

บทที่ 4

ผลการวิจัย

มาตรการแก้ไขปัญหาราจร คือ วิธีการแก้ไขปัญหาราจรที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งกำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2540 จนถึงปัจจุบันในการศึกษาครั้งนี้กำหนดศึกษามาตรการแก้ไขปัญหาราจรที่เกี่ยวข้องกับผู้ค้าหาบเร่แผงลอย 3 มาตรการ คือ มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ และมาตรการจำกัดปริมาณรถซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำหรับพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรได้แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ไม่ยอมรับและยอมรับ โดยที่พฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร สามารถศึกษาได้จากทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมเชิงลบ

ผลการวิจัยในครั้งนี้ แบ่งเป็น 6 ส่วน คือ

4.1 ลักษณะทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

4.2 พฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร

4.3 ทัศนคติเชิงลบ

4.4 ความเชื่อเชิงลบ

4.5 ค่านิยมเชิงลบ

4.6 ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาราจรของผู้ให้สัมภาษณ์

4.1 ลักษณะทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผลการศึกษา พบว่าเกินกว่าครึ่งหนึ่งของผู้ให้สัมภาษณ์ คือร้อยละ 58.1 เป็นเพศหญิง ที่เหลืออีกร้อยละ 41.9 เป็นเพศชาย (ดูตารางที่ 3 ประกอบ)

ตารางที่ 3 : ตารางแสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามเพศ (จำนวน 258 ราย)

เพศ	ร้อยละ
หญิง	58.1
ชาย	41.9

ในด้านอายุ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 21-30 ปี (ร้อยละ 39.9) รองลงมาเป็นผู้ที่มีอายุอยู่ในช่วง 31-40 ปี (ร้อยละ 32.6) ช่วง 41-50 ปี (ร้อยละ 14.7) และต่ำกว่า 20 ปี (ร้อยละ 10.5) ตามลำดับ (ดูตารางที่ 4 ประกอบ)

ตารางที่ 4 : ตารางแสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามอายุ (จำนวน 258 ราย)

อายุ	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	10.5
21-30 ปี	39.9
31-40 ปี	32.6
41-50 ปี	14.7
มากกว่า 50 ปี	2.3

สำหรับสถานภาพสมรส ผลการศึกษา พบว่า ร้อยละ 56.2 แต่งงานแล้ว และร้อยละ 43.8 ยังเป็นโสดอยู่ (ดูตารางที่ 5 ประกอบ)

ตารางที่ 5 : แสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามสถานภาพสมรส (จำนวน 258 ราย)

สถานภาพสมรส	ร้อยละ
สมรส	56.2
โสด	43.8

ในด้านระดับการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เรียนจบชั้นประถมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 20.5) ลำดับที่สองคือเรียนจบชั้นประถมศึกษาตอนปลาย (ร้อยละ 17.4) ลำดับที่สามคือเรียนจบชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 15.9) ลำดับที่สี่คือผู้ที่เรียนจบชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งมีสัดส่วนเท่ากับผู้ที่เรียนจบระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 11.6) ลำดับที่ห้าคือเรียนจบประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ร้อยละ 10.1) ลำดับที่หกคือเรียนจบประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ร้อยละ 7) และลำดับสุดท้ายคือไม่เคยเรียนหนังสือเลย (ร้อยละ 5) (ดูตารางที่ 6 ประกอบ)

ตารางที่ 6 : แสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามระดับการศึกษา (จำนวน 258 ราย)

ระดับการศึกษา	ร้อยละ
ประถมศึกษาตอนต้น	20.5
ประถมศึกษาตอนปลาย	17.4
มัธยมศึกษาตอนต้น	15.9
มัธยมศึกษาตอนปลาย	11.6
ปริญญาตรี	11.6
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ	10.1
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง	7.0
ไม่เคยเรียนหนังสือเลย	5.0
อื่น ๆ	0.9

ด้านภูมิฐานะเดิม ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่มีภูมิฐานะเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (ร้อยละ 43) ลำดับที่สองคือมีภูมิฐานะเดิมอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 20.9) ลำดับที่สามคือภาคใต้ (ร้อยละ 11.2) ลำดับที่สี่คือภาคกลาง (ร้อยละ 9.8) ลำดับที่ห้าคือภาคเหนือ (ร้อยละ 8.5) และลำดับที่หกคือภาคตะวันออก (ร้อยละ 4.7) มีเพียงส่วนน้อยที่มีภูมิฐานะเดิมอยู่ภาคตะวันตก (ดูตารางที่ 7 ประกอบ)

ตารางที่ 7 : แสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามภูมิฐานะเดิม (จำนวน 258 ราย)

ภูมิฐานะเดิม	ร้อยละ
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	43.0
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	20.9
ภาคใต้	11.2
ภาคกลาง	9.8
ภาคเหนือ	8.5
ภาคตะวันออก	4.7
ภาคตะวันตก	1.9

ด้านรายได้ต่อเดือน ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 44.2) รองลงมามีรายได้ตั้งแต่ 5,001-10,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 35.3) และมีรายได้ตั้งแต่ 10,001-20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 13.5) ตามลำดับ ส่วนลำดับสุดท้ายคือมีรายได้มากกว่า 20,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 7) (ดูตารางที่ 8 ประกอบ)

ตารางที่ 8 : แสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน (จำนวน 258 ราย)

รายได้ต่อเดือน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	44.2
5,001-10,000 บาท	35.3
10,001-20,000 บาท	13.5
มากกว่า 20,000 บาท	7.0

4.2 พฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน

ผลการศึกษา พบว่าผู้ที่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานโดยรวมมีมากกว่ากึ่งหนึ่งเล็กน้อย (ร้อยละ 53.1) ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ที่ยอมรับและไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานโดยรวมนี้มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน

เมื่อแยกเป็นมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานแต่ละมาตรการ ปรากฏผลดังนี้

มาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ยอมรับมากที่สุด คือมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ (ร้อยละ 60.1) มาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ยอมรับเป็นลำดับที่สองคือมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน (ร้อยละ 43.8) และมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ยอมรับน้อยที่สุดคือมาตรการจำกัดปริมาณรถนั้น (ร้อยละ 30.2) (ดูตารางที่ 9 ประกอบ)

ตารางที่ 9 : ตารางแสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน (จำนวน 258 ราย)

พฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน	ร้อยละ
1. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่	
ไม่ยอมรับ	60.1
ยอมรับ	39.9
2. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน	
ไม่ยอมรับ	43.8
ยอมรับ	56.2
3. มาตรการจำกัดปริมาณรถ	
ไม่ยอมรับ	30.2
ยอมรับ	69.8
4. มาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานโดยรวม	
ไม่ยอมรับ	46.9
ยอมรับ	53.1

4.3 ทักษะคติเชิงลบ

ในส่วนของทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร ได้แบ่งเป็น 3 องค์ประกอบ คือ การรับรู้ ความสนใจ และความพอใจ โดยเป็นทัศนคติในเชิงลบ จึงแบ่งเป็น การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรน้อย ความไม่สนใจปัญหาจราจร และความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจร

4.3.1 การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรน้อย

ผลการศึกษา พบว่า ความถี่ของการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรนั้น ส่วนใหญ่ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรนาน ๆ ครั้ง (ร้อยละ 37.6) รองลงมาได้รับรู้เกือบทุกวัน (ร้อยละ 26.7) ลำดับที่สามคือไม่เคยได้รับรู้เลย (ร้อยละ 13.6) ลำดับที่สี่คือได้รับรู้มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง (ร้อยละ 12) และลำดับสุดท้ายคือได้รับรู้สัปดาห์ละครั้ง (ร้อยละ 10.1) (ดูตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 : ตารางแสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความถี่ของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจร (จำนวน 258 ราย)

ความถี่ของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจร	ร้อยละ
นาน ๆ ครั้ง	37.6
เกือบทุกวัน	26.7
ไม่เคยได้รับรู้เลย	13.6
มากกว่าสัปดาห์ละครั้ง	12.0
สัปดาห์ละครั้ง	10.1

4.3.2 ความไม่สนใจปัญหาจราจร

ความไม่สนใจปัญหาจราจร วัดจากข้อความเชิงบวก* 5 ข้อความ และข้อความเชิงลบ** 2 ข้อความ โดยที่ข้อความเชิงบวก ได้แก่ ข้อความที่1 การติดตามข่าวคราวการแก้ปัญหาจราจร เป็นหน้าที่ที่สำคัญของคนกรุงเทพฯ ข้อความที่2 รัฐควรให้ข้อมูลการแก้ปัญหาจราจรอย่างสม่ำเสมอ ข้อความที่3 ผู้ใช้ถนนควรรายงานสภาพการจราจรหากมีโอกาส ข้อความที่4 การแสดงความเห็นผ่านสื่อมวลชนเป็นสิ่งที่ดี ข้อความที่5 ท่านให้ความร่วมมือในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจรเต็มทุกครั้ง และข้อความเชิงลบ ได้แก่ ข้อความที่6 ปัญหาจราจรเป็นเรื่องน่าเบื่อ และข้อความที่7 การติดตามการแก้ปัญหาจราจรทำให้เสียเวลา

สำหรับการให้คะแนนในข้อความเชิงบวกและข้อความเชิงลบ จะแปลงเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	การแปลความหมาย เชิงบวก	การแปลความหมาย เชิงลบ
0.01-0.80	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
0.81-1.60	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย
1.61-2.40	ไม่มีความเห็นปานกลาง	ไม่มีความเห็นปานกลาง
2.41-3.20	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
3.21-4.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ให้ความสนใจปัญหาจราจรในระดับเห็นด้วย ($\bar{x}_n = 2.95$) สำหรับข้อความเชิงบวกหรือข้อความที่แสดงความสนใจปัญหาจราจรนั้น ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับข้อความเชิงบวก ($\bar{x}_{n1} = 3.11$) เหตุผลที่เลือกมากที่สุด คือรัฐควรให้ข้อมูลการแก้ปัญหาจราจรอย่างสม่ำเสมอแสดงความเห็นในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 3.23$) เหตุผลที่เลือกเป็นอันดับรองลงมา คือการให้ความร่วมมือในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจรเต็มทุกครั้งแสดงความเห็นในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 3.11$) และข้อความเชิงลบนั้น พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับข้อความเชิงลบ ($\bar{x}_{n2} = 2.57$) นั้นย่อมแสดงให้เห็นภาพรวมว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนมากมีความสนใจปัญหาจราจร โดยเหตุผลที่ผู้ให้สัมภาษณ์เลือก

* ข้อความเชิงบวก หมายถึง ข้อความที่แสดงความสนใจปัญหาจราจร

** ข้อความเชิงลบ หมายถึง ข้อความที่แสดงความไม่สนใจปัญหาจราจร

มากเป็นอันดับหนึ่งของข้อความเชิงลบ คือท่านคิดว่าปัญหาจราจรน่าเบื่อแสดงความคิดเห็นในระดับ ไม่เห็นด้วย ($\bar{x} = 2.99$) และแสดงความคิดเห็นว่าการติดตามการแก้ปัญหาจราจรทำให้เสียเวลาแสดงความคิดเห็นในระดับปานกลางหรือ ไม่มีความเห็น ($\bar{x} = 2.15$) (ดูตารางที่ 11 ประกอบ)

ตารางที่ 11 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความไม่สนใจปัญหาจราจร (จำนวน 258 ราย)

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. การติดตามข่าวคราวการแก้ปัญหาจราจรเป็นหน้าที่ที่สำคัญของคนกรุงเทพฯ(+)	3.09	0.75
2. รัฐควรให้ข้อมูลการแก้ปัญหาจราจรอย่างสม่ำเสมอ(+)	3.23	0.67
3. ผู้ใช้ถนนควรรายงานสภาพการจราจรหากมีโอกาส(+)	3.09	0.61
4. การแสดงความคิดเห็นผ่านสื่อมวลชนเป็นสิ่งที่ดี(+)	3.02	0.72
5. ท่านให้ความร่วมมือในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจรเต็มที่ทุกครั้ง(+)	3.11	0.66
6. ท่านคิดว่าปัญหาจราจรน่าเบื่อ(-)	2.99	0.99
7. การติดตามการแก้ปัญหาจราจรทำให้เสียเวลา(-)	2.15	0.85
รวม	2.95	0.75

หมายเหตุ \bar{x}_{n1} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่สนใจปัญหาจราจรที่เป็นข้อความเชิงบวก
($\bar{x}_{n1} = 3.11$)

\bar{x}_{n2} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่สนใจปัญหาจราจรที่เป็นข้อความเชิงลบ
($\bar{x}_{n2} = 2.57$)

4.3.3 ความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร

ความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร วัดจากความรู้สึกต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรทั้ง 3 มาตรการ คือ มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ และมาตรการจำกัดปริมาณรถ

ผลการศึกษา พบว่าผู้ที่ไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรโดยรวมมีอยู่ร้อยละ 47.7 และเมื่อแยกเป็นมาตรการแก้ไขปัญหาราจรแต่ละมาตรการ พบว่ามาตรการแก้ไขปัญหาราจรที่ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่พอใจมากที่สุดคือมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน (ร้อยละ 50) มาตรการแก้ไขปัญหาราจรที่ไม่พอใจเป็นลำดับที่สองคือมาตรการจำกัดปริมาณรถนั้น (ร้อยละ 48.8) และมาตรการแก้ไขปัญหาราจรที่ไม่พอใจน้อยที่สุด คือมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ (ร้อยละ 47.7) (ดูตารางที่ 12 ประกอบ)

ตารางที่ 12 : ตารางแสดงค่าร้อยละของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร (จำนวน 258 ราย)

ความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร	ร้อยละ
1. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน	
ไม่พอใจ	50.0
พอใจ	50.0
2. มาตรการจำกัดปริมาณรถ	
ไม่พอใจ	48.8
พอใจ	51.2
3. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่	
ไม่พอใจ	47.7
พอใจ	52.3
4. มาตรการแก้ไขปัญหาราจรโดยรวม	
ไม่พอใจ	47.7
พอใจ	52.3

สำหรับความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานแต่ละมาตรการ ปรากฏผลดังนี้

4.3.3.1 ความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน

ความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน วัดได้จากข้อความที่แสดงความรู้สึกต่อมาตรการดังกล่าว 8 ข้อความ เป็นข้อความเชิงบวก* 4 ข้อความ และข้อความเชิงลบ** 4 ข้อความ สำหรับเกณฑ์ในการให้คะแนนแบ่งได้ดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	การแปลความหมาย	การแปลความหมาย
	เชิงบวก	เชิงลบ
0.01-0.80	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
0.81-1.60	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย
1.61-2.40	ไม่มีความเห็นปานกลาง	ไม่มีความเห็นปานกลาง
2.41-3.20	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
3.21-4.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนในระดับเห็นด้วย ($\bar{x}_N = 2.57$) โดยแสดงความเห็นต่อข้อความเชิงบวกในระดับเห็นด้วย ($\bar{x}_{n1} = 2.65$) และแสดงความเห็นต่อข้อความเชิงลบในระดับไม่เห็นด้วย ($\bar{x}_{n2} = 2.49$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูง คือข้อความที่ 5 มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ช่วยให้ท่านขายของได้ง่ายขึ้น ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับไม่เห็นด้วยกับข้อความเชิงลบ ($\bar{x} = 2.73$) ข้อความที่ 1 มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนจะทำให้รายได้ของพ่อค้าแม่ค้าหาบเร่แผงลอยลดลง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยกับข้อความเชิงบวก ($\bar{x} = 2.72$) และข้อความที่ 2 มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนจะทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายในการเช่าแผงในตลาดเพิ่มขึ้น ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยกับข้อความเชิงบวก ($\bar{x} = 2.69$) (ดูตารางที่ 13 ประกอบ)

* ข้อความเชิงบวก หมายถึง ข้อความที่สอดคล้องกับการศึกษา คือแสดงความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน

** ข้อความเชิงลบหมายถึง ข้อความที่ไม่สอดคล้องกับการศึกษา คือไม่แสดงความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน

ตารางที่ 13 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน (จำนวน 258 ราย)

ความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1.มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้รายได้ของพ่อค้าแม่ค้าหาบเร่แผงลอยลดลง (+)	2.72	0.88
2. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายในการเช่าแผงในตลาดเพิ่มขึ้น (+)	2.69	0.83
3.มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ท่านเสียเวลาในการขายนานขึ้น (+)	2.60	0.82
4. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ท่านต้องขึ้นราคาสินค้าเพราะต้องบวกค่าเช่าพื้นที่ (+)	2.59	0.83
5. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ช่วยให้ขายของได้ง่ายขึ้น(-)	2.73	2.66
6. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ช่วยให้ท่านปลอดภัยจากอุบัติเหตุเฉี่ยวชน (-)	2.45	0.90
7. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ช่วยให้ท่านปลอดภัยจากการถูกเจ้าหน้าที่เทศกิจเอารัดเอาเปรียบ (-)	2.43	0.96
8. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ช่วยให้ท่านมีสุขภาพจิตที่ดีขึ้น (-)	2.34	0.89
รวม	2.57	0.75

หมายเหตุ \bar{x}_{n1} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนที่เป็นข้อความเชิงบวกหรือแสดงความไม่พอใจ ($\bar{x}_{n1} = 2.65$)

\bar{x}_{n2} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนที่เป็นข้อความเชิงลบหรือไม่แสดงความไม่พอใจ ($\bar{x}_{n2} = 2.49$)

4.3.3.2 ความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่

ความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ วัดจากข้อความ 8 ข้อความ และมีเกณฑ์ในการให้คะแนนเช่นเดียวกับความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	การแปลความหมาย	
	เชิงบวก	เชิงลบ
0.01-0.80	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
0.81-1.60	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย
1.61-2.40	ไม่มีความเห็นปานกลาง	ไม่มีความเห็นปานกลาง
2.41-3.20	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
3.21-4.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x}_n = 2.71$) ซึ่งระดับความเห็นต่อข้อความเชิงบวกนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x}_{n1} = 2.78$) และระดับความเห็นต่อข้อความเชิงลบนี้อยู่ในระดับไม่เห็นด้วย ($\bar{x}_{n2} = 2.63$) จะเห็นว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูง คือ ข้อความที่ 2 มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ทำให้รายได้ของพ่อค้าแม่ค้าลดลง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยกับข้อความเชิงบวก ($\bar{x} = 2.88$) ข้อความที่ 5 มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ช่วยให้ท่านขายของได้ง่ายขึ้น ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับไม่เห็นด้วยกับข้อความเชิงลบ ($\bar{x} = 2.87$) และข้อความที่ 1 มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยกับข้อความเชิงบวก ($\bar{x} = 2.84$) (ดูตารางที่ 14)

ตารางที่ 14 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ (จำนวน 258 ราย)

ความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น (+)	2.84	0.74
2. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้รายได้ของพ่อค้าแม่ค้าหาบเร่แผงลอยลดลง (+)	2.88	0.75
3. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ทำให้ท่านขายของได้น้อยลง (+)	2.75	0.75
4. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ถือเป็นภาระละเมิดความเป็นส่วนตัวของท่าน (+)	2.66	0.83
5. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ช่วยให้ท่านขายของได้ง่ายขึ้น(-)	2.87	1.98
6. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ช่วยให้ท่านปลอดภัยจากอุบัติเหตุเฉี่ยวชน (-)	2.52	0.82
7. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ช่วยให้ท่านปลอดภัยจากการถูกเจ้าหน้าที่เทศกิจเอาผิดเอาเปรียบ (-)	2.55	0.91
8. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ช่วยให้ท่านมีสุขภาพจิตที่ดีขึ้น (-)	2.57	0.88
รวม	2.71	0.96

หมายเหตุ \bar{x}_{n1} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ที่เป็นข้อ ความเชิงบวกหรือแสดงความไม่พอใจ ($\bar{x}_{n1} = 2.78$)

\bar{x}_{n2} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ที่เป็นข้อความเชิงลบหรือไม่แสดงความไม่พอใจ ($\bar{x}_{n2} = 2.63$)

4.3.3.3 ความไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถ

ความไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถ วัดจากข้อความ 8 ข้อความ และมีเกณฑ์ในการให้คะแนนเช่นเดียวกับความไม่พอใจต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชนและความไม่พอใจต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	การแปลความหมาย	การแปลความหมาย
	เชิงบวก	เชิงลบ
0.01-0.80	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
0.81-1.60	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย
1.61-2.40	ไม่มีความเห็นปานกลาง	ไม่มีความเห็นปานกลาง
2.41-3.20	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
3.21-4.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถในระดับปานกลาง หรือไม่แสดงความเห็น ($\bar{x}_n = 2.39$) โดยแสดงความเห็นต่อข้อความเชิงบวกในระดับเห็นด้วย ($\bar{x}_{n1} = 2.51$) และแสดงความเห็นต่อข้อความเชิงลบในระดับปานกลางหรือไม่แสดงความเห็น ($\bar{x}_{n2} = 2.28$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูง คือ ข้อความที่ 5 มาตรการจำกัดปริมาณรถ จะช่วยให้ท่านขายของได้ง่ายขึ้น ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับไม่เห็นด้วยกับข้อความเชิงลบ ($\bar{x} = 2.59$) ข้อความที่ 3 มาตรการจำกัดปริมาณรถทำให้ลูกค้าของท่านลดลง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยกับข้อความเชิงบวก ($\bar{x} = 2.58$) และข้อความที่ 4 มาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านไม่สะดวกต่อการเดินทาง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยกับข้อความเชิงบวก ($\bar{x} = 2.54$) (ดูตารางที่ 15)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 15 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถ (จำนวน 258 ราย)

ความไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถ	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. มาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น (+)	2.45	0.75
2. มาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้รายได้ของพ่อค้าแม่ค้าหาบเร่แผงลอยลดลง (+)	2.47	0.73
3. มาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ลูกค้าของท่านลดลง (+)	2.58	0.76
4. มาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านไม่สะดวกต่อการเดินทาง (+)	2.54	0.77
5. มาตรการจำกัดปริมาณรถ ช่วยให้ท่านขายของได้ง่ายขึ้น(-)	2.59	0.73
6. มาตรการจำกัดปริมาณรถ ช่วยให้ท่านเดินทางได้รวดเร็วขึ้น (-)	2.23	0.84
7. มาตรการจำกัดปริมาณรถ ช่วยให้การได้ยินได้ฟังของท่านดีขึ้น (-)	2.26	0.84
8. มาตรการจำกัดปริมาณรถ ช่วยให้ท่านมีสุขภาพจิตที่ดีขึ้น (-)	2.03	0.95
รวม	2.39	0.80

หมายเหตุ \bar{x}_{n1} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถที่เป็นข้อความเชิงบวกหรือแสดงความไม่พอใจ ($\bar{x}_{n1} = 2.51$)

\bar{x}_{n2} หมายถึง ค่าเฉลี่ยรวมของความไม่พอใจต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถที่เป็นข้อความเชิงลบหรือไม่แสดงความไม่พอใจ ($\bar{x}_{n2} = 2.28$)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.4 ความเชื่อใจตน

ในด้านความเชื่อเกี่ยวกับปัญหาจรรยา ได้วัดจากความเชื่อเชิงลบ 3 ด้าน คือ ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ และความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน โดยแบ่งเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	การแปลความหมาย
0.01-0.80	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
0.81-1.60	ไม่เห็นด้วย
1.61-2.40	ไม่มีความเห็นปานกลาง
2.41-3.20	เห็นด้วย
3.21-4.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความเชื่อเชิงลบ ($\bar{x} = 2.69$) โดยระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.75$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สองคือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับ ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.72$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สามคือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวกระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.59$) (ดูตารางที่ 16)

ตารางที่ 16 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อเชิงลบเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจร (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อเชิงลบเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจร	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน	2.75	0.79
2. ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์	2.72	0.93
3. ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก	2.59	0.76
รวม	2.69	0.80

เมื่อแยกเป็นความเชื่อเชิงลบในแต่ละด้าน ปรากฏผลดังนี้

4.4.1 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

สำหรับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก ($\bar{x} = 2.59$) โดยระดับความเห็นต่อมาตรการที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.68$) ระดับความเห็นต่อมาตรการที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สองคือ มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.62$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สามคือมาตรการจำกัดปริมาณรถ ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.47$) (ดูตารางที่ 17)

ตารางที่ 17 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)
1. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่	2.68	0.75
2. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน	2.62	0.79
3. มาตรการจำกัดปริมาณรถ	2.47	0.75
รวม	2.59	0.76

สำหรับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวกในแต่ละมาตรการ ปรากฏผลดังนี้

4.4.1.1 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก ($\bar{x} = 2.68$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ผู้ซื้อไม่สะดวกในการซื้อสินค้าของท่าน ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.71$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ไม่สะดวกต่อการขนส่งสินค้า ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.69$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สามมีสองข้อความที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากันโดยระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่จะทำให้เสียเวลาเพราะต้องต่อรถเข้าในพื้นที่ ($\bar{x} = 2.66$) และความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ไม่สะดวกในการขายสินค้า ($\bar{x} = 2.66$) (ดูตารางที่ 18 ประกอบ)

ตารางที่ 18 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก(จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ผู้ซื้อไม่สะดวกในการซื้อสินค้าของท่าน	2.71	0.77
2. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ไม่สะดวกต่อการขนส่งสินค้า	2.69	0.73
3. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้เสียเวลา เพราะต้องต่อรถเข้าในพื้นที่	2.66	0.69
4. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ไม่สะดวกในการขายสินค้า	2.66	0.79
รวม	2.68	0.75

4.4.1.2 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก ($\bar{x} = 2.62$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ท่านไม่สามารถตั้งขายที่ใดก็ได้ เพราะจะถูกจับกุม ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.73$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ไม่สะดวกในการขายสินค้า ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.68$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้เสียเวลาในการหาแหล่งขาย ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.59$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สี่ คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ไม่สะดวกต่อการขนส่งสินค้ามาขาย ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.51$) (ดูตารางที่ 19)

ตารางที่ 19 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ไม่สามารถตั้งขายที่ใดก็ได้ เพราะจะถูกจับกุมได้	2.73	0.78
2. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ไม่สะดวกในการขายสินค้า	2.68	0.81
3. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้เสียเวลาในการหาแหล่งขาย	2.59	0.85
4. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ไม่สะดวกต่อการขนส่งสินค้ามาขาย	2.51	0.73
รวม	2.62	0.79

4.4.1.3 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก ($\bar{x} = 2.47$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ลูกค้าของท่านลดลง เพราะผู้ซื้อไม่สามารถนำรถเข้ามาซื้อของได้ตลอดเวลา ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.59$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ไม่สะดวกในการขนส่งสินค้า ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.45$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านไม่สะดวกในการขายสินค้า ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.44$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สี่ คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านลำบากในการเดินทาง ($\bar{x} = 2.41$) ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยค่อนข้างปานกลาง (ดูตารางที่ 20)

ตารางที่ 20 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ลูกค้าลดลงเพราะผู้ซื้อไม่สามารถนำรถเข้ามาซื้อของได้ตลอดเวลา	2.59	0.77
2.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านไม่สะดวกในการขนส่งสินค้า	2.45	0.73
3.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านไม่สะดวกในการขายสินค้า	2.44	0.73
4.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านลำบากในการเดินทาง	2.41	0.75
รวม	2.47	0.75

4.4.2 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์

สำหรับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ ($\bar{x} = 2.72$) โดยระดับความเห็นต่อมาตรการที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.90$) ระดับความเห็นต่อมาตรการที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สองคือ มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.70$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สามคือมาตรการจำกัดปริมาณรถ ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.57$) (ดูตารางที่ 21)

ตารางที่ 21 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความประโยชน์ (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่	2.90	1.26
2. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน	2.70	0.80
3. มาตรการจำกัดปริมาณรถ	2.57	0.73
รวม	2.72	0.79

สำหรับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ในแต่ละมาตรการ ปรากฏผลดังนี้

4.4.2.1 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความประโยชน์

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ ($\bar{x} = 2.90$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้รายได้ลดลง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 3.05$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง ($\bar{x} = 2.86$) คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการจ่ายค่าธรรมเนียมเพิ่มและเสียค่าใช้จ่ายในการเช่าแผงเพิ่ม ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ท่านเสียลูกค้า ($\bar{x} = 2.81$) ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย (ดูตารางที่ 22 ประกอบ)

ตารางที่ 22 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้รายได้ของท่านลดลง	3.05	2.77
2. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายในการจ่ายค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้น	2.86	0.71
3. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการเช่าแผงเพิ่มขึ้น	2.86	0.76
4. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรฐานเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้เสียลูกค้า	2.81	0.79
รวม	2.90	1.26

4.4.2.2 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ ($\bar{x} = 2.70$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ท่านเสียเงินเพิ่มในการหาแหล่งขาย ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.74$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ท่านเสียลูกค้า ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.72$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการเช่าแผง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.68$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สี่ คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้รายได้ลดลง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.67$) (ดูตารางที่ 23)

ตารางที่ 23 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้เสียเงินเพิ่มในการหาแหล่งขาย	2.74	0.77
2. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้ท่านเสียลูกค้า	2.72	0.77
3. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการเช่าแผงเพิ่มขึ้น	2.68	0.83
4. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้รายได้ลดลง	2.67	0.84
รวม	2.70	0.80

4.4.2.3 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ ($\bar{x} = 2.57$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ลูกค้าของท่านลดลง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.76$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้รายได้ของท่านลดลง และความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการขนส่ง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.55$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการเช่าแผง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.43$) (ดูตารางที่ 24 ประกอบ)

ตารางที่ 24 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความประโยชน์ (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ลูกค้าของท่านลดลง	2.76	0.76
2.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้รายได้ของท่านลดลง	2.55	0.71
3.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการขนส่งสินค้า	2.55	0.69
4.ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้ท่านเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในการเช่าแผง	2.43	0.75
รวม	2.57	0.73

4.4.3 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

สำหรับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ($\bar{x} = 2.75$) โดยระดับความเห็นต่อมาตรการที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือ มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.79$) ระดับความเห็นต่อมาตรการที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สองคือมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.74$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สามคือมาตรการจำกัดปริมาณรถ ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.71$) (ดูตารางที่ 25 ประกอบ)

ตารางที่ 25 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1. มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน	2.79	0.82
2. มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่	2.74	0.76
3. มาตรการจำกัดปริมาณรถ	2.71	0.78
รวม	2.75	0.79

สำหรับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงานในแต่ละมาตรการ ปรากฏผลดังนี้

4.4.3.1 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ($\bar{x} = 2.79$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือ ระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ไม่สามารถแก้ไขปัญหาราจรได้ เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 3.01$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง คือ ระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ทำให้เจ้าหน้าที่ใช้เป็นช่องทางในการแสวงหาประโยชน์อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.81$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือ ระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้เจ้าหน้าที่เลือกปฏิบัติต่อผู้ขายอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.75$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สี่ คือ ระดับความเห็นต่อความเชื่อเจ้าหน้าที่ไม่ต้องการปฏิบัติตาม มาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน เพราะทำให้สูญเสียวายได้ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.60$) (ดูตารางที่ 26)

ตารางที่ 26 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ไม่สามารถแก้ไขปัญหาราจรได้เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด	3.01	0.83
2. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ทำให้เจ้าหน้าที่ใช้เป็นช่องทางในการแสวงหาประโยชน์	2.81	0.85
3. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน จะทำให้เจ้าหน้าที่เลือกปฏิบัติต่อผู้ขาย	2.75	0.77
4. ท่านเชื่อเจ้าหน้าที่ไม่ต้องการปฏิบัติตามมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน เพราะทำให้สูญเสียวายได้	2.60	0.82
รวม	2.79	0.82

4.4.3.2 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ($\bar{x} = 2.74$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือ ระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.90$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สอง คือระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้เจ้าหน้าที่เลือกปฏิบัติต่อผู้ขายอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.77$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือ ระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติไม่ต้องการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ เพราะทำให้สูญเสียรายได้ ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.74$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สี่ คือ ระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติไม่ต้องการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ เพราะต้องทำงานมากขึ้น ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.54$) (ดูตารางที่ 27 ประกอบ)

ตารางที่ 27 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด	3.01	0.83
2. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้เจ้าหน้าที่เลือกปฏิบัติต่อผู้ขาย	2.81	0.85
3. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการเช่าแผงเพิ่มขึ้น	2.75	0.77
4. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จะทำให้รายได้ลดลง	2.60	0.82

4.4.3.3 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยกับความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ($\bar{x} = 2.71$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นลำดับแรก คือระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.97$) ลำดับที่สองคือระดับความเห็นต่อความเชื่อเจ้าหน้าที่ไม่ต้องการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ เพราะทำให้สูญเสียรายได้ อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.71$) ลำดับที่สาม คือระดับความเห็นต่อความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้เจ้าหน้าที่เลือกปฏิบัติต่อผู้ขายอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.63$) และลำดับที่สี่ คือระดับความเห็นต่อความเชื่อเจ้าหน้าที่ไม่ต้องการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถเพราะต้องทำงานมากขึ้นอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.51$) (ดูตารางที่ 28)

ตารางที่ 28 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณจะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน (จำนวน 258 ราย)

ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด	2.97	0.83
2. ท่านเชื่อเจ้าหน้าที่ไม่ต้องการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ เพราะทำให้สูญเสียรายได้	2.71	0.78
3. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ จะทำให้เจ้าหน้าที่เลือกปฏิบัติต่อผู้ขาย	2.63	0.73
4. ท่านเชื่อเจ้าหน้าที่ไม่ต้องการปฏิบัติตามมาตรการจำกัดปริมาณรถ เพราะต้องทำงานมากขึ้น	2.51	0.76
รวม	2.71	0.78

4.5 ค่านิยมเชิงลบ

สำหรับค่านิยมที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นค่านิยมในเชิงลบ ที่ไม่เชื่อต่อการพัฒนาประเทศ โดยเป็นค่านิยมที่แสดงถึงลักษณะอาการหรือคุณลักษณะของผู้ให้สัมภาษณ์ (traits of respondent) มี 3 ตัว คือ ค่านิยมรักความสะอาดสบาย ค่านิยมอิสระเสรี และค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย โดยแบ่งเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	การแปลความหมาย
0.01-0.80	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
0.81-1.60	ไม่เห็นด้วย
1.61-2.40	ไม่มีความเห็นปานกลาง
2.41-3.20	เห็นด้วย
3.21-4.00	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หากผลปรากฏว่าผู้ให้สัมภาษณ์เห็นด้วยหรือเห็นด้วยอย่างยิ่งกับค่านิยมนั้น ๆ แสดงว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีคุณลักษณะนั้นอยู่ เนื่องจากค่าเฉลี่ยมีแนวโน้มไปในทิศทางที่เห็นด้วย ผลการศึกษพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีค่านิยมเชิงลบอยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.60$) โดยมีค่านิยมอิสระเสรีและค่านิยมรักความสะอาดสบายอยู่มากในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.78$ และ $\bar{x} = 2.77$ ตามลำดับ) ส่วนค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัยมีอยู่ในระดับปานกลาง หรือไม่มีความเห็น ($\bar{x} = 2.24$) (ดูตารางที่ 29 ประกอบ)

ตารางที่ 29 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามค่านิยมเชิงลบ

ค่านิยมเชิงลบ	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1) ค่านิยมอิสระเสรี	2.78	0.80
2) ค่านิยมรักความสะอาดสบาย	2.77	0.79
3) ค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย	2.24	0.85
รวม	2.60	0.81

เมื่อแยกเป็นค่านิยมเชิงลบในแต่ละด้าน ปრაกฏผลดังนี้

4.5.1 ค่านิยมอิสระเสรี

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีค่านิยมอิสระเสรี ($\bar{x} = 2.78$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือท่านเลือกอาชีพค้าขายเพราะไม่ต้องการเป็นลูกน้องใคร ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 3.13$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับสอง คือคือ ท่านชอบตัดสินใจเรื่องสำคัญด้วยตนเอง และท่านชอบแก้ปัญหาต่าง ๆ ด้วยตนเอง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.80$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือท่านชอบเดินทางไปไหนมาไหนคนเดียว ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับปานกลางหรือไม่มีความเห็น ($\bar{x} = 2.40$) (ดูตารางที่ 30 ประกอบ)

ตารางที่ 30 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามค่านิยมอิสระเสรี

ค่านิยมอิสระเสรี	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1) ท่านเลือกอาชีพค้าขายเพราะไม่ต้องการเป็นลูกน้องใคร	3.13	0.82
2) ท่านชอบตัดสินใจเรื่องสำคัญด้วยตนเอง	2.80	0.82
3) ท่านชอบแก้ปัญหาต่าง ๆ ด้วยตนเอง	2.80	0.77
4) ท่านชอบเดินทางไปไหนมาไหนคนเดียว	2.40	0.79
รวม	2.78	0.80

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4.5.2 ค่านิยมรักความสะอาดสบาย

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีค่านิยมรักความสะอาดสบาย ($\bar{x} = 2.77$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือการใช้บัตรเอทีเอ็มทำให้ได้รับความสะดวก ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 3.12$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับสอง คือ ท่านต้องการให้มีการขายของริมทางเพราะผู้ซื้อสะดวก และท่านชอบขึ้นรถประจำทางในที่ที่สะดวก ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.93$) และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือท่านชอบใช้สิ่งที่มีผู้คิดไว้แล้วมากกว่าที่จะคิดเอง ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับปานกลางหรือไม่มีความเห็น ($\bar{x} = 2.14$) (ดูตารางที่ 31)

ตารางที่ 31 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามค่านิยมรักความสะอาดสบาย

ค่านิยมรักความสะอาดสบาย	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1) การใช้บัตรเอทีเอ็ม ทำให้ได้รับความสะดวก	3.12	0.75
2) ท่านชอบขึ้นรถประจำทางในที่ที่สะดวก	2.93	0.89
3) ท่านต้องการให้มีการขายของริมทางเพราะผู้ซื้อสะดวก	2.93	0.81
4) ท่านชอบใช้สิ่งที่มีผู้คิดไว้แล้วมากกว่าที่จะคิดเอง	2.14	0.69
รวม	2.77	0.79

4.5.3 ค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัยในระดับปานกลางหรือไม่มีความเห็น ($\bar{x} = 2.24$) จะเห็นได้ว่าระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับแรก คือการที่ กทม. ปรับผู้ที่ทิ้งขยะลงบนถนน ก็ไม่ได้ช่วยให้ถนนสะอาดขึ้น ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับเห็นด้วย ($\bar{x} = 2.60$) ระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับสองอยู่ในระดับปานกลางหรือไม่มีความเห็น ($\bar{x} = 2.15$) คือ บางครั้งเราต้องละเมิดกฎจราจร เพราะทำให้เราไปได้เร็วกว่าคนอื่น และการละเมิด กฎเกณฑ์บางอย่างเป็นสิ่งที่ดีกว่าถ้าเราจะได้ประโยชน์ และระดับความเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงเป็นอันดับที่สาม คือการเข้าคิวเพื่อทำกิจกรรมร่วมกับคนอื่น ทำให้เสียเวลา ระดับความเห็นต่อข้อความนี้อยู่ในระดับปานกลางหรือไม่มีความเห็น ($\bar{x} = 2.07$) (ดูตารางที่ 32 ประกอบ)

ตารางที่ 32 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของผู้ให้สัมภาษณ์ จำแนกตามค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย

ค่านิยมขาดระเบียบวินัย	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
1) การที่ กทม. ปรับผู้ที่ทิ้งขยะลงบนถนน ก็ไม่ได้ช่วยให้ถนนสะอาดขึ้น	2.60	0.95
2) บางครั้งเราต้องละเมิดกฎจราจร เพราะทำให้เราไปได้เร็วกว่าคนอื่น	2.15	0.82
3) การละเมิด กฎเกณฑ์บางอย่างเป็นสิ่งที่ดีกว่าถ้าเราจะได้ประโยชน์	2.15	0.82
4) การเข้าคิวเพื่อทำกิจกรรมร่วมกับคนอื่น ทำให้เสียเวลา	2.07	0.80
รวม	2.24	0.85

ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าผู้ค้าหาบเร่แผงลอยส่วนใหญ่มีค่านิยมอิสระเสรีมาก รองลงมาคือมีค่านิยมรักความสะดวกสบาย ส่วนค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัยไม่ว่าในในกลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเท่าไรนัก

4.6 ข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหารถของผู้นั่งรถจักรยาน

สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหารถจักรยานนี้ เป็นการแสดงความคิดเห็นของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยทั้งสิ้น ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าจะมีประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหารถจักรยานหากปฏิบัติอย่างจริงจัง ดังนี้

1. ปัญหารถจักรยาน เป็นปัญหาจำนวนมากกว่าถนนที่ใช้เดินทาง และเป็นปัญหาความแออัดในด้านต่าง ๆ ของเขตกรุงเทพมหานคร ดังนั้นการแก้ไขปัญหารถจักรยานวิธีหนึ่ง คือการกระจายความเจริญทางด้านต่าง ๆ ออกบริเวณรอบนอกและเขตปริมณฑล รวมทั้งต่างจังหวัด เช่น การสร้างโรงงาน การตั้งห้างสรรพสินค้า โดยใช้กฎหมายบังคับ สำหรับคนต่างจังหวัด ควรทำงานใกล้บ้าน
2. ในด้านสถานที่ ควรจัดให้เหมาะสมและเป็นระเบียบ ในส่วนของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยก็ควรจัดที่จอดรถหรือที่ให้ขนส่งสินค้าขึ้นลงในที่ที่กำหนด เพื่อไม่ให้เกิดปัญหารถจักรยานเนื่องจากผู้ค้าหาบเร่แผงลอย ทางที่รถเข้าไม่ได้หรือกรณีที่จะทำทางต้องเขียนป้ายใหญ่ ๆ ชัดเจนบอกล่วงหน้า ไม่สมควรให้รถเข้าไปแล้วคอยดักจับ เพราะยิ่งก่อให้เกิดปัญหารถจักรยานมากขึ้น ส่วนพื้นผิวจราจรเครื่องหมายจราจรควรทำให้เด่นชัดกว่าปัจจุบัน
3. ควรสร้างถนนวงแหวนตามทางแยกต่าง ๆ เพื่อให้ยานพาหนะสามารถวิ่งบนถนนได้ตลอดเวลา โดยไม่ติดสัญญาณไฟจราจร เพื่อให้รถไม่ต้องหยุดครั้งละนาน ๆ ควรปรับปรุงถนนให้ดีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการใช้รถเพราะถ้าถนนขรุขระ รถก็จะเคลื่อนตัวได้ช้าลง รวมทั้งควรมีการขยายถนนเพิ่มขึ้น
4. การก่อสร้าง ควรจะมีการควบคุมเพื่อแก้ปัญหารถจักรยานอย่างเข้มงวดและเคร่งครัด เพราะจะทำให้งานบรรลุผลสำเร็จได้ การก่อสร้างเป็นเหตุให้รถติดมากในปัจจุบัน เพราะเมื่อมีการก่อสร้างทาง คิดจะปิดทางตอนไหนก็ทำเลยโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาควบคุม ซึ่งน่าจะกระทบต่อปัญหารถจักรยานมาก ควรให้เจ้าหน้าที่มาดูแลมากกว่านี้ และเมื่อก่อสร้างแล้วควรปรับสภาพพื้นผิวจราจรให้ดีขึ้นด้วย ทางยกระดับทางด่วนต่าง ๆ ควรทำให้เสร็จโดยเร็ว เพราะจะทำให้ปัญหารถจักรยานติดขัดน้อยลง และไม่ควรถสร้างรถไฟฟ้าลอยฟ้า เพราะสิ้นเปลืองเงินและกินพื้นที่ถนนมาก
5. ควรออกกฎหมายบัญญัติตรวจจับรถควันดำ การสร้างสะพานทางด่วนไม่ได้ทำให้ปริมาณรถน้อยลง แต่ยิ่งทำให้รถติดมากขึ้น

6. สำหรับการจอดรถ ต้องห้ามจอดรถทุกประเภทริมถนนนานเกินครึ่งชั่วโมง เพราะจะทำให้ผู้อื่นเอาเป็นแบบอย่างได้ ต้องมีมาตรการควบคุมอย่างจริงจัง โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องเอาใจจริงเขาจึงกับพวกจอดรถข้างทางที่มีอิทธิพลมาก ๆ สำหรับการจอดรถในที่สาธารณะจะต้องดับเครื่องด้วย ส่วนใหญ่แล้วปัญหาจราจรติดขัดมีสาเหตุมาจากการจอดรถในที่ห้ามจอด โดยที่เจ้าหน้าที่มีน้อยและไม่กวาดขึ้นเท่าที่ควร

7. สำหรับวิธีการลดปัญหาจราจรอีกวิธีการหนึ่ง ก็คือการขึ้นภาษีรถยนต์ การสอบใบขับขี่ทุกปี รวมถึงการขึ้นราคาน้ำมัน

8. การแก้ไขปัญหารถจราจรให้ได้ผลเต็มที่ ควรที่จะจัดระบบขนส่งมวลชนให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ เพราะปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนขาดประสิทธิภาพ หากมีประสิทธิภาพ สะอาด สะดวกสบาย และบริการอย่างสุภาพ ก็อาจทำให้ปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีจำนวนน้อยลง

9. จัดให้มีรถประจำทางมากขึ้น และมีความน่าใช้มากกว่าปัจจุบัน ควรจัดช่องเดินรถเฉพาะสำหรับรถประจำทางและเข้มงวดกับการจอดรถริมทางเท้า รถประจำทางควรจอดตรงป้ายและชิดขอบทางเท้า หากรถคันใดปล่อยควันดำจะต้องจับปรับทันที (ที่สังเกตเห็นโดยมากไม่ค่อยจับปรับรถประจำทางของ ขสมก.)

10. ในกรณีที่รถเสื่อมคุณภาพ รถเก่าใช้งานนานจนก่อควันดำ จะต้องหามาตรการลดปริมาณรถจำพวกนี้ รมงคิให้คนขับรถส่วนบุคคลหันมาใช้รถประจำทางหรือใช้มาตรการ 3 คนใน 1 คัน (CARPOOL) โดยจำกัดรถที่ไม่จำเป็นต้องใช้ไม่ให้ผ่านทาง จำกัดรถที่มีขนาดใหญ่ไม่ให้เข้ามาวิ่งในเขตกรุงเทพมหานครรอบใน ให้ไปใช้ทางเลียบเมืองแทน ซึ่งถ้ามีการฝ่าฝืนควรมหามาตรการขั้นเด็ดขาดมาใช้ และกรณีที่รถใช้ความเร็วสูงในเขตชุมชนเมืองควรมีการดักเตือนปรับ และจับ

11. จำกัดจำนวนรถที่นำเข้ามาให้อยู่ในจำนวนคงที่ หรือหากต้องการเปลี่ยนรถคันใหม่ให้นำรถคันเก่าไปแลกซื้อคันใหม่ (ยกเว้นตรวจสอบว่าไม่มีรถ) เพื่อจะได้ไม่เพิ่มจำนวนรถที่แล่นบนถนน หรือเพิ่มมาตรการกฏจราจรให้เข้มงวดกว่าปัจจุบัน นอกจากนี้อาจกำหนดให้รถใหม่เสียภาษีรถยนต์แพง ๆ และต้องทำอย่างจริงจัง

12. อย่างไรก็ตามผู้ขับขี่ก็มีส่วนทำให้เกิดปัญหาจราจร ดังนั้นจึงควรมีการอบรมมารยาทในการขับขี่อย่างปลอดภัยใหม่ทั้งหมด หากไม่เข้าร่วมอบรมควรงดการต่อทะเบียนชั่วคราว เพื่อที่จะได้คนขับรถที่มีวินัยในการขับรถ เคารพกฏจราจร เข้มงวดและเคร่งครัด

13. กรณีของรถจักรยานยนต์รับจ้าง มักจอดรอผู้โดยสารล่าถอยไม่เป็นระเบียบ กีดขวาง เสียช่องทางเดินรถ ส่วนรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลหรือรถแท็กซี่มักไม่ค่อยอำนวยความสะดวกตามที่ควร บางครั้งเรียกก็ไม่ยอมจอด บ้างก็ไม่ยอมไปทั้งที่รถว่าง (แท็กซี่ควรรับคนโดยสารทุกคนที่ขึ้น) จึงมีความจำเป็นต้องซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล สำหรับบริเวณหน้าโรงแรม ใกล้ป้ายรถประจำทาง หน้าห้างสรรพสินค้า ไม่ควรมีรถแท็กซี่มาจอดรอรับผู้โดยสารนานเกินไป บางรายมองว่าควรเพิ่มรถแท็กซี่เสรี แต่บางรายมองว่าควรลดปริมาณรถแท็กซี่แล้วเพิ่มปริมาณรถประจำทางแทน เพราะการจอดรถแท็กซี่แต่ละครั้งก็ทำให้รถติดอยู่แล้ว ถ้าจอดนานขึ้น จอดหลายครั้ง ก็จะทำให้ปัญหาจราจรติดขัดมากขึ้น

14. จำกัดให้มีรถยนต์ส่วนบุคคลได้บ้านละ 1 คัน และควรจำกัดเวลาวิ่งของรถแต่ละประเภท

15. คนข้ามถนน ควรใช้ทางม้าลายหรือสะพานลอย เพื่อความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาจราจร

16. สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรมีการเขียนใบสั่งต่อรถที่จอดขวางทางจราจรทุกคัน แล้วปล่อยรถตามแยกให้สมดุลกัน จะช่วยลดปัญหาจราจรติดขัด หรือลดปริมาณสะสมให้น้อยลง เพิ่มจำนวนตำรวจจราจรตามสี่แยกหรือจุดที่รถติดในช่วงเวลาเร่งด่วนเข้าเย็น บางคนมองว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติงานยังไม่ดีพอ ควรหมั่นตรวจถนนตลอดเวลา ไม่ควรปล่อยให้สัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกติดนานจนเกินไป เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด ไม่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว

17. ตำรวจจราจรไม่ค่อยทำหน้าที่โบกรถ เอาแต่กินเงินเข้ากระเป๋า มักทุจริต ตั้งด่านตรวจทางโค้ง หน้าสัญญาณไฟ ทุกที่มีต้นไม้บัง ให้กวดขันจราจรกลางบ้าง อีกทั้งการทุจริตของเจ้าหน้าที่ต่อผู้กระทำผิด ควรใช้วาจาสุภาพ เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน เจ้าหน้าที่ไม่ควรดื่มสุราหรือเล่นการพนันขณะปฏิบัติหน้าที่ ควรใจเย็นและใช้เหตุผล และที่สำคัญคือต้องให้ความเป็นธรรมกับประชาชน

18. ควรกวดขันการกระทำผิดของเจ้าหน้าที่รัฐบาล ซึ่งบ่อยครั้งที่ทำผิดวินัยจราจร แล้วใช้อภิสิทธิ์ในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่รัฐบาล จึงไม่ถูกจับกุม เป็นการเลือกที่รักมักที่ชัง

19. เจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่มีความสามารถบังคับได้ เพราะทำงานไม่มีประสิทธิภาพ ตำรวจจราจรมักทำตนเป็นเจ้าของถนน

20. พ่อค้าแม่ค้าห้ามเร่งแรงลอยไม่ควรวางแผงลอยเกินไปบนถนน ทางรัฐบาลควรมีการห้ามผู้ค้าจอดขายสินค้าริมทางเท้าหรือจอดพักรถสำหรับพักจับจ่ายสินค้าบนถนนเกินไป แต่ให้มีระยะเวลาอันสั้นและควรกล่าวตักเตือนเป็นกรณี ๆ เพื่อความพอใจของคู่กรณี

21. ควรจะทำการจับกุมผู้ทำผิดอย่างจริงจัง ไม่เว้นแม้แต่ผู้มีอิทธิพลหรือบุคคลในเครื่องแบบ โดยเฉพาะกรณีการตัดสินบนควรจับทั้งผู้ให้และผู้รับ

22. ปัญหาสังคมจะแก้ได้ต้องมีความสามัคคี ร่วมมือกันรักษากฎหมาย กฎหมายจะได้ต้องใช้กับคนทำผิดกฎหมายจริง ๆ ไม่ว่าคนนั้นจะเป็นนักกฎหมาย นักการเมือง หรือประชาชน ต้องใช้บทลงโทษเหมือนกันไม่มีข้อยกเว้นทั้งสิ้น

24. ควรแก้ปัญหาความไม่เป็นระเบียบ เพราะจะทำให้เกิดความล่าช้า โดยเฉพาะรถประจำทางที่จอดรับส่งผู้โดยสารไม่เป็นระเบียบ ไม่เข้าป้าย

25. มาตรการต่าง ๆ เป็นเรื่องดีมีประโยชน์ แต่โดยภาพรวมแล้วไม่สามารถปฏิบัติตามได้ทั้งหมด เพราะมาตรการกับความเป็นจริงมีความแตกต่างกันมาก จึงอยากให้มีการรณรงค์เรื่องความสะอาด ความเรียบร้อย จะเหมาะสมกว่า

26. ปัญหาจราจรเป็นเพียงปัญหาเล็กน้อย แม้แก้จนตายก็ไม่สามารถแก้ได้ ที่ถูกต้องควรแก้ปัญหาลึกก่อนซึ่งจะช่วยแก้ปัญหাজราจรต่อไป

27. ควรใช้มาตรการจอดแล้วจร มาตรการทะเบียนเลขคู่คี่

28. ประชาชนทุกคนควรจะสนใจและรับทราบสภาพปัญหาจราจร และมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร รวมทั้งให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่เพื่อความสะดวกและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนส่วนรวม