



1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

รถยนต์ ได้กลายเป็นปัจจัยที่ 5 ในการดำรงชีวิตของมนุษย์ในยุคปัจจุบัน เพราะการคมนาคมขนส่งเป็นตัวแปรหลักของการดำเนินชีวิตในรูปแบบต่างๆ การคมนาคมขนส่ง การเดินทาง การค้าขาย และการประกอบธุรกิจ รถยนต์มีส่วนช่วยในการอำนวยความสะดวกสบายเหล่านี้ทั้งสิ้น หากดูจากสถิติการใช้รถยนต์ในปัจจุบัน จะพบว่ามีความต้องการซื้อรถยนต์ และการจดทะเบียนรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นทุกปี

ตารางที่ 1.1 จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง ที่จดทะเบียนสะสม ในช่วงปี พ.ศ. 2548 - กันยายน 2550

ลักษณะการจดทะเบียน	เวลา		
	ธันวาคม 2548(คัณ)	ธันวาคม 2549(คัณ)	กันยายน 2550(คัณ)
1. รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์			
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน7ที่นั่ง	2,902,980	3,312,941	3,521,147
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน7ที่นั่ง	36,8766	395,319	380,903
- รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	3,664,198	4,173,577	4,322,883
- รถยนต์รับจ้างสาธารณะ	110,708	242,384	264,039
- รถจักรยานยนต์	14,548,503	15,650,267	15,958,914
- อื่นๆ	133,830	183,967	188,220
รวม	21,729,039	23,958,454	24,636,106
2. รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	842,023	848,843	872,742
ยอดรวมสะสมรถที่จดทะเบียนทั้งสิ้น	22,571,062	24,807,297	25,508,848

ที่มา : สำนักงานจัดระบบการขนส่งทางบก กลุ่มวิชาการและการวางแผน ฝ่ายสถิติ
กรมการขนส่งทางบก, ธันวาคม 2550

จากตารางที่ 1.1 พบว่า ในเดือนธันวาคม 2549 เปรียบเทียบเดือนกันยายน 2550 สถิติ การขอจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง หรือรถบ้าน มีสถิติเพิ่มสูงขึ้นจาก 2,902,980 คัน เป็น 3,521,147 คัน เพิ่มขึ้นจำนวน 618,167 คัน ในระยะเวลา 21 เดือน เฉลี่ยมี การจดทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง 29,437 คันต่อเดือน

ปัญหาที่พบในปัจจุบันคือ มีจำนวนรถยนต์มากกว่าช่องทางจราจร การขยายผังเมืองและ ถนนเส้นทางหลักต่างๆ ไม่สอดคล้องกับจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี ทำให้อัตราการใช้ช่องทาง จราจรต่อจำนวนรถยนต์ไม่สมดุลกัน อัตราส่วนระหว่างช่องทางจราจรและจำนวนรถยนต์ที่วิ่งอยู่ ในปัจจุบัน โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร และเมืองเศรษฐกิจ ยกตัวอย่างเช่น อำเภอเมืองจังหวัด เชียงใหม่ หรือเมืองพัทยา เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน และเทศกาลสำคัญต่าง ๆ แม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะอำนวยความสะดวกอย่างเต็มที่ แต่ก็ไม่สามารถเร่งระบายจำนวน รถยนต์ที่มีล้นช่องทางจราจรได้

การบริการรถยนต์สาธารณะ และการให้บริการการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อันได้แก่ รถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นอีกวิธีหนึ่งในการช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด แต่คน จำนวนมากเลือกที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่า เพราะความสะดวกสบายในการเดินทางไปมาใน หลายจุดที่แตกต่าง ไม่จำเป็นต้องรอคอยรถยนต์สาธารณะเป็นเวลานาน และมีความเป็นส่วนตัว

เส้นทางรถที่ไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถยนต์ในปัจจุบัน ก่อให้เกิดปัญหาสภาพ การจราจรติดขัด "ทางพิเศษ" หรือ "ทางด่วน" เป็นทางเลือกในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด อีกวิธีหนึ่ง ในปี พุทธศักราช 2523 ได้มีการสร้างทางพิเศษสายแรกขึ้น คือทางพิเศษเฉลิมมหา นคร และต่อมาก็ได้มีการสร้างทางพิเศษเพิ่มขึ้นอีกหลายจุด โดยงานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลการจราจรบนทางพิเศษ

กฎหมายจราจรที่นำมาปรับใช้กับทางพิเศษนั้น คือประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2515 ข้อ 56 ความว่า

"ให้นำกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก มาบังคับใช้แก่การจราจรในทางพิเศษ โดย อนุโลม และให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวง กำหนดมาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยและ ความสะดวกในการจราจรในทางพิเศษ นอกจากที่บัญญัติไว้ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทาง บก"

เหตุที่นำกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาบังคับใช้โดยอนุโลมนั้น เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีจุดมุ่งหมายเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ ถนนร่วมกัน และเพื่อความเป็นระเบียบแบบแผนเดียวกัน และหากผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมาย จราจรอย่างเคร่งครัด อีกทั้งมีเจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มงวดด้วยแล้ว การจราจร บนทางพิเศษก็จะเป็นไปด้วยความเรียบร้อย โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุก็จะน้อยลง

ตารางที่ 1.2 สถิติอุบัติเหตุรถยนต์เฉี่ยวชนได้รับความเสียหาย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิตบนทางพิเศษ ระหว่างเดือน มกราคม 2548 ถึง ธันวาคม 2550

เดือน \ ปี	อุบัติเหตุรถยนต์ (จำนวนคดี)			ความเสียหาย								
	2548	2549	2550	จำนวนรถที่เสียหาย			มีผู้ได้รับบาดเจ็บ			เสียชีวิต		
	2548	2549	2550	2548	2549	2550	2548	2549	2550	2548	2549	2550
มกราคม	109	112	92	183	169	139	35	50	29	2	1	2
กุมภาพันธ์	111	87	92	166	149	147	59	43	33	0	0	0
มีนาคม	135	104	108	218	157	165	59	33	38	3	0	0
เมษายน	99	82	81	160	125	126	48	44	31	4	2	0
พฤษภาคม	81	103	80	148	173	116	36	47	29	5	0	0
มิถุนายน	95	79	107	150	138	165	42	50	39	0	2	0
กรกฎาคม	92	86	91	140	132	122	36	42	26	0	0	2
สิงหาคม	100	78	81	174	123	126	57	38	29	1	0	3
กันยายน	96	102	115	144	149	161	57	37	29	0	1	1
ตุลาคม	92	115	95	134	184	143	36	50	38	0	1	1
พฤศจิกายน	99	103	101	134	148	154	28	45	44	1	3	2
ธันวาคม	117	110	108	195	161	159	42	34	36	1	4	1
รวม	1,226	1,161	1,151	1,946	1,808	1,723	535	513	401	17	14	12

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ข้อมูล <http://www.eta.co.th/> ปี พ.ศ.2548-2550

จากข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ ระหว่างเดือน มกราคม 2548 ถึง ธันวาคม 2550 พบว่าเมื่อเปรียบเทียบสถิติปีต่อปี อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษมีจำนวนลดน้อยลง ส่วนหนึ่งอาจมาจากการควบคุมความเร็วรถยนต์ที่วิ่งบนทางพิเศษ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 แต่เนื่องมาจากการขาดแคลนอุปกรณ์ในการตรวจวัดความเร็ว จึงไม่ได้มีการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ต่อมาปี พ.ศ. 2547 ได้มีการสั่งซื้อเครื่องอุปกรณ์ตรวจวัดความเร็วมาจากต่างประเทศ และได้นำมาใช้ตรวจวัดความเร็วรถยนต์ที่วิ่งบนทางพิเศษ ประกอบกับการเข้มงวดตรวจจับผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด (ขับเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) จึงทำให้สถิติอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนบนทาง

พิเศษลดน้อยลง และพบว่าสาเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์เฉี่ยวชนบนทางพิเศษเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง ขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วเกินกำหนด ขับขี่รถยนต์ในระยะกระชั้นชิด หรือหยุดรถกะทันหันอันเนื่องมาจากมีสิ่งของตกหล่นจากรถยนต์คันหน้า และการขับขี่ในขณะที่เมามสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น

ในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เกี่ยวกับการจำกัดความเร็วของทางพิเศษเส้นทางในกรุงเทพมหานคร อันได้แก่ ทางพิเศษชั้นที่ 1 ทางพิเศษชั้นที่ 2 และโทลล์เวย์ ได้กำหนดความเร็วของรถยนต์ไว้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้เนื่องมาจากทางพิเศษดังกล่าวได้นำพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 มาบังคับ ซึ่งตามกฎหมายดังกล่าวได้มีการคำนวณและกำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ไว้ให้มีความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรมจราจรเพื่อความปลอดภัย เพื่อมิให้รถยนต์วิ่งเสียหลักออกนอกทางโค้ง หรือไม่สามารถเกาะพื้นผิวถนน ทั้งในสภาพการจราจรธรรมดา พื้นผิวแห้ง และในสภาพการจราจรไม่ปกติ พื้นผิวเปียก แต่ในการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ได้มีการผ่อนผันจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนี้

1. งานศูนย์ควบคุมจราจรด่วน 1 (สถานีตำรวจทางด่วน 1) รับผิดชอบระบบทางด่วนชั้นที่ 1 รวมทั้งทางด่วนสายรามอินทรา – อารณรังค์ สายเอสวัน – บูรพาวิถี ผ่อนผันให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. งานศูนย์ควบคุมจราจรด่วน 2 (สถานีตำรวจทางด่วน 2) รับผิดชอบระบบทางด่วนชั้นที่ 2 รวมทั้งสายบางปะอิน ผ่อนผันให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. งานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดี (สถานีตำรวจวิภาวดี) รับผิดชอบทางพิเศษโทลล์เวย์ ผ่อนผันให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

จะสังเกตได้ว่าอัตราความเร็วตามกฎหมายและอัตราความเร็วที่ได้ผ่อนผันไว้มีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก ทำให้เกิดความสับสน และสร้างมาตรฐานที่ขัดแย้งกัน เนื่องจากยังไม่มี การปรับเปลี่ยนข้อกฎหมายในการกำหนดความเร็วไว้ให้ชัดเจน ทั้งยังไม่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการจากหน่วยงานวิศวกรรมจราจรเกี่ยวกับการกำหนดความเร็ว และความปลอดภัยของพื้นถนนบนทางพิเศษ อีกทั้งการเริ่มกวดขันจับกุมดังกล่าวเพิ่งเริ่มมีขึ้นในปี พ.ศ.2546 ซึ่งเป็นช่วงที่เริ่มมีเครื่องมือตรวจวัดความเร็วของรถ กล่าวคือ ตลอดระยะเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 ซึ่งบัญญัติกฎหมาย จนถึงช่วงปี พ.ศ.2546 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เคยกวดขันจับกุมในความผิดนี้ ผู้ขับขี่ก็ไม่เคยถูกจับกุมในข้อหา นี้ แม้ว่าส่วนใหญ่จะเคยขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดก็ตาม

งานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วนทางพิเศษ กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวก และกวดขันวินัยจราจรของผู้ใช้ทางพิเศษ ทั้งมีหน้าที่ในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร การตรวจจับผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษก็เป็นภารกิจสำคัญอย่างหนึ่ง ในการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ที่ใช้ความเร็วสูง

การกำหนดความเร็วของรถยนต์ไว้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนั้น เป็นอัตราความเร็วที่สร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ แต่ในทางกลับกันเป็นการสร้างความไม่สะดวกในการเดินทางเนื่องจากทางพิเศษไม่มีแยกไฟแดง หรือสภาพการจราจรที่ติดขัดอันเนื่องมาจากเส้นทางทับซ้อนหรือเปลี่ยนช่องทางหลัก การขับขี่ในหลายจุดจึงสามารถใช้ความเร็วได้มากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งผู้ใช้ทางพิเศษก็มักจะใช้ความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงอย่างเข้มงวด จึงเป็นข้อได้เปรียบของผู้ใช้เส้นทางที่เห็นว่าสร้างความไม่สะดวก และเป็นการไม่อะลุ่มอล่วย ไม่ตรงวัตถุประสงค์ของการใช้ทางพิเศษของผู้ขับขี่

การจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ได้มีการนำเครื่องตรวจวัดความเร็วระบบเลเซอร์มาใช้ เพื่อช่วยในการถ่ายภาพรถยนต์ในขณะวิ่ง ภาพถ่ายรถยนต์ที่บันทึกได้สามารถระบุลักษณะของรถยนต์คันดังกล่าว รวมทั้งรายละเอียดป้ายทะเบียนและค่าความเร็วของรถขณะวิ่งผ่านจุดตรวจ เมื่อตรวจพบผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เจ้าตำรวจจราจรจะออกใบสั่งให้แก่ผู้ถูกจับ และให้นำใบสั่งไปชำระค่าปรับ ณ สถานีตำรวจทางด่วน แต่เนื่องจากทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ออกข้อกำหนดเรื่องการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาต ขับขี่สำหรับผู้ขับขี่รถ ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร 19 ฐานความผิด (25 ข้อหา) ซึ่งในข้อ 21 ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ 15 วัน และบันทึกคะแนน 30 คะแนน ดังนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์เร็วเกินกว่ากำหนด จะต้องไปชำระค่าปรับในครั้งแรก แล้วเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบปรับจะบันทึกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ เป็นเวลา 15 วัน เมื่อครบกำหนด 15 วัน หลังจากชำระค่าปรับ ผู้ขับขี่ต้องไปรับใบอนุญาตขับขี่คืนได้ที่ สถานีตำรวจทางด่วน 2 ทำให้ผู้ถูกจับกุมต้องเดินทางไปติดต่อที่ สถานีตำรวจทางด่วน 2 ในข้อหาดังกล่าวข้างต้น 2 ครั้ง ซึ่งสวนทางกับนโยบายรัฐบาลในเรื่องโครงการบริการประชาชนในขั้นตอนเดียว (One Stop Service)

ตารางที่ 1.3 แสดงสถิติการกวาดชั้นจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ที่ฝ่าฝืนใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ตั้งแต่ มกราคม 2548 ถึง ธันวาคม 2550

เดือน \ ปี	จำนวนผู้กระทำผิด (ราย)		
	2548	2549	2550
มกราคม	159	1,121	1,695
กุมภาพันธ์	155	1,414	1,523
มีนาคม	103	1,504	1,459
เมษายน	355	1,817	1,782
พฤษภาคม	620	1,504	1,487
มิถุนายน	799	1,221	1,629
กรกฎาคม	730	1,664	1,482
สิงหาคม	454	1,430	1,292
กันยายน	1,190	1,326	1,321
ตุลาคม	1,369	1,213	1,134
พฤศจิกายน	1,593	1,788	1,212
ธันวาคม	1,678	1,798	1,518
รวม	9,205	17,800	17,534

ที่มา : งานศูนย์ควบคุมจราจรด่วน 2 กองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจจราจร, มกราคม 2551

จากตารางที่ 1.3 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน กองบังคับการตำรวจจราจร ได้ทำการเร่งรัดกวาดชั้นจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับรถโดยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอยู่ตลอดเวลา แต่ก็ไม่สามารถลดพฤติกรรมรถที่ขับดังกล่าวดังกล่าวได้ ปัญหาการขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษไม่สามารถใช้หลักการลงโทษทางกฎหมายที่เฉียบขาดแก้ไขได้ จึงมีข้อสังเกตว่าการลงโทษเพื่อให้ผู้กระทำผิดได้หลบจำ และบทลงโทษที่สาสมแก่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ช่วยให้ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ฝ่าฝืนเรื่องข้อกำหนดความเร็วบนทางพิเศษ อาจมีปัจจัยอื่นที่ส่งผลต่อพฤติกรรมรถที่ฝ่าฝืนดังกล่าวอีก เพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำผิดดังกล่าว ผู้ทำการศึกษาวิจัยจึงได้ตั้งวัตถุประสงค์และแนวทางการศึกษาค้นคว้าหัวข้อเรื่องนี้ขึ้น โดยหวังว่าจะได้ข้อค้นพบที่ช่วยลดพฤติกรรมรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายนี้ได้

2. วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษถึงสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ
2. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษว่ากฎหมายควบคุมความเร็วที่ใช้บังคับบนทางพิเศษเหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบันหรือไม่
3. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ เกี่ยวกับอัตราความเร็วของรถยนต์ที่เหมาะสมที่จะวิ่งบนทางพิเศษ
4. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ ว่าบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ เหมาะสมหรือไม่

3. ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาเรื่อง "พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ" ผู้ศึกษาวิจัยได้ใช้วิธีเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม (Questionnaire)

โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษชั้นที่ 2 หรือ ทางด่วนอโศก โดยเลือกแบบวิธีสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple random sampling) ซึ่งใช้รถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม และใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) จากกลุ่มตัวอย่างข้างต้น สาเหตุที่เลือกผู้ใช้ทางพิเศษชั้นที่ 2 เนื่องจากข้อมูลทางสถิติพบว่าสถานีตำรวจทางด่วน 2 ซึ่งเป็นจุดผู้รับผิดชอบทางพิเศษชั้นที่ 2 ได้มีการกวาดค้นจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดอย่างสม่ำเสมอ โดยมีผลการจับกุมผู้กระทำผิดดังกล่าวอย่างต่อเนื่องและผลการจับกุมค่อนข้างสูง

จากตารางที่ 3 ซึ่งแสดงสถิติผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ในระบบทางพิเศษชั้นที่ 2 หรือ ทางด่วนอโศก ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา สถิติช่วงตั้งแต่มกราคม ถึง ธันวาคม 2550 ผู้ศึกษาวิจัยได้ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยเลือกแบบวิธีสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random) และกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างด้วยสูตรยามานะ (Yamane' 1973) สถิติกลุ่มตัวอย่างช่วง มกราคม ถึง ธันวาคม 2550 จำนวน 17,534 คน ที่ความเชื่อมั่น 0.05 จำนวน 391 คน และได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) จำนวน 9 คน โดยกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก 9 คนนี้ ผู้ศึกษาวิจัยได้คัดเลือกจาก ผู้ขับขี่ที่ขับรถบนทางพิเศษโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด และถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ซึ่งในระหว่างที่ถูกจับกุมหรือในระหว่างที่เสียค่าปรับกลุ่มตัวอย่างได้มีการพูดคุยแลกเปลี่ยนแสดงความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ใน

ขณะนั้น เกี่ยวกับความเหมาะสมของกฎหมายควบคุมความเร็วที่บังคับใช้บนทางพิเศษ การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมถึงรูปแบบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยแสดงความคิดเห็นอยู่ในพื้นฐานของเหตุผล ซึ่งเมื่อผู้ศึกษาวิจัยได้สังเกตเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความสนใจและกระตือรือร้นที่จะร่วมแสดงความคิดเห็น จึงได้เข้าไปแนะนำตัว พูดคุยเกี่ยวกับเรื่องที่กำลังศึกษาวิจัยและเชิญมาร่วมเป็นกลุ่มตัวอย่างเพื่อสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเกี่ยวกับการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษในมุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ
2. ทำให้ทราบถึงมุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษว่ากฎหมายควบคุมความเร็วที่ใช้อยู่บังคับบนทางพิเศษเหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบันหรือไม่
3. ทำให้ทราบถึงอัตราความเร็วของรถยนต์ที่เหมาะสมที่จะวิ่งบนทางพิเศษ ในมุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ
4. ทำให้ทราบถึงทัศนคติของผู้ใช้ทางพิเศษ ต่อการบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
5. เพื่อนำข้อมูลการศึกษาวิจัย ตลอดจนข้อค้นพบต่างๆ ที่ได้รับ มาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดอัตราความเร็วของรถยนต์ที่วิ่งบนทางพิเศษ เพื่อความเหมาะสมต่อไป
6. เพื่อเป็นข้อมูลในการวางนโยบายกวดขันวินัยจราจรเรื่องตรวจจับรถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษให้สอดคล้องกับทัศนคติของประชาชน และสภาพสังคม

5. วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Description) โดยวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Analysis) ที่รวบรวมค้นคว้าจากทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา “พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ” ตลอดจนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถยนต์ในมุมมองต่างๆ รวมทั้งการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ (Data collection and Analysis) จากการเก็บแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) ในลักษณะเชิงปริมาณ (Quantitative) และเชิงคุณภาพ (Qualitative)