

## บทความ

หัวข้อ	ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์ บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร. ปกรณ์ ปรียากร
ชื่อนักศึกษา	นายชนวัฒน์ วรพัฒน์
หลักสูตร	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2566

---

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจอดหรือขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือประชาชนที่ใช้ทางเดินเท้าในการสัญจรในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร จำนวน 399 คน เก็บรวบรวมจากการแจกแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาจากสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ และร้อยละ เพื่ออธิบายข้อมูลพื้นฐาน ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

1. ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุช่วง 30 - 40 ปี มีการรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้าโดยการทำตามผู้อื่น มีการศึกษาระดับปริญญาตรี และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 - 25,000 บาท

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร ด้านภาพรวม พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.96$ , S.D. = .269) เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย ตามลำดับ ดังนี้

1. ผลกระทบทางด้านกายภาพ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.57$ , S.D. = .313)
2. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.96$ , S.D. = .539)
3. ผลกระทบทางด้านสังคม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.34$ , S.D. = .225)

**คำสำคัญ:** ผลกระทบ การจอด ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ทางเท้า

### **Abstract**

The purpose of this research to study the impacts on people from parking or riding motorcycles on sidewalks in Thung Khru district, Bangkok Metropolitan Administration were to study and find solutions to the problem of parking or driving motorcycles on sidewalks in Thung Khru district, Bangkok Metropolitan Administration.

The sample population in the research was 399 people from parking or riding motorcycles on the sidewalk in Thung Khru District, Bangkok Metropolitan Administration. Data were collected by distributing questionnaires. The data was analyzed from basic statistics such as frequency and percentage to describe basic information, general characteristics of the sample and find the mean and Standard Deviation.

The research results are summarized as follows.

1. Most people are female, aged 30 - 40 years, have awareness and understanding about driving motorcycles on sidewalks, have a bachelor's degree, have an average monthly income of 20,001 - 25,000 baht.

2. Opinions about the impacts that people receive from parking or riding motorcycles on the sidewalk in Thung Khru District, Bangkok Metropolitan. Overall, it was found that people's opinions was at a high level ( $\bar{X} = 3.96$ , S.D. = .269), When considering each impact by arranging the average values from highest to lowest in order as follows:

1. The physical impact was at the highest level ( $\bar{X} = 4.57$ , S.D. = .313)
2. The environmental impact was at a high level ( $\bar{X} = 3.96$ , S.D. = .539)
3. The social impact was at a moderate level ( $\bar{X} = 3.34$ , S.D. = .225)

**Keyword** : impact, parking, riding, motorcycles, sidewalks

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ด้วยปัญหาการจราจรที่ติดขัด คนเดินเท้าเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากไม่มีจุดข้ามถนนที่ปลอดภัย ทางเท้ามีสิ่งกีดขวาง อีกทั้งผู้ขับขี่ ไม่เคารพกฎหมายจราจรและไม่หยุดรถให้คนข้ามถนนทำให้คนเดินเท้าเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุมากขึ้น และความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองในเมืองหลวง ทำให้ประชาชนหันมาใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก เพราะความสะดวกสบาย และคล่องตัวในสภาพการจราจรเช่นนี้ จึงก่อให้เกิดช่องว่างในการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 มาตรา 17 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใด (1) กระทำด้วยประการใดๆ ให้ทางเท้าชำรุดเสียหาย (2) จอดหรือขับขี่รถยนต์ จักรยานยนต์หรือล้อเลื่อน บนทางเท้า เว้นแต่เป็นการจอดหรือขับขี่เพื่อเข้าไปในอาคารหรือมีประกาศของเจ้าพนักงานจราจรผ่อนผันให้จอดหรือขับขี่ได้” ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครจึงให้ความสำคัญต่อเรื่องนี้เป็นอย่างมาก จึงจัดทำแผนกลยุทธ์ด้านการพัฒนาระบบการจราจรให้มีความคล่องตัว และปลอดภัย เพื่อรองรับภารกิจที่เป็นศูนย์กลางภูมิภาคตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) และแผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานครประจำปี พ.ศ. 2565

กรุงเทพมหานครได้นำระบบเทคโนโลยี AI ร่วมกับระบบกล้อง CCTV เข้ามาใช้ในการกวดขันผู้ที่ฝ่าฝืนขับขี่บนทางเท้า โดยมีการ

ทดสอบไปแล้ว 5 จุด ได้แก่ 1. ปากซอยรัชดาภิเษก 36 (ซอยเสือใหญ่อุทิศ) 2. ปากซอยเพชรเกษม 28 3. หน้าโรงเรียนนิเวศน์วารินทร์ 4. ปากซอยเพชรบุรี 9 และ 5. ป้อมปดท. เทพรัถย์ ระบบ AI จะช่วยลดการใช้ทรัพยากรคน มีหลักฐานชัดเจน หลีกเลี่ยงการกระทบกระทั่ง คือตั้งกล้องไว้ มีใครบ้างทำผิดตรงไหนบ้างสามารถใช้ข้อมูลนี้ไปขยายผลต่อได้ กล้อง CCTV กับระบบ AI จะประมวลผลภาพ ตรวจสอบทะเบียนว่าใครเป็นเจ้าของ รวบรวมข้อมูลส่งหนังสือแจ้งให้มาเสียค่าปรับที่สำนักงานเขต ข้อดีคือมีระบบประมวลผลที่ใช้ AI หรือที่ใช้ตัวซอฟต์แวร์ ไม่ต้องให้เจ้าหน้าที่เทศกิจไปนั่งเฝ้า เอาเทคโนโลยีมาปรับปรุงพฤติกรรมและเปลี่ยนจิตสำนึก กล้อง CCTV พร้อมระบบ AI จะตรวจจับผู้ขับขี่บนทางเท้า โดยระบบ AI จะประมวลผลภาพ ข้อมูลเจ้าของทะเบียนรถ ตามข้อมูลของกรมการขนส่ง โดยส่งข้อมูลเข้าส่วนกลางแสดงผล สำนักเทศกิจจะรวบรวมข้อมูล ทำหนังสือส่งไปยังเจ้าของรถตามทะเบียนบ้าน ที่มีช่องในการเชื่อมต่อกับกรมขนส่งทางบก โดยจะจัดส่ง 2 ครั้ง เมื่อครบ 15 วันแล้ว ยังไม่มีการชำระค่าปรับ จะจัดส่งเป็นครั้งที่ 2 รวมแล้วประมาณ 30 วัน เพื่อให้ผู้ทำผิดจ่ายค่าปรับที่สำนักงานเขต ข้อดีของการใช้ระบบ AI เข้ามาช่วยกวดขัน คือ ได้ความโปร่งใส เพิ่มประสิทธิภาพในการกวดขัน ลดการปะทะระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้ขับขี่ และมีฐานข้อมูลสำหรับการปรับปรุงแก้ไขในระยะยาว ซึ่งหลังจากที่ติดกล้องมาสักพักแล้ว พบผู้กระทำความผิดเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน เข้า-เย็น

ปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองอีกปัญหาหนึ่งของกรุงเทพมหานคร คือ การ ฝ่าฝืนของรถยนต์ และรถจักรยานยนต์จอดหรือขับขึ้นทางเท้า ได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน ผู้ใช้ทางเท้า ทั้งในเรื่องความไม่สะดวกสบาย ความปลอดภัย ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย อีกทั้งทางเท้า ยังได้รับความเสียหาย กรุงเทพมหานครต้องเสียงบประมาณในการซ่อมแซมอีกด้วย ถึงแม้พระราชบัญญัติ รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560 จะได้กำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนไว้และเจ้าหน้าที่ได้ประชาสัมพันธ์ให้ทราบแล้วก็ตามแต่ยังปรากฏมีผู้ฝ่าฝืนและประชาชนร้องเรียนเป็นจำนวนมาก

เขตทุ่งครุเป็นหนึ่งใน 50 เขต ของกรุงเทพมหานคร สภาพทั่วไปเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและหนาแน่นปานกลาง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ มีพื้นที่ทั้งหมด 30.714 ตารางกิโลเมตร ประชากรทั้งหมด 123,761 คน โดยมีถนนสายหลักคือถนนประชาอุทิศมีความยาวประมาณ 6,600 เมตร ถนนพุทธบูชามีความยาวประมาณ 3,740 เมตร เป็นเขตชานเมืองที่ติดกับจังหวัดสมุทรปราการที่กำลังมีการพัฒนาความเจริญทางด้านสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ทำให้ประชาชนต่างจังหวัดอพยพเข้ามาประกอบอาชีพ ตั้งถิ่นฐานและพักอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากส่งผลให้เกิดปัญหามากมาย โดยเฉพาะปัญหาจากการขับขึ้นหรือการจอดรถจักรยานยนต์ บนทางเท้า เป็นปัญหา ด้านจราจรประการหนึ่ง ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนทางเท้า กีดขวางทางเดินเท้า ทำให้ทางเท้าชำรุด

เสียหาย ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 อีกทั้งยังเป็นการละเมิดสิทธิของประชาชนที่ใช้ทางเท้าในการสัญจรอีกด้วย เนื่องจากประโยชน์ของทางเท้าสร้างไว้สำหรับให้ประชาชนสัญจรโดยการเดินเท้าเป็นสำคัญ

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจศึกษาเรื่อง “ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร” เพื่อสำรวจผลกระทบของประชาชนในเขตทุ่งครุ จากการจอดหรือขับจักรยานยนต์บนทางเท้า โดยผลการศึกษจะเป็นข้อมูลที่จะนำไปพัฒนา สนับสนุน และแก้ไขปัญหาการจอดหรือขับจักรยานยนต์บนทางเท้า ให้กับประชาชนที่ใช้ทางเดินเท้าได้รับความสะดวก และปลอดภัยมากยิ่งขึ้นในการใช้ชีวิตประจำวัน

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจอดหรือขับจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

### ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง “ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ

โดยเลือกใช้วิธีการสำรวจข้อมูลด้วยแบบทดสอบที่สร้างขึ้นและได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยไว้ดังนี้

ขอบเขตทางด้านเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร โดยทำการศึกษาผลกระทบที่ประชาชนในพื้นที่เขตทุ่งครุได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า 3 ด้านได้แก่ 1. ผลกระทบทางด้านกายภาพ 2. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และ 3. ผลกระทบทางด้านสังคม (ปาริชาติ สังขทิพย์, 2556)

ขอบเขตด้านประชากร ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร ที่ใช้ทางเดินเท้าในการสัญจร

ขอบเขตด้านระยะเวลา การวิจัยครั้งนี้เริ่มดำเนินการวิจัยตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2566 ถึงเดือนสิงหาคม 2566

ขอบเขตด้านพื้นที่ ประชากรในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

### ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทราบถึงผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร
2. ทราบถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร
3. ผลวิจัยที่ได้อาจใช้เป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการขับขีหรือการจอดรถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุกรุงเทพมหานคร

### นิยามศัพท์เฉพาะ

ทางเท้า หมายถึง ทางที่มีไว้สำหรับให้คนสัญจรโดยการเดินเท้า

เขตทุ่งครุ หมายถึง พื้นที่การปกครองของสำนักงานเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร ขนาด 30.741 ตร.กม.

ผลกระทบ หมายถึง ผลกระทบหรือความเดือดร้อนที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

การจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า หมายถึง การกระทำความผิดตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535

ฝ่ายเทศกิจ หมายถึง ฝ่ายเทศกิจสังกัดสำนักงานเขตทุ่งครุ

ประชากร หมายถึง ประชากรในพื้นที่เขตทุ่งครุไม่ว่าจะมีทะเบียนบ้านอยู่ในพื้นที่หรือไม่ก็ตาม

ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อมทางนิเวศวิทยา ได้แก่ มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียงและมลพิษที่เกิดจากขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

ผลกระทบทางสังคม หมายถึง ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับวิถีการดำเนินชีวิตของราษฎรในแง่ของการละเมิดสิทธิทางสังคมระบบคุณค่า พฤติกรรมทางสังคมและกฎหมาย

ผลกระทบทางกายภาพ หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นตามวัตถุประสงค์ตามธรรมชาติ หรือชีววิทยา เช่น ผลกระทบที่ทำให้เกิดการกัดเซาะ

ผู้ใช้ทางเดินเท้าในการสัญจรทำให้ทางเท้าแคบลง ไม่สะดวกต่อการใช้ประโยชน์ทำให้เกิดอุบัติเหตุ กับผู้ใช้ทางเดินเท้า เป็นต้น

### แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “ผลกระทบที่ประชาชน ได้รับจากการจอดหรือขับจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร” ครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังปรากฏรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจราจร
2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้
4. แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบ
5. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจ และแรงผลักดัน ในการกระทำความผิดต่อ กฎหมาย
6. โครงการกวดขันรถยนต์ จักรยานยนต์จอดหรือขับขึ้นทางเท้า 2565
7. แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2556-2575)
8. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับเขตทุ่งครุ
9. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
10. กรอบแนวคิดในการวิจัย

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจราจร

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ให้ความหมายของคำว่า "จราจร" ไว้ว่า การที่ขบวนยานพาหนะ คน หรือ สัตว์พาหนะ เคลื่อนไปมาตามทาง ขณะที่กฎหมายอื่นได้ให้นิยาม ดังนี้

พระราชบัญญัติจราจร ทางบก พุทธศักราช 2522 ได้อธิบายความหมายของการจราจรว่า การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงจี้หรือ ไล่ต้อนสัตว์

นัชรินทร์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555) ได้ให้ความหมายของการจราจรไว้ว่า การจราจร หมายถึง การใช้ทางเพื่อการสัญจรไปมาของผู้คน ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ รวมถึงผู้ขี่ควบคุมหรือไล่ต้อนสัตว์ด้วย

### พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 43 ทวิ (1) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพ วัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ตามที่อธิบดี กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการ ตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษ หรือ เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่า ผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสอง ไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่ง กรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไป โดยเร็วและเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้วหา

ผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสีย ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที การตรวจสอบตามมาตรานี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน กฎกระทรวง มาตรา 43 ตรี (2) ในกรณีที่มีเหตุอัน ควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมี อำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่นั้นหยุดรถและสั่งให้ มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย มาตรา 43 จัตวา (3) ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่า ฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) หรือ มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้น พร้อม พยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้ มี อำนาจโดยเร็วแต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่ เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าวเพื่อ ดำเนินคดีต่อไป มาตรา 43 เบญจ (4) ในการ ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 43 ทวิและมาตรา 43 ตรี ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตร ประจำตัวของตนซึ่ง ออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือ กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งหรือ ผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้าไปในช่องเดินรถ ประจำทาง เว้นแต่ใน กรณีที่มีสิ่งกีดขวาง การจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้อง ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้ จะขับรถอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่ จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 57 เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติกฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็น อย่างอื่น ห้ามมิ ให้ผู้ขับขี่รถ (1) บนทางเท้า (2) บนสะพานหรือในอุโมงค์ (3) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก (4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม (5)

ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ (6) ใน ระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง (1) แก้ไข เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 101 (7) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณ จราจร (8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน (9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว (10) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ (11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบ เมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง (12) ในที่คับขัน (13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึง เครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมาย ไปอีกสามเมตร (14) ในระยะสามเมตรจากตัว ไปรษณีย์ (15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้

ความรู้ ความหมายของพจนานุกรม ฉบับ ราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 หมายถึง สิ่งที่สั่งสม มาจากการศึกษาเล่าเรียนการ ค้นคว้า หรือ ประสบการณ์ รวมทั้งความสามารถเชิงปฏิบัติและ ทักษะ เช่น ความรู้เรื่องประวัติศาสตร์ สิ่งที่ได้รับมา จากการได้ยิน ได้ฟัง การคิด หรือการปฏิบัติ เช่น ความรู้เรื่องสุขภาพ ความรู้พื้นฐานพื้นบ้าน

ความรู้เป็นคำที่เข้าใจยาก เนื่องจากมี ความเป็นนามธรรมสูงทำให้หลายคนเกิดความ สับสนรู้สึกว่ อะไรคือความรู้ นอกจากนี้ยังมี คำถามตามมาอีกมากกว่า เมื่อนิยามไม่ได้ว่าความรู้ คืออะไร แล้วจะจัดการความรู้กันอย่างไร ซึ่งใน ที่นี้มีนักวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึง ความรู้ ใน ประเด็นต่างๆ ดังนี้



พรธิดา วิเชียรปัญญา (2557) ได้ให้ความหมายว่าความรู้ หมายถึง ส่วนผสมของกรอบประสบการณ์ คุณค่า สารสนเทศ ที่เป็นสภาพแวดล้อมและกรอบการทำงานสำหรับการประเมิน และรวมกันของประสบการณ์และสารสนเทศใหม่

สำนักงาน ก.พ.ร.และสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ (2558) ให้ความหมายของความรู้เป็นสารสนเทศที่ผ่านกระบวนการคิดเปรียบเทียบ เชื่อมโยงกับความรู้อื่น จนเกิดเป็นความเข้าใจและนำไปใช้ประโยชน์ในการสรุปและตัดสินใจในสถานการณ์ต่างๆ โดยไม่จำกัดช่วงเวลา

วิจารณ์ พานิช (2558) ได้กล่าวว่า “ความรู้” นั้น มีหลายนัยและหลายมิติ คือ

1. ความรู้ คือสิ่งที่นำไปใช้จะไม่หมดหรือสึกหรอ แต่จะยิ่งงอกยงหรืองอกงามขึ้น
2. ความรู้คือสารสนเทศที่นำไปสู่การปฏิบัติ
3. ความรู้เกิดขึ้น ณ จุดที่ต้องการใช้ความรู้
4. ความรู้เป็นสิ่งที่ขึ้นกับบริบทและกระตุ้นให้เกิดขึ้นโดยความต้องการ

ซึ่งในยุคแรกๆ ของการพัฒนาศาสตร์ด้านการจัดการความรู้ มองว่าความรู้มาจากการจัดระบบและ ตีความสารสนเทศ (Information) ตามบริบท ซึ่งสารสนเทศก็ได้มาจากการประมวล

ข้อมูล (Data) ดังนั้นความรู้จะไม่มีประโยชน์เลยถ้าไม่นำไปสู่การกระทำหรือการตัดสินใจ

### แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบ

ประสิทธิ์ ตงยั้งศิริ (2552) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ผลกระทบไว้ว่าคำว่า “ผลกระทบ” (Impact) ที่กล่าวถึงนั้น โดยทั่วไปจะหมายถึงผลของการดำเนินกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในสิ่งแวดล้อม โดยผลกระทบดังกล่าวอาจจำแนกออกตามประเภทขนาด และระยะเวลาได้ดังนี้ ประเภทของผลกระทบได้แก่ การสูญเสียทางเศรษฐกิจ เช่น การสูญเสียงานที่คนทำกิน มูลค่าบ้านและทรัพย์สินลดลง ความสูญเสียบริการทางสังคมและความสูญเสียเกี่ยวกับวิถีดำเนินชีวิต ขนาดของผลกระทบจะมีตั้งแต่ระดับที่น้อยถึงมาก และระยะเวลาของผลกระทบก็มีทั้งระยะสั้นและระยะยาว

### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแรงจูงใจและแรงผลักดันในการกระทำความคิดต่อกฎหมาย

ความต้องการหรือค่านิยมของมนุษย์เป็นสิ่งจูงใจสำคัญที่ผลักดันให้มนุษย์เกิดกิเลสเกิดความโลภ เพราะตราบใดก็ตามที่มนุษย์ยังไม่รู้จักยับยั้งชั่งใจ ไม่มีความพึงพอใจในสิ่งที่ตนมีสิ่งที่เป็น ไม่รู้จักความพอดี และยังคงแสวงหาสิ่งต่างๆ เพื่อสนองต่อความต้องการเหล่านั้นของตนเองอยู่ตลอดเวลา จนลืมนึกถึงความถูกต้องและบรรทัดฐานของสังคม ย่อมส่งผลให้เกิดการกระทำความคิดกฎหมายขึ้น ทฤษฎีทางจิตวิทยาที่

กล่าวถึงความต้องการของมนุษย์ซึ่งไม่มีที่สิ้นสุดในด้านต่างๆ สามารถอธิบายได้ตามทฤษฎีต่อไปนี้

**ทฤษฎีความต้องการตามลำดับขั้นของมาสโลว์ (Maslow's Hierachy Theory) (Maslow : 1943 อ้างถึงใน สุขชาติ อยู่สุข, 2557)**

มาสโลว์ได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ความต้องการของบุคคลจะเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการจูงใจจึงได้ตั้งสมมุติฐานเกี่ยวกับความต้องการของบุคคลไว้ดังนี้

1. บุคคลย่อมมีความต้องการไม่สิ้นสุดเมื่อความต้องการใดได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการอย่างอื่นก็จะเกิดขึ้นอีกไม่มีวันจบสิ้น

2. ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้วจะไม่เป็นสิ่งที่จูงใจของพฤติกรรมอื่นๆ ต่อไป ความต้องการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนองจึงเป็นสิ่งจูงใจในพฤติกรรมของบุคคลนั้น

3. ความต้องการของคนจะเป็นลำดับขั้น โดยเริ่มจากความต้องการพื้นฐานที่จำเป็นไปสู่ความต้องการในระดับสูงขึ้น และความต้องการในระดับต้นจะเป็นพื้นฐานของความต้องการในระดับสูงขึ้นไปคนจึงจำเป็นต้องได้รับการตอบสนองความต้องการเป็นลำดับขั้น จึงจะพัฒนาความต้องการในระดับสูงขึ้น (hierarchy of needs) ซึ่งมีอยู่ 5 ขั้นที่สำคัญดังนี้

ขั้นที่ 1 ความต้องการทางด้านร่างกายหรือต้องการวัตถุที่จะมาทำให้ชีวิตดำรงอยู่ได้ (physiological needs or survival needs) ได้แก่ ความต้องการทางด้านปัจจัยสี่

ขั้นที่ 2 ความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (safety needs) มนุษย์ทุกคนมีความต้องการที่จะดำรงชีวิตอยู่โดยปราศจากภัยอันตราย มีสุขภาพจิต สุขภาพกายที่ดี มีความมั่นคงในอาชีพหน้าที่การงานและฐานะทางเศรษฐกิจ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ขั้นที่ 3 ความต้องการความรักและการยอมรับจากผู้อื่น (love and belonging needs) ทุกคนต้องการความรักจากผู้อื่น เช่น จากพ่อแม่ จากเพื่อนต้องการที่จะให้และได้รับความรัก มีไมตรีซึ่งกันและกัน บรรณาณาที่จะเป็นส่วนหนึ่งของหมู่คณะ

ขั้นที่ 4 ความต้องการได้รับความยกย่อง มีเกียรติยศ ชื่อเสียง (self-esteem needs) หรือ ความต้องการที่จะเห็นคุณค่าและความสามารถของตัวเอง เป็นการประเมินตนเองได้รู้ว่าตนเองมีค่าทุกคนในสังคมยอมรับนับถือให้เกียรติยกย่องเกิดความรู้สึกเชื่อมั่น ยอมรับนับถือตัวเอง (self-respect)

ขั้นที่ 5 ความต้องการเป็นตัวของตัวเอง สามารถกระทำตนได้ตามความสามารถที่เป็นจริง (self-actualization or self-fulfillment needs) เป็นความต้องการที่จะประสบความสำเร็จในชีวิตของคนี่พัฒนาขึ้นสูงสุด เพื่อแสดงถึงความสามารถและศักยภาพที่จะกระทำได้ของตัวเอง มนุษย์ทุกคนปรารถนาที่จะพัฒนาศักยภาพของตนเอง มุ่งสู่เป้าหมายอันสูงสุดหรืออุดมคติที่ตนกำหนดไว้ บุคคลที่ได้รับการความต้องการผ่านมาถึงขั้นที่ 5 นี้ จะรับรู้หรือเข้าใจตนเองอย่างแท้จริงมีความเป็นอิสระสามารถทำทุกสิ่งได้ตามที่ตนต้องการ และทำอย่างถูกต้องมีเหตุผล

อย่างคนคิดเป็น (ศูนย์วิจัยและพัฒนาด้านอาชีวศึกษา สำนักวิจัยและพัฒนาระบบงานราชทัณฑ์ กรมราชทัณฑ์, 2549)

สรุปว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำ ความผิดอย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีการสำนึกผิด เป็นเพราะความมั่งง่ายของแต่ละบุคคล เช่น เพื่อความสะดวกสบาย เพื่อสนองตัณหาของตนเอง เป็นต้น ประกอบกับมีการกระทำอย่างต่อเนื่องจนเคยชิน จนก่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมหรือความเชื่อผิดๆ นั้นเอง

### โครงการกวดขันรถยนต์จักรยานยนต์จอดหรือ ขับขี่บนทางเท้า 2565 ของสำนักงานเขตทุ่งครุ

รายงานผลการสำรวจความคิดเห็นของ ประชาชน (2565) โดยสำนักงานเขตทุ่งครุ “โครงการกวดขันรถยนต์จักรยานยนต์จอดหรือ ขับขี่บนทางเท้า” ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจาก ตารางมีรายละเอียด ดังนี้ 1. นโยบาย 1.1 จากผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน จำนวน 511 คน “โครงการกวดขันการจอดรถยนต์ จักรยานยนต์จอดหรือขับขี่บนทางเท้า” ส่วน ใหญ่มีความพึงพอใจระดับมากที่สุด จำนวน 289 คน คิดเป็นร้อยละ 56.57 รองลงมา มีความพึงพอใจระดับมาก จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 36.97 ความพึงพอใจระดับปานกลาง จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 6.08 และความพึงพอใจ ระดับน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.20 ตามลำดับ 1.2 จากผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน จำนวน 511 คน การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำผิดที่จอดรถยนต์จักรยานยนต์หรือขับขี่

รถจักรยานยนต์บนทางเท้าส่วนใหญ่มี ความพึงพอใจระดับมาก

### แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575)

การจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปีเป็นการจัดนำแผนวิสัยทัศน์ของ ประชาชนเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี ไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม สามารถนำพากรุงเทพมหานครให้เจริญเติบโต ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) และท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงของบริบทแวดล้อมในด้านต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร สู่การเป็นมหานครแห่ง เอเชียในปีพ.ศ. 2575 กระบวนการจัดทำ แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) ไม่ได้เริ่มจากศูนย์ ทั้งนี้เพราะในปี พ.ศ. 2555 ที่ผ่านมาสำนัทยุทธศาสตร์และ ประเมินผลกรุงเทพมหานครและคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยได้จัดทำแผนวิสัยทัศน์ ของประชาชนเพื่อการพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี หรือวิสัยทัศน์กรุงเทพฯ พ.ศ. 2575 ไว้ เสร็จเรียบร้อยแล้วนอกจากนั้นกรุงเทพมหานคร ยังได้จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552- 2563) ไว้แล้วเช่นเดียวกัน ดังนั้น การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี จึงสามารถนำเอาสิ่งที่มีอยู่แล้วนี้ มาพัฒนา เป็นแผนยุทธศาสตร์กรุงเทพมหานครต่อไปได้

### ข้อมูลพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

#### ประวัติเขตทุ่งครุ

เขตทุ่งครุเป็นเขตจัดตั้งขึ้นตามประกาศ กระทรวงมหาดไทยลงวันที่ 14 ตุลาคมพ.ศ. 2540 เนื่องจากสภาพพื้นที่เขตราษฎร์บูรณะมีการ

เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการคมนาคมอย่างกว้างขวางทำให้เกิดการกระจายตัวของประชากรและสาธารณูปโภคเข้าไปในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นเพื่อประโยชน์ในการปกครองและการให้บริการภาครัฐเกิดความสะดวกแก่ประชาชนกรุงเทพมหานครจึงแบ่งแขวงบางมดและแขวงทุ่งครุเขตราชบุรีบูรณะให้เป็นเขตการปกครองตั้งใหม่โดยใช้ชื่อตามพื้นที่ว่า “เขตทุ่งครุ” โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2541 เป็นต้นไป

### ฝ่ายเทศกิจ

มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับการให้เป็นไปตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และกฎหมายอื่นที่กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานครการควบคุมดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองการส่งเสริมดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนการส่งเสริมสนับสนุนงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยงานนิติกรทั่วไปงานเกี่ยวกับคดี และการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคดีและหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง หรือได้รับมอบหมาย

1. ตรวจตรา กวดขัน และปฏิบัติงานให้เป็นไปตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น รถบรรทุกดินตกหล่นบนผิวจราจร การจอดรถ บนทางเท้า ล้างและซ่อมรถบนถนนหรือทางเท้า ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 เป็นต้น

2. การจัดระเบียบหาบเร่ – แผงลอย

3. จับกุม ผู้กระทำความผิด ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินคดี สอบสวน และเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิด

4. แก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ ที่ประชาชนในพื้นที่ได้รับความเดือดร้อนรำคาญเกี่ยวกับความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

5. ปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบาย ภารกิจพิเศษเร่งด่วน ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

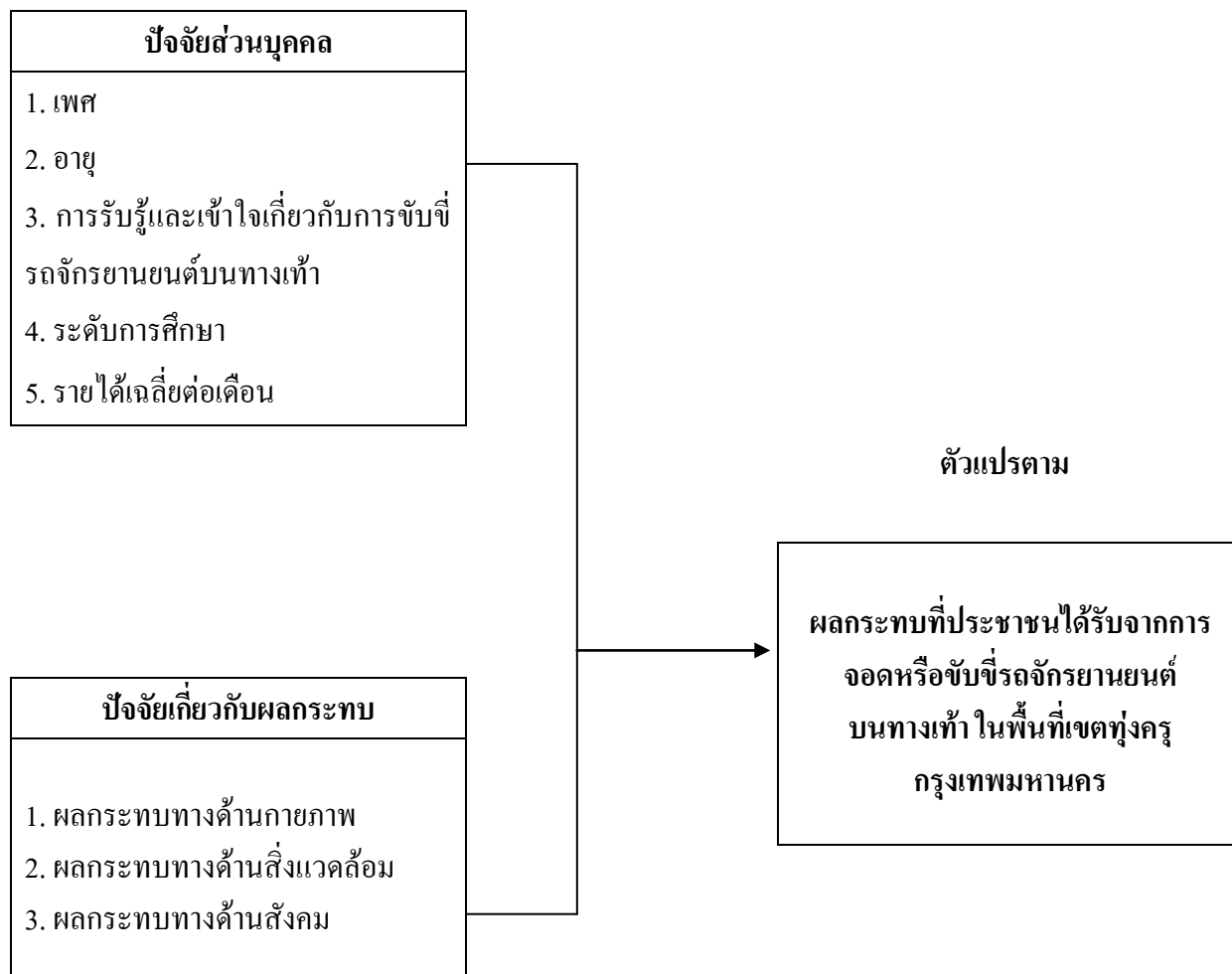
พันธุ์ศักดิ์ จิณะไชย (2564) ได้ศึกษาเรื่อง “การนำนโยบายแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ขับขีบนทางเท้าไปปฏิบัติ กรณีศึกษาสำนักงานเขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร” ผลการศึกษาพบว่ากระบวนการนำนโยบายแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ขับขีบนทางเท้าไปปฏิบัติ ศึกษากรณีสำนักงานเขตดอนเมือง ดำเนินการตามนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อจัดระเบียบทางเท้า ไม่มีรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์จอดหรือขับขีบนทางเท้า ประชาชนผู้ใช้ทางเท้ามีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และมุ่งเน้นให้ประชาชนปลอดภัย ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ ผลวิจัยพบว่า ปัญหาประชาชนไม่ให้ความร่วมมือ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและขาดจิตสำนึกเทคโนโลยีที่ไม่ทันสมัย เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานไม่เพียงพอต่อปริมาณงาน และเจ้าหน้าที่บางส่วนยังขาดความรู้ ความเข้าใจนโยบาย ด้านรูปแบบ อำนาจหน้าที่ ยังไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน สื่อสาร ยังขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร ให้กับประชาชน ระบบการเมือง ที่จะออกนโยบายเร่งด่วน ที่ไม่ตรงกับบริการของสำนักงานเขต ทำให้ต้องแบ่งเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงาน แนวทางแก้ไขปัญหา

และอุปสรรคผลวิจัยพบว่า ควรมีการจัดอบรมให้ความรู้และปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนรู้จักเคารพสิทธิของผู้อื่นและปฏิบัติตามกฎหมาย ควรมีการเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ และมีการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ ให้มีความรู้ความเข้าใจ ควรพัฒนาปรับปรุงเทคโนโลยีระบบเครือข่าย ให้เชื่อมโยงกันทั้งหมด ควรมีการแก้ไขกฎระเบียบที่ไม่สนับสนุนการทำงาน ควรมีการทบทวนงานที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้ประชาชนได้ ผู้บริหารควรให้ความสำคัญอย่างจริงจัง ควรมีบริการเชิงรุก ออกประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กับประชาชน ควรมีการสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้กับเจ้าหน้าที่

ประจักษ์ ตาอินทร์ (2562) ได้ศึกษาเรื่อง “การมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการในการใช้พื้นที่บนทางเท้ากรณีศึกษาในพื้นที่เขตบางซื่อ (ถนนกรุงเทพ – นนทบุรีตั้งแต่สามแยกเตาปูนถึงสี่แยกวงศ์สว่าง)” ผลการศึกษาพบว่า การบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติ รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560 ลงโทษผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิด เพิ่มอัตรากำลังให้สูงขึ้น ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เมื่อพิจารณาจากจำนวนค่าปรับในปี พ.ศ. 2561 ที่เพิ่มสูงขึ้น การเพิ่มอัตรากำลังไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการจับจีหรือจอดรถยนต์จักรยานยนต์บนทางเท้าได้รวมไปถึงผู้ค้าหาบเร่ แผงลอย ที่ยังมีการฝ่าฝืนตั้งวางจำหน่ายสินค้าบนทางเท้า

## กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

### ตัวแปรอิสระ



ภาพประกอบที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

## วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาเรื่อง “ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร” เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้แบ่งวิธีการดำเนินการวิจัยไว้เป็นลำดับ ดังนี้

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร จำนวน 123,761 คน (กระทรวงมหาดไทย, [ออนไลน์], 2566)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ประชากรในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร จำนวน 123,761 คน ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Simple Random) โดยการกำหนดขนาดของตัวอย่างด้วยวิธีการของทาโร ยามานะ (Yamane, 1967) กำหนดค่าความเชื่อมั่นที่ 95 เปอร์เซนต์และค่าความคลาดเคลื่อนที่ผู้วิจัยยอมรับได้ที่ 5 เปอร์เซนต์

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

เมื่อ  $n$  = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

$N$  = จำนวนประชากรที่ใช้ในการวิจัย (123,761)

$e$  = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับได้ในระดับ (0.05)

## แทนค่าตามสูตร

$$n = \frac{123,761}{1+123,761(0.05)^2}$$

$$n = \frac{123,761}{310.40}$$

$$n = 398.71$$

เพื่อสะดวกในการทำวิจัยจึงขอกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่จำนวน 399 คน

### แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

แหล่งที่มาของข้อมูล ผู้วิจัยได้ข้อมูลมาจาก 2 แหล่ง ดังนี้

1. แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากข้อมูลที่มีผู้รวบรวมไว้ดังนี้

- หนังสือทางวิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์และรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้อง

- ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

2. แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร จำนวน 399 คน

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยสอบถามความคิดเห็น ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ

กรุงเทพมหานคร และนำข้อมูลที่ได้รับมาวิเคราะห์นำข้อเสนอแนะที่ได้ไปปรับปรุงการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป

สำหรับแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้น โดยการศึกษาจากเอกสาร ทฤษฎี และการทบทวนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ 1. เพศ 2. อายุ 3. การรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า 4. ระดับการศึกษา และ 5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับผลกระทบที่ประชาชนในพื้นที่เขตทุ่งครุได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า 3 ด้าน ได้แก่ 1. ผลกระทบทางด้านกายภาพ 2. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และ 3. ผลกระทบทางด้านสังคม

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการแก้ปัญหา

สำหรับแบบสอบถามส่วนที่ 2 นี้ เป็นแบบสอบถามชนิดมาตราประมาณค่าแบบ Likert Rating Scale กำหนดคำตอบเป็นข้อความ 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์ให้คะแนนดังนี้

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

การแปลผลแบบสอบถามส่วนนี้ได้ใช้ค่าเฉลี่ยตามเกณฑ์คะแนน ดังนี้

$$\text{ค่าพิสัย} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

$$= \frac{5-1}{5}$$

$$= 0.8$$

จากการพิจารณาขั้นต้นจึงกำหนดเป็นเกณฑ์ในการประเมินค่าแบบสอบถามส่วนที่ 3 ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับผลกระทบที่ได้รับอยู่ในระดับมากที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 3.41 – 4.20 หมายถึง ระดับผลกระทบที่ได้รับอยู่ในระดับมาก

คะแนนเฉลี่ย 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับผลกระทบที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 1.81 – 2.60 หมายถึง ระดับผลกระทบที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.80 หมายถึง ระดับผลกระทบที่ได้รับอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับผลกระทบที่ประชาชนในพื้นที่เขตทุ่งครุได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า

### วิธีดำเนินการรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการมุ่งเกี่ยวกับผลกระทบที่ประชาชนในพื้นที่เขตทุ่งครุได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า โดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลจาก 2 แหล่ง ดังนี้



1. แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากข้อมูลที่มีผู้รวบรวมไว้ ดังนี้

1.1 หนังสือทางวิชาการ บทความวิทยานิพนธ์ และรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับภาวะผู้นำ

1.2 ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

2. แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร จำนวน 399 คน โดยมีขั้นตอนดังนี้

2.1 ติดต่อเพื่อขออนุญาตในการเก็บข้อมูลจากประชากรในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร และอธิบายขั้นตอนและการเก็บข้อมูลอย่างละเอียด

2.2 ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

2.3 ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูลอยู่ในช่วงเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2566

3. นำข้อมูลไปวิเคราะห์โดยใช้วิธีการทางสถิติด้วยการคำนวณทางคอมพิวเตอร์แล้วนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ต่อไป

### วิธีจัดการกับข้อมูล

หลังจากรวบรวมแบบสอบถามทั้งหมดที่ได้เรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามทั้งหมดมาดำเนินการ ดังนี้

1. ตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม
2. ลกรหัสข้อมูลในแบบสอบถามที่
3. ตรวจสอบความถูกต้องและสมบูรณ์แล้ว
4. วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปทางสถิติ

### ตัวแปรในการวิจัย

การวิจัยนี้มีตัวแปรในการศึกษา โดยมีการกำหนดให้ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านผลกระทบที่ได้รับเป็นตัวแปรต้น และผลกระทบที่ได้รับของประชากรในเขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานครเป็นตัวแปรตาม

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ได้แก่ 1. เพศ 2. อายุ 3. การรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า 4. ระดับการศึกษา และ 5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ปัจจัยเกี่ยวกับผลกระทบที่ประชาชนได้รับ 3 ด้าน ได้แก่ 1. ผลกระทบทางด้านกายภาพ 2. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และ 3. ผลกระทบทางด้านสังคม ตามแนวคิดของปารีชาติ สังขทิพย์ (2556)

ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

### สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) หาค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) เพื่ออธิบายข้อมูลพื้นฐานลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

### อภิปรายผล

ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขีรถจักรยานยนต์ บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ

กรุงเทพมหานคร ด้านภาพรวม พบว่า ประชาชน  
มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

สอดคล้องกับงานวิจัยของ

สมสดี จิตจักร (2562) ได้ศึกษาเรื่อง

“การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ  
พื้นที่สำนักงานเขตสะพานสูง กรุงเทพมหานคร”  
ผลการวิจัยพบว่า การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์  
รับจ้างสาธารณะพื้นที่สำนักงานเขตสะพานสูง  
กรุงเทพมหานครโดยภาพรวมทั้ง 4 ด้าน พบว่า  
ข้าราชการและบุคลากร สังกัดฝ่ายเทศกิจ  
สำนักงานเขตสะพานสูง กับการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะในระดับมาก  
ที่สุด ด้านการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วน  
เกี่ยวข้องมีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่ 4.74 ผู้ขับขี  
รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะในพื้นที่ส่ง  
ตัวแทนเข้าร่วมกิจกรรมหน่วยงานเป็นประจำและ  
การจัดทำทะเบียนประวัติผู้ขับขีรถรับจ้าง  
สาธารณะออนไลน์ในระบบคอมพิวเตอร์ทำให้  
ผู้โดยสารเชื่อใจมากยิ่งขึ้นเท่ากัน ด้านพร้อมของ  
ทรัพยากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่ 4.88 เจ้าหน้าที่  
ปฏิบัติงานสามารถรับลงทะเบียนผู้ขับขี  
รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะได้ตามขั้นตอน  
และระยะเวลาที่กำหนด ด้านลักษณะของนโยบาย  
มีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่ 4.59 ความเหมาะสมของ  
ระยะเวลาในการเปิดรับลงทะเบียนผู้ขับขีและการ  
จัดตั้งวินใหม่และถ่ายทอดแนวทางในการ  
ดำเนินการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง  
สาธารณะของสำนักงานเขตสะพานสูงให้ผู้มีส่วน  
เกี่ยวข้องทราบเพื่อให้ดำเนินงานเป็นไปอย่างมี  
ประสิทธิภาพมากที่สุดเท่ากัน ด้านการบริหารของ  
นโยบาย มีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่ 4.56 เจ้าหน้าที่ปฏิบัติ  
ด้านการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง  
สาธารณะของสำนักงานเขตสะพานสูง สามารถ  
ติดต่อสื่อสารและประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ  
มีการกำหนดมาตรการควบคุมความประพฤติของ

ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะและ  
ลงโทษกรณีมีการฝ่าฝืนทำให้พื้นที่สำนักงานเขต  
สะพานสูง กรุงเทพมหานคร มีความเป็นระเบียบ  
เรียบร้อยมากยิ่งขึ้น

## สรุปผล

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

1. ประชาชนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มี  
อายุช่วง 30 - 40 ปี มีการรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับ  
การขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้าโดยการทำ  
ตามผู้อื่น มีการศึกษาระดับปริญญาตรี และมี  
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 - 25,000 บาท
2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่  
ประชาชนได้รับจากการจอดหรือขับขี  
รถจักรยานยนต์บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ  
กรุงเทพมหานคร ด้านภาพรวม พบว่า ประชาชน  
มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.96$ , S.D. =  
.269) เมื่อพิจารณารายข้อโดยเรียงค่าเฉลี่ยจากมาก  
ไปหาน้อย ตามลำดับ ดังนี้
  1. ผลกระทบทางด้านกายภาพ มีความ  
คิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.57$ , S.D.  
= .313)
  2. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม มีความ  
คิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.96$ , S.D. = .539)
  3. ผลกระทบทางด้านสังคม มีความ  
คิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.34$ , S.D. =  
.225)

## ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

### 1. ผลกระทบทางด้านกายภาพ

ปัญหาประชาชนไม่ให้ความร่วมมือไม่  
ปฏิบัติตามกฎหมายและขาดจิตสำนึก มักง่าย  
คิดถึง แต่ตัวเองมากกว่าความเดือดร้อนของคนอื่น  
ควรมีการจัดอบรมให้ความรู้และปลูกจิตสำนึก

ตั้งแต่เด็กจนถึงผู้ใหญ่ให้รู้จักเคารพสิทธิของผู้อื่น และปฏิบัติตามกฎหมาย จะช่วยทำให้การนำนโยบายแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์จับขีบนทางเท้าไปปฏิบัติ ได้ผลที่ยั่งยืนกว่าการบังคับใช้กฎหมาย

## 2. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ประชาชนยังขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ควรมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการนโยบายแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์จับขีบนทางเท้า และพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบ เรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง ขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูล เสียงอึกทึกที่เกิดจากเครื่องยนต์ตามท้องถนน โดยเฉพาะถนนที่มีปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดซึ่งมีผลเสียต่อสุขภาพ

## 3. ผลกระทบทางด้านสังคม

1. ควรมีการปรับนโยบายแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์จับขีบนทางเท้า ให้สอดคล้องกับการมุ่งสู่ไทยแลนด์ 4.0 ที่สามารถปรับตัวให้พร้อมกับความเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว การประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกที่ดีเป็นการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและธรรมาภิบาลให้ทุกภาคส่วนเคารพกฎหมาย ไม่ฝ่าฝืนจับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้าอย่างต่อเนื่อง ให้มีการจัดอบรมเจ้าหน้าที่เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการทำงาน เพื่อรองรับและแก้ไขปัญหามาให้ประชาชน เนื่องจากสำนักงานเขตมีประชาชนจำนวนมากปัญหาก็มากตาม ถ้าเราเตรียมความพร้อมเจ้าหน้าที่ ควรรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ใช้ทางเท้า ควรให้บริการเชิงรุกประชาสัมพันธ์ ชุมชน โรงเรียน บ้านให้กับประชาชนที่ไม่ทราบว่าการจับขีรถบนทางเท้ามีความผิด ควรให้บริการเชิงรุก ออกประชาสัมพันธ์

ให้ความรู้เรื่องจิตสำนึกและการปฏิบัติตามกฎหมาย ให้กับประชาชนตามชุมชน เพื่อให้ประชาชนได้รับบริการที่ทั่วถึง

2. ควรมีการปรับนโยบายแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์จับขีบนทางเท้า ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน ผู้บริหารควรมีการติดตามและตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ ลดการเกิดเรื่องร้องเรียนและทำให้ประชาชนได้รับการบริการที่มีความสะดวก และในภาพรวมควรมีการติดตามการดำเนินการตามนโยบายอย่างเป็นทางการที่ชัดเจนและต่อเนื่อง

3. ควรมีการเตรียมพร้อมฐานข้อมูลและพัฒนาเข้าสู่ระบบข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล ให้มีการจัดเก็บ ข้อมูล และประมวลผลข้อมูล ผ่านอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้งานร่วมกันได้ เช่น สมาร์ทโฟน คอมพิวเตอร์ เพื่อให้เกิดความสะดวกในการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์จับขีบนทางเท้า สามารถแก้ไข ปัญหาให้ประชาชนได้ทุกที่ ทุกเวลา ทุกช่องทาง ที่มีความปลอดภัยและมีมาตรฐาน ควรให้มีการพัฒนา ระบบที่ใช้ในการให้บริการอย่างต่อเนื่องเช่นการแจ้งเบาะแส ผู้กระทำความผิดผ่านแอปพลิเคชันทางไลน์ เพื่อนำระบบไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาเรื่องผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือจับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร การศึกษาครั้งนี้ยังไม่ครอบคลุมทั้งหมด จึงควรศึกษาเพิ่มเติมดังนี้

1. หาแนวทางในการแก้ไขปัญห ผลกระทบที่ประชาชนได้รับจากการจอดหรือจับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า ในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร

2. มีการเฝ้าติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานทุกระยะภายหลังจากที่ได้มีการจัดระเบียบการจอดหรือขับจี้รถจักรยานยนต์บนทางเท้าในพื้นที่เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร เพื่อรวบรวมผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น นำมาพิจารณาปรับปรุงและหาแนวทางเพื่อแก้ไขต่อไป โดยมีจุดมุ่งหมายให้การดำเนินนโยบายให้เกิด

ประโยชน์แก่ประชาชนและสังคมส่วนรวมมากที่สุด

3. ควรมีการวิจัยร่วมกับกลุ่มตัวอย่างในเขตอื่น เพื่อหาข้อมูลเปรียบเทียบ

## บรรณานุกรม

### หนังสือภาษาไทย

ประสิทธิ์ ตงยิ่งศิริ. (2552). การวิเคราะห์และประเมินโครงการ. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

พรธิดา วิเชียรปัญญา. (2557). การจัดการความรู้ : พื้นฐานและการประยุกต์. กรุงเทพฯ : ชรรคมลการพิมพ์.

พรธิดา วิเชียรปัญญา. (2557). การจัดการความรู้ : พื้นฐานและการประยุกต์ใช้. กรุงเทพฯ. ชรรคมลการพิมพ์.

วิจารณ์ พานิช. (2558). การจัดการความรู้กับการบริหารราชการไทย. กรุงเทพฯ : สถาบันส่งเสริมการจัดการความรู้เพื่อสังคม.

สำนักเทศกิจ. (2565). คู่มือปฏิบัติราชการฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : สำนักเทศกิจ.

สำนักงาน ก.พ.ร.และสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ.(2548). การจัดการความรู้จากทฤษฎีสู่การปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักงาน ก.พ.ร. และสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ. (2548). คู่มือจัดทำแผนการจัดการความรู้. กรุงเทพฯ.

สำนักงาน ก.พ.ร. คู่มือเทคนิคและวิธีการบริหารจัดการสมัยใหม่ตามแนวทางการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี : การบริหารความรู้. (2548). กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุชาติ อยู่สุข. (2557). วิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

### บทนิพนธ์

นัชร์ศน์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์จักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

พันธุ์ศักดิ์ จินะไชย. (2564). การนำนโยบายแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ขับขึ้นทางเท้าไปปฏิบัติกรณีศึกษาสำนักงานเขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

### แหล่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กระทรวงมหาดไทย. [ออนไลน์], (2566). เข้าถึงได้จาก: <https://moi.go.th>. (สืบค้น 15 มีนาคม 2566).

กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ. [ออนไลน์], (2566). แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575). เข้าถึงได้จาก: <https://webportal.bangkok.go.th>. (สืบค้น 15 มีนาคม 2566).

กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ. [ออนไลน์], (2566). แผนปฏิบัติราชการกรุงเทพมหานครประจำปี พ.ศ. 2565. เข้าถึงได้จาก: <https://webportal.bangkok.go.th>. (สืบค้น 15 มีนาคม 2566).

- พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 . [ออนไลน์]. (2566). เข้าถึงได้จาก  
: <https://dictionary.orst.go.th>. (สืบค้น 25 กุมภาพันธ์ 2566).
- พระราชบัญญัติจราจร ทางบกพุทธศักราช 2522. [ออนไลน์]. (2566). เข้าถึงได้จาก:  
: <http://web.krisdika.go.th>. (สืบค้น 25 กุมภาพันธ์ 2566).
- สำนักงานเขตทุ่งครุ. [ออนไลน์]. (2566). **ประวัติความเป็นมาของสำนักงานเขตทุ่งครุ**. เข้าถึงได้จาก  
: <https://webportal.bangkok.go.th>. (สืบค้น 25 กุมภาพันธ์ 2566).
- โครงการการกวาดชั้นรถยนต์จักรยานยนต์จอดหรือขับขึ้นทางเท้า. [ออนไลน์]. (2566). เข้าถึงได้จาก:  
<https://webportal.bangkok.go.th>. (สืบค้น 20 มีนาคม 2566).
- Wikipedia. **ความเป็นมาเขตทุ่งครุ**. [ออนไลน์]. (2566). เข้าถึงได้จาก : <https://th.wikipedia>. (สืบค้น 20 มีนาคม 2566).