

ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด  
study Self-Management Competency Avoiding Traffic Jam Problems

กาญจนา กลีบแดง<sup>1</sup> วลัยภา อินทรงค์<sup>2</sup> และพรณวดี ขำจริง<sup>3</sup>

Kanjana klabdaeng<sup>1</sup> Wanlapa Intarong<sup>2</sup> and Panwadee khumjing<sup>3</sup>

มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต  
Phuket Rajabhat University  
S6511149101@pkru.ac.th

**บทคัดย่อ**

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ดังนี้ (1) เพื่อศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด (2) เพื่อศึกษาการวางแผนการเดินทางล่วงหน้าในการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ดำเนินการวิจัยโดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยคือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต จำนวน 362 คน โดยวิธีการใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้คือค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัยพบว่าสมรรถนะความรู้กฎจราจร มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x}$  =4.61, S.D. = .53) สมรรถนะการจัดการตนเองเห็นคุณค่าในฐานะผู้ใช้ถนน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x}$  = 4.55, S.D. = .53) สมรรถนะการสร้างจิตสำนึกด้านการใช้ถนน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x}$  =4.48, S.D. = .56) สมรรถนะแก้ปัญหาจราจรส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิต มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x}$  =4.41, S.D. = .62) สมรรถนะประสบการณ์ในการวิเคราะห์ปัญหาจราจร มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x}$  =4.34, S.D. = .67) และการวางแผนการเดินทางล่วงหน้า จำนวน 361 คน คิดเป็นร้อยละ 99.70 รองลงมาการสร้างแรงบันดาลใจให้กับตนเอง จำนวน 357 คน คิดเป็นร้อยละ 98.60

**คำสำคัญ :** สมรรถนะ, การจัดการตนเอง, ปัญหาจราจรติดขัด

**Abstract**

The objectives of this research were 1) To study the self-management competencies to avoiding traffic congestion problems. 2) To study planning in advance avoiding traffic jam problems. It was collected using a questionnaire. The sample was 362 students of Phuket Rajabhat University. The statistics were used for data analysis using mean and standard deviation. Traffic rules proficiency was at the highest mean ( $\bar{x}$  =4.61, S.D. = .53). The finding

of this research was found that self-management proficiency which appreciated as a driver at the highest mean ( $\bar{x} = 4.55$ , S.D. = .53). Proficiency of conscious mind of road users was at the highest mean ( $\bar{x} = 4.48$ , S.D. = .56). Proficiency of problem solution effected on daily life was at the highest mean ( $\bar{x} = 4.41$ , S.D. = .62). Proficiency of problem analyzed experience was at the highest mean ( $\bar{x} = 4.34$ , S.D. = .67). 361 students for traveling plan in advance at percentage of 99.70 and 357 students inspired themselves at percentage of 98.60

**Keywords:** Proficiency, Self-management, Traffic Jam Problem

### ที่มาและความสำคัญ

สมรรถนะการจัดการตนเองมีที่มาจากการศึกษาและวิจัยในด้านจิตวิทยาและพฤติกรรมมนุษย์ ซึ่งได้ผลจากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการเวลาและการทำงาน การดูแลสุขภาพที่ดี ความรู้และทักษะทางสังคม การตั้งเป้าหมายและวางแผน การปรับตัวต่อสถานการณ์ การจัดการความเครียดและอื่นๆ คนที่ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นมีอุปนิสัยและเจตคติอย่างไร โดยเก็บข้อมูลของกลุ่มบุคคลที่มีผลการปฏิบัติงานโดดเด่นกับผู้ที่ไม่ได้มีผลงานโดดเด่นด้วยวิธีสัมภาษณ์ นักจิตวิทยาแห่งมหาวิทยาลัยฮาวาร์ดซึ่งกล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่าง คุณลักษณะที่ดีของบุคคล (excellent performer) ในองค์การกับระดับทักษะความรู้ ความสามารถ โดยกล่าวว่า การวัด IQ และการทดสอบบุคลิกภาพ ยังไม่เหมาะสมในการทำนายความสามารถ หรือสมรรถนะของ บุคคลได้ เพราะไม่ได้สะท้อนความสามารถที่แท้จริงออกมาได้ สมรรถนะคือ บุคลิกลักษณะที่ซ่อนอยู่ภายในปัจเจกบุคคล ซึ่งสามารถ ผลักดันให้ปัจเจกบุคคลนั้น สร้างผลการปฏิบัติงานที่ดีหรือตามเกณฑ์ที่กำหนดในงานที่ตนรับผิดชอบ บุญเชิญ หมุ่มมาก (2559)

วิธีการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด มีความสำคัญ เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของผู้คน โดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษา ซึ่งมีการเดินทางระหว่างบ้านและมหาวิทยาลัยเป็นประจำ การจราจรติดขัดสามารถทำให้เกิดความล่าช้าในการเรียน การสูญเสียเวลา และเพิ่มระดับความเครียดให้นักศึกษา ปัญหาจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงเวลาเช้าและเย็นสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัด ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของประชากร การวางแผนการจราจรไม่สัมพันธ์กับการเติบโตของพื้นที่ สัญญาณไฟจราจรเสีย ประชาชนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัย การจราจรชอบฝ่าฝืนกฎจราจร ผลกระทบที่ตามมาจากปัญหาการจราจรดังกล่าวไม่เพียงแต่จะสร้างความยากลำบากในการเดินทางของประชาชน ยังก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ ชนพัตน์ เกิดผล และนิเทศ ดิฉนทะกุล (2561)

การหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดอีกวิธีการหนึ่งคือการบริหารจัดการตนเอง วิธีรับมือปัญหาจราจรติด  
ควรเตรียมวางแผนการเดินทางไว้ล่วงหน้าเส้นทางที่เลี่ยงรถติดโดยดูจากแอปพลิเคชันต่างๆ เช่น Google  
map เป็นต้น เพื่อเป็นการเช็คไว้ในเส้นทางที่เราจะเดินทางนั้นมีการจราจรที่ติดหรือเปล่านั้น จะได้เป็นการเผื่อ  
เวลาในการออกเดินทางหรือหาเส้นทางเลี่ยงรถติดเส้นทางอื่นได้ควรติดตามข่าวสารจราจร ส่วนมากแล้วจะ  
บอกเกี่ยวกับเส้นทางรถติด เส้นทางที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น หากเราได้ติดตามข่าวสารจราจรก็จะช่วยให้เรารู้  
ล่วงหน้าได้ว่าจะเกิดการจราจรช่วงไหนที่ติดขัด หรือเส้นทางไหนเกิดอุบัติเหตุ เพราะถ้าหากเป็นเส้นทางที่เราจะ  
ผ่านไปนั้น เราจะได้หาเส้นทางเลี่ยงอื่นในการเดินทางได้ ในวันที่รถติดหนักมากๆ รถยนต์แทบจะไม่มีรถขับ  
ได้เลย เพื่อเป็นการให้เราเดินทางไปได้ทันในเวลาที่เราต้องการ เราควรมองหาวิธีการเดินทางอื่นที่รวดเร็วกว่า  
ไม่ว่าจะเป็น รถไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซด์ สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติด หากที่ทำงานเราอยู่ไกลจากที่พักหรือ  
เส้นทางในการเดินทางไปทำงานต้องผ่านโรงเรียนหรือผ่านเส้นทางที่รถติดให้เรารถยนต์นอนเข้าชั้น เพื่อที่จะได้มี  
เวลาเหลือกับการจราจรติด เพราะหากเราตื่นสายอาจทำให้การเดินทางไปทำงานของเราสายได้ หากเรารู้ว่า  
พรุ่งนี้เราจะต้องเตรียมอะไรไปสำหรับทำงานบ้าง ให้เราเตรียมไว้ล่วงหน้าไม่ว่าจะเป็นเสื้อผ้าสำหรับทำงาน  
อุปกรณ์การทำงานอย่าง โน้ตบุ๊ก ต่างๆ หรือบางคนมีการเตรียมอาหารสำหรับไปทานที่ทำงาน เพื่อเข้ามาเรา  
จะได้พร้อมออกเดินทางไปทำงานได้ทันที ไม่ต้องเสียเวลากับการเตรียมของเหล่านี้ ความเข้าใจจึงมีการ  
ปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงแก้ไขพฤติกรรมซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความปลอดภัย  
ทั้งตนเองและผู้อื่น มีดังนี้ เมา ง่วง ไม่ขับขี ไม่เล่นโทรศัพท์ขณะขับขีและเปิดไฟเลี้ยวขณะเปลี่ยนช่องจราจร  
หรือต้องการจะเลี้ยวและให้สัญญาณไฟฉุกเฉินเมื่อต้องการหยุดรถ ไม่เปิดไฟฉุกเฉินขณะข้าม 4 แยก หรือเล่น  
โทรศัพท์ขณะขับขี การเล่นหรือคุยโทรศัพท์ขณะขับขีถือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ยกเว้นแต่การคุยโดยใช้  
Small Talk หรือ Bluetooth ซึ่งในความเป็นจริงแม้คุณจะใช้อุปกรณ์เหล่านี้แต่สมองของคุณก็ยังต้องถูกแบ่ง  
ไปใช้กับการพูดคุย ซึ่งนั่นก็จะทำให้สมาธิการในขับขีลดลงอยู่ดีดังนั้นขณะขับขีควรใช้ โทรศัพท์เฉพาะที่จำเป็น  
จริงๆ กนกอร หลงกลาง และนุรายนา มะสารี (2563)

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด  
ผู้วิจัยได้นำประโยชน์จากข้อมูลจากผลการศึกษาดังกล่าวจะได้เป็นประโยชน์แก่ผู้ที่ประสงค์ที่ต้องการจะ  
หลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด เพื่อได้ทราบเกี่ยวกับการจัดการตนเองให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด
2. เพื่อศึกษาการวางแผนการเดินทางล่วงหน้าในการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด

## นิยามศัพท์

1. สมรรถนะการจัดการตนเอง หมายถึง ทักษะที่สำคัญในการพัฒนาตนเองในหลากหลายสถานการณ์ ทักษะในการกำกับพฤติกรรม ความรู้สึกนึกคิดของตนเองให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดได้อย่างมีคุณภาพ และทักษะสำคัญในการจัดการกับปัญหา การตัดสินใจ ในสถานการณ์ต่าง ๆ ของชีวิต

1.1 การเห็นคุณค่าในตนเอง หมายถึง การรู้จักรัก เห็นคุณค่าในตนเอง มั่นใจในตนเอง เห็นอกเห็นใจให้เกียรติและเคารพสิทธิของตนเองและผู้อื่น รู้ว่าตัวเองเป็นใคร ต้องการอะไร ชอบอะไร

1.2 การมีเป้าหมายในชีวิต หมายถึง สามารถจัดการตนเองได้ สามารถพึ่งพาตนเองให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ช่วยให้เรามีแรงบันดาลใจและมุ่งมั่นที่จะทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้สำเร็จ

1.3 การจัดการอารมณ์และความเครียด หมายถึง วิธีที่ช่วยสร้างศักยภาพให้เกิดขึ้นกับตนเอง จะช่วยให้เรารู้จักระงับหรือหลีกเลี่ยงอารมณ์ที่ไม่พึงประสงค์และเกิดความเครียด จะส่งผลให้ปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 การจัดการปัญหาและภาวะวิกฤต หมายถึง สามารถเตรียมพร้อมป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในสถานการณ์นั้นๆได้ มีกระบวนการคิดวิเคราะห์ ตัดสินใจ และดำเนินการ โดยมุ่งเน้นไปที่การระบุปัญหา วิเคราะห์สาเหตุ หาแนวทางแก้ไข และนำไปปฏิบัติ จนบรรลุเป้าหมายที่วางไว้

2. ปัญหาจราจรติดขัด หมายถึง สภาวะที่มียานพาหนะหนาแน่นบนท้องถนน ส่งผลให้เกิดความเร็วในการเดินทางลดลง เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น และเกิดภาวะการชะลอตัวของยานพาหนะ สาเหตุสำคัญที่สุดของปัญหาการจราจรติดขัด มีการใช้รถส่วนตัวมากกว่าการขนส่งสาธารณะ การใช้รถส่วนตัวทำให้เปลืองพื้นที่ถนน มีการจราจรที่คับคั่งจนเกินไป เมื่อเทียบกับการขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า แอร์พอร์ตบัส รถแท็กซี่ รถตุ๊กๆที่ใช้พื้นที่ต่อคนน้อยกว่ารถส่วนตัวมากมายเท่า

## แนวคิดและทฤษฎี

บุญเชิญ หมุ่มมาก (2559) สมรรถนะการจัดการตนเอง หมายถึง มีที่มาจากการศึกษาและวิจัยในด้านจิตวิทยาและพฤติกรรมมนุษย์ ซึ่งได้ผลจากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการเวลาและการทำงาน การดูแลสุขภาพที่ดี ความรู้และทักษะทางสังคม การตั้งเป้าหมายและวางแผน การปรับตัวต่อสถานการณ์ การจัดการความเครียดและอื่นๆ คนที่ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นมีอุปนิสัยและเจตคติ อย่างไร โดยเก็บข้อมูลของกลุ่มบุคคลที่มีผลการปฏิบัติงานโดดเด่นกับผู้ที่ไม่ได้มีผลงานโดดเด่นด้วยวิธีสัมภาษณ์ แนวคิดเกี่ยวกับสมรรถนะเริ่มจากการนำเสนอบทความทางวิชาการ นักจิตวิทยาแห่งมหาวิทยาลัยฮาวเวิร์ด ซึ่งกล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่าง คุณลักษณะที่ดีของบุคคล (excellent performer) ในองค์กรกับระดับทักษะ

ความรู้ ความสามารถ โดย กล่าวว่า การวัด IQ และการทดสอบบุคลิกภาพ ยังไม่เหมาะสมในการทำนายความสามารถ หรือสมรรถนะของ บุคคลได้ เพราะไม่ได้สะท้อนความสามารถที่แท้จริงออกมาได้ สมรรถนะคือบุคลิกลักษณะที่ซ่อนอยู่ภายในปัจเจกบุคคล ซึ่งสามารถ ผลักดันให้ปัจเจกบุคคลนั้น สร้างผลการปฏิบัติงานที่ดีหรือตามเกณฑ์ที่กำหนดในงานที่ตนรับผิดชอบ

กรณีการ์ แสนสุภา และนเรศ กันธะวงค์ (2564) สมรรถนะการจัดการตนเอง หมายถึง เป็นทักษะที่สำคัญในการพัฒนาตนเองในหลากหลาย สถานการณ์และการจัดการตนเองมีความสัมพันธ์กับการประสบผลสำเร็จในชีวิต การเสริมสร้างทักษะการจัดการตนเองด้วยหลักการทางจิตวิทยาจะทำให้บุคคลได้สำรวจและเข้าใจในตนเองอย่างแท้จริง สามารถกำกับอารมณ์ พฤติกรรม และความรู้สึกนึกคิดของตนเองให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจน สามารถจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้น ทำให้บุคคลดำเนินชีวิตอย่างมีความสุข เห็นคุณค่า ในตนเองและสามารถจัดการกับอารมณ์และพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ได้ บทความนี้ได้นำเสนอการนำเอาหลักการทางจิตวิทยามาประยุกต์ใช้เพื่อให้บุคคลเกิดทักษะการ จัดการตนเอง โดยเริ่มด้วยการประเมินตนเอง การตั้งเป้าหมาย การกำกับตนเอง และ การประเมินตนเอง ภายใต้ความสามารถและศักยภาพที่มีอยู่ในตัวของแต่ละบุคคล อันเป็นแนวทางหนึ่งในการพัฒนาตนเองอย่างยั่งยืนต่อไป บุคคลจะประสบความสำเร็จได้นั้นจะต้องมีขั้นตอนของการจัดการตนเองที่ชัดเจนและต้องมีการประเมินผลของการกระทำเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาตนเองที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ชดช้อย วัฒนะ (2558) สมรรถนะการจัดการตนเอง หมายถึง เป็นการปฏิบัติกิจกรรมด้วยตนเอง เพื่อที่จะจัดการกับความเจ็บป่วย รวมถึงการปฏิบัติตาม แผนการรักษาเพื่อควบคุมหรือลดผลกระทบจากโรค หรือ การเจ็บป่วยที่มีต่อภาวะสุขภาพ และคงไว้ซึ่งการดำเนินชีวิต ประจำวันที่เป็นปกติสุข โดยมีลักษณะเป็นกระบวนการ ประกอบด้วยการตั้งเป้าหมายที่มีความเป็นไปได้จริง

สุภาวดี เพชรชนะ (2558) สมรรถนะการจัดการตนเอง หมายถึง เป็นสิ่งที่เข้าใจได้ง่ายและสังเกตง่ายขึ้นในชีวิตประจำวัน โดยไม่ต้องมีระบบที่ซับซ้อน สามารถจัดระเบียบแบบแผนได้ ซึ่งเกิดจากความสามารถในการจัดการ ตนเองของชุมชน และสามารถพัฒนาตนเองไปสู่ระบบที่ซับซ้อนมากขึ้น อันจะนำไปสู่การพึ่งพาตนเอง ได้อย่างเข้มแข็ง และยั่งยืนต่อไป

ยงยุทธ์ สุขพิทักษ์ (2557) สมรรถนะการจัดการตนเอง หมายถึง กระบวนการพัฒนาตนเอง มีความรู้ด้านกลไกการเกิดโรค การป้องกันโรค ทักษะการดูแลตนเองเรื่องออกกำลังกาย อาหาร ลดเครียด รับประทาน

ยา มีทัศนคติในการควบคุมระดับ น้ำตาลในเลือดให้อยู่ในเกณฑ์เหมาะสม และมีแนวทางการป้องกัน  
ภาวะแทรกซ้อนของโรค

สกุลรัตน์ ประทุมสิทธิ์ และคณะ (2566) สมรรถนะการจัดการตนเอง หมายถึง เป็นกระบวนการของ  
บุคคลที่พัฒนาตนเอง มีการ ปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่อง สามารถจัดการและควบคุมการดำเนินชีวิตของตนเอง  
ได้อย่างมีระเบียบ แบบแผน เพื่อบรรลุตามเป้าหมายและเป็นที่ยอมรับของสังคม เป็นทักษะสำคัญสำหรับการ  
ทำงาน

อัจฉรา ประเสริฐสิน และคณะ (2561) ได้สรุป องค์ประกอบของการจัดการตนเองตามความ  
คล้ายคลึงกันของความหมายประกอบด้วย การตั้งเป้าหมาย การบริหารเวลา การรับรู้ความสามารถของตน  
การประเมินตนเอง การกำกับ ตนเอง และการเสริมแรงตนเอง

#### วิธีการศึกษา

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยดำเนินการกำหนดขนาดและเลือกกลุ่มตัวอย่าง โดยการกำหนด  
ขนาดกลุ่มตัวอย่างจากประชากร คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต ระดับการศึกษา ปริญญาตรี  
จำนวน 5 คณะ มีนักศึกษาจำนวน 7,876 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จของเครจซี่และมอร์  
แกน (Krejcie and Morgan, 1970; อ้างถึงในประภาพร ศรีตระกูล, 2550) และได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 362  
คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถามการรับรู้ข้อมูลสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อ  
หลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณ และแบบสอบถามของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต ระดับการศึกษา ปริญญาตรี  
จำนวน 5 คณะ แบ่งออกเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยง  
ปัญหาจรรยาบรรณของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับศึกษาสมรรถนะการจัดการ  
ตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณติดขัด

#### ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือในการวิจัย

1) ศึกษาข้อมูลและเนื้อหา จากตำรา วารสารและเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับ  
สมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณ

2) ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถาม (Checklist) และแบบสอบถามเป็นแบบประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับของ Likert ถามความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต จากเอกสารและตำราที่เกี่ยวกับหลัก และวิธีการสร้างแบบสอบถาม เช่น แบบสอบถามการสร้างและการใช้ ของอุทุมพร จามรมาน (2530) และหลักการสร้างและวิเคราะห์เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ของวิเชียร เกตุสิงห์ (2530) และบุญชม ศรีสะอาด (2545)

3) นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วนำเสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่านเพื่อพิจารณาความสอดคล้องของข้อความแต่ละข้อของแต่ละด้านว่าสอดคล้องกับประเด็นที่ผู้วิจัยกำหนดขึ้น แล้วหาผลรวมของคะแนนในแต่ละข้อของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด เพื่อดูดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อความกับวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Concurrence : IOC) ตั้งแต่ 0.50-1.00 เพื่อนำใช้ในการเก็บสมมติ ภัททิยธนี (2544)

4) หาคุณภาพแบบสอบถาม โดยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มนักศึกษาในจังหวัดกรุงเทพมหานคร ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน ได้แก่ นักศึกษาในจังหวัดกรุงเทพมหานคร หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามทั้งฉบับ โดยใช้สัมประสิทธิ์อัลฟา ( $\alpha$  - Coefficient) ตามวิธีของ Cronbach ได้ค่าความเชื่อมั่นได้เท่ากับ .896

## ผลการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณวิชาชีพ ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณวิชาชีพส่วนใหญ่เป็น เพศหญิง จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 55.80 รองลงมาคือเพศชาย 160 คน คิดเป็นร้อยละ 44.20 ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณวิชาชีพส่วนใหญ่ ส่วนใหญ่มีอายุ 18-20 จำนวน 195 คิดเป็นร้อยละ 53.90 มีอายุ 21-30 จำนวน 167 คิดเป็นร้อยละ 46.10 พบว่า ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณวิชาชีพส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาคณะวิทยาการจัดการ จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 32.30 รองลงมาคือนักศึกษาคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 30.10 นักศึกษาคณะครุศาสตร์ จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 22.10 นักศึกษาคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จำนวน 49 คิดเป็นร้อยละ 13.50 และนักศึกษาคณะเทคโนโลยีการเกษตร จำนวน 7 คิดเป็นร้อยละ 1.90

ด้านการเห็นคุณค่าในตนเอง ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจรรยาบรรณวิชาชีพส่วนใหญ่ ขบถอย่างระมัดระวังรู้สึกว่าตนเองมีคุณค่าในฐานะผู้ใช้ถนน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.55$ , S.D. = .53) รองลงมาการขบถอย่างมีระเบียบสามารถแสดงถึงความรักต่อตนเองและผู้อื่น มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.51$ , S.D. = .54) และการมีสัญญาณไฟจราจรที่ชัดเจนและเข้าใจง่าย มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.51$ , S.D. = .53)

ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ส่วนใหญ่มีความมั่นใจในการขับชี่ยานพาหนะไปถึงที่ทำงานทันต่อเวลา มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.34$ , S.D. = .49) จำนวนคนที่ตอบ ทุกครั้ง 243 คน คิดเป็นร้อยละ 67.10 จำนวนคนที่ตอบ บางครั้ง 115 คน คิดเป็นร้อยละ 31.80 และจำนวนคนที่ตอบไม่เคยเลย 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.10 การจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การขับรดอย่างระมัดระวังช่วยแสดงถึงความเห็นอกเห็นใจต่อผู้ใช้งานคนอื่น มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.00$ , S.D. = .05) จำนวนคนที่ตอบใช่ 361 คน คิดเป็นร้อยละ 99.70 จำนวนคนที่ตอบไม่ใช่ 1 คน คิดเป็นร้อยละ .30 รองลงมาควรมีการปรับปรุงสภาพถนนเพื่อให้ทุกคนใช้สิทธิในการขับชี่อย่างปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .99$ , S.D. = .09) จำนวนคนที่ตอบใช่ 359 คน คิดเป็นร้อยละ 99.20 จำนวนคนที่ตอบไม่ใช่ 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.80

ด้านการมีเป้าหมายในชีวิต ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรช่วยให้คุณพึ่งพาตนเองในการขับชี่ได้ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.61$ , S.D. = .53) รองลงมามีความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มความรู้เกี่ยวกับการจราจรและความปลอดภัยในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.40$ , S.D. = .56)

ด้านการจัดการอารมณ์และความเครียด ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การมีมาตรการรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านการใช้ถนนมีศักยภาพในการลดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.48$ , S.D. = .56) รองลงมาประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ที่มีความเพียงพอต่อความต้องการ มีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.39$ , S.D. = .71) และต้องขับรดในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น รู้สึกมีความเครียด มีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.30$ , S.D. = .76)

ด้านการจัดการปัญหาและภาวะวิกฤต ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ ประสบการณ์ในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางมีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.34$ , S.D. = .67) ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถช่วยบรรลุปเป้าหมายในการจัดการจราจร มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .99$ , S.D. = .11) จำนวนคนที่ตอบใช่ 357 คน คิดเป็นร้อยละ 98.60 จำนวนคนที่ตอบไม่ใช่ 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.40 รองลงมาการดำเนินการใช้เทคโนโลยีในการจัดการจราจรช่วยลดปัญหาได้ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .99$ , S.D. = .07) จำนวนคนที่ตอบใช่ 360 คน คิดเป็นร้อยละ 99.40 จำนวนคนที่ตอบไม่ใช่ 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.60 ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ สามารถระบุปัญหาจราจรที่พบในพื้นที่มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .98$ , S.D. = .14) จำนวนคนที่ตอบได้ 354 คน คิดเป็นร้อยละ 97.80 จำนวนคนที่ตอบไม่ได้ 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.20



ด้านปัญหาจราจรติดขัด ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ ปัญหาจราจรส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของคุณ มีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.41$ , S.D. = .62) รองลงมา ปัญหายานพาหนะหนาแน่นในพื้นที่ที่มีความรุนแรง มีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.38$ , S.D. = .58) และขนส่งสาธารณะในพื้นที่ที่มีความสะดวกสบาย มีค่าเฉลี่ยมาก ( $\bar{x} = 4.31$ , S.D. = .79) ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ เคยพบปัญหาจากการเดินทางที่ใช้เวลานานเกินไป มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .99$ , S.D. = .11) จำนวนคนที่ตอบเคย 357 คน คิดเป็นร้อยละ 98.60 จำนวนคนที่ตอบไม่เคย 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.40 รองลงมาประสบการณ์การใช้เวลาเดินทางนานเกินไปเนื่องจากการจราจรคับคั่งจนเกินไป มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .96$ , S.D. = .20) จำนวนคนที่ตอบเคย 346 คน คิดเป็นร้อยละ 95.60 จำนวนคนที่ตอบไม่เคย 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.40 เคยเข้าร่วมกิจกรรมหรือโครงการที่มุ่งหวังจะแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .64$ , S.D. = .48) จำนวนคนที่ตอบเคย 233 คน คิดเป็นร้อยละ 64.40 จำนวนคนที่ตอบไม่เคย 129 คน คิดเป็นร้อยละ 35.60 และประสบปัญหาจากการขับขี่ที่มีความเร็วเกินกำหนด มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .41$ , S.D. = .49) จำนวนคนที่ตอบเคย 147 คน คิดเป็นร้อยละ 40.60 จำนวนคนที่ตอบไม่เคย 215 คน คิดเป็นร้อยละ 59.40 การจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ส่วนใหญ่มักจะพบปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลาที่มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .36$ , S.D. = .48) ช่วงเช้า จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 35.90 และช่วงเย็น จำนวน 232 คน คิดเป็นร้อยละ 64.10

2. เพื่อศึกษาการวางแผนการเดินทางล่วงหน้าในการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด เมื่อเผชิญกับการจราจรติดขัดมักจะตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทาง มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.40$ , S.D. = .50) จำนวนคนที่ตอบทุกครั้ง 219 คน คิดเป็นร้อยละ 60.50 จำนวนคนที่ตอบ บางครั้ง 141 คน คิดเป็นร้อยละ 39.00 และจำนวนคนที่ตอบ ไม่เคยเลย 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.60 รองลงมาใช้กระบวนการคิดวิเคราะห์ในการประเมินความเสี่ยงก่อนขับรถในขณะฝนตก มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.37$ , S.D. = .49) จำนวนคนที่ตอบ ทุกครั้ง 229 คน คิดเป็นร้อยละ 63.30 จำนวนคนที่ตอบ บางครั้ง 131 คน คิดเป็นร้อยละ 36.20 และจำนวนคนที่ตอบ ไม่เคยเลย 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.60 การเตรียมพร้อมป้องกันด้วยการตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.32$ , S.D. = .47) จำนวนคนที่ตอบ ทุกครั้ง 246 คน คิดเป็นร้อยละ 68.00 จำนวนคนที่ตอบ บางครั้ง 115 คน คิดเป็นร้อยละ 31.80 และจำนวนคนที่ตอบ ไม่เคยเลย 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.30 และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น ใส่หมวกกันน็อค หรือรัดเข็มขัดนิรภัย มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.29$ , S.D. = .45) จำนวนคนที่ตอบ ทุกครั้ง 256 คน คิดเป็นร้อยละ 70.70 จำนวนคนที่ตอบ บางครั้ง 106 คน คิดเป็นร้อยละ 29.30 ส่วนใหญ่ในช่วงเวลาที่ยาจรหนาแน่น มีการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงการเดินทางในช่วงเวลาดังกล่าว มีค่าเฉลี่ย

น้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.26$ , S.D. = .43) จำนวนคนที่ตอบ ทุกครั้ง 269 คน คิดเป็นร้อยละ 74.30 จำนวนคนที่ตอบ บางครั้ง 93 คน คิดเป็นร้อยละ 25.70 มีการวางแผนการเดินทางล่วงหน้าช่วยให้คุณบรรลุเป้าหมายในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.00$ , S.D. = .53) จำนวนคนที่ตอบใช่ 361 คน คิดเป็นร้อยละ 99.70 จำนวนคนที่ตอบไม่ใช่ 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.30 รองลงมาการเห็นผู้อื่นขับขี้อย่างปลอดภัยสร้างแรงบันดาลใจให้กับตนเอง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .99$ , S.D. = .11) จำนวนคนที่ตอบใช่ 357 คน คิดเป็นร้อยละ 98.60 จำนวนคนที่ตอบไม่ใช่ 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.40

### อภิปรายผลการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ด้านการเห็นคุณค่าในตนเอง ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ส่วนใหญ่มีความมั่นใจในการขับขี้นานพาหนะไปถึงที่ทำงานทันต่อเวลา มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.34$ , S.D. = .49) จำนวนคนที่ตอบ ทุกครั้ง 243 คน คิดเป็นร้อยละ 67.10 จำนวนคนที่ตอบ บางครั้ง 115 คน คิดเป็นร้อยละ 31.80 และจำนวนคนที่ตอบ ไม่เคยเลย 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.10 สอดคล้องกับงานวิจัยของ กนกอร หลงกลาง และนุรายนา มะสารี (2563) ผลการวิจัยพบว่า นิสิตมีพฤติกรรมการขับขีร์ถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากที่สุดที่ระดับสูง (ร้อยละ 66.77) และนิสิตมีพฤติกรรมการขับขีร์ถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยที่สุดที่ระดับน้อย (ร้อยละ 2.17)

ด้านการมีเป้าหมายในชีวิต ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรช่วยให้คุณพึ่งพาตนเองในการขับขีได้ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.61$ , S.D. = .53) สอดคล้องกับงานวิจัยของ อุทัย ศิริภักดิ์ และวรพันธ์ สมบัติธธีระ (2559) ผลการวิจัยพบว่า ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขีร์ถจักรยานยนต์มากกว่า 4 ปี ขึ้นไป การถูกเจ้าหน้าที่ ตำรวจเรียกตรวจส่วนใหญ่ประมาณ 1 - 3 ครั้ง ต่อสัปดาห์

ด้านการจัดการอารมณ์และความเครียด ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การมีมาตรการรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านการใช้ถนนมีศักยภาพในการลดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.48$ , S.D. = .56) รองลงมาประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ที่มีความเพียงพอต่อความต้องการ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.39$ , S.D. = .71) สอดคล้องกับงานวิจัยของ อารีรัตน์ ศรีทับ (2564) ผลการวิจัยพบว่า การใช้รถโดยสารประจำทางปรับ อากาศที่ท่านเลือกใช้บริการมีความน่าเชื่อถือและน่าไว้วางใจมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 4.08 ค่า เบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.75

ด้านการจัดการปัญหาและภาวะวิกฤต ศึกษาสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถช่วยบรรลุเป้าหมายในการจัดการจราจร จำนวน 357 คน คิดเป็นร้อยละ 98.60 รองลงมาการดำเนินการใช้เทคโนโลยีในการจัดการจราจรช่วยลดปัญหาได้ จำนวน 360

คน คิดเป็นร้อยละ 99.40 สอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฐพงศ์ โมราบุตร (2563) ผลการวิจัยพบว่า จากงานวิจัย การลดปัญหาจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข 3242 หรือ ถนนเอกชัยระหว่าง กม.16+400 ถึง กม. 19+200 ผ่านการพัฒนาแบบจำลองสภาพจราจรในระดับจุลภาคโดยใช้โปรแกรมจำลอง AIMSUN พบว่า การพัฒนาแบบจำลองสถานการณ์ที่ 3 การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของทางหลวงหมายเลข 3242 พบว่า ความล่าช้าเฉลี่ยในการเดินทางลดลง ร้อยละ 70.36 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทาง เพิ่มขึ้น ร้อยละ 22.67 และ เวลาเฉลี่ยในการเดินทาง ลดลง ร้อยละ 32.60

ด้านปัญหาจราจรติดขัด การจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ส่วนใหญ่มักจะพบปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลาที่มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{x} = .36$ , S.D. = .48) จำนวนคนที่ตอบ เข้า 130 คน คิดเป็นร้อยละ 35.90 และจำนวนคนที่ตอบ เย็น 232 คน คิดเป็นร้อยละ 64.10 สอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนพัฒน์ เกิดผล และ นิเทศ ดินณะกุล (2561) ผลการวิจัยพบว่า สภาพการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบ พบว่า มีปริมาณรถจำนวนมาก รถติดบ่อยใน ชั่วโมงเร่งด่วน จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลมีมากขึ้นโดยมีความหนาแน่น ในช่วงเวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเวลา 16.00-19.00 น.

2. เพื่อศึกษาการวางแผนการเดินทางล่วงหน้าในการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ศึกษาสมรรถนะ การจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดส่วนใหญ่ การวางแผนการเดินทางล่วงหน้าช่วยให้คุณบรรลุ เป้าหมายในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ( $\bar{x} = 1.00$ , S.D. = .53) จำนวนคนที่ตอบใช่ 361 คน คิดเป็นร้อยละ 99.70 จำนวนคนที่ตอบไม่ใช่ 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.30 สอดคล้องกับงานวิจัยของ ดวงเดือน อัครสุธีร กุล (2558) ผลการวิจัยพบว่า การใช้เวลาท่องเที่ยวอย่างคุ้มค่าและความสนใจในสถานที่ท่องเที่ยวแนะนำแก่ ผู้ใช้ ทั้งนี้วิธีการหาจุดใกล้เคียงที่สั้นที่สุดถูกนำมาประยุกต์ใช้ในการหาเส้นทางจาก จุดเริ่มต้นไปยังปลายทาง สำหรับแต่ละแผนการเดินทางที่เป็นตัวเลือก ผลการประเมินการใช้งานระบบที่นำเสนอโดยกลุ่มตัวอย่างได้ผล ในระดับความพึงพอใจมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ นภาพร ยอพระกลิ่น และศิริพร นุชสำเนียง (2563) ผลการวิจัยพบว่า วิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถยนต์ปฏิบัติหน้าที่ขับรถพยาบาลชุมชนในระบบส่ง ต่อ เขตสุขภาพที่ 6 พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย มองในภาพรวมของด้านการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติตน เพื่อการขับขี่ปลอดภัย โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.17 ระดับความ คิดเห็นมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ โกเมน วรรณบวร (2564) ผลการวิจัยพบว่า จากการสัมภาษณ์สามารถ สรุปได้ว่า การรู้จักเส้นทางจราจรถือเป็นสิ่งพื้นฐานของตำรวจจราจรในพื้นที่ เนื่องจากบริเวณเขตพื้นที่ รับผิดชอบมีสถานที่ราชการ และสถานที่สำคัญตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก มีถนนที่เป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการ เดินทาง ได้แก่ ถนนราชดำเนินนอก ถนนนครสวรรค์ ถนนหลานหลวง ถนนจักรพรรดิพงษ์ ถนนกรุงเกษม ถนนพิษณุโลก ถนนเพชรบุรี เป็นต้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ กาญจน์กรอง สุธังคะ (2559) ผลการวิจัย พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย กลุ่มตัวชี้วัดที่มีค่าเป็นบวก 4 ตัว คือ การใช้

ความเร็ว การฝ่าฝืนกฎจราจร ความกล้าทำท่าย และความประมาทจากการขับขี่หมายความว่า หมายความว่า ถ้าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการความเร็ว การฝ่าฝืนกฎจราจร ความกล้าทำท่าย และความประมาทจากการขับขี่มากขึ้นพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก็จะเพิ่มขึ้น ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์วัดได้จากตัวชี้วัดด้านการใช้ความเร็วมากที่สุด สอดคล้องกับงานวิจัยของ โศรดา เจริญศักดิ์ (2559) ผลการวิจัยพบว่า ผลการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ พบว่า สมาชิกของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้งเมื่อ จำแนกตามรายชื่อ พบว่า ท่านสวมหมวกนิรภัยจะรัดสายรัดคาง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด และน้อยที่สุด คือ ท่านจะไม่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่หุดหงิด อารมณ์ไม่ดี

#### ข้อเสนอแนะ

1. การวิจัยในครั้งนี้อาจให้ทางสถาบันการศึกษา มีการรณรงค์การขับขี่รถอย่างปลอดภัยให้กับผู้เรียน บ่อยขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุต่อนักเรียน

2. ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการทำการศึกษานำร่องเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก เพื่อให้มีข้อมูลเชิงลึกมากขึ้น เช่น การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างแบบรายบุคคลหรือ มีการสนทนาแบบกลุ่ม เพื่อให้มีความเข้าใจพื้นฐานตรงกันในเรื่องสมรรถนะการจัดการตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่องานวิจัยและการนำไปประยุกต์ใช้ในอนาคต

#### บรรณานุกรม

กนกอร หลงกลาง และนุรายนา มะสารี. (2563). การศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิต มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง. (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง.

กรรณิการ์ แสนสุภา และนเรศ กันธะวงค์. (2564). การจัดการตนเอง: ทักษะในการพัฒนาตนเองอย่างยั่งยืน. วารสารศิลปศาสตร์ (วังนางเลิ้ง), 1(1), 25-37.

<https://so07.tci-thaijo.org/index.php/LiberaU/article/view/1304>

กาญจน์กรอง สุธงคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

- โกเมน วรรณบวร. (2564). การศึกษาปัญหาจรรยาบรรณตักศิลาบนท้องถนน กรณีศึกษา : เขตพื้นที่รับผิดชอบ สน. นางเลิ้ง [การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญาโทบัณฑิต, ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
- ชดช้อย วัฒนะ. (2558). การสนับสนุนการจัดการตนเอง กลยุทธ์ในการส่งเสริมการควบคุมโรค. วารสารวิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้าจันทบุรี, 26(1), 117-127.  
file:///C:/Users/USER/Downloads/kanung,+Journal+editor,+11%20(6).pdf
- ณัฐพงศ์ โมราบุตร. (2563). การลดปัญหาการจรรยาบรรณตักศิลาบนทางหลวงหมายเลข 3242 (ถนนเอกชัย) [วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ดวงเดือน อัครสุธีรกุล. (2558). กระบวนการวางแผนการเดินทางอัตโนมัติ วารสารเทคโนโลยีสารสนเทศ, 11(1), 12-21.  
[https://ph01.tci-thaijo.org/index.php/IT\\_Journal/article/view/53463/44327](https://ph01.tci-thaijo.org/index.php/IT_Journal/article/view/53463/44327)
- ธนพัฒน์ เกิดผล และนิเทศ ดินณะกุล. (2561). ทศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานี และปริมณฑล. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยปทุมธานี, 10(1), 229-236. <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/ptujournal/article/view/181555/128696>
- นภาพร ยอพระกลิ่น และศิริพร นุชสำเนียง. (2563). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชนในระบบส่งต่อ (Referral System) กรณีศึกษา เฉพาะเขตสุขภาพที่ 6. วารสาร มจร พุทธปัญญาปริทรรศน์, 5(3), 68-78. <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/jomld/article/view/267719/179661>
- บุญชม ศรีสะอาด. (2545). การวิจัยเบื้องต้น (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.
- บุญเชิญ หมุ่มมาก. (2559). การพัฒนาหลักสูตรแนะแนวเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการจัดการตนเองสำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 2 (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยราชภัฏเทพสตรี.
- ประภาพร ศรีตระกูล. (2550). แบบฝึกและเอกสารประกอบการเรียนการสอน วิชา 217 720 ระเบียบวิธีวิจัยทางการศึกษา. ขอนแก่นฯ: คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ยงยุทธ์ สุขพิทักษ์. (2557). เทคนิคการเสริมพลังในการจัดการตนเองของ ผู้ป่วยเบาหวาน ที่สอดคล้องกับวิถีชุมชน. วารสารวิชาการสาธารณสุข, 23(4), 650-658.  
<https://thaidj.org/index.php/JHS/article/view/730/662>
- วิเชียร เกตุสิงห์. (2530). หลักการสร้างและวิเคราะห์เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ไศรดา เจริญศักดิ์. (2559). พฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลม CBR Club Chanthaburi (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยบูรพา.

สกุรัตน์ ประทุมสิทธิ์, สุดารัตน์ สารสว่าง, วรรณวิศา สืบบุสรณ์ คล้ายจำแลง. (2566). ความสัมพันธ์ระหว่าง การจัดการตนเองกับปัจจัยความเครียดของครูผู้ช่วย ในสถานศึกษาจังหวัดชลบุรี สังกัดสำนักงานเขต พื้นที่การศึกษา มัชฌมศึกษาชลบุรี ระยอง. วารสารการบริหารการปกครองและนวัตกรรมท้องถิ่น, 7(2), 300-312.

<https://so03.tci-thaijo.org/index.php/JLGISRRU/article/view/267797/179139>

สมนึก ภัททิยธนี. (2544). การวัดผลการศึกษา. มหาสารคาม : ภาควิชาวิจัยและพัฒนาการศึกษา.

สุภาวดี เพชรชนะ. (2558). กระบวนการจัดการตนเองของชุมชนบ้านมั่นคงสวนพลู เขตสาทร

กรุงเทพมหานคร (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อัจฉรา ประเสริฐสิน, วรรณญา รุมแสง และบุญญากรณ์ วีระพงษ์นันท์. (2561). แนวคิดและพฤติกรรมบ่งชี้ ในเรื่องของการจัดการตนเองอย่างสร้างสรรค์. วารสารสุขศึกษา, 41(2), 18-28

file:///C:/Users/USER/Downloads/muthaihealtheducationjournal,+Journal+editor

อารีรัตน์ ศรีทับ. (2564). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถโดยสารปรับอากาศประจำทาง ของผู้โดยสาร สถานีขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร (รายงานการวิจัย).บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

อุทุมพร จามรมาน. (2530). แบบสอบถาม การสร้างและการใช้งาน (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: คณะครุ ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อุทัย ศิริภักดิ์ และวรินทร์ สมบัติธนะ. (2559). ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย จรรยาของ นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏ มหาสารคาม (รายงานการวิจัย).มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.