

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง "ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนในกรุงเทพมหานคร" ผู้วิจัยได้แบ่งการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ตอนคือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ตอนที่ 3 ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

ตอนที่ 1 ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

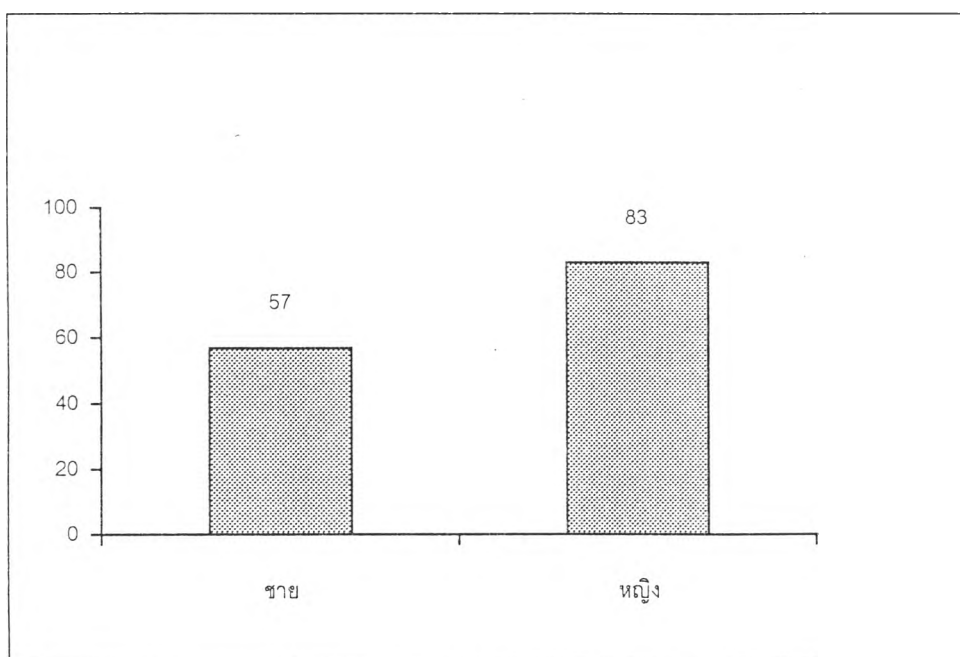
1. เพศ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 140 คน เป็นชาย 57 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 เป็นหญิง 83 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	57	40.7
หญิง	83	59.3
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.1 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ



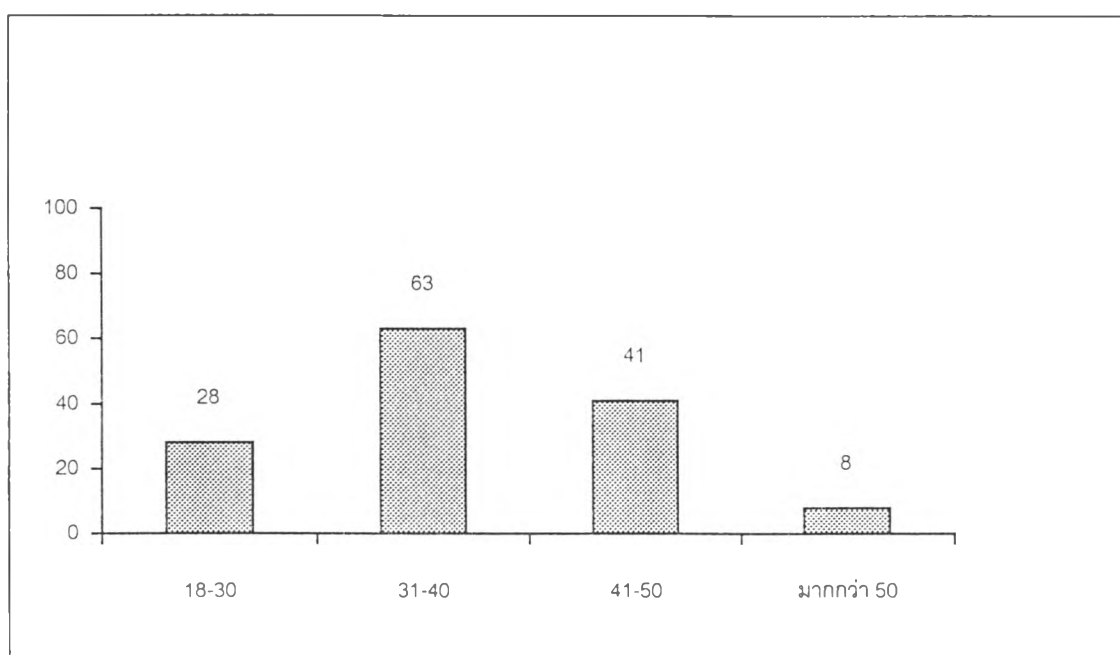
2. อายุ

อายุของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี 63 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 41-50 ปี 41 คน คิดเป็นร้อยละ 29.30 อายุระหว่าง 18-30 ปี 28 คน คิดเป็นร้อยละ 20.00 ตามลำดับ และน้อยที่สุดคือมีอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป 8 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
18 - 30 ปี	28	20.0
31 - 40 ปี	63	45.0
41 - 50 ปี	41	29.3
มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	8	5.7
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.2 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ



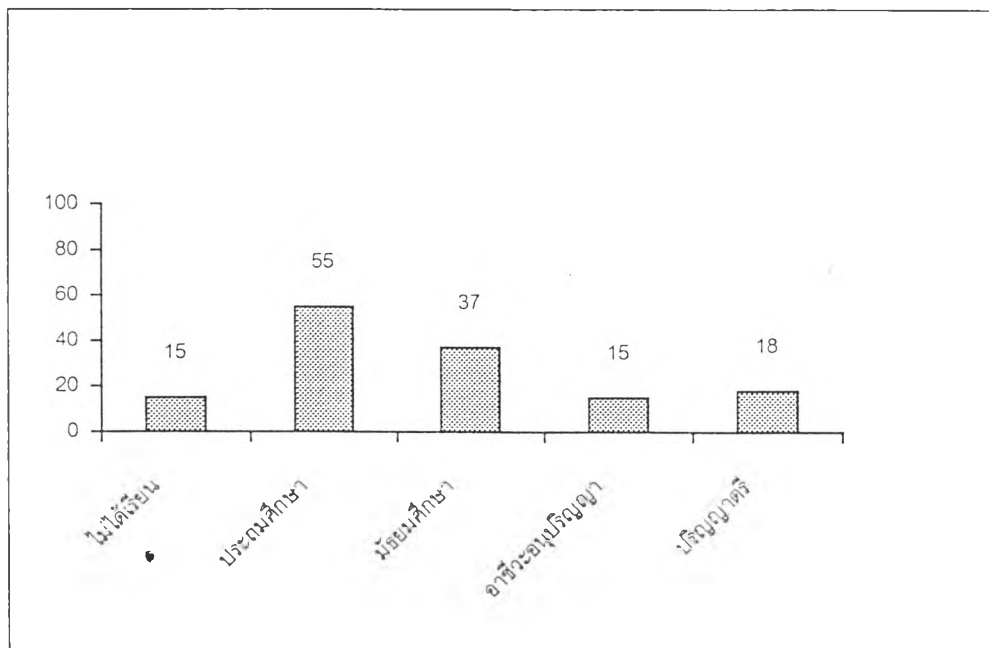
3. ระดับการศึกษา

จากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับประถมศึกษามากที่สุด คือ 55 คน คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมาคือ มัธยมศึกษา 37 คน คิดเป็นร้อยละ 26.4 ปริญญาตรี 18 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9 น้อยที่สุดคือ ไม่ได้เรียนและอาชีวะ, อนุปริญญา มีจำนวนเท่ากันคือ 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	15	10.7
ประถมศึกษา	55	39.3
มัธยมศึกษา	37	26.4
อาชีวะ, อนุปริญญา	15	10.7
ปริญญาตรี	18	12.9
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.3 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา



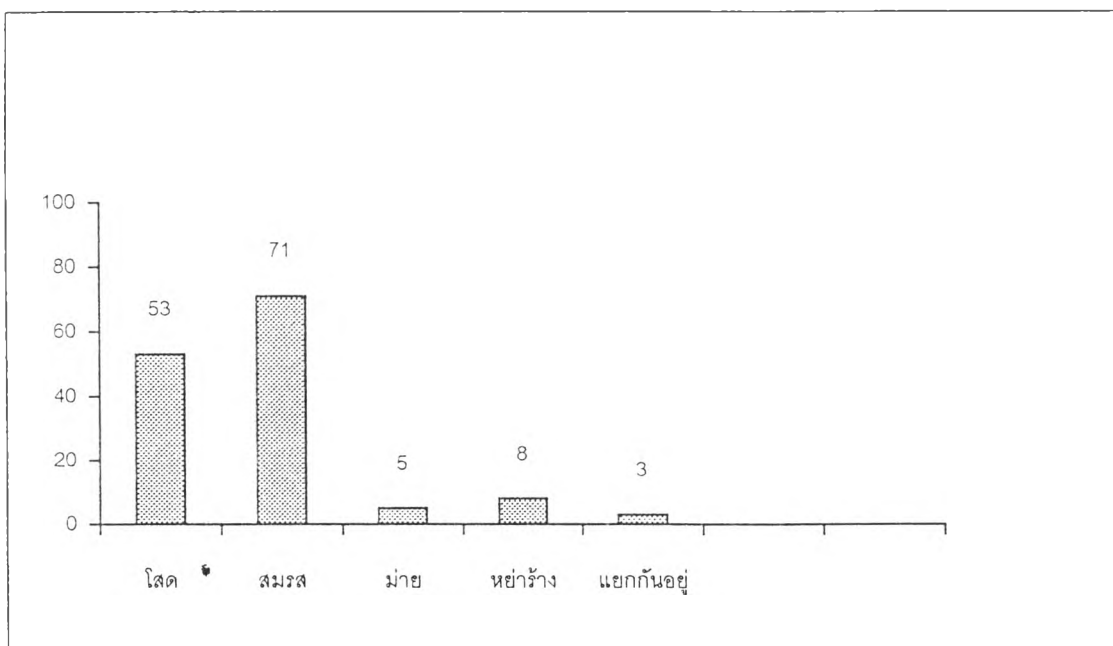
4. สถานภาพสมรส

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สมรสแล้ว จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 50.7 รองลงมาคือ เป็นโสด 50 คน คิดเป็นร้อยละ 37.9 หย่าร้าง 8 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 และเป็นหม้าย 5 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 น้อยที่สุดคือแยกกันอยู่ 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	53	37.9
สมรส	71	50.7
หม้าย	5	3.6
หย่าร้าง	8	5.7
แยกกันอยู่	3	2.1
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.4 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส



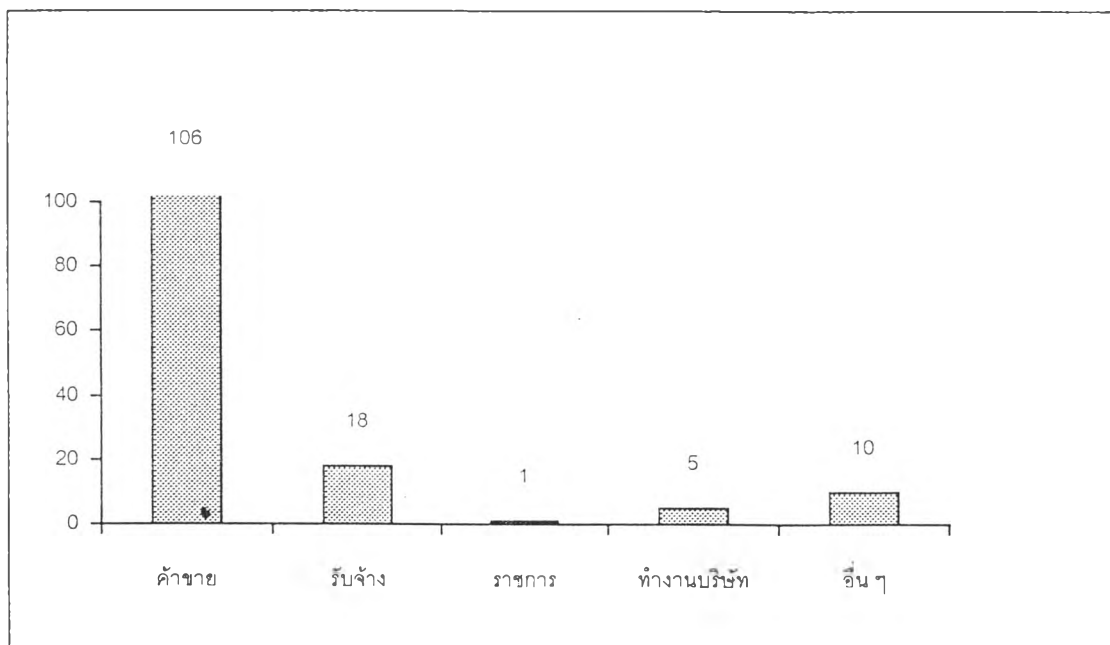
5. อาชีพ

พบว่าจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 140 คน มีอาชีพค้าขายมากที่สุด 106 คน คิดเป็นร้อยละ 75.7 รองลงมาคือ รับจ้าง 18 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9 อาชีพอื่น ๆ 10 คน คิดเป็นร้อยละ 7.1 ทำงานบริษัท 5 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 และรับราชการ น้อยที่สุด 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ค้าขาย	106	75.7
รับจ้าง	18	12.9
ราชการ	1	0.7
ทำงานบริษัท	5	3.6
อื่น ๆ	10	7.1
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.5 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ



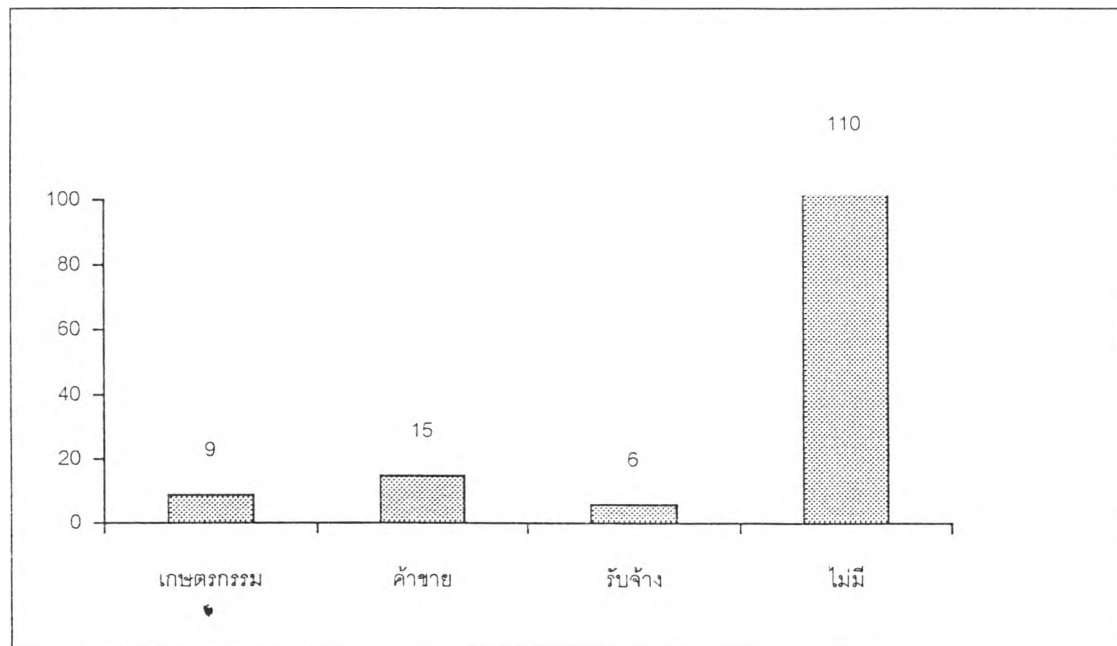
6. อาชีพเสริม

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพเสริม จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 78.6 รองลงมาคือ ค้าขาย 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 เกษตรกรรม 9 คน คิดเป็นร้อยละ 6.4 และน้อยที่สุดคือ รับจ้าง 6 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3 ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส

อาชีพเสริม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เกษตรกรรม	9	6.4
ค้าขาย	15	10.7
รับจ้าง	6	4.3
ไม่มี	110	78.6
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.6 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส



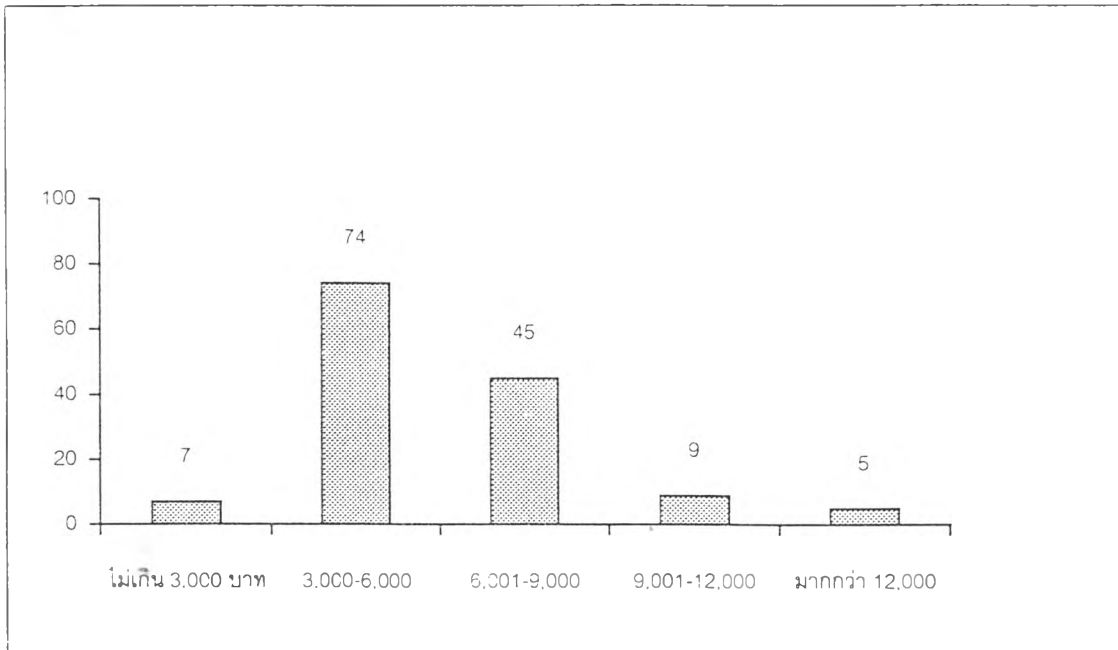
7. รายได้

กลุ่มตัวอย่างมีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท มากที่สุด 74 คน คิดเป็นร้อยละ 52.9 รองลงมามีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท 45 คน คิดเป็นร้อยละ 32.1 มีรายได้เดือนละ 9,001 - 12,000 บาท 9 คน คิดเป็นร้อยละ 6.4 มีรายได้เดือนละไม่เกิน 3,000 บาท 7 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 และน้อยที่สุดคือมีรายได้มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป 5 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 ดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้

รายได้/เดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 3,000 บาท	7	5.0
3,001 - 6,000 บาท	74	52.9
6,001 - 9,000 บาท	45	32.1
9,001 - 12,000 บาท	9	6.4
มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป	5	3.6
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.7 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้



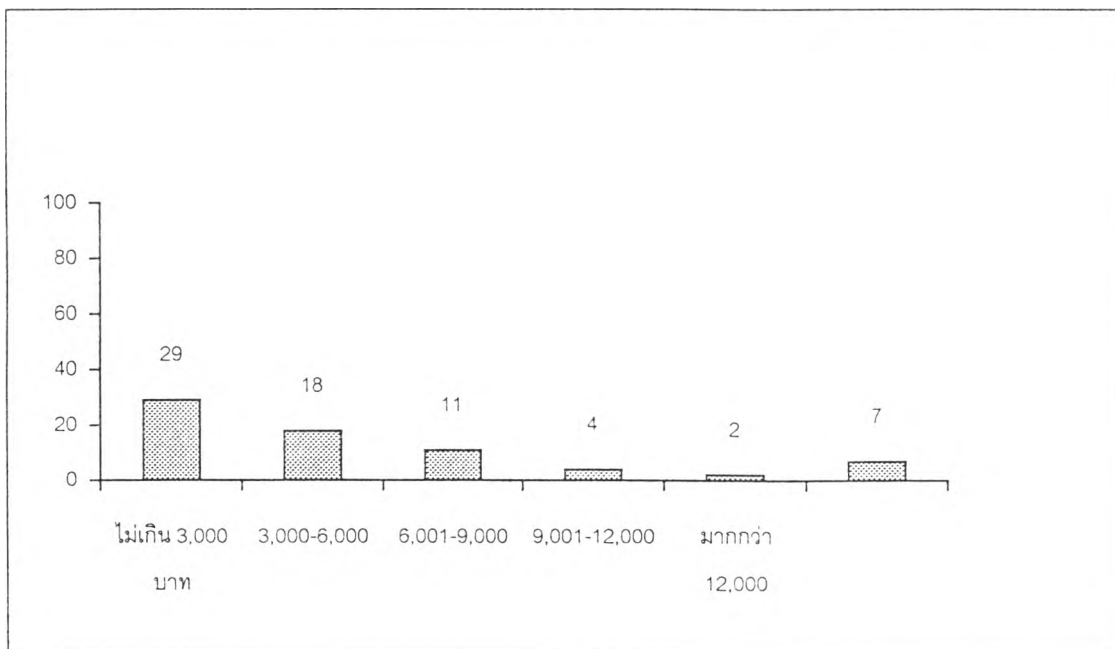
8. รายได้ของคู่สมรส

จากตารางที่ 4 พบว่าผู้ที่สมรสแล้ว 71 คน คู่สมรสของกลุ่มตัวอย่างมีรายได้เดือนละไม่เกิน 3,000 บาท มีมากที่สุด 29 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 รองลงมาคือมีรายได้เดือนละ 3,001-6,000 บาท 18 คน คิดเป็นร้อยละ 25.4 รายได้เดือนละ 6,001-9,000 บาท 11 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 รายได้เดือนละ 9,001-12,000 บาท 4 คน คิดเป็นร้อยละ 5.6 ไม่มีรายได้ 7 คน คิดเป็นร้อยละ 9.9 และน้อยที่สุดคือมีรายได้มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8 ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้ของคู่สมรส

รายได้ของคู่สมรส/เดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	หมายเหตุ
ไม่เกิน 3,000 บาท	29	40.8	
3,001 - 6,000 บาท	18	25.4	
6,001 - 9,000 บาท	11	15.5	
9,001 - 12,000 บาท	4	5.6	
มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป	2	2.8	
ไม่มีรายได้	7	9.9	
รวม	71	100.0	ไม่มีคู่สมรส 69 คน

แผนภูมิ 4.8 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของคู่สมรส



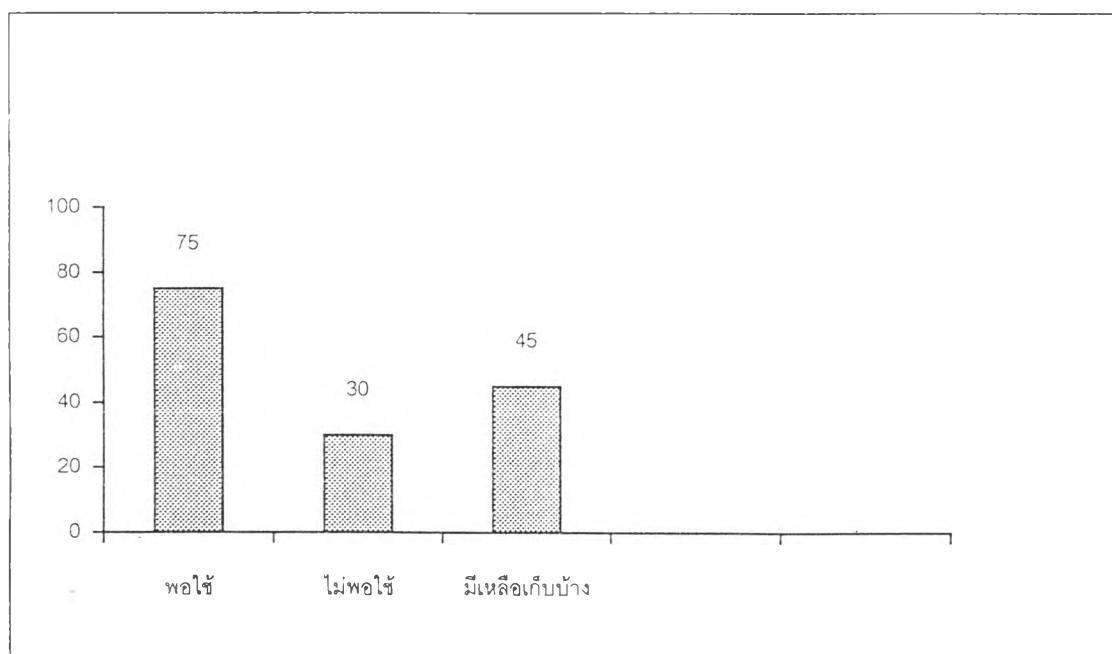
9. ความเพียงพอของรายได้

* จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้พอใช้จ่ายถึง 75 คน คิดเป็นร้อยละ 53.6 รองลงมาคือมีเหลือเก็บบ้าง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 ไม่พอใช้น้อยที่สุด จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 21.4 ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเพียงพอของรายได้

ความเพียงพอของรายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พอใช้	75	53.6
ไม่พอใช้	30	21.4
มีเหลือเก็บบ้าง	35	25.0
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.9 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเพียงพอของรายได้



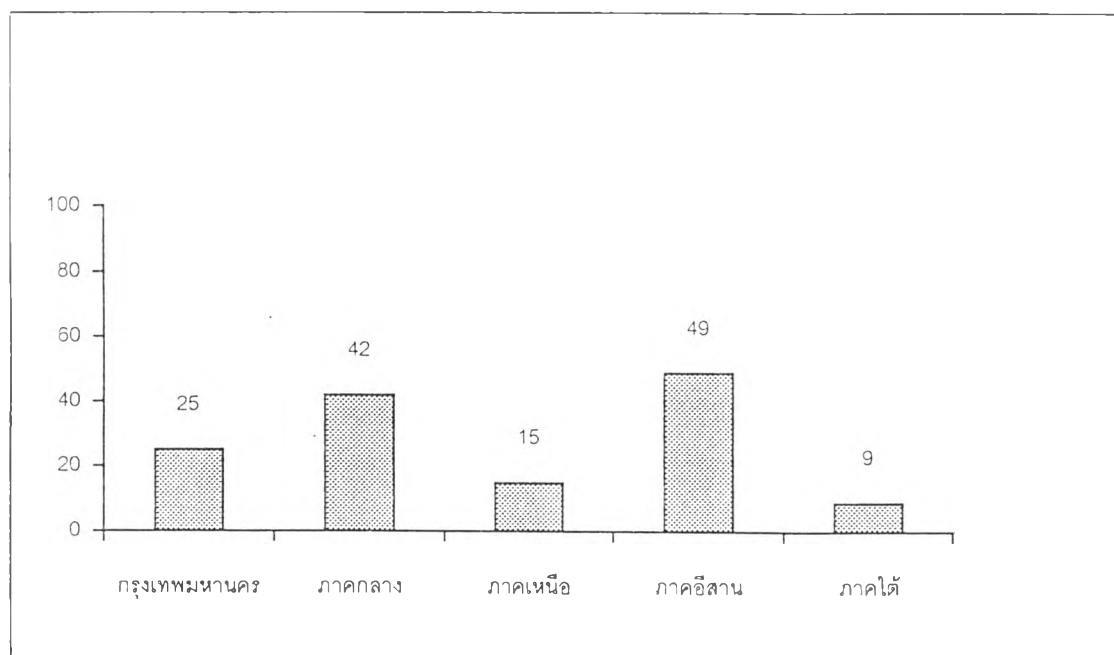
10. ภูมิสำเนา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิสำเนาเดิมอยู่ที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมาคือภาคกลาง 42 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 กรุงเทพมหานคร 25 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 ภาคเหนือ 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 และน้อยที่สุดคือภาคใต้ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 6.4 ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนาเดิม

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	25	17.9
ภาคกลาง	42	30.0
ภาคเหนือ	15	10.7
ภาคอีสาน	49	35.0
ภาคใต้	9	6.4
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.10 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนาเดิม



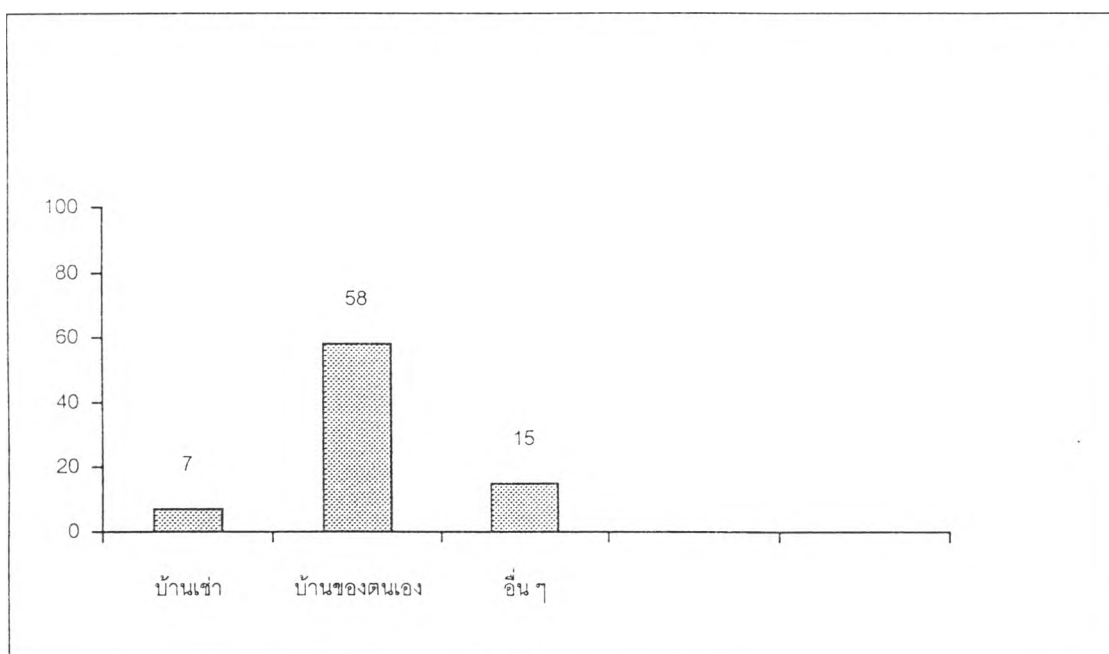
11. ที่อยู่ปัจจุบัน

จากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ที่บ้านเช่น จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงมาอาศัยอยู่บ้านตนเอง 58 คน คิดเป็นร้อยละ 41.4 น้อยที่สุดคืออาศัยอยู่ที่อื่น ๆ 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามที่อยู่ปัจจุบัน

ที่อยู่ปัจจุบัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บ้านเช่า	67	47.9
บ้านของตนเอง	58	41.4
อื่น ๆ	15	10.7
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.11 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามที่อยู่ปัจจุบัน



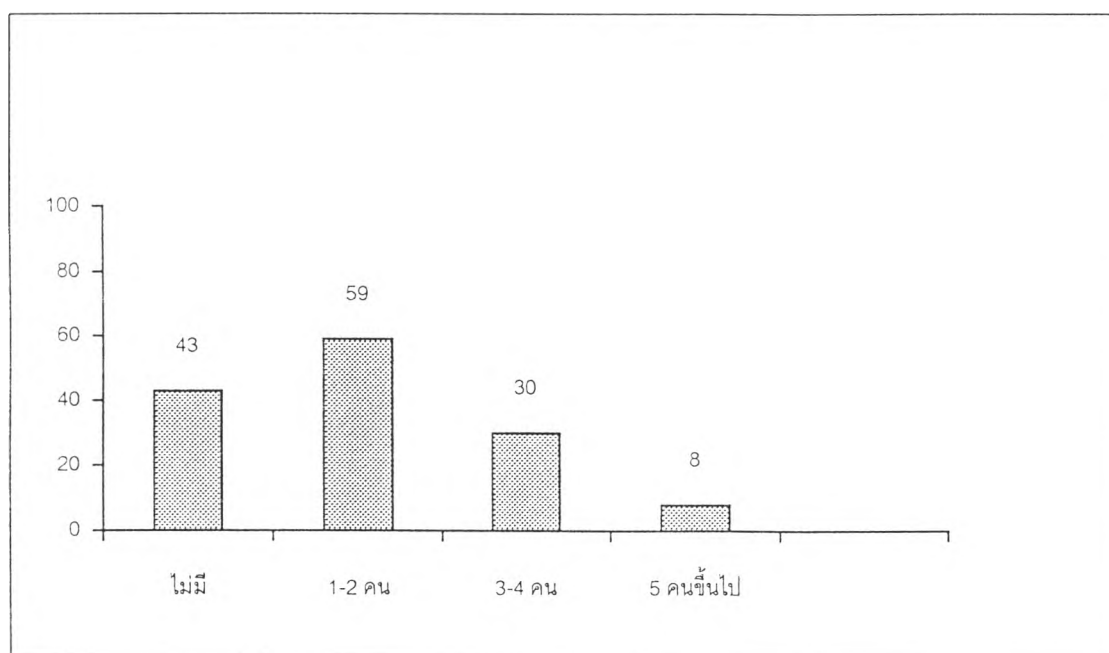
12. จำนวนบุตรหรือบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู 1-2 คน จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 42.1 รองลงมาคือ ไม่มีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 30.7 มีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู 3-4 คนขึ้นไป 30 คน คิดเป็นร้อยละ 21.4 น้อยที่สุดคือมีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู 5 คนขึ้นไป 8 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู

บุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	43	30.7
1 - 2 คน	59	42.1
3 - 4 คน	30	21.4
5 คนขึ้นไป	8	5.7
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.12 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู



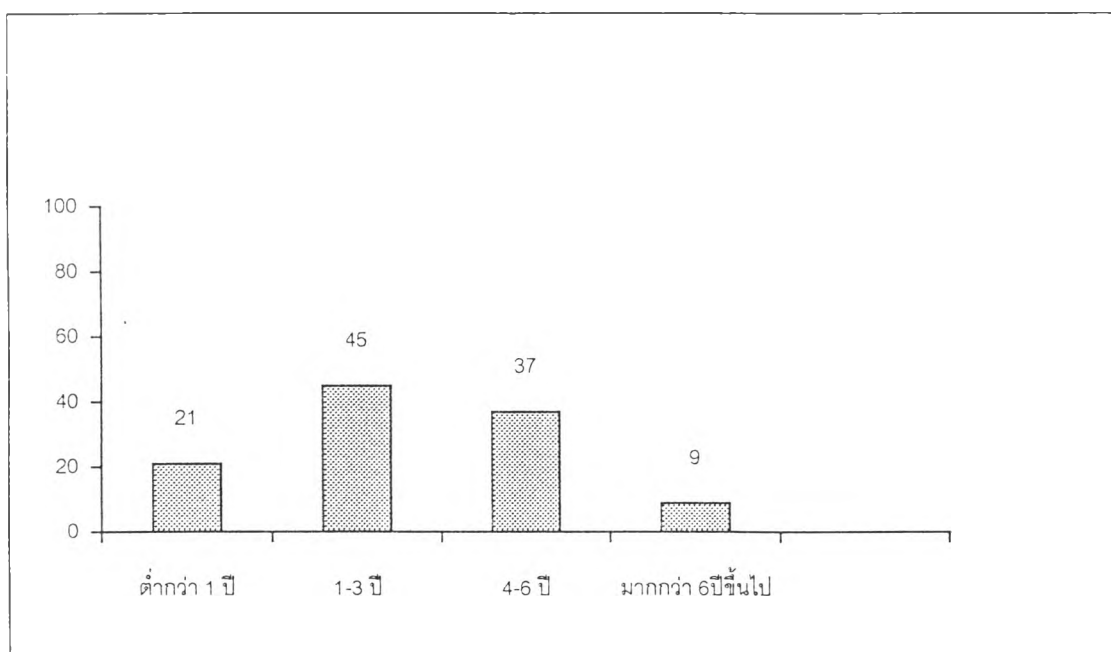
13. ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระยะเวลาในการประกอบอาชีพ 1-3 ปี มากที่สุด จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 32.1 รองลงมาคือ 4-6 ปี และ มากกว่า 6 ปีขึ้นไป มีจำนวนเท่ากัน คือ 37 คน คิดเป็นร้อยละ 26.4 น้อยที่สุดคือต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลา
ในการประกอบอาชีพ

ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	21	15.0
1 - 3 ปี	45	32.1
4 - 6 ปี	37	26.4
มากกว่า 6 ปีขึ้นไป	37	26.4
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.13 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการประกอบอาชีพ



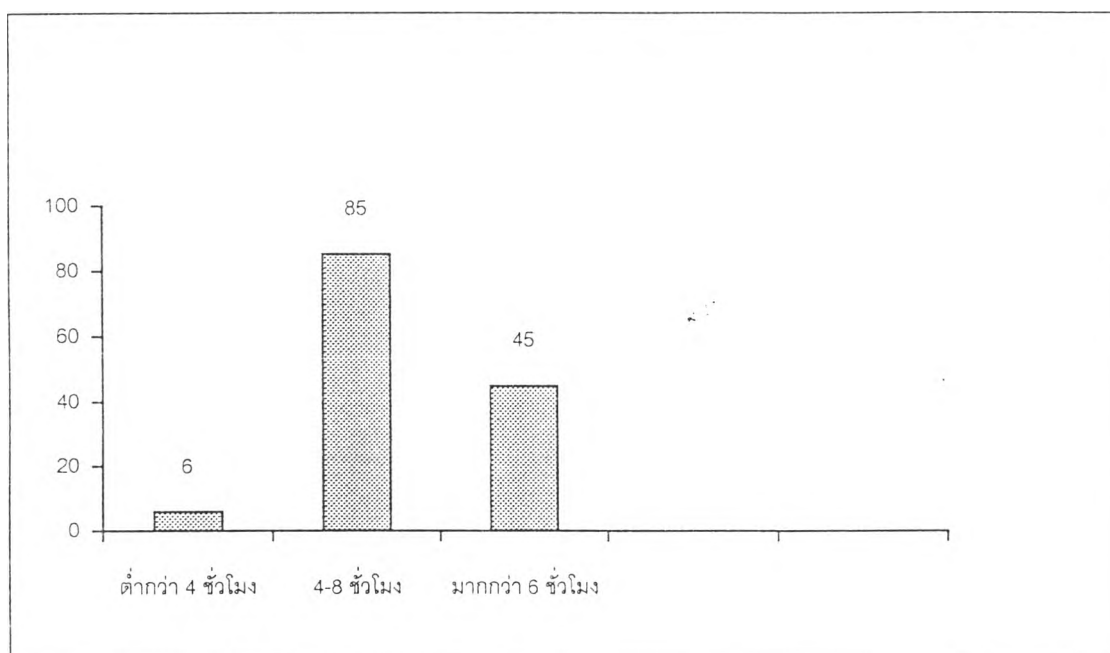
14. ระยะเวลาในการใช้รถเฉลี่ยต่อวัน

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะมีระยะเวลาในการใช้รถเฉลี่ย 4-8 ชั่วโมงต่อวัน มีจำนวนถึง 85 คน คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมาคือใช้รถมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 และน้อยที่สุดคือใช้รถต่ำกว่า 4 ชั่วโมงต่อวัน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3 ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาในการใช้รถ

ระยะเวลาในการใช้รถเฉลี่ยต่อ วัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง	6	4.3
4 - 8 ชั่วโมง	85	60.7
มากกว่า 6 ชั่วโมง	49	35.0
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.14 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการใช้รถ



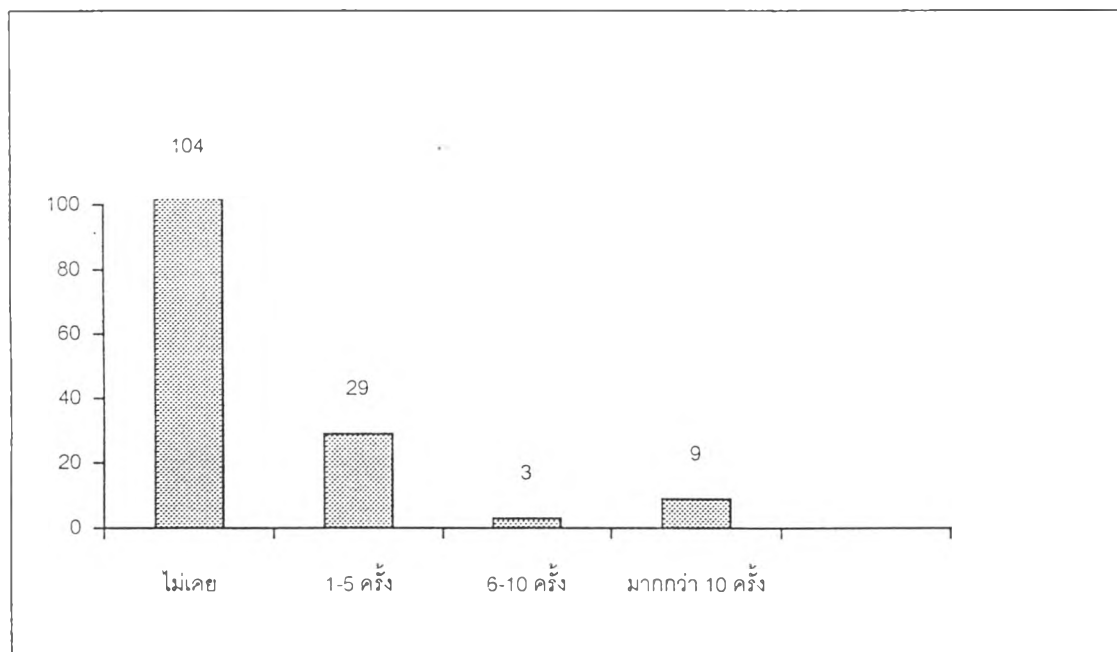
15. การประสบอุบัติเหตุ

จากการศึกษาพบว่าในรอบ 1 ปี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีจำนวนถึง 104 คน คิดเป็นร้อยละ 74.3 รองลงมาคือประสบอุบัติเหตุ 1 - 5 ครั้ง จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 20.7 ประสบอุบัติเหตุมากกว่า 10 ครั้ง 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9 และน้อยที่สุดคือประสบอุบัติเหตุ 6 - 10 ครั้ง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการประสบอุบัติเหตุ

การประสบอุบัติเหตุ/ปี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	104	74.3
1 - 5 ครั้ง	29	20.7
6 - 10 ครั้ง	3	2.1
มากกว่า 10 ครั้ง	4	2.9
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.15 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประสบอุบัติเหตุ



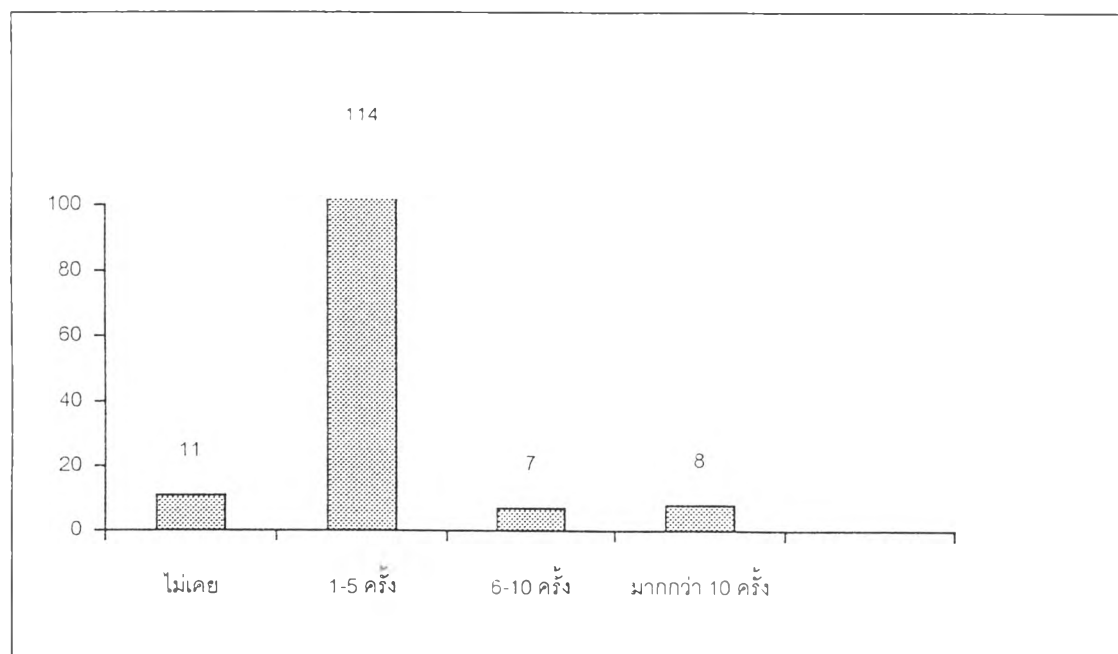
16. ประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร

จากการศึกษาพบว่าในรอบ 1 ปี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำผิดกฎจราจร 1-5 ครั้ง 114 คน คิดเป็นร้อยละ 81.4 รองลงมาคือไม่เคยทำผิดกฎจราจร 11 คน คิดเป็นร้อยละ 7.9 ทำผิดกฎจราจรมากกว่า 10 ครั้ง 8 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 และทำผิดกฎจราจร 6 - 10 ครั้ง น้อยที่สุดคือ 7 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร

ประสบการณ์ทำผิดกฎหมาย/ปี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	11	7.9
1 - 5 ครั้ง	114	81.4
6 - 10 ครั้ง	7	5.0
มากกว่า 10 ครั้ง	8	5.7
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.16 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร



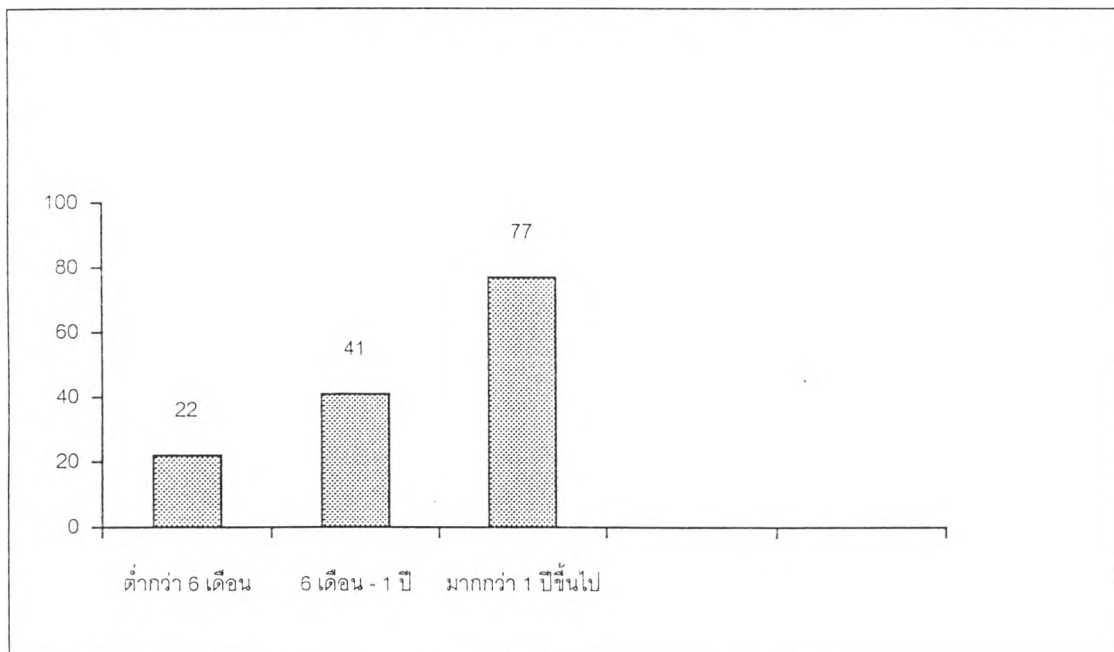
17. สภาพการจ้างงานของรถเข็นและล้อเลื่อน

จากการศึกษา พบว่า รถเข็นและล้อเลื่อนส่วนใหญ่มีสภาพการจ้างงานมานาน 1 ปีขึ้นไป จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 รองลงมาจ้างงานนาน 6 เดือน ถึง 1 ปี 41 คน คิดเป็นร้อยละ 29.3 และน้อยที่สุดคือจ้างงานต่ำกว่า 6 เดือน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 15.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสภาพการใช้งานของรถเข็น และล้อเลื่อน

สภาพการใช้งานของรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 6 เดือน	22	15.7
6 เดือน - 1 ปี	41	29.3
มากกว่า 1 ปีขึ้นไป	77	55.0
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.17 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสภาพการใช้งานของรถเข็นและล้อเลื่อน



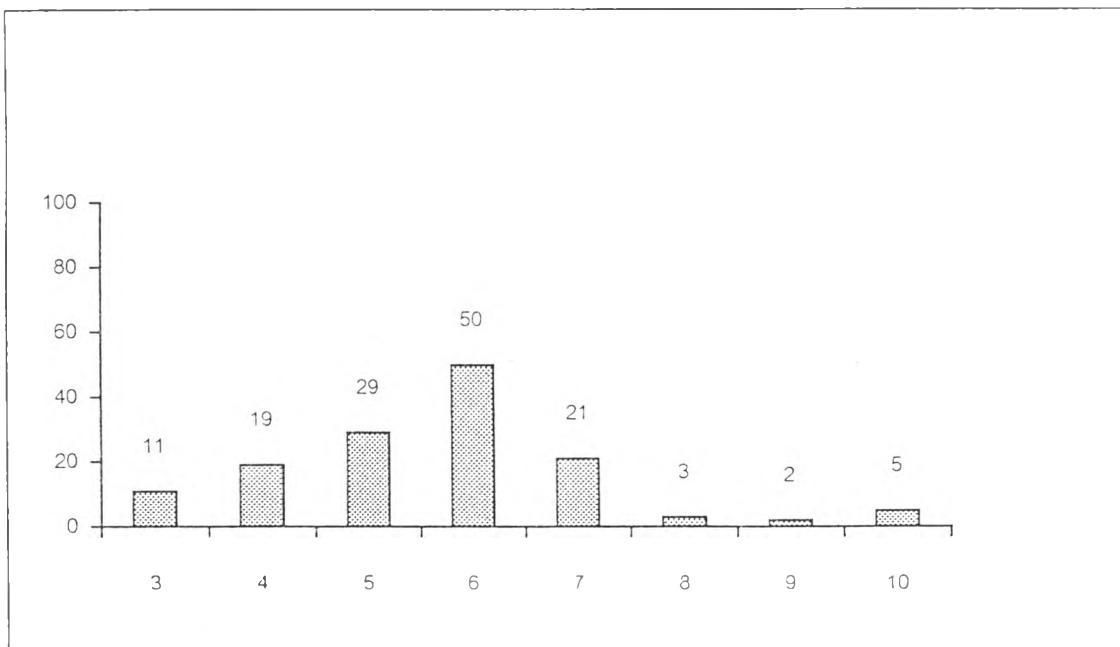
18. ความรู้เรื่องกฎจราจร

จากแบบสอบถามการวัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจรด้วยชุดคำถามจำนวนทั้งสิ้น 10 ข้อ โดยมีการกำหนดระดับการให้คะแนนดังนี้ ถ้าตอบถูกให้คะแนนข้อละ 1 คะแนน ถ้าตอบผิดให้คะแนนข้อละ 0 คะแนน ผลการสอบถามพบว่า มีผู้ได้คะแนนสูงสุด 10 คะแนน และได้คะแนนต่ำที่สุด 3 คะแนน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 5.66 (S.D. = 1.51) ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามคะแนนความรู้เรื่องกฎจราจร

คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3.0	11	7.9
4.0	19	13.6
5.0	29	20.7
6.0	50	35.7
7.0	21	15.0
8.0	3	2.1
9.0	2	1.4
10.0	5	3.6
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.18 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนความรู้เรื่องกฎจราจร

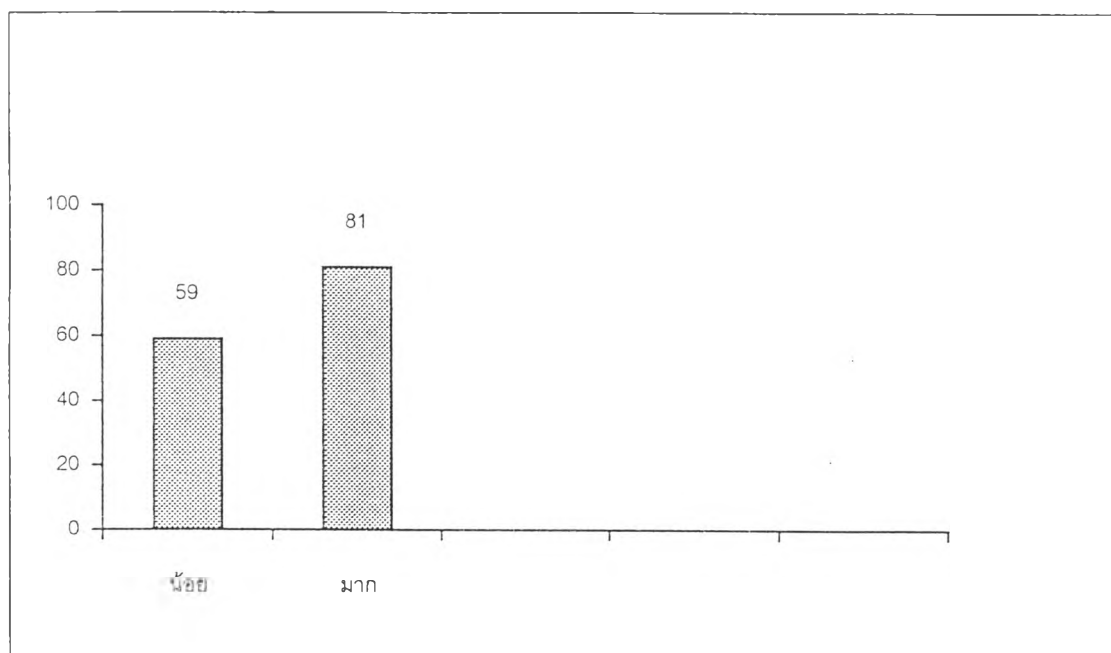


จากคะแนนที่ได้ในการทำแบบสอบถามสามารถแบ่งผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรกับผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย โดยกำหนดว่า ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือต่ำกว่า 5.66 เป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย ซึ่งมีทั้งสิ้น 59 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 42.1 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมากมีทั้งสิ้น 81 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9 ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	59	42.1
มาก	81	57.9
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.19 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร



ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

จากแบบสอบถามการวัดพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 10 ข้อ ซึ่งได้แบ่งคำตอบออกเป็น 3 ระดับ คือ น้อย บ่อย และบ่อยมาก โดยมีการกำหนดให้คะแนนในคำตอบแต่ละข้อเป็น 1, 2 และ 3 คะแนนตามลำดับ จะใช้ A, B และ C เป็นสัญลักษณ์ที่จะเป็นตัวบอกถึงระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรไว้ ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 แสดงระดับคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรและสัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า

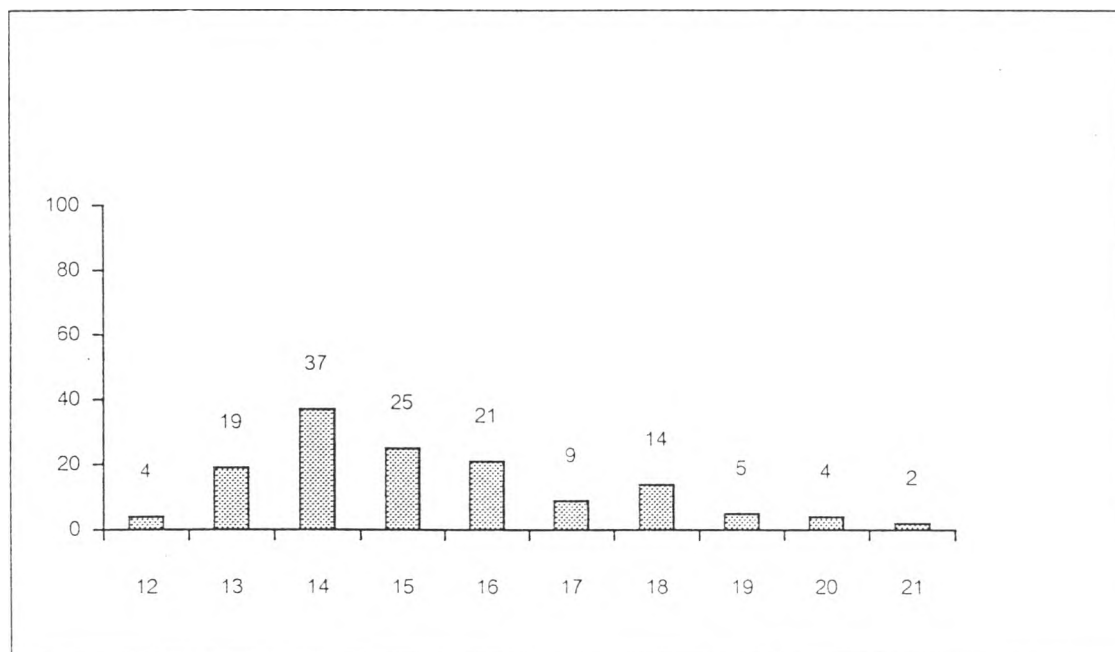
การฝ่าฝืนกฎจราจร	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
มาก	1	A
บ่อย	2	B
บ่อยมาก	3	C

จากการศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนสูงสุดอยู่ที่ 21 คะแนน จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 ได้คะแนนต่ำที่สุดอยู่ที่ 12 คะแนน จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9 และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 15.33 คะแนน S.D. = 2.02 ดังแสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจร

คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
12.0	4	2.9
13.0	19	13.6
14.0	37	26.4
15.0	25	17.6
16.0	21	15.0
17.0	9	6.4
18.0	14	10.0
19.0	5	3.6
20.0	4	2.6
21.0	2	1.4
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.21 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจร

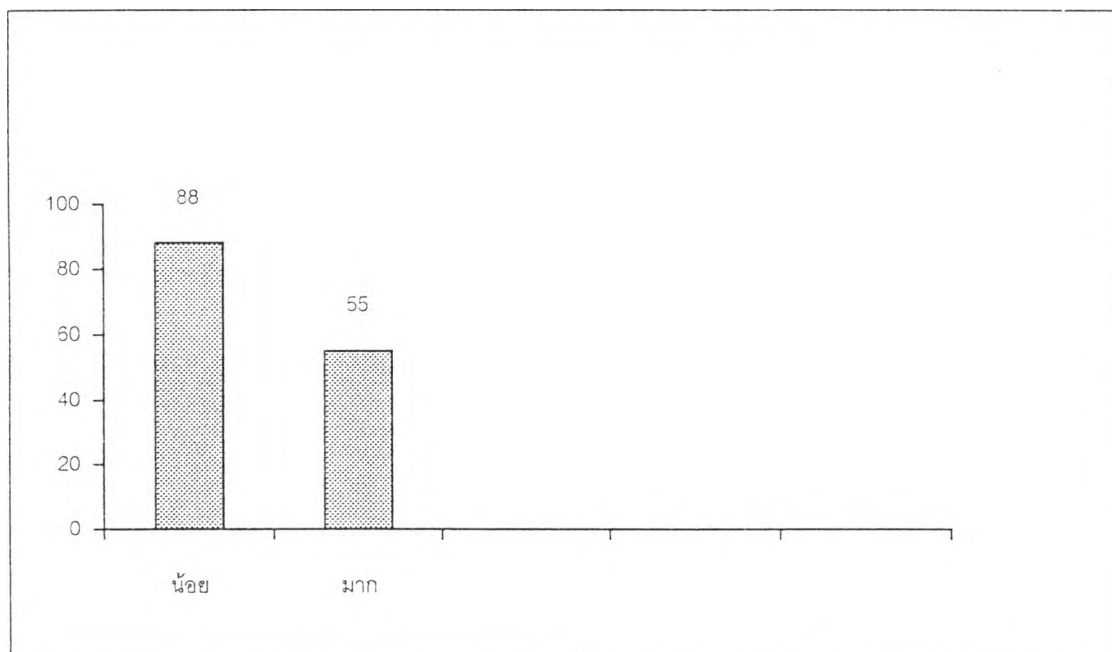


จากค่าเฉลี่ย สามารถจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง พบว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ 15.33 มีจำนวนทั้งสิ้น 85 คน คิดเป็นร้อยละ 60.7 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากคือ มีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 55 คน คิดเป็นร้อยละ 39.3 ดังแสดงในตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	85	60.7
มาก	55	39.3
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.22 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร



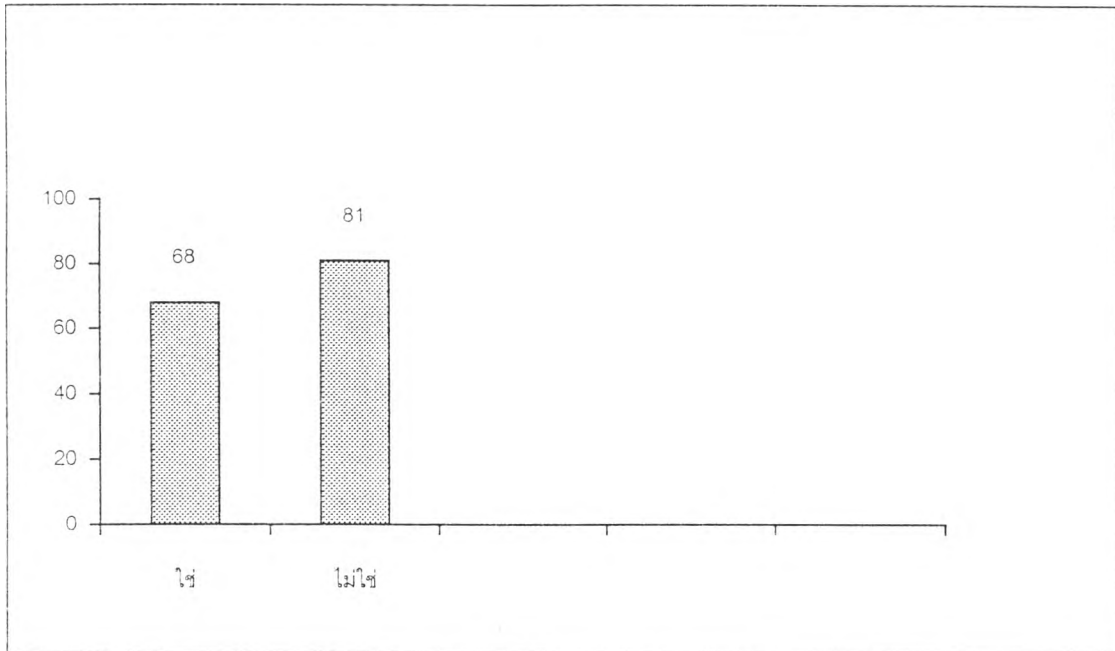
ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนในเรื่องพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรว่าเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรใช่หรือไม่ พบว่ามีผู้ตอบว่าใช่ 68 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 และตอบว่าไม่ใช่ 72 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 ดังแสดงในตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช่	68	48.6
ไม่ใช่	72	51.4
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.23 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับ
สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

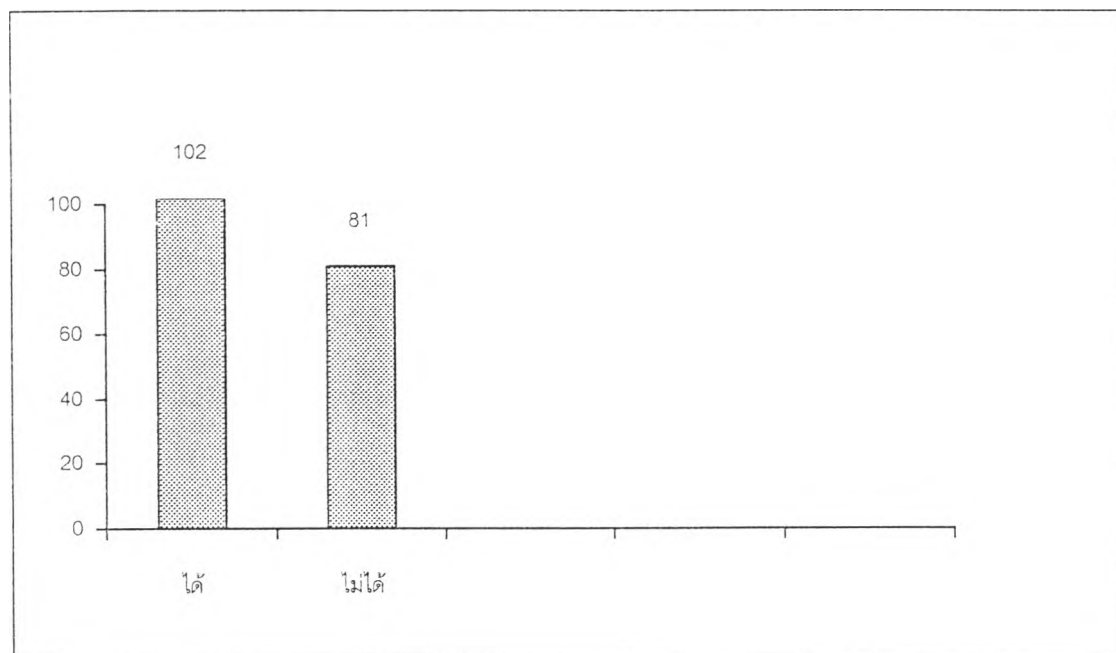


จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในเรื่องการกวาดล้างจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรจะช่วย
แก้ไขปัญหารถจราจรหรือไม่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าแก้ไขปัญหานี้ได้ จำนวน 102 คน คิด
เป็นร้อยละ 72.9 และตอบว่าแก้ไขปัญหานี้ไม่ได้ จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 27.1 ดังแสดงใน
ตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไข
ปัญหารถจราจร

การแก้ไขปัญหารถจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ได้	102	72.9
ไม่ได้	38	27.1
รวม	140	100.0

แผนภูมิ 4.24 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ไข
ปัญหาจรรยา



กลุ่มที่เห็นว่าการกวัดข้นจับกุมผู้ขี้ขี้ที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาอย่างเคร่งครัดจะช่วยแก้ไขปัญห
จรรยาได้ เนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. สาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาจรรยา คือ การฝ่าฝืนกฎจรรยาของผู้ขี้ขี้
2. การกวัดข้นจับกุมผู้ขี้ขี้ที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาอย่างเคร่งครัดจะทำให้ผู้ขี้ขี้มีความ
ระมัดระวังและมีวินัยในการข้บรมมากขึ้น
3. หากผู้ขี้ขี้ข้บรมอย่างมีระเบียบวินัยแล้วจะทำให้การจรรยาคล่องตัว และสะดวก
รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

กลุ่มที่เห็นว่า การกวัดข้นจับกุมผู้ขี้ขี้ที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาอย่างเคร่งครัดไม่สามารถช่วย
แก้ไขปัญหจรรยาได้ ให้เหตุผลดังนี้

1. การฝ่าฝืนกฎจรรยาไม่ใช่สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาจรรยา
2. การกวัดข้นจับกุมผู้ขี้ขี้ที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาอย่างเคร่งครัดมักทำให้เข้มงวดเพียงชั่ว
ครั้งชั่วคราว ไม่จริงจัง
3. การทำหน้าที่ในการกวัดข้นจับกุมผู้ขี้ขี้ที่ฝ่าฝืนกฎจรรยาของเจ้าพนักงานไม่
เคร่งครัด และมีการทุจริตง่าย

4. โทษของการฝ่าฝืนกฎจราจรมีเพียงน้อยนิดและเพียงปรับเท่านั้น
5. การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเป็นเพียงการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุเท่านั้น
6. สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมีมากมายหลายสาเหตุ
7. กำลังของเจ้าหน้าที่มีไม่เพียงพอที่จะกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดได้
8. การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดในสภาพการจราจรที่ติดขัดโดยการเรียกจับของเจ้าหน้าที่จะทำให้กีดขวางการจราจรและรถติดขัดมากยิ่งขึ้น

จากการให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นในเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครว่าควรเน้นในด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับความสำคัญมา 5 อันดับ พบว่ากลุ่มตัวอย่างได้จัดลำดับให้การควบคุมรถเป็นมาตรการที่ควรเน้นที่สุด จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจัดลำดับการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

การแก้ไขปัญหาจราจร	ลำดับความสำคัญ					
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	ลำดับที่ 4	ลำดับที่ 5	ไม่จัดลำดับ
ควบคุมปริมาณ	56 (40.0)	31 (22.1)	23 (16.4)	17 (12.1)	7 (5.0)	6 (4.3)
สร้างถนนหรือทางด่วนเพิ่มขึ้น	12 (8.6)	24 (17.1)	32 (22.9)	24 (17.1)	42 (30.0)	6 (4.3)
เพิ่มบริการรถสาธารณะให้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ	22 (15.7)	33 (23.6)	31 (22.1)	32 (22.9)	16 (11.4)	6 (4.3)
มีการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบมากขึ้น	25 (17.9)	26 (18.6)	28 (20.0)	28 (20.0)	27 (19.3)	6 (4.3)
กวดขันและจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	19 (13.6)	20 (14.3)	20 (14.3)	33 (23.6)	42 (30.0)	6 (4.3)

จากการให้กลุ่มตัวอย่างเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยให้มีการจัดลำดับ 5 ลำดับนั้น ผู้วิจัยได้นำน้ำหนักคะแนนในการจัดลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 แสดงการจัดลำดับคะแนนและสัญลักษณ์ของกลุ่มตัวอย่าง

ลำดับที่	คะแนน	สัญลักษณ์
1	5	A
2	4	B
3	3	C
4	2	D
5	1	E
ไม่ได้จัดลำดับ	0	F

ค่าดัชนีของการแก้ไขปัญหาจราจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก

$$(A \times 5) + (B \times 4) + (C \times 3) + (D \times 2) + (E \times 1) + (F \times 0)$$

จากการให้นำน้ำหนักคะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนเห็นว่ามาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรที่ควรเน้นมากที่สุดคือควบคุมปริมาณรถ รองลงมาคือ เพิ่มบริการรถสาธารณะให้มากขึ้น และมีประสิทธิภาพ ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 การจัดลำดับตามน้ำหนักคะแนน จำแนกตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร

ลำดับที่	การแก้ไขปัญหาจราจร	ค่าดัชนี	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	ควบคุมปริมาณรถ	514	3.67	1.45
2	เพิ่มบริการรถสาธารณะให้มากขึ้นและมีประสิทธิภาพ	415	2.96	1.40
3	มีการจัดวางผังเมืองให้เป็นระบบมากขึ้น	396	2.83	1.50
4	กวดขันและจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	343	2.45	1.49
5	สร้างถนนหรือทางด่วนเพิ่มขึ้น	342	2.44	1.49

ส่วนที่ 4 การจัดระเบียบข้อมูล

ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้ 9 สมมติฐาน โดยกำหนดจากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้จัดหมวดหมู่ของตัวแปรที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมกรรมการทำผิดกฎจราจรใหม่ไว้ดังนี้

1. อายุ

จากการศึกษา ผู้วิจัยได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้มีอายุมาก คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 31 ปีขึ้นไป จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 80.0 และผู้มีอายุน้อย คือมีอายุตั้งแต่ 15 - 30 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 ดังตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการแบ่งกลุ่มอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	28	20.0
มาก	112	80.0
รวม	140	100.0

2. เพศ

ผู้วิจัยแบ่งเพศของกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 เพศ คือเพศหญิง จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 เพศชาย 57 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	57	40.7
หญิง	83	59.3
รวม	140	100.0

8. รายได้

ผู้วิจัยได้แบ่งรายได้ของกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้มีรายได้น้อย คือมีรายได้ต่ำกว่า 6,001 บาทต่อเดือน จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9 และผู้ที่มีรายได้สูง คือมีรายได้ตั้งแต่เดือนละ 6,001 บาทขึ้นไป 59 คน คิดเป็นร้อยละ 42.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.30

ตารางที่ 4.30 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการแบ่งกลุ่มรายได้

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	81	57.9
มาก	59	42.1
รวม	140	100.0

4. ประสบการณ์การขับรถ

แบ่งประสบการณ์การขับรถออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้มีประสบการณ์การขับรถมาก คือมีประสบการณ์ในการขับรถมากกว่า 3 ปี มีทั้งสิ้น 74 คน คิดเป็นร้อยละ 52.9 และผู้มีประสบการณ์การขับรตน้อย คือมีประสบการณ์การขับรตน้อยกว่า 3 ปี มี 66 คน คิดเป็นร้อยละ 47.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.31

ตารางที่ 4.31 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามกลุ่มประสบการณ์การขับรถ

ประสบการณ์การขับรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	66	47.1
มาก	74	52.9
รวม	140	100.0

5. ความรู้เรื่องกฎจราจร

แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก 81 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย 59 คน คิดเป็นร้อยละ 42.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามกลุ่มความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	59	42.1
มาก	81	57.9
รวม	140	100.0

6. การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย คือผู้ที่เคยได้รับการลงโทษปีละ 5 ครั้ง หรือน้อยกว่า มีจำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 89.3 และผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก คือได้รับการลงโทษมากกว่า 5 ครั้ง ต่อเดือน มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 แสดงจำนวนและร้อยละ จำแนกตามกลุ่มประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	125	89.3
มาก	15	10.7
รวม	140	100.0

7. การประสพอุบัติเหตุทางการจราจร

ผู้วิจัยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ที่ประสพอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย คือปีละ 5 ครั้งหรือน้อยกว่า มีจำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 95.0 และผู้ที่ประสพอุบัติเหตุทางการจราจรมาก คือตั้งแต่ 6 ครั้งต่อปีขึ้นไป จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 ดังตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.34 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามกลุ่มที่ประสพอุบัติเหตุ

การประสพอุบัติเหตุทางการจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	133	95.0
มาก	7	5.0
รวม	140	100.0

8. จำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู

แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่มีผู้ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูน้อยคือ มีผู้ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู 3 คน หรือน้อยกว่า มีจำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 72.9 และกลุ่มที่มีผู้ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูมากคือมีตั้งแต่ 4 คนขึ้นไป จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 27.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนและร้อยละ จำแนกตามจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู

ผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	102	72.9
มาก	38	27.1
รวม	140	100.0

๑. สภาพยานพาหนะที่ใช้

แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ สภาพการใช้งานมานาน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 และสภาพการใช้งานมาไม่นาน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.36

ตารางที่ 4.36 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสภาพการใช้งานของรถ

สภาพการใช้งานของรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช้งานนาน	77	55.0
ใช้งานไม่นาน	63	45.0
รวม	140	100.0

ส่วนที่ 5 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานของการวิจัย

1. ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

ตารางที่ 4.37 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน

(Independent-Samples T Test) ของอายุผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	28	1.39	0.26	0.35	0.73
มาก	112	1.37	0.23		

จากตารางที่ 4.37 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องอายุ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่มีอายุมาก"

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่มีอายุมาก"

สมมติฐานของการวิจัย

2. ผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้หญิง

ตารางที่ 4.38 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent-Samples T Test) ของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจร

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
ชาย	57	1.38	0.23	0.087	0.93
หญิง	83	1.37	0.25		

จากตารางที่ 4.38 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องเพศ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ชายจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้หญิง"

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "ผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้หญิง"

สมมติฐานของการวิจัย

3. ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก

ตารางที่ 4.39 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent-Samples T Test) ของรายได้ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	81	1.39	0.23	0.95	0.34
มาก	59	1.35	0.25		

จากตารางที่ 4.39 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องรายได้ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่มีรายได้น้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่แตกต่างกับผู้ที่มีรายได้มาก"

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "ผู้ที่มีรายได้น้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก"

สมมติฐานของการวิจัย

4. ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่มาก

ตารางที่ 4.40 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน

(Independent-Samples T Test) ของประสบการณ์การขับขี่ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การขับขี่	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	66	1.40	0.25	0.99	0.32
มาก	74	1.36	0.23		

จากตารางที่ 4.40 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์ในการขับขี่ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รณมาก"

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่มาก"

สมมติฐานของการวิจัย

5. ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

ตารางที่ 4.41 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent-Samples T Test) ของความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	59	1.33	0.22	-1.97	0.05
มาก	81	1.41	0.25		

จากตารางที่ 4.41 พบว่า จากการทดสอบค่าเฉลี่ยในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจร ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก" และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า "ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก"

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก"

สมมติฐานของการวิจัย

6. ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

ตารางที่ 4.42 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน

(Independent-Samples T Test) ของประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์ได้รับการลงโทษ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	125	1.35	0.22	-4.96	0.00
มาก	15	1.65	0.24		

จากตารางที่ 4.42 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่าปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก" และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก"

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก"

สมมติฐานของการวิจัย

7. ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่เคยมีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

ตารางที่ 4.43 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent-Samples T Test) ของประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรของผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	133	1.37	0.24	-2.21	0.03
มาก	7	1.57	0.17		

จากตารางที่ 4.43 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่เคยมีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก" และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่เคยมีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก"

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก"

สมมติฐานของการวิจัย

8. ผู้ที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูมาก

ตารางที่ 4.44 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent-Samples Test) ของจำนวนผู้รับผิดชอบเลี้ยงดูของผู้ใช้รถเข็น และล้อเลื่อนที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ผู้ที่รับผิดชอบเลี้ยงดู	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	102	1.39	0.23	0.70	0.49
มาก	38	1.36	0.26		

จากตารางที่ 4.44 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องจำนวนผู้ที่รับผิดชอบเลี้ยงดูปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่ายอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูมาก"

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูมาก"

สมมติฐานการวิจัย

9. ผู้ที่ไ้ร้รถที่มีสภาพการใช้งานมานานจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไ้ร้รถที่มีสภาพการใช้งานมาไม่นาน

ตารางที่ 4.45 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent-Samples Test) ของสภาพการใช้งานของรถของผู้ไ้ร้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

การใช้งานของรถ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-value	Sig.
น้อย	63	1.37	0.26	-0.25	0.81
มาก	77	1.38	0.23		

จากตารางที่ 4.45 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องสภาพการใช้งานของรถปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้ คือ 0.05 จึงแสดงว่ายอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า "ผู้ที่ไ้ร้รถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับผู้ที่มีจำนวนผู้ที่ไ้ร้รถที่มีสภาพการใช้งานมาไม่นาน"

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ที่ไ้ร้รถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไ้ร้รถที่มีสภาพการใช้งานมาไม่นาน"

ตอนที่ 2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling) จำนวน 10 ราย และใช้นามสมมติในการสัมภาษณ์ จากนั้นจึงสรุปผลการสัมภาษณ์ตามวิธีการทางมานุษยวิทยา

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน คนที่ 1

ผู้ให้สัมภาษณ์	นายสมบัติ (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ์ วิทยาลัยพัฒนกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บนทางเท้า ตรงข้ามตลาดปิ่นัง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร
วันที่สัมภาษณ์	9 ธันวาคม 2539 เวลาประมาณ 18.30 น.

ลักษณะทางสังคม

บุคลิกภาพ นายสมบัติเป็นชายรูปร่างสูงปานกลาง ผิวดำแดง แต่งกายเรียบร้อย พุดเก่ง มีความเชื่อมั่นในตนเอง อหยาศัยและมนุษยสัมพันธ์ดีให้ความร่วมมือในการตอบคำถามเป็นอย่างดี

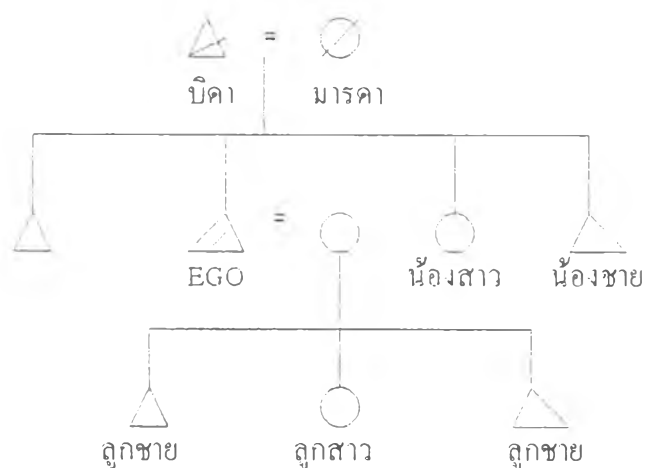
ประวัติชีวิต

นายสมบัติ ปัจจุบันอายุ 35 ปีเกิดที่ จังหวัดอุบลราชธานี จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 แล้วออกมาช่วยทางบ้านทำนา ไม่ได้เรียนต่อเพราะไม่มีเงิน สมบัติมีพี่น้องทั้งหมด 4 คน ตนเองเป็นคนที่ 2 รายได้จากการทำนาไม่เพียงพอจึงออกรับจ้างทั่วไป ต่อจากนั้นก็ทำงานก่อสร้าง หลังจากนั้นเพื่อนชวนเข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานคร ใ้จ้างทำในโรงงานอุตสาหกรรม โดยพักอาศัยร่วมกับพี่น้อง และได้พบภรรยาซึ่งทำงานในที่เดียวกัน คูใจกันประมาณ 1 ปี จึงแต่งงานกัน หลังจากนั้นก็ออกมาขับรถแท็กซี่อยู่ประมาณ 1 ปี แล้วจึงมาเงินรถขายผลไม้ ขายได้ประมาณ 5 เดือน

ครอบครัวและเครือญาติ

สมบัตมีพี่น้องทั้งหมด 4 คน เป็นผู้ชาย 3 คน ผู้หญิง 1 คน สมบัติเป็นลูกชายคนที่สอง บิดามารดาเสียชีวิตแล้ว พี่ชาย

ไดอะแกรมแสดงเครือญาติของนายสมบัติ



ครอบครัวและเครือญาติ

สมบัตมีพี่น้องทั้งหมด 4 คน เป็นผู้ชาย 3 คน ผู้หญิง 1 คน สมบัติเป็นลูกชายคนที่สอง บิดามารดาเสียชีวิตแล้ว พี่ชายคนโตจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 ปัจจุบันแต่งงานแล้ว ยังประกอบอาชีพทำนาอยู่ที่จังหวัดอุบลราชธานี น้องสาวจบชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ทำงานอยู่รัฐวิสาหกิจ ยังไม่ได้แต่งงาน น้องชายคนเล็กจบมัธยมศึกษาตอนปลาย ทำงานแล้ว สมบัติแต่งงานแล้ว ภรรยาเป็นคนจังหวัดมหาสารคาม มีบุตรด้วยกัน 3 คน เป็นผู้ชาย 2 คน ผู้หญิง 1 คน ตอนนี้ส่งกลับไปเรียนหนังสือที่จังหวัดมหาสารคาม อยู่กับพ่อตาแม่ยาย เพราะไม่มีเวลาดูแล ต้องช่วยกันทำมาหากิน

ชีวิตปัจจุบัน

ชีวิตประจำวันของสมบัติจะไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงมากนัก โดยจะทำงานทุกวัน จะหยุดเมื่อเหนื่อยมากหรือไม่สบายเท่านั้น สมบัติตื่นประมาณ 6.00 น. จะออกไปซื้อผลไม้ที่ตลาด เพื่อนำมาเตรียมใส่รถไปขาย กลับถึงบ้านจะอาบน้ำแต่งตัวแล้วมานั่งกินข้าวกับภรรยา ประมาณ 7.30 น. จึงออกจากบ้านไปขายของ จะเห็นขายของ ไปเรื่อย ๆ ตามชุมชนต่าง ๆ จะพักรับประทานอาหารประมาณบ่ายโมง เพราะช่วงเที่ยงเป็นเวลาที่ขายดีที่สุด สถานที่ที่พักรับประทานอาหารก็ไม่แน่นอน บางวันก็ห่อข้าวมากินเอง บางวันขายดีมากช่วงบ่าย ๆ หมดก็จะกลับบ้าน แต่โดยปกติก็จะขายจนถึงประมาณ 2 ทุ่ม จึงจะกลับบ้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

สมบัติจะออกจากบ้านประมาณ 7.30 น. โดยจะเข็นรถไปช้า ๆ เพื่อลูก้าจะได้เรียกหัน ถ้ารถติดมากก็จะเข็นขึ้นไปบนทางเท้า ช่วงเช้าจะเข็นมาจอดบนทางเท้าใกล้กับป้ายรถเมล์แถวตลาดปิ่นน้ เพราะมีคนมาก หลังจากนั้นก็จะเข็นไปตามซอยต่าง ๆ ซึ่งเส้นทางก็ไม่แน่นอน แต่ก็อยู่ในบริเวณแถวคลองเตย บางครั้งก็ไปแถวสุขุมวิท โดยผ่านทางศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ โดยจะเข็นบนทางเท้าตลอดเพราะรถติดมาก การจอดขายของก็จะจอดทุกที่ที่มีคนต้องการซื้อ สมบัติจะเข็นรถตามใจตนเองมากกว่า โดยไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎจราจร แต่บางครั้งก็ต้องทำตามเพราะกลัวอุบัติเหตุ เช่นตามสี่แยกต่างๆ ตำรวจจราจรจะไม่เข้มงวดกับรถเข็น บางพื้นที่จะมีเจ้าหน้าที่เทศกิจคอยมาจับกุมก็ต้องดูด้วย สมบัติก็จะขายของไปจนกว่าจะหมด ถ้าไม่หมดจริงๆประมาณ 2 ทุ่มครึ่งก็จะกลับบ้าน

ข้อสังเกตในการเดินทาง

สมบัติให้ความเห็นว่า รถเตี้ยมันติดมากขึ้นทุกวัน โดยเฉพาะช่วงเวลาเช้าและเย็น แต่ตอนเย็นจะติดมากกว่า รถติดนั้นสมบัติว่าไม่ค่อยมีผลกระทบต่อตนเอง เพราะถ้าติดมากก็จะเข็นขึ้นไปเข็นบนทางเท้า หรือเข้าซอยที่เป็นทางลัด บางครั้งไปจอดขายอยู่ข้างรถเมล์เพราะรถติดนานคนบนเรื่อหัวก็จะมาซื้อผลไม้ไปกิน ก็ทำให้ขายได้มากขึ้น

สมบัติคิดว่าพวกรถเข็นและล้อเลื่อนแบบตนเองนั้นไม่เป็นปัญหาต่อการจราจรเพราะมีน้อยกว่ารถแบบอื่น ๆ และยังสามารถเคลื่อนที่ได้สะดวกเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรได้

สมบัติคิดว่ารถที่เป็นสาเหตุให้รถติดช้ดมากนั้นเป็นพวกรถตู้ ๆ เพราะจะมีการจอดกันเกะกะไม่เป็นระเบียบ จอดตามป้ายรถเมล์โดยไม่สนใจคนอื่น ๆ และยังสามารถเคลื่อนที่ได้สะดวกเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรได้

สมบัติคิดว่ารถเข็นที่เป็นสาเหตุให้รถติดมากนั้นเป็นพวกรถตู้ ๆ เพราะจะมีการจอดกันเกะกะไม่เป็นระเบียบ จอดตามป้ายรถเมล์โดยไม่สนใจคนอื่น ๆ ถ้ามีตำรวจมาก็จะหายกันไปเดี๋ยวก็กกลับมาใหม่ พวกรถมอเตอร์ไซค์ก็ชอบเข็นมาบนทางเท้า แล้วขับเร็วและจะฝ่าไฟแดงแล้วมีอุบัติเหตุให้เห็นบ่อยมาก

สมบัติคิดว่าวิธีแก้ไขปัญหาราจรน่าจะทำให้รถมีน้อยลง ซึ่งเขาเองก็ไม่รู้เหมือนกันว่าจะใช้วิธีไหน แล้วน่าจะมิดำรวจคอยตรวจจับพวกรถตู้ ๆ กับมอเตอร์ไซค์ที่ทำผิด และคิดว่าน่าจะมีการทำถนนหรือทางด่วนเพิ่มขึ้น

ชีวิตในอนาคต

สมบัติคิดว่าจะขายไปอีกระยะหนึ่งเพราะเป็นงานที่อิสระ รายได้อยู่ที่ความขยันของตนเอง และต้องการเก็บเงินสักก้อนหนึ่งเพื่อไปประกอบกิจการอะไรซักอย่างที่บ้านเกิด แต่ยังไม่รู้ว่าจะทำอะไร แต่ตอนนี้ขอเก็บเงินไปก่อน

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนคนที่ 2

ผู้ให้สัมภาษณ์	นายอำนาจ (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	ริมถนนสุรวงศ์ เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร
วันที่สัมภาษณ์	12 ธันวาคม 2539 เวลาประมาณ 19.00 น.

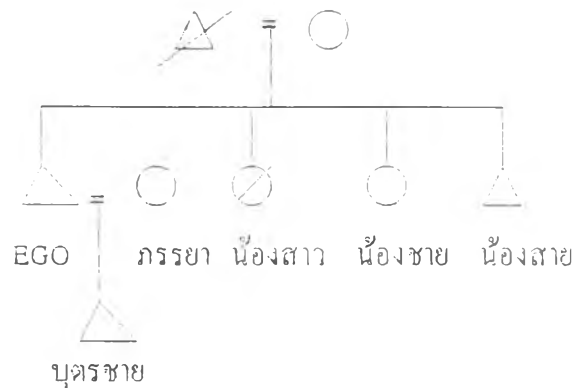
ลักษณะทางสังคม

บุคลิกภาพ นายอำนาจ เป็นชายร่างเล็ก ผอม ผิวคล้ำ ดูแข็งแรง สูงประมาณ 160 เซนติเมตร แต่งกายสุภาพเรียบร้อย หูจางสุภาพ มีความมั่นใจในตนเอง

ประวัติชีวิต

นายอำนาจเกิดเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2506 ที่จังหวัดพิจิตร ปัจจุบันอายุ 36 ปี มีพี่น้องทั้งหมด รวม 4 คน เป็นชาย 2 คน หญิง 2 คน นายอำนาจเป็นบุตรคนโต บิดาเสียชีวิตแล้ว มารดาอยู่จังหวัดพิจิตร ครอบครัวของอำนาจมีอาชีพทำนา ทำไร่ ซึ่งมีรายได้ไม่พอเพียงกับรายจ่าย อำนาจจึงต้องออกจากโรงเรียนเมื่อจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 มาช่วยทางบ้านทำงานเพื่อส่งเสียให้น้องๆได้เรียน หลังจากนั้นเพื่อนในหมู่บ้านชวนมาทำงานที่กรุงเทพฯ มาครั้งแรกก็ทำงานก่อสร้าง ทำงานโรงงานประเภทโรงกลึง หลังจากนั้นก็มาขับรถแท็กซี่อยู่หลายปี จนได้พบกับภรรยาและแต่งงานกัน ต่อจากนั้นก็มาทำงานในอู่รถ เพราะตนเองชอบทางเครื่องยนต์ ทำงานเช็ดปัมหัวฉีด ทำอยู่ 2-3 ปี ตอนหลังต้องออกเพราะไม่มีงาน เศรษฐกิจไม่ดี ได้ค่าแรงน้อย จึงออกมาขายไอติมได้ประมาณเกือบปีแล้ว

ไดอะแกรมแสดงเครือญาติของนายอำนาจ



ครอบครัวและเครือญาติ

อำนาจมีพี่น้องทั้งหมด 4 คน เป็นผู้ชาย 2 คน ผู้หญิง 2 คน อำนาจเป็นลูกชายคนโต ปัจจุบันบิดาและน้องสาวคนรองเสียชีวิตแล้ว น้องชายกับน้องสาวยังอยู่ที่พิจิตร ช่วยแม่ทำนา ทำไร่ อำนาจแต่งงานแล้วมีบุตรชาย 1 คน อายุ 10 ขวบ ภรรยาเป็นคนจังหวัดลำพูน อายุ 32 ปี ได้ส่งลูกชายกลับไปอยู่กับแม่ที่พิจิตรเพราะไม่มีเวลาดูแลลูก และประหยัดค่าใช้จ่าย โดยจะส่งเงินไปให้ประมาณเดือนละ 1,500-2,000 บาท บางเดือนก็น้อยกว่านี้แล้วแต่รายได้

ชีวิตประจำวัน

อำนาจจะตื่นประมาณ 8 โมงเช้า อาบน้ำแต่งตัวแล้วรับประทานอาหารเช้ากับภรรยา จะออกจากบ้านประมาณ 8.30 น. เพราะรถจะไม่ค่อยติด นั่งรถเมล์มาที่โรงงานแถวเจริญผล โดยมาแต่ตัวเพราะทางโรงเรียนมีอุปกรณ์ให้ครบทุกอย่าง รายได้เท่าไรก็จะมาคิดเงินตอนเอารถเงินไอดีมาส่งคืน จะเงินออกจากโรงงานไปตามถนนพระราม 4 ผ่านสามย่าน สุรวงศ์ สีลม สวนลุมพินี จะอยู่ในบริเวณแถวนี้ ถ้าเหนื่อยก็จะหยุดพัก ข้าวกลางวันจะกินประมาณบ่ายโมง โดยหากินแถวบริเวณที่ตนเองขายของ จะเลิกขายประมาณ 21.00 น. ถ้าขายดีมากก็อาจจะเลิกก่อน ถึงบ้านก็เกือบ 4 ทุ่ม ทำงานทุกวัน จะหยุดเมื่อจำเป็นจริงๆ เช่น ไม่สบายหรือกลับไปเยี่ยมลูกที่ต่างจังหวัด ในวันเทศกาล ปีนี้ก็เพิ่งกลับไป 1 ครั้ง ช่วงสงกรานต์

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ปัญหาการจราจรขี้ อำนาจคิดว่า ปัญหาจราจรเพราะมีรถเยอะ ถนนไม่เพียงพอ คิดว่าไม่ค่อยมีผลกับตนเองมากนัก เพราะตนจะออกจากบ้านสายหน่อย รถไม่ติดมาก ถ้าต้องไปธุระอื่นบ้างก็จะเผื่อเวลาก่อนไปถ้ารถติดมากก็จะเงินบนทางเท้า บางครั้งรถติดก็ทำให้ตนขายดีขึ้น ตามป้ายรถประจำทาง อากาศร้อนมากคนเยอะก็จะมาซื้อไอติมไปกิน

อำนาจคิดว่ารถที่ผิดกฎจราจรมากที่สุดคือรถมอเตอร์ไซด์กับรถแท็กซี่ เพราะจะฝ่าไฟแดงและจอดตามใจตนเอง รถเป็นแบบตนไม่ได้ก่อปัญหาจราจร ตนเองก็ไม่ค่อยได้ปฏิบัติตามกฎจราจรเท่าไร เพราะรถเป็นตนไม่เหมือน

อำนาจคิดว่าปัญหาจราจรทางแก้ไขควรทำถนนเพิ่มให้เพียงพอกับรถ และให้ทำตามกฎจราจร เพราะเคยเห็นคนฝ่าไฟแดงแล้วรถชนกันทำให้รถติดกันนานกว่าตำรวจจะมาตัดสินอำนาจคิดว่าคงมีคนช่วยแก้ไขกันอยู่แล้ว เห็นทางการเขาสร้างรถไฟฟ้า สร้างเสร็จคงจะช่วยให้ตำรวจอำนาจบอกว่า ตำรวจน่าจะคอยดูแลมากกว่าจะคอยดักจับเพราะเคยเห็นอยู่ข้างต้นไม้แล้วออกมาเมื่อเลี้ยวกลับรถในที่ห้ามกลับ

ชีวิตในอนาคต

อำนาจคิดว่าจะทำงานไปเรื่อย ๆ เก็บเงินเพื่อส่งเสียลูกและไว้ใช้จ่าย ตอนนี้ยังไม่คิดว่าอนาคตจะทำอะไร แต่คิดว่าจะอยู่ในกรุงเทพฯ ต่อไปเพราะถ้ากลับบ้านก็ไม่รู้จะทำอะไรกิน

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน คนที่ 3

ผู้ให้สัมภาษณ์	นายนิจ (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บนทางเท้า ปากซอยสุทธิพร 2 (แยกดินแดน)
วันที่สัมภาษณ์	6 ธันวาคม 2539

ลักษณะทางสังคม

บุคลิกภาพ นายนิจ เป็นคนรูปร่างผอม สูง ผิวค่อนข้างขาว ผมหยิก สูงประมาณ 165 เซนติเมตร อายุ 23 ปี เป็นคนค่อนข้างขี้อาย พูดน้อย ตามคำทักท้วง ยิ้มง่าย มีมนุษยสัมพันธ์ดี

ประวัติชีวิต

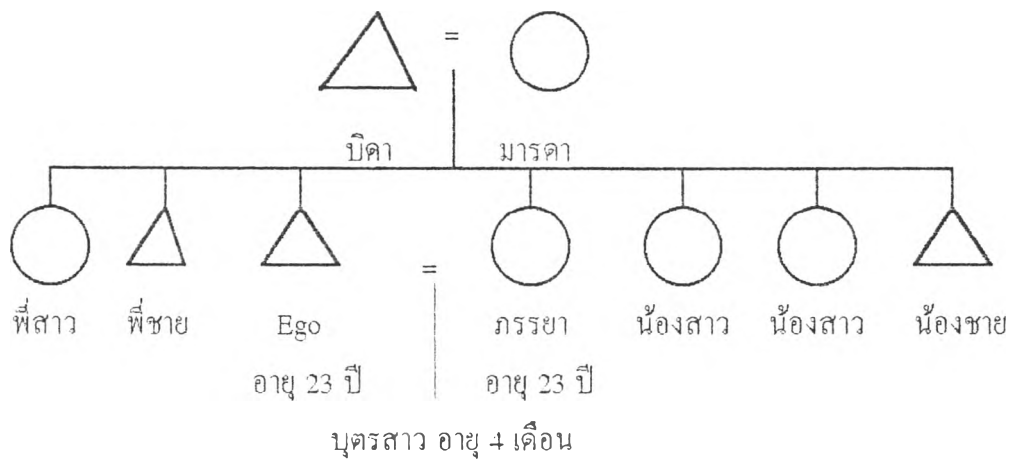
นายนิจ บ้านเดิมเป็นคนจังหวัดร้อยเอ็ด จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 หลังจากจบการศึกษาแล้วก็ไม่ได้เรียนต่อเพราะไม่มีเงิน ต้องออกมาช่วยทางบ้านทำนา และตนเองก็ไม่ชอบเรียนหนังสือด้วย ทำนาอยู่เป็นเวลา 4-5 ปี หลังจากนั้นพี่เขยซึ่งมาทำงานเย็บผ้าอยู่ที่กรุงเทพฯ มาชวนให้มาทำงานในกรุงเทพฯ เป็นงานเย็บผ้า จึงตัดสินใจมาทำงานในกรุงเทพฯ กับพี่เขยเพราะ

การทำงานนั้นเป็นงานที่เหนื่อยและไม่พอกิน พี่น้องที่มืออยู่ก็มีหลายคนมาเย็บผ้าในกรุงเทพฯ ได้ 2-3 ปี และได้พบกับภรรยาซึ่งมาเย็บผ้าเหมือนกัน หลังจากแต่งงานก็ออกมาขายหัวหมูย่างกับภรรยา เพื่อเปลี่ยนอาชีพจากการเย็บผ้ามาเป็นรถเข็นขายหัวหมูย่างได้ประมาณ 1 ปี

ครอบครัวและเครือญาติ

นายนิจ สมรสแล้ว ภรรยาอายุเท่ากันคือ 23 ปี มีบุตรด้วยกัน 1 คน เป็นผู้หญิง อายุ 4 เดือน ปัจจุบันพักอยู่กับพี่เขยและพี่สาว โดยรับแม่มาอยู่ด้วย เป็นบ้านเช่า

ไดอะแกรมแสดงเครือญาติ



ชีวิตประจำวัน

นิจ ตื่นประมาณเวลา 5.00 น. เพื่อออกไปซื้อหัวหมูที่ตลาดประมาณ 8-9 หัว ต่อวัน ซื้อกลับมาแล้วก็มาเตรียมของเพื่อที่จะขาย

ออกจากบ้านประมาณ 12.00 น. พร้อมภรรยา ภรรยาก็ประกอบอาชีพเดียวกัน โดยจะแยกกันไป ที่ซึ่งจะขายแต่ละวันก็อาจจะสลับกันไป เช่นรถไปเรื่อยๆ เข้าซอยต่างๆเริ่มตั้งแต่ซอย สุทธิพร 1 สุทธิพร 2 ซอยตระกูล เฟลตของกรมประชาสัมพันธ์ ซอยประชาสงเคราะห์ บางครั้งก็จะหยุดบริเวณปากซอย ถ้าไม่มีคนก็จะเข็นรถเปลี่ยนที่ขายไปเรื่อย ๆ โดยอยู่ในบริเวณ ดินแดง บางครั้งก็เข็นขึ้นบนทางเท้าบ้างเมื่อรถติด การเข็นรถขายก็จะเข็นเข้าซอยบ้าง ออกถนนใหญ่บ้าง ถ้ามีคนซื้อจะจอดขาย ตอนเย็นก็จะไปหยุดอยู่ตรงปากซอยตลาดขวัญ (ใกล้ทางแยก อ.ส.ม.ท.) เพราะมีคนลงรถเมล์มาซื้อของในตลาดกันมาก จะขายของไปจนกว่าจะหมด บางวันก็หมดเร็ว ก็จะเข็นไปหาภรรยา ถ้ายังไม่หมดก็จะแบ่งมา ช่วยขาย แล้วกลับบ้านพร้อมกัน แต่บาง

วันก็ขายไม่คี่ ไม่หมดคี่จะขายอยู่ถึงประมาณ 2 ทุ่มกว่า ๆ ก็จะไม่ค่อยขาย ลูกของคี่นั้นจะให้แม่เป็นคนเลี้ยงให้ กลับถึงบ้านประมาณ 3 ทุ่มเศษ

ทัศนคติในด้านต่าง ๆ

ด้านการประกอบอาชีพ

เป็นอาชีพที่อิสระ คิดว่าการเขี่ยผ้า เงินก็ได้มากกว่า และไม่จำเป็นต้องเป็นลูกน้องใคร ขึ้นอยู่กับความขยันของตัวเอง คิดว่าจะไปเรื่อย ๆ เพราะไม่รู้จะทำอะไรอย่างอื่น ความรู้ก็ไม่ค่อยมี ก็รู้สึกพอใจกับอาชีพนี้

ด้านการจราจร

ปัญหาเรื่องรถติดนั้น นายนิจคิดว่าเป็นเพราะรถมีจำนวนมาก ผู้วิจัยถามว่าคิดว่าควรแก้ไขปัญหานี้อย่างไร นายนิจตอบว่าไม่รู้เหมือนกัน แต่ก็มีคนคอยแก้ไขอยู่แล้ว สำหรับตนเองนั้นก็จะเขี่ยรถเข้าซอยทางลัด บางครั้งก็เขี่ยบนถนน แต่ก็จะต้องเลือกถนนว่าง ๆ แต่บางครั้งก็ต้องรื้อบอทางเขี่ยบนทางเท้าบ้าง เพราะต้องรื้อบไปขายในบางจุด คิดว่ารถทุกชนิดก็ทำให้รถติดเหมือนกัน พวกที่เป็นรถเขี่ยนั้นบางคนก็ทำให้รถติด ชอบออกไปในตอนเช้าๆ บางครั้งก็มีรถมาบีบแตรไล่ขณะที่เราเขี่ยรถขายของ เวลาจอดขายก็จะจอดในซอย อยากให้แก้ไขเรื่องรถติดได้เร็ว ๆ จะได้เขี่ยขายไปได้ไกล ๆ กว่านี้

ปัญหาที่พบ

ยังไม่เคยถูกจับจากตำรวจหรือเทศกิจ ก็มีปัญหารถติดบ้าง แต่คนก็จะเขี่ยไปเขี่ยบนทางเท้าหรือไม่ก็เข้าซอยไป บางครั้งก็รอให้รถน้อยลงจึงค่อยเขี่ยออกมา

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเขี่ยและล้อเลื่อน คนที่ 4

ผู้ให้สัมภาษณ์	นางบุญเรือน (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	บนทางเท้า หน้าธนาคารกสิกรไทย ใกล้สี่แยกพระรามเก้า
วันที่สัมภาษณ์	6 ธันวาคม 2539

ลักษณะทางสังคม

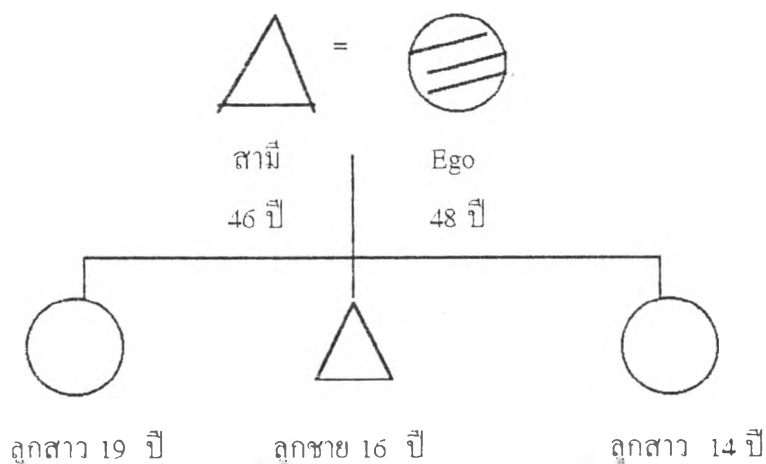
บุคลิกภาพ คุณบุญเรือน เป็นคนผิวคล้ำ รูปร่างสั้นท้วม ไขมันขาว แต่งกายสะอาดเรียบร้อย หลังจากพูดคุยพบว่า เป็นคนที่พูดน้อย พูดช้าและค่อนข้างเฉื่อย พร้อมทั้งถอนหายใจบ่อย ๆ เป็นคนที่ไม่ค่อยยิ้ม ค่อนข้างจะซึมเศร้า

ประวัติชีวิต คุณบุญเรือน บ้านเกิดอยู่ที่จังหวัดร้อยเอ็ด บ้านเดิมมีอาชีพทำนา เมื่อถามถึงอายุ คุณบุญเรือนบอกว่าเกิดปีมะโรง หุุดคิดแล้วบอก พ.ศ.2492 ก็ประมาณ 48 ปี เรียนจบชั้น ป.4 ก็ไม่ได้เรียนต่อเพราะที่บ้านจน และตัวเองหัวไม่ดี ไม่ชอบเรียน หลังจากออกจากโรงเรียนก็มาทำนา ทำอยู่นานเท่าไรจำไม่ได้และไม่ชอบทำเพราะเหนื่อย ได้ไม่คุ้ม ที่บ้านมีพี่น้องหลายคน ไม่พอกิน ก็ออกมารับจ้างทำงานมาหลายอย่าง จำไม่ค่อยได้แล้ว หลังสุดนี้มาขายมีดที่แปดริ้ว ตอนหลังพอตีแฟนมาทำงานด้านรับต่อเติมบ้านในกรุงเทพฯ เพื่อนชวนมา ตนเองจึงมาขายดอกไม้ และพวงมาลัย ขายมาได้ปีกว่า โดยที่จะไปซื้อดอกไม้ที่ปากคลองตลาดแล้วมานั่งร้อยเป็นพวงมาลัย และซื้อดอกไม้มาแบ่งเป็นกำๆ วันหนึ่งก็ได้ประมาณ 100-200 บาท ก็พอใช้ และแฟนก็ทำงานได้เงินมากกว่าตน ที่อยู่ปัจจุบันเป็นบ้านเช่า

ครอบครัวและเครือญาติ

คุณบุญเรือน แต่งงานแล้ว สามีเป็นคนจังหวัดพะเยา อายุ 46 ปี มีลูกด้วยกัน 3 คน ลูกสาวคนโตอายุ 19 ปี ตอนนี้แต่งงานไปแล้ว ลูกชายคนกลางอายุ 16 ปี และลูกสาวคนเล็ก อายุ 14 ปี ตอนนี้ก็เหลืออยู่แต่ลูกสาวคนเล็ก ซึ่งก็มานั่งอยู่ใกล้ ๆ แต่ไม่ได้มาช่วยขาย

ไต่ถามกรมแสดงเครือญาติ



ชีวิตประจำวัน

ตื่นประมาณตีห้า เพื่อไปซื้อดอกไม้ที่ปากคลองตลาด นั่งรถเมล์ไปกลับถึงบ้านประมาณ 6 โมงครึ่งถึง 7 โมง ขาด้านก็จะนำมาเตรียมเพื่อที่จะเอาไปขาย ก็จะทำไปเรื่อย ๆ ออกจากบ้าน 3 โมงเย็นกว่า ๆ เพราะจะเริ่มขายได้ตั้งแต่ 4 โมง เพราะธนาคารปิด โดยเงินรถมาจอดไว้หน้าธนาคารกสิกรไทย รถเข็นนั้นจะฝากคนแถวนั้นไว้ ไม่ได้เข็นกลับบ้านเพราะไกล จะจอดขายบนทางเท้า นั่งขายไปก็จะรื้อยพวงมาลัยไปด้วย ขายจนถึงประมาณ 3-4 ทุ่ม ก็จะกลับบ้าน

ทัศนคติในด้านต่าง ๆ

ด้านการประกอบอาชีพ

รู้สึกเฉยๆ ไม่รู้จะทำอะไร เพราะความรู้ไม่มี ก็ทำไปเรื่อย ๆ ไม่รู้จะเปลี่ยนไปทำงานอะไร เพราะทำมาหลายอย่างแล้ว ขายอย่างนี้ก็เป็นอิสระดี ไม่ต้องเป็นลูกน้องใคร

ด้านการจราจร

เรื่องปัญหาจราจร ตนเองก็เห็นว่ามันติดมาตั้งนานแล้วก็ไม่รู้จะแก้ยังไง เมื่อถามว่ารถประเภทไหนที่คิดว่าทำผิดกฎหมายมากหรือบ่อย คุณบุญจะเรียนตอบว่าไม่รู้เหมือนกัน ก็คงพอๆ กัน ตนเองก็ไม่ค่อยได้สังเกตเพราะต้องรื้อยพวงมาลัย ดำรวจก็ทำงานเสร็จแล้ว คิดว่ารถเงินของตัวเองก็ไม่ได้ ทำให้เกิดปัญหา เพราะว่าจอดอยู่กับที่ มีปัญหาบ้างที่คนเดินมาต้องเลี้ยวหน่อยเพราะจอดบนฟุตบาท

ในเรื่องกฎจราจรและเรื่องการควบคุมผู้เร่ขายของของกรุงเทพมหานครนั้น คุณบุญเรียนบอกว่าไม่รู้เรื่อง และคิดว่าการวางขายบนรถเข็นเช่นนี้ก็ไม่น่าจะผิดเพราะไม่เห็นมีตำรวจหรือเทศกิจมาว่าหรือจับเลย

ปัญหาที่พบ

อุบัติเหตุก็ไม่เคยได้รับ ไม่เคยถูกจับเลย มีปัญหาแต่เรื่องครอบครัวเรื่องลูก ๆ โดยเฉพาะลูกสาวคนเล็กคิดแม่ ทำอะไรก็ไม่ค่อยเป็น หนังสือก็ไม่ได้เรียน สุขภาพก็แข็งแรงดี

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน คนที่ 5

ผู้ให้สัมภาษณ์	นางวาสนา (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	ริมถนนประชาสงเคราะห์ ใกล้ตลาดดินแดง
วันที่สัมภาษณ์	6 ธันวาคม 2539

ลักษณะทางสังคม

บุคลิกภาพ วาสนา เป็นคนรูปร่างผอม สูง ผิวค่อนข้างขาว ผอมยาว โดยรวบมัดไว้ เป็นคนที่ยิ้มแย้มแจ่มใส พูดจาซื่อ ๆ มีมนุษยสัมพันธ์ดี เป็นคนใจเย็น เรียบร้อย ชี้แจงใจ

ประวัติชีวิต วาสนา ปัจจุบันอายุ 22 ปี บ้านเดิมเป็นคนจังหวัดร้อยเอ็ด ทางบ้านมีอาชีพทำนา จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 หลังจบการศึกษาก็ช่วยที่บ้านทำนา ก็พบสามีเป็นคนจังหวัดเดียวกัน สามีมาทำงานที่กรุงเทพฯ เพราะทำนาไม่เก่ง แพนมาตั้งแต่ออกจากโรงเรียน เรียกว่ามาโตที่กรุงเทพฯ ก็ว่าได้ แพนก็ชวนมาโดยเช่าบ้านอยู่กับเพื่อนของแฟน ค่าเช่าบ้าน 1,300 บาทต่อเดือน อยู่กัน 4 คน มาทำงานโรงงานได้ซีที สำหรับตนเองมาทำงานโรงงานได้ 2 ปี แต่แฟนมาทำงานนานแล้ว หลังจากนั้นเพื่อนแฟนชวนมาขับรถแท็กซี่ที่บริเวณห้วยขวาง เพราะแท็กซี่เขาจะไม่รับถ้าไม่มีคนค่าประกันให้ ก็ให้เพื่อนค่าให้ พอแฟนย้ายมาก็เลยตามกันมา ที่แรกก็ทำงานโรงงานนาทอง ซอย 4 โรงงานทำสายหม่อง วันหนึ่งได้ 157 บาท พอดีพี่สะใภ้มาอยู่ด้วย ก็เลยชวนกันมาขายของคู่ ขายไม่ได้ 2 คน กำไรมันน้อย เลยให้พี่สะใภ้ทำงานโรงงานต่อ ผู้วิจัยถามว่าทำไมถึงไม่ขายกันคนละกัน คุณวาสนาตอบว่าเพราะทุนมันน้อย โดยลงทุนซื้อรถเงินเก่ามาคันละ 600 บาท รวมอุปกรณ์อย่างอื่นก็พันกว่าบาท ขายได้รวมทุนและกำไรก็ประมาณ 600 กว่าบาท คิดเป็นกำไรตกวันละ 300 กว่าบาท ตอนนี้อยู่กับแฟนโดยเช่าบ้านอยู่ร่วมกันเป็นห้อง ห้องละ 2,000 บาท แฟนขับรถแท็กซี่ วันที่ไม่ได้ก็ 300-400 บาท ต่อวัน ช่วยกันทำงานเก็บเงินส่งให้ทางบ้าน สำหรับตนเองเพิ่งเริ่มขายได้ประมาณ 3 เดือนกว่า

ชีวิตประจำวัน

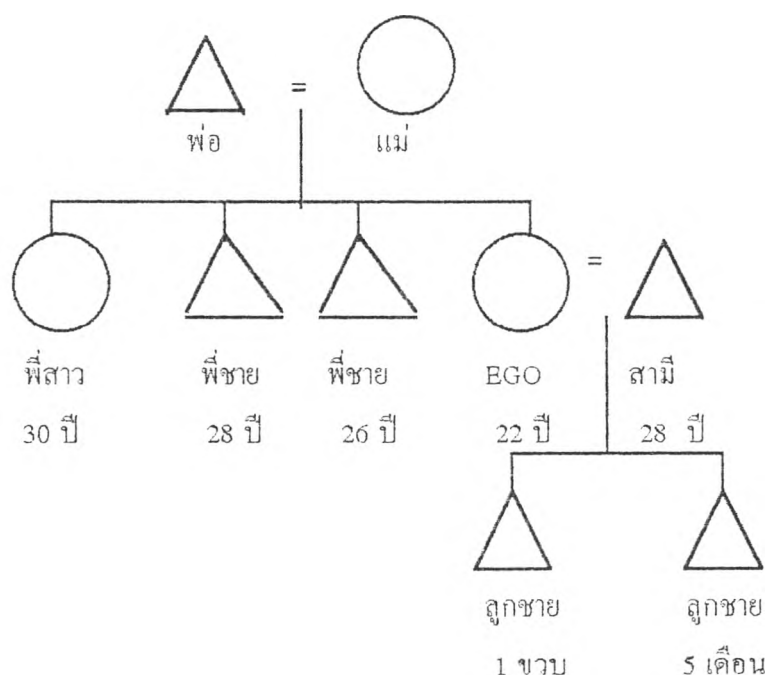
ตื่นตีห้า ทำอาหารกินกับแฟน เตรียมนั่งข้าวเหนียวและเตรียมของมาขาย หมูนั่นซื้อเตรียมไว้ตั้งแต่ตอนเย็น เสียบไม้ไว้ เริ่มออกขายตอน 6 โมง เ็นออกจากบ้านมาหยุดที่ปากซอยนาทอง เงินมาเรื่อย ๆ ใครซื้อก็หยุดขาย จอดไปเรื่อย ๆ บริเวณตลาดดินแดง จะมีคนมาขายเยอะ

บนฟุตบอล ก็จะเปลี่ยนที่ขาย เข้าชอยต่าง ๆ ขายไปจนหมดก็ประมาณ 10 โมงเช้า ก็จะกลับไปที่บ้าน แล้วไปที่ตลาดเพื่อซื้อของมาเตรียมขายในวันต่อไป และตอนเย็น ซื้อของมาทำเสียบไม้เสร็จก็ประมาณบ่าย 3-4 โมง ก็เตรียมตัวออก ขายไปเรื่อย ๆ จนกว่าจะหมดก็คง ประมาณไม่เกิน 2 ทุ่ม

ครอบครัวและเครือญาติ

คุณวาสนา เป็นคนจังหวัดร้อยเอ็ด เป็นลูกคนสุดท้อง มีพี่ 3 คน คนโตเป็นพี่สาว อายุ 30 ปี พี่ชายคนที่ 2 อายุ 28 ปี และพี่ชายคนที่ 3 อายุ 26 ปี ตนเองมีอายุ 22 ปี แต่งงานแล้ว สามี อายุ 28 ปี เป็นคนจังหวัดร้อยเอ็ดเช่นเดียวกันมีลูกด้วยกัน 2 คน เป็นผู้ชายทั้งคู่ คนโตอายุ 1 ขวบ คนที่ 2 อายุ 5 เดือน ส่งกลับไปให้แม่ของตนเลี้ยง โดยส่งค่าใช้จ่ายให้ประมาณเดือนละ 5,000-10,000 บาท ไม่นั่นนอน บางครั้งให้มากก็ให้มาก เพราะกำลังปลูกบ้านใหม่

ไคอะแกรมแสดงเครือญาติ



ทัศนคติด้านต่าง

ด้านการประกอบอาชีพ

รู้สึกชอบ และสบายใจกับการขายหมูปิ้ง เป็นอิสระดี ไม่ต้องเป็นลูกน้องใคร ไม่ต้องโดนค่า เขาใช้เราให้ไปเอาของ เราไปเอามาซ่า ๆ ก็โดนค่าและเรายังไม่รู้ มันเป็นโรงงาน

ใหญ่ ไม่รู้ว่าอยู่ตรงไหน ขายอย่างนี้ก็พอใจ คิดว่าจะขายไปเรื่อย ๆ

ด้านการศึกษา

วาสนานั้นชอบเรียน แต่ที่บ้านยากจนไม่มีเงินที่จะส่งเสียให้เรียนต่อได้ ไม่คิดที่จะเรียนต่อแล้ว บางทีเห็นเพื่อนที่เขาเรียนต่อได้ทำงานดีแต่งตัวดี แล้วเราจะต้องเข็นรถเข็นเพื่อน เขาก็ได้ดีเยอะแล้วนะ แต่เขาถูกคนมีสตางค์ ตอนนั้นก็พยายามทำงานเก็บสตางค์ ลูกของตนเองนั้น แพนอยากให้เรียนสูงที่สุด สำหรับตนเองก็ธรรมดา

ด้านการจราจร

ตำรวจจราจร วาสนามองว่าเขาทำงานดีอยู่แล้ว ไม่ค่อยได้สนใจ มัวแต่ขายของ ผู้ใช้รถใช้ถนน วาสนาก็ไม่ค่อยได้สนใจเพราะขายของตนเองไปเรื่อย ๆ แต่ที่เห็นมีรถขยะ บางทีจะขับเข้าซอยแล้วมันขวางคันอื่น ชอบออกมาตอนสาย รถก็ติดยาวเลย จะเห็นบ่อย นอกจากนี้วาสนายังเห็นรถสามล้อที่ใช้ถีบพวกที่ขายไอติม กวยเตี๋ยว จะทำให้รถติดมากกว่ารถเข็นที่เป็นแบบของตนเอง ใช้แรงคนเข็น เพราะพวกนั้นใหญ่และไปช้า ๆ เวลาจะข้ามทางแยกที่นี้ก็จะช้า และบริเวณนี้มีจำนวนเยอะมาก

ปัญหาที่พบ

วาสนาไม่เจอปัญหาอะไรมากเท่าไร เพราะยังขายได้ไม่นานไม่เคยโดนตำรวจหรือเทศกิจจับกุมหรือว่ากล่าว อุบัติเหตุก็ไม่เคยมี จะมีปัญหาตอนเข็น รถติดมากกว่าตอนเข็น บางครั้งก็จะมีรถบีบแตรไล่ ก็ต้องเงินหลบ ๆ เข้าข้างทาง

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน คนที่ 6

ผู้ให้สัมภาษณ์	นายคำ (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	ริมถนนใกล้ตลาดสี่แยก
วันที่สัมภาษณ์	12 ธันวาคม 2540

ลักษณะทางสังคม

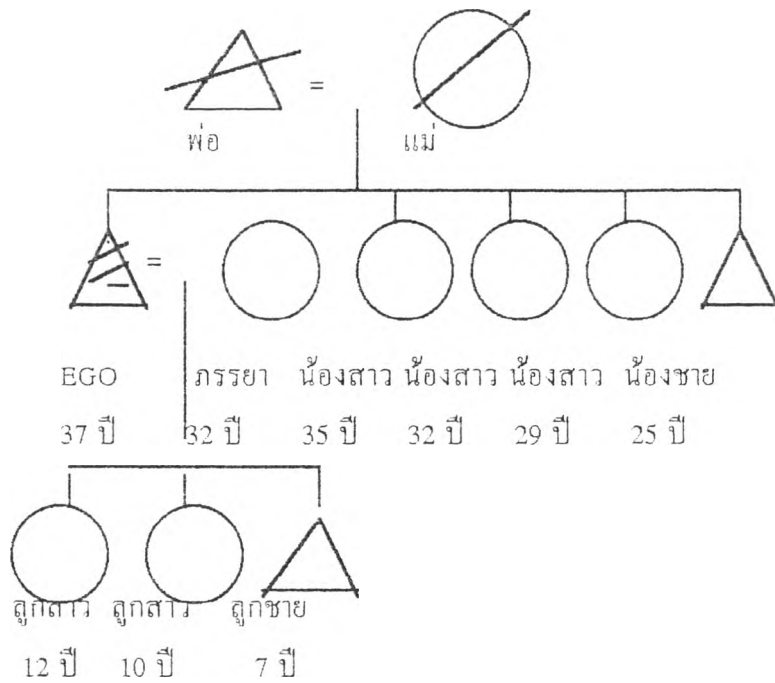
บุคลิกภาพ จากรูปลักษณะภายนอกที่สังเกตเห็นได้คือ นายคำเป็นคนผิวคล้ำ ก่อนข้างเตี้ย ผอม หน้าตาค่อนข้างคุด เมื่อได้พูดคุยแล้วพบว่า เป็นคนที่พูดจาสุภาพ พูดจาเสียงค่อยมากจนต้องถามซ้ำอยู่หลายครั้ง สำเนียงที่พูดบ่งบอกว่า เป็นคนอีสาน ใจดี ให้ความร่วมมือดีมาก

ประวัติชีวิต นายคำ พื้นเพเป็นคนตำบลห้วยตมร อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ปัจจุบันอายุ 37 ปี ทางบ้านมีอาชีพทำไร่ ทำนา หนังสือหนังสือไม่ได้เรียน ได้ไปบวชเป็นสามเณร แต่ไม่ได้เรียน ไม่จบอะไร บวชก็ทำให้อ่านออกเขียนได้ บวชเณรอยู่ 3-4 ปี แล้วสึกสึกออกมาก็มาช่วยที่บ้านทำไร่ ทำนา ทำไปเรื่อย ๆ หลังจากนั้นก็ทำงานมาหลายอย่าง ทั้งในกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ งานแต่ละครั้งก็ทำมันไปเรื่อยๆ ก็มีงานก่อสร้าง แยกหิน แยกดิน เอาทุกอย่าง แต่ก็ไป ๆ มา ๆ กลับบ้านบ่อย เมื่อปีที่แล้วก็ไปทำงานแบกของเป็นการแบกเศษหิน ปูน ชี้นรด เอาไปทิ้ง ก็รับจ้างเขา ที่มาขายนี้ก็น้องชายชวนมาขาย โดยมาอยู่กับน้องชายที่ชวยประชาสงเคราะห์ 26 เป็นบ้านเช่า ราคา 1,200 บาท น้องชายเปลี่ยนไปขายอย่างอื่น ขายหมูปิ้ง ไก่ย่างกับเมียเขา เลยชวนให้มาขายข้าวโพดกั๊กกล้วยปิ้งแทน ของก็ของน้องชาย ไม่ได้ลงทุนอะไร

ครอบครัวและเครือญาติ

นายคำ เป็นบุตรคนโตในจำนวนพี่น้องทั้งหมด 5 คน พ่อแม่เสียชีวิตแล้ว น้องสาวคนที่ 1 อายุ 35 ปี คนที่ 2 อายุ 32 ปี คนที่ 3 อายุ 29 ปี และน้องชาย อายุ 25 ปี ที่ตนเองมาอยู่ด้วย แต่งงานแล้ว ภรรยาอายุ 32 ปี ภรรยาเป็นคนจังหวัดศรีสะเกษ มีบุตรด้วยกัน 3 คน ลูกสาวคนโตอายุ 12 ปี ลูกสาวคนที่ 2 อายุ 10 ปี และลูกชาย อายุ 7 ปี ภรรยาไม่ได้ทำอะไร อยู่บ้านคอยเลี้ยงดูลูกอยู่ที่ศรีสะเกษ

ไดอะแกรมแสดงเครือญาติ



ชีวิตประจำวัน

ตื่นตีห้า ก็ขึ้นรถไปที่ตลาดเพื่อซื้อของ กล้ายและข้าวโพด และอย่างอื่น กลับมาถึงบ้าน ประมาณ 6 โมงเช้า มาถึงก็ทำกะทิและเตรียมของที่จะขายจะออกจากบ้านมาขายประมาณ 10 โมง ก็จะเงินไปเรื่อยๆ โดยเงินวันไปวันมา ซื้อของมาประมาณ 300 บาท ช่วงนี้ข้าวโพดแพง ก็จะมีเงินขายไปทั่ว เข้าซอยบ้าง ออกไปตามถนนบ้าง ไม่มีจุดขายแน่นอน เวลาหิวก็หาซื้ออะไรกินแถวๆที่ขายขายไปจนกว่าจะหมด ถ้าไม่หมดประมาณ 2 ทุ่มก็เลิกขาย เพราะเหนื่อย เลี้ยวพ่วงนี้ขายไม่ไหว

ทัศนคติในด้านต่าง ๆ

ด้านการประกอบอาชีพ

อยากจะเปลี่ยนไปขายอย่างอื่น แต่ก็ยังเป็นรถเงินเหมือนเดิม อยากขายพวกหมูย่าง ไก่ย่าง เพราะขายได้เร็ว ขายหมดก็กลับบ้านได้แล้ว และถ้าไรก็ดีกว่ากัน ก็คงจะขายไปเรื่อย ๆ ยังไม่รู้เหมือนกัน

ด้านการจราจร

ปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพฯก็เพราะคนในกรุงเทพฯทำให้รถติด สมมติ ว่าออกไปทำงาน คนหนึ่งก็รถคันหนึ่ง มี 5 คน รถก็ 5 คัน มี 10 คน ก็รถ 10 คัน อย่างนี้ก็ทำให้ติด คิดว่าทางแก้ก็ให้ลดปริมาณ แบบว่านั่งรถคันเดียวกันไปแบบนี้ส่งกันเป็นจุด ๆ ไปเลย เช่น พี่ทำงานตรงไหน น้องทำงานตรงไหน แต่มันอาจจะไม่ทันเวลา รถที่ก่อปัญหาให้รถติด พวกรถแท็กซี่ชอบจอดแทรกรถคันอื่น ไม่สนใจใคร

ในเรื่องกฎจราจรและเรื่องพระราชบัญญัติกรุงเทพมหานครในเรื่องการควบคุมผู้เร่ขายของนั้น นายคำไม่ค่อยรู้เรื่องกฎจราจรมากนัก ใบขับขี่ก็ไม่มี ไม่รู้ว่ากรุงเทพฯเขามีการควบคุมผู้เร่ขายของและคิดว่าตนเองทำอาชีพที่ถูกต้องแล้ว

ปัญหาที่พบ

ก็จะมีรถบีบแตรไล่บ้างในช่วงรถเยอะ แต่เราจะเลี่ยงเข้าข้างทางอุบัติเหตุไม่เคยได้รับ และไม่เคยถูกจับกุมจากตำรวจหรือเทศกิจ คำนสุขภาพก็บอกว่าแข็งแรงดี

อนาคต

สำหรับตนเองก็ยังไม่ได้มองอะไรไว้ ก็ทำงานไปเรื่อยๆแต่ลูกนั้นอยากให้เขาเรียนสูง ๆ เราไม่มีโอกาสก็อยากให้ลูกได้เรียน

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน คนที่ 7

ผู้ให้สัมภาษณ์	นายรุ่งโรจน์ (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	ริมถนนรัชดา ใกล้ห้างรถไฟ สีแยกอโศก
วันที่สัมภาษณ์	6 ธันวาคม 2539

ลักษณะทางสังคม

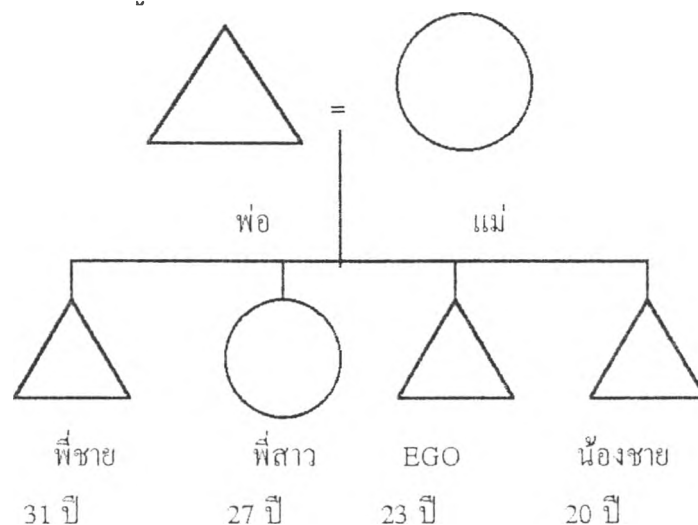
บุคลิกภาพ นายรุ่งโรจน์ เป็นคนผิวดำแดง รูปร่างผอมสูง ใบหน้าค่อนข้างเหลี่ยม แต่งกายเรียบร้อย พุศจาสุภาพ ยิ้มบ่อย และมีอัธยาศัยดี ค่อนข้างเป็นคนหูคนน้อย ถามคำตอบคำ

ประวัติชีวิต นายรุ่งโรจน์ เป็นคนจังหวัดฉะเชิงเทรา มีพี่น้องทั้งหมด 4 คน ตนเองเป็นคนที่ 3 อายุ 23 ปี พี่ชายคนโตอายุ 31 ปี พี่สาวอายุ 27 ปี และน้องชายคนสุดท้องอายุ 20 ปี บ้านเดิมมีอาชีพทำนา จบการศึกษาระดับ ป.2 แต่ก็พออ่านออกเขียนได้แต่ไม่มาก ที่บ้านยากจนจึงต้องออกมาช่วยทำงานตั้งแต่เด็กแล้วก็ทำงานมาหลายอย่าง ก็เป็นพวกงานก่อสร้าง เพื่อนชวนมาทำ การขายใส่กรอกอีสานนี้ก็เพื่อนชวน โดยมาเช่าบ้านพักอยู่ด้วยกัน อยู่แถวใกล้ ๆ นี้ บริเวณซอยวัดอุทัย ข้าวของทั้งหมดนี้ก็เป็นของเก่าแก่ เป็นแค่คนขายอย่างเดียว รถสามล้อนี้และอุปกรณ์ต่างๆก็ไม่ต้องลงทุนเอง โดยจะได้เป็นเปอร์เซ็นต์จากการขาย เริ่มขายมาได้ประมาณ 1 ปีกว่า การขายก็จะซีไปเรื่อย ๆ ในบริเวณนี้ ก็จะจอดขายเป็นจุด ๆ บ้าง ไม่แน่นอน

ครอบครัวและเครือญาติ

นายรุ่งโรจน์ อายุ 23 ปี เป็นบุตรคนที่ 3 จากจำนวนทั้งหมด 4 คน พ่อกับแม่และพี่น้องบางคนยังทำนาอยู่ที่ฉะเชิงเทรา ยังเป็นโสด

ไดอะแกรมแสดงเครือญาติ



ชีวิตประจำวัน

ตื่นเวลาประมาณ 05.00-07.00 น. หลังจากตื่นนอนแล้วก็จะเตรียมของเพื่อที่จะขาย เอาของต่าง ๆ ขึ้นรถ จะเริ่มขายก็ช่วงสาย ๆ ประมาณ 10.00-11.00 น. ก็จะถีบไปเรื่อย ๆ ในบริเวณแยกพระรามเก้า อ.ส.ม.ท. แยกอโศก ถ้าหิวก็ซื้อของกินในบริเวณนั้น ถ้ามีคนซื้อก็จะจอดขายไปตลอด ขายไปจนกว่าจะหมด ถ้าไม่หมดประมาณ 3-4 ทุ่มก็เลิก แต่ถ้าหมดก่อนก็จะไปช่วยเพื่อนขาย แบ่งมาขาย แล้วกลับบ้านพร้อมกัน

ความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ

ด้านการประกอบอาชีพ

อาชีพที่ทำอยู่ในปัจจุบันอิสระ ไม่ต้องรีบร้อน ขายไปเรื่อย ๆ บางวันขายดีก็ได้เงินเยอะเป็นงานที่ไม่เหนื่อย ทำมา ก่อสร้างเหนื่อยมาก คงจะทำต่อไปเรื่อย ๆ

ด้านการจราจร

ปัญหาการจราจรนั้น รุ่งโรจน์ไม่ค่อยได้สนใจเท่าไรนัก ความรู้ในเรื่องกฎจราจรก็ไม่ค่อยรู้เลย แต่คิดว่ารถติดเพราะมีรถมากแล้วขยับมาที่เดียวกัน มีถนนน้อยไม่เพียงพอกับรถ รถที่ห้ามติดกฎจราจรที่เห็นบ่อย ๆ คือ รถมอเตอร์ไซด์ฝ่าไฟแดง บางทีก็เกิดอุบัติเหตุ สำหรับตนเองก็คิดว่าไม่ได้ห้ามติดกฎจราจรอะไร จะคู่สัญญาไฟแดงไม่เคยคู่ป้ายจราจร จอดตามป้ายรถประจำทางก็บ่อย แต่ก็ไม่เห็นมีตำรวจหรือเทศกิจจับเลย อุบัติเหตุไม่เคยเกิดกับตนเอง เพื่อนเคยถูกรถชน แต่เขาก็ชดใช้ค่าเสียหายให้

การแก้ไขปัญหารถติดนั้นคิดว่า ให้นำคนมาใช้รถประจำทางกันมากๆจะได้มีรถน้อยลง แต่น่าจะให้มีรถประจำทางมากขึ้น เพราะเห็นเต็มทุกคัน และให้มีที่ทำงานห่าง ๆ กัน คนจะได้ไม่ต้องมาที่เดียวกัน

ชีวิตในอนาคต

รุ่งโรจน์ ยังไม่ได้คิด เพราะตอนนี้ก็สบายดี งานไม่หนัก เก็บเงินก่อน แต่ถ้าเบื่อก็อาจจะไปทำอย่างอื่น

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน คนที่ 8

ผู้ให้สัมภาษณ์	นายสาลอง (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนะกุล นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
วันที่สัมภาษณ์	7 มกราคม 2540

ลักษณะทางสังคม

บุคลิกภาพ นายล่าลง เป็นคนผิวคล้ำ รูปร่างเล็ก ผอม เป็นคนเดี่ยว มีความคล่องแคล่ว มีมนุษยสัมพันธ์ดี โบหน้ากร้านแดด พุดจาซื่อ ๆ สำเนียงไม่ชัดออกไปทางอีสาน เป็นคนอารมณ์ดี ยิ้มแย้มบ่อย

ประวัติชีวิต นายล่าลง เป็นคนที่มีบ้านเดิมอยู่ที่จังหวัดยโสธร จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 อาชีพเดิมที่บ้านทำนา หลังจากแม่เสียชีวิตแล้ว พ่อก็มีเมียใหม่ ทำนาไปได้หลายปีก็ออกมาทำงานรับจ้างเขา ก็ทำมาแล้วหลายอย่าง ก่อนมาขายไอติมเคยทำอยู่โรงงานยางรถยนต์ ตอนหลังย้ายไปอยู่มินบุรี แต่ตนเองก็ไม่ได้ตามไป เข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ ได้ 16-17 ปีแล้ว แต่งงานแล้ว แฟนเป็นคนกาฬสินธุ์ อายุเท่ากันคือ 45 ปี แฟนเป็นแม่บ้านอย่างเดียว คอยเลี้ยงลูก ลูกตอนนี้ก็ไม่ได้เรียนหนังสือแล้ว ออกมาทำงาน แล้วก็ส่งเงินให้แม่บ้าง ตนเองไม่ได้ใช้เงินจากลูกหาใช้เอง ตนขายไอติมมาได้หลายปีแล้ว โดยไปรับจากโรงงานไอติม อยู่แถวประชาสงเคราะห์ ห้วยขวาง มีเพื่อนแนะนำไป โดยเราไม่ต้องลงทุนอะไรมาก รถที่เงินขายไอติมก็เป็นของเก่าแก่ที่โรงงาน ให้เงินเราเป็นเปอร์เซ็นต์ ก็มีไอติมที่เป็นแท่ง ๆ ก็ประมาณวันนึง 30 อัน ก็ได้ประมาณ 90 บาท และยังมีเป็นตัวคูดที่เป็นน้ำหวานสีต่าง ๆ 50 ตัว ขายตัวละบาท ของที่เหลือก็คืนได้ เราจะต้องเสียเฉพาะค่าน้ำแข็งแห้ง 20 บาท และค่านอน 10 บาท ค่านอนก็คือค่าที่พักโดยจะมีที่ให้นอนสำหรับคนขายไอติมอยู่ในโรงงาน โดยเก็บ 10 บาทต่อคืน แฟนอยู่กับลูกๆ โดยเช่าบ้านอยู่เดือนละ 1,500 บาท ตนเองก็ไม่ค่อยกลับไปนอนบ้าน ส่วนใหญ่จะนอนโรงงาน ที่ต่างจังหวัดยโสธร นานๆ กลับที ถ้าไม่มีธุระก็ไม่กลับไป 4-5 ปีไปที ไปต่อบัตรประชาชน สำเนาทะเบียนบ้านอยู่กับญาติ ตนเองหาเงินได้เท่าไรก็ให้แฟนหมด วันหนึ่งก็ได้ประมาณ 100-200 บาท

ชีวิตประจำวัน

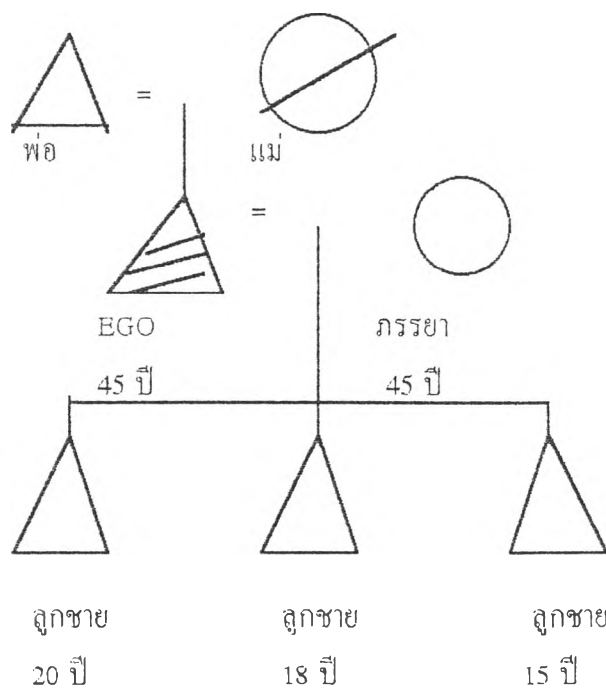
ตื่นประมาณ 6 โมงเช้า เริ่มขายตั้งแต่ 8 โมงเช้า จะเงินออกจากโรงงาน ขายมาเรื่อย ๆ ผ่านแยกคินแดง อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สนามเป้า ก็จะขายอยู่ในบริเวณระแวกนี้ หิวก็หาซื้อของกินแถว ๆ นั้น วันหนึ่งก็ใช้ 55 บาท ขายทุกวันไม่มีวันหยุด จอดขายบนทางเท้าแถวสนามเป้า และเดินวนขายไป ก็จะขายจนกว่าจะหมด แต่ถ้าไม่หมดก็จะเลิกขาย 1 ห่อม หรือ 2 ห่อม ไม่แน่นอน บางวันอาจเร็วกว่าหรือดึกกว่าก็ได้

ครอบครัวและเครือญาติ

นายล่าลง เป็นบุตรชายคนเดียวของพ่อแม่ แม่เสียชีวิตตั้งแต่ตนเองยังเด็ก พ่อก็มีภรรยาใหม่ ปัจจุบันล่าลงแต่งงานแล้วกับภรรยา เป็นคนจังหวัดกาฬสินธุ์ อายุเท่ากัน มีบุตรด้วยกัน

3 คน เป็นผู้ชายทั้ง 3 คน คนโตอายุ 20ปี จบการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 3 คนรองอายุ 18 ปี และคนสุดท้องอายุ 15 ปี ทั้ง 2 คนก็ออกมาทำงานแล้ว ลูก ๆ พักอาศัยอยู่กับภรรยา สำหรับตนเองจะกลับไปบ้านเดือนหนึ่ง 1-2 ครั้ง

ไคอะแกรมแสดงเครือญาติ



ความคิดเห็นต่ออาชีพปัจจุบัน

ศาลอง บอกว่าเป็นอาชีพอิสระ ไม่ต้องเป็นลูกน้องใคร อยากขายตรงไหนก็ไป จะขายวันไหนก็ได้ มีปัญหาเรื่องรถเฉี่ยวชน ถ้าแก่เจ้าของร้านก็จะรับผิดชอบ เมื่อ 2 วันก่อนก็มีมอเตอร์ไซด์มาชน แต่เขาผิดก็จ่ายค่าให้เรา ถ้ามีอุบัติเหตุเราจะโทรศัพท์บอกแก่เจ้าของโรงงานก่อน เป็นอาชีพที่ไม่ต้องลงทุนมาก ตนเองก็ไม่มีความรู้อะไร ก็คิดว่าเหมาะกับตนเองแล้ว บางวันโชคดีก็ขายได้เยอะ พอใจและชอบ คงจะขายต่อไปจนกว่าจะไม่มีแรง

ความคิดเห็นต่อการจราจร

คิดว่ารถที่ทำให้รถติดมากที่สุดแถวอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิคือรถประจำทาง เพราะมีปริมาณมาก สำหรับพวกรถเข็นที่ขายของเร่ต่าง ๆ ก็เป็นตัวทำให้รถติดเหมือนกัน ซึ่งพวกที่ทำให้เกิดปัญหาจะเป็นพวกที่ชอบเข็นซ้อนสร คือสวนทางกับรถที่มา หรือไม่ยอมหลบเข้าข้างทางเวลาจอดขาย ตนเองจะแอบเข้าข้างทางเมื่อรถใหญ่มา มอเตอร์ไซด์ก็เป็นตัวปัญหาเพราะแทรกบ่อยและ

มีอุบัติเหตุมากที่สุด ปัญหารถติดมีผลต่อตนเองเหมือนกัน ทำให้ไปได้ช้า บางทีก็เงินบนฟุตบาท แต่บางช่วงก็มีคนเดินเยอะก็เงินลำบาก

ในด้านตำรวจและเทศกิจนั้นก็ควบคุมดูแลอยู่แล้ว ตนเองเคยถูกตำรวจว่ากล่าว ในตอน 8 โมงเช้าไม่ให้เงินบนถนนใหญ่ ให้เงินเข้าซอย วันพุธถ้าขายก็ต้องเลือกที่ขายเพราะเป็นวันหยุดของหาบเร่แผงลอย บางจุดก็ไปจอดขายได้เขามีจุดผ่อนผันเป็นป้าย

การแก้ไขปัญหารถติดนั้น สำลอง บอกว่าน่าจะทำให้รถเข้าไปวิ่งในซอย ตรงไหนเป็นซอยลัดก็เขียนป้ายบอกไว้ รถมจะได้ไม่เยอะ

ความรู้ในเรื่องกฎจราจร

ไม่ค่อยรู้เรื่องกฎจราจร และไม่เข้าใจด้วย คิดว่ามีการห้ามขายในบางที่และบางเวลาเท่านั้น เช่น ในตอนเช้า ไม่รู้ว่ามีการเกณฑ์ในการควบคุมรถเงินที่เร่ขายของ

ปัญหาที่พบ

ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องอุบัติเหตุ ก็จะมีถั่วถ้ำเห็นรถใหญ่ขับเร็ว ๆ ก็จะชิดข้างทาง ต้องระวังมอเตอร์ไซด์เพราะโดนชนบ่อย บางครั้งเงินรถซาก็มีรถบีบแตรไล่ ก็ให้เขาไปก่อน

ในด้านสุขภาพ ก็ห่วยเหมือนกัน แต่ก็ต้องทำงาน ไม่สบายก็ซื้อยาหม้อมาดื่มกิน เคยไปตรวจสุขภาพเหมือนกัน แฟนตนเองมีประกันสังคมด้วย

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน คนที่ 9

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายสุธา (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นายพิเชษฐ วิบูลย์วัฒนกุล

นิติศิปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ แยกอโศก

วันที่สัมภาษณ์ 18 ธันวาคม 2539

ลักษณะทางสังคม

บุคลิกภาพ นายสุธา เป็นคนผิวดำแดง รูปร่างบาง ความสูงปานกลาง เป็นคนพูดน้อย แต่ซื่อ ๆ สำเนียงค่อนข้างเหนือ ๆ แต่อัธยาศัยดี ยิ้มแย้ม

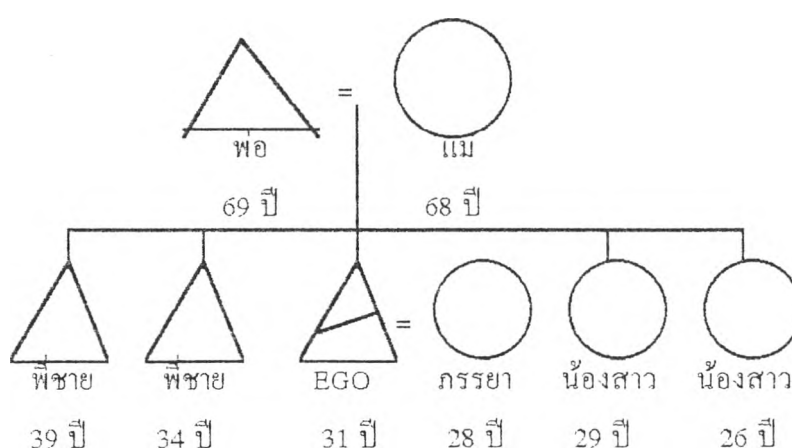
ประวัติความเป็นมา

นายสุธา ทองแก้ว พื้นเพเป็นคนจังหวัดหนองคาย ได้รับการศึกษาถึงชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 แต่บ้านประกอบอาชีพทำไร่ มีพี่น้อง 5 คน เป็นชาย 4 คน ผู้หญิง 1 คน พี่ชายคนโตแต่งงานแล้ว แยกตัวออกไป ส่วนพี่ชายคนรองช่วยพ่อแม่ทำงาน ส่วนคุณสุธาเป็นบุตรคนที่สาม ได้เข้ากรุงเทพฯ ตั้งแต่งบประมาณ 4 ไร่ 2 เดือน ส่วนน้องสาวได้แต่งงานมีครอบครัวแล้ว น้องสาวคนเล็กยังไม่ได้ประกอบอาชีพ ตอนแรกเข้ามาเป็นเด็กบริการในปั้มน้ำมันได้ 3 ปี ต่อจากนั้นจึงไปเป็นลูกจ้างในร้านอาหาร หลังจากนั้นได้พบกับเพื่อนร่วมงาน ต่อมาภรรยาได้ออกมาประกอบอาชีพส่วนตัว (ขายส้มตำ) ตนเองจึงได้เริ่มออกมาประกอบอาชีพเงินรถขายผลไม้ ผลไม้ส่วนใหญ่ซื้อมาจากแม่ค้าผลไม้ที่รู้จักกัน ต้นทุนแต่ละวันประมาณ 400 บาท ในวันหนึ่งจะมีรายได้ประมาณ 800-1,00 บาท โดยยังไม่หักต้นทุน

ชีวิตประจำวัน

ตื่นเตรียมของประมาณตี 5 เริ่มนำของออกขายประมาณ 7-8 โมงเช้า โดยจะเริ่มเงินจากแพลตฟอร์มดินแดงเข้าสู่แยกพระรามเก้า เข้าไปบริเวณแยกอโศกขายทุกวันไม่มีวันหยุดขายจนกว่าจะหมด ถ้าวันไหนขายไม่ดีก็จะขายถึงประมาณ 2 ทุ่ม ส่วนอาหารการกินก็จะหาซื้อบริเวณที่เห็นผ่าน ส่วนใหญ่จะเป็นข้าวเหนียวต้มตำ วันหนึ่งๆจะออกไปทำงานจะใช้เงินวันละประมาณไม่เกิน 50 บาท

ไคอะแกรมแสดงเครือญาติ



ความคิดเห็นในอาชีพ

เนื่องจากตนเองมีความรู้ที่น้อย เพราะฉะนั้นการจะเลือกประกอบอาชีพก็มีขีดจำกัด ดังนั้น ก็จะเป็นลูกน้องในร้านค้าหรือสถานประกอบการต่าง ๆ ตลอดก็คิดว่าไม่พอต่อการดำรงชีพ การประกอบอาชีพอิสระ ไม่ต้องเป็นลูกน้องใคร ถ้าไรที่ได้ในแต่ละวันก็มากกว่าค่าแรงในสมัยก่อน เป็นอาชีพที่ต้องลงทุนแต่ก็คิดว่าคุ้ม คิดว่าคงจะขายต่อไปจนกว่าจะมีช่องทางที่ดีกว่า

ความคิดเห็นต่อการจราจร

คิดว่าแถวแยกพระรามเก้าไปแยกอโศกรถติดมาก โดยเฉพาะช่วงเย็นอาจเป็นเพราะถนนรถคับ ๆ แต่ว่ามีประมาทรถมาก โดยเฉพาะมีโรงเรียนอยู่ด้วยและมีพนักงานบริษัทเยอะ รถเงินก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้รถติดด้วยคือเมื่อรถเยอะถนนแคบแต่บางครั้งเมื่อเงินหลบบนฟุตบาทไม่ได้ก็จำเป็นต้องเดินข้างทางก็อาจทำให้รถติดได้ แต่ส่วนใหญ่ในช่วงที่รถติดมาก ๆ จะพยายามหาจุดที่หยุดขายได้

คิดว่าตำรวจจราจรก็คงพยายามคืออยู่แล้วเพราะรถมีจำนวนมาก ตนเองเคยโดนคนใช้รถว่าและเคยถูกตำรวจบอกกล่าวตักเตือนบ้าง แต่คิดว่ารถที่มาส่งลูกหลานในโรงเรียนน่าจะทำให้รถติดมาก และการก่อสร้างก็ทำให้รถติดเหมือนกันและรถที่ออกมาจากตึกต่างๆก็ทำให้รถติดเหมือนกัน

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ไม่ค่อยรู้เรื่องเท่าไร กฎเกณฑ์ก็ไม่ค่อยได้สนใจเท่าไร ก็ทำงานสุจริตคงไม่เป็นอะไร คงห้ามขายเฉพาะวันพุธ

การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน คนที่ 10

ผู้ให้สัมภาษณ์	นายสมพงษ์ (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์	นายพิเชษฐ์ วิบูลย์วัฒนกุล นิติศิปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สถานที่	ปากซอยประชาสงเคราะห์ 18
วันที่สัมภาษณ์	24 ธันวาคม 2539

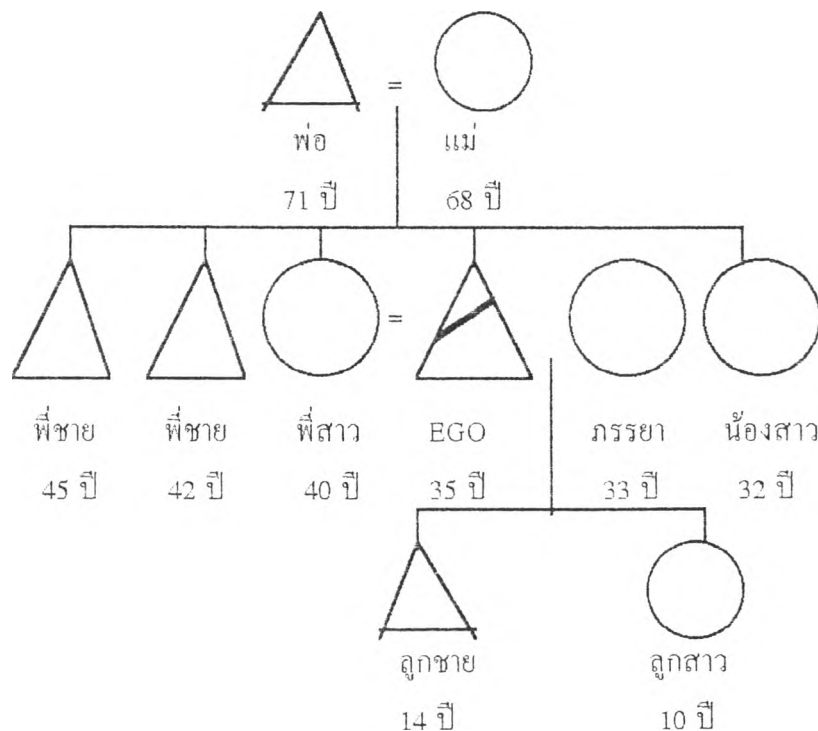
ลักษณะทางสังคม

บุคลิกภาพ สมพงษ์ เป็นคนที่มีผิวดำแดง ผอมแกร็น สูงประมาณ 164 เซนติเมตร หน้าที่ไหนก็แก้สูง คางค่อนข้างแหลม ผมหงอกเล็กน้อยและหยิก แต่งกายเรียบร้อย ใส่เสื้อเชิ้ตลาย สก็อตแขนยาว ก้นกางเกงยีนส์ สวมรองเท้าผ้าใบ ใบหน้าค่อนข้างดี แต่หลังจากการพูดคุยทำให้ ทราบว่าเป็นคนที่พูดเก่ง คำพูดจะเป็นภาษากลางปนกับภาษาอีสาน อิมง่าย ชอบหัวเราะเสียงดัง พูด เสียงดังและตอบคำถามโดยใช้เวลาคิดไม่นาน

ครอบครัวและเครือญาติ

สมพงษ์ มีพี่น้องทั้งหมด 5 คน ตนเองเป็นคนที่ 4 คนโตอายุ 45 ปี อาชีพทำนา พี่ชาย คนรองอายุ 42 ปี พี่สาวคนที่ 3 อายุ 40 ปี ตนเองอายุ 35 ปี และมีน้องสาว อายุ 32 ปี แต่งงาน แล้ว ภรรยาเป็นคนจังหวัดอุบลราชธานี อายุ 33 ปี มีลูกด้วยกัน 2 คน เป็นผู้ชายและผู้หญิงอย่างละ คน อายุ 14 ปี และ 10 ปี

โปรแกรมแสดงเครือญาติ



ประวัติชีวิต

สมพงษ์ เป็นคนจังหวัดสกลนคร ฐานะทางบ้านยากจนมาก มีอาชีพทำนา จึงต้องออกมาช่วยทางบ้านทำนา ในระหว่างเรียน ป.4 ทำให้ไม่จบชั้นป.4 พี่น้องคนอื่นก็ไม่ได้เรียนเหมือน

กัน มีเพียงน้องคนเดียวที่เรียนจบชั้นมัธยมปลาย พี่น้องส่วนใหญ่ก็จะทำนา และรับจ้างอยู่ที่บ้านตนเองมีเพื่อนที่มาทำงานกรุงเทพฯ ชวนเข้ามาหางานทำ ก็มากับเขา เข้ามาทำงานก่อสร้าง โรงงาน และก็เจอกับแฟนซึ่งเป็นคนสมุทรสาคร หลังจากนั้นก็มาเก็บเงินได้บ้าง ก็คลยซื้อรถขายกัวยเดี่ยวต่อจากคนอื่น ซึ่งเขาจะเลิกขาย เพราะไม่อยากเป็นลูกน้องเขาตลอดไปและมีลูกด้วย ไม่มีใครดูแลขายมาได้ 3 ปีกว่า รายได้ก็ดี เป็นอิสระ เราพอใจจะขายตอนไหนก็ขาย ช่วงแรก ๆ ก็ขายไม่ค่อยดี เพราะยังทำไม่อร่อย ก็ทำแบบไม่ค่อยรู้เรื่อง ตอนหลังก็เปลี่ยนมาเรื่อย ๆ ให้ถูกใจคนกิน

ชีวิตประจำวัน

ตื่นนอนประมาณตีห้า ทำธุระส่วนตัว หลังจากนั้นก็จะไปตลาด เพื่อซื้อของเตรียมขาย จะซื้อพวกกล้วยเดี่ยวพมู ซึ่งจะกลับไปทำเพื่อขายวันต่อไป ผักต่าง ๆ และเครื่องปรุง โดยจะถีบรดไปซื้อเพราะว่าซื้อแล้วเอามาขายเลย ผักต่าง ๆ ก็หั่นและทำระหว่างตอนขาย ก่อนไปก็จะดื่มน้ำชุปและเตรียมอุปกรณ์ในการขายไปด้วย ก็จะเริ่มขายประมาณ 8 โมงเช้า ขายไปเรื่อย ๆ เข้าชอยบ้าง ออกถนนบ้าง โดยจะมีไม้สำหรับเกาะให้เกิดเสียงคังเพื่อให้คนที่ซื้อรู้ว่ามาแล้ว ถ้าหิวก็จะทำกินเอง บางวันก็เอาข้าวมากิน แฟนก็จะขายของเหมือนกัน แต่ขายขนมต่าง ๆ ก็จะแยกกันตั้งแต่เช้า ใครหมดก่อนก็จะกลับก่อน ซึ่งก็ไม่แน่นอน บางวันก็กลับเร็ว ประมาณ 2-3 ทุ่ม ลูก ๆ ก็ส่งไปอยู่กับพ่อแม่ตนเองที่สกลนคร

ความคิดเห็นด้านอาชีพ

สมพงษ์ ชอบการขายกล้วยเดี่ยวเพราะว่าไม่ต้องเป็นลูกน้องใคร ทำเท่าไรก็ได้เท่านั้น เป็นอิสระ แต่ก็เหนื่อย บางครั้งก็ต้องเสี่ยงเหมือนกัน ตอนข้ามทางแยกต่าง ๆ เพราะเราจะช้า รถจะบีบแตร บางทีก็ต้องวิ่งเซ็น จะเร็วขึ้น ก็คิดว่าจะขายไปจนเก็บเงินได้กลับไปอยู่แถวสกลนคร

ความคิดเห็นต่อการจราจร

รถที่ทำให้เกิดปัญหาในสายตาของสมพงษ์ คิดว่าเป็นรถตุ๊ก ๆ เพราะจะชอบกลับรถกลางถนนและขับแทรกบ้าง ปาดซ้าย ปาดขวา รถมอเตอร์ไซด์ก็ชอบฝ่าไฟแดง แต่ตนเองก็ไม่ค่อยได้สังเกตเท่าไร เพราะต้องทำมาหากิน

ผู้วิจัยถามว่า แล้วคิดว่าตนเองทำให้เกิดปัญหาหรือไม่ ก็ตอบว่าคงจะมีนิดหน่อย แต่ตนก็จะขี่ไปไม่ไกล แล้วเข้าชอย เวลาออกมาเปลี่ยนชอยก็จะเป็นช่วงสั้น ๆ ไม่ได้ขี่ไปไกล ๆ คงไม่ทำให้รถติด คนอื่นก็ไม่รู้ว่าเขาเป็นอย่างไร

ไม่เคยถูกจับจากเทศกิจและตำรวจจราจร จะมีบางครั้งที่โดนสั่งให้เข้าชอยไปเร็ว ๆ เลย ก็จะต้องเข้าไปก่อน รถน้อยแล้วก็ค่อยออกมาใหม่

อุปสรรค

เคยเจอหลายครั้ง รถเมล์บี้ง รถมอเตอร์ไซด์บี้ง ก็ต้องตกลงกัน กลัวเหมือนกัน แต่ก็ต้องทำเพราะถ้าอย่างนั้นก็ไม่มีการ

ตอนที่ 3 ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participant Observation) เข้ามาใช้ในการเก็บข้อมูลทางมานุษยวิทยาอีกรูปแบบหนึ่ง โดยผู้วิจัยได้สังเกตลักษณะทางกายภาพ สภาพการจราจรในบริเวณแยกพระรามเก้า แยกอโศกและแยกสุขุมวิท ในช่วงเวลา 16.00-09.00 น. และ 16.00-19.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน โดยทำการศึกษาในระหว่างวันที่ 6-27 ธันวาคม 2539

ข้อมูลจากการสังเกตการณ์บริเวณแยกพระรามเก้า

ลักษณะทางกายภาพ

บริเวณแยกพระรามเก้า มีลักษณะเป็นสี่แยกที่มีถนนตัดกันระหว่างถนนพระรามเก้ากับถนนรัชดาภิเษก ถนนพระรามเก้านั้นจะตรงไปตัดกับถนนรามคำแหง อีกด้านหนึ่งจะไปดินแดง ส่วนถนนรัชดาจะไปทางอโศก และอีกด้านหนึ่งจะมุ่งไปสู่ห้วยขวาง

แยกพระรามเก้านี้จะเป็นแยกที่มีคนเรียกผิดว่าแยก อ.ส.ม.ท. ซึ่งจะอยู่ใกล้ ๆ กัน ซึ่งจะอยู่ในการกำกับดูแลและการควบคุมของสถานีตำรวจนครบาล ห้วยขวาง

แยกพระรามเก้าเป็นแยกที่ใกล้กับแยกอื่นมาก คือ แยก อ.ส.ม.ท. แยกอโศก แยกสุขุมวิท แยกดินแดงและแยกห้วยขวาง และเป็นจุดที่มีทางขึ้น-ลงทางด่วน ในถนนพระรามเก้า จะมีการก่อสร้างสะพานลอยข้ามแยก มีการชุดและมีสิ่งกีดขวางการจราจรอยู่ตรงกลาง ทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจรไปด้านละ 1 เลน ทำให้เหลือด้านละ 2 เลน บริเวณนี้จะเป็นที่ตั้งของโรงแรมฟอร์จูน บลูเวฟ และศูนย์การค้าฟอร์จูนและห้างสรรพสินค้าเฮอตัน ถัดไปจะเป็นสถานทูตจีน และมีสถานบันเทิงหลายแห่ง เช่น พีบีเอส แคนพีเวอร์ มีร้านอาหารประเภทสวนอาหารอยู่หลายแห่งและอาคารสำนักงานจำนวนมาก

รถประจำทางที่ผ่านบริเวณแยกนี้ รถประจำทางธรรมดาสาย 61 206 126 136 137 รถประจำทางปรับอากาศ จะมีสาย ปอ.14 ปอ.15 ปอ.18 ปอ.22 รถปรับอากาศพิเศษ (ปอ.พ.) 8 9 และ 18 ป้ายจะอยู่ใกล้กับบริเวณทางแยก

ศูนย์การควบคุมการจราจร

บริเวณดังกล่าวตั้งศูนย์การควบคุมการจราจรไว้ที่ห้าถนนพระราม 9 ที่จะเลี้ยวซ้ายไปย่านอโศก

สัญญาณการจราจร

สัญญาณการจราจรจะมีการใช้ไฟสัญญาณการจราจร โดยมีตำรวจควบคุมและในชั่วโมงเร่งด่วนจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มาให้สัญญาณมือเพื่ออำนวยความสะดวกให้รวดเร็วขึ้นจากการสังเกตการณ์ในวันที่ 4 ธันวาคม 2539 ในชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเช้า ช่วงเวลา 6.00-9.00 น. ปรากฏผลดังนี้

06.00 น. การจราจรในช่วงนี้ค่อนข้างดี ทั้ง 2 ด้าน แต่ในถนนพระรามเก้าที่มีการก่อสร้างสะพานลอย รถจะชะลอความเร็ว เคลื่อนตัวได้ช้ากว่าถนนรัชดาภิเษก เพราะถนนบีบแคบลงเหลือ 2 เลน

06.30 น. ปริมาณรถมากขึ้นในทุก ๆ ด้าน โดยเฉพาะฝั่งที่เป็นขาเข้าเมือง คือ เส้นที่มาจากรามคำแหง พระรามเก้า มุ่งหน้าไปยังอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และในถนนรัชดาภิเษกที่มาจากห้วยขวาง และรัชดาภิเษกสายใน ซึ่งรวมถึงรถที่มาจากลาดพร้าว ช่วงนี้จะมีรถมากในทุกประเภท โดยเฉพาะรถประจำทาง มีการฝ่าสัญญาณไฟของมอเตอร์ไซด์หลายคัน

07.00-08.00 น. การจราจรติดขัดมาก มีปัญหาในทุกด้าน ปริมาณรถมาก โดยเฉพาะด้านที่เข้าเมือง คือเส้นที่พระรามเก้าจะเลี้ยวซ้ายไปอโศก และตรงไปอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และเส้นรัชดาภิเษกที่มาจากแยกห้วยขวาง รถจะผ่านไม่ค่อยพื่นทางแยกในทางที่จะไปอโศก ภาอยู่ในทางแยก ทำให้เป็นปัญหาต่ออีกทางหนึ่ง มีรถเมล์จำนวนมากขึ้น และผู้โดยสารมากจนปิดประตูไม่ได้หลายคัน โดยเฉพาะรถประจำทางธรรมดาจะมีการห้อยโหนด้วย มีรถแท็กซี่จำนวนมากด้วย มอเตอร์ไซด์จะมีมากที่สุด จะมีบางครั้งที่ขึ้นไปจับบนทางเท้า มอเตอร์ไซด์รับจ้างก็มีจำนวนมาก

08.00-09.00 น. รถยังคงเคลื่อนตัวได้ช้า การจราจรคับคั่งมาก รถมากในทุกประเภท จะมีการขึ้น-ลงรถประจำทางนอกป้ายเป็นจำนวนมาก มีผู้ที่ลงเดินก่อนถึงป้ายเป็นจำนวนมาก ถนนรัชดาภิเษกในช่องซ้ายสุดรถจะผ่านตลอด สำหรับผู้ที่ไปยังแยก อ.ส.ม.ท. จะมีรถที่จะตรงไป แต่เข้าช่องซ้าย แล้วไปเบียดแทรกเข้าขวาเพื่อตรงไป ทำให้รถที่จะเลี้ยวซ้ายเลี้ยวไม่ได้ มีทั้งรถส่วนบุคคล แท็กซี่ และรถประจำทาง รถมอเตอร์ไซด์จะฝ่าสัญญาณไฟเป็นจำนวนมาก และมีบางคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

วันที่ 11 ธันวาคม 2539 ในช่วงเย็น เวลา 15.00-20.00 น.

15.00-16.00 น. การจราจรช่วงนี้เริ่มติดขัดแต่ก็ยังสามารถเคลื่อนตัวได้เรื่อย ๆ รถที่จะออกนอกเมืองจะมีปริมาณมาก ทั้งจากฝั่งที่มาจากอโศก และเลี้ยวซ้ายมาจากถนนเพชรบุรี รวมทั้งยังมีรถที่ลงมาจากทางด่วนด้วย จะมีรถโรงเรียนและนักเรียนขึ้นลงมาก โดยเฉพาะป้ายหน้าห้างสรรพสินค้า รถที่มาจากแยกดินแดงก็มีปริมาณมาก

16.00-17.00 น. ปริมาณรถมากขึ้น การเคลื่อนตัวช้า โดยเฉพาะรถที่จะตรงไปยังพระรามเก้า-รามคำแหง รถมากในฝั่งที่มาจากอโศกและลงมาจากทางด่วน ซึ่งช่วงนี้จะมีการปล่อยค่านี้อย่างมากกว่ด้านอื่น ๆ มีคนลงหน้าห้างสรรพสินค้าจำนวนมาก

17.00-18.00 น. สภาพโดยทั่วไปยังเหมือนเดิม หน้าโรงแรมฟอร์จูน บลูเวฟ มีรถตึก ๆ จอดก่อนถึงป้ายรถเมล์ อยู่ใกล้สี่แยกมากทำให้รถต้องจอดเลยป้ายหลายคัน และทำให้รถติดไปถึงทางแยก

19.00-20.00 น. การจราจรในช่วงนี้จะคล่องตัวกว่าชั่วโมงที่แล้ว แต่ฝั่งขวาออกเมืองจะยังคงมีรถเป็นจำนวนมากกว่าฝั่งเข้าเมือง การฝ่าฝืนสัญญาณไฟก็มีพวกมอเตอร์ไซด์ มีพวกรถแท็กซี่จอดรอรับผู้โดยสารที่หน้าห้างสรรพสินค้าในช่องซ้ายสุด เกือบสิบคัน และมีการจอดให้ลงซ้อนกัน มีการกลับรถเพื่อที่จะเข้าห้าง ทำให้รถที่จะตรงมาต้องชะลอตัว มีคนขึ้นลง ป้ายหน้าห้างสรรพสินค้ามากขึ้นกว่าชั่วโมงที่แล้ว

คนเดินเท้า

ในช่วงเช้าจะมีคนเดินเท้าข้ามทางแยกเป็นจำนวนมาก เพราะเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานจำนวนมาก บางครั้งในช่วงที่รถติดมากก็จะลงมาเดินกันมาก บริเวณนี้ไม่มีสะพานลอยคนข้าม ต้องรอสัญญาณไฟ ไม่ค่อยมีการฝ่าฝืน การขึ้น-ลงรถเมล์ส่วนใหญ่ตรงป้าย

ในช่วงเย็นจะมีรถแท็กซี่มาลัย ทยอยใส่กรอก มาตั้งขายบนทางเท้า ก็มีผู้ซื้อพอสมควร

สาเหตุที่การจราจรติดขัด

จากการสังเกตการณ์ ผู้วิจัยคิดว่าสาเหตุที่การจราจรติดขัดในบริเวณสี่แยกนี้มีดังต่อไปนี้

1. บริเวณแยกนี้จะอยู่ใกล้กับแยกอื่น คือมีระยะทางห่างจากแยกอื่นน้อยจึงทำให้ปริมาณรถมากในทุกด้าน
2. มีการก่อสร้างสะพานลอยรถข้าม ทำให้กีดขวาง ซึ่งส่งผลในเรื่องความ

เร็วของรถ และเสียเวลาจราจรไปถึงด้านละ 1 ช่องทาง

3. ใกล้กับจุดขึ้น-ลงทางด่วน ทำให้รถที่ต้องการที่จะใช้บริการทางด่วนจำเป็นต้องผ่านบริเวณนี้
4. ป้ายจอดรถประจำทางอยู่ใกล้กับทางแยก เมื่อมีรถเมล์จอดหลายคันก็จะส่งผลถึงทางแยก และมีรถแท็กซี่จอดก่อนถึงป้าย หรือในบริเวณป้ายรถเมล์จำนวนมาก
5. เป็นแยกที่มีสถานที่ต่าง ๆ อยู่มาก เช่น ห้างสรรพสินค้า สถานบริการต่าง ๆ ตลอดจนอาคารสำนักงานต่าง ๆ จึงทำให้มีการคับคั่งมาก โดยในช่วง เช้าจะเป็นขาเข้าเมือง และตอนเย็นขาออกนอกเมือง
6. มีรถประจำทางจำนวนมากจอดไม่ตรงป้าย และไม่จอดในช่องซ้ายสุด บางครั้งจอดให้คนลงในเลนที่ 2 หรือ 3

ข้อมูลจากการสังเกตการณ์บริเวณแยกโกสอ

ลักษณะทางกายภาพ

บริเวณแยกโกสอ เป็นสี่แยกที่ถนน 2 เส้นมาตัดกัน คือ ถนนรัชดาภิเษกกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่ โดยเป็นแยกที่อยู่ระหว่างแยกสุขุมวิทกับแยกพระรามเก้า จะมีสะพานลอยอยู่ตรงกลาง สำหรับรถข้ามที่ใช้เดินรถทางเดียวจากรถที่มาจากฝั่งประตูน้ำที่จะมุ่งไปทางคลองตัน มุมด้านหนึ่งจะเป็นสถานีที่ตั้งของสถานทูตญี่ปุ่น และจะมีทางรถไฟอยู่ก่อนถึงทางแยก ใกล้สถานทูตญี่ปุ่นจะมีสะพานข้ามคลองซึ่งอยู่ติดกับแยก ฝั่งตรงข้ามจะเป็นจุดขึ้น-ลงเรือโดยสาร ถัดไปทางถนนที่จะไปสุขุมวิทจะเป็นทางเข้ามหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ และอาคารสำนักงานจำนวนมาก

จากการสังเกตการณ์ในวันที่ 4 ธันวาคม 2539 ในช่วงโมงเร่งด่วนตอนเย็น (15.00-20.00 น.) ปรากฏดังนี้

15.00-16.00 น. การจราจรติดขัดมากในเส้นที่รัชดาภิเษกที่จะไปโกสอ เพราะบริเวณนี้รถจะห้ามเลี้ยวขวาไปประตูน้ำ ในถนนเพชรบุรีตัดใหม่ รถก็มีปริมาณมาก เคลื่อนตัวได้คนเดินเท้าก็ไม่มาก มีพวกรถเข็นขายของผ่านมาบ้าง มีรถไฟผ่านหลายครั้ง ทำให้มีการติดขัดบริเวณใกล้ทางรถไฟพอสมควร

16.00-17.00 น. รถจะติดขัดในขาออก คือทางที่จะไปคลองตันและทางที่จะเลี้ยวมายังพระรามเก้า โดยในช่องเลี้ยวซ้าย ตำรวจได้จัดเพิ่มการจราจรได้อีก 1 ช่องทาง รถติดจากพวกที่ต้องการกลับรถได้สะพานลอย บนสะพานลอยก็ติด มีคนขึ้นลงที่ป้ายซึ่งอยู่ใกล้ทางแยกมาก ทำให้รถอื่นต้องรอให้การขึ้น-ลงเสร็จหรือไม่ก็เปลี่ยนช่องทางก็ทำให้รถชะลอตัว มอเตอร์ไซด์จะฝ่าสัญญาณไฟมาก

18.00-19.00 น. การจราจรก็ยังคงติดขัด แต่จะติดขัดในทุกด้าน จะมีการปล่อยรถในทุกด้านเท่า ๆ กัน ส่วนใหญ่รถจะมุ่งมาทางแยกพระรามเก้า ทำให้มีรถติดคาอยู่ที่ทางแยก ช่วงนี้มีตำรวจออกมาอำนวยความสะดวกให้สัญญาณมือเพื่อเร่งการจราจร

19.00-20.00 น. รถเคลื่อนตัวได้ดีขึ้น ในด้านนอกนอกเมืองก็ยังมีการจราจรหนาแน่น บริเวณจะมีรถโดยสารประจำทางเพียงไม่กี่สาย จะมีปัญหาเฉพาะในส่วนถนนรัชดา ด้านถนนเพชรบุรีตัดใหม่นั้นป้ายจะอยู่ห่างจากทางแยกมาก ไม่ส่งผล จะมีรถที่จะเลี้ยวซ้ายไปอโศก แต่เข้าขวาแล้วมาแทรกในช่วงก่อนถึงสะพานอยู่มาก มีมอเตอร์ไซด์ขับขึ้นบนสะพานลอค จะมีรถเงินมาขายอาหารบ้าง เช่น ทวกไส้กรอก คนเดินข้ามถนนช่วงนี้มีน้อย

วันที่ 6 ธันวาคม 2539 ในตอนเช้า ตั้งแต่เวลา 06.00-09.00 น. ปรากฏดังนี้

06.00-06.30 น. การจราจรคล่องตัว สามารถไปได้โดยติดรถสัญญาณไฟไม่นาน ทางแยกนี้จะเป็นทางแยกที่ไม่มีสิ่งก่อสร้างที่กีดขวางการจราจร แต่เป็นแยกที่ค่อนข้างแคบ

07.00-08.00 น. การจราจรช่วงนี้มีการติดขัด คุมาก รถจากด้านเพชร-บุรีฯเข้ามา จากคลองตันมีปริมาณมาก และในด้านที่มาจากแยกพระรามเก้า มอเตอร์ไซด์จะมีการฝ่าไฟแดงมาก มีตำรวจมาให้สัญญาณมือ มีรถไฟมา 2 ขบวน ทำให้ต้องปิดถนนบ่อย รถจึงสะสมมาก

08.00-09.00 น. การจราจรช่วงนี้ดีขึ้นกว่าช่วงที่แล้ว จะติดขัดมากในช่วงที่จะไปสุขุมวิท จะไปไม่พ้นทางแยกทำให้อีกด้านไปไม่ได้ การปล่อยสัญญาณแต่ละครั้งไปได้ไม่กี่คัน มีมอเตอร์ไซด์ขับฝ่าไฟแดง กลับรถบริเวณทางรถไฟ แยกนี้จะมีผู้ขึ้น-ลงรถประจำทางน้อย และคนเดินข้ามถนนก็ไม่มาก จะมีมากในช่วงต่อไป อโศก-สุขุมวิท

ศูนย์ควบคุมการจราจร

บริเวณแยกอโศกนี้ จะมีการตั้งศูนย์ควบคุมและดูแลการจราจรไว้ที่หัวถนนเพชรบุรีตัดใหม่ตัดกับรัชดาภิเษกตรงข้ามกับสถานีชุดญี่ปุ่น โดยจะมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่จนถึงเวลา 24.00 น.

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจร

มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานแต่ละช่วงเวลาละ 2 คน โดยจะมีการให้สัญญาณมือในชั่วโมงเร่งด่วน

สาเหตุที่การจราจรติดขัด

จากการสังเกตการณ์ พบว่า

1. มีทางรถไฟผ่านทำให้มีการตัดขั้วเมื่อขบวนรถไฟมาซึ่งอยู่ใกล้ทางแยกมาก
2. บริเวณนี้เป็นทางผ่านที่จะเข้าไปสู่สถานที่ทำงานที่อยู่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้มีรถเข้าออกเป็นจำนวนมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
3. เป็นแยกที่มีระยะสั้น ทำให้มีปริมาณสะสมได้รวดเร็วทำให้มีการระบายได้ไม่ทันต่อปริมาณรถ
4. จะมีโรงเรียนที่มีชื่อเสียง ทำให้มีผู้ปกครองขับรถมาส่งนักเรียนจำนวนมาก และมีทางลัดไปสู่ถนนสุขุมวิท จึงมีผู้มาใช้เป็นจำนวนมาก

คนเดินเท้า บริเวณทางแยกไม่มีปัญหาคนเดินข้ามถนน เพราะมีทางม้าลายอยู่คนเดินเท้าก็ไม่ก่อให้เกิดปัญหา บนทางเท้าบริเวณนี้สะอาด ไม่มีการวางของขาย

รถประจำทางก็ไม่ก่อปัญหากับการจราจรมากนัก มีการให้ขึ้นลงตรงป้าย เป็นช่วงนั้นจึงมีอยู่ป้ายเดียว และมีรถประจำทางผ่านเพียงไม่กี่สาย จึงไม่ค่อยเป็นปัญหา

รถมอเตอร์ไซด์ จะเป็นรถที่ฝ่าไฟแดงมากที่สุด จะมีรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างผ่านเป็นจำนวนมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยเฉพาะในตอนเช้า

รถยนต์ที่ผ่านเส้นทางนี้ส่วนใหญ่เป็นรถส่วนบุคคล แต่ก็ไม่ก่อปัญหา การจราจรส่วนใหญ่ปฏิบัติตามกฎจราจร

ข้อมูลจากการสังเกตการณ์บริเวณแยกสุขุมวิท

ลักษณะทางการภาพ

บริเวณแยกสุขุมวิท มีลักษณะเป็นสี่แยกที่มีถนนตัดกันระหว่างถนนสุขุมวิทกับถนนรัชดาภิเษก โดยทางด้านหนึ่งจะไปยังศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และอีกด้านหนึ่งมาทางอโศกในเส้นรัชดาภิเษก ส่วนเส้นสุขุมวิททางหนึ่งมุ่งหน้าไปทางเพลินจิต อีกด้านหนึ่งไปทองหล่อ เอกมัย

ลักษณะช่องทางในเส้นรัชดา เป็น 4 ช่องทาง ไป 2 มา 2 แต่เมื่อใกล้ทางแยกขยายออกเป็น 9 เลน โดยสามารถเลี้ยวขวาไปทางเพลินจิต หน้าห้างสรรพสินค้าโรบินสันได้ 3 ช่องทาง ตรงไปได้ 2 ช่องทาง เลี้ยวซ้ายได้ 1 ช่องทาง ในฝั่งกลับกันเป็น 3 ช่องทาง เข้าไปทางอโศกก็จะเหลือ 2 เลน

ลักษณะช่องทางในเส้นสุขุมวิท เป็นลักษณะถนนด้านละ 2 ช่องทางเท่านั้น ไม่มีการลดหรือเพิ่ม

บริเวณนี้จะมีห้างสรรพสินค้าหลายแห่ง มีโรงแรมและอาคารสำนัก งานขนาดใหญ่อยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงอโศกออกมาสุโขมวิท มีตลาดสด มีการวางขายผลไม้บนทางเท้า มีวินมอเตอร์ไซด์จอดบนทางเท้าหน้าซอยขาว-บอย และในถนนสุโขมวิททั้ง ๒ ฝั่ง

แยกนี้เป็นแยกที่มีขนาดใหญ่ มีรถผ่านเข้าออกเป็นจำนวนมาก ในถนนสุโขมวิทสามารถออกไปยังซอยทองหล่อ พระโขนง เอกมัย บางนา มีรถประจำทางเป็นจำนวนมาก ในเส้นรัชดามีเพียงไม่กี่สาย คือสาย 136 สาย 38 ปอ.22 ปอ.38 และ ปอ.พ.18 ป้ายรถประจำทางอยู่ใกล้กับแยกประมาณ 50 เมตร

ซอยต่าง ๆ ในบริเวณนี้สามารถใช้เป็นทางลัดออกซอยอื่น ๆ ในถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และถนนสุโขมวิท ได้หลายซอย จึงทำให้ปริมาณเข้ามามาก

จากการสังเกตการณ์ ในวันที่ 12 ธันวาคม 2539 ในช่วงโมงเร่งด่วนตอนเย็น (15.00-20.00 น.) ปรากฏดังนี้

15.00-16.00 น. ช่วงนี้การจราจรในถนนรัชดาภิเษกจะติดขัดมาก มีรถเข้าออกในซอยทางที่จะไปโรงเรียนชื่อดังในย่านนี้ และเป็นถนนที่จะไปยังซอยนานาและซอยอื่น จะเป็นแยกเล็กที่มีสัญญาณไฟพร้อมทั้งตำรวจคอยให้สัญญาณมือ

16.00-17.00 น. การจราจรเริ่มมีปัญหา โดยเฉพาะในขาออกนอกเมืองในเส้นสุโขมวิท ที่มาจากเพลินจิตไปยังทองหล่อ เอกมัย มีปริมาณรถมาก และในด้านรัชดาภิเษกที่มาจากศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ มีมอเตอร์ไซด์วิ่งบนทางเท้า

18.00-19.00 น. การจราจรติดขัดมาก ในเส้นสุโขมวิทสามารถเคลื่อนตัวได้แต่ช้า รถที่มาจากศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์มีปริมาณมาก และรถที่มาจากด้านอื่นที่จะตรงมายังอโศก แต่ช่องทางในช่วงอโศกลดลงเหลือ ๒ ช่องทางเป็นกอขวด มีรถติดสะสมมาก รถประจำทางขาดระยะนานๆ มาซักคัน ทำให้ผู้โดยสารต้องพยายามเบียดแทรกขึ้นรถ จะมีการห้อยโหนมาก มอเตอร์ไซด์สามารถแทรกไปได้ มีการขึ้นมอเตอร์ไซด์รับจ้างเยอะ มีรถตู้ๆ กลับรถกลางถนน

19.00-20.00 น. การจราจรคงติดขัดในเส้นทางเดิม จะมีการติดสะสมจากอโศกจนถึงแยก ซึ่งมีการติดนานประมาณครึ่งชั่วโมง ขยับได้ประมาณ 200 เมตร มีรถหลายประเภทที่เปลี่ยนใจกลับรถไปทางสุโขมวิทจำนวนมาก โดยเข้าเลนขวาสุดแล้วกลับกลางถนน มีทุกประเภททั้งรถรับจ้าง แท็กซี่ ตู้ๆ และรถยนต์ส่วนบุคคล มีคนข้ามถนนบนทางม้าลายบริเวณทางแยก เพราะสะพานลอยคนข้ามอยู่ไกล

วันที่ 13 ธันวาคม 2539 ในช่วงโมงเร่งด่วนตอนเช้า ตั้งแต่เวลา 06.00-09.00 น. ปรากฏดังนี้

06.00-07.00 น. ช่วงนี้การจราจรค่อนข้างดี สามารถเคลื่อนตัวได้ดีในทุก ๆ ด้าน จะมีชะลอตัวบ้างในฝั่งขาเข้าจากทางสุขุมวิทมายังเพลินจิต และจากอโศก เพื่อจะเลี้ยวขวาไปเพลินจิต เพราะปริมาณรถมาก ไม่ค่อยมีการฝ่าฝืนกฎจราจร

07.00-08.00 น. รถมีปริมาณมากขึ้น เคลื่อนตัวได้ช้ากว่าเดิม จะติดในด้านที่จะมุ่งไปทางเพลินจิตและคิดในซอยลัด มีการฝ่าฝืนไฟของมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถประจำทางมีจำนวนมากและปล่อยให้คนขึ้น-ลงนอกป้าย มีรถแท็กซี่หลายคันจอดรับคนทำให้รถจอดและชะลอตัว

08.00-09.00 น. เคลื่อนตัวได้ช้าแต่เร็วกว่าช่วงที่แล้ว จะมีปัญหาในช่วงเข้าเมือง เนื่องจากปริมาณรถมาก จะมีรถเข็นเงินของมาขายบนทางเท้า เป็นประเภทผลไม้และอาหารเข้า พวกน้ำเต้าหู้ มีคนข้ามถนนจำนวนมากตรงแยกที่ทางม้าลาย

ศูนย์ควบคุมการจราจร

ศูนย์ควบคุมจะต้องอยู่ในหัวถนน ด้านเดียวกับศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ และมีขนาดใหญ่

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจร

แยกนี้จะมีเจ้าหน้าที่จำนวนจำนวน 6 คน คอยควบคุมสัญญาณการจราจรทั้งสัญญาณไฟและสัญญาณมือ และมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาคอยควบคุมผู้กระทำผิดกฎจราจร

สาเหตุที่การจราจรติดขัด

จากการสังเกตการณ์ พบว่า

1. แยกนี้เป็นแยกที่ใหญ่มาก สามารถออกได้หลายทาง ทำให้ปริมาณรถมาก และมีลักษณะเป็นคอขวด ในเส้นทางที่จะมาอโศก จึงทำให้มีรถสะสมจำนวนมาก
2. เป็นจุดที่มีอาคารสำนักงานขนาดใหญ่จำนวนมาก มีโรงแรมและสถานบันเทิง ซอยคาวบอย เป็นต้น ทำให้มีผู้ใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก
3. เป็นเส้นทางที่จะไปทางภาคตะวันออก และไปยังสถานีขนส่งภาคตะวันออก เส้นทางบางนาซึ่งเป็นย่านที่มีที่อยู่อาศัยมาก จึงทำให้มีการเดินทางเข้า-ออกเมืองในเวลาเช้าและเย็น
4. รถที่จะไปประตูน้ำต้องมาเลี้ยวในบริเวณนี้ เพราะแยกอโศกห้ามเลี้ยวขวา ทำให้รถเพิ่มขึ้น
5. มีโรงเรียนชื่อดังที่มีผู้ปกครองขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาส่งนักเรียนเป็น

จำนวนมาก

6. มีคนเดินข้ามถนนเป็นจำนวนมากในบริเวณอโศกทำให้รถชะลอตัวและมีการวางขายอาหารประเภทรถเข็นบนทางเท้า บริเวณตลาดมีการวางขายผลไม้บนทางเท้า ทำให้คนที่มารอรถประจำทางต้องลงมารอในถนน

คนเดินเท้า ก่อปัญหาเพราะในช่วงถนนรัชดาจากแยกอโศกถึงแยกสุขุมวิท จะมีการข้ามถนนมาก ซึ่งจะไม่มีความปลอดภัย และถนนแคบ มีเพียง 4 ช่องทาง ไม่มีเกาะกลางถนน ส่งผลกับปัญหาอุบัติเหตุมากและในทางแยกสะพานลอยคนข้ามก็อยู่ห่างจากทางแยกทำให้ผู้ข้ามทางม้าลายบริเวณแยกมากกว่าข้ามบนสะพานลอย ทำให้รถที่จะเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดต้องจอดให้คนข้าม