอนาคตสูงกว่าก่อนเข้ารับการฝึก
6. หลังการฝึกอบรมตำรวจจราจรที่มีอายุมาก มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย
7. หลังการฝึกอบรมตำรวจจราจรที่มีอายุราชการมาก มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุราชการน้อย
8. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูง มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาน้อยกว่า
9. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูง มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าจากตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ทางสถิติ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ตำรวจจราจรชั้นประทวนในเขตนครบาลซึ่งเข้ารับการอบรมในโครงการฝึกอบรมงานจราจร ของกองบังคับการตำรวจจราจร ประจำปีงบประมาณ 2546 จำนวน 250 นาย

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ตำรวจจราจรชั้นประทวนในเขตนครบาลซึ่งเข้ารับการอบรมในโครงการฝึกอบรมงานจราจร ของกองบังคับการตำรวจจราจร ประจำปี 2546 จำนวน 180 นาย โดยสุ่มแบบง่าย จากตำรวจจราจรที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ประจำปี 2546 ระหว่างวันที่ 16 – 18 กรกฎาคม 2546

แบบแผนการทดลอง

	ก่อนการฝึกอบรม	ฝึกอบรม	หลังการฝึกอบรม
กลุ่มทดลอง	1. แบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร 2. ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร 3. ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาระบบจราจร 4. แบบสอบถามการควบคุมตนเอง 5. แบบสอบถามการมุ่งอนาคต	1. หลักสูตรที่ใช้ในการอบรมในโครงการฝึกอบรมงานจราจร 2. ชุดฝึกการควบคุมตนเอง 3. ชุดฝึกการมุ่งอนาคต	1. แบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร 2. ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร 3. ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาระบบจราจร 4. แบบสอบถามการควบคุมตนเอง 5. แบบสอบถามการมุ่งอนาคต

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้ แบ่งเป็น 5 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 หลักสูตรที่ใช้ในการอบรมในโครงการฝึกอบรมงานจราจร ประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้ คือ เนื้อหาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจด้านการจราจร เป็นเนื้อหาการบรรยาย มีหัวข้อในการบรรยายดังนี้

1.1 ความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร ประกอบด้วยเนื้อหาพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 การบังคับใช้กฎหมาย ข้อหาหรือฐานความผิดตามกฎหมายที่ควรทราบ การใช้มาตรการการบังคับคะแนน การอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดและการพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่

1.2 ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร ประกอบด้วยเนื้อหา ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร การตรวจการจราจร การควบคุมการจราจร เครื่องหมายการจราจร การใช้สัญญาณไฟจราจร การควบคุมการจราจรแบบต่างๆ และการจัดการจราจร การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุต่างๆ บนถนน

1.3 ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจราจร ประกอบด้วยเนื้อหา ความรู้ความเข้าใจในสภาพปัญหา สาเหตุของปัญหาจราจร มาตรการแก้ไขปัญหาจราจร แนวทางการแก้ปัญหาจราจรในหน้าที่ของตำรวจ รูปแบบการปฏิบัติ หน่วยงานที่รับผิดชอบและการแก้ไขปัญหาจราจรในส่วนความรับผิดชอบของตำรวจ

ส่วนที่ 2 ชุดฝึกการควบคุมตนและมุ่งอนาคต ผู้วิจัยได้ปรับปรุงจาก ชุดฝึกการควบคุมตนและชุดฝึกการมุ่งอนาคตของ ปอแก้ว ศิริจันทร์ (2546) ให้มีเนื้อหาที่เหมาะสมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในชุดฝึกมีกิจกรรมทั้งสิ้น 10 กิจกรรม แบ่งเป็น ชุดฝึกการควบคุมตน 5 กิจกรรม และชุดฝึกการมุ่งอนาคต 5 กิจกรรม ภายหลังการปรับปรุงชุดฝึกผู้วิจัยได้นำชุดฝึกที่ปรับปรุงแล้วไปให้ผู้ชำนาญทางด้านกิจกรรมตรวจสอบความเหมาะสม ความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง จำนวน 3 ท่าน นำข้อเสนอแนะมาปรับแก้ไข แล้วจึงนำมาใช้ในการวิจัย ซึ่งแต่ละชุดฝึกมีรายละเอียดดังนี้

1. ชุดฝึกการควบคุมตน ประกอบด้วย กิจกรรม 5 ชุดกิจกรรม เริ่มต้นที่กิจกรรมที่ 1 –5 มีแผนการฝึกและรายละเอียดดังนี้

ชื่อกิจกรรมที่ 1 แบบสำรวจพฤติกรรมของตนเอง

วัตถุประสงค์ 1. เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้คำนึงและฝึกการสังเกตพฤติกรรมของตนเอง
2. เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้มีกระบวนการบันทึกพฤติกรรมนั้นไว้อย่างมีระบบ

แนวความคิด กิจกรรมการสังเกตตนเองเป็นแนวทางในการพัฒนาและสร้างเสริมความสามารถในการควบคุมตน ถ้าบุคคลได้มีการสังเกตพฤติกรรมของตนเองจะทำให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนได้เนื่องจากการสังเกตตนเองทำให้ บุคคลได้ข้อมูลย้อนกลับเกี่ยวกับพฤติกรรมของตน เพื่อให้เกิดการพัฒนาไปสู่ความสำเร็จ และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เมื่อรู้ว่าจะไม่ประสบความสำเร็จ

สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพนิ่ง แผ่นใส

ขั้นตอนกิจกรรม 1. ขั้นนำ ผู้บรรยาย กล่าวถึง การย้อนระลึก และการคำนึงถึงพฤติกรรมของตนเองที่มีใน การเข้ารับการอบรมในวันนี้ผ่านมา แล้วอธิบายการทำแบบบันทึกพฤติกรรม
2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบสำรวจพฤติกรรม ให้ผู้เข้ารับการอบรมลงมือปฏิบัติ (5 นาที)
3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของการฝึก และแนวคิดของการฝึกกิจกรรมนี้

ชื่อกิจกรรมที่ 2 การประเมินพฤติกรรมตนเอง

- วัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้เข้าอบรมรู้จักสังเกตตนเองและประเมินถึงผลของการกระทำและฝึกหาแนวทางแก้ไขเพื่อการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง
- แนวคิด การนำผลที่ได้จากการสังเกตและจดบันทึกพฤติกรรมมาประเมินดูผลของการกระทำ จะนำไปสู่การควบคุมตนในการทำพฤติกรรมในอนาคต
- สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพนิ่ง แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการประเมินพฤติกรรม และ อธิบายการทำแบบประเมินพฤติกรรม
 2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบประเมินพฤติกรรมตนเอง ให้ผู้เข้ารับการอบรมลงมือปฏิบัติ (5 นาที)
 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดของการทำกิจกรรม

ชื่อกิจกรรมที่ 3 การกำหนดเป้าหมายพฤติกรรม

- วัตถุประสงค์ เพื่อให้บุคคลฝึกการตั้งเป้าหมายเพื่อการปรับปรุงตนเองในอนาคต
- แนวคิด บุคคลต้องกำหนดเป้าหมายชีวิตเพื่อการปรับปรุงตนเอง โดยเริ่มจากการสังเกตตนเอง ประเมินพฤติกรรมและการกำหนดเป้าหมายคือขั้นตอนต่อไปในการฝึกการควบคุมตนเอง
- สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการกำหนดเป้าหมายของชีวิต อธิบายการเขียนสิ่งที่จะพยายามปฏิบัติตนเพื่ออนาคตที่ดีขึ้นของตนเอง
 2. ขั้นทำกิจกรรม แจกเอกสารกิจกรรม ข้าพเจ้าจะพยายามปฏิบัติตนเพื่ออนาคตที่ดีของข้าพเจ้า
 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยาย สรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดของการทำกิจกรรม

ชื่อกิจกรรมที่ 4 การบันทึกพฤติกรรมตามกำหนด

- วัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรม ได้ฝึกกำหนดพฤติกรรมที่ตั้งใจจะทำ และควบคุมตนให้สามารถปฏิบัติตามที่กำหนดได้
- แนวคิด การกำหนดเป้าหมายของพฤติกรรมแล้ว จำเป็นต้องเน้นการกระทำพฤติกรรมตามกำหนด แสดงให้เห็นถึงความสามารถกระทำได้ในลักษณะการให้สัญญากับตนเอง ซึ่งเป็นแนวทางพัฒนาการควบคุมตน
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการกำหนดเป้าหมายของพฤติกรรม นำไปสู่การทำพฤติกรรมตามกำหนด อธิบายวิธีทำกิจกรรม
 2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบบันทึกพฤติกรรม โดยให้ผู้เข้าอบรมเขียนพฤติกรรมที่ตั้งใจจะกระทำในวันนี้ อันเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องในการอบรมวันก่อนหน้า แล้วประเมินภายหลังเสร็จสิ้นการอบรมในวันนี้
 3. ขั้นสรุปกิจกรรม ผู้บรรยาย สรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดของการทำกิจกรรม

- ชื่อกิจกรรมที่ 5** การให้รางวัลกับพฤติกรรมที่ตนทำได้ตามกำหนด
- วัตถุประสงค์** เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมเข้าใจถึงวิธีการควบคุมตนที่นิยมใช้ คือ การให้รางวัลและการลงโทษ
- แนวคิด** วิธีการควบคุมตนที่นิยมใช้อย่างกว้างขวาง คือ การให้รางวัลตนเอง เนื่องจากเป็นวิธีที่ง่ายและไม่เกิดปัญหาด้านอารมณ์ ซึ่งคุณประโยชน์ของพฤติกรรมที่ทำให้เกิดผลดีในอนาคต คือ รางวัลที่จะได้รับเมื่อการควบคุมตนประสบผลสำเร็จอีกวิธีหนึ่ง
- สื่อที่ใช้** เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม**
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการให้รางวัลอันเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการควบคุมตน และวิธีการให้รางวัลตนโดยมองถึงผลที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่นำความสำเร็จมาให้เราได้ชื่นชม
 2. ขั้นทำกิจกรรม ผู้บรรยายแจกใบกิจกรรมการเขียนพฤติกรรมที่กระทำแล้วจะเกิดผลดีต่อการปฏิบัติงานและบอกถึงคุณประโยชน์ของพฤติกรรมนั้นๆ ลงมือปฏิบัติ
 3. ขั้นสรุปกิจกรรม ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดในการทำกิจกรรมทั้งหมดของชุดฝึกการควบคุมตน
2. ชุดฝึกการมุ่งอนาคต ประกอบด้วยกิจกรรม 5 ชุดกิจกรรมเริ่มตั้งแต่กิจกรรมชุดที่ 6 – 10 มีรายละเอียดและแผนการฝึกดังนี้
- ชื่อกิจกรรมที่ 6** การวางแผนชีวิตในอนาคต
- วัตถุประสงค์**
1. เพื่อให้บุคคลคิดถึงสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้และไกล
 2. เพื่อให้ทราบถึงความหมายและประโยชน์ของการมุ่งอนาคต
- แนวความคิด** การที่บุคคลรู้จักความหมายของการมุ่งอนาคต การรู้จักรับรู้ถึงสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งที่เป็นเวลาใกล้ปัจจุบันหรือไกลปัจจุบัน เป็นวิธีที่ฝึกให้คนเรารู้จักความหมายของการมุ่งอนาคต
- สื่อที่ใช้** เครื่องฉายภาพนิ่งข้ามศีรษะ แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม**
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการมุ่งอนาคต นำเสนอภาพนิ่งเป็นกระบวนการคิดเกี่ยวกับการมุ่งอนาคต และประโยชน์ของการมุ่งอนาคต
 2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบบันทึกให้ผู้เข้าร่วมอบรมเขียนสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 3 สิ่งในอีก 7 วันข้างหน้าและเขียนสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 3 สิ่งในอีก 3 ปี ข้างหน้า พร้อมให้เหตุผล
 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของกิจกรรมและแนวคิด
- ชื่อกิจกรรมที่ 7** การไม่วางแผนอนาคต
- วัตถุประสงค์** ใ้บุคคลตระหนักถึงผลเสียที่ได้รับจากการไม่วางแผนอนาคต
- แนวความคิด** การแสดงให้เห็นโทษของการไม่มุ่งอนาคตที่ปรากฏมาแล้ว หรืออาจจะเกิดขึ้นต่อไป ทำให้ไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินชีวิตได้ ส่งผลให้บุคคลตระหนักถึงความสำคัญของการมุ่งอนาคต
- สื่อที่ใช้** เครื่องฉายภาพนิ่งข้ามศีรษะ แผ่นใสเรื่องความล้มเหลวในการดำเนินชีวิต

- ขั้นตอนกิจกรรม 1. ชี้นำ ผู้บรรยายกล่าวถึงผลเสียอันเกิดจากการไม่มุ่งอนาคต นำเสนอภาพหนึ่งประกอบ และอธิบายการทำงานกิจกรรม
2. ชี้นกิจกรรม แจกเอกสารให้ผู้เข้าอบรม เขียนสิ่งที่ควรเกิดขึ้นในอดีตแต่ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ และให้เหตุผล มาคนละ 3 เหตุการณ์
3. ชี้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของกิจกรรมและแนวคิด

ชื่อกิจกรรมที่ 8 การรู้ตนเองและการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต

- วัตถุประสงค์ 1. เพื่อให้เกิดการตระหนักถึง การเป็นตนเองในปัจจุบัน โดยการพิจารณาและมองอนาคตตนเองในปัจจุบัน

2. เพื่อให้เกิดการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต

แนวความคิด การที่บุคคลจะมีการมุ่งอนาคตได้ จำเป็นที่จะต้องเข้าใจตัวตน ความสามารถของตนในปัจจุบัน เพื่อที่จะได้เริ่มต้นการมุ่งอนาคตได้อย่างมั่นคง

สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส

- ขั้นตอนกิจกรรม 1. ชี้นำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการตระหนักในตนเอง การรู้ตนเอง และการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต อธิบายการทำแบบฝึกการตอบคำถามเพื่อการรู้ตนเองและการเริ่มต้น การมุ่งอนาคต
2. ชี้นกิจกรรม แจกแบบตอบคำถาม ให้ผู้เข้าอบรมตอบคำถาม ในเวลา 5 นาที
3. ชี้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของกิจกรรมแนวคิดและประโยชน์ที่ได้รับจากการทำกิจกรรมนี้

ชื่อกิจกรรมที่ 9 การสร้างกราฟจุดหมายแห่งชีวิต

- วัตถุประสงค์ 1. เพื่อให้ผู้เข้าอบรมรู้จักการคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต

2. เพื่อให้รู้จักวิเคราะห์ถึงขั้นตอนการไปสู่จุดหมายของชีวิต ความยากลำบากในการมุ่งสู่จุดหมายแห่งชีวิต

แนวความคิด การที่สามารถวางแผนและขั้นตอนการดำเนินการ ความเป็นไปได้ในอนาคต จะช่วยให้บุคคลรู้จักที่จะแลกประโยชน์ที่จะได้รับเพียงเล็กน้อยในปัจจุบันกับประโยชน์ที่ยิ่งใหญ่กว่าที่จะมีในอนาคต

สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส

- ขั้นตอนกิจกรรม 1. ชี้นำ ผู้บรรยายกล่าวถึงวิธีการสร้างกราฟจุดหมายแห่งชีวิต อธิบายวิธีการสร้าง
2. ชี้นกิจกรรม แจกแบบกรอกกราฟจุดหมายแห่งชีวิตให้ผู้เข้าร่วมโครงการลงมือปฏิบัติ
3. ชี้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ แนวคิดของกิจกรรม และแนวทางในการวิเคราะห์ผล

ชื่อกิจกรรมที่ 10 การคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต

- วัตถุประสงค์ 1. เพื่อให้บุคคลรู้จักการคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต

2. เพื่อให้บุคคลสามารถเขียนสิ่งที่จะทำในอนาคต และวิธีการที่จะทำให้ประสบความสำเร็จ

แนวความคิด การที่สามารถคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคตโดยคำนึงถึงเหตุแห่งการกระทำ และวิธีดำเนินการให้สิ่งที่คาดการณ์ในอนาคต เกิดเป็นรูปร่างและสำเร็จได้นั้นสามารถเกิดได้จากการฝึกฝน

สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพนิ่ง แผ่นใส

- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการคาดการณ์สิ่งที่ปรากฏในอนาคต ต้องคำนึงถึงสาเหตุว่าทำอะไรเพื่ออะไร เพื่อที่จะได้เป็นการชั่งน้ำหนักว่าสิ่งใดทำแล้วเกิดประโยชน์มีคุณค่าแก่การกระทำ แล้วจึงมาพิจารณาว่าวิธีการใดบ้างที่จะทำให้อนาคตประสบความสำเร็จ ซึ่งเป็นการวางแผนการกระทำ
 2. ขั้นกิจกรรม ให้ผู้เข้ารับการอบรมลงมือทำแบบฝึกหัดทั้ง 2 ฉบับ ให้เวลา 10 นาที
 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ แนวคิดและประโยชน์ที่ได้รับจากการฝึกกิจกรรมนี้ และสรุปวัตถุประสงค์และประโยชน์จากการฝึกการมองอนาคตและแนวทางในการนำไปใช้ในชีวิตจริง

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลชีวสังคม ใช้เก็บข้อมูลลักษณะทางชีวสังคม อันเกี่ยวกับ อายุ อายุราชการ การศึกษา และรายได้

ส่วนที่ 4 แบบประเมินผลการฝึกอบรมงานจรรยา ประกอบด้วยข้อคำถามแบบปรนัย จำนวน 70 ข้อ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยมีขั้นตอนในการสร้าง ดังนี้

1. ศึกษาเนื้อหาและเอกสารอันเกี่ยวข้องกับหลักสูตรที่อบรมงานจรรยา คือระเบียบข้อบังคับ และกฎหมายจรรยา การจัดการจรรยา การแก้ไขปัญหาจรรยา
2. เขียนนิยามปฏิบัติการจากข้อความรู้ที่ได้ในข้อ 1 และให้สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายในการวิจัย
3. สร้างข้อคำถามจากนิยามปฏิบัติการในข้อ 2 จำนวน 90 ข้อ
4. นำแบบทดสอบที่สร้างขึ้น ไปให้ผู้เชี่ยวชาญทางการปฏิบัติงานตำรวจจรรยา รวม 3 ท่าน ตรวจสอบ ความสอดคล้องของข้อคำถาม และนิยามปฏิบัติการแล้วนำมาปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ ได้ข้อคำถาม 70 ข้อ

5. นำแบบทดสอบที่ปรับปรุงแล้ว ไปทดลองใช้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา จำนวน 30 คน หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามรายข้อ ด้วยสถิติ t - test โดยวิธีเทคนิค 27% ของจุง-เต ฟาน (Chung – The Fan) แล้วคัดเลือกเฉพาะข้อที่มีค่า t ที่มีค่าตั้งแต่ 1.75 ขึ้นไป ได้ข้อคำถามจำนวน 70 ข้อ ประกอบด้วย

- 5.1 ความรู้ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจรรยา จำนวน 30 ข้อ
- 5.2 ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจรรยา จำนวน 20 ข้อ
- 5.3 ความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาจรรยา จำนวน 20 ข้อ

นำแบบทดสอบไปหาค่าความเชื่อมั่น

6. หาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตร α – Coefficient ของ Cronbach ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบ ดังนี้

- 6.1 ความรู้ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจรรยา มีค่าเท่ากับ 0.85
- 6.2 ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจรรยา มีค่าเท่ากับ 0.89
- 6.3 ความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาจรรยา มีค่าเท่ากับ 0.90

ตัวอย่าง แบบประเมินผลการฝึกอบรมงานจราจร

ข้อ 0. การกระทำผิดของผู้ขับขี่ในข้อใดที่มีการบันทึกคะแนนครั้งละ 30 คะแนน

- ก. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด
- ข. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น
- ค. แซงรถด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
- ง. จอดรถในทางเดินรถโดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ

เกณฑ์การให้คะแนน

ตอบ ถูก ได้ 1 คะแนน ตอบ ผิด ได้ 0 คะแนน

ดังนั้นผู้ตอบแต่ละคนจะมีพิสัยของคะแนนอยู่ที่ 0 – 60 คะแนน

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามวัดลักษณะการควบคุมตน และการมุ่งอนาคต

เป็นแบบสอบถามวัดลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของ บุญรับ ศักดิ์มณี (2532) มีค่าความเชื่อมั่น 0.78 แบบวัดมีลักษณะเป็นประโยคประกอบด้วยมาตราส่วนประเมินค่า 6 อันดับ จำนวน 20 ข้อ เป็นแบบข้อความวัดการควบคุมตน 10 ข้อ และวัดการมุ่งอนาคต 10 ข้อ

ตัวอย่างแบบวัดลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต

ข้อความทางลบ

0. ข้าพเจ้ามักจะทำงานส่งไม่เสร็จทันเวลาที่กำหนดไว้

.....
 จริงที่สุด จริง ก่อนข้างจริง ก่อนข้างไม่จริง ไม่จริง ไม่จริงเลย

ข้อความทางบวก

0. ข้าพเจ้าพยายามใช้เงินอย่างประหยัดเพื่อให้เพียงพอต่อการใช้จ่ายตลอดเดือน

.....
 จริงที่สุด จริง ก่อนข้างจริง ก่อนข้างไม่จริง ไม่จริง ไม่จริงเลย

เกณฑ์การให้คะแนน

ข้อความที่เป็นคำถามจะประกอบด้วยข้อความที่มีความหมายในทางบวก และในทางลบจึงแยกการให้คะแนน ดังนี้

ข้อความในทางบวก

ถ้าตอบ จริงที่สุด ได้ 6 คะแนน

ถ้าตอบ จริง ได้ 5 คะแนน

ถ้าตอบ ก่อนข้างจริง ได้ 4 คะแนน

ถ้าตอบ ก่อนข้างไม่จริง	ได้ 3 คะแนน
ถ้าตอบ ไม่จริง	ได้ 2 คะแนน
ถ้าตอบ ไม่จริงเลย	ได้ 1 คะแนน

ข้อความทางลบ

ถ้าตอบ จริงที่สุด	ได้ 1 คะแนน
ถ้าตอบ จริง	ได้ 2 คะแนน
ถ้าตอบ ก่อนข้างจริง	ได้ 3 คะแนน
ถ้าตอบ ก่อนข้างไม่จริง	ได้ 4 คะแนน
ถ้าตอบ ไม่จริง	ได้ 5 คะแนน
ถ้าตอบ ไม่จริงเลย	ได้ 6 คะแนน

ในการตอบแบบสอบถามนี้ ผู้ตอบจะได้คะแนนแต่ละข้ออยู่ในช่วง 1 – 6 คะแนน พิสัยคะแนน คือ 20 – 120 คะแนน

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

3.1 การทดสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity)

ผู้วิจัยนำเครื่องมือที่เป็นฉบับร่างไปให้ผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่เกี่ยวข้อง จำนวน 3 ท่านทำการตรวจแก้ไขข้อบกพร่อง เพื่อให้เครื่องมือมีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา เพื่อสามารถวัดได้ตรงตามความต้องการ

3.2 การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability)

ผู้วิจัยนำเครื่องมือที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญแล้ว ไปทดลองใช้กับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เข้ารับการอบรมในโครงการอื่น) แล้วนำมาคำนวณหาค่าอำนาจจำแนกรายข้อ (Item Test Correlation) โดยใช้วิธีการแจกแจงแบบที (t - distribution) และหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้วิธีหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ของ Cronbach โดยได้ค่าความเชื่อมั่น 0.86

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย เพื่อขออนุญาตดำเนินการและจัดเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำวิจัย โดยส่งถึง ผู้บังคับการตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร
2. ขั้นตอนดำเนินการนำชุดฝึกอบรมงานจราจรไปใช้ในโครงการอบรมงานจราจร โดยการให้กลุ่มตัวอย่าง ทำแบบวัดความรู้ด้านการจราจร และแบบวัดการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต (Pre-test) แล้วดำเนินการอบรมตามโครงการฝึกอบรมงานจราจร และฝึกการควบคุมตนและมุ่งอนาคต ซึ่งระยะเวลาในการฝึกอบรมงานจราจร ใช้เวลา 3 วัน หลังสิ้นสุดโครงการอบรมผู้วิจัยก็ได้ตำรวจจราจรที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทำแบบวัดความรู้ด้านการจราจร และแบบวัดการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต (Post-test) อีกครั้ง
3. นำข้อมูลที่ได้จำนวน 180 ชุด มาตรวจให้คะแนนตามเกณฑ์ที่ตั้งไว้แล้วนำผลไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติต่อไป

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำข้อมูลไปวิเคราะห์โดยเครื่องคอมพิวเตอร์ โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for Social Science Version)

ใช้สถิติมัธยฐาน (Median) ในการจัด อายุมาก อายุน้อย และกลุ่มรายได้สูง รายได้ต่ำ

ใช้สถิติค่า t (t - test dependent) ในการทดสอบสมมติฐานข้อ 1 – 5

ใช้สถิติค่า t (t - test independent) ในการทดสอบสมมติฐานข้อ 6 – 9

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์และอักษรที่ใช้ในการวิเคราะห์

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อความหมายในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ให้เข้าใจตรงกันดังนี้

k	แทน	คะแนนแบบทดสอบ
N	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด
$\bar{X}$	แทน	บุคลิภาพเจตองค์ประกอบ
S.D.	แทน	ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้ในการพิจารณา t – test Distribution for dependent samples
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้ในการพิจารณา t – test Distribution for independent samples

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลเป็นลำดับดังนี้

1. คะแนนแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัด การจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร ของตำรวจจราจร
2. การศึกษาเปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัด การจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการ ฝึกอบรมงานจราจร เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1 - 5
3. การศึกษาเปรียบเทียบการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจรหลังการฝึกอบรมงาน จราจร จำแนกตามตัวแปร อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และรายได้ เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 6 - 9

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนตามแผนการวิจัยที่ได้กำหนดไว้แล้ว ผู้วิจัยนำข้อมูลมาทำการ วิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows ปรากฏผลดังนี้

ตอนที่ 1 คณะแผนแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร

ผู้วิจัยนำคะแนนแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ไปหาคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งผลการวิเคราะห์ปรากฏดังตาราง 1 ดังนี้

ตาราง 1 ค่าสถิติพื้นฐานของคะแนนแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร

แบบทดสอบ	k	คะแนน			
		ก่อนการฝึกอบรม		หลังการฝึกอบรม	
		$\bar{x}$	S.D.	$\bar{x}$	S.D.
1. ความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและ กฎหมายจราจร	30	18.17	3.17	25.77	2.32
2. ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการ จราจร	20	15.59	1.68	16.98	1.08
3. ความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไข ปัญหาการจราจร	20	17.08	0.99	18.54	0.63
4. การควบคุมตน	60	45.55	4.75	47.26	4.14
5. การมุ่งอนาคต	60	43.11	5.26	45.79	4.71

จากตาราง 1 พบว่า ตำรวจจราจรมีคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ก่อนการฝึกอบรม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 18.17 15.59 17.08 45.55 และ 43.11 ตามลำดับ ส่วนคะแนนหลังการฝึกอบรม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 25.77 16.98 18.54 47.26 และ 45.79 ตามลำดับ แสดงว่าตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจร การจัดการจราจร และระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร ค่อนข้างสูง ส่วนคะแนนการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตก็ค่อนข้างสูงเช่นเดียวกัน

ตอนที่ 2 การศึกษาเปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร

ผู้วิจัยนำคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการ

ฝึกอบรมงานจราจร มาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้ สถิติทดสอบ $t - test dependent$ เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 – 5 ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจรสูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 2

ตาราง 2 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายจราจร ของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร

กลุ่ม	N	$\bar{X}$	S.D.	t
ก่อนการฝึกอบรมงานจราจร	180	18.17	3.17	30.51**
หลังการฝึกอบรมงานจราจร	180	25.77	2.32	

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 2 พบว่า คะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนการฝึกอบรมงานจราจร แสดงว่าการฝึกอบรมงานจราจร ทำให้ตำรวจมีความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจรของตำรวจสูงขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1

สมมติฐานข้อที่ 2 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร สูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 3

ตาราง 3 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร ของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร

กลุ่ม	N	$\bar{X}$	S.D.	t
ก่อนการฝึกอบรมงานจราจร	180	15.59	1.68	10.24**
หลังการฝึกอบรมงานจราจร	180	16.98	1.08	

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 3 พบว่า คะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจรของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคะแนนเฉลี่ยหลัง

การฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนการฝึกอบรมงานจราจร แสดงว่าการฝึกอบรมงานจราจร ทำให้ตำรวจมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจรของตำรวจสูงขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2

สมมติฐานข้อที่ 3 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจร สูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 4

ตาราง 4 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจร ของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร

กลุ่ม	N	$\bar{X}$	S.D.	t
ก่อนการฝึกอบรมงานจราจร	180	17.08	0.99	17.82**
หลังการฝึกอบรมงานจราจร	180	18.54	0.63	

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 4 พบว่า คะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนการฝึกอบรมงานจราจร แสดงว่าการฝึกอบรมงานจราจร ทำให้ตำรวจมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรของตำรวจสูงขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 3

สมมติฐานข้อที่ 4 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีการควบคุมตน สูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 5

ตาราง 5 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนการควบคุมตนของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร

กลุ่ม	N	$\bar{X}$	S.D.	t
ก่อนการฝึกอบรมงานจราจร	180	45.55	4.75	4.39**
หลังการฝึกอบรมงานจราจร	180	47.26	4.14	

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 5 พบว่า คะแนนการควบคุมตนเองของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกการควบคุมตนเองแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกการควบคุมตนเองสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนการฝึกการควบคุมตนเอง แสดงว่าการฝึกการควบคุมตนเอง ทำให้ตำรวจมีลักษณะการควบคุมตนเองสูงขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4

สมมติฐานข้อที่ 5 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีการมุ่งอนาคตสูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 6

ตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างคะแนนการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร

กลุ่ม	N	$\bar{X}$	S.D.	t
ก่อนการฝึกอบรมงานจราจร	180	43.11	5.26	5.93**
หลังการฝึกอบรมงานจราจร	180	45.79	4.71	

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตาราง 6 พบว่า คะแนนการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกการมุ่งอนาคตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกการมุ่งอนาคตสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนการฝึกการมุ่งอนาคต แสดงว่าการฝึกการมุ่งอนาคต ทำให้ตำรวจมีลักษณะการมุ่งอนาคตสูงขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 5

ตอนที่ 3 การศึกษาเปรียบเทียบ การควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจรหลังการฝึกอบรมงานจราจรตามตัวแปร อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และรายได้

ผู้วิจัยเปรียบเทียบการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจรตามตัวแปรชีวิตสังคม จำแนกเป็น อายุ อายุราชการ การศึกษา และรายได้ โดยใช้ สถิติทดสอบ $t - test$ independent เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 6 – 9 ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 6 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก มีการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 7

ตาราง 7 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างอายุของตำรวจจราจร กับการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต หลังการฝึกอบรมงานจราจร

แบบทดสอบ	อายุมาก			อายุน้อย			t
	N	$\bar{x}$	S.D	N	$\bar{x}$	S.D	
การควบคุมตน	115	47.76	4.06	65	46.38	4.15	2.16 [*]
การมุ่งอนาคต	115	46.32	4.96	65	44.86	4.12	2.12 [*]

^{*} มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 7 พบว่า หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีอายุมากมีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต แตกต่างกับตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ยการควบคุมตน และการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจรที่มีอายุมากกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 6

สมมติฐานข้อที่ 7 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการมาก มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุราชการน้อย” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 8

ตาราง 8 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างอายุราชการของตำรวจจราจร กับการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตหลังการฝึกอบรมงานจราจร

แบบทดสอบ	อายุราชการมาก			อายุราชการน้อย			t
	N	$\bar{x}$	S.D	N	$\bar{x}$	S.D	
การควบคุมตน	173	47.40	4.10	7	43.71	3.55	2.34 [*]
การมุ่งอนาคต	173	45.75	4.80	7	46.86	1.07	2.03 [*]

^{*} มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 8 พบว่า หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการมากมีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต แตกต่างกับตำรวจจราจรที่มีอายุราชการน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ยการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจรที่มีอายุราชการมากกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุราชการน้อย ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 7

สมมติฐานข้อที่ 8 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูง มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาต่ำกว่า” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 9

ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างการศึกษาของตำรวจจราจร กับ การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตหลังการฝึกอบรมงานจราจร

แบบทดสอบ	ระดับการศึกษาสูง			ระดับการศึกษานกลาง			t
	N	$\bar{x}$	S.D	N	$\bar{x}$	S.D	
การควบคุมตน	38	47.74	3.64	142	47.13	4.26	0.87
การมุ่งอนาคต	38	45.66	4.25	142	45.83	4.84	0.20

จากตาราง 9 พบว่า หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูงและระดับการศึกษานกลาง มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานข้อที่ 9 “หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูง มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ” ผลการวิเคราะห์แสดงในตาราง 10

ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างรายได้ของตำรวจจราจร กับ การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตหลังการฝึกอบรมงานจราจร

แบบทดสอบ	รายได้สูง			รายได้ต่ำ			t
	N	$\bar{x}$	S.D	N	$\bar{x}$	S.D	
การควบคุมตน	92	47.86	4.35	88	46.64	3.83	2.00
การมุ่งอนาคต	92	46.37	4.84	88	45.19	4.52	1.68

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 10 พบว่า หลังการฝึกอบรมงานจราจร ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงมีการควบคุมตนแตกต่างกับตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนการมุ่งอนาคตแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงมีคะแนนเฉลี่ยการควบคุมตนสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ แต่มีคะแนนเฉลี่ยการมุ่งอนาคตไม่แตกต่างกัน

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร ในการแก้ไขปัญหาจราจร และจิตลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของตำรวจจราจร ก่อนและ หลังการฝึกอบรมงานจราจร
2. เพื่อเปรียบเทียบจิตลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของตำรวจจราจรตามลักษณะทางชีวสังคม ด้าน อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และรายได้ หลังได้รับการฝึกอบรมงานจราจร

สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า

1. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร สูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม
2. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร สูงกว่าก่อนเข้ารับการอบรม
3. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรสูงกว่าก่อนเข้ารับการฝึกอบรม
4. หลังการฝึกการควบคุมตนตำรวจจราจรมีการควบคุมตนสูงกว่าก่อนเข้ารับการฝึก
5. หลังการฝึกการมุ่งอนาคตตำรวจจราจรมีการมุ่งอนาคตสูงกว่าก่อนเข้ารับการฝึก
6. หลังการฝึกอบรมตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย
7. หลังการฝึกอบรมตำรวจจราจรที่มีอายุราชการมาก มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุราชการน้อย
8. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูง มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาน้อยกว่า
9. หลังการฝึกอบรม ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูง มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตสูงกว่าจากตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ตำรวจจราจรชั้นประทวนในเขตนครบาลซึ่งเข้ารับการอบรมในโครงการฝึกอบรมงานจราจร ของกองบังคับการตำรวจจราจร ประจำปี 2546 จำนวน 180 นาย โดยสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากตำรวจจราจรที่เข้าร่วมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ประจำปี 2546

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้ แบ่งเป็น 5 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 หลักสูตรที่ใช้ในการอบรมในโครงการฝึกอบรมงานจรรยา ประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้ คือ

- 1.1 ความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจรรยา
- 1.2 ความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจรรยา
- 1.3 ความรู้ความเข้าใจในการแก้ไขปัญหาจรรยา

ส่วนที่ 2 ชุดฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลชีวสังคม ใช้เก็บข้อมูลลักษณะทางชีวสังคม อันเกี่ยวกับ อายุ อาชีพ การศึกษา และรายได้

ส่วนที่ 4 แบบประเมินผลการฝึกอบรมงานจรรยา ประกอบด้วยข้อคำถามแบบปรนัย จำนวน 70 ข้อ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการนำชุดฝึกอบรมงานจรรยาไปใช้ใน โครงการอบรมงานจรรยาแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำปี 2546 โดยก่อนการฝึกอบรมได้ให้ตำรวจจราจรที่เป็นกลุ่มตัวอย่างได้ทำแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจรรยา การจัดการจรรยา การแก้ไขปัญหาจรรยา และแบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต และหลังการฝึกอบรมก็ให้กลุ่มตัวอย่างได้ทำแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจรรยา การจัดการจรรยา การแก้ไขปัญหาจรรยา และแบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตอีกครั้ง ซึ่งระยะเวลาในการฝึกอบรมงานจรรยาครั้งนี้ใช้เวลา 3 วัน แล้วนำแบบทดสอบและแบบสอบถามที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลมาตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ โดยได้แบบทดสอบและแบบสอบถาม จำนวน 180 ชุด มาตรวจให้คะแนนตามเกณฑ์ที่ตั้งไว้แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยมีขั้นตอนดังนี้

1. หาค่าสถิติพื้นฐานของแบบทดสอบและแบบทดสอบ ได้แก่ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและค่าร้อยละ
2. ทดสอบความแตกต่างของคะแนนแบบทดสอบวัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจรรยา การจัดการจรรยา การแก้ไขปัญหาจรรยา และแบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจรรยา โดยใช้สถิติ t – dependent เพื่อทดสอบสมมติฐาน ข้อ 1 – 5
3. ทดสอบความแตกต่างของลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร หลังการฝึกอบรมงานจรรยา จำแนกตาม อายุ อาชีพ การศึกษา และรายได้ โดยใช้สถิติ t – independent เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 6 – 9

สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

1. หลังการฝึกอบรมงานจราจร ตำรวจจราจรมีคะแนนแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคต สูงกว่าก่อนการฝึกอบรมงานจราจร โดยมีคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมเท่ากับ 25.77 16.98 18.54 47.26 และ 45.79 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาการกระจายของคะแนน พบว่า คะแนนความรู้ความเข้าใจในเรื่องการ แก้ไขปัญหาจราจรมีการกระจายน้อยที่สุด ส่วนคะแนนความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การควบคุมตน และการมุ่งอนาคต มีการกระจายใกล้เคียงกัน

2. เมื่อทำการทดสอบความแตกต่าง ความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร และแบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร ได้ผลสรุปว่า

2.1 ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร ก่อนและ หลังการฝึกอบรมงานจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีคะแนนเฉลี่ยของความรู้ ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร หลังการฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าก่อนฝึกอบรมงาน จราจร แสดงว่าหลังการฝึกอบรมงานจราจรตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับและ กฎหมายจราจรสูงขึ้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1

2.2 ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจร ก่อนและหลังการฝึกอบรม งานจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีคะแนนเฉลี่ยของความรู้ความเข้าใจเรื่อง การจัดการจราจร หลังการฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าก่อนฝึกอบรมงานจราจร แสดงว่าหลังการฝึกอบรมงาน จราจรตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการจัดการจราจรสูงขึ้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2

2.3 ตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจร ก่อนและหลังการ ฝึกอบรมงานจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีคะแนนเฉลี่ยของความรู้ความ เข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจร หลังการฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าก่อนฝึกอบรมงานจราจร แสดงว่า หลังการฝึกอบรมงานจราจรตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรสูงขึ้น ซึ่งเป็นไป ตามสมมติฐานข้อที่ 3

2.4 ตำรวจจราจรมีคะแนนการควบคุมตน ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร แตกต่าง กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าคะแนนเฉลี่ย ก่อนการฝึกอบรมงานจราจร แสดงว่าการฝึกอบรมงานจราจร ทำให้ตำรวจมีลักษณะการควบคุมตนสูงขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 4

2.5 ตำรวจจราจรมีคะแนนการมุ่งอนาคต ก่อนและหลังการฝึกอบรมงานจราจร แตกต่าง กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมงานจราจรสูงกว่าคะแนนเฉลี่ย ก่อนการฝึกอบรมงานจราจร แสดงว่าการฝึกอบรมงานจราจร ทำให้ตำรวจมีลักษณะการมุ่งอนาคตสูงขึ้น ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 5

3. เมื่อทำการทดสอบตัวแปรทางชีวสังคม ด้าน อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา และรายได้ กับ การควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ของตำรวจจราจรหลังการฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต ได้ผลสรุปว่า

3.1 ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก มีลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตแตกต่างกับ ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ยการควบคุมตนและการมุ่ง อนาคตของตำรวจจราจรที่มีอายุมาก สูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 6

3.2 ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการมาก มีลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต แตกต่างกับตำรวจจราจรที่มีอายุราชการน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ย การ ควบคุมตนและการมุ่งอนาคตของตำรวจจราจรที่มีอายุราชการมาก สูงกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุ ราชการน้อย ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 7

3.3 ตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูง มีลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตแตกต่าง กันอย่างไม่มีนัยสำคัญ กับตำรวจจราจรที่มีการศึกษาปานกลาง แสดงว่าตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 8

3.4 ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูง มีลักษณะการควบคุมตนแตกต่างกับตำรวจจราจรที่มี รายได้ต่ำ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ยการควบคุมตนของตำรวจที่มีรายได้สูง สูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 9 ส่วนลักษณะการมุ่ง อนาคตของตำรวจที่มีรายได้สูงแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติกับตำรวจที่มีรายได้ต่ำ ซึ่งผลการ วิเคราะห์ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

อภิปรายผล

ในการอภิปรายผลการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำเสนอ โดยจำแนกตามสิ่งที่ศึกษาดังนี้

1. ผลการฝึกอบรมงานจราจร ในส่วนของความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจร

จากผลการศึกษา พบว่า หลังการฝึกอบรมงานจราจรตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจในระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจร สูงขึ้นกว่าก่อนการฝึกอบรมงาน จราจร แสดงว่าการฝึกอบรมงานจราจรทำให้ตำรวจมีความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมาย จราจร การจัดการจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจรมากขึ้น ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1 – 3 เมื่อ พิจารณาจากขั้นตอนการฝึก เนื้อหาหลักสูตร และกิจกรรมของชุดฝึกอบรม จะเห็นว่าเหมาะสมกับผู้เข้ารับ การฝึกอบรม นอกจากการบรรยายให้ความรู้ด้านเนื้อหาหลักสูตรแล้ว ยังให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้ทำ กิจกรรม ซึ่งในแต่ละกิจกรรมจะประกอบไปด้วย ขั้นนำ ขั้นกิจกรรม และขั้นสรุปเพื่อเป็นการสรุป วัตถุประสงค์และแนวคิดของการทำกิจกรรม ซึ่งจะทำให้ผู้เข้ารับการอบรมได้รับความรู้ ความเข้าใจในการ ทำ กิจกรรม อย่างชัดเจนทำให้ได้รับความรู้ ความเข้าใจเพิ่มมากขึ้น

2. ผลการฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต

จากผลการศึกษา พบว่า ตำรวจจราจรมีคะแนนการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตก่อนและหลังการ ฝึกอบรมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และคะแนนเฉลี่ยหลังการฝึกอบรมสูงกว่าคะแนน เฉลี่ยก่อนการฝึกอบรม ซึ่งผลการวิเคราะห์เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 4 และ 5 ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษา

ของ บุญรับ ศักดิ์มณี (2532) ที่ได้ศึกษา การเสริมสร้างจิตลักษณะเพื่อพัฒนาพฤติกรรมการทำงานของ ราชการ พบว่า ผู้ที่ได้รับการฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต มีลักษณะมุ่งอนาคตและการควบคุมตนเอง สูงกว่าผู้ไม่ได้รับการฝึก อันแสดงให้เห็นว่าการเสริมสร้าง ลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตนั้นส่งผล ต่อจิตใจและพฤติกรรมในการทำงานได้ จึงควรใช้เป็นหลักสูตรเพื่อการพัฒนาเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานได้ ซึ่ง จากผลการศึกษาทำให้ทราบว่าแนวทางต่าง ๆ ที่ผู้วิจัยนำมาใช้ในการปรับปรุงชุดฝึกการควบคุมตนและการ มุ่งอนาคตนั้นสามารถใช้ในการพัฒนาจิตลักษณะการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตได้เป็นอย่างดี ไม่ว่าจะเป็น การสังเกตตนโดยการสำรวจพฤติกรรมของตนเอง การประเมินพฤติกรรมตนเอง การกำหนดเป้าหมาย พฤติกรรม การบันทึกพฤติกรรมตามกำหนด และการให้รางวัลกับพฤติกรรมที่ตนทำได้ตามกำหนดนั้น ใช้ได้ ดีกับการพัฒนาจิตลักษณะการควบคุมตนและการฝึกวางแผนชีวิตในอนาคต การรู้ถึงผลของการไม่วางแผน อนาคต การรู้ตนเองและเริ่มต้นการมุ่งอนาคต การสร้างกราฟจุดหมายแห่งชีวิตและสามารถคาดการณ์ เกี่ยวกับอนาคต สามารถใช้ในการฝึกพัฒนาการมุ่งอนาคตได้และเป็นกิจกรรมที่กระตุ้นตนเอง สามารถ วิเคราะห์และเข้าใจตนเองได้มากขึ้นอีกด้วย

3. อายุและอายุราชการ กับ การควบคุมตน

จากการวิจัยพบว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุมากและอายุราชการมาก มีลักษณะการควบคุมตนสูงกว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อยและอายุราชการน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับ สมมติฐานข้อ 6 ซึ่งเกิดจากแนวคิดที่ว่า การควบคุมตนเป็นผลมาจากการสะสม การเรียนรู้ทางสังคมทำให้มี ภาวะเพิ่มขึ้น ทำให้รู้จักขอบเขตในการควบคุมตนเพิ่มขึ้น (งามนุช โรจนเลิศ. 2533) และสอดคล้องกับ การศึกษาของ อิงแลนด์เลอร์ (Englander. 1986) ศึกษาการควบคุมตนของเด็กอายุ 7 – 13 ปี ผล การศึกษาพบว่า เด็กที่มีอายุต่างกันมีการควบคุมตนต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยอายุที่เพิ่มขึ้นทำให้ เด็กควบคุมตนเองมากขึ้น และงานวิจัยของ บอมรินด์ (งามนุช รุ่งโรจน์. 2533 : 35 ; อ้างอิงจาก Baumrind. 1975) ได้ศึกษาพฤติกรรมของเด็กก่อนวัยเรียน จากการรวบรวมข้อมูลการสังเกตเด็ก แต่ละคนใช้ เวลา 3 เดือน ผลการศึกษาพบว่า การควบคุมตนเองของเด็กจะพัฒนาขึ้นตามวัย คืออายุที่มากขึ้นสามารถ จะควบคุมตนได้มากขึ้นด้วยซึ่งจากการศึกษาในครั้งนี้ พบว่าตำรวจจราจรที่มีอายุมากและมีอายุราชการมาก มีลักษณะการควบคุมตนสูงเนื่องจากตำรวจมีภาวะและประสบการณ์ในการทำงานทำให้ทราบผลเสียของ การไม่ควบคุมตน เช่น การมีความผิดทางวินัย ทางอาญา การถูกตั้งกรรมการสอบ ซึ่งจะส่งผลเกียรติ ชื่อเสียงและสังคม ทำให้เกิดความเสื่อมเสีย ทำให้เสียโอกาสในการเจริญก้าวหน้าในวิชาชีพ ส่วนตำรวจที่ อายุน้อยและอายุราชการน้อย ภาวะทางความคิด การตระหนักรู้ถึงผลเสียยังมีไม่มาก และอาจเนื่องจากมี รายได้น้อยแต่มีค่าครองชีพสูงจึงอาจจะทำให้มีโอกาสทำความผิดได้ง่าย

4. อายุและอายุราชการกับการมุ่งอนาคต

ผลการศึกษาพบว่า ตำรวจที่มีอายุและอายุราชการมาก มีลักษณะการมุ่งอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจร ที่มีอายุน้อยและอายุราชการน้อย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 6 และ 7 และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ เลวินและคณะ (มาลี วิทยารัตน์ อ้างอิงจาก Nurmi. 1991) ซึ่งได้ ศึกษาเกี่ยวกับเด็กอเมริกันที่มีความประพฤติเหลวไหล พบว่าเด็กที่มีอายุมาก จะคาดคะเนเหตุการณ์ในอนาคตได้ กว้างไกลกว่าเด็กที่มีอายุน้อยกว่า ในกรณีของตำรวจจราจรลักษณะการมุ่งอนาคตที่สูงกว่านั้นเกิดจาก ประสบการณ์ในการทำงาน และภาระหน้าที่ของการรับผิดชอบทั้งต่อหน่วยงานและครอบครัว เป็นตัวส่งผลให้

ตำรวจจราจรที่มีอายุและอายุราชการมาก เห็นความสำคัญของการมุงอนาคตมากกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุและอายุราชการน้อย และการเป็นตำรวจที่มีอาวุโสมากกว่าย่อมต้องกระทำตนให้เป็นตัวอย่างที่ดีกับตำรวจจราจรที่มีอาวุโสน้อยกว่า ไม่ว่าจะเป็นการขยันขันแข็ง เพื่อการรอรับผลที่ดีในอนาคต การไว้วางใจจากผู้บังคับบัญชา การได้รับความเคารพจากตำรวจจราจรรุ่นน้อง เป็นต้น และเนื่องจากอายุราชการที่เหลืออยู่มีจำนวนน้อยปีลง ทำให้ตำรวจที่มีอายุและอายุราชการมากคำนึงถึงเป้าหมายที่ได้ตั้งใจไว้ และมีความแน่วแน่เพื่อจะไปให้ถึงเป้าหมายอย่างรวดเร็วและทันเวลา แต่ในตำรวจจราจรที่มีอายุน้อยและยังคงมีอายุราชการอีกหลายปีอาจทำให้เกิดการวางใจโดยยังไม่คิดถึงผลอนาคตในระยะไกล ซึ่งเป็นเป้าหมายของชีวิตได้มั่นคงนัก บางคนยังคงคิดในเรื่องของการหาคู่ครอง การโยกย้ายตำแหน่งหน้าที่อยู่ก็เป็นได้ อันจะทำให้มีลักษณะการมุงอนาคตไม่สูงนัก

5. การศึกษากับการมุงอนาคต

ผลการวิจัย พบว่า ตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูง มีลักษณะการมุงอนาคตไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐาน ข้อ 8 และเมื่อพิจารณาจากตาราง 9 พบว่า ค่าเฉลี่ยของตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาปานกลางมีคะแนนการมุงอนาคตสูงกว่าเล็กน้อย ซึ่งอาจเป็นเพราะตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาปานกลางนั้น ต้องมีการวางแผนอนาคตและตั้งเป้าหมายของตนเอง เพราะรู้ตัวว่าตนมีการศึกษาค่ำกว่าผู้อื่น ทำให้มีความขยันขันแข็งในการปฏิบัติงานและเชื่อฟังคำสั่งผู้บังคับบัญชาเป็นอย่างดี และหาโอกาสที่จะศึกษาเพิ่มเพื่อปรับวุฒิทางการศึกษา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงแรงขับเพื่อความก้าวหน้าในอาชีพ ส่วนตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูงกว่า หรือจบการศึกษาระดับปริญญาตรีแม้จะมีโอกาสที่จะได้เลื่อนสู่ตำรวจชั้นสัญญาบัตรแต่เมื่อเข้าสู่งานของชั้นสัญญาบัตรแล้ว โอกาสก้าวหน้าในตำแหน่งหน้าที่ก็เกินไปได้ลำบาก อาจโดนโยกย้ายและโอกาสในการเลื่อนขั้นนั้นก็ยากกว่าตำรวจที่จบจากโรงเรียนนายร้อยโดยตรง ดังนั้นจึงไม่สามารถนำมาเป็นเหตุจูงใจให้ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีลักษณะมุงอนาคตได้สูงกว่าตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาปานกลาง

6. รายได้กับการมุงอนาคต

ผลการวิจัยพบว่า ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงมีลักษณะการมุงอนาคต แตกต่างจากตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำกว่า อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ 9 แม้ว่าจากผลการศึกษา ตาราง 10 พบว่า ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงมีการมุงอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำเพียงเล็กน้อย อันส่งผลให้ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากเป็นประเด็นที่ยังไม่มีการวิจัยมาก่อน ผู้วิจัยวิเคราะห์คิดว่า แม้ว่าความแตกต่างของคะแนนการมุงอนาคตระหว่างตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงและตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ก็ยังพอสังเกตได้ว่ามีแนวโน้มว่าตำรวจที่มีรายได้สูงมีลักษณะการมุงอนาคตสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ เนื่องจากตำรวจที่มีรายได้มากเพียงพอกับการใช้จ่าย ทำให้มีโอกาสที่จะมองเห็นความเป็นไปได้ในอนาคตจากสภาพการณ์ในปัจจุบัน ทำให้สามารถอาศัยความสามารถของตนและเวลาในปัจจุบันเป็นรากฐานที่จะคาดการณ์ ดำเนินการวางแผนเกี่ยวกับความก้าวหน้าในอนาคต โดยมีต้องกังวลในเรื่องของรายได้หรือค่าใช้จ่ายของครอบครัว ทำให้มีเวลากับการปฏิบัติงานและสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่ และบรรลุเป้าหมายตามที่ตั้งใจไว้ดีกว่าตำรวจที่มีรายได้ต่ำกว่า

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลงานวิจัยมาใช้

จากการวิจัยพบว่าผลการฝึกอบรมทำให้ตำรวจมีความรู้ความเข้าใจเรื่องระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร การจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาจราจร การควบคุมตนและการมุ่งอนาคตดีขึ้น ดังนั้นหน่วยงานตำรวจอื่น ๆ อาจจะจัดให้มีโครงการอบรมในลักษณะนี้เพื่อจะทำให้บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน มีความรู้ความเข้าใจในสิ่งที่จำเป็นในการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อบุคลากรเองและประชาชนต่อไป

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาและพัฒนาชุดการฝึกการควบคุมตนและการมุ่งอนาคตใน ตำรวจจราจรในสังกัดอื่น หรือพื้นที่อื่น ๆ และในบุคคลอาชีพอื่น เนื่องจากยังมีการศึกษาน้อยมาก

2.2 ในการวัดผลการฝึกควรมีการวัดหลังจากการกลับไปทำงานสักระยะหนึ่ง เพื่อดูผลความคงทนของการฝึก แต่ด้วยข้อจำกัดของเวลาในการศึกษาผู้วิจัยจึงไม่สามารถทำได้

บรรณานุกรม

- กาญจนา พูนสุข. **การเปรียบเทียบผลการควบคุมตนเอง การใช้สัญญาเงื่อนไขเป็นกลุ่มและรายบุคคลต่อพฤติกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมในโรงเรียนของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนไทยรัฐวิทยา 24 (บ้านชำเม็ง) อำเภอกันทรลักษณ์ จังหวัดศรีสะเกษ**. ปรินญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2542. อัดสำเนา.
- คุณธรรม ศัลยพงษ์. **การศึกษาคุณลักษณะทางจิตใจของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ในวิทยาลัยสังกัดกรมอาชีวศึกษา เขตกรุงเทพมหานคร**. ปรินญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2542.
- จรรจา สุวรรณทัต. **ความสามารถในการควบคุมตนเองของเด็กไทยในแง่ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบทาง การศึกษา การฝึกทักษะ และการพัฒนาจิตลักษณะเพื่อการสร้างพลเมืองที่มีประสิทธิภาพ**. รายงานการวิจัย ฉบับที่ 44 กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2533.
- จินตนา บิลมาศ และคนอื่นๆ. **คุณลักษณะของข้าราชการพลเรือน**. รายงานการวิจัยสถาบันข้าราชการพลเรือน กรุงเทพฯ : สำนักงานข้าราชการพลเรือน, 2529.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน. **ทฤษฎีต้นไม้อจริยธรรมการวิจัยและพัฒนาบุคคล**. กรุงเทพฯ : โครงการส่งเสริมเอกสารทางวิชาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ , 2528.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน. **ครูกับการปลูกฝังจริยธรรมแก่นักเรียน**. จุลสาร ฉบับที่ 4 กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2526.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน . **สรุปคำบรรยายเรื่อง โครงการพัฒนาทัศนคติและจริยธรรมเพื่อการทำงานราชการ**. รายงานการสัมมนา เรื่อง การเสริมสร้างทัศนคติ ค่านิยม และจริยธรรมของข้าราชการ. กรุงเทพฯ : สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน กพ. ,2527.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน และ เพ็ญแข ประจวบปัจฉิก. **จริยธรรมของเยาวชนไทย**. รายงานการวิจัยฉบับที่ 21 กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร , 2520.
- ธีรพร อูวรรณโณ. **รายงานผลการวิจัยเรื่องพฤติกรรมจริยธรรมในสังคม : ศึกษาตามแนวทางจิตวิทยาสังคม**. รายงานวิจัย ฉบับที่ 16. กรุงเทพฯ : คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2529.
- นงนุช โรจนเลิศ. **การศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมตนเองของนักเรียนวัยรุ่น**. ปรินญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2533.
- นาคยา ปลัณธนานนท์. **อนาคตศาสตร์**. กรุงเทพฯ : พีระพัทธนา , 2526.
- บุญรับ ตักดีมณี. **การเสริมสร้างจิตลักษณะเพื่อพัฒนาพฤติกรรมการทำงานราชการ**. ปรินญานิพนธ์ กศ.ด. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2532.
- ประเสริฐ เกษรมาลา , พล.ต.ต. , **ประมุขศิลป์**. กรุงเทพ : กรมตำรวจ,2536.
- ปอแก้ว ศิริจันทร์. **ชุดฝึกการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคต**. (ฉบับร่าง) ภาควิชาจิตวิทยา คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร. กรุงเทพฯ, 2545.
- มาลี วิทยวรรัตน. **ผลของการฝึกการมุ่งอนาคตแก่เด็กในสถานสงเคราะห์เด็กชายบ้านบางละมุงจังหวัดชลบุรี**. ปรินญานิพนธ์ กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ , 2540.

- วิชัย เอียดบัว. **ลักษณะจิตสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการยอมรับนวัตกรรมทางวิชาการ ของครูประถม ศึกษาสังกัดกรุงเทพมหานคร.**ปริญญาโท วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534.
- วิมล เปาอินทร์. **การศึกษาหาความจำเป็นในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจจราจร ในสังกัดกอง บังคับการตำรวจจราจร.** วิทยานิพนธ์ ร.ม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- สงวน ช่างฉัตร. **“การพยากรณ์อนาคตกับการวางแผนการศึกษา,”** วารสารมิตรครู 4 : 44-46; กุมภาพันธ์ 2524.
- สมจิตต์ เพิ่มพูน. **การเปรียบเทียบผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน และลักษณะมุ่งอนาคตของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา ปีที่ 3 ที่เรียนวิชาสังคมศึกษา โดยใช้เทคนิคพยากรณ์กับการสอนตามคู่มือครู** ปริญญาโท กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2532.
- สมดุล ชาญนวงศ์. **การศึกษาคุณลักษณะทางจิตใจของประชากรไทยที่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านที่มีระดับการพัฒนา ต่างกัน.** ปริญญาโท วท.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2533.
- สุขสันต์ จ้อยเจริญ. **การเปรียบเทียบผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักเรียนที่มีลักษณะการควบคุมตนเองต่าง กันจากคอมพิวเตอร์ช่วยสอนที่ให้ผลป้อนกลับต่างกัน.** ปริญญาโท กศ.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2534.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. **คู่มือวิชาการจราจร ; หลักสูตรการพัฒนาข้าราชการตำรวจ ชั้นประทวน และพลตำรวจ.** กรุงเทพฯ : กองบัญชาการการศึกษา , 2543.
- Anderson, Barbara Joan. “The Effects of Self – Control Relaxation Training and Behavior Management with Mindly Retarded Workers.” *Dissertation Abstracts International*, 45 (07): 2035-A, January 1985.
- Bandura, Albert. *Principles of Behavior Motivation*, New York, Holl Rinehart and Winston Inc., 1967.677P.
- Baumrind, Diana. “Some Thoughts About Child Rearing,” *In Influence on Human Developmsnt*, Illinois : The Dryden Press, 1975
- Boss, Jerry J. “ Delay of Gratification in Children : Manipulation of Reward Class With in the Mischel Paradigm and Correlation with other Variables,” *Dissertation Abstract Internationnal*, 47 : 1702 – B, October, 1976.
- Broden, M.,R.V. Hall. And B. Mitts. “The Effect of Self – recording on the Classroom Behavior of Two eight – gradestudents.” *Journal of Applied Behavior Analysis*. 4 (1) : 191-199, 1971.
- Crandall, V.C. “ Children’s Beliefs in Their Own Control of Reinforcements in Intellectual – Academic Achivement Situation,” *Child DeVelopment*, 36 : 91 – 109 : 1965.
- Englander, Janice Ellen. “Attention Deficit Disorder with Hyperactive : Deficit in Rule - Governed Behavior or in Stimulus Control? ,” *Dissertation Abstract International* . 47 : 3951 – B; March, 1987.

- Fry, P.S. "Success, Failure, and Resistance to Temptation," *Developmental Psychology*. 13 : 519 – 520; 1977.
- Hayes, C. Steven and others. "Self – Reinforcement Effects : An Abstracts of Social Standard Setting," *Journal of Applied Behavior Analysis*. 18 (3) : 201-214, 1985.
- Herbert, Emily W. and Donald M. Baer. "Training Parents As Behavior Modifiers : Self - Recording of Contingent Attention," *Journal of Applied Behavior Analysis*. 5 (2) : 139-149, 1972.
- Kanfer, F.H. and J.S. Phillips. *Learning Foundations of Behavior Theory*. New York, John Wiley & Sons. Inc. 1970. 642P.
- Klineberg, S.L. "Changes in Outlook on The Future between Childhood and Adolescence," *Journal of Personality and Social Psychology*. (2) : 185-193 ; 1967.
- Messer, Stanley B. "The Relation of Internal - external Control to Academic Performance," *Child Development*. 43 : 1456 – 1462; 1972.
- Mischel, Walter. "Process in Delay of Gratification," *Advances in Experimental Social Psychology*. Academic Press. 7 : 249-292; 1974.
- Nurmi, J.E. "How Do Adolescents See Their Future? A Review of the Development Of Future Orientation and Planning," *Development Review*. 11 : 1-59 ; 1991.
- Pandey, Sushma. And Agarwal, Adesh. "*Indian Journal of Current Psychological Research*. 5(1) : 24-32; 1990.
- Perry, M.G. and Richards, C.S. "An Investigation of Naturally Occurring Episodes of Self- controlled Behaviors," *Journal of Counseling Psychology*. 24 : 178 – 183 ; 1977.
- Quinn, Andrew Joseph. "Differential Effectiveness of Three Counselling Strategies in Producing Self - Controlled Behaviors," *Dissertation Abstracts International*. 44(12) : 3641-3642-A, June, 1984.
- Rosenbaum, Michael. "A Schedule for Assessing Self – Control Behaviors, Preliminary Finding," *Behavior Therapy*. 11 : 109 – 121 ; January, 1980.
- Schindler, Jay Vincent. : The Effects of Self-Control Skill Training Program on the Cardiovascular Health Measures of Ninth Grade Students," *Dissertation Abstracts International*. 45Z7X : 2001-A, January, 1985.
- Skinner, B.F. *Science and Human Behavior*. New York : The Free Press, 1967.
- Stevenson, Howard C. and John W. Fantuzzo. "Application of The Generalization Map to Self-control Intervention with School Aged Children." *Journal of Applied Behavior Analysis*. 17 (2) : 203-212, 1984.
- Thoresen, Carl E. and Michael J. Mahoney. *Behavioral Self Control*. New York, Holt, Rinehart & Winston, 1974.

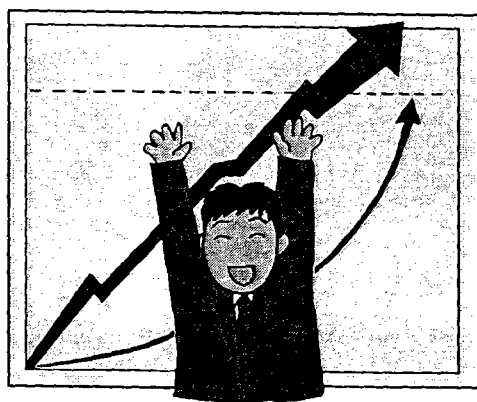
- Tolley, Stanley Lee. " The Effects of Self-Mortoring Procedures on The Attendance Behavior of Adoult in Vocational Training," ***Dissertation Abstracts International***. 42(5) : 2041-A, November.1981.
- Webb, J.T. and Mayers, B>S> " Development Aspects of emporal Orientation in Adolescents," ***Journal of Clinical Psychology***. 30 : 504-507 ; 1974.

ภาคผนวก

ขั้นตอนการฝึกอบรมโครงการฝึกอบรมงานจราจร ของกองบังคับการตำรวจจราจร ประจำปี 2546

วัน เวลา	09.00 – 10.00	10.00 – 10.30	10.30 – 12.00	12.00 – 13.00	13.00 – 14.30	14.30 – 15.00	15.00 – 16.30
วันที่ 1	สอบวัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมาย การจัดการจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจร แบบสอบถามการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคต	สัปดาห์แห่งการเรียนรู้	ความรู้เกี่ยวกับระเบียบและกฎหมายจราจร	สัปดาห์แห่งการเรียนรู้	ความรู้เกี่ยวกับการจราจร	สัปดาห์แห่งการเรียนรู้	การฝึกการควบคุมตนเอง
วันที่ 2	หลักการใช้เครื่องมือบังคับรถไม่ให้เคลื่อนย้าย		ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาระบบจราจร		หลักการควบคุมไฟสัญญาณจราจร		การฝึกการมุ่งอนาคต
วันที่ 3	จิตวิทยาในการปฏิบัติหน้าที่		สอบวัดความรู้ความเข้าใจในระเบียบข้อบังคับและกฎหมาย การจัดการจราจร และการแก้ไขปัญหาจราจร แบบสอบถามการควบคุมตนเองและการมุ่งอนาคต		มอบตัวบัตรให้กับผู้เข้ารับการอบรม		ปิดการอบรม

ชุดฝึกควบคุมตนเองและชุดฝึกมุ่งอนาคต





ชุดฝึกควบคุมพฤติกรรม

กิจกรรมที่ 1 แบบสำรวจพฤติกรรมตนเอง

- วัตถุประสงค์
1. เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้คำนึงและฝึกการสังเกตพฤติกรรมของตนเอง
 2. เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมได้มีการบันทึกพฤติกรรมนั้นไว้อย่างมีระบบ
- แนวความคิด
- กิจกรรมการสังเกตตนเองเป็นแนวทางในการพัฒนาและสร้างเสริมความสามารถในการควบคุมตน ถ้าบุคคลได้มีการสังเกตพฤติกรรมของตนเองจะทำให้สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนได้เนื่องจากการสังเกตตนเองทำให้ บุคคลได้ข้อมูลย้อนกลับเกี่ยวกับพฤติกรรมของตน เพื่อให้เกิดการพัฒนาไปสู่ความสำเร็จ และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเมื่อรู้ว่าไม่ประสบความสำเร็จ
- สื่อที่ใช้
- เครื่องฉายภาพนิ่ง แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยาย กล่าวถึง การย้อนระลึก และการคำนึงถึงพฤติกรรมของตนเองที่มีในการเข้ารับการอบรมในวันที่ผ่านมา แล้วอธิบายการทำแบบบันทึกพฤติกรรม
 2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบสำรวจพฤติกรรม ให้ผู้เข้ารับการอบรมลงมือปฏิบัติ (5 นาที)
 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของการฝึก และแนวคิดของการฝึกกิจกรรมนี้

คำชี้แจง ให้ท่านอ่านข้อความต่อไปนี้ แล้วพิจารณาว่าข้อใดตรงกับพฤติกรรมของตนเอง แล้วใส่เครื่องหมาย

“ ✓ ” ในข้อคำถามที่ตรงกับคุณมากที่สุด โดยมีช่องระดับคะแนนดังนี้

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

พฤติกรรม	5	4	3	2	1
1. เข้าห้องอบรมตรงเวลาทุกครั้ง					
2. นั่งฟังบรรยายในลักษณะตั้งใจ นั่งตัวตรง หันหน้าไปทางวิทยากร					
3. สนใจร่วมกิจกรรมที่ทำในระหว่างการอบรมทุกครั้ง					
4. นั่งหลับในขณะฟังวิทยากรบรรยาย					
5. ทำกิจกรรมได้เสร็จตามที่วิทยากรให้กระทำตรงตามเวลาที่กำหนด					
6. เตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นในการฝึกอบรมมาด้วยทุกครั้ง					

กิจกรรมที่ 2 การประเมินพฤติกรรมตนเอง

- วัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้เข้าอบรมรู้จักสังเกตตนเองและประเมินถึงผลของการกระทำและฝึกหาแนวทางแก้ไขเพื่อการควบคุมพฤติกรรมของตนเอง
- แนวคิด การนำผลที่ได้จากการสังเกตและจดบันทึกพฤติกรรมมาประเมินดูผลของการกระทำ จะนำไปสู่การควบคุมตนในการทำพฤติกรรมในอนาคต
- สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพนิ่ง แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ช้่นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการประเมินพฤติกรรม และ อธิบายการทำแบบประเมินพฤติกรรม
 2. ช้่นกิจกรรม แจกแบบประเมินพฤติกรรมตนเอง ให้ผู้เข้ารับการอบรมลงมือปฏิบัติ (5 นาที)
 3. ช้่นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดของการทำกิจกรรม

คำชี้แจง ให้คุณประเมินตนเองว่าคุณเคยหรือไม่เคยหรือไม่เคยปฏิบัติสิ่งใดบ้างในแต่ละหัวข้อและส่งผลหรือทำให้เกิดปัญหาในการทำงานอย่างไร จงเขียนแสดงความคิดเห็นรวมแนวทางแก้ปัญหา

การเข้าปฏิบัติหน้าที่ตรงเวลา

☐ เคยปฏิบัติ

☐ ไม่เคยปฏิบัติ

ส่งผลต่อการทำงาน คือ

.....

.....

.....

แนวทางแก้ปัญหา

.....

.....

.....

การเตรียมตัวในการปฏิบัติหน้าที่

☐ เคยปฏิบัติ

☐ ไม่เคยปฏิบัติ

ส่งผลต่อการทำงาน คือ

.....
.....
.....

แนวทางแก้ปัญหา

.....
.....
.....

การมีสมาธิในการปฏิบัติหน้าที่

☐ เคยปฏิบัติ

☐ ไม่เคยปฏิบัติ

ส่งผลต่อการทำงาน คือ

.....
.....
.....

แนวทางแก้ปัญหา

.....
.....
.....

การทำงานที่ได้รับมอบหมายในระหว่างปฏิบัติงาน

☐ เคยปฏิบัติ

☐ ไม่เคยปฏิบัติ

ส่งผลต่อการทำงาน คือ

.....

แนวทางแก้ปัญหา

.....

การส่งงานครบและตรงเวลา

☐ เคยปฏิบัติ

☐ ไม่เคยปฏิบัติ

ส่งผลต่อการทำงาน คือ

.....

แนวทางแก้ปัญหา

.....

การเข้ารับการอบรมและพัฒนาความรู้ในการทำงาน

☐ เคยปฏิบัติ

☐ ไม่เคยปฏิบัติ

ส่งผลต่อการทำงาน คือ

.....

.....

.....

แนวทางแก้ปัญหา

.....

.....

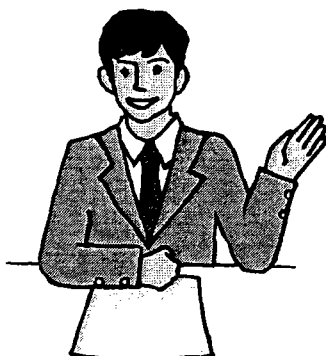
.....



กิจกรรมที่ 3 การกำหนดเป้าหมายพฤติกรรม

- วัตถุประสงค์ เพื่อให้บุคคลฝึกการตั้งเป้าหมายเพื่อการปรับปรุงตนเองในอนาคต
- แนวคิด บุคคลต้องกำหนดเป้าหมายชีวิตเพื่อการปรับปรุงตนเอง โดยเริ่มจากการสังเกตตน ประเมินพฤติกรรมและการกำหนดเป้าหมายคือขั้นตอนต่อไปในการฝึกการควบคุมตนเอง
- สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการกำหนดเป้าหมายของชีวิต อธิบายการเขียนสิ่งที่จะพยายามปฏิบัติตนเพื่ออนาคตที่ดีขึ้นของตนเอง
 2. ขั้นทำกิจกรรม แจกเอกสารกิจกรรม ข้าพเจ้าจะพยายามปฏิบัติตนเพื่ออนาคตที่ดีของข้าพเจ้า
 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยาย สรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดของการทำกิจกรรม ข้าพเจ้าจะพยายามปฏิบัติตนเพื่ออนาคตที่ดีของข้าพเจ้าโดย

1.
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.



กิจกรรมที่ 4 การบันทึกพฤติกรรมตามกำหนด

- วัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรม ได้ฝึกกำหนดพฤติกรรมที่ตั้งใจจะทำ และควบคุมตนให้สามารถปฏิบัติตามที่กำหนดได้
- แนวคิด การกำหนดเป้าหมายของพฤติกรรมแล้ว จำเป็นต้องเน้นการกระทำพฤติกรรมตามกำหนด แสดงให้เห็นถึงความสามารถกระทำได้ในลักษณะการให้สัญญากับตนเอง ซึ่งเป็นแนวทางพัฒนาการควบคุมตน
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการกำหนดเป้าหมายของพฤติกรรม นำไปสู่การทำพฤติกรรมตามกำหนด อธิบายวิธีทำกิจกรรม
 2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบบันทึกพฤติกรรม โดยให้ผู้เข้าอบรมเขียนพฤติกรรมที่ตั้งใจจะกระทำในวันนี้ อันเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องในการอบรมวันก่อนหน้านี้นี้ แล้วประเมินภายหลังเสร็จสิ้นการอบรมในวันนี้
 3. ขั้นสรุปกิจกรรม ผู้บรรยาย สรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดของการทำกิจกรรม

แบบบันทึกพฤติกรรม

ของ

คำชี้แจง จงเขียนพฤติกรรมที่ตั้งใจจะกระทำในวันนี้ พร้อมทั้งสังเกตพฤติกรรมของตนเองในระหว่างอบรม เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์การฝึกอบรมว่าได้ทำหรือไม่ได้ทำ

พฤติกรรม	ได้ทำ	ไม่ได้ทำ
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		

ช่วงเวลาที่สังเกต :/...../..... ถึง/...../.....

ลงชื่อ.....

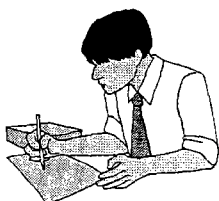
(.....)

ผู้บันทึกพฤติกรรม

กิจกรรมที่ 5 การให้รางวัลกับพฤติกรรมที่ตนทำได้ตามกำหนด

- วัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมเข้าใจถึงวิธีการควบคุมตนที่นิยมใช้ คือ การให้รางวัลและการลงโทษ
- แนวคิด วิธีการควบคุมตนที่นิยมใช้อย่างกว้างขวาง คือ การให้รางวัลตนเอง เนื่องจากเป็นวิธีที่ง่ายและไม่เกิดปัญหาด้านอารมณ์ ซึ่งคุณประโยชน์ของพฤติกรรมที่ทำให้เกิดผลดีในอนาคต คือ รางวัลที่จะได้รับเมื่อการควบคุมตนประสบผลสำเร็จอีกวิธีหนึ่ง
- สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ช้่นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการให้รางวัลอันเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการควบคุมตน และวิธีการให้รางวัลตนโดยมองถึงผลที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่นำความสำเร็จมาให้เราได้ชื่นชม
 2. ช้่นทำกิจกรรม ผู้บรรยายแจกใบกิจกรรมการเขียนพฤติกรรมที่กระทำแล้วจะเกิดผลดีต่อการปฏิบัติงานและบอกถึงคุณประโยชน์ของพฤติกรรมนั้นๆ ลงมือปฏิบัติ
 3. ช้่นสรุปกิจกรรม ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์และแนวคิดในการทำกิจกรรมทั้งหมดของชุดฝึกการควบคุมตน

คำชี้แจง ให้ท่านเขียนพฤติกรรมที่กระทำแล้วจะเกิดผลดีต่อการปฏิบัติงานพร้อมบอกคุณประโยชน์ของพฤติกรรมนั้น



1.

ประโยชน์ คือ

.....

.....

.....

.....



2.

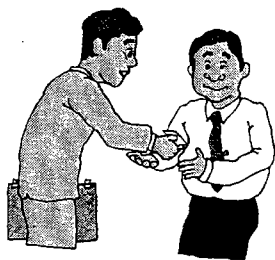
ประโยชน์ คือ

.....

.....

.....

.....



3.

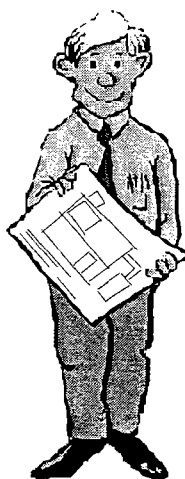
ประโยชน์ คือ

.....

.....

.....

.....



ชุดฝึกมุงอนาคต



กิจกรรมที่ 6 การวางแผนชีวิตในอนาคต

- วัตถุประสงค์
1. เพื่อให้บุคคลคิดถึงสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้และไกล
 2. เพื่อให้ทราบถึงความหมายและประโยชน์ของการมุงอนาคต
- แนวความคิด
- การที่บุคคลรู้จักความหมายของการมุงอนาคต การรู้จักรับรู้ถึงสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งที่เป็นเวลาใกล้ปัจจุบันหรือไกลปัจจุบัน เป็นวิธีที่ฝึกให้คนเรารู้จักความหมายของการมุงอนาคต
- สื่อที่ใช้
- เครื่องฉายภาพนิ่งข้ามศรียะ แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม
1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการมุงอนาคต นำเสนอภาพนิ่งเป็นกระบวนการคิดเกี่ยวกับการมุงอนาคต และประโยชน์ของการมุงอนาคต
 2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบบันทึกให้ผู้เข้าร่วมอบรมเขียนสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 3 สิ่งในอีก 7 วันข้างหน้าและเขียนสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต 3 สิ่งในอีก 3 ปี ข้างหน้า พร้อมให้เหตุผล
 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของกิจกรรมและแนว

ทำไมต้องวางแผนชีวิตด้วย??



การรู้จักวางแผนชีวิตที่ดีจะต้องเริ่มต้นจาก ...

การรู้จักชีวิตของตัวเองตั้งแต่เล็กจนโต

เพื่อจะได้เป็นแนวทางการใช้ชีวิตในอนาคตว่าควรเป็นเช่นไร

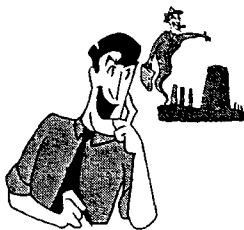
คุณอาจสงสัยว่า

ที่ผ่านมาไม่เห็นต้องวางแผนอะไรเลยชีวิตก็ดำเนินไปได้และอยู่มาถึงทุกวันนี้

แต่คุณจะรู้หรือไม่ว่า

ชีวิตของเรานั้นในทุกนาทีนั้นต้องวางแผนทั้งสิ้น ไม่ว่าเราจะรู้ตัวหรือไม่ก็ตาม

ตัวอย่าง



ถ้าคุณต้องการเลื่อนเป็นชั้นสัญญาบัตร คุณก็ต้องวางแผนแล้วว่า
คุณจะทำอย่างไร
ขยันขันแข็งเพียงไร

และต้องชวนชวายเป็นอย่างไร ?

แต่ถ้าคุณไม่มีการวางแผนเลย

คุณก็จะไม่มีวันได้พบกับสิ่งที่ปรารถนา

ที่กล่าวมาแล้วเป็นเพียงตัวอย่างในชีวิตประจำวัน ที่คุณจะต้องคิดและวางแผน
เช่น จะปฏิบัติงานอย่างไรจะเลือกทำอะไร ? จะใช้ชีวิตในอนาคตทำอะไร ?

ถ้าคุณไม่เริ่มคิดตั้งแต่วันนี้

ชีวิตของคุณก็จะสะเปะสะปะ

หาทิศทางไม่ได้ล่องลอยไปตามยถากรรม

ถ้าเป็นเช่นนั้นชีวิตของคุณย่อมจะหลงทาง

คล้ายว่าที่ขาดลอย ไม่ช้าก็ต้องตกลง หมดสิ้นหนทางไปในที่สุด



กิจกรรมที่ 7 การไม่วางแผนอนาคต

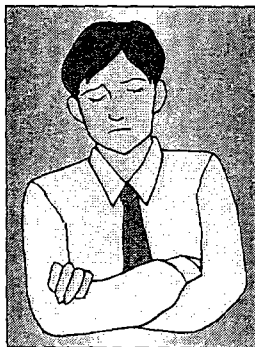
วัตถุประสงค์	ให้ผู้คลดตระหนักถึงผลเสียที่ได้รับจากการไม่วางแผนอนาคต
แนวความคิด	การแสดงให้เห็นถึงโทษของการไม่มุ่งอนาคตที่ปรากฏมาแล้ว หรืออาจจะเกิดขึ้นต่อไป ทำให้ไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินชีวิตได้ ส่งผลให้ผู้คลดตระหนักถึงความสำคัญของการมุ่งอนาคต
สื่อที่ใช้	เครื่องฉายภาพนิ่งข้ามศีรษะ แผ่นใสเรื่องความล้มเหลวในการดำเนินชีวิต
ขั้นตอนกิจกรรม	1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงผลเสียอันเกิดจากการไม่มุ่งอนาคต นำเสนอภาพนิ่งประกอบและอธิบายการทำกิจกรรม 2. ขั้นกิจกรรม แจกเอกสาร ให้ผู้เข้าอบรม เขียนสิ่งที่ควรเกิดขึ้นในอดีตแต่ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ และให้เหตุผล มาคนละ 3 เหตุการณ์ 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของกิจกรรมและแนวคิด

อยากเป็นอย่างนานเฉื่อยหรือไม่ ??

คุณควรถามตนเองว่า

คุณอยากวางแผนให้กับชีวิตของตนเอง

หรือ



อยากเป็นอย่างนายเฉื่อยชอบสบาย

นาย เฉื่อย ชอบสบาย

เป็นบุคคลที่ไม่ชอบการวางแผนชีวิต

เพราะนอนรอคอยให้ตัวเองประสบความสำเร็จในชีวิต

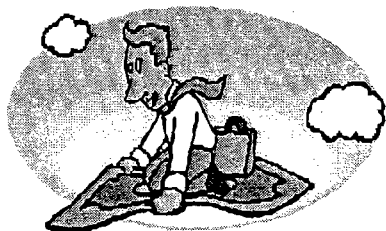
โดยไม่มีการวางแผนชีวิตเลย

ดังนั้นชีวิตของเขาจึงไม่มีวันถึงเป้าหมายและความฝันของเขาไม่เคยเป็นความจริงเลย

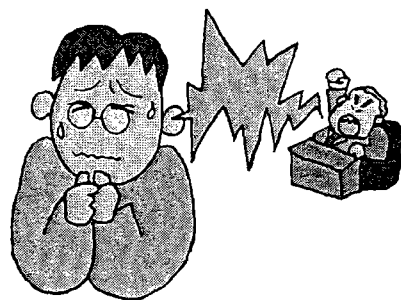
คุณอยากเป็นอย่างนายเฉื่อย ชอบสบาย หรือไม่

ภาพนายเจื้อย

ภาพที่ 1 ภาพนายเจื้อยนอนผ่นกลางวันได้ตื่นไม่ฝันเรื่องตลกขบขัน



ภาพที่ 2 ภาพนายเจื้อยถูกเจ้านายดุ



ภาพที่ 3 ห้องส่วนตัวไม่เป็นระเบียบ มีกองเสื้อผ้ายังไม่ซัก จานชามยังไม่ล้าง



ฯลฯ

กิจกรรมที่ 8 การรู้ตนเองและการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต

- วัตถุประสงค์ 1. เพื่อให้เกิดการตระหนักถึง การเป็นตนเองในปัจจุบัน โดยการพิจารณาและมองอนาคตตนเองในปัจจุบัน
2. เพื่อให้เกิดการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต
- แนวความคิด การที่บุคคลจะมีการมุ่งอนาคตได้ จำเป็นที่จะต้องเข้าใจตัวตน ความสามารถของตนในปัจจุบัน เพื่อที่จะได้เริ่มต้นการมุ่งอนาคตได้อย่างมั่นคง
- สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม 1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการตระหนักในตนเอง การรู้ตนเอง และการเริ่มต้นการมุ่งอนาคต อธิบายการทำแบบฝึกหัดการตอบคำถามเพื่อการรู้ตนเองและการเริ่มต้น การมุ่งอนาคต
2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบตอบคำถาม ให้ผู้เข้าอบรมตอบคำถาม ในเวลา 5 นาที
3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ของกิจกรรมแนวคิดและประโยชน์ที่ได้รับจากการทำกิจกรรมนี้

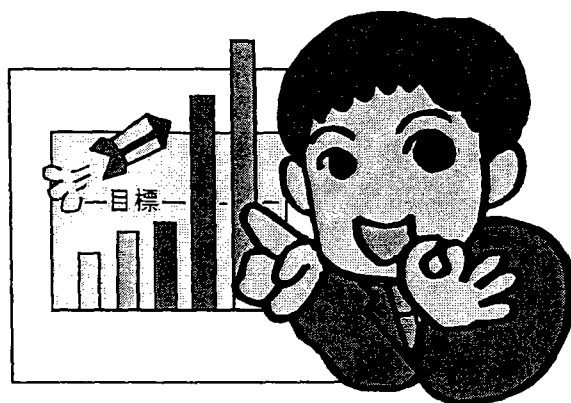


ให้คุณตอบคำถามต่อไปนี้

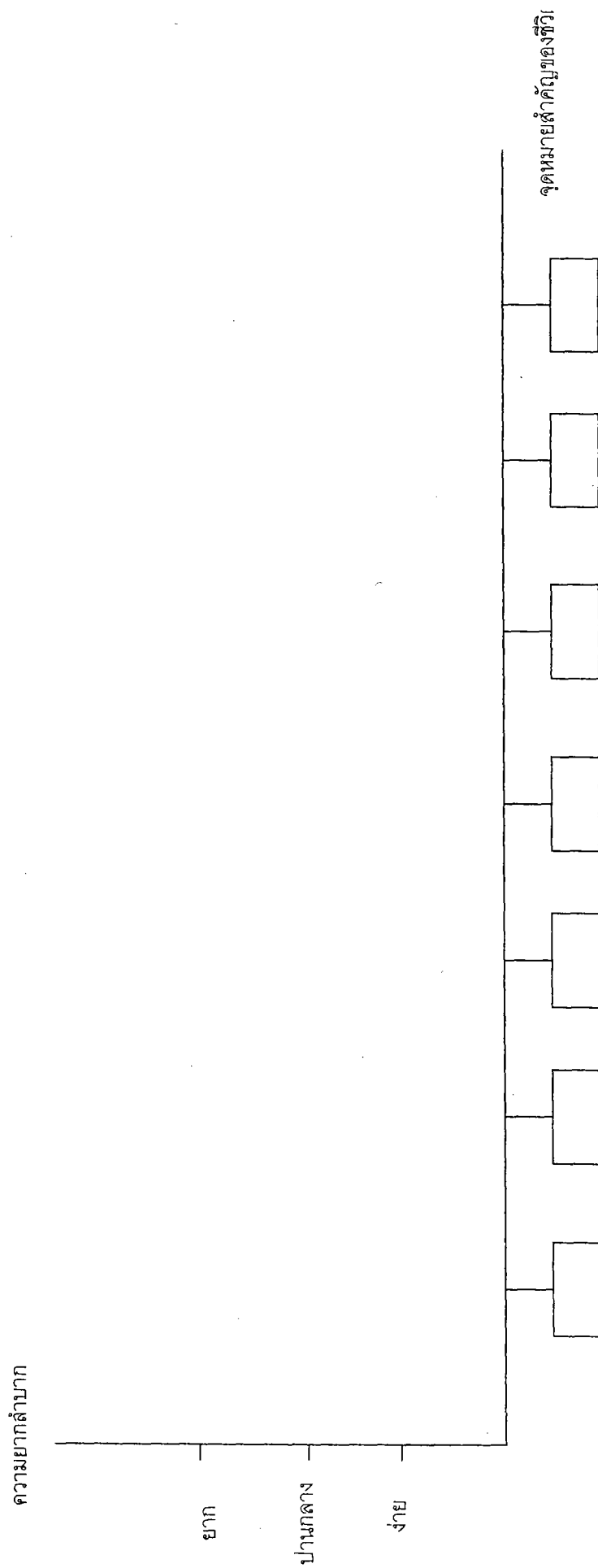
- ขณะนี้การทำงานของคุณ คุณเห็นตัวเองทำอะไรบ้าง
ตอบ
- สิ่งที่คุณทำนั้นมีประโยชน์อย่างไร
ตอบ
- คุณเคยนึกฝันว่าตนเองอยากมีความก้าวหน้าในอาชีพเป็นอย่างไร
ตอบ
- คุณอยากปฏิบัติหน้าที่ตำแหน่งใด และมีความก้าวหน้าในอาชีพถึงระดับไหน
ตอบ.....
- คุณคิดว่าการไปสู่จุดหมายปลายทางของคุณที่มุ่งหวังไว้ คุณจะต้องใช้ความพากเพียรอย่างไรบ้าง
ตอบ

กิจกรรมที่ 9 การสร้างกราฟจุดหมายแห่งชีวิต

วัตถุประสงค์	1. เพื่อให้ผู้เข้าอบรมรู้จักการคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต 2. เพื่อให้รู้จักวิเคราะห์ถึงขั้นตอนการไปสู่จุดหมายของชีวิต ความยากลำบากในการมุ่งสู่จุดหมายแห่งชีวิต
แนวความคิด	การที่สามารถวางแผนและขั้นตอนการดำเนินการ ความเป็นไปได้ในอนาคต จะช่วยให้บุคคลรู้จักที่จะแลกเปลี่ยนที่จะได้รับเพียงเล็กน้อยในปัจจุบันกับประโยชน์ที่ยิ่งใหญ่กว่าที่จะมีในอนาคต
สื่อที่ใช้	เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ แผ่นใส
ขั้นตอนกิจกรรม	1. ชี้นำ ผู้บรรยายกล่าวถึงวิธีการสร้างกราฟจุดหมายแห่งชีวิต อธิบายวิธีการสร้าง 2. ขั้นกิจกรรม แจกแบบกรอกกราฟจุดหมายแห่งชีวิตให้ผู้เข้าร่วมโครงการลงมือปฏิบัติ 3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ แนวคิดของกิจกรรมและแนวทางในการวิเคราะห์ผล



คำชี้แจง ให้คุณเขียนจุดมุ่งหมายสำคัญในชีวิต เริ่มจากปลายด้ายมือเป็นข้อปัจจุบัน ส่วนปลายด้านขวามือเป็นข้ออนาคตของชีวิต โดยพิจารณาความยากง่ายที่จะนำไปสู่จุดมุ่งหมายสำคัญนั้นๆ จากนั้น ให้ลากเส้นกราฟของชีวิตขึ้นลงตามจุดมุ่งหมายของชีวิตที่วางแผนไว้ จนกระทั่งประสบความสำเร็จ (เส้นกราฟที่แสดงถึงเหตุการณ์ที่คุณมีความทุกข์ใจ เส้นกราฟที่ขึ้นสูงแสดงถึงเหตุการณ์ที่ทำให้มีความสุขมาให้คุณ)



กิจกรรมที่ 10 การคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต

- วัตถุประสงค์ 1. เพื่อให้บุคคลรู้จักการคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคต
2. เพื่อให้บุคคลสามารถเขียนสิ่งที่ทำในอนาคต และวิธีการที่จะทำให้ประสบความสำเร็จ
- แนวความคิด การที่สามารถคาดการณ์เกี่ยวกับอนาคตโดยคำนึงถึงเหตุแห่งการกระทำ และวิธีดำเนินการให้สิ่งที่คาดการณ์ในอนาคต เกิดเป็นรูปร่างและสำเร็จได้นั้นสามารถเกิดได้จากการฝึกฝน
- สื่อที่ใช้ เครื่องฉายภาพนิ่ง แผ่นใส
- ขั้นตอนกิจกรรม 1. ขั้นนำ ผู้บรรยายกล่าวถึงการคาดการณ์สิ่งที่ปรากฏในอนาคต ต้องคำนึงถึงสาเหตุว่าทำเพื่ออะไร เพื่อที่จะได้เป็นการชั่งน้ำหนักว่าสิ่งใดทำแล้วเกิดประโยชน์มีคุณค่าแก่การกระทำ แล้วจึงมาพิจารณาว่าวิธีการใดบ้างที่จะทำให้อนาคตประสบความสำเร็จ ซึ่งเป็น การวางแผนการกระทำ
2. ขั้นกิจกรรม ให้ผู้เข้ารับการอบรมลงมือทำแบบฝึกหัดทั้ง 2 ฉบับ ให้เวลา 10 นาที
3. ขั้นสรุป ผู้บรรยายสรุปวัตถุประสงค์ แนวคิดและประโยชน์ที่ได้รับจากการฝึกกิจกรรมนี้ และสรุปวัตถุประสงค์และประโยชน์จากการฝึกการมองอนาคตและแนวทางในการนำไปใช้ในชีวิตจริง

คำชี้แจง จงเขียนสิ่งที่ท่านจะทำในอนาคตเพื่อ...

1. ตนเอง
.....
.....
.....
2. ครอบครัว
.....
.....
.....
3. หน่วยงาน
.....
.....
.....
4. สังคม
.....
.....
.....

วิธีการที่จะทำให้สิ่งที่ท่านจะทำในอนาคตประสบความสำเร็จ คือ.....

1. ตนเอง
.....
.....
.....
2. ครอบครัว
.....
.....
.....
3. หน่วยงาน
.....
.....
.....
4. สังคม
.....
.....
.....



แบบสอบถามและแบบทดสอบเพื่อการวิจัย

เรื่อง

ผลการฝึกการควบคุมตน การมุ่งอนาคต และงานจราจร ที่มีต่อจิตลักษณะ
และความรู้ในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

.....

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามทั้งหมดมี 2 ตอน
ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม
ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต
 2. แบบทดสอบการอบรมข้าราชการตำรวจจราจร จำนวน 70 ข้อ ประกอบด้วย
 - 2.1 ความรู้ความเข้าใจในเรื่องระเบียบข้อบังคับและกฎหมาย
 - 2.2 ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการจัดการจราจร
 - 2.3 ความรู้ความเข้าใจในเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจร
 3. ในการตอบแบบสอบถามและแบบทดสอบ ขอให้โปรดตอบตามความเป็นจริง และทำแบบทดสอบด้วยความตั้งใจโดยผลการตอบของท่านจะเก็บเป็นความลับ และจะใช้เพื่อการวิจัยครั้งนี้เท่านั้น
จะไม่กระทบกระเทือนหรือก่อให้เกิดผลเสียใด ๆ ต่อตำแหน่งหน้าที่การงานของท่าน
- ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูง ที่ได้กรุณาให้ความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถามและทำแบบทดสอบในครั้งนี้

ร.ต.อ. สุนทร บุญปรีดา
นักศึกษาปริญญาโท สาขาจิตวิทยาพัฒนาการ
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ตอนที่ 1 สถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมตัวเลขลงในข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง

1. ขณะนี้ท่านมีอายุ ปี
2. ขณะนี้ท่านได้รับราชการมาเป็นเวลา
☐ น้อยกว่า 10 ปี
☐ ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษา
☐ มัธยมศึกษาปีที่ 6 , ปวช. ปวส.
☐ สูงกว่ามัธยมศึกษาปีที่ 6 , ปวช. ปวส.
4. ปัจจุบันท่านมีรายได้ (เงินเดือน) เดือนละ บาท

ตอนที่ 2 แบบสอบถามการควบคุมตนและการมุ่งอนาคต

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อสำรวจความคิดและความรู้สึกเกี่ยวกับการควบคุมและการมุ่งอนาคต ขอให้ท่านพิจารณาข้อความเหล่านี้ว่าตรงกับความจริงและความรู้สึกของท่านเพียงใด แล้วเลือกตอบโดยขีดเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ ข้อความนั้น ๆ เพียงช่องเดียว

การควบคุมตน	จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้างจริง	ค่อนข้างไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริงเลย
1. ข้าพเจ้ามักจะทำงานไม่เสร็จทันเวลาที่ผู้บังคับบัญชากำหนดไว้						
2. การวางแผนจัดการจรรยาบรรณเงินล่วงหน้าเป็นการกระทำที่ไร้ประโยชน์ เพราะมักไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้						
3. สิ่งตอบแทนที่ดีที่สุดในการทำงานคือ ขึ้นเงินเดือนหรือ ตำแหน่ง						
4. ถ้าข้าพเจ้าเห็นของที่อยากได้มากและราคาแพงมากข้าพเจ้าจะตัดสินใจซื้อทันทีและยอมอดหลังจากนั้น						
5. เมื่ออยู่ต่างพื้นที่รับผิดชอบ ข้าพเจ้าคิดว่าจะทำอะไรก็ได้เพราะไม่มีใครรู้จักเรา						
6. ถ้าข้าพเจ้าอยากได้สิ่งใด แต่ต้องรอคอย ข้าพเจ้าจะหมดความอดทนหรือท้อไม่ได้						
7. ข้าพเจ้าพยายามให้เงินอย่างประหยัดเพื่อให้เพียงพอต่อการใช้จ่ายตลอดเดือน						
8. อาชีพตำรวจทำความผิดได้ง่าย						
9. ในการประชุม ถ้ามีการพูดกันถึงสิ่งที่ข้าพเจ้าไม่เห็นด้วย ข้าพเจ้าจะคัดค้านทันทีโดยมีสนใจว่าขณะนั้นเป็นจังหวะที่เหมาะสมหรือไม่						
10. ข้าพเจ้าจะมีภาระวังในการทำงาน โดยเฉพาะเมื่อจัดการจราจร						

การมุงอนาคต	จริงที่สุด	จริง	ค่อนข้าง จริง	ค่อนข้าง ไม่จริง	ไม่จริง	ไม่จริง เลย
11. การปฏิบัติหน้าที่อย่างขยันแข็งโดยผู้บังคับบัญชาไม่รู้ไม่เห็นเป็นการกระทำที่สูญเปล่า						
12. บุคคลมักเสียกำลังใจถ้าทำงานเสร็จแล้วโดนผู้ อื่นขโมยผลงานไป						
13. ผลงานที่ผู้บังคับบัญชาไม่ยอมรับ แม้จะเป็นผล งานที่ดีก็ไร้ค่า						
14. ความพอใจของข้าพเจ้าเกิดจากการได้รับการ ยอมรับและการยกย่อง						
15. ในปัจจุบันตำราวมักขาดความกล้าที่จะทำ ความดี						
16. ถ้าในการปฏิบัติหน้าที่มีผู้ให้สินบน คนที่ไม่ ฉวยโอกาสเป็นคนไฉ						
17. ข้าพเจ้าคิดว่าไม่มีประโยชน์อะไรเลยที่จะต้อง ไปวิตกกังวลเกี่ยวกับอนาคต						
18. ข้าพเจ้าคิดว่าถึงเวลาแล้วที่เราควรมีการ รณรงค์กันในเรื่องการใช้ทรัพยากรของชาติเพื่อ ให้มีเหลือถึงเยาวชนรุ่นต่อไป						
19. ข้าพเจ้าคิดว่าคนเราควรรหาความสุขใส่ตัวให้ มากที่สุดในขณะที่ เพราะอนาคตเป็นสิ่งไม่ แน่นอน						
20. การตั้งใจทำงานไม่ควรหวังผลตอบแทนจากผู้ บังคับบัญชา						

แบบทดสอบการอบรมข้าราชการตำรวจจราจร

คำชี้แจง ขอให้ท่านเลือกคำตอบที่คิดว่าถูกที่สุดเพียงคำตอบเดียว โดยทำเครื่องหมาย **X** ลงใน ☐ ใน
กระดาษคำตอบ และขอให้ทำให้ครบทุกข้อ (แบบทดสอบมีจำนวน 70 ข้อ)

1. ข้อใดไม่ใช่ความหมายของ “ทาง” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก
 - ก. ทางเดินรถประจำทาง
 - ข. ทางเท้า
 - ค. ทางรถไฟ
 - ง. ทางส่วนบุคคล
2. การใช้รถในข้อใดที่จัดว่าผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก
 - ก. ใช้รถที่ไม่แข็งแรง อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
 - ข. ใช้รถที่มีการตกแต่งให้สวยงาม
 - ค. ใช้รถที่มีการเปลี่ยนแปลงสีของรถให้ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้
 - ง. ใช้รถที่มีราคาสูงเกินไป
3. ข้อใดคือความหมายของสัญญาณไฟจราจร สีเหลืองอำพันกระพริบ
 - ก. ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้น
 - ข. ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้น
 - ค. ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง และขับด้วยความระมัดระวัง
 - ง. ให้ผู้ขับขี่เร่งความเร็ว
4. ข้อใดมิใช่อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร
 - ก. สั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ เมื่อรถมีสภาพไม่ถูกต้อง
 - ข. ทดสอบสมรรถภาพในการขับขี่ของผู้ขับขี่
 - ค. เรียกเก็บเงินจากผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด
 - ง. ออกใบสั่งเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิด
5. เจ้าพนักงานจราจรสามารถมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่จอดหรือแก้ไขรถได้ในกรณีใด
 - ก. เมื่อรถของผู้ขับขี่มีสภาพไม่ถูกต้องตามพระราชบัญญัติ
 - ข. เมื่อรถของผู้ขับขี่เสียหรือใช้การไม่ได้
 - ค. เมื่อผู้ขับขี่ขับรถผิดกฎจราจร
 - ง. เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูง
6. ข้อใดคือความหมายของการขนส่งส่วนบุคคล ตามพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก
 - ก. การขนส่งเพื่อสินค้าจ้าง ตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด
 - ข. การขนส่งคน หรือสิ่งของ โดยทางบก ด้วยรถ
 - ค. การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง
 - ง. การขนส่งซึ่งกระทำการระหว่างจังหวัดกับจังหวัด

7. ข้อใดมิใช่ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ที่อยู่ในพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก
 - ก. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
 - ข. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง
 - ค. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
 - ง. ใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์
8. ผู้ที่สามารถทำใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดสาธารณะต้องมีอายุกี่ปีขึ้นไป

ก. 18 ปี	ข. 20 ปี
ค. 22 ปี	ง. 28 ปี
9. ผู้ที่สามารถทำใบอนุญาตเป็นผู้บริการต้องมีอายุกี่ปีขึ้นไป

ก. 13 ปี	ข. 20 ปี
ค. 15 ปี	ง. 28 ปี
10. ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องวางหลักทรัพย์ใดเพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกาย ของบุคคลอื่น
 - ก. เงินสด
 - ข. พันธบัตรรัฐบาลไทย
 - ค. เงินสด และพันธบัตรรัฐบาลไทยรวมกัน
 - ง. ถูกทุกข้อ
11. ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในระยะที่มีรถสวนมาไม่น้อยกว่าเท่าใด

ก. 15 เมตร	ข. 30 เมตร
ค. 100 เมตร	ง. 150 เมตร
12. กรณีใดที่ห้ามมิให้ผู้ขับขี่แซงรถ
 - ก. เมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรือทางโค้ง
 - ข. ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางแยก หรือวงเวียน
 - ค. บริเวณที่มีหมอกฝน หรือฝุ่นควัน ที่ทำให้มองไม่เห็น
 - ง. ถูกทุกข้อ
13. ผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับขี่รถประจำทางโดยมิได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนต้องระวางโทษเช่นใด
 - ก. ปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท
 - ข. ปรับไม่เกินสองหมื่นบาท
 - ค. ปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท
 - ง. จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท
14. การขับขีรถบรรทุกในเขตชุมชน หรือเขตเมืองต้องใช้ความเร็วไม่เกินเท่าใด

ก. 60 ก.ม. / ชม.	ข. 50 ก.ม. / ชม.
ค. 90 ก.ม. / ชม.	ง. 100 ก.ม. / ชม.

22. ในทางเดินรถที่สวนกันได้ เมื่อรถคันที่ใหญ่กว่าสวนกับรถคันที่เล็กกว่า ข้อใดถูกต้อง
- รถคันที่เล็กกว่าหยุดให้รถคันที่ใหญ่กว่าผ่านไปก่อน
 - รถคันที่ใหญ่กว่าหยุดให้รถคันที่เล็กกว่าผ่านไปก่อน
 - ดูความปลอดภัยเป็นหลักว่าใครควรจะหยุดให้คันใดผ่านไปก่อน
 - ต่างฝ่ายต่างลดความเร็วลงเพื่อสวนกันได้ปลอดภัย
23. การขับรถในลักษณะใดเข้าข่ายการขับรถแบบผิดปกติวิสัยของการขับรถธรรมดา
- การขับรถจี้ท้ายรถคันหน้าอย่างกระชั้นชิด
 - ดูทีวี และเล่นเกมขณะขับรถ
 - ขับรถด้วยความเร็ว และแข่งข้าย – ขวา
 - ขับรถด้วยความเร็วสูงในที่ชุมชน
24. นาย ก. ขับรถจักรยานยนต์บนทางเท้า มีความผิดต้องบันทึกคะแนนเท่าใด
- | | |
|-------------|-------------|
| ก. 10 คะแนน | ข. 20 คะแนน |
| ค. 30 คะแนน | ง. 40 คะแนน |
25. ข้อใดมิใช่ความผิดที่ต้องถูกบันทึกคะแนนครั้งละ 40 คะแนน
- ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ
 - ขับรถก่อกวนความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น
 - ขับรถขณะเมาสุรา
 - แข่งรถในทาง
26. นาย ก. ถูกแท็กซี่ทอดทิ้งกลางทาง แท็กซี่คันดังกล่าวมีความผิดต้องถูกบันทึกคะแนนเท่าไร
- | | |
|-------------|-------------|
| ก. 10 คะแนน | ข. 20 คะแนน |
| ค. 30 คะแนน | ง. 40 คะแนน |
27. เครื่องหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรมีกี่ประเภท
- | | |
|-------------|-------------|
| ก. 2 ประเภท | ข. 3 ประเภท |
| ค. 4 ประเภท | ง. 5 ประเภท |
28. เครื่องหมายจราจรประเภทบังคับ หมายถึงข้อใด
- ใช้ติดตั้งในทางที่อาจเกิดอันตราย
 - ใช้ติดตั้งเพื่อให้ทราบข้อมูลสำหรับการเดินทาง
 - ใช้ติดตั้งเพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น
 - ใช้ติดตั้งเพื่อให้ผู้ขับขี่เดินทางได้สะดวก

29. เครื่องหมายจราจรประเภทเตือนหมายถึง
- เครื่องหมายที่ติดตั้งในทางที่อาจเกิดอันตรายได้ง่าย
 - เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในทางที่อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
 - เครื่องหมายที่ติดตั้งเพื่อป้องกันอันตราย หรืออุบัติเหตุ
 - ถูกทุกข้อ
30. การข้ามถนนนอกทางข้ามในบริเวณห่างจากข้างทางข้ามเท่าใด ถือว่ามีความผิด
- 50 เมตร
 - 100 เมตร
 - 150 เมตร
 - 200 เมตร
31. ความหมายของการจัดการจราจรคือ
- การดำเนินการใด ๆ เพื่อให้การใช้ถนนมีประสิทธิภาพสูงสุด
 - การเปลี่ยนแปลงระบบการเดินรถ
 - การบังคับให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร
 - การปรับปรุงเส้นทางการเดินรถ
32. วัตถุประสงค์สำคัญของการจัดการจราจรคือ
- เพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัวมากที่สุด
 - เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้รับความปลอดภัย
 - เพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร
 - เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ
33. ข้อใดไม่ใช่เหตุผลของการตรวจการจราจร
- สามารถแก้ปัญหาในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้ทันการ
 - ป้องกันผู้ที่มีเจตนาฝ่าฝืนกฎจราจร
 - ควบคุมการไหลเวียนของการจราจร ให้มีประสิทธิภาพ
 - ค้นหาปัญหาบนพื้นผิวการจราจร
34. วิธีการตรวจการจราจรที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดคือวิธีใด
- ทางรถจักรยานยนต์
 - ทางตึกสูง
 - ทางเฮลิคอปเตอร์
 - ตามความเหมาะสมของพื้นที่ และสภาพการจราจร
35. เมื่อใดที่เจ้าหน้าที่ควรต้องควบคุมการจราจรด้วยตนเองโดยใช้สัญญาณมือ
- บริเวณทางโค้ง
 - ในช่วงเวลาวิกฤต
 - บริเวณทางแยกที่มีสัญญาณไฟ
 - บริเวณที่มีป้ายสัญญาณจราจร

36. ข้อใดมิใช่วิธีการควบคุมการจราจรในเชิงปริมาณ
- การใช้ป้ายบังคับ ป้ายเตือน หรือเครื่องหมายต่างๆ
 - การกำหนดระยะเวลาการวิ่งของรถบางประเภท
 - การปรับเปลี่ยนเส้นทางให้เลี่ยงเส้นทางที่มีปัญหา
 - การใช้บริการระบบขนส่งมวลชนแทนการใช้รถส่วนตัว
37. การยื่นอำนาจการจราจร เจ้าหน้าที่ไม่ควรยื่นในตำแหน่งใด
- ยื่นในจุดที่ไม่กีดขวางการจราจร
 - ยื่นในจุดที่มองเห็นสัญญาณไฟจราจรชัดเจน
 - ยื่นในจุดที่มองเห็นถนนได้ทุกด้าน
 - ยื่นในตำแหน่งที่ผู้ขับขี่มองเห็นไม่เห็น
38. การยื่นอำนาจการจราจร แบบใดที่อาจเกิดอันตรายได้
- ยื่นในจุดที่เหมาะสมไม่บังเส้นทาง
 - ยื่นในจุดที่ไม่มีแสงไฟในเวลากลางคืน
 - แต่งกายให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้สะดวก
 - สังเกตความเร็วของรถขณะยื่นให้สัญญาณมือ
39. หากเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ขัดข้องบนท้องถนน เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติอย่างไร
- รีบไปที่จุดเกิดเหตุโดยทันที
 - พยายามนำรถที่ขัดข้องออกจากการกีดขวางการจราจร
 - เร่งระบายรถในจุดเกิดเหตุให้คล่องตัว
 - ถูกทุกข้อ
40. การกระทำใดที่เจ้าหน้าที่ไม่ควรทำในกรณีเกิดอุบัติเหตุรถชนกัน
- พูดหรือให้ความเห็นว่าผู้ใดถูกหรือผิด ในขณะรอพนักงานสอบสวน
 - จัดการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุให้คลี่คลาย
 - รีบทำเครื่องหมายบนพื้นถนนที่เกิดเหตุ
 - ทำแผนที่เกิดเหตุโดยสังเขป
41. การทำแผนที่เกิดเหตุโดยสังเขปที่ถูกต้องคือข้อใด
- ให้ทิศเหนือ อยู่ทางด้านบนหัวกระดาษเสมอ
 - ลงหมายเลขทะเบียนรถแต่ละคันให้ครบ
 - ให้คู่กรณีดูแผนที่ พร้อมทั้งอธิบายโดยสังเขป
 - ถูกทุกข้อ
42. ปัจจัยในข้อใดที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร
- ปัจจัยที่เกี่ยวกับรถ
 - ปัจจัยที่เกี่ยวกับถนน
 - ปัจจัยที่เกี่ยวกับคน
 - ถูกทุกข้อ

43. ข้อใดเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ที่อยู่ในปัจจัยทางด้านคน
- ความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่
 - ปริมาณรถที่มากบนท้องถนน
 - ขนาดของถนนที่คับแคบมากเกินไป
 - การจุกตัวของชุมชน
44. ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรข้อใดที่กระทำการแก้ไขได้ยากที่สุด
- ปัจจัยเกี่ยวกับคน
 - ปัจจัยเกี่ยวกับถนน
 - ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมือง
 - ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ และการขนส่ง
45. การควบคุมสัญญาณไฟจราจร ข้อใดถูกต้องที่สุด
- ปล่อยรถให้นานพอจนหมดในแต่ละด้าน
 - ปล่อยรถตามสภาพแวดล้อม และทัศนวิสัยของการมองเห็น
 - ปล่อยรถตามเวลาที่สมควร ตามสภาพ แต่ไม่นานเกินไป ให้ปล่อยตัวทุกด้าน
 - ปล่อยรถตามเวลาที่กำหนดตายตัวเพื่อความยุติธรรม
46. เส้นทแยงเหลืองบนพื้นทาง หมายถึง
- ให้หยุดรถบนเส้น
 - ห้ามขับรถผ่าน
 - ห้ามหยุดบนเส้น
 - ห้ามเลี้ยวรถ
47. การให้สัญญาณนกหวีด 1 ครั้ง ของเจ้าหน้าที่ หมายถึง
- ขับรถผ่านไปได้
 - ลดความเร็ว แล้วขับผ่านไป
 - ให้หยุดรถ
 - ให้เลี้ยวรถ
48. ในกรณีไม่มีทางเดินเท้า ผู้เดินเท้าควรเดินทางด้านใดของถนน
- ด้านซ้าย หรือขวาก็ได้
 - ด้านซ้ายมือของตนเอง
 - ด้านขวามือของตนเอง
 - ไม่มีข้อถูก
49. องค์ประกอบของการจราจรคือ
- คน – สัญติ – ถนน
 - คน – สัญติ – ยานพาหนะ – ถนน
 - คนใช้รถใช้ถนน
 - ผิดทุกข้อ

50. หลักการจัดการจราจรโดยทั่วไปมี 2 ระบบ คือ
- ก. ระบบทางบกและทางน้ำ ข. ระบบพื้นราบและยกระดับ
 - ค. ระบบขับชิดซ้ายและชิดขวา ง. ระบบเดินรถสองทางและทางเดียว
51. การแก้ปัญหาจราจรในข้อใด ที่ช่วยแก้ปัญหาอันเกิดมาจากปัจจัยที่เกี่ยวกับคน
- ก. การให้การศึกษา
 - ข. การบัญญัติกฎหมาย
 - ค. การสร้างถนนให้มีปริมาณมากขึ้น
 - ง. การเคลื่อนย้ายชุมชนให้กระจายออกไป
52. วิธีใดคือวิธีการที่ใช้ในการแก้ปัญหาจราจร
- ก. การเพิ่มระบบขนส่งสาธารณะ
 - ข. การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่
 - ค. การสร้างถนนให้เชื่อมโยงกันได้มากขึ้น
 - ง. ถูกทุกข้อ
53. สาเหตุของการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ก. การเพิ่มของยานพาหนะ ข. ผู้ขับขี่ขาดวินัย ดำรงจรรยาบรรณ
 - ค. ปัญหาขนส่งมวลชน ง. ถูกทุกข้อ
54. ผลดีของระบบเดินรถทางเดียวคือ
- ก. รองรับรถได้ในปริมาณที่มากขึ้น ข. จุดตัดน้อยลง ลดจังหวะสัญญาณไฟ
 - ค. ความเร็วของรถมากขึ้น ง. ถูกทุกข้อ
55. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ข้อใดถูกต้องที่สุด
- ก. จิตสำนึกต่อส่วนรวมของผู้ขับขี่
 - ข. ขาดการเรียนรู้ เรียนรู้การขับขี่ที่ถูกต้อง
 - ค. ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
 - ง. ถูกทุกข้อ
56. ข้อใดไม่ใช่สาเหตุปัญหาจราจร
- ก. ระบบขนส่งสาธารณะ
 - ข. ระบบสาธารณูปโภค
 - ค. การจัดระเบียบทางเท้า
 - ง. เจ้าของรถที่มีรถจำนวนหลายคันเกินความจำเป็น
57. สภาพการจราจรในปัจจุบันก่อให้เกิดผลกระทบด้านใด
- ก. ทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง
 - ข. การศึกษา การบริหารและการปกครอง
 - ค. ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว ด้านมลภาวะ
 - ง. ถูกทุกข้อ

58. หน้าที่ในการตรวจการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคือ
- ก. กวดขันให้ปฏิบัติตามกฎจราจร
 - ข. ป้องกันมิให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร
 - ค. สังเกตการณ์ควบคุมและจัดการจราจร
 - ง. ถูกทุกข้อ
59. ในกรุงเทพฯ ใช้มาตรการแก้ปัญหาจราจรแบบใดเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
- ก. มาตรการควบคุมการจราจร
 - ข. มาตรการควบคุมทางแยก
 - ค. มาตรการควบคุมการจราจรเป็นพื้นที่ (ATC)
 - ง. ถูกทุกข้อ
60. บทบาทในการแก้ปัญหาจราจรข้อใดเป็นหน้าที่โดยตรงของตำรวจจราจร
- ก. การให้การศึกษาให้ความรู้ด้านจราจร
 - ข. การบังคับใช้กฎหมายจราจร
 - ค. การดำเนินการด้านมลภาวะ
 - ง. ถูกทุกข้อ
61. ข้อใดไม่ใช่สาเหตุปัญหาการจราจร
- ก. จำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น
 - ข. ปริมาณรถในท้องถนน
 - ค. ผู้ใช้รถไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
 - ง. ประชาชนหันมานิยมขึ้นรถเมล์มากขึ้น
62. ผลดีของการวางแผนจัดการจราจรคือ
- ก. การปฏิบัติเป็นไปด้วยความเรียบร้อย
 - ข. ใช้กำลังคนเท่าที่จำเป็นและประหยัดงบประมาณ
 - ค. ลดความสูญเสียโดยรวม ลดปัญหาการฝ่าฝืนและลดอุบัติเหตุ
 - ง. ถูกทุกข้อ
63. การวางแผนปฏิบัติการจราจรในกรณีฉุกเฉินคือ
- ก. กรณีรถติดอันเนื่องจากเทศกาล
 - ข. มีการเสด็จพระราชดำเนิน
 - ค. กรณีเกิดพายุฝนฟ้าคะนอง น้ำท่วม หรือการชุมนุมประท้วง
 - ง. มีเส้นทางรัฐมนตรีจะรีบไปเข้าร่วมประชุม

64. การวางแผนจัดการจราจรคือ
- การกำหนดแผนจัดการจราจรเรื่องที่ต้องทำ
 - การร่วมกันจัดการจราจร เมื่อการจราจรติดขัด
 - การตัดสินใจล่วงหน้าว่าจะจัดการอย่างไรในอนาคต
 - ผิดทุกข้อ
65. นายกล้าหาญ เป็นทหารเมื่อขับรถจักรยานยนต์กลับบ้านโดยใส่หมวกเหล็กซึ่งแข็งแรงกว่าหมวกนิรภัย แต่ถูกเรียกให้หยุดและถูกจับกุม ข้อใดถูกต้องที่สุด
- ตำรวจจับนายกล้าหาญไม่ได้เพราะหมวกเหล็กแข็งแรงกว่าหมวกนิรภัย
 - ตำรวจจับนายกล้าหาญไม่ได้เพราะไม่มีกฎหมายกำหนดไว้
 - ตำรวจจับนายกล้าหาญได้เพราะต้องใช้หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่
 - ตำรวจจับนายกล้าหาญไม่ได้เพราะเป็นข้าราชการทหาร
66. ผลเสียของระบบเดินรถทางเดียวคือ
- ผู้ขับขี่เสียเวลาอ้อมไกล
 - อุบัติเหตุมักจะรุนแรง
 - คนข้ามถนนง่ายขึ้นเพราะมองด้านเดียว
 - จะมีจุดติดมากขึ้น เพิ่มจังหวัดสัญญาณไฟ
67. ข้อใดเป็นการขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
- ขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย
 - จอดรถในลักษณะกีดขวางทางจราจร
 - หยุดรถทับเส้นทแยงเหลือง รถเข้า – ออก ซอยไม่ได้
 - ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
68. ในทางเดินรถที่สวนกันได้เมื่อรถคันที่ใหญ่กว่าสวนกับรถที่เล็กกว่าข้อใดถูกต้องที่สุด
- รถคันที่เล็กกว่าต้องหยุดให้รถคันที่ใหญ่กว่าผ่านไปก่อน
 - รถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดให้รถคันที่เล็กกว่าผ่านไปก่อน
 - ดูความปลอดภัยเป็นหลักว่าใครควรจะหยุดให้คันใดไปก่อน
 - ต่างฝ่ายต่างลดความเร็วลงเมื่อสวนกันได้โดยปลอดภัย
69. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา เช่น
- ขับรถจี้ท้ายรถคันหน้าอย่างกระชั้นชิด
 - ดูโทรศัพท์ หรือเล่นเกมขณะขับรถ
 - ขับรถเร็ว แสง ซ้าย – ขวา น่าจะเกิดอันตราย
 - ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

70. เขตปลอดภัยหมายถึง

- ก. เขตที่สามารถให้คนเดินเท้าได้ จอดรถได้ และรถวิ่งผ่านได้
- ข. เขตที่สามารถให้คนเดินเท้าได้ รถสามารถวิ่งผ่านได้ แต่ห้ามจอดรถ
- ค. เขตที่ห้ามรถทุกชนิดเข้าในบริเวณ
- ง. เขตที่ปักจอดรถที่ขัดข้อง

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ ชื่อสกุล	ร.ต.อ. สุนทร บุญปรีดา
วัน เดือน ปี เกิด	9 เมษายน 2497
ที่อยู่ปัจจุบัน	226/32 หมู่บ้านไฟโรจน์ ถ.บางนาตราด แขวงบางนา เขตบางนา กทม.
ตำแหน่งงานในปัจจุบัน	รองสารวัตร งานที่ 7
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	กองกำกับการอำนวยการ กองบังคับการตำรวจจราจร
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2520	นักเรียนพลตำรวจนครบาล รุ่น 49
พ.ศ. 2532	ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
พ.ศ. 2536	นักเรียนอบรมเพื่อบรรจุเป็นข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร รุ่น 304/36
พ.ศ. 2545	หลักสูตรโรงเรียนสารวัตร รุ่นที่ 69
พ.ศ. 2546	การศึกษามหาบัณฑิต (กศ.ม.) วิชาเอกจิตวิทยาพัฒนาการ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ