

## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 ความหมายและความสำคัญของพฤติกรรม

การปฏิบัติ หมายถึง การประพฤติปฏิบัติเป็นกิจวัตรประจำวัน อันเป็นพฤติกรรมภายนอก การปฏิบัติในที่นี้ จึงเน้นเฉพาะด้านพฤติกรรมเป็นสำคัญ

ราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้คำจำกัดความของ พฤติกรรมมนุษย์ ( Human Behavior ) ว่า หมายถึง กริยาการได้มาภายหลังจากกำเนิด กล่าวคือ บุคคลจะมีพฤติกรรมเช่นนั้น เพราะ เคยได้ร่วมตั้งสรรคกับเพื่อนมนุษย์มากกว่าแล้ว พฤติกรรมมนุษย์ ต่างกับพฤติกรรมที่มีมาในกำเนิดสันดาน อันเป็นสามัญอยู่ในชีวิตสัตว์อื่นทั่วไป ( ราชบัณฑิตยสถาน 2524 : 33 )

ชัยพร วชิชาวุธ ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม ( Behavior ) ว่า หมายถึง การกระทำของมนุษย์ การกระทำทุกอย่างของมนุษย์ ไม่ว่าจะการกระทำนั้น ผู้กระทำจะกระทำโดยรู้ตัวหรือไม่รู้ตัว และไม่ว่าคนอื่นจะสังเกตการณ์กระทำได้หรือไม่ก็ตาม การพูด การเดิน การกระพริบตา การได้ยิน การเข้าใจ การรู้สึกโกรธ การคิด ฯลฯ ( ชัยพร วชิชาวุธ 2523 : 1 )

โสภากุญชร ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม ( behavior ) ว่า หมายถึง การกระทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่น สามารถสังเกตได้ หรือใช้เครื่องมือทดลองได้ เช่น การหัวเราะ การร้องไห้ การกิน การเล่น การนอน ฯลฯ ( โสภากุญชร 2521 : 2 )

ศรียา - ประภัสสร นิยมธรรม ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม ( Behavior ) ไว้ว่า เป็น การกระทำ หรือการตอบสนอง การกระทำทางจิตวิทยา ของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนอง ต่อสิ่งกระตุ้นทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งเป็นกิจกรรมการกระทำต่างๆ ที่เป็นไปอย่างมีจุดหมายสังเกตเห็นได้ หรือเป็นกิจกรรมการกระทำต่างๆ ที่ได้ผ่านการไตร่ตรองมาแล้ว หรือเป็น ไปอย่างไม่รู้สึกรู้ตัว ( Robert M. Goldenson 1984 : 90 )

จากคำจำกัดความต่างๆ พอสรุปความหมายของพฤติกรรมได้ว่า

พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการตอบสนองของมนุษย์ ต่อสถานการณ์หนึ่งสถานการณ์ใด หรือต่อสิ่งกระตุ้นต่างๆ โดยการกระทำนั้น เป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมาย และเป็นไปอย่างไตร่ตรองมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้ตัว และไม่ว่าสิ่งมีชีวิตหรือบุคคลอื่น สามารถสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

การศึกษาพฤติกรรมในทางจิตวิทยา ต้องมีการสังเกตพฤติกรรม พฤติกรรมของมนุษย์สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ พฤติกรรมภายใน ( Govern Behavior ) ซึ่งเป็นการรู้สึก การรับรู้ การจำ การคิดและการตัดสินใจ ซึ่งเป็นความในใจของแต่ละบุคคล และพฤติกรรมภายใน

นอก ( Overt Behavior ) ซึ่งเป็นการกระทำที่คนอื่น สามารถสังเกตเห็นได้ เช่น การพูด การเดิน การร้องไห้ การขับรถ ฯลฯ ( ชัยพร วชิราภกุล 2523 : 3 )

### องค์ประกอบ 7 ประการของพฤติกรรม ( Seven elements in Behavior )

ครอนบาค ( Cronbach ) อธิบายว่า พฤติกรรมของคนเรา มีองค์ประกอบอยู่ 7 ประการ คือ

1. ความมุ่งหมาย ( Gold ) เป็นความต้องการหรือวัตถุประสงค์ที่ทำให้เกิดกิจกรรม คนเราต้องทำกิจกรรมเพื่อสนองความต้องการที่เกิดขึ้น กิจกรรมบางอย่าง ก็ได้ให้ความพอใจหรือสนองความต้องการได้ทันที แต่ความต้องการ หรือวัตถุประสงค์บางอย่าง ก็ต้องใช้เวลานาน จึงจะสามารถบรรเทาความต้องการ คนเราจะมีความต้องการหลายๆ อย่างในเวลาเดียวกัน และมักจะต้องเลือกสนองความต้องการที่รีบด่วนก่อน และสนองความต้องการที่ห่างไกลหลัง

2. ความพร้อม ( Read ) หมายถึง ระดับบุคลิกภาพ หรือความสามารถที่จำเป็นในการกระทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ คนเราไม่สามารถสนองความต้องการได้หมดทุกอย่าง ความต้องการบางอย่างอยู่นอกเหนือความสามารถของเขา

3. สถานการณ์ ( Situation ) เป็นเหตุการณ์ที่เปิดโอกาสให้เลือกทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ

4. การแปลความหมาย ( Interpretation ) ก่อนที่คนเราจะทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งลงไป เขาต้องพิจารณาสถานการณ์เสียก่อน แล้วตัดสินใจเลือกวิธีการที่คาดว่าจะให้ความพอใจมากที่สุด

5. การตอบสนอง ( Response ) เป็นการทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ โดยใช้วิธีการที่ได้เลือกแล้ว ในขั้นการแปลความหมาย

6. ผลที่ได้รับหรือผลที่ตามมา ( Consequence ) เมื่อทำกิจกรรมแล้ว ย่อมได้รับผลจากการกระทำนั้น ผลที่ได้รับ อาจตรงตามที่คาดคิดไว้ ( Confirm ) หรืออาจตรงข้ามกับที่คาดหมาย ( Contradict )

7. ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง ( Reaction to Tharting ) หากคนเราไม่สามารถสนองความต้องการได้ ก็กล่าวได้ว่า เขาประสบกับความผิดหวัง ในกรณีเช่นนี้ เขาอาจจะย้อนกลับไปแปลความหมายของสถานการณ์ใหม่ และเลือกวิธีการตอบสนองใหม่ก็ได้

การปฏิบัติของมนุษย์หรือพฤติกรรมภายนอก เป็นผลมาจาก ( 1 ) ทักษะ ( 2 ) บรรทัดฐานของสังคม ( 3 ) นิสัย และ ( 4 ) ผลที่คาดว่าจะได้รับหลังจากทำพฤติกรรมนั้นๆ แล้ว ( ประภาเพ็ญ สุวรรณ 2520 : 6 )

การพัฒนาพฤติกรรม ขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ประการ คือ ลักษณะทางพันธุกรรม ที่ได้รับมรดกตกทอดจากบิดามารดา สภาพแวดล้อมต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอของบุคคล และช่วงชีวิต ซึ่งหมายถึง ระดับการพัฒนาของบุคคล ตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน อันเกิดจากอิทธิพลร่วมระหว่างพันธุกรรมและประสบการณ์ต่างๆ ในอดีต ปัจจัยทั้งสามนี้ จะส่งอิทธิพลร่วมกันเสมอ นักจิตวิทยา จะให้ความสำคัญและสภาพแวดล้อมมากกว่าปัจจัยอื่น นักจิตวิทยา เชื่อว่า พันธุกรรมกำหนดระดับการพัฒนาของมนุษย์ โดยให้มนุษย์มีศักยภาพ ( Potentiality ) แยกต่างหากมาแต่กำเนิด การที่บุคคลจะสามารถพัฒนา ไปถึงขีดสูงสุดของคนได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของแต่ละบุคคล ( จรรยา สุวรรณทัต และคณะ 2521 : 37 )

## 2.2 สภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร อาจมาจากสาเหตุหลักๆ จากหลายปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ

### 1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

คนหรือผู้ใช้ทางเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบกเพราะเป็นสิ่งแปรผันมากที่สุดต่อปัญหาที่เกิดขึ้น บรรดาผู้ใช้ทางในการจราจรทางบก ได้แก่ ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ยานพาหนะตามกฎหมายกำหนดไว้แต่เพียงว่า สามารถสอบรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ได้เมื่ออายุ 18 ปี บริบูรณ์ ผู้สามารถสอบรับใบอนุญาตขับขี่สาธารณะได้ต้องมีอายุ 25 ปี บริบูรณ์ ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานต้องมีอายุ 13 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายไม่ได้กำหนดเพศ,อายุชั้นสูงของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาของผู้ขับขี่ไว้ด้วย ดังนั้น แม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจกระทำผิดกฎหมายจราจรได้ ดังปรากฏว่า จากสถิติการจับกุมของตำรวจจราจร แต่ละปีมีผู้กระทำความผิดและถูกจับกุมไม่น้อยกว่าปีละ 700,000 รายซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าวิตกมาก และนอกจากนี้จำนวนประชากร ประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันตามทะเบียนราษฎร เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2536 มีจำนวน 5,572,712 คน แต่หากรวมกับประชากรของปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง รวมทั้ง ผู้เดินทางเข้ามาประกอบอาชีพและกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ ความยากจนที่เข้ามาทำงาน นักท่องเที่ยว นักธุรกิจ มีจำนวนมากกว่า 10 ล้านคน ประชากรในกรุงเทพมหานครปี พ.ศ.2532 ที่มี 5,832,843 คน และเป็น 6,477,000 คน ในปี พ.ศ.2534 และเพิ่มมากถึง 7,850,000 คนในปี พ.ศ.2544 ( กองทะเบียน,2532) นอกจากนี้ จำนวนประชากรยังมีอัตราการขยายตัวเพื่อขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนหนึ่งเกิดจาก การหลั่งไหลของประชากร ในต่างจังหวัดเข้าสู่เมืองหลวง ทั้งนี้เนื่องจาก ปัญหาด้านเศรษฐกิจ และปัญหาการพัฒนาชนบท จึงเกิดความจำเป็นในการเดินทาง และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา

## 2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง

ปริมาณรถยนต์จำนวนยวดยานพาหนะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่รวมจากต่างจังหวัด ที่เข้ามาใช้พื้นที่ เมื่อถึงปี พ.ศ. 2537 มีจำนวน 2,963,043 คัน ในขณะที่เดียวกัน กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีพื้นที่ 1,585 ตารางกิโลเมตรมีพื้นที่ผิวการจราจรประมาณ 38.5 ตารางกิโลเมตรมีที่ยจอดรถ 2.45 ของพื้นที่ทั้งหมด ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานสากล และยังมีอัตราการเพิ่มของการก่อสร้างถนนใหม่ซึ่งรับผิดชอบโดยหลายหน่วยงานในอัตราที่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ ทั้งนี้ จำนวนรถที่เพิ่มขึ้นทุกวัน เกิดจากการขาดมาตรการควบคุม ปริมาณรถยนต์ สภาพการจราจร จึงไม่อาจหลีกเลี่ยงได้เนื่องจาก จำนวนรถยนต์มีมากกว่า ผิวจราจรที่จะรองรับได้ จากสถิติรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2534 มีจำนวนรถยนต์กว่า 2.1 ล้านคัน ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์กว่า 1.07 ล้านคัน และ 0.89 ล้านคัน ตามลำดับ ในขณะที่ ปี พ.ศ. 2535 จำนวนรถยนต์ กลับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอย่างเห็นได้ชัด โดยมีรถยนต์จดทะเบียนทั้งสิ้น 2.43 ล้านคัน เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลกว่า 1.22 ล้านคัน และรถจักรยานยนต์กว่า 1.04 ล้านคัน ซึ่งอัตราการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคลเฉลี่ยประมาณ 0.15 ล้านคันต่อปี หรือร้อยละ 14 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 410 คัน ส่วนอัตราเฉลี่ยการเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์ประมาณ 0.16 ล้านคันต่อปี หรือร้อยละ 18 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 440 คัน โดยรวมแล้ว มีรถยนต์ทุกชนิดเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 273,750 คันต่อปี คาดว่า ในปี พ.ศ. 2539 จะมีรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครกว่า 3 ล้านคัน

กล่าวกันว่าประมาณร้อยละ 40 ของจำนวนประชากรในปัจจุบัน มีความสำคัญในด้านเศรษฐกิจในจำนวนนี้มีเพียงครึ่งเท่านั้น ที่มีงานสัมพันธ์กับการจราจร กล่าวคือ งานซึ่งจำเป็นต้องเดินทางไปทำงานในปี 2525 มีงานที่สัมพันธ์กับการจราจรอยู่ 808,000 งาน และจะเพิ่มขึ้น 2.2 ล้านงานในปี 2533 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 174

## 3. ปัจจัยเกี่ยวกับการขาดพื้นที่จราจร

การที่พื้นที่ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีจำนวนน้อยมาก ไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตามสถานะเศรษฐกิจของประเทศได้ทัน ทั้งนี้ ขณะที่กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 1,568.7 ตารางกิโลเมตรนั้น พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร (รวมดรอกรและซอย) ทั้งหมด กลับมีพื้นที่เพียง 38.5 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 2.45 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด ซึ่งนับว่าน้อยมาก เมื่อเทียบกับมาตรฐานสากล ที่พื้นที่ถนนควรจะ เป็น ร้อยละ 20 - 25 ของพื้นที่เมือง เช่น ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ มีพื้นที่ถนนคิดเป็นร้อยละ 20 ของพื้นที่เมืองทั้งหมด ส่วนในกรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา มีพื้นที่ถนน ร้อยละ 24 ของพื้นที่เมือง เป็นต้น และปัจจุบันพบว่าปัญหาจากถนนนั้นมีมากเนื่องมาจากสาเหตุดังนี้คือ

- ถนนไม่ได้มาตรฐาน ถนนในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นแบบเชื่อมโยงเมืองต่อเมือง การที่จะเดินทางระยะไกลต้องผ่านกลางเมือง ก่อให้เกิดการล่าช้าในการเดินทาง ทำให้

การจราจรคับคั่งยิ่งขึ้น การจราจรอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือการจราจรผ่านเมืองกับการจราจรภายในเมือง จากการสำรวจในสหรัฐอเมริกาค้นพบว่า ระบบที่ผ่านกลางเมืองเป็นสาเหตุให้ยานพาหนะผ่านเมืองไปเพิ่มพูนปริมาณการจราจรในเมือง ตั้งแต่ร้อยละ 50-75 ของการจราจรในเมืองนั้นๆ ในกรุงเทพฯ คาดคะเนได้ว่า ปริมาณของยานพาหนะนอกเมืองมาใช้ทางในเมืองวันละ 50,000 คัน

- พื้นที่ถนนเพื่อการจราจรไม่เพียงพอ ในทางทฤษฎีของผังเมือง ระบบถนนที่จะเป็นโครงการสร้างการคมนาคมและขนส่งที่ดีของเมืองโดยทั่วไปแล้วจะจัดให้เมืองมีความเจริญเติบโตทุกด้านตามจำเป็นตามธรรมชาติ และทรัพยากรของเมืองนั้น พื้นที่ของเมืองจะถูกแบ่งออกเป็นตามความจำเป็นในการใช้ประโยชน์ของที่ดินในลักษณะต่างๆ โดยถนนประเภทต่างๆ เช่น ถนนรอบเมือง ในเมือง นอกเมือง และกลางเมือง เป็นต้น

- ขาดสถานที่จอดรถห่างจากถนน การใช้พื้นที่ในถนนจอดรถ จะทำให้ผิวการจราจรคับแคบยิ่งขึ้นเท่ากับลดความกว้างของถนนลง 1 ใน 3 (หรือร้อยละ 33) หรือ 1 ใน 2 (หรือร้อยละ 50) ถนนสายสำคัญมีรวมทั้งหมด 50 สาย และเมื่อต้นปี 2523 กำหนดให้ห้ามจอดรถในถนนสายสำคัญ 39 สาย ในเวลาจราจรคับคั่งเพื่อขยายการจราจรให้มากขึ้น

- ถนนที่มีสะพานเกิดลักษณะคอขวด ทำให้รถคับคั่ง เช่นสะพานพระพุทธยอดฟ้า กับถนนประชาธิปไตย สะพานพระโขนงกับถนนสุขุมวิท เป็นต้น

- ถนนที่มีทางแยกตัดกันทำให้เกิดการหยุดชะงัก

#### 4. ขาดการวางผังเมืองที่ดี

เนื่องจากมีแนวทางและขนาดของถนน ที่ไม่สม่ำเสมอ อันเกิดจากการขาดการวางผังเมืองที่ดี ทำให้ถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่สามารถที่จะควบคุมและใช้ให้เป็นประโยชน์ในด้านการจราจรได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีการจอดรถ , การวางสินค้าบนถนน หรือมีแคโรก/ซอซ มาเชื่อมกับถนนสายหลักมากเกินไป หรือมีจุดกลับรถเป็นจำนวนมากบนถนนสายหลัก รวมทั้ง ลักษณะทางกายภาพของถนนที่บกพร่องต่างๆ เช่น การมีสะพานแคบกว่าถนนที่เชื่อมต่อ , รัศมีความโค้งของถนนไม่ได้มาตรฐาน เป็นต้น ลักษณะเช่นนี้ ทำให้ไม่สามารถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังก่อให้เกิด ปัญหาการจราจรติดขัดตามมาอีกด้วย นอกจากนี้สาเหตุสำคัญ ที่เร่งให้สภาพการจราจรในปัจจุบัน ติดขัดมากยิ่งขึ้นนั้น เกิดจากการที่ปริมาณรถยนต์ทุกชนิด มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ถนนและการบริการขนส่งมวลชน ( mass transport system ) มีไม่เพียงพอ และขาดประสิทธิภาพอยู่แล้ว ในการให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย จึงทำให้ประชาชนโดยทั่วไป หันมานิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางกันอย่างมากขึ้น โดยที่รัฐบาลไม่ได้มีมาตรการจำกัดการเพิ่มขึ้น ของรถยนต์อย่างเด็ดขาดแต่อย่างใด



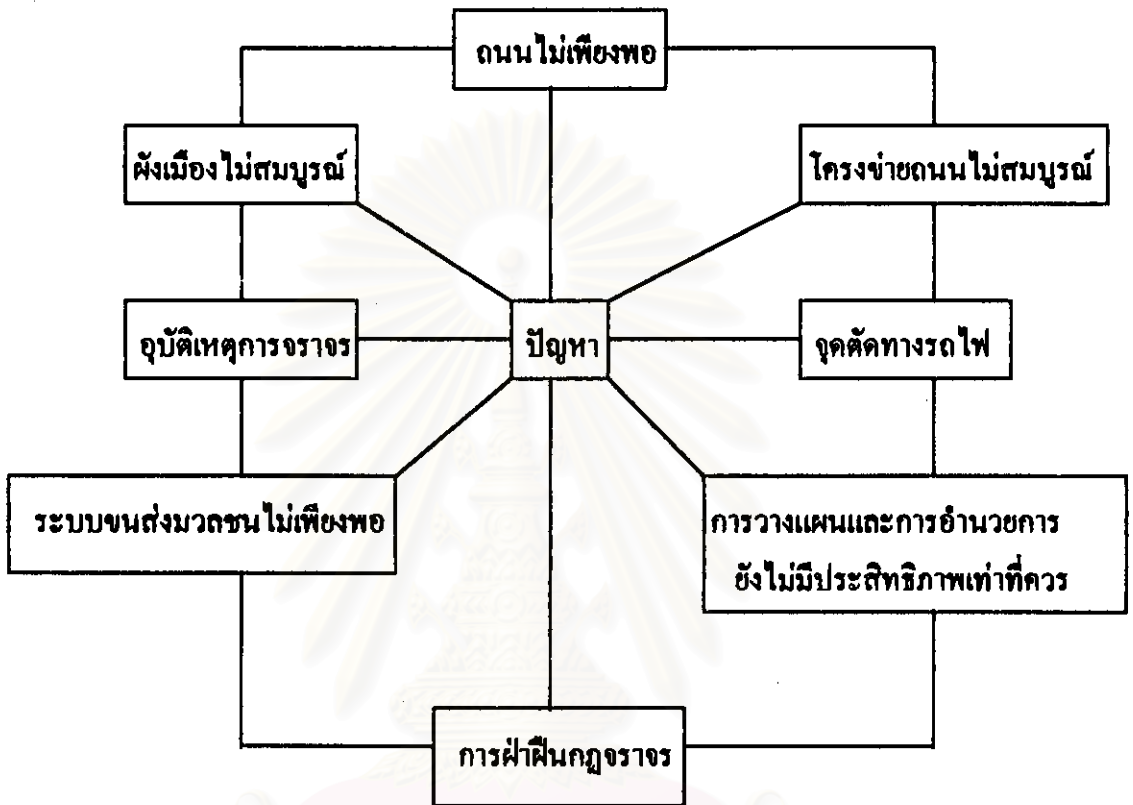
## 5. พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน

ประชาชนส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานครมีทั้งผู้ขับขี่รถยนต์ (driver) คนเดินเท้า (pedestrian) และผู้โดยสาร (passenger) การเดินทางจะใช้การจราจรทางบกเป็นส่วนใหญ่ ก็เป็นสิ่งที่ผันแปรมากที่สุดคือปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น และเป็นที่ยอมรับกันว่าผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครเป็นผู้ก่อให้เกิดปัญหาจราจรโดยแตร เฉพาะสาเหตุดังต่อไปนี้

- ความเร่งรีบในกมลเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งต่างก็ต้องการให้ไปถึงจุดหมายปลายทาง
- ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตนเอง ในการเดินทางให้เร็วกว่าผู้อื่น
- ผู้มีอภิสิทธิ์ หรือมีอิทธิพลเมื่อกระทำผิดใดๆ ก็มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ มักจะไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น
- ผู้ไม่ทราบเส้นทางมาก่อน หรือไม่เข้าใจ ไม่ทราบกฎจราจรอย่างแท้จริง มักทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางการสัญจรของผู้อื่น
- ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ทราบกฎจราจรเป็นอย่างดีแต่ไม่ปฏิบัติตาม มีการฝ่าฝืนอยู่เสมอ เช่นจอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ เดินรถผิดช่องทาง เป็นต้น

นอกจากนี้ การก่อสร้างถนนสายใหม่ ต้องใช้เวลาและการลงทุนที่สูงมาก จึงไม่สามารถที่จะก่อสร้างถนนได้ทัน พอที่จะรองรับปริมาณการจราจร ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ สภาพการณ์เช่นนี้ กล่าวได้ว่า เป็นปัจจัยสำคัญ ที่เร่งให้สภาพการจราจรที่ติดขัดอยู่แล้ว ได้ทวีความเลวร้ายและขยายวงกว้างออกไปมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยจะเห็นได้ว่า จากการสำรวจความเร็วของรถยนต์ในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร ของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2535 พบว่า ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์มีต่ำมาก โดยมีอัตราความเร็วเฉลี่ย ประมาณ 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น หรือถนนบางสายมีความเร็วต่ำกว่านี้ ในถนนบางสายมีความเร็วเฉลี่ย ประมาณ 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปริมาณการจราจรจะคับคั่งตั้งแต่เช้าถึงค่ำ แม้จะเดินทางนอกเวลาเร่งด่วนก็ตาม ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ ก็ยากที่จะมีความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยิ่งกว่านั้น หากมีเหตุการณ์ผิดปกติ เช่น รถเสีย อุบัติเหตุรถชนกัน พายุฝน ก็จะทำให้สภาพการจราจรยิ่งติดขัดมากยิ่งขึ้น การเคลื่อนตัวของรถยนต์ จะเป็นไปได้ช้ามาก ต้องหยุดนิ่งเป็นเวลานาน สภาพการณ์เช่นนี้ กล่าวได้ว่า ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครในขณะนี้ เป็นภาวะวิกฤติที่ประชาชน ต้องเผชิญในการดำเนินชีวิตประจำวันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ หากมาตรการในการแก้ไขปัญหาระบบการจราจรของรัฐ ไม่ว่าจะเป็นโครงการ แผนงานต่างๆ มิได้บรรลุผลสำเร็จแล้ว หรือรัฐบาลยังขาดศักยภาพและเอกภาพ ในการตัดสินใจในการดำเนินการแก้ไขปัญหาระบบการจราจรแล้ว ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้น จากสภาพการจราจรติดขัด จะยิ่งทวีความรุนแรงมากกว่านี้ จนมีอาจจะประเมินความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตข้างหน้าได้

แสดงสาเหตุหลักของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.1 รายงานสถิติจำนวนประชากรทั่วกรุงเทพมหานคร ทั้งชายและหญิง  
เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2536

รายชื่อ	ชาย	หญิง	รวม	จำนวนบ้าน
ทั่วประเทศ	29,205,086	29,130,986	58,669,072	13,336,167
กรุงเทพมหานคร	2,760,480	2,812,232	5,572,712	1,472,621
เขตพระนคร	4,537	43,439	47,976	19,682
เขตดุสิต	95,754	77,469	172,890	24,378
เขตหนองจอก	32,662	33,006	65,668	13,881
เขตบางรัก	35,323	35,515	70,838	21,179
เขตบางเขน	120,705	120,906	241,611	82,253
เขตบางกะปิ	11,733	121,659	233,392	64,502
เขตปทุมวัน	59,984	59,903	119,887	27,279
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	42,287	41,393	83,680	18,157
เขตพระโขนง	98,110	103,431	201,541	59,694
เขตมีนบุรี	57,119	59,051	116,250	25,220
เขตลาดกระบัง	39,733	41,699	81,432	20,740
เขตยานนาวา	49,850	50,555	100,405	31,265
เขตสัมพันธวงศ์	22,265	20,955	43,220	14,174
เขตพญาไท	98,728	93,277	192,005	25,494
เขตธนบุรี	110,081	110,811	220,892	48,706
เขตบางกอกใหญ่	49,998	50,410	100,408	24,767
เขตห้วยขวาง	42,319	44,934	87,253	25,306
เขตคลองสาน	65,058	66,0436	131,101	29,015
เขตตลิ่งชัน	63,489	66,936	130,425	37,667
เขตบางกอกน้อย	89,454	87,933	177,387	38,369
เขตบางขุนเทียน	65,995	67,505	133,500	47,600
เขตภาษีเจริญ	131,092	136,928	268,020	77,491
เขตหนองแขม	50,369	53,152	103,521	36,964
เขตราษฎร์บูรณะ	83,040	85,933	168,973	50,551
เขตบางพลัด	65,813	69,157	134,970	35,582
เขตดินแดง	83,672	87,262	170,934	43,542
เขตบึงกุ่ม	102,871	111,808	214,479	53,703
เขตสาทร	63,058	64,319	127,377	32,212
เขตบางซื่อ	86,401	88,904	175,305	39,885
เขตจตุจักร	88,573	91,399	179,972	55,515
เขตประเวศ	55,866	59,020	114,886	27,520
เขตคลองเตย	119,197	13,569	242,766	78,717
เขตสวนหลวง	51,328	54,875	106,203	32,238
เขตจอมทอง	82,731	85,031	167,762	44,737
เขตดอนเมือง	115,605	112,197	227,802	74,469
เขตราษฎร์เทพ	54,945	56,092	111,037	21,662



## ตารางที่ 2.2

จำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประเภท

ณ. วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2537

ประเภทรถยนต์	ทั่วประเทศ	ส่วนกลาง	ส่วนภูมิภาค
รวมทั้งหมด	12,579,903	2,963,043	9,616,860
ก. รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วย รถยนต์ รวม	11,974,342	2,854,423	9,119,919
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	1,265,030	880,446	378,584
รถยนต์ส่วนบุคคลเกิน 7 คน	583,797	328,909	205,316
รถบรรทุกส่วนบุคคล	1,625,041	323,902	1,301,139
รถสามล้อส่วนบุคคล	3,619	871	2,748
รถรับจ้างระหว่างจังหวัด	357	292	65
รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน	48,846	45,969	2,577
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง	9,158	8,497	561
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	51,040	7,406	43,084
รถยนต์บริการธุรกิจ	927	704	223
รถบริการทัศนาจร	694	665	29
รถบริการให้เช่า	465	465	-
รถจักรยานยนต์	8,248,303	1,233,903	2,014,800
รถแทรกเตอร์	86,054	13,860	72,194
รถพุดน	4,575	2,515	2,060
รถใช้งานการเกษตรกรรม	93,283	69	93,214
รถพ่วง	3,153	778	2,375
ข. รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วย การขนส่งทางบก	86,195	24,139	62,056
รวม			
รถโดยสาร			
รถบรรทุก			
ล้อเลื่อน			

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ตาราง 2.3 ที่สถิติการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างไม่เกิน 7 คน

ปี พ.ศ.	กรุงเทพมหานคร	ต่างจังหวัด
2533	13,493	2,858
2534	13,493	2,858
2535	18,505	2,967
2536	35,967	2,967
2537	45,969	2,877
2538	49,112	2,479

ตารางที่ 2.4 เปรียบเทียบสัดส่วนบริการผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ

( ณ. เดือน ธันวาคม พ.ศ. 2536 )

ระบบ	จำนวน ของแต่ละ ระบบ	จำนวนการ โดยสารต่อวัน ( 1,000 เที่ยว )	ร้อยละของ การเดินทาง ทั้งหมด	ค่าโดยสาร ( บาท )	เจ้าของ
รถประจำทางธรรมดา	5,385	5,250	53.46	2.5 - 3.5	ขสมก.
รถประจำทางปรับอากาศ	1,169	540	5.50	6.0 - 10.0	ขสมก.
รถเมย์เล็ก	2,028	1,150	11.71	2.5	เอกชน
รถเมย์เล็กปรับอากาศ	400	100	1.08	15.0	เอกชน
รวม	8,982	7,040	71.69	-	
แท็กซี่	30,000	900	9.17	อย่างต่ำ 35 * 1	เอกชน
มอเตอร์ไซด์	8,000	360	3.67	~ 20 - 60	เอกชน
สามล้อ	7,500	330	3.37	~ 20 - 60	เอกชน
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	24,000	735	7.49	3 - 10 * 2	เอกชน
รถไฟ		40	0.41	ไม่มีข้อมูล	รฟท.
เรือ		412	4.2	เรือข้ามฟาก 1 * 3 เรืออื่นๆ 4 - 15	เอกชน
รวมทั้งหมด		9,820	100.00		

ที่มา: โครงการศึกษาระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะ รายงานผลการศึกษา

ปี พ.ศ. 2537 ของ ศจร.

ตารางที่ 2.5 แสดงการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

	ความต้องการในการเดินทาง	ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง	ใช้ฝัวจรารอกคิดเป็นร้อยละ
การเดินทางในปี พ.ศ. 2537	15.8 ล้านเที่ยว	70 %	30 %
การเดินทางในปี พ.ศ. 2538	19.5 ล้านเที่ยว		
การเพิ่มคิดเป็นร้อยละ	2.7 ต่อปี		

ที่มา: 1. การศึกษาโครงการปรับแผนแม่บทเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในกทม. และปริมณฑล ปี พ.ศ. 2537

2. โครงการศึกษาระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะปี พ.ศ. 2537

รายชื่อทางแยกที่มีปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ

แยกพระรามเก้า	แยกอโศก-สุขุมวิท	แยกอโศก-เพชรบุรี
แยกหลักสี่	แยกบางเขน	ห้าแยกลาดพร้าว
แยกเพลินจิต	แยกราชประสงค์	แยกปทุมวัน
แยกประตูน้ำ	แยกมักกะสัน	แยกดินแดง
แยกอนุสาวรีย์ชัยฯ	แยกจตุพงษ์	แยกวิฑู
แยกศาลาแดง	แยกสุรศักดิ์	แยกบางนา
แยกคลองตัน	แยกถ้ำสาถิ	แยกรามคำแหง
แยกสีลม	แยกเกษมราษฎร์	แยกวงเวียนหลักสี่
แยกกษัตริย์ศึก	แยกเอกมัย	แยกมโหศวรรค์
แยกสีลม-คอนแวนต์	แยกท่าพระ	แยกบางพลัด
แยกค้วนเพชรบุรี	แยกเกษตร	แยกพงษ์เพชร
แยกวงเวียนใหญ่	แยกเฉลิมเผ่า	แยกผ่านพิภพ
แยกคลองเตย	แยกซังอี	แยกรัชดา-ลาดพร้าว
แยกวชิระ	แยกประชานุกถ	สามแยกบางกะปิ
สี่แยกบางกะปิ	แยกเทพารักษ์	สามแยกนุ้เจ้า
แยกสรรพฐร	แยกวังหิน	แยกเสนาเนียม
แยกปากซอยภาวนา	สามแยกพระโขนง	แยกซอยสุขุมวิท

แยกอ่อนนุช	แยกสะพานควาย	แยกพญาไท
แยกพงษ์พระราม	แยกราชเทวี	แยกยมราช
แยกเซนต์หลุยส์ 3	แยกเหม่งจ๋าย	แยกวัดศรีเอี่ยม
แยกกัลยงศ์วิบูล	แยกประชาสงศ์เคราะห์	ได้ด่วนพระราม 4
แยกบางนา	แยกสามย่าน	แยกมิตรสัมพันธ์
ด่านเก็บเงินบางนา	ด่านเก็บเงินดินแดง	แยกต่างระดับฉิมพลี
แยกวงศ์สว่าง	แยกหน้านิค้ำ	สามเหลี่ยมดินแดง
แยกแคตย	แยกบางปะแก้ว	แยกตากสิน

ที่มา: บริษัท แปซิฟิก คอร์เรชั่น จำกัด ปี พ.ศ. 2536

ในการลงทุนแก้ไขปัญหาการจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ( พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539 )

1. ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 หน่วยงานของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรและขนส่ง ได้กำหนดวงเงินลงทุน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการ แก้ไขปัญหาจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท

2. สัดส่วนการลงทุนของ โครงการแก้ไขปัญหารจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ของหน่วยงานต่างๆ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 30.7 และ 1.3 ตามลำดับ

3. โครงการการลงทุน เพื่อการแก้ไขปัญหารจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่วนใหญ่มุ่งเน้นด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ ให้ประชาชนอีกทั้ง โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคต เป็นตัวชี้้นำในการพัฒนา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ในระยะยาว

## ตารางที่ 2.6

แสดงวงเงินลงทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7  
(พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539) ของหน่วยงานรัฐเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรใน  
กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวนโครงการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	4	128,879	30.9
2	กรมทางหลวง	79	83,084	19.9
3	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1	81,823	19.6
4	องค์การรถไฟฟ้ามหานคร	1	43,003	10.5
5	กรุงเทพมหานคร	63	36,963	8.9
6	กรมโยธาธิการ	20	37,260	8.9
7	กรมการขนส่งทางบก	1	2,600	0.6
8	กรมตำรวจ	3	792	0.19
9	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มหานคร	2	600	0.14
10	กระทรวงศึกษาธิการ	1	500	0.12
11	สำนักคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก	3	340	0.08
	รวม	178	416,432	100.00

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.7 แสดงงบประมาณการลงทุนแก้ไขปัญหการจราจรในกทม.และปริมณฑล  
ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ( พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539 )

ลำดับ	โครงการแก้ไขปัญหการจราจร	เงินลงทุน ( ล้านบาท )
1	ระบบขนส่งสาธารณะ 1.1 โครงการรถไฟฟ้าหานคร 1.2 โครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร 1.3 โครงการรถไฟฟ้าชุมชนและทางด่วนยกระดับ	43,603 18,000 81,823
2	ระบบทางด่วน 2.1 ทางด่วนขั้นที่ 2 2.2 รามอินทรา - อ่างนครักษ์ 2.3 ทางด่วนขั้นที่ 4 2.4 ทางยกระดับในถนนวิภาวดี	49,937 26,620 40 11,000
3	ระบบโครงข่ายถนนสายหลัก สายรอง และสะพาน 3.1 กทม. 81 โครงการ ( ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ ) 3.2 กรมโยธาธิการ 20 โครงการ 3.3 กรมทางหลวง 80 โครงการ ( ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ )	18,463 37,260 72,054
4	การจัดระบบการจราจร 4.1 โครงการ ATC 4.2 โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าชานเมือง 4.3 แผนการบริการทางสังคม ( แผนงานด้านการจราจร ) 4.4 โครงการ CCTV 4.5 โครงการรณรงค์วินัยจราจร 4.6 โครงการ BTPU II 4.7 โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหการจราจร 4.8 โครงการจัดระบบรถโรงเรียน 4.9 โครงการศูนย์เฝ้าระวังอุบัติเหตุ 4.10 โครงการเดินรถสายปรับอากาศด้วยก๊าซธรรมชาติ 4.11 โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กปรับอากาศ	500 2,600 349 193 75 250 15 500 250 400 200

ที่มา : ข้อมูลของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



## ตารางที่ 2. 8

แสดงสัดส่วน การลงทุนโครงการแก้ไขปัญหการจราจร ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วง  
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
( ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539 )

ลำดับที่	โครงการ	จำนวน โครงการ	วงเงินลงทุน ( ล้านบาท )	ร้อยละ
1	ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	3	143,426	34.4
2	ระบบทางด่วน	5	139,879	33.6
3	ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน	159	127,777	30.7
4	การจัดระบบการจราจร	11	5,332	1.3
รวม		178	416,432	100.0

ซึ่งจากการวิเคราะห์ของสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบกเห็นว่า แนวโน้ม  
สภาพการจราจร ในปี พ.ศ. 2539 ของพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ( 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุม  
ธานี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาคร ) ซึ่งสรุปผลได้ดังนี้

1. ปริมาณการเดินทาง ( travel demand ) ของประชากร จะเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2538  
ประมาณ 8 % โดยในปี พ.ศ. 2538 มีปริมาณการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน 302000 เที่ยว/ชั่วโมง  
และในปี พ.ศ. 2539 จะเพิ่มขึ้นเป็น 326,000 เที่ยว/ชั่วโมง สาเหตุของการเพิ่มปริมาณการเดินทางนี้  
เนื่องจาก การเพิ่มของจำนวนอัตราครอบครองรถยนต์ ที่เป็นสาเหตุหลัก ส่วนจำนวนประชากรและ  
รายได้ที่เพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุรอง

2. ผลการวิเคราะห์ภาพรวม ของสภาพการจราจร ในปี พ.ศ. 2539 โดยใช้ความเร็วเฉลี่ยใน  
การเดินทาง ( average travel speed ) ในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นเครื่องชี้วัด พบว่า หากไม่มีมาตรการ  
ที่มีประสิทธิภาพ การเดินทางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จะมีความเร็วเฉลี่ยลดลง จากปี พ.ศ.  
2538 ดังนี้ คือ

2.1 ในเขตพื้นที่ชั้นใน ของกรุงเทพฯ ( บริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ) มี พ.ศ. 2538  
มีความเร็วเฉลี่ย 9.0 กม./ชม. ปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 8.7 กม./ชม. ( ลดลงร้อยละ  
3.3 )

2.2 เขตพื้นที่วงแหวนรัชดาภิเษก ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 14.1 กม./ชม. ปี  
พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 13.8 กม./ชม.

2.3 เขตเชื่อมต่อระหว่าง วงแหวนรัชดาภิเษกกับ วงแหวนรอบนอก ด้านทิศตะวันออก  
ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 23.6 กม./ชม. ปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยลดลงเหลือ 22.8 กม./

ชม. กับด้านทิศตะวันออก ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 25.7 กม./ชม. ปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยตลอดลงเหลือ 25.2 กม./ชม. (ลดทลงร้อยละ 3.4)

2.4 บนทางคว้นสายที่ 1 ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 28.3 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยตลอดลงเหลือ 27.6 กม./ชม. (ลดทลงร้อยละ 2.5)

2.5 บนทางคว้นสายที่ 2 ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 37.2 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยตลอดลงเหลือ 36.9 กม./ชม. (ลดทลงร้อยละ 0.8)

2.6 บนคอนเมืองโทดท์เวย์ ปี พ.ศ. 2538 มีความเร็วเฉลี่ย 45.0 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2539 มีความเร็วเฉลี่ยตลอดลงเหลือ 44.4 กม./ชม. (ลดทลงร้อยละ 1.3)

ซึ่ง จากผลของการวิเคราะห์ดังกล่าว มีสมมุติฐานว่า จำนวนยานพาหนะปี พ.ศ. 2539 เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี รวมทั้งการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชน โครงการระบบทางคว้น ระบบถนนสายหลัก สายรอง ยังไม่สมบูรณ์ ส่วนใหญ่ยังใช้การไม่ได้ในปี พ.ศ. 2539 จึงทำให้ภาพรวมของการจราจร ตลอดทุกพื้นที่ ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหา จำเป็นจะต้องนำมาตราการอื่นมาเสริมให้มากขึ้น เช่น การจัดระบบควบคุมการจราจรใหม่ ให้ความสำคัญแก่ รถโดยสารประจำทาง ก่อนรถยนต์ส่วนตัว อย่างชัดเจน กระจายการรวมตัวของการเดินทาง ลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว โดยเพิ่มความสะดวกในการใช้รถโดยสารประจำทาง และรถกึ่งสาธารณะ เช่น รถแท็กซี่ ฯ ส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ และรถไฟชานเมืองให้มากขึ้น ลดการตัดกระแสรถอย่างจริงจัง

ทั้งนี้ มาตราการทั้งหลาย จะเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องอาศัยทั้งภาพรัฐบาล ทั้งในระดับนโยบาย และระดับปฏิบัติตลอดจน ภาพเอกชน โดยเฉพาะประชาชนทุกคน เพื่อจะทำให้สภาพการจราจร ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยรวมมีสภาพที่ดีขึ้น ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความเสื่อมโทรมของสุขภาพจิต และลดปัญหาของสิ่งแวดล้อมจากที่ก่อกำดับประสบนกันอยู่ในปัจจุบัน

การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการคมนาคมการขนส่งทำให้การสัญจรไปมาอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ปัญหาจราจรที่เกิดจากอุบัติเหตุเพิ่มสูงอย่างมาก จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลกพบว่า ประเทศที่กำลังพัฒนา มีอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุสำคัญอันหนึ่ง ที่ทำให้คนเสียชีวิตและทรัพย์สิน ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรมีทั้งความสูญเสียทางกายภาพ (Human Less) ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม (Psychological and Social Less) และความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic Less) ส่วนความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนั้น ได้แก่ความสูญเสียที่เป็นนามธรรมที่ไม่อาจวัดได้ ขึ้นอยู่กับความคิดความรู้สึกของผู้ประสบนกัน อย่างไรก็ตามก็ตีความรู้สึกที่นับว่ายิ่งใหญ่ได้แก่ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

ผลกระทบจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในแต่ละปีก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหาศาล ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมในแง่ของมูลค่าทางตรงและทางอ้อมที่วัดได้และที่วัดค่าไม่ได้ มูลค่าทางตรงที่วัดค่าได้ ได้แก่ ความเสียหายของยานพาหนะและทรัพย์สินอื่น ๆ มูลค่าในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ มูลค่าความเสียหายที่ก่อให้เกิดความล่าช้าแก่ผู้ใช้ถนนอื่นๆ และมูลค่าในการจัดการซึ่งได้แก่มูลค่าที่เกิดแก่ตำรวจ ศาล และประกันภัย ตลอดจนมูลค่าในการจัดทำพิธีศพให้กับผู้ตาย สำหรับมูลค่าโดยแตรงที่วัดค่าไม่ได้คืออารมณ์ เนื่องจากการตาย บาดเจ็บและก่อให้เกิดความปวดร้าว ความหวาดกลัวและทรมานที่เกิดแก่ผู้เคราะห์ร้ายและผู้พบเห็นเหตุการณ์จึงไม่สามารถจะประเมินค่าออกมาเป็นเงินได้ ซึ่งสถิติในการเกิดอุบัติเหตุในรอบปี ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.9 สถิติจำนวน คน ยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้วราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2537

จำนวนคน / ยานพาหนะ	ม . ค . - มิ.ย.	ก.ค.	ต.ค.	รวม	เฉลี่ย / เดือน
รับแจ้ง ( ราย )	48,589	9,677	8,928	67,194	8,399
คนเดินเท้า	2,112	379	376	2,867	358
รถจักรยาน	616	235	175	1,026	128
รถสามล้อ	464	96	82	642	80
รถจักรยานยนต์	21,998	3,749	3,662	29,409	3,676
รถสามล้อเครื่อง	2,039	371	372	2,782	348
รถยนต์นั่ง	24,465	4,467	4,810	33,742	4,218
รถโดยสารขนาดเล็ก ( ตู้ )	1,290	264	237	1,791	224
รถโดยสารขนาดเล็ก ( ปิคอัพ )	11,895	2,040	2,393	16,328	2,041
รถโดยสารขนาดใหญ่	2,439	685	483	3,607	451
รถบรรทุก 6 ล้อ , 10 ล้อ หรือมากกว่า	6,415	1,420	1,450	9,285	1,161
รถอีแต๋น	130	24	14	168	21
รถแท็กซี่	500	253	348	1,101	138
รถอื่นๆ	521	170	30	721	90
รวม	123,473	23,830	23,360	170,663	21,333

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสนเทศสถานการณั้อุบัติเหตุจากรางรถทางบก

สำหรับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น

พัชรา กาญจนรัชย์ (2522:34-36) ได้สรุปว่า อุบัติเหตุจากการจราจรมีสาเหตุดังนี้

1. คนขับรถ เป็นสาเหตุที่สำคัญและแก้ไขได้มาก เกิดจากขาดความระมัดระวัง ขับรถด้วยความเร็วสูง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และความผิดพลาดทางร่างกาย เป็นต้น
2. ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง เนื่องจากการข้ามถนนไม่ระวัง ตกจากรถ ขึ้นหรือลงรถไม่ระมัดระวัง ข้ามถนนโดยออกจากหน้าหรือท้ายรถ ถิ่นหรือล้มเป็นลมบนถนน
3. สภาพของถนนและดินฟ้าอากาศ โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนมากเป็นอุบัติเหตุที่เกิดบนเส้นทางตรง ขณะที่ดินฟ้าอากาศแจ่มใสมากกว่าที่จะเกิดบนทางขรุขระหรือดินฟ้าอากาศไม่ดี ทั้งนี้เพราะสภาพดินฟ้าอากาศและทางดีทำให้ขับรถเร็วขาดความระมัดระวัง
4. สภาพของรถชำรุดบกพร่อง ลักษณะชำรุดบกพร่องที่มีมาก ได้แก่ ยางแตกห้ามล้อแตก คันส่งหลุด เพลาขาด และสาเหตุอื่นๆ อีกเล็กน้อย เช่น ไม่มีไฟฟ้า ไฟหลัง หรือสภาพเครื่องยนต์เสื่อม เป็นต้น



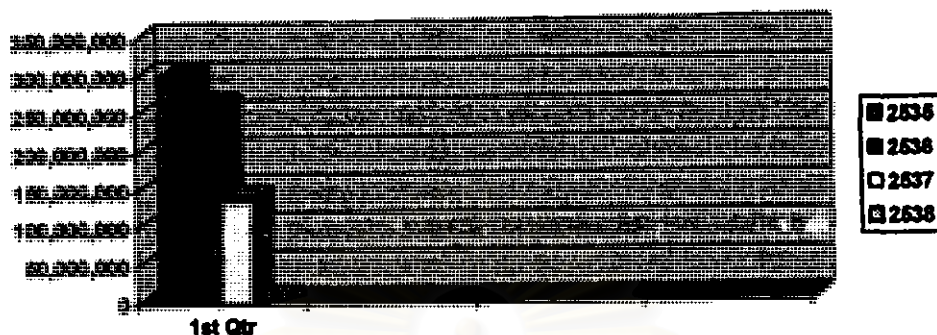
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.10 แสดงสถิติสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2537

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	ม.ค.- มิ.ย.	ก.ค.	ต.ค.	รวม	เฉลี่ย / เดือน
1. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	5,827	991	1,163	7,981	998
2. ดัดหน้าระแวกกระชั้นชิด	4,637	918	789	6,344	793
3. แขงรถอย่างผิดกฎหมาย	5,182	711	983	6,876	860
4. ขับรถไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	667	38	24	729	91
5. ไม่ให้สัญญาณจอด/ระถอ/เลี้ยว	2,272	409	336	3,017	377
6. ผ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางแยก	1,516	263	450	2,229	279
7. ผ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	3,469	515	875	4,859	607
8. ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง	1,806	247	451	2,504	313
9. รถเสีย ไม่แสดงสัญญาณตามที่กำหนด	154	42	33	229	29
10. บรรทุกเกินอัตรา	139	50	71	260	33
11. ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	294	43	63	400	50
12. อุปกรณ์ชำรุด	780	141	109	1,030	129
13. เมาสุรา	296	19	48	363	45
14. หลับใน	77	24	15	116	15
15. เสด็จรอาอกฤทธิ์ค่อจิดและประสพาท	102	13	19	134	17
16. ตัดร่วพาทนะวั้งัดคหน้า	36	3	6	45	6
17. อื่นๆ					
- ขับรถชิดช่องทาง, ขับคต่อมเลน	496	137	147	780	98
- คามกระชั้นชิด	595	183	378	1,156	145
- ไม่ยอมให้รถมีสิทธิไปก่อน	1,496	67	23	1,586	198
- อื่นๆ	3,552	415	612	4,579	572
- ไม่แจ้ง	960	1,880	476	3,316	415
<b>รวม</b>	<b>34,353</b>	<b>7,109</b>	<b>7,971</b>	<b>48,533</b>	<b>6,067</b>

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข้อเสนอเทศสถานการณั์ อุบัติเหตุจจรทางบก

## 2.11 เปรียบเทียบอัตรากำรับผลการจับกุมผู้กระทำความผิดในปีต่างๆ



หมายเหตุปี 2538 จำนวน 3 เดือน

## 2.3 ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจร

### 2.3.1 สาเหตุของการกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎจราจร

ปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับ การจราจรในกรุงเทพฯ นั้น ได้มีการศึกษาถึงสาเหตุไว้ ๓ รายชื่อ พบว่า สาเหตุการเกิดปัญหาการจราจรนั้น เนื่องจากเกิดการแก่งแย่งทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะ ในเวลาเร่งรีบช่วงเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องการถึงจุดหมายให้ทันเวลา โดยไม่ยอมให้เสียเวลาให้กับคนอื่น แม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแย่งชิงทางกัน

2. ความเห็นแก่ตัว เพื่อสะดวกแก่ตนเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องทางจราจร ขับรถคดอ้อมทางจราจร

3. การตัดสินใจเข้าขุมมุดนายน ถัดคิวเป็นใหญ่ มีสิทธิที่จะทำอะไรก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ขับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้แซงตน แต่ตนเองต้องการแซงรถคันอื่น

4. พวกที่มีอิทธิฤทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ เมื่อตนกระทำความผิด พวกนี้มักจะ ไม่ค่อยคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง



5. พวกเขาไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำเป็นไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกที่ขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

### 2.3.2 ลักษณะการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การกระทำความผิดอาญานั้น สามารถแยกได้เป็น

#### 1. การกระทำความผิดที่เป็นความผิดในตัวเอง (MALA IN SE)

เป็นการกระทำความผิดที่ร้ายแรง เช่น ปล้นทรัพย์ ทำร้ายผู้อื่นจนถึงแก่ความตาย เป็นต้น

#### 2. การกระทำความผิดที่กฎหมายกำหนดเป็นข้อห้าม (MALA PROHIBITA)

มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย แต่กฎหมายได้บัญญัติไว้เป็นข้อห้าม เพื่อจุดประสงค์ให้มนุษย์ในสังคม อยู่กันอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย ความผิดประเภทนี้ เกิดขึ้นทุกวัน และมีจำนวนมาก ๆ เช่น การเดินการพนัน การค้าประเวณี และการกระทำความผิดทางกฎจราจร

สำหรับการกระทำความผิดเกี่ยวกับ การจราจรนั้น จัดอยู่ในประเภท MALA PROHIBITA และสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ (Parking violations) หมายถึง การกระทำความผิดหลังจากที่ได้หยุด หรือ จอดรถแล้ว เช่น การจอดรถซ้อนคัน หยุดรถในเขตเครื่องหมายห้ามจอด

2. การฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อน (Moving violations) หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิด ขณะกำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่รถยนต์ เช่น การขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับซัดฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การแซงรถในที่คับขัน เป็นต้น

ลักษณะการกระทำความผิดที่เกี่ยวกับ การจราจรนี้ พบว่า ในกรุงเทพมหานคร มีผู้กระทำความผิดมีใบสั่งของเจ้าพนักงาน

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ถูกจัดอยู่ในประเภท การกระทำความผิดกฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม (Mala prohibita) ด้วย ซึ่งมีลักษณะสำคัญพอที่จะกล่าวได้ 2 ประการ

1. การฝ่าฝืนกฎหมายการขับเคลื่อน (Moving Violation) หมายถึง การที่ผู้กระทำความผิด ขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่รถยนต์นั้น เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแซงในที่คับขัน การเดินรถผิดช่องทาง

2. การฝ่าฝืนการจอดรถ (Parking Violation) หมายถึง การที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิด หลังจากได้หยุดรถหรือจอดรถแล้ว ได้แก่ ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถในเขตป้ายหยุดรถประจำทาง จอดรถบริเวณหัวเลี้ยว ทางแยก จอดรถบนทางเท้า โดยไม่มีเหตุจำเป็น เป็นต้น

Packer ( 1968 : 296 ) ได้ให้หลักการไว้ 6 ประการ ในอันที่จะถือได้ว่า ได้กระทำ ความคิดนั้น ควรเป็นความคิดทางอาญาหรือไม่นั้น ดังต่อไปนี้

1. การกระทำนั้น เป็นที่เห็นได้ชัดเจนในหมู่คนส่วนมากว่า เป็นการกระทำที่เป็น การกระทบกระเทือนต่อสังคม และหมู่ชนส่วนมาก มิได้ให้อภัยต่อการกระทำความคิดนั้น
2. การกระทำดังกล่าว เป็นการกระทำผิดทางอาญาแล้ว - จะไม่ขัดแย้งต่อวัตถุประสงค์ ของการลงโทษแต่ประการต่าง ๆ
3. การปราบปรามการกระทำความคิดนั้น คือ การกระทำความคิดทางอาญาจะ ไม่มี ผล เป็นการลดการกระทำที่สังคมเห็นว่า ถูกต้องให้น้อยลงไป
4. หากเป็นความคิดทางอาญาแล้ว จะมีการบังคับกฎหมาย อย่างสม่ำเสมอและเท่า เทียมกัน
5. การใช้กระบวนการยุติธรรม ทางอาญากับการกระทำดังกล่าว จะไม่มีผลทำให้ เกิดการใช้กระบวนการอย่างนั้น เกินขีดความสามารถ ทั้งคุณภาพและปริมาณ
6. ไม่มีมาตรการควบคุม อย่างสมเหตุสมผลอื่นๆ แล้วยกจากการใช้กฎหมาย อาญากับกรณีที่เกิดขึ้น

จึงเห็นได้ว่า ความคิดเกี่ยวกับการจรรยา ได้ผ่านหลักเกณฑ์ดังกล่าว เพราะ การกระทำก่อให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อ ชีวิต ทรัพย์สิน ของคนหมู่มาก อีกทั้งยังจำเป็นจะต้องมี การบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ และเท่าเทียมกัน

Ross ( 1967 : 312 ) ได้ให้ความเห็นว่า การฝ่าฝืนกฎหมายนั้น เป็นการประกอบ อาชญากรรมที่เรียกว่า " อาชญากรรมพื้นบ้าน " ซึ่งต้องประกอบไปด้วยหลักเกณฑ์ ดังนี้คือ

1. จากสังคมที่สืบสาน ความเจริญก้าวหน้า ทางเทคนิคของยานพาหนะ จะ เป็นเครื่องกำหนดความต้องการในเรื่องกฎหมาย ข้อบังคับนี้ ก็ไม่ใช่เป็นความต้องการที่เร่งด่วน ของคนใดคนหนึ่งโดยเฉพาะ
2. การกำหนดกฎหมายขึ้นเพื่อ เป็นกฎหมาย สำหรับสภาวะการเช่นนี้ โดยเพิ่ม รายละเอียดมากขึ้นกว่าเดิม จะเป็นการจัดแบ่งประเภทอาชญากรรม ซึ่งมีพฤติกรรมที่ไม่เหมือน อาชญากรรมโดยทั่วไป
3. โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อผลกระทำความคิดนั้น ๆ มีผลกระทบโดยทางอ้อม หรือ ไม่ว่าจะ เป็นไปไม่ได้ การกำหนดกฎหมายใหม่ อาจจะไม่สัมพันธ์กับค่านิยมทั้งหลายที่มีอยู่จริงใน ปัจจุบัน
4. พฤติกรรมที่เป็นอาชญากรรม ในความหมายของ อาชญากรรมพื้นบ้านนี้ จะถูก กำหนดขึ้นไว้ ไม่เพียงแต่ในวัฒนธรรมของคนระดับกรรมกรนั้น แต่จะถูกกำหนดขึ้นสำหรับ กลุ่ม

ที่ได้รับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และความเจริญทางเทคโนโลยี ซึ่งการกำหนดกฎหมาย พยายามที่จะทำให้การกำหนดกฎหมาย คุ้มครองไปถึงบุคคลเหล่านั้นด้วย "อาชญากรรมคอเช็ดขาว" เป็นอาชญากรรมพื้นฐานที่สำคัญมากขึ้น เกิดมาจากการกำหนดกฎหมาย ซึ่งเป็นกฎหมายบังคับทางธุรกิจและการพาณิชย์ การเงินและการจราจร ซึ่งเป็นสิ่งที่มีอิทธิพล เหนือกลุ่มคนชั้นเหล่านี้ จะก่อให้เกิดรูปแบบที่แพร่กระจายสำหรับอาชญากรรมพื้นฐาน

5. ประการสำคัญ คือ ประชากรเป็นจำนวนมากรวมทั้ง บุคคลที่มีสถานภาพชั้นสูงในสังคม จะถูกรวมเข้าไว้ในผู้กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่สำคัญด้วย

6. การที่กฎหมายเก่าและกฎหมายใหม่ ประสานกันไม่สนิทนัก กล่าวคือ ผู้กระทำผิดความผิด ซึ่งอาจจะเป็นกลุ่มขนาดใหญ่ในสังคม มีแนวโน้มจะถูกจัดรวมเข้าไว้ใน ผู้ที่จะถูกนำเดินการลงโทษ ตามกระบวนการ ขั้นตอนการตัดสิน และถูกจัดว่าเป็น อาชญากรรมพื้นฐาน ในภาพพจน์ของประชาชนทั่วไป

การกระทำผิดความผิด ผ่าฝืนกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ มีสถานภาพทางสังคม ของผู้กระทำผิดความผิดนั้นสูง จำนวนผู้กระทำผิดความผิดนั้นมีมาก และการนำกฎหมายไปใช้ ก็ไม่ได้รับการสนับสนุนจากคนส่วนนี้ แต่โอกาสของผู้กระทำผิดความผิด มิได้ขึ้นอยู่กับหน้าที่การงาน อัตราการกระทำผิดกฎหมายจราจรนั้น อาจจะมีปริมาณมากขึ้น ตามความสัมพันธ์ของพวกเขา ต่อความตึงเครียดของสังคมปัจจุบัน และถูกจัดเข้าไว้ในอาชญากรรมพื้นฐาน (Folk Crime)

ในบทลงโทษของกฎหมาย สำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็มักจะไม่มีความรุนแรง และมีการชดเชยกันได้ เมื่อใดที่เรายังคงยึดถือเอาการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส หรือเกิดความเสียหาย ต่อทรัพย์สิน เป็นเกณฑ์ที่สำคัญ ในการพิจารณาบทลงโทษแล้ว เมื่อนั้น การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็ยังคงจะถูกกำหนดว่า เป็นปัญหาสังคมที่มีลำดับความสำคัญที่สูงมากต่อไป

บทความของ รอต ซีให้เห็นความสำคัญ ของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรว่า มิใช่ความผิดเล็กน้อยเท่านั้น แต่ความผิดเหล่านี้ มีผลกระทบกระเทือนถึงเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก โดยที่ประเทศไทย อัตราการเกิดอุบัติเหตุและ ปัญหาการจราจร และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรสูง จึงควรจะได้ศึกษาอย่างจริงจัง เพื่อนำผลที่ได้รับ ไปแก้ไขปรับปรุง บทความของ รอต จึงเป็นแนวทางของการวิจัยในเรื่องนี้

### 2.3.3 ผลของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วยการขับเคลื่อนนั้น กล่าวได้ว่า เป็นผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด และเกิดความรุนแรง ซึ่งอาจจะเสียชีวิตและทรัพย์สินได้ มีผลกระทบต่อการศึกษาจราจรคิดค้นตามมา ส่วนการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ด้วยการจอดรถในที่ห้ามจอด แม้จะก่อให้เกิด

เกิดอุบัติเหตุน้อยกว่า แต่ในโอกาสที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดง่าย ทั้งนี้เพราะ ทำให้พื้นที่ทางจราจรลดน้อยลงไป เป็นผลให้เกิดการกีดขวางการจราจร

เป็นที่ยอมรับว่า การเดินทางมักประสบปัญหาความล่าช้า โดยเฉพาะการเดินทางในเขตชุมชน ความล่าช้า เป็นอุปสรรคสำคัญโดยตรง ต่อระยะเวลาในการเดินทาง ซึ่งทำให้ระยะเวลาเพิ่มขึ้น อันจะก่อให้เกิดความน่ารำคาญ และความเบื่อหน่ายแก่ผู้ใช้เส้นทาง นอกจากนี้ ยังเป็นการสูญเสียโดยเปล่าประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ของประเทศอีกด้วย

การศึกษาถึงความล่าช้า ( Travel Time and Delay ) คือ การศึกษาถึงระยะเวลาที่สูญเสีย ขณะเดินทางอันเนื่องมาจาก ปัญหาการจราจรติดขัด หรือสาเหตุอื่นๆ ซึ่งบางครั้งผู้ขับขี่ไม่สามารถจัดการได้ ความล่าช้าแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

#### 1. Fixed Delay

เป็นความล่าช้าที่เกิดขึ้น เนื่องจาก ระบบควบคุมจราจร เช่น สัญญาณไฟป้ายการจราจร สัญญาณหยุดจอร์ตรไฟ เป็นต้น

#### 2. Operational Delay

เป็นความล่าช้าที่เกิดขึ้น เนื่องจาก ปัญหาการจราจรติดขัด การหยุดจอร์ตรจอดหรือชั่วคราวออกจากที่จอด การหยุดเพื่อให้นักข้ามถนน การหยุดจอร์ตรเดี่ยว เป็นต้น

#### 3. Stopped Delay

เป็นช่วงระยะเวลาที่รถ ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นเนื่องจากสาเหตุต่างๆ การเกิดอุบัติเหตุ การหยุดรถฉุกเฉินที่ผิดปกติ ด้วยความอยาก رؤ้อยากเห็น เป็นต้น

#### 4. Travel Time Delay

เป็นความล่าช้าที่เกิดขึ้น เนื่องจาก การชดถ ( Deceleration ) เพื่อที่จะหยุด หรือการเร่ง ( Acceleration ) เพื่อที่จะเคลื่อนที่ เป็นต้น

นอกจากนี้ การศึกษาถึงความล่าช้า ณ บริเวณทางแยก ก็เป็นสิ่งที่จะต้องวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมของระบบควบคุมการจราจรชนิดต่างๆ ณ บริเวณทางแยก ที่ควรคำนึงถึงปัจจัยสำคัญหลายประการ ปัจจัยที่สำคัญอันดับแรก คือ การศึกษาถึงความล่าช้า และปัจจัยอื่นๆ อาจประกอบไปด้วย

1. การเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ระหว่าง เครื่องมือควบคุมการจราจรประเภทต่างๆ เช่น ป้ายหยุด สัญญาณไฟ การใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมจราจร ฯ
2. ความพึงพอใจของผู้ขับรถ
3. การเปรียบเทียบราคาติดตั้ง อุปกรณ์ ตลอดจนค่าบำรุงรักษา
4. ผลกระทบต่อผู้เดินทาง
5. สภาพแวดล้อม ณ บริเวณทางแยก

สำหรับปัจจัยร่วมที่มีส่วนร่วม ทำให้เกิดความล่าช้าที่ทางแยก ประกอบด้วย

1. ปัจจัยทางกายภาพ ( Physical Factors ) เช่น จำนวนช่องทางวิ่ง ความกว้างของแต่ละช่องวิ่ง บริเวณที่จอดรถประจำทาง เป็นต้น
2. ปัจจัยทางการจราจร ( Traffic Factors ) เช่น จำนวนรถในแต่ละทิศทาง จำนวนรถเลี้ยว ชนิดของรถ ความเร็วของรถ มารยาทของผู้ขับรถ เป็นต้น
3. ปัจจัยทางระบบควบคุม ( Traffic Controls ) เช่น ระยะเวลาของ สัญญาณไฟ ป้ายหยุด ป้ายห้ามจอด ป้ายกลับรถ เป็นต้น

เนื่องจากทางแยกต่างๆ ในบริเวณเขตกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ จะติดตั้งสัญญาณไฟการควบคุมจราจร แต่ในบางโอกาส จะใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควบคุมระยะเวลาของสัญญาณไฟแทน ทั้งนี้การใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควบคุม มิได้หมายความว่า จะเพิ่มประสิทธิภาพ ของการจราจรได้เสมอไป แต่ในทางตรงกันข้าม จะสร้างปัญหาความล่าช้าเพิ่มขึ้นเช่นกัน

#### 2.3.4 การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

เนื่องจากความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติ อื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น เป็นความผิดทุกโทษซึ่งอัตราการลงโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับไม่เกิน 1000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ส่วนใหญ่การลงโทษความผิดจราจร มักจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่า ด้วยเหตุผลเป็นที่ยอมรับกัน ใน นานาประเทศ เป็นเวลาช้านานแล้วว่า การกระทำความผิดอาญาในคดีเล็กน้อย ที่ผู้กระทำความผิด ไม่ควรรับโทษจำคุกนั้น โทษปรับ เป็นการลงโทษในทางทรัพย์สิน ที่ดีที่สุดทางหนึ่ง และจำหลักถึงการลงโทษจำคุกกระชั้น ซึ่งไม่มีประโยชน์ต่อตัวผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะในกรณีใด แต่โทษปรับที่นำมาใช้อย่างแพร่หลาย ในประเทศไทยนั้น มักจะมีอัตราการขยายตัว สำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงความหนักเบา ของความผิดสำคัญ การลงโทษในแง่นี้ หากจะมองในแง่ของความเป็นธรรม ก็ดูจะเป็นธรรม เนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอกัน โดยไม่คำนึงถึงตัวผู้กระทำความผิดว่าเป็นใคร แต่หากจะมองในแง่ของทัณฑวิทยาแล้ว จะเป็นปัญหาว่า จะตนเองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่

ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษ เพื่อเป็นการแก้แค้นให้สังคม ( retribution ) ไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษ เพื่อแก้ไขผู้กระทำความผิด ให้กลับตัวเป็นคนดี ( rehabilitation ) นั้น โดยสภาพแล้ว ก็มีอาจนำมาใช้แก่โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบหรือข่มขู่ ( deterrence ) เท่านั้น ที่จะเป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้น กระทำความผิดอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นอีกในภายหน้า



เมื่อได้ยอมรับว่า ทฤษฎีป้อมปรามหรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่า ใช้ได้ผลในกรณี ความผิดประเภท MALA PROHIBITA กฎหมายที่ใช้อยู่ จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุม บังคับให้ตั้งคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วย องค์ประกอบสำคัญ 2 ประการ คือ

### 1. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

คามหลักกฎหมายแล้วถือว่า ประชาชนทุกคนจะต้องรู้กฎหมาย ผู้ใด กระทำผิดคิด โดยอ้างว่า ไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่า การตรา กฎหมายอะไรบ้างนั้นมีมาน้อยเพียงใด ปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมา โดยใช้ วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียน เหมือนกันว่า “ให้ใช้พระราชบัญญัติ ตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป” หรือ “พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่ วันถัดจากวันประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป” เป็นต้น

### 2. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบ วินัยและเคารพกฎหมาย

เนื่องจาก ประชาชนจะต้องเคารพกฎหมาย ข้อบังคับ เพื่อให้อยู่ร่วมกันใน สังคมด้วยความสงบสุข เคารพสิทธิซึ่งกันและกัน ดังนั้น ประชาชน ควรจะได้รับการฝึกฝนให้มี ระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่น และให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมือง ที่จะรักษาความสงบ เรียบร้อยของสังคม

### 3. การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

มาตรการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมี อำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิด เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยก็ต้องทำการจับกุมผู้กระทำ ความผิดอย่างเคร่งครัดและโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้วก็ใช้ดุลยพินิจพิจารณาว่าควรลงโทษผู้ กระทำความผิดฐานใด หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับ ในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินแล้ว ก็ต้องพิจารณา เปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบจะได้ไม่กระทำความผิดซ้ำ

การลงโทษที่ไม่เฉียบขาดอันได้แก่ การพิจารณาถึงสถานภาพของผู้ กระทำความผิดแล้วไปดักเตือนไป หากไม่ใช่ความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ และไม่ก่อให้เกิดความเดือด ร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นแล้วก็ไม่น่าจะมีปัญหาอะไร แต่การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายข้อหารุนแรงแล้วก็ จะเกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นและเกิดการเอาเปรียบอย่างทำให้มีผู้ฝ่าฝืนมากขึ้น

กล่าวโดยสรุปแล้ว ระดับการลงโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดจะต้องให้ เหมาะสมกับความผิดของเขา วัตถุประสงค์ของการลงโทษก็เพื่อที่จะมุ่งแก้ไขปรับปรุงความ ประพฤติ ซึ่งกำลังได้รับความสนใจมากขึ้น แต่ต้องยอมรับกันว่าการลงโทษนั้นยังต้องกระทำเพื่อ ข่มขู่ และเป็นการทดแทนความผิดอยู่บ้างเพราะยังมีประสิทธิภาพในการรักษาความสงบสุขของ สังคมมาก



## 2.4 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกระทำคามผิดกฎหมายจราจร

### แนวความคิดเกี่ยวกับ การกระทำคามผิดกฎหมายจราจร

#### 1. แนวความคิดเกี่ยวกับ การคมนาคม

1.1 Complementarity การพึ่งพาซึ่งกันและกัน หมายถึง การแบ่งพื้นที่การบริโภค และการผลิต โดยอาศัยการคมนาคม เป็นตัวเชื่อมโยงผู้บริโภค คือ ประชากรของเมือง มีจุดเริ่มต้น การเดินทางและจุดหมายปลายทาง เพื่อหาซื้อของที่คนต้องการ แห่ต่างทั้งสอง แยกจากกันโดยระยะทาง ระยะทางระหว่างแห่ต่างซึ่งห่างกันเท่าใด การติดต่อก็จะมีจำนวนน้อยลง ภายใต้สภาพการณ์เช่นนี้ ระยะทางจะเป็นตัวเสียดทาน ( Friction of Distance ) ให้การติดต่อก็น้อยลง รวมทั้งตัวแปรอื่นๆ เช่น อายุ เพศ อาชีพ จุดมุ่งหมายของการเดินทาง และรายได้ของผู้เดินทาง

1.2 Transferability การขนถ่ายย้ายแห่ต่าง นอกจากการพึ่งพาซึ่งกันและกัน ของพื้นที่การผลิตและการบริโภคแล้ว ต้องมีการขนถ่ายแห่ต่าง นั้นหมายถึง ความสามารถของผู้เดินทาง โดยยานพาหนะสำหรับเคลื่อนที่ นอกจากนั้น ตัวแปรในด้านราคา ค่าขนส่ง ก็จะเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งต้องมีการพิจารณาและประเมินว่า การขนถ่ายจะคุ้มกับต้นทุนหรือไม่ หรืออาจไม่มียานพาหนะที่เหมาะสม ในกรณีผู้ที่มีรายได้น้อย การเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง มักจะใช้ยานพาหนะที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะ เท่านั้น

1.3 Intervening Opportunities โอกาสแทรกซ้อน หลักการพึ่งพาซึ่งกันและกัน รวมทั้งการขนถ่ายแห่ต่าง จะมุ่งสนใจในเรื่องของระยะทางและราคา แต่ห้ถึงเรื่องโอกาสแทรกซ้อน จะทำให้ความสนใจเกี่ยวกับ แรงดึงดูดของการเดินทาง โอกาสในการเลือก โดยพิจารณาจาก ความใกล้ไกล ความสะดวกสบาย ราคากับเส้นทางหนึ่ง เช่น เส้นทางแรก 5 กม. อีกเส้นทางหนึ่ง 2 กม. จากจุดเริ่มต้นเดียวกัน เส้นทางที่ 2 จะก่อให้เกิดโอกาสแทรกซ้อน เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางที่ 1 ได้ ( Northam M. Ray , Znd : 429 - 434 )

#### 2. แนวความคิดเกี่ยวกับ การขนส่งและการใช้ที่ดิน

Needham ได้กล่าวถึง ความสัมพันธ์ระหว่าง การใช้ที่ดินกับระบบการขนส่งและการจราจรว่า ระบบการขนส่งและการจราจร เป็นผลมาจากการใช้ที่ดิน ดังนั้น การใช้ที่ดิน จะเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทางของประชาชน จุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง รวมทั้งชนิดของ ยานพาหนะ ก็ย่อมจะเปลี่ยนแปลงไปด้วย ในทางกลับกัน ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง การใช้ที่ดินก็ต้องมีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น จึงสามารถคาดคะเน การเดินทางของประชาชน จากการใช้ที่ดินหรือ คาดคะเนการใช้ที่ดินจากระบบคมนาคมได้ ( Needham , B , 1977 : 132 )

### 3. แนวความคิดเกี่ยวกับ ระบบการขนส่งในเมือง

ระบบการขนส่งภายในเมือง มีหลายแบบ แต่ละแบบจะกลายเป็น ระบบโครงการ ของตนเอง คือ ประกอบด้วยเส้นทาง สถานีต้นทางและสถานีปลายทาง บางระบบอาจจะเป็นบาง ส่วนของเมือง หรืออาจจะบริการได้ทั้งเมือง ระบบขนส่งอย่างหนึ่ง อาจช่วยเสริมอีกระบบหนึ่ง ใน ขณะที่บางเมือง อาจมีสองระบบแข่งขันกัน โดยทั่วไป ตามเมืองต่างๆ จะจัดระบบขนส่งให้สอดคล้องเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ( ฉัตรชัย พงศ์ประยูร , 2537 : 143 )

ในเมืองใหญ่ๆ มีระบบขนส่งหลายแบบ ข้อแตกต่างระหว่าง ระบบการขนส่ง อาจ ขึ้นอยู่กับความเป็นเจ้าของ การจัดการบริการ หรือวิธีการขนส่ง รูปแบบการขนส่งมี 2 รูปแบบใหญ่ ๆ คือ

1. การขนส่งแบบเดี่ยว ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล ยานพาหนะส่วนตัวอื่นๆ เช่น รถจักร ยานยนต์ รถแท็กซี่ เป็นต้น
2. ระบบขนส่งแบบกลุ่ม ได้แก่ รถประจำทาง เรือข้ามฟาก รถไฟ เป็นต้น

โดยทั่วไป การขนส่งพื้นฐาน คือ ( Steering Group , 1963 : 34 )

1. การขนส่ง เป็นตัวเชื่อมกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ เช่น การขนส่งวัตถุดิบ อาหาร ผู้โดยสาร การบริการเคลื่อนที่ต่างๆ การขนส่งในกิจกรรมต่างๆ ฯ
2. ความแตกต่างในการเลือกใช้ยานพาหนะ ก็เพื่อจุดมุ่งหมายเดียวกัน
3. การเดินทางจากที่พักไปที่ทำงาน เป็นการตั้งอยู่รหัดก และมีผลมากที่สุดที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร
4. ศูนย์กลางของเมือง เป็นแม่เหล็กขนาดใหญ่ที่ดึงดูดให้มี ปริมาณการ ตั้งอยู่รหัดกเข้าเมืองมาก

#### 2.4.1 ทฤษฎีโครงสร้าง - การหน้าที่ ( Structural - functional Theory )

ทฤษฎีนี้ มีสมมติฐานที่ว่า สังคมเป็นเสมือนสิ่งมีชีวิตอย่างหนึ่ง สิ่งมีชีวิตนี้ จะมี ส่วนประกอบหลายอย่าง แต่ละอย่าง มีหน้าที่เฉพาะ จะต้องปฏิบัติเพื่อการคงอยู่ของตัวรวม คือ ตัวสิ่งมีชีวิตนั้น สังคมมนุษย์ก็เป็นแบบอย่างนั้นทุกส่วนของสังคม มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ ส่วนต่างๆ เหล่านั้น ของสังคมนั้นเข้าเป็นโครงสร้างของสังคม จึงได้ชื่อว่าเป็น ทฤษฎีโครงสร้างและหน้าที่

วิวัฒนาการของทฤษฎีนี้ ค่อยมาได้รวมเอาสิ่งทั้งปวงเข้าไปด้วย โดยบอกว่า เป็น โครงสร้างของสังคม อาจจะเป็นระบบได้หลายระบบ แต่ละระบบก็จะมีหน้าที่ต่างๆ กัน แล้วก็รวม เอาสิ่งทั้งปวงสมดุล ( equilibrium ) เข้ามาด้วย โดยบรรยายว่า ระบบต่างๆ ของสังคม จะปฏิบัติหน้าที่ อย่างสอดคล้องกัน ทำให้เกิดดุลยภาพ หรือเกิดความมั่นคงอยู่ได้ แต่สังคมก็เติบโตเจริญก้าวหน้า

หรือยุบหดเสื่อมโทรมได้ ทั้งที่ยังมีดุลยภาพอยู่ ดุลยภาพอย่างนี้เรียกว่า ดุลยภาพเคลื่อนที่ ( moving equilibrium )

ความเจริญหรือความเสื่อมของสังคม ก็ขึ้นอยู่กับหน้าที่และโครงสร้าง ถ้าโครงสร้างเพิ่มส่วนประกอบมากขึ้น ส่วนประกอบเหล่านั้น ปฏิบัติหน้าที่แตกต่างหรือเฉพาะเรื่อง เฉพาะด้านไม่เหมือนกับส่วนที่แยกออกมา ก็เรียกว่า สังคมมีความเจริญเติบโตแล้ว ถ้าส่วนต่างๆ ของโครงสร้างหดหายไปโดยไม่ปฏิบัติหน้าที่อันจำเป็น สังคมนั้นจะเสื่อมลง

นักสังคมวิทยา ในหมู่นักโครงสร้าง - หน้าที่ นิยมมองเห็นสังคมมีลักษณะ ดังต่อไปนี้ คือ

1. สังคมในฐานะที่เป็นระบบ มีอาณาเขตที่แน่นอน เป็นสังคมที่ วางระเบียบตนเอง ควบคุมตนเอง ( self - regulating ) โดยมีแนวโน้มที่ส่วนประกอบต่าง ๆ พึ่งพาอาศัยกันและรักษาคุณภาพไว้ได้

2. ในฐานะที่เป็นระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ทำนองเดียวกับอินทรีย์ทั้งหลาย สังคมมีความต้องการจำนวนหนึ่ง ( need or requisites ) ซึ่งเมื่อสนองได้แล้ว จะทำให้สังคมดำรงชีวิตอยู่ได้ ส่วนต่างๆ สามารถพึ่งพากันได้ ( homeostasis ) และสามารถรักษาคุณภาพได้

3. การวิเคราะห์ระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ( สังคม ) จึงควร ต้องมุ่งสนองความต้องการ จำเป็นของส่วนประกอบต่างๆ ของสังคม ซึ่งการกระทำเช่นนั้น จะส่งผลให้เป็นการรักษาความพึ่งพากัน

4. ระบบที่มีความต้องการจำเป็นนี้ สังคมจึงจะต้องมีโครงสร้างแบบใดแบบหนึ่งขึ้นมา เพื่อเป็นหลักประกันให้มีการพึ่งพา ( homeostasis ) ดุลยภาพ ( equilibrium ) และการมีชีวิต อาจจะกล่าวได้ว่า โครงสร้างหลายโครงสร้าง สามารถสนองความต้องการจำเป็นอันเดียวกันได้ แต่โครงสร้างจำนวนจำกัดเท่านั้น ที่สามารถสนองความต้องการจำเป็นใดๆ หรือความต้องการจำเป็นหลายอย่างได้ในขณะเดียวกัน

แนวโครงสร้าง - หน้าที่ มองดูสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่ม ที่ร่วมมือประสานกันเป็นร่างแห ที่มีระเบียบ กระทำการในทำที่ที่เป็น ระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ และค่านิยมของสมาชิกส่วนมาก สังคมเป็นระเบียบที่มั่นคง มีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่า เป็นแนวโน้มที่จะรักษาระบบที่ กระทำการ ได้สมดุลและมีความจำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

ในแนวทางของกลุ่ม ทฤษฎีโครงสร้าง - หน้าที่ นักสังคมวิทยาคนสำคัญ ได้แก่ ทัลคอตต์ พาร์สันส์ ( Talcott Parsons ) และ โรเบิร์ต เมอร์ดัน ( Robert Merton ) ซึ่งเห็นว่า กลุ่มแต่ละกลุ่ม สถาบันแต่ละสถาบัน ต่างก็ทำหน้าที่ของตนเองอย่างสมบูรณ์และจะดำรงอยู่ต่อไป เพราะว่าเป็นการหน้าที่ ( Function ) เช่น โรงเรียนทำหน้าที่ให้การศึกษาแก่เด็กๆ เดริยมฝึกอบรมแก่คนงาน ช่วยดูแลเด็กๆ แทนบิดามารดา ในช่วงที่อยู่โรงเรียนและทำหน้าที่ ฝึกฝนอบรมเด็ก ๆ ของชุมชนในกิจการอื่น ๆ อีกมาก

### สาระสำคัญของทฤษฎีนี้ได้แก่

1. ตั้งคมทุกตั้งคม จะต้องมีการสร้าง ซึ่งประกอบด้วยหน่วยต่าง ๆ
2. แต่ละหน่วยต่างทำหน้าที่ประสานกัน
3. แต่ละหน่วยต่างปฏิบัติหน้าที่เพื่อความคงอยู่ของตั้งคม
4. แต่ละหน่วยต่างยึดระบบค่านิยมเป็นแนวทางในการปฏิบัติ

การเปลี่ยนแปลงทางตั้งคม ทำให้ตั้งคมเสถียรสมดุลได้ แต่ไม่นานนัก ตั้งคมก็จะต้องสร้างให้เกิดความสมดุลขึ้นใหม่ เช่น ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมาก ๆ เป็นสิ่งที่เราต้องการตลอดประวัติศาสตร์อันยาวนาน อัตราการตายที่สูงขึ้น ในขณะที่มีครอบครัวขนาดใหญ่ ก็ยังช่วยให้ประกันได้ว่า ตั้งคมยังอยู่รอด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในตั้งคมที่มีเนื้อที่เหลือน้อยยิ่งกว่าที่ ประชาชนจะใช้เป็นที่อยู่อาศัย และประกอบการทำงานหากิน ครอบครัวขนาดใหญ่ถือว่า ยังมีประโยชน์ในแง่ของการทำหน้าที่สร้างประชากรใหม่เพิ่มขึ้น ซึ่งก็ถือว่าเป็นสิ่งที่ดีสำหรับบุคคลและดีสำหรับตั้งคมด้วย แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบัน โลกเต็มไปด้วยประชากรที่อยู่กันอย่างแออัดยัดเยียด เนื่องจาก การเกิดมากขึ้นและมีการคายน้อยลง ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมาก ๆ เหมือนเมื่อก่อนย่อมไม่เป็นที่ดีในปัจจุบัน หรือกล่าวอีกในหนึ่ง ครอบครัวที่มีจำนวนสมาชิกมาก ๆ ได้กลายเป็นการกระทำเกินหน้าที่หรือผิดหน้าที่ (Dysfunctional) เพราะ ทำการทุกคาม ข่มขู่ตัวสติภาพของตั้งคม ดังนั้น ความสมดุลแบบใหม่ จะต้องเข้ามาแทน คือ แทนที่จะมีอัตราเกิดมาก การตายมาก เราต้องการให้ เป็นว่า มีการเกิดน้อย และมีการคายน้อยด้วย ดังนั้น ค่านิยมหรือการปฏิบัติ ซึ่งถือว่าเป็นการกระทำหน้าที่ที่ถูกต้องในสมัยหนึ่ง หรือสถานที่หนึ่ง อาจจะเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ เมื่อถึงยุคสมัยต่อมาหรือในสถานที่ที่เปลี่ยนแปลงไป

ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงทางตั้งคมอย่างใดอย่างหนึ่ง และการเปลี่ยนแปลงนั้น สนับสนุนให้เกิดความสมดุล จนกลายเป็นเนื้อหาเนื้อเดียวกันในระบบตั้งคมนั้น เรียกว่า การกระทำหน้าที่ที่ดี (Function) ถ้าการเปลี่ยนแปลงนั้น ทำให้เกิดการเสถียรสมดุล เรียกว่า การกระทำผิดหน้าที่หรือเกินหน้าที่ (Dysfunctional) แต่การเปลี่ยนแปลงนั้น ไม่บังเกิดผลใดๆ เรียกว่า ไม่มีการกระทำหน้าที่ (Nonfunctional) ดังเช่น ในระบอบประชาธิปไตย การมีกลุ่มทางการเมืองหรือพรรคการเมือง ถือว่าเป็น การกระทำหน้าที่ที่ดี แต่การที่มีการวางระเบิดก่อกวน การลอบฆาตกรรม การคุกคาม ขู่เข็ญทางการเมืองก็จัดว่าเป็น การกระทำที่ผิดหรือเกินหน้าที่ของ ระบบประชาธิปไตย ส่วนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในคำศัพท์ ที่ใช้ในวงการเมืองหรือสัญญาลักษณะของพรรคการเมือง ไม่จัดเป็นการกระทำหน้าที่ทางการเมืองแต่อย่างใด

คำถามที่กลุ่มนักตั้งคมวิทยาโครงสร้าง - หน้าที่ที่มักถามกันเสมอ เช่น

ค่านิยมนี้ การปฏิบัตินี้ หรือสถานันนี้ เหมาะสมหรือเข้ากันได้กับ การปฏิบัติหรือสถานันอื่นๆ ของตั้งคมอย่างไร

การเปลี่ยนแปลง ถูกนำเสนอเข้ามา จะมีประโยชน์แก่สังคมหรือไม่

สังคม เปรียบเสมือน ตัวโครงสร้างที่ประกอบด้วยหน่วยเล็ก ๆ รวมกันเข้า ซึ่งแต่ละหน่วยต้องทำหน้าที่ของตนเอง เพื่อดำรงไว้ซึ่งสังคม โดยหากหน่วยย่อยต่าง ๆ ไม่ทำหน้าที่ของตนเอง ก็จะทำให้เกิดความผิดปกติแก่สังคมได้ ปัญหาทางจรเช่นเดียวกัน เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากหลายอย่าง ซึ่งหากมองแล้ว หน่วยย่อยต่าง ๆ ไม่ทำหน้าที่ของตน นอกจากนี้ ยังเกี่ยวกับปริมาณมาก ถนนมีน้อย คุณภาพของรถยนต์ คุณภาพของถนน วัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนน ของผู้ขับขี่ และผู้เดินเท้า สิ่งเหล่านี้ ล้วนเป็นสาเหตุให้เกิดการจราจรติดขัดได้ทั้งสิ้น การแก้ไขปัญหา ต้องขจัดปัญหาเหล่านี้ออกไปให้หมด การที่ถนนไม่เพียงพอ การขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ การทำหน้าที่ไม่สมบูรณ์ หากสมบูรณ์แล้ว ปัญหาดังกล่าวก็จะเบาบางลงไป

#### 2.4.2 ทฤษฎีโครงสร้างทางสังคมและสภาพไร้กฎเกณฑ์ ( Social Structure and Anomie )

แนวความคิดนี้ถือว่าสังคมได้เกิดจากการรวมตัวอย่างมีระเบียบกฎเกณฑ์ที่แน่นอนที่คาดหวังให้สมาชิกต้องปฏิบัติ ความเสียระเบียบทางสังคมเกิดจากกฎเกณฑ์เหล่านี้ล้มเหลว ทำให้ไม่มีผู้ปฏิบัติตามหรือละเมิดดังกล่าว ความล้มเหลวของกฎเกณฑ์หรือการละเมิดดังกล่าวอาจมีสาเหตุ 3 ประการ คือ

1. การไร้กฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่เราไม่มีกฎเกณฑ์คอยบอกว่าจะทำอะไร
2. ความขัดแย้งของกฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่า ถูกบีบหรือถูกบังคับให้กระทำตามบรรทัดฐานที่ตรงข้ามหรือขัดแย้งกัน
3. การฝ่าฝืน เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่า การเชื่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ไม่ได้ทำให้คนได้รับประโยชน์หรือได้รับโทษอะไร เช่น การเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างรวดเร็ว อาจจะทำให้มาตรฐานของความประพฤติที่เคยปฏิบัติมาจนเป็นประเพณีกลายเป็นสิ่งล้าสมัย และสังคมก็ไม่มีมาตรฐานใหม่ให้สมาชิกปฏิบัติ

บุคคลที่ได้รับผลจากการเสียระเบียบทางสังคมอาจจะทำให้กลายเป็นไม่สนใจจะทำตามระเบียบ เช่น ดึกขาศเทหิตหรือฝ่าฝืนศกกฎจราจร และสังคมเองก็จะรู้สึกได้รับแรงกระทบจากความไร้ระเบียบนั้นและอาจจะแก้ไขด้วยการเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์บางอย่างหรืออาจจะรักษากฎเกณฑ์ที่ขัดแย้งนั้นไว้หรือไม่ก็ได้

โครงสร้างทางสังคม คือ รูปแบบ แบบแผน หรือวิถีทางที่คนจะอยู่ร่วมกัน ในสังคมหนึ่ง ๆ สังคมมนุษย์ จะอยู่ร่วมกันอย่างมีแบบแผน และยึดถือระเบียบของสังคมนั้นเอง เช่น แบบแผนของการเมือง การปกครอง ระบบทางเศรษฐกิจ ความแตกต่างในพฤติกรรมของบุคคล จะแตกต่างกันไปตามแบบแผนของสังคม พลาโต ( Plato ) ได้ให้ทัศนะว่า “ ความประพฤติของบุคคล จะแตกต่างกันตามแบบแผนของระบบการเมือง ” แบบแผนของสังคม มีลักษณะบังคับความ



ประพจน์ของบุคคลในสังคม ในการให้คำอธิบาย ปรัชญาการณ์ของ อาชญากรรมในสังคมใดสังคมหนึ่ง อาจพิจารณาได้จากโครงสร้างทางสังคม และความสัมพันธ์กับความสัมพันธ์กับ องค์การทางสังคมนั้น รวมถึงการพิจารณาได้จากความไม่มีระเบียบขององค์การสังคม การให้คำอธิบายในลักษณะนี้ เป็นการหาคำตอบเพื่อ อธิบายปรัชญาการณ์ของอาชญากรรมที่นอกเหนือจาก การศึกษา ประวัติการเจริญรู้ของบุคคล ปัจจัยภายใน เช่น อคติต่อสิ่งเร้า ความอดทนต่อความล้มเหลว รวมทั้งปัจจัยภายนอกบุคคล ซึ่งล้วนแต่มีส่วนในการส่งผลกระทบต่อบุคคลในเชิงลบ จนทำให้บุคคลมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากสังคมจะยอมรับได้

การศึกษาและการทฤษฎีทางสังคมในอดีต ได้ใช้แนวทางการคาดคะเน โดยอาศัยแนวความคิดตามหลักปรัชญา ต่อมา ในระยะต้นศตวรรษที่ 19 ออกัสต์ คอมต์ ( August Comte ) ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้วางรากฐานทางสังคมวิทยา มุ่งการศึกษามาที่ระเบียบสังคม โดยอาศัยหลักวิทยาศาสตร์ที่แน่นอนมากกว่าอาศัย หลักปรัชญาอย่างแต่ก่อน การศึกษาในแนวใหม่นี้ แพร์ หลายอยู่ในการศึกษาสังคมวิทยาด้านพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( Deviant Behavior ) ได้อธิบายว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นผลมาจากชีววิทยา จิตวิทยา และปัญหาทางจิตใจ ( Psychiatric Complexes )

แนวความคิดเรื่อง สภาพไร้บรรทัดฐาน ( Normlessness ) หรืออนomie ( Anomie ) ได้มีการศึกษาโดย อีมิล เดอร์ไคม์ ( Emile Durkheim ) และ โรเบิร์ต เค เมอร์ตัน ( Robert K. Merton ) การศึกษานี้ มีความสำคัญในด้านสังคมวิทยา เป็นอย่างยิ่ง เพราะ เป็นการศึกษาที่อธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนของ บุคคลในสังคมทั้งหมด โดยอาศัยการศึกษาจาก โครงสร้างสังคม แนวความคิดเรื่อง หรือสภาพไร้บรรทัดฐาน ยังมีความสำคัญมากแก่ การศึกษาทางสังคมวิทยา ในแง่พลังทางสังคม ( Social Forces ) จิตสำนึกวัฒนธรรมต่ำลง กลุ่มบุคคล ความบกพร่องทางสังคม ผลต่างของการสมาคม ( Differential Association ) ในเวลาต่อมา

เดอร์ไคม์ ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับ สภาพไร้บรรทัดฐาน หรือ Anomie มีพื้นฐานมาจาก ความต้องการตามปกติของมนุษย์ซึ่งมี เช่น อยากร่ำรวย อยากมีหน้ามีตาในสังคม เป็นต้น ถ้าความต้องการดังกล่าว อยู่บนพื้นฐานความพอดี ทำมาหากินตามปกติ วิธีการแสวงหาทรัพย์สิน เพื่อเลี้ยงชีพ อยู่ในกฎเกณฑ์ที่สังคมยอมรับได้ ความสงบสุขก็จะเกิดขึ้นในสังคม หากความต้องการ หรือ ความอยากได้ไม่มีที่สิ้นสุด จนมีอาจควบคุมได้ ก็จะเกิดปรากฏการณ์สภาพไร้บรรทัดฐาน ดังกล่าว จนทำให้ผู้นั้น กลายเป็น อาชญากร หรือทำให้เกิดความคับข้องใจ จนกระทั่งหาทางออกด้วยวิธีฆ่าตัวตาย แนวทางแก้ไข คือ ต้องลดความอยากได้ ให้อยู่ในระดับที่สังคมยอมรับได้ด้วย การฝึกอบรมกล่อมเกลาจิตใจ โดยใช้แนวทางศาสนา เป็นต้น

ส่วนในด้านของ เมอร์ตัน ให้ทัศนะว่า สภาพที่ขาดแคลนวิธีการ ที่จะนำมาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการต่าง ๆ อันเป็นพื้นฐานของมนุษย์ทั่ว ๆ ไป ในผู้ที่เป็นอาชญากร จะใช้วิธีการอันมิชอบที่ขัดต่อกฎเกณฑ์ของสังคม เพื่อการตอบสนองความต้องการของคน พฤติกรรมเบี่ยงเบน ที่ทำให้บุคคลประกอบอาชญากรรม มีสาเหตุอันเนื่องมาจาก โครงสร้างของสังคม โดยการที่



บุคคล ได้ตั้งเป้าหมายหรือความฝันอันสูงสุดของชีวิตเอาไว้ จะเป็นแรงผลักดันให้ บุคคลบางประเภทกระทำการที่นอกแบบ หรือนอกกฎเกณฑ์บรรทัดฐานของสังคม เนื่องจากเป้าหมายความสำเร็จของชีวิต ( Purpossand Goal ) ที่ได้มานั้น ไม่สอดคล้องกับวิถีทางที่ สถาบันสังคมจะยอมรับได้ เช่น สังคมให้ความสำคัญของความสำเร็จในชีวิต อยู่ที่ความร่ำรวย แต่วิถีทางที่สังคมจะยอมรับได้ใน วิธีการหาเงินโดยสุจริตมีอยู่อย่างจำกัด หากบุคคลมีความเชื่อมั่น ผูกพันกับเป้าหมายของชีวิต ในทางสังคมอันนั้นมากเกินไป จะทำให้บุคคลแสวงหาทางเลือกอื่นๆ ที่เบี่ยงเบนไปจากแนวทางที่สังคมยอมรับได้ เช่น การหาเงินด้วยวิธีการยกยอก ฉ้อโกง หรือฉ้อโกงผู้อื่น ฯ แนวทางของ เมอร์ตัน ที่จะแก้ไขเรื่องนี้ โดยโหดการศึกษา เสริมสร้างวิธีการที่จะให้บุคคลประสบผลสำเร็จในชีวิต เช่น มุ่งงานทำ เพื่อคนที่คือฝีมือ ( มีแค่แรงงาน ) จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการทำมาหากินเลี้ยงชีพ

เมอร์ตัน ได้นำทฤษฎี Anomie ( สภาพไร้บรรทัดฐาน ) มาให้คำอธิบายเพิ่มเติมว่า สภาพไร้บรรทัดฐาน เกิดจากความขัดแย้งระหว่าง ความมุ่งหมาย ( Aspiration ) และความล้มเหลวของกฎข้อบังคับ ซึ่งเป็นบรรทัดฐานของสังคม เมอร์ตัน ได้ใช้ทฤษฎีนี้ มาอธิบายถึงปัญหาอาชญากรรมด้วย โดยเสนอแนวความคิดว่า “ โครงสร้างทางสังคม เป็นแรงกดดันอย่างหนึ่ง ต่อบุคคลในสังคม อาชญากรรม เป็นสิ่งผิดปกติกี่ตอบสนองความต้องการบางอย่าง แรงกดดันที่ทำให้บุคคลประพฤติฝ่าฝืนระเบียบของสังคม ก็จะเป็นสิ่งปกติตามหลักจิตวิทยา ” เพราะ มนุษย์ย่อมมีความต้องการ ไม่มีที่สิ้นสุด มีความทะเยอทะยาน และปรารถนาที่จะแสดงออกอย่างเต็มที่ ความปรารถนาอันแรงกล้าของบุคคล อาจจะเป็นเครื่องชักจูงให้ บุคคลประพฤติฝ่าฝืนระเบียบของสังคม พฤติกรรมฝ่าฝืนระเบียบของสังคม ย่อมมีรูปแบบที่แตกต่างกันไปตามลักษณะ โครงสร้างในสังคมที่แตกต่างกัน เมอร์ตัน ได้ให้เหตุผลที่ชี้ให้เห็นว่า โครงสร้างทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นแรงกดดันและแรงกระตุ้นให้ บุคคลละเมิดต่อกฎหมายและข้อบังคับของสังคม ถึงจะพบว่า ในบางสังคม ผู้กระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ทางสังคม จะมีใช้กลุ่มบุคคลที่มีแนวโน้มที่จะกระทำความผิดโดยธรรมชาติ หรือเป็นพวกอาชญากรอาชีพ แต่ก็ได้กระทำความผิดลงไปก็ เพราะ อิทธิพลจากแรงกดดันจาก สังคมและสภาพแวดล้อม ทำให้ผู้ที่มีความปรารถนา จะประสบความสำเร็จในชีวิต มีความรุนแรงกว่าบุคคลอื่น ต้องแสดงออกด้วยวิธีการอันมิชอบ โดยไม่ได้คำนึงถึงกฎเกณฑ์ทางสังคม เพื่อให้ตนเองยืนหยัดในสังคมที่ ตนเองปรารถนาต่อไปได้

กล่าวโดยสรุป สภาพไร้กฎเกณฑ์ หรือ Anomie คือ สภาพอันสับสนซับซ้อน ที่ประกอบไปด้วย ความยากจน การมีโอกาสน้อยอย่างจำกัด ที่จะดำเนินไปสู่ความสำเร็จ ในการดำรงชีวิตร่วมกันในสังคม เป็นสภาพความสับสนในทางวัฒนธรรม ที่จะปรากฏขึ้นต่อเมื่อ ค่านิยมอันดีงามในสังคม ไม่เป็นที่ยอมรับของคนบางกลุ่มบางคน ที่มุ่งแสวงหาประโยชน์ส่วนตนเป็นที่ตั้ง ทำให้คนมีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายของตน โดยไม่คำนึงถึง วิถีปฏิบัติอื่นๆ ที่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือกล่าวอีกในหนึ่งว่า เป็นสภาพไร้บรรทัดฐาน หรือไร้กฎหมาย ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อ คนยึดถือวิธีการที่ละเมิดต่อกฎหมาย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอันพึงประสงค์ เช่น ความร่ำรวย ฯ เป้าหมาย

จึงกลายเป็น ตัวกำหนดพฤติกรรมของบุคคล ส่วนจะใช้วิธีการอย่างไร ไม่สำคัญ ไม่ว่าจะถูกหรือผิดก็ตาม ขอเพียงให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการก็เพียงพอ

ภาวะไร้บรรทัดฐาน ( anomic) หมายถึง สภาพสังคมที่ตกอยู่ในความสับสนเนื่องมาจากบรรทัดฐานต่างๆ อ่อนแอไร้ประสิทธิภาพ ไม่สามารถควบคุมความประพฤติของสมาชิกได้ เป็นภาวะที่บุคคลในสังคมไม่ยึดถือค่านิยม และบรรทัดฐานร่วมกัน บุคคลไม่ค่อยผูกพันกับกลุ่ม และบรรทัดฐานของของกลุ่มภาวะเช่นนี้ มักจะเกิดขึ้นในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เช่น ในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำหรือรุ่งเรืองอย่างรวดเร็ว ทำให้การดำเนินชีวิตทุกด้านของทุกคนในสังคมต้องถูกกระทบกระเทือนหรือเปลี่ยนแปลงอย่างมาก จนบุคคลปรับตัวไม่ทัน เกิดความรู้สึกสับสนไม่แน่ใจว่าจะไรถูกหรือผิด ไม่แน่ใจว่าการปฏิบัติตามบรรทัดฐานจะเป็นผลดีแก่ตนหรือไม่ ทำให้เกิดการไม่ไว้วางใจกันอย่างกว้างขวาง โดยมองว่าบรรทัดฐานของสังคมไม่มีความหมาย ไม่สามารถให้คุณให้โทษได้อย่างแท้จริง ( normlessness) Emile durkeim ได้เขียนไว้ในหนังสือ suicide ว่าเมื่อสังคมเกิดภาวะไร้บรรทัดฐาน โดยเฉพาะในช่วงวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ทั้งในเวลาเศรษฐกิจรุ่งเรืองหรือตกต่ำ รายได้หรือค่าจ้างไม่แน่นอนหรือมีความล้มเหลวอย่างอื่น เช่น สัมภะถายหรือแม้แต่ในยามที่ร่ำรวยกะทันหันล้วนนำประชาชนไปสู่การทำลายตัวเองทั้งสิ้น กล่าวได้ว่าการฆ่าตัวตายในภาวะเช่นนี้เป็นการฆ่าตัวตายที่เกิดจากภาวะไร้บรรทัดฐาน ( anomic suicide ) คือคนที่ขาดสิ่งยึดเหนี่ยว สับสน โดดเดี่ยว มองโลกในแง่ร้าย และเห็นว่าชีวิตไร้ความหมาย

Robert merton ได้นำเอาทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐานมาอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนในอีกแนว โดยเขาอธิบายว่าพฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นผลของความไม่ประสานสอดคล้อง กันระหว่างเป้าหมายทางวัฒนธรรมหรือค่านิยมทางสังคม กับบรรทัดฐานหรือวิธีการที่สังคมกำหนด เพื่อปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายนั้น ดังนั้น การที่คนเราไม่สามารถใช้วิธีการ ที่สังคมยอมรับและเห็นว่าเหมาะสมกันเป็นแนวทางไปสู่เป้าหมายที่เราต้องการ ทำให้คนเหล่านั้นหันไปหาวิธีการอื่น ๆ ที่สังคมยอมรับ คือ ทะเมิดบรรทัดฐานหรือต้องมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนในที่สุด เช่นในสังคมปัจจุบันเป้าหมายชีวิต หรือค่านิยมที่คนส่วนใหญ่ปรารถนา คือ ความมั่งคั่งร่ำรวยความสุขความสบายทางวัตถุ ส่วนวิธีการที่สังคมยอมรับคือการยกฐานะ โดยการศึกษาและการทำงานที่สุจริตทำนองคลองธรรม แต่ในความเป็นจริงคนบางกลุ่ม ไม่สามารถปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมยอมรับได้ เพราะไม่มีโอกาสศึกษาสูง หรือมีตำแหน่งงานที่มีรายได้ดี ฉะนั้นคนที่ต้องการความมั่งคั่งร่ำรวย แต่ถูกจำกัดในวิธีการ ก็ต้องหันไปใช้วิธีการที่ผิดกฎหมายหรือผิดศีลธรรมแทน เช่น การค้ายาเสพติด ค้าของหนีภาษี เป็นโสเภณีเป็นคีน ปล้น โกง เล่นการพนัน ยักยอก คอร์รัปชัน เป็นต้น

Merton จึงเห็นว่าบุคคลจะมีการปรับตัว หรือมีวิธีการเผชิญกับสถานการณ์ดังกล่าวแตกต่างกันและมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนปรากฏออกมาหลายรูปแบบคือ

1. ผู้ปฏิบัติตาม ( conformist ) เป็นกลุ่มคนที่ยอมรับและยึดถือเป้าหมายและวิธีการที่สังคมเห็นว่าดีงาม เหมาะสม เป็นกลุ่มคนที่มีค่านิยมและการปฏิบัติอยู่ในกรอบของกฎหมายและศีลธรรมประเพณี เช่น อยากมีบ้านก็พยายามทำงาน เก็บเงินทองจนพอที่จะซื้อหรือปลูกบ้านได้ กลุ่มคนพวกนี้ไม่ก่อให้เกิดปัญหาสังคม แต่ทำให้สังคมมีความเป็นระเบียบ

2. พวกนอกคอกหรือพวกแหวกแนว ( innovator ) เป็นพวกที่มีค่านิยมหรือเป้าหมายในชีวิตแบบเดียวกับพวกแรก แต่ไม่ยอมรับและไม่ทำตามวิธีการที่สังคมกำหนด แต่หันไปหาวิธีการใหม่มาใช้เป็นพวกเบี่ยงเบนที่ทำผิดกฎหมายและศีลธรรมต่าง ๆ เช่น พวกที่อยากร่ำรวยแต่ไม่ทำงานที่สุจริต กลับใช้วิธีปล้น จี้ ขโมย คอรัปชั่น หรือค้ายาเสพติด เป็นต้น นิตินักศึกษาบางคนที่ยากสอบได้แต่ไม่ยอมดูหนังสือใช้วิธีการลอกเพื่อน หรือแอบเอาตำราเข้าไปลอกในห้องสอบก็จัดว่าเป็นพวกแหวกแนว เช่นกัน

3. พวกเจ้าระเบียบ ( ritualist ) เป็นพวกที่ปฏิเสธเป้าหมายที่คนทั่วไปปรารถนา โดยเห็นว่าความมั่งมีทางวัตถุเป็นสิ่งลวงตา เป็นกิเลสตัณหาที่ไม่ควรแสวงหา แต่ยอมรับปฏิบัติตามวิธีการที่สังคมกำหนด คนกลุ่มนี้เป็นพวกมักน้อย พอใจในสิ่งที่ตนมีอยู่ ไม่มีความทะเยอทะยาน ต้องการความมั่นคง ในชีวิต กลัวความผิดหวัง และมักขาดความคิดริเริ่มในการทำงาน คนพวกนี้มีพฤติกรรมที่เรียกว่าเคร่งศีลธรรม เคร่งระเบียบ คือพยายามทำตามกฎของสังคมและกระทำแต่ความดีเพื่อให้เป็นที่ยอมรับของสังคม แต่ไม่ต้องการความสำเร็จในชีวิตเหมือนบุคคลอื่น ในสังคม ซึ่งถือได้ว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอีกประเภทหนึ่ง

4. พวกหนีโลก ( retreatist ) เป็นคนที่ยอมรับทั้งเป้าหมายและวิธีการที่สังคมยอมรับเป็นพวกที่สิ้นหวังในชีวิตและเลิกเป็นคนดีของสังคม อาจเป็นเพราะอาจผิดหวัง หรือล้มเหลวในชีวิตจนหมดกำลังใจอยาก เลิกเป็นพวกที่ผู้ปฏิบัติตามแต่ไม่สามารถไปถึงเป้าหมายตามวิธีการที่สังคมกำหนดได้ จึงแสดงออกด้วยการเป็นคนหนีโลก หนีสังคมหรือแยกตัวออกจากสังคมด้วยการหาทางออกในลักษณะของการติดยาเสพติด เป็นคนจรจัด คีลมสุรา กินยาระงับประสาท หรือนำตัวตาย บางคนก็หันไปหมกมุ่นในเรื่องของไสยศาสตร์หรือเข้าทรง เป็นต้น

5. พวกท้าทาย ( rebel ) เป็นผู้ที่ไม่ยอมรับทั้งค่านิยมและวิธีการที่สังคมกำหนดและพยายามสร้างค่านิยมและวิธีการใหม่ขึ้นมา เช่น ปฏิเสธค่านิยมที่แสวงหาความร่ำรวยและวิธีการแข่งขันหรือสะสมทรัพย์สินสมบัติตามแบบอย่างในระบบทุนนิยม คนพวกนี้หันไปหาค่านิยมใหม่ที่เป็นเรื่องความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจ และการเปลี่ยนแปลงสังคมด้วยการปฏิวัติ คนพวกนี้อาจเรียกว่าเป็นผู้ที่กบฏต่อสังคม เช่น ผู้ที่ถูกเรียกว่า “ฝ่ายซ้ายจัด”

พวกกบฏบางกลุ่มอาจมีพฤติกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีงาม เช่น พวกฮิปปี้ ที่ชอบแต่งกายสกปรกรุงรัง มีเสรีภาพทางเพศ ชีวิตไม่มีระเบียบแบบแผน ชอบสูบบุหรี่ ยาเสพติด เกือบกร้าน ฯลฯ เป็นการสร้างวิถีชีวิตหรือวัฒนธรรมย่อย ( subculture ) ของคนขึ้นมาซึ่งขัดกับวัฒนธรรมของสังคมส่วนใหญ่ ( พวกฮิปปี้ตามประวัติเป็นพวกคนร่ำรวยทั้งสิ้น แต่เกิดความเบื่อ

หน่วยในการดำเนินชีวิตที่หรรษา พุ่ฟ้า ร่ำรวย อวดมั่งมีกัน เลขแยกตัวออกมามีพฤติกรรมเบี่ยงเบนดังกล่าว)

อนึ่ง พฤติกรรมบางอย่างเมื่อเกิดขึ้นแรก ๆ อาจจะถูกมองว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน ไม่เป็นที่ยอมรับของสังคมมีการต่อต้าน แต่พอเวลาผ่านไปผู้คนเกิดความเคยชินและยอมรับได้เช่นกัน

### 2.4.3 ทฤษฎีการเรียนรู้แบบ ( Identification or imitation a model )

เป็นการเรียนรู้โดยการเรียนรู้แบบ หรือเทียบเคียง วิธีนี้ใช้กันมานานแล้ว มีหลายทฤษฎี คือ

1. mowrer's two factor theory (1960) คือ ทฤษฎีปัจจัยสองประการของโมเรอร์ เป็นการเรียนรู้โดยการเรียนรู้แบบโดยใช้หลักแรงเสริมที่สอง ( A principle of secondary reinforcement ) ที่ว่าสิ่งใดหรือบุคคลใดก็ตามที่เด็กนำไป เกี่ยวข้องหรือสัมพันธ์ ( associate ) กับแรงเสริมเบื้องต้น ( primary reinforcement ) และสิ่งนั้นหรือบุคคลนั้นอำนวยความสะดวกสบายหรือทำให้เขาบรรลุผลสำเร็จตามที่ต้องการ ต่อมาสิ่งนั้นหรือบุคคลนั้นกลายเป็นแรงเสริมที่สอง หรือ secondary reinforcement เช่น ถึงตัวหนึ่ง เราสอนให้มันเอาเหรียญหยอดไปในตู้ กล้วยจะไหลออกมา ถึงนั้นจะเห็นความสำคัญของเหรียญ คือเราสร้างคุณค่าให้แก่เหรียญต่อถึง เราจะใช้ให้มันทำอะไรก็ได้ ถ้าให้เหรียญมัน ( กล้วยเป็นแรงเสริมที่หนึ่ง เหรียญเป็นแรงเสริมที่สอง )

ในทำนองเดียวกัน สำหรับเด็ก เมื่อเด็กเกิดความหิว พ่อแม่จะเป็นผู้หาอาหารและจัดอาหารมาให้เด็ก เด็กก็จะนำเอาพ่อแม่ไป associate กับอาหาร ต่อมาพ่อแม่จะกลายเป็น secondary reinforcement คือเห็นความสำคัญของพ่อแม่ เด็กจะเชื่อฟัง เคารพเลื่อมใสเป็นแบบอย่าง ( model ) และลอกพฤติกรรมของพ่อแม่ต่อไป เพราะเป็นผู้คอยสนองความต้องการของเด็ก ทำให้เขามีความสุจริตตามแบบ

2. vicarious reinforcement หรือการเสริมพฤติกรรมแบบโดยสาร เมื่อเราเห็นบุคคลอื่นกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งแล้วได้รางวัล หรือไม่ได้รับการลงโทษ เราก็ทำอย่างบุคคลนั้นบ้าง ทั้งๆที่เราไม่รู้เลยว่าจะได้รับรางวัลเหมือนเขาหรือไม่ ทั้งนี้เพราะว่าการที่เราเห็นทำเช่นนั้น แล้วก็ได้รับรางวัล จะเป็นสิ่งกระตุ้นให้เราทำตามโดยหวังว่าจะได้รับรางวัลด้วย หรืออาจจะเป็นเพราะว่าการที่เราสังเกตเห็นเขาทำอย่างนั้นแล้วได้รับรางวัล ทำให้เรารู้สึกว่าเหมือนกับเราได้รางวัลด้วย เราจึงทำตามแบบอย่างบุคคลนั้น เช่น พ่อแม่มีชื่อเสียงก็มีชื่อเสียงด้วย เพราะเราทำตามแบบเหมือนพ่อแม่ หรือเราจอดรถในที่ห้ามจอดแต่ตำรวจไม่จับ คนอื่นก็จอดบ้าง เป็นต้น

3. similarity theory of identification คือ ทฤษฎีความคล้ายคลึงกันด้วยการเทียบเคียง หมายถึงการที่เราเห็นคนอื่นมีลักษณะต่าง ๆ เหมือนกับเรา ต่อมาเราเห็นบุคคลนั้นมีลักษณะ

ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น เราก็ยอมรับเอาสิ่งแปลกใหม่มาเป็นของเรา และปฏิบัติตามแบบอย่างพฤติกรรมของเขาต่อไป

4. withholding of love คือเราเลือกเอาบุคคลอื่นมาเป็นแบบ ( model ) ในการประพฤติหรือปฏิบัติ เพราะกลัวบุคคลนั้นจะไม่รักเราต่อไปหรือกลัวความสัมพันธ์ที่มีอยู่เก่าก่อนจะเสียไป เช่น พ่อแม่ ยายและเพื่อน เป็นต้น

5. Avoiding of punishment เราเลือกบุคคลอื่นมาเป็นแบบ(model)เพราะกลัวว่าบุคคลนั้นจะมาลงโทษหรือทำอันตรายเรา เช่น ครูและเพื่อน เป็นต้น

6. social power เป็นทฤษฎีของ parsons ( 1955 ) เรียกว่า the power theory เราเลียนแบบคนอื่น เพราะว่ามันมีอำนาจทางสังคม เราจึงเลือกคนนั้น มาเป็นแบบ ( model ) ในการปฏิบัติของเรา เพราะว่าบุคคลนั้นสามารถให้รางวัลเรา แต่เขาไม่จำเป็นต้องให้รางวัลแก่เราจริงๆ

#### 2.4.4 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเบี่ยงเบน ( Deviant behavior )

สังคมดำรงอยู่ได้เนื่องจาก มีระเบียบกฎเกณฑ์ให้สมาชิกปฏิบัติตาม แต่การฝ่าฝืนหรือล่วงละเมิดระเบียบสังคม ก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเป็นปกติของสังคม ดังนั้น การกระทำผิดกฎหมาย และการฝ่าฝืนจารีตประเพณี หรือการละเมิดศีลธรรมในรูปแบบต่าง ๆ จึงปรากฏให้เห็นเป็นข่าวน้อย นักสังคมวิทยาเรียกว่า การกระทำดังกล่าว เป็นการเบี่ยงเบนหรือพฤติกรรมเบี่ยงเบน ( deviant behavior )

การเบี่ยงเบน คือ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานคนทั่วไป และก่อให้เกิดการต่อต้านและลงโทษผู้กระทำความผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดสุดคืออาชญากรรม หรือการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ดินยาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เป็นต้น และการที่จะระบุว่าพฤติกรรมใดเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจจะระบุได้ตายตัว ทั้งนี้เพราะการกระทำอย่างหนึ่งสำหรับคนกลุ่มหนึ่ง หรือยุคสมัยหนึ่งอาจเป็นการกระทำเบี่ยงเบน แต่อาจเป็นสิ่งที่ยอมรับของคนอีกกลุ่มหนึ่งหรือยุคสมัยหนึ่ง เช่น เกย์ ในสังคมสมัยก่อนใครเป็นต้องปกปิดเพราะน่าอับอาย ในปัจจุบันเป็นเกย์ไม่ต้องปกปิดซ่อนเร้นอีกต่อไป สังคมยอมรับและไม่รังเกียจ บางคนได้รับการยกย่องในความสามารถอีกต่างหาก

ผู้เบี่ยงเบนคือใคร คนที่ทำความผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำความผิดกฎหมาย หรือผิดจารีตประเพณีมาแล้วบ้างไม่มากก็น้อย เช่นการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่ว่าจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย จุดที่ห้ามจอด เป็นต้น แต่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติ ปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมเป็นสำคัญ นั่นก็หมายความว่าบุคคลจะเป็นผู้เบี่ยงเบนก็ต่อเมื่อถูกคนอื่น ๆ ในสังคมประณาม หรือ "ตีตรา" ว่าเป็นผู้เบี่ยงเบน เช่น



ถูกประณามว่าเป็นไอ้หัวขโมย โสเภณี ไอ้ขี้อา เป็นคน บางคนเคยกระทำความผิดร้ายแรงอาจไม่ถูกประณามหรือคิดว่าเป็นผู้เยี่ยงเบนก็เพราะเป็นผู้มีอำนาจบ้าง เช่น นักการเมืองหรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ที่มีอำนาจ ที่ทุจริตคอร์รัปชันที่รู้จักกันทั่วไปในสังคม แต่ก็ยังได้รับการยกย่องในสังคม ดังนั้น พฤติกรรมของคนอื่นในสังคมเป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดให้ใครเป็นผู้เยี่ยงเบน

### ทฤษฎีทางชีววิทยา

เป็นทฤษฎีที่อธิบายว่า ลักษณะทางชีวภาพของมนุษย์มีความสัมพันธ์กับการเป็นอาชญากร เช่น คนที่มีหน้าตาคล้ายมนุษย์ยุคแรก ๆ คือมีขากรรไกรใหญ่ แข็งแรง หนวดเครารก ทนต่อความเจ็บปวดมาก มักจะพบมากในหมู่อาชญากร นักจิตวิทยาพยายามที่จะหาข้อสนับสนุนเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว โดยอธิบายว่า ลักษณะรูปร่างของมนุษย์มีความสัมพันธ์กับบุคลิกภาพ กล่าวคือคนที่มีรูปร่างอ้วนเตี้ย มักมีนิสัยร่าเริง แจ่มใส ชอบคบหาสมาคมคนอื่นและใช้ชีวิตเรียบง่าย ๆ คนที่มีรูปร่างกำยำ ลำสัน มักมีนิสัยก้าวร้าว ส่วนคนที่มีรูปร่างผอมสูง มักจะเก็บตัว และมีอารมณ์อ่อนไหว ในที่สุดสรุปว่าพวกที่มีรูปร่างกำยำลำสันมีแนวโน้มที่เป็นพวกเยี่ยงเบนมากกว่าอีกสองกลุ่ม

ทฤษฎีทางชีววิทยา อีกทฤษฎีหนึ่งอธิบายว่า พวกที่เป็นอาชญากรมักมีความผิดปกติเกี่ยวกับโครโมโซม (chromosomes) ซึ่งเป็นตัวที่ทำให้มนุษย์มีลักษณะเพศแตกต่างกัน คือปกติชายมีโครโมโซม x กับโครโมโซม y(xy) อย่างละหนึ่งตัว ผู้หญิงมีโครโมโซม x สองตัว (xx) จากการศึกษาพวกอาชญากรชายบางคนพบว่า มีความผิดปกติเกี่ยวกับโครโมโซม y มากกว่าหนึ่งตัว (xyy) y ที่เกินมานั้นเป็นการแสดงถึงความเกินธรรมชาติและคนที่มีลักษณะเช่นนี้ก็มักเป็นคนที่ผิดธรรมชาติไป และถือเป็นการผิดปกติอีกอย่างหนึ่ง ผู้ที่มีโครโมโซม xyy มักเป็นคนที่เก็บความรู้สึกไม่ยอมคบหาสมาคมกับใคร มีแนวโน้มเฉียดไปในทางรักร่วมเพศ และมีความก้าวร้าวต่อผู้อื่น

เราจะเห็นว่าทฤษฎีทางชีววิทยาอาจอธิบายพฤติกรรมเยี่ยงเบนบางประเภทได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเยี่ยงเบนที่เกี่ยวกับความผิดปกติทางจิต ซึ่งเป็นปัจจัยภายในตัวบุคคล แต่มีการเยี่ยงเบนหลายประเภทที่เป็นผลของโครงสร้างทางสังคม หรือสภาพแวดล้อมทางสังคม ไม่ใช่เป็นผลของความผิดปกติทางชีวภาพ

### ทฤษฎีทางจิตวิทยา

เป็นทฤษฎีที่อธิบายว่าแรงงูใจ บุคลิกภาพ ความเครียด ความรู้ จัดแย้ง ในอารมณ์และความไม่สมปรารถนาว่าเป็นพื้นฐานในการกระทำความผิดของคน เช่น การขาดความรักของคนนำไปสู่การเจ็บป่วยทางจิต ทำให้เป็นโรคจิต โรคประสาท หรือความผิดปกติทางบุคลิกภาพ ซึ่งล้วนแต่นำไปสู่การกระทำความผิดในภายหน้าได้

ทฤษฎีทางจิตวิทยาอีกทฤษฎีหนึ่ง คือ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ที่อธิบายว่าจิตใต้สำนึกมีส่วนผลักดันให้เกิดอาชญากรรม ทฤษฎีนี้เป็นผลงานของ ฟรอยด์ (Freud) ที่อธิบายว่า



ทฤษฎีทางจิตวิทยาอีกทฤษฎีหนึ่ง คือ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์หรือเรียกว่าจิตใต้สำนึกมีส่วนผลักดันให้เกิดอาชญากรรม ทฤษฎีนี้เป็นผลงานของ ฟรอยด์ (Freud) ที่อธิบายว่าบุคลิกภาพของคนเรา ประกอบด้วย สามส่วนคือ id (ต้นคานดิบ) ego (อัตตา) และ superego (สติสัมปชัญญะ) ต้นคานดิบเป็นความรู้สึกของจิตที่มีแต่กำเนิด เช่น ความหิว ความกระหาย ความต้องการอื่นๆ อัตตา คือความเป็นตัวของตัวเอง เป็นสิ่งคอยควบคุมการปฏิบัติของต้นคานดิบ ให้สอดคล้องกับ ความต้องการของสติสัมปชัญญะ ซึ่งเกิดจากวัฒนธรรมในสังคม อย่างไรก็ตาม ต้นคานดิบก็ไม่อาจปฏิบัติตามวัฒนธรรมได้เสมอไป เพราะความขัดแย้งกัน อัตตาจึงต้องคอยกดเอาไว้ เมื่อต้นคานดิบถูกกดเอาไว้ ก็จะซ่อนตัวอยู่ในจิตใต้สำนึกทำให้เกิดความวิตกกังวลขึ้นมาทางออกก็คือต้องการคืนรนต่อสู้ในรูปแบบต่าง ๆ และต้นคานดิบก็ยังงมมือผู้มีได้หายไป และรอจังหวะที่จะแสดงออกมาในรูปแบบอื่น ๆ ตัวอย่างแรงกระตุ้นทางเพศและความก้าวร้าว มักจะถูกเก็บกดเอาไว้ไม่ให้แสดงออกมาเต็มที่ มันถูกเก็บซ่อนไว้ในจิตใต้สำนึกเมื่อถูกปฏิเสธก็เก็บเอาไว้นาน ๆ เข้าต้นคานดิบก็จะแข็งแรงขึ้น สติสัมปชัญญะก็จะไร้ความหมาย การกระทำความผิดก็อาจจะเกิดขึ้นได้ เช่น กรณีกระทำความผิดกฎหมายจราจร กรณีข่มขืน หรือฆ่าตัวตาย

#### 2.4.6 Cognitive Dissonance Theory

โดย Leon Festinger (1965) แนวความคิดของทฤษฎีนี้มีพื้นฐานมาจาก ธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลง ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิต อยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้ จะทำให้เกิดสิ่งสองสิ่งขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อที่จะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิด ถดถองได้

Festinger กล่าวถึง ความขัดแย้งระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรม หรือการกระทำของบุคคล ภาวะความขัดแย้งระหว่าง ความคิด ความเข้าใจ เกิดขึ้นเมื่อ

1. บุคคลรับรู้เหตุการณ์ใหม่หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้เดิมที่มีอยู่ อันได้แก่ ความเชื่อ ความคิดเห็น และทัศนคติ
2. บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์หรือข้อมูลที่มิได้คาดคิดมาก่อน
3. การไม่เห็นด้วยกับบุคคลอื่นในสังคม
4. การบังคับให้ยอมทำตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่าง ความคิด

กับการกระทำ เมื่อเกิดการขัดแย้งขึ้น บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

- 4.1 หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิด หรือพฤติกรรมของตน
- 4.2 ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล
- 4.3 เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิด หรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของตน
- 4.4 เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

## 2.5 กฎจราจรและการควบคุมระบบจราจร

### 2.5.1 ข้อควรปฏิบัติในการขับรถ

บุญสม มาร์ติน และ ตำอาง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการขับรถ เพื่อให้ได้รับความปลอดภัยมีดังต่อไปนี้ ( บุญสม มาร์ติน และ ตำอาง พ่วงบุตร 2525 : 82 - 88 )

#### การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

ประกอบไปด้วย การป้องกัน 3 ประการ คือ

1. การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้เดินบนถนน จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ขับขี่ จะต้องมีความปลอดภัย เช่น สายคาดเข็มขัดนิรภัย อย่างชัดเจน สภาพจิตใจและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจ และนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถแก่ผู้อื่น ดังนี้

1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับรถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการขับรถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อย ที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติ จนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับรถอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.4 การแซงรถและการขับรถฉวยฉวย การแซงรถในที่คับขัน ขับรถฉวยฉวยหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่างๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือถูทางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอกางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่น ต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.5 การขับรถเร็วกว่า อัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งต่อประการ การขับรถควรจะมีความเร็วที่เหมาะสมกับ

กาล-เทศะ คือ การขับรถที่มีรถมาก ๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.6 กวปฏิบัติที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติที่เป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติ ในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับขี่ต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถ ควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยว และชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยวพร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2. การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร ดังนั้น การป้องกันโดย การควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือตัวประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดินทันที

3. การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนน ให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องกั้น เครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลง

#### การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับรถ

ความบกพร่องของผู้ขับรถ ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

1. ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่างๆ เช่น ชนท้ายรถคันหน้าเพราะห้ามล้อไม่ทัน บนทางแยกไม่ชะลอรถให้เป็นเหตุให้รถชนกับรถอื่น คนผู้เดินเท้า รถคว่ำเอง เป็นต้น

2. ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาท จะเกิดในลักษณะต่างๆ เช่น ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแข่งซ้าย รถคันอื่น แข่งในที่คับขัน กระชกแซงผิด เป็นต้น

3. ผ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้ศกฏและระเบียบจราจร เช่น ขับรถถ้ำแนว กลางถนน ถ้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้ายไม่หรีโคม

ไฟเวลาขับรถสวนกัน จอครดในที่มืดไม่เปิดคอมไฟ เลี้ยวรถไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกักรด ครงหัว เลี้ยวทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตาม คำตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่

4. สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่อยู่ในสภาพขับรถ เช่น เหน็ดเหนื่อยเกินไป อคนอน อ่อนเพลีย กำตั้งง่วงนอนมาก เมารถ มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

#### การขจัดความบกพร่องของสภาพรถ

ผู้ขับรถควรหมั่นตรวจตราดูแล บำรุงรักษาซ่อมรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลยเนื่องจาก ความไม่เอาใจใส่ เสียค่าใช้จ่ายและค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของรถในปัจจุบัน ได้แก่

1. ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสภาพ ชำรุด
2. เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องไม่ขึ้น หรือเครื่องมีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้
3. คันเร่งที่บังคับ เช่น คันเร่งชำรุด ดัดขัด หรือเสื่อมสภาพ ชักข้อง ใช้ได้ไม่ดี ผิดหรือถื่น บังคับรถยากและอันตราย
4. คอมไฟหรือสัญญาณไฟรถ เช่น คอมไฟหน้า ทั้งไฟสูง ไฟต่ำ ไฟหรี่ ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ดกอดจนแตรรด ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
5. เกิดมุมอับด้านหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้หน้ารถหนักเกินไป มากจนบังสายตา
6. เกิดมุมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหลังรถหนัก และมากจนบังสายตา

#### ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี

ทั้งสภาพถนนชำรุด มีความลาดเอียง ไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันตลบอบอวล สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเคื่องและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุง่าย

ความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน รถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ ผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอารัดเอาเปรียบ มีน้ำใจในการเดินทางซึ่งกันและกัน

## 2.5.2 กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณของผู้ขับรถควรถวาย (วสันต์ ชีรานุกัณฑ์ .2530: 1-60)

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณฉบับที่ใช้ปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับ ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับ การขับรถแท็กซี่ มีดังต่อไปนี้คือ

### 1. การใช้รถ

1.1 รถทุกคัน ที่นั่งมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง สภาพสมบูรณ์อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เองและบุคคลอื่น เช่น ห้ามใช้รถที่มีเสียงดังอื้ออึง อุปกรณ์รถต้องสมบูรณ์ครบถ้วน และต้องใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับโคมไฟหน้ารถนั้น ต้องมีทั้งโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟพุ่งต่ำ ส่วนโคมไฟท้ายรถ ได้แก่ โคมไฟท้าย และโคมไฟหยุด และโคมไฟส่องแผ่นป้ายทะเบียนรถ โคมไฟท้ายรถต้องส่องสว่างพร้อมกับ โคมไฟหน้ารถ เว้นแต่โคมไฟหยุด ต้องส่องสว่างเมื่อ ใช้เท้าห้ามล้อ สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถยี่ห้อเท่านั้น และห้ามผู้ขับใช้แสงสัญญาณวิบวาบ เสียงสัญญาณไฟเรน เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร

1.3 การบรรทุก เมื่อบรรทุกคนสัตว์หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีที่นั่งป้องกันไม่ให้รื้อไหล ตกถล่มหรือต้องแสงสะท้อน หรือปลิวออกจากรถไป

### 2. สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

ผู้ขับรถ ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

### 3. การใช้ทางเดินรถ

ผู้ขับรถต้องใช้ทางดังนี้ คือ

3.1 ผู้ขับรถ ต้องใช้ความระมัดระวัง ไม่ให้ชนหรือโดนคนเดินเท้า และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ใกล้กับขอบทางด้านซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับรถ ขับรถในขณะที่ห่อนความสามารถ ในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับรถ ต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏถึงปิดกั้น หรือสัญญาณจากเสียงรถไฟ หรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟว่า รถไฟกำลังผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับรถ ขับรถในช่องรถประจำทาง ที่เจ้าพนักงานกำหนด



#### 4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ

4.1 ผู้ขับรถ ต้องขับรถด้วยความเร็วในอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งในทาง

4.2 ผู้ขับรถ ต้องลดความเร็วรถ เมื่อจะเลี้ยวซ้าย ให้รถอื่นแซงหรือผ่าน ขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือถอยรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้รถหยุด วงเวียน บนสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ลมวน ฝุ่น ผ่น เป็นต้น

#### 5. การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน

ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้คือ

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีการจราจรในทางร่วมทางแยก ผู้ขับรถต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของคนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดินรถทางเอกตัดผ่าน ทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถในทางเอกมีสิทธิไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนใด ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด แต่ถ้าหากไม่มีสัญญาณไฟจราจร หรือเครื่องหมายจราจรแล้ว เมื่อผู้ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ ผู้ขับรถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวาไปก่อน

5.3 ผู้ขับรถแท็กซี่ออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถ ในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางตัดผ่าน ต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทาง หรือกำลังถ่วงอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงขับรถต่อไปได้

#### 6. การรับส่งผู้โดยสาร (สำหรับรถแท็กซี่)

6.1 ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกคนนั้น น่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่คนหรือผู้โดยสาร และหากประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

6.2 ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่ บรรทุกคนโดยสาร เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด

6.3 ห้ามมิให้ เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่ โดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น

6.4 ห้ามดื้อน ดิ่ง เหนี่ยวให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

6.5 ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่ เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่



6.6 ให้ผู้ขับรถแท็กซี่ พาผู้โดยสาร ไปยังสถานที่ว่าจ้าง ตามเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และจะต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันได้ และมีให้พาผู้โดยสาร ไปทอดทิ้งระหว่างทาง ไม่ว่าด้วยประการใดๆ

### 7. การแต่งกาย ( สำหรับรถแท็กซี่ )

#### 7.1 ลักษณะเครื่องแต่งกาย

ผู้ขับรถแท็กซี่ ต้องแต่งกายให้สะอาดเรียบร้อย รัดกุมด้วยเครื่องแต่งกาย ดังต่อไปนี้คือ

1. เสื้อเชิ้ตคอหับ แขนสั้นเพียงข้อศอก หรือแขนยาว การสวมเสื้อนี้ ให้สอดชายต่างของเสื้อ ไว้ภายในกางเกง
2. กางเกงขายาวติดเข่ากับเสื้อ
3. รองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อ ( เว้นแต่เท้าป่วย จนไม่สามารถสวมใส่ได้ )
4. หมวก ถ้าจะสวมหมวก ต้องเป็นหมวกทรงหม้อตาลติดเข่ากับเสื้อ

#### 7.2 ลักษณะเครื่องหมาย

ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องติดเครื่องหมายดังต่อไปนี้

1. ท็อกเก็สด้านซ้าย ให้ติดชื่อและนามสกุลของผู้ขับขี่ เป็นอักษรภาษาไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า หนึ่งเซนติเมตรครึ่ง ตัวอักษรต้องเป็นตัวพิมพ์อ่าน ได้ง่าย โดยเขียนติดหรือปักไว้ สีของตัวอักษร ให้ติดกับสีเสื้อให้เห็น ได้ชัด
2. เครื่องหมายตามข้อ 1. ต้องให้มองเห็น ได้ชัด โดยตลอด มิให้มีสิ่งใดปิดบังไว้เลย แม้แต่เพียงบางส่วน

**ข้อบังคับสำหรับผู้ขับรถแท็กซี่ที่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่**

ตามกฎหมายกำหนดให้ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่มี 3 ประเภท

1. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ประเภท ชั่วคราว
2. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ประเภท มีอายุ 1 ปี ( ปีต่อปี )

คุณสมบัติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่

1. อายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี บริบูรณ์
2. มีความรู้ ความสามารถในการขับรถยนต์เป็นอย่างดี
3. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ. 2522

4. ไม่เป็นผู้ที่มีร่างกายพิการจนเห็นได้ชัดว่าไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัว ที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม เห็นว่า อาจเป็นอันตรายในขณะที่ขับรถ
6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกเพิกถอนหรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี่

### 2.5.3 ระบบการควบคุมการจราจร

ประกอบไปด้วย

1. ป้ายการจราจร ( TRAFFICE SIGNS )
2. เครื่องหมายจราจร ( TRAFFICE MARKINGS )
3. ระบบไฟสัญญาณ ( TRAFFICE SIGNALS )

โดยระบบเหล่านี้ มีหน้าที่หลัก 3 ประการ คือ

1. การบังคับ ( REGULATORY )

คือ การบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์ ปฏิบัติตามกฎหมายที่วางไว้ ผู้ที่ฝ่าฝืน จะถูกกำหนดโทษ ตามที่ระบุไว้ในกฎหมาย เช่น ให้หยุด ให้เดินรถทางเดียว ให้จอดเฉพาะวันที่ ให้จอดเฉพาะวันคู่ ห้ามจอด ห้ามเข้า ห้ามกลับรถ เป็นต้น

2. การเตือน ( WARNING )

เป็นการใช้เพื่อเตือน หรือแจ้งให้คนขับรถทราบถึง สภาพต่างๆ บนถนน ซึ่งสภาพบางแห่ง อาจจะมีอันตราย เช่น สะพานแคบ ผิวทางขรุขระ บริเวณทางโค้งมีอันตราย ถนนลื่นเมื่อฝนตก ระวังหินถล่ม มีทางแยกข้างหน้า มีสัญญาณไฟบริเวณโรงเรียน เป็นต้น

3. การแนะนำ ( GUIDE )

เป็นข้อมูลแก่ผู้ใช้ถนน เช่น บอกทิศทาง บอกระยะทาง บอกสถานที่สำคัญ เช่น สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่ทางประวัติศาสตร์ เป็นต้น

ในด้านวิศวกรรมจราจรนั้น การที่ระบบควบคุมทั้ง 3 ชนิด จะสามารถทำหน้าที่ได้อย่างถูกต้องสมบูรณ์นั้น จะต้องมีข้อกำหนดที่ชัดเจน ดังต่อไปนี้

1. สามารถบังคับให้ผู้ขับขี่ สนใจต่อระบบควบคุมการจราจร
2. ให้ความหมายที่ง่าย และชัดเจน
3. ให้ระยะเวลาพอสมควรแก่ ผู้ใช้รถยนต์ ในการตัดสินใจ

4. เหมาะสมกับความต้องการ

5. สามารถบังคับให้ ผู้ใช้vehicular เชื้อถือ และปฏิบัติตามระบบควบคุมการจราจรอย่างเคร่งครัด

อย่างไรก็ตาม ในด้านวิศวกรรมจราจร เป็นความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่ระบบควบคุมการจราจรนั้น จะต้องมีความเป็นแบบอย่างเดียวกัน ( uniformity ) ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกแก่ ผู้ใช้vehicular พาหนะ ในบริเวณที่ไม่คุ้นเคย และเป็นการเสริมความเข้าใจถึง ความหมายของสัญลักษณ์หรือเครื่องหมาย เพื่อการตัดสินใจในขณะขับรถ นอกจากนี้ ยังเป็นแบบอย่างเดียวกันแล้ว ยังสะดวกต่อผู้รักษากฎหมาย และสำหรับการรักษาความปลอดภัย บนถนนอีกด้วย ทั้งนี้ การเป็นแบบอย่างเดียวกัน ในด้านวิศวกรรมจราจร หมายถึง การออกแบบขนาด สี รูปร่าง ลักษณะสัญญาณ ลักษณะเครื่องหมาย ที่มีความหมายเหมือนกัน ตลอดทั่วทุกบริเวณ

### ป้ายจราจร ( TRAFFIC SIGN )

ป้ายจราจร เป็นอุปกรณ์ที่ใช้แจ้งกฎหรือระเบียบ แก่ผู้ใช้vehicular บนถนน เพื่อให้vehicular พาหนะ ได้มีการเคลื่อนที่เป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ป้ายจราจร อาจจะเป็นตัวอักษร ตัวเลข เครื่องหมาย สัญลักษณ์ ซึ่งอาจจะอยู่ในลักษณะของการควบคุมบังคับ ( REGULATORY ) การเตือนให้ทราบ ( WARNING ) หรือการแนะนำ ( GUIDE ) ให้ทราบถึง เส้นทางและข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นในการใช้รถใช้ถนน

ชนิดของป้ายจราจร แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

#### 1. ป้ายบังคับ

เป็นป้ายซึ่งมีผลบังคับตามกฎหมาย ผู้ที่ละเมิดหรือฝ่าฝืน จะต้องโทษตามที่กฎหมายระบุเอาไว้

##### 1.1 ความมุ่งหมาย

ป้ายบังคับ ใช้ติดตั้งบนถนน เพื่อให้ผู้ใช้vehicular ปฏิบัติตาม ผู้ใดฝ่าฝืน ข่อมมีความผิดตามกฎหมาย การติดตั้งป้ายบังคับนี้ จะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ และจะติดตั้งเฉพาะบริเวณที่จำเป็นเท่านั้น

##### 1.2 ลักษณะของป้ายบังคับ

ป้ายบังคับโดยทั่วไป มีลักษณะเป็นแผ่นกลม โดยมีตัวอักษร ตัวเลข เครื่องหมาย สัญลักษณ์เป็นสีดำอยู่บนพื้นป้ายสีขาว ขอบป้ายสีแดง ยกเว้นป้ายหยุด ( stop sign ) ป้ายให้ทาง ( yield sign ) และป้ายห้ามจอด ( no parking sign )

## 2. ป้ายเตือน

เป็นป้ายซึ่งใช้เพื่อ เตือนผู้ใช้รถยนต์ ให้ระมัดระวังก่อนจะมีอันตราย หรือตำแหน่งที่อาจจะเกิดอันตราย

### 2.1 ความมุ่งหมาย

ป้ายเตือนที่ติดตั้งบนถนน เพื่อเตือนให้ผู้ใช้รถยนต์ทราบล่วงหน้าถึง อันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจาก สภาพถนน หรือสภาพที่อาจจะเกิดขึ้น ผู้ใช้รถยนต์จะได้ระมัดระวังให้มากขึ้น โดยจะลดความเร็วลง เพื่อความปลอดภัย การให้ป้ายเตือนที่ถูกต้อง และเพียงพอ จะมีส่วนช่วยในการขับรถ และป้องกันอันตรายได้เป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การติดตั้งป้ายเตือน ควรจะติดตั้งเฉพาะเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ทั้งนี้เพราะ การติดตั้งพรัหรือหรือคิดโดยไม่จำเป็น อาจจะทำให้ป้ายเตือน ขาดความสนใจจากผู้ใช้รถยนต์ได้

### 2.2 การใช้ป้ายเตือน

ตำแหน่งและบริเวณที่อันตราย ซึ่งควรใช้ป้ายเตือน เพื่อให้ทราบล่วงหน้า มีดังต่อไปนี้ คือ

1. ทางโค้ง
2. สัญญาขโม
3. การลดจำนวนช่องทางสัญจร
4. ผิวจราจรแคบลง
5. ทางลาด/ทางชัน
6. สภาพผิวจราจร
7. ทางข้าม
8. บริเวณโรงเรียน สถานศึกษา
9. ทางรถไฟ และอื่น ๆ

### 2.3 ลักษณะของป้ายเตือน

กรมทางหลวง ได้กำหนดลักษณะของป้ายเตือน ดังต่อไปนี้ ป้ายเตือนเป็นรูป ที่เหลี่ยมจัตุรัสตั้งมุมขึ้น ยกเว้น ป้ายเตือนความเร็ว ซึ่งเป็นรูปที่เหลี่ยมจัตุรัส ป้ายเตือนทุกแบบใช้ป้ายสีเหลือง เส้นขอบป้ายเครื่องหมาย สัญญลักษณ์ ตัวอักษร มีสีดำ ยกเว้น ป้ายเตือนเกี่ยวกับ งานก่อสร้าง และงานบำรุงทาง จะใช้พื้นป้ายสีแดง เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวเลข ตัวอักษร มีสีดำ

### 3. ป้ายแนะนำ

เป็นป้ายแสดงทิศทาง จุดหมายปลายทาง ระยะทาง สถานที่ที่น่าสนใจ ตลอดจนหมายเลขของเส้นทาง

#### 3.1 การใช้ป้ายแนะนำ

ป้ายแนะนำ ใช้ติดบริเวณ ทางแยก เพื่อให้ผู้ใช้รถยนต์ทราบถึงทิศทาง ระยะทาง ถ้าใช้ติดตั้งบริเวณอื่น เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ขับขี่เกี่ยวกับ ระยะทางและสถานที่ต่าง ๆ เช่น สวนสาธารณะ เป็นต้น รวมทั้งบริเวณสถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์

#### 3.2 ลักษณะของป้ายแนะนำ

ลักษณะโดยทั่วไปของ ป้ายแนะนำ เป็นรูป สี่เหลี่ยมผืนผ้า โดยมีด้านสั้นเป็นด้านตั้ง และรูป สี่เหลี่ยมจัตุรัส ส่วนสีบนป้ายแนะนำนั้น มี 3 แบบ คือ

1. ใช้พื้นป้ายสีขาว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวยูนิคัล ลักษณะ ตัวเลข ตัวอักษร ใช้สีดำ
2. ใช้พื้นป้ายสีน้ำเงิน เส้นขอบป้ายสีขาว เครื่องหมาย ตัวยูนิคัล ลักษณะ ตัวเลข ตัวอักษร เป็นสีขาว สีดำ หรือ สีแดง
3. ใช้พื้นป้ายสีเขียว เส้นขอบป้าย เครื่องหมาย ตัวยูนิคัล ลักษณะ ตัวเลข ตัวอักษรสีขาว ป้ายชนิดนี้ ใช้เฉพาะกับถนนประเภท ทางสายด่วน ( expressway or freeway )

สำหรับข้อกำหนด หรือ หลักการปฏิบัติในการใช้ป้ายจราจรนั้น มีดังต่อไปนี้ คือ

#### 1. การติดตั้งป้ายจราจร

ป้ายจราจร จะทำการติดตั้งด้านซ้ายของผิวจราจร แต่ในกรณีที่ดินแคบ ควรใช้ป้ายจราจรชนิด แขนงสูง ( overhead signs ) ติดชิดถนนสายนั้น ๆ และนอกเหนือไปจากนี้ ป้ายแขวนสูง ยังนิยมใช้กับถนนชนิด สายทางด่วน ( expressway ) และถนนที่มีช่องทางวิ่งมากกว่า 3 ช่องทางขึ้นไป เนื่องจาก คนขับไม่สามารถมองเห็นข้างทางได้ถนัด สำหรับป้ายจราจรที่ติดตั้งทางด้านขวาของทาง ควรเป็นป้ายที่ติดตั้งไว้เพื่อ เสริมป้ายจราจรอื่นๆ ที่มีอยู่แล้ว

เสาป้ายจราจร จะต้องคอกหรือฝังลงในดินให้มั่นคง แข็งแรง ไม่โยกคลอนไปมา เสาป้ายจราจร สำหรับป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายหมายเลขทาง ให้ใช้เสาเดี่ยว ส่วนเสาป้ายแนะนำอื่น ๆ ป้ายเตือนที่มีรูปร่าง สี่เหลี่ยมผืนผ้า ให้ใช้เสาคู่ ที่เสาหรือที่ติดตั้งป้ายจราจรเพียงแห่งเดียว

สำหรับการติดตั้ง เสาป้ายจราจรนั้น ตามหลักวิศวกรรมจราจร ควรมีลักษณะดังนี้ คือ

1. ห้ามติดตั้งป้ายแนะนำ ร่วมกับป้ายชนิดอื่นๆ

2. ไม่ควรติดตั้งป้ายบังคับ หรือป้ายเตือนเกิน 1 ป้าย
3. ถ้า ต้องการติดป้ายบังคับหรือป้ายเตือนร่วมกัน จะต้องมีย้ายที่มีข้อความเสริมกัน และติดตั้งไม่เกิน 2 ป้าย

## 2.เครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร เป็นอุปกรณ์สำหรับควบคุม การจราจร ซึ่งทำให้ห่วยยาน สามารถเคลื่อนที่ไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในบางครั้ง เครื่องหมายจราจร ใช้เพื่อเสริมความหมายของ ระบบควบคุมจราจร ชนิดอื่น เช่น ช่วยเสริมความหมายของสัญญาณไฟ และป้ายจราจร

### 2.1 สีของเครื่องหมายจราจร

โดยทั่วไป เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง จะใช้สีขาว และสีเหลือง ( สีดำนั้น อนุโลมให้ใช้ร่วมกับสีขาวได้ เฉพาะ กรณีผิวทางมีสีอ่อน เพื่อการตัดกันของสี ) สำหรับในต่างประเทศ สีเหลือง จะใช้ในการแบ่งทิศทางจราจร แสดงถึง การเดินทางในทิศทางตรงกันข้าม และเป็นเส้นแบ่งทิศทางจราจร ( center line ) โดยทำหน้าที่ ให้ความหมาย ดังต่อไปนี้

1. เส้นประเดี่ยวสีเหลือง เป็นเส้นแบ่งทิศทาง การจราจร อนุญาตให้ รถ แชนกันได้ 2 ทิศทาง
2. เส้นประคู่เส้นทึบ เป็นเส้นแบ่งทิศทางจราจร อนุญาตให้รถแชนในทิศทางหนึ่ง แต่ไม่อนุญาตให้แชนในอีกทิศทางหนึ่ง ด้านที่ห้ามแชน ใช้เส้นทึบ ส่วนด้านที่ยอมให้แชน ใช้เส้นประ เช่น การขับรถขึ้น/ลงเขา ด้านซึ่งคนขับอยู่ในทิศทางขึ้นเขา จะต้องตีเส้นทึบ เนื่องจากทัศนวิสัย และระยะทางการเห็นของสายตา ไม่ดีเท่า ด้านซึ่งคนขับในทิศทางลงเขา จะตีเส้นประ ดังนั้น ผู้ที่ขับรถขึ้นเขา ไม่อนุญาตให้แชน แต่ผู้ที่ขับรถลงเขา สามารถแชนลงมาได้
3. เส้นทึบคู่ เป็นเส้นแบ่งทิศทางจราจร บริเวณที่ห้ามแชนทั้ง 2 ทิศทาง เช่น บนเขา

สำหรับสีขาว ใช้เป็นเครื่องหมายจราจร ดังต่อไปนี้

1. เส้นแบ่งช่องทางวิ่ง ( ในทิศทางเดียวกัน )
2. เส้นขอบทางด้านซ้ายและขวา
3. เส้นหยุด
4. ทางคนข้าม
5. เส้นแสดงการจอดรถ
6. เครื่องหมายและข้อความบนผิวจราจร



## 2.2 ชนิดของเครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร แบ่งออกได้เป็น 5 ชนิด คือ

1. เครื่องหมายจราจรบนผิวตามยาว ( longitudinal pavement making ) ได้แก่ เส้นแบ่งทิศทางจราจร เส้นแบ่งช่องทางวิ่ง เส้นขอบทาง
2. เครื่องหมายจราจรบนผิวตามขวาง ( transverse pavement marking ) ซึ่งได้แก่ เส้นหยุด ทางคนข้าม เขตที่จอดรถ
3. เครื่องหมายจราจรบนผิวทางเฉพาะแห่ง เช่น เขตห้ามแซงบริเวณแสดงการเปลี่ยนแปลงช่องทางวิ่ง บริเวณที่มีสิ่งกีดขวางบนถนน บริเวณข้างหน้า มีทางรถไฟตัดผ่าน
4. เครื่องหมายจราจรบนเส้นขอบทาง เช่น บริเวณหัวเกาะ วงเวียน ทางแยก
5. เครื่องหมายจราจรแสดงตำแหน่งของวัตถุ เช่น สะพาน

## 3. สัญญาณไฟจราจร

นอกเหนือไปจากป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจร ซึ่งเป็นเครื่องหมายควบคุมการจราจรแล้ว สัญญาณไฟจราจร สามารถใช้ควบคุมการจราจร ที่ให้ประสิทธิภาพมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การควบคุมการจราจร ณ บริเวณทางแยก ระบบไฟสัญญาณ ทำให้การเคลื่อนที่ เป็น ไปอย่างมีระเบียบ ป้องกันปัญหาความขัดแย้ง และความคับสนของขบวนยานในทิศทางต่างๆ ให้ลำดับสิทธิแก่ ผู้ที่สมควรได้ไปก่อน/หลัง และช่วยลดอุบัติเหตุ เป็นต้น ซึ่งระบบควบคุมชนิดอื่น อาจจะ ไม่สามารถทำหน้าที่ ได้อย่างสมบูรณ์เทียบเท่ากับระบบไฟจราจร

### 3.1 ชนิดของสัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟจราจร มิได้ใช้เฉพาะแต่การควบคุมการจราจร ตามบริเวณทางแยกต่างๆ เท่านั้น แต่ยังสามารถนำไปใช้ในงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจราจร เพื่อใช้เตือนหรือบังคับ ผู้ใช้ขบวนยาน ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งจะทำการเคลื่อนที่ เป็นไปอย่างมีระเบียบ และปลอดภัยมากยิ่งขึ้น สำหรับสัญญาณไฟจราจร ที่ใช้โดยทั่วไปมี 3 สี คือ

1. สีแดง หมายถึง การบังคับให้ขบวนยานทุกคันหยุด
2. สีเหลือง หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพื่อให้ระมัดระวังมากยิ่งขึ้น และให้หยุดในบางครั้งก่อนเพื่อความปลอดภัย
3. สีเขียว หมายถึง การอนุญาตให้ขบวนยานแล่นผ่านไป

สัญญาณไฟจราจร มีหลายชนิด สามารถจำแนกตามลักษณะ การใช้งานได้ดังต่อไปนี้

## 1. สัญญาณควบคุมการจราจร

เป็นสัญญาณไฟจราจร ที่ใช้ควบคุมการจราจร ตามบริเวณทางแยกต่างๆ ประกอบด้วย ไฟสีแดง สีเหลือง สีเขียว วางเรียงกันลงมาตามลำดับ สัญญาณไฟชนิดนี้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1.1 สัญญาณไฟที่มีระยะเวลาใน 1 รอบ ( cycle length ) คงที่ ซึ่งมีชื่อเรียกว่า “ Pre - Time Signal ” หรือ “ Fixed Time Singal ” เป็นระบบสัญญาณไฟที่ได้กำหนดระยะเวลา 1 รอบไว้คงที่ ซึ่งหมายความว่า ได้กำหนดระยะเวลาของสัญญาณไฟเขียวไว้แน่นอน ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าทางแยกนั้นๆ จะมีขบวนรถวิ่งผ่านหรือไม่ จะสังเกตได้ว่า สัญญาณไฟประเภทนี้ ไม่เหมาะสมกับช่วงเวลาที่มีการจราจรเบาบาง เนื่องจาก รถต้องหยุดรอสัญญาณไฟเขียว เป็นการเพิ่มปัญหาให้กับการจราจร

1.2 สัญญาณไฟ ที่เปลี่ยนไปตาม ปริมาณการจราจร ( Actuated Signal ) เป็นสัญญาณไฟที่มีระยะเวลาของ สัญญาณไฟเขียว จะเปลี่ยนไปตามปริมาณการจราจร เช่น ในทิศทางที่ไม่มีขบวนรถวิ่งผ่าน ทางสายนั้น จะต้องได้รับสัญญาณไฟแดง และจะต้องเปลี่ยนเป็นสัญญาณไฟเขียว เมื่อเริ่มมีขบวนรถวิ่งผ่าน

## 2. สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม

เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุม ขานพาหนะและคนเดิน บริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนเดินข้ามเป็นจำนวนมาก เช่น โรงภาพยนตร์ บริเวณศูนย์การค้า โรงพยาบาล ฯ เพื่อเป็นการป้องกันอันตรายแก่ ผู้เดินข้ามถนน และช่วยลดอุบัติเหตุต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม มีลักษณะคล้ายกับ สัญญาณไฟควบคุมการจราจร แต่แตกต่างกันเพียง สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม มีเฉพาะ สีแดงและสีเขียว ในบางครั้งก็ใช้สัญญาณไฟกระพริบสีเหลือง

## 3. สัญญาณไฟสำหรับกรณีพิเศษ

3.1 สัญญาณไฟกระพริบ ( flashing beacon ) เป็นสัญญาณไฟที่ติดตั้งเพื่อเตือนผู้ใช้ขบวนรถ ให้ระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ให้ลดความเร็ว โดยทั่วไป สัญญาณไฟชนิดนี้ จะติดตั้งบริเวณทางข้าม โดยใช้ไฟกระพริบสีเหลือง สำหรับในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา จะใช้สัญญาณไฟกระพริบ แทนสัญญาณไฟจราจร ในช่วงที่มีการจราจรเบาบางมาก เช่น ช่วงศึก ช่วงรุ่งเช้า โดยกำหนดให้ถนนทางเอก ใช้สัญญาณไฟกระพริบสีเหลือง และถนนทางโท ใช้สัญญาณไฟกระพริบสีแดง ขานพาหนะที่ได้รับสัญญาณไฟกระพริบสีแดง จะต้องหยุดให้ทางแก่ ขานพาหนะบนถนนที่ได้รับสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองก่อน การใช้สัญญาณไฟกระพริบ ในช่วงที่มีการจราจรเบาบางนั้น จะช่วยลดปัญหาความล่าช้า ณ บริเวณทางแยกได้

3.2 สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง ( lane use control signal ) ใช้กรณีที่ดินบางสาย อาจจะมีจำนวนช่องทางวิ่งไม่เท่ากัน ในแต่ละทิศทาง และบางช่องทางวิ่ง อาจใช้เป็นช่องทางพิเศษ เพื่ออนุญาตให้ขบวนรถ แตะไปมาในทิศทางตรงกันข้าม ในช่วงเวลาที่กำหนด

3.3 สัญญาณไฟสำหรับสะพานเปิด ( drawbridge signal ) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้เตือน ผู้ใช้ขบวนรถ ในกรณีที่มีการเปิดสะพาน

## 2.6 วรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กองบังคับการตำรวจจราจรกลาง ( 2533 ) ได้จัดทำเอกสารบรรยายสรุปว่า ปัญหาการจราจรในปัจจุบัน สามารถสรุปสาเหตุที่สำคัญได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างจำนวนรถและผิวการจราจร และยังไม่สามารถที่จะใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถหรือจำกัดการใช้รถได้ในขณะนี้

2. สภาพผังเมือง ไม่มีการวางแผนการใช้ซอยประโยชน์จากพื้นที่อย่างเต็มที่ เช่น คนที่มีบ้านพักในพื้นที่หนึ่ง เกิดการเดินทางไปมาไขว้กัน อันเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาจราจรอย่างมากรวมทั้ง การขยายผังเมืองในปัจจุบัน ยังไม่มีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับในอนาคต สาเหตุดังกล่าว ก่อให้เกิดความจำเป็นในการเดินทางของประชาชนสูงมากขึ้น และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างหนักยิ่งขึ้นไม่ได้

3. ขาดการประสานงานที่ดีของ โครงการและแผนงานของหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดและการซ่อมถนน

โกวิท ภูพานิช (2529) ได้ศึกษาถึงการบริหารงานการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การแก้ไขปัญหาการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจร ให้สอดคล้องกับ การบริหารงานจราจรตามหลักสากล ได้แก่ การวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ฯ แต่ในปัจจุบัน กรมตำรวจไม่ประสบผลสำเร็จในการบริหารงานจราจรเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงานจราจร ไม่สอดคล้องกับการบริหารงานจราจร โดยควรเพิ่มอำนาจในด้านวิศวกรรมจราจร ให้แก่กรมตำรวจเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้กรมตำรวจมีโครงสร้างการบริหารงานการจราจรมีเอกภาพมากขึ้น

นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี (2536) ได้ศึกษาการนำนโยบาย การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ไปปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร บนถนนรามคำแหง ของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก เสนอแนะการแก้ไขปัญหารถติดเกี่ยวกับบทบาท และหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยพบว่า

ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรดำเนินการกวาดล้างจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผล และมีความเสมอภาค ในด้านวิศวกรรมจราจร ควรมีการปรับปรุงโครงสร้าง การบริหารงานจราจรของกรมตำรวจ ให้สอดคล้องกับหลักสากล ส่วนในด้านการให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรนั้น ควรมีการรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายเบื้องต้น การอบรมให้แก่ผู้กระทำความผิดจราจร ตลอดจน การพัฒนาบุคลากรตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างแท้จริง

วรุช เกิดสินธุ์ชัย (2525) ได้ศึกษาระบบจราจร บริเวณทางแยกซึ่งมีปฏิสัมพันธ์ต่อกัน โดยอาศัยการจำลองด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ พบว่า การควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ ตามสภาพการจราจรที่เป็นอยู่นั้น เป็นแนวทางที่กระทำได้ง่าย และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ซึ่งสามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น โดยการจัดระบบสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพนั้น จะสามารถลดความยาวของคิวรถและ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ และยังช่วยประหยัดเชื้อเพลิง อันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของภาวะการขาดแคลนน้ำมันได้ด้วย

สนอง กฤตยาบาล. พ.ศ.อ. (2533) ในกรณีที่ดินมีช่องทางเดินรถ 3 ช่องทาง ถ้ามีรถจอดขวางเสีย 1 ช่องทาง อัตราการเคลื่อนหรือการไหลเวียนของการจราจรจะลดลง 50 % ทันที และมีการเคลื่อนตัวช้าๆ ลงทุก 1 ไมล์ อัตราการสูญเสีย คิดเป็นมูลค่า 5 ล้านบาท ในเมืองที่มีประชากรเกินกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

นิตยา วงษาเทียม (2534) ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน เกี่ยวกับผลกระทบของการลดภาษีรถยนต์ ที่มีต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัญหาการจราจรนั้น ไม่สามารถแก้ไขได้ หากประชาชนยังคำนึงถึงความสะดวกสบายเป็นหลัก ซึ่งมาตรการการเก็บภาษียนต์นั้น ไม่สามารถที่จะแก้ไขหรือ บรรเทาปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ได้ ควรจะนำเทคโนโลยี มาช่วยในการแก้ไขปัญหารถจราจร โดยจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมาใช้ พร้อมทั้งนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรอีกด้วย

จรัญ นูรพรัตน์ (2533) ได้ศึกษาระบบขนส่งมวลชนในอนาคต สำหรับประเทศไทย โดยได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานครอีกว่า ต้องมีการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ และนำเอาระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพมาใช้ เพื่อให้ความสอดคล้องกับการใช้ระบบถนนมากขึ้น ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการขนส่งผู้โดยสาร และสนับสนุนนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน นอกจากนี้ ควรนำระบบขนส่งมวลชนมาใช้เชื่อมเส้นทางต่างๆ ที่เชื่อม

กรุงเทพมหานครกับเมืองหลักๆ เช่น ระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมือง การขนส่งมวลชนในเมือง และชานเมือง

Marvin E. Wolfgang และ Franco Rerracuti(1967) ได้ร่วมกันเขียนวิทยานิพนธ์ขึ้น ให้หัวข้อเรื่อง “ วัฒนธรรมย่อยในเรื่องความรุนแรง ” เขาได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ในเรื่อง วัฒนธรรมย่อยๆ ของกลุ่มสังคมต่างๆ ความพร้อมของสมาชิกในสังคม ที่จะแสดงออกให้เห็นถึงความก้าวร้าว ระบบบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งอธิบายถึงวิธีการดำเนินชีวิต กระบวนการขัดเกลาทางสังคม รวมทั้ง วิธีการประทะสังสรรค์ของสมาชิกในกลุ่มสังคมนั้นๆ เขาได้อ้างถึงลักษณะของการฝ่าฝืนและลักษณะที่สับสนของกลุ่มวัฒนธรรมต่างๆ มีกลไกอยู่ 3 ประการ ในเรื่องของวัฒนธรรมย่อย ที่เกี่ยวกับความรุนแรง ซึ่งสามารถมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ได้

1. ส่วนประกอบ 2 ส่วนของวัฒนธรรมย่อย ในเรื่องความรุนแรงที่เห็นได้ชัดเจน คือ การมีเจตนาที่จะเป็นสาเหตุให้เกิดอันตรายให้ผู้อื่น ได้รับบาดเจ็บ และเจตนาที่จะเสี่ยงภัยกับอันตรายต่อชีวิตของตนเอง เพื่อที่จะสนองความก้าวร้าวของตน ซึ่งทั้งนี้ มีความเป็นไปได้ที่จะทำให้เกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น เขาเหล่านี้ มีพฤติกรรมที่ก้าวร้าวยอมรับถึงสิ่งต่างๆ คังถ่าว และถือว่าการขับขี่ เป็นการประทะสังสรรค์แบบเผชิญหน้า ซึ่งเขาก็พอใจ

2. สมาชิกในกลุ่มสังคมนั้นๆ ได้รับการหล่อหลอมให้เข้าใจและยอมรับถึง พฤติกรรมก้าวร้าว บุคคลเหล่านี้ จะถือเอาความเร็วของรถยนต์ มาใช้ประโยชน์ในการผ่อนคลาย และทดแทนอารมณ์ก้าวร้าวของตน ในขณะที่เขาไม่สามารถจะแสดงความก้าวร้าวต่อบุคคลอื่นหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งมีความมุ่งร้ายต่อตน โดยตรงได้

3. กริยาท่าทางหรือมารยาทของผู้ขับขี่ ซึ่งมักจะแสดงออกมาในรูปแบบของความใจร้อนครุ่้น หรือไม่ก็ความเยือกเย็นสุญมในขณะขับขี่ และเป็นไปตามลักษณะของชนชั้น เช่น ชนชั้นต่ำ หรือชนชั้นกรรมกร

พันตำรวจตรี มณฑลทัฬหะ บุนนาค ( 2538) ได้ศึกษาทัศนระของผู้ขับรถยนต์ และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความตำรวจขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหารจราจรในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นว่า กฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรได้รับการแก้ไข กล่าวคือ

1. ความผิดจราจรเล็กน้อย ควรกำหนดให้เป็นความผิดที่สามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงาน แต่ควรลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานลงโดยการกำหนดค่าปรับตายตัว และให้มีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์โดยการส่งธนาคัติ หรือตัวแลกเงิน อันจะทำให้เกิดความสะดวก



สามารถลดอุปสรรคที่เกิดจากการชำระค่าปรับ ณ.สถานีตำรวจ และทำให้ผู้กระทำผิดสามารถรับ ผิดชอบต่อการกระทำผิดของคน โดยการชำระค่าปรับ ได้ดีขึ้น

2. ความผิดจรรยาบรรณที่กำหนดควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เพื่อให้ศาล ได้พิจารณาโทษผู้กระทำผิดให้เกิดความยุติธรรมและเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิดผล แห่งการกระทำ และตัวผู้กระทำผิด

3. วิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณ ควรมีวิธีดำเนินการที่สะดวก รวดเร็ว ดังนี้

- พิจารณาคดีขั้นตอนการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวน การตรวจ สำนวนและการฟ้องคดีโดยพนักงานอัยการ เพราะคดีจรรยาบรรณ ไม่มีข้อมูลซับซ้อน

- การฟ้องคดีไม่จำเป็นต้องมีแบบแผนอย่างเคร่งครัด สามารถฟ้องคดี ด้วยวาจาโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นสัญญาบัตรที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้ว่าคดี อีกทั้งยังใช้สำเนาอุทธรณ์ใบ ตั้งที่ยื่นต่อศาลโดยชอบฟ้องตั้งต้นคดี โดยไม่ต้องทำคำฟ้องขึ้นใหม่

- กระบวนการพิจารณาของศาลควรใช้ระบบไต่สวน ให้ผู้พิพากษาค้นคว้าหาความจริงโดยการพิจารณาข้อเท็จจริงประกอบข้อกฎหมายไปพร้อมกัน และให้พิจารณา พิพากษาในครั้งนั้นไปเลย หากจำเป็นต้องเลื่อนคดีก็สามารถเลื่อนได้ในระยะเวลาสั้น

- การลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจรรยาบรรณควรให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการ ลงโทษเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิด ด้วยการกำหนดเงื่อนไขการคุมประพฤติ หรือ การเข้ารับการอบรมด้านการจรรยาบรรณนอกเหนือจากการลงโทษทางอาญา อีกทั้งควรนำมาตราการยึด ทัณฑ์หรือเพิกถอนใบอนุญาต มาบังคับใช้อย่างจริงจังด้วย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## 2.7 สมมติฐานการวิจัย

1. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก
2. การขับรถแซงในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก
3. การขับรถฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก
4. การขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก
5. การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก

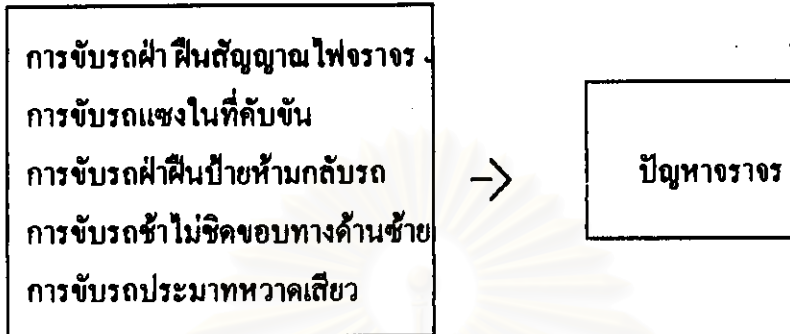
## 2.8 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

- |                   |             |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| “ การจราจร ”      | หมายความว่า | การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่ชักจูง หรือ ไล่ด้อนสัตว์                                                                                                                                                                                                                            |
| “ รถแท็กซี่ ”     | หมายความว่า | รถยนต์ที่ใช้รับจ้าง บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 7 คน                                                                                                                                                                                                                                               |
| “ ทาง ”           | หมายความว่า | ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึง ทางส่วนบุคคล ที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานได้ประกาศให้เป็นไปตาม กฎหมาย พรบ. จราจร แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ |
| “ ทางร่วมทางแยก ” | หมายความว่า | พื้นที่ทางเดินรถ ตั้งแต่ สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน                                                                                                                                                                                                                              |
| “ ช่องเดินรถ ”    | หมายความว่า | ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้ กล่าวคือ ถนนบางสายจะทำเครื่องหมายแบ่งช่องเดินรถโดยการตีเส้นหรือบางสายอาจแบ่งช่องเดินรถ โดยเอากรวยยางมาตั้งเรียงไว้ก็ได้                                                                                |
| “ ที่คับขัน ”     | หมายความว่า | ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย                                                                                                                                                          |



## 2.9 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

### การขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร



## 2.10 ตัวแปรที่ทำการวิจัย

### 1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่

- ลักษณะภูมิหลังส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส จำนวนบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะ รายได้ต่อเดือน ค่าเติมน้ำมันหรือแก๊ส ค่าเช่ารถ จำนวนชั่วโมงการขับรถ ประสิทธิภาพในการขับรถ ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ จำนวนชั่วโมงในการพักผ่อนต่อวัน ประสิทธิภาพถูกจับกุม และการประสบอุบัติเหตุ

- พฤติกรรมการขับรถ ได้แก่ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถแซงในที่คับขัน การขับรถฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถ การขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย และการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว

### 2. ตัวแปรตาม คือปัญหาการจราจร ได้แก่ สภาพดังต่อไปนี้คือ

1. ความล่าช้าในการเดินทาง
2. ความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน
3. การสูญเสียอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัด มีดังนี้