



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาของประเทศไทยนั้นเราเชื่อมั่นตามเงื่อนไขที่ว่า การที่จะทำให้ประเทศของคนกลายเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว จะกระทำไม่ได้ไม่ยากโดยพยายามเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจของไทยให้เป็นแบบอุตสาหกรรม โดยพยายามสร้างความเจริญในด้านต่างๆ โดยเริ่มที่เมืองศูนย์กลางหรือเมืองหลักของประเทศคือ กรุงเทพมหานคร ซึ่งทำให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ตลอดจนวัฒนธรรมของประเทศมีความแตกต่างกันเป็นสองระดับ ที่เรียกกันว่า Dualism (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2527: 2 - 3) โดยในเขตเมืองหลวงจะมีความทันสมัยในทุก ๆ ด้าน ทัดเทียมหรือใกล้เคียงกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เป็นสถานที่ที่มีคนอยู่อย่างหนาแน่นในพื้นที่จำนวนหนึ่ง (สุพัตรา สุภาพ, 2540: 85) ขณะที่ในส่วนชนบทนั้นมีแต่ความล้าหลังยากจน และขาดแคลนในทุกสิ่งทุกอย่าง ทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นแหล่งศูนย์กลางของการเจริญเติบโต แต่เป็นการเจริญเติบโตที่ไม่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ทำให้กรุงเทพมหานครเติบโตอย่างไม่มีการระเบียบ ในเรื่องนี้ ศาสตราจารย์อัน นิมนานเหมินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่า กรุงเทพมหานครนั้นก้าวหน้าตามขบวนการ หรือ Haphazard Growth (อริสมันต์ พงศ์เรืองรอง, 2538 : 7)

โดยในปี พ.ศ.2537 ประชากรในกรุงเทพมหานครมีถึง 5,584,226 คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยคือประมาณ 3,560 คน / ตารางกิโลเมตร (สำนักนโยบายและแผนงานกรุงเทพมหานคร, 2537: 35) และยังมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยคาดว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ล้านคน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2535: 113) ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมามากมาย รวมทั้งปัญหาในเรื่องการคมนาคมขนส่งด้วย

การคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกรุงเทพมหานครมีมากมาย แต่ที่มีความสำคัญ มีบทบาทต่อชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานคร และเป็นการคมนาคมขนส่งที่มีปัญหามากที่สุดก็คือการคมนาคมขนส่งทางบก รถยนต์คันแรกที่เข้ามาในประเทศไทยส่งมาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี

กฎหมายฉบับแรกที่เกี่ยวข้องกับการจราจรคือ พระราชบัญญัติรถลากปี พ.ศ.2444 พระราชบัญญัติรถรับจ้างปี พ.ศ.2448 พระราชบัญญัติรถยนต์ปี พ.ศ.2448 ในปี พ.ศ. 2474 กรมตำรวจ ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น และได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเป็นกฎหมายเมื่อปี พ.ศ.2477 จนกระทั่งปัจจุบันได้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นใหม่ ในปี พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน (นัยนา เกิดวิชัย: 2539)

ในปี พ.ศ.2448 จำนวนรถยนต์ทั้งหมดในกรุงเทพมหานครมีอย่างมาไม่เกิน 1,000 คัน จนกระทั่งปี พ.ศ.2475 จำนวนรถชนิดต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครจึงได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีการเปิดใช้สะพานพระพุทธยอดฟ้า บริเวณที่มีรถยนต์วิ่งเป็นจำนวนมากคือ ถนนเจริญกรุง และถนนเยาวราช เนื่องจากเป็นย่านธุรกิจการค้า ปัญหาการจราจรเริ่มปรากฏเด่นชัดในกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ.2507 คือ 2 ปี หลังจากการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นครั้งแรก (สุพิศรา สุภาพ: 2540) ปัจจุบันปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครยังคงมีอยู่ และทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกขณะ จนเข้าสู่ขั้นวิกฤติ เนื่องจากการที่ประชาชนในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงทำให้การเพิ่มปริมาณของยานพาหนะในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากรในแต่ละปี

ปัญหาการจราจรนั้นถูกจัดว่าเป็นปัญหาสังคม โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ กล่าวได้ว่า ปัญหาการจราจรนั้นเป็นผลเนื่องมาจากความเจริญทางวัตถุและวิทยาการสมัยใหม่ สาเหตุที่เกิดปัญหาจราจรก็ได้แก่

1.ผังเมือง

เราจะพบว่า กรุงเทพมหานครยังขาดการวางแผน (Master Plan) ที่ดี โดยกรุงเทพมหานครนั้นมีพื้นที่ทั้งหมด 1,568.7 ตารางกิโลเมตร ขณะที่พื้นที่ถนนมีทั้งหมดราว 28.5 ตารางกิโลเมตร (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก [สจร.], 2536) โดยมีถนนทั้งสิ้น 1,497 สาย ระยะทางประมาณ 2,915 กิโลเมตร มีทางด่วนประมาณ 38.1 กิโลเมตร เท่านั้น

หากเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ผิวถนน กับพื้นที่ของกรุงเทพมหานครทั้งหมดแล้ว จะพบว่า มีจำนวนคิดเป็น 9 % ของจำนวนพื้นที่ของกรุงเทพมหานครทั้งหมด ในขณะที่มาตรฐานโดยทั่วไป

นั้นควรมีพื้นที่ผิวถนน 20 % ของพื้นที่ (ชอศพล ธนาบริบูรณ์, 2537)ซึ่งจะเห็นได้ว่ายังไม่เพียงพอ

หากเรานำรถทั้งหมดมาจอดในพื้นที่ถนนแล้ว จะมีอัตราเฉลี่ยประมาณ 61,643 คัน ต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร และสภาพถนนของกรุงเทพมหานครนั้นจะมีลักษณะที่เป็นคอขวดจำนวนมาก ซึ่งลักษณะของถนนเช่นนี้จะทำให้รถติดขัดเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังขาดความเข้มงวดในการก่อสร้างอาคารสูงในย่านธุรกิจ ทำให้ย่านธุรกิจใหญ่ ๆ มีความหนาแน่นมาก ไม่มีการกำหนดแนวพัฒนาการขยายตัวเมืองล่วงหน้า ลักษณะการขยายตัวเป็นไปตามถนนสายสำคัญ ๆ ที่มีอยู่ เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสุทธิสาร ถนนอินทามระ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนรามคำแหง เป็นต้น (ศสร., 2539: 4) เราจะพบว่า ช่วงที่สภาพการจราจรติดขัดนั้นมีตั้งแต่เวลา 07.00 น. - 20.00 น. โดยในช่วงโมงเร่งด่วนความเร็วในการเดินทางบนถนนสายหลักได้ลดลงเหลือเพียง 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ชอศพล ธนาบริบูรณ์, 2537) เท่านั้น

2.การขยายตัวทางเศรษฐกิจ

เราจะพบว่ากรุงเทพมหานครมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วเป็นอย่างมาก และความเจริญเติบโตเหล่านั้นก็จะกระจุกตัวกันอยู่ที่กรุงเทพมหานครเป็นส่วนใหญ่ ทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นเมืองศูนย์กลางในด้านรายได้ คนในเขตชนบทจึงหลั่งไหลเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการการขาดแคลน โดยเฉพาะในเรื่องการคมนาคมขนส่ง

3.จำนวนยานพาหนะที่ถนนเมือง

ในปัจจุบันจากการแข่งขันทางการตลาดทำให้จำนวนรถส่วนบุคคลประเภทต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง เนื่องจากความต้องการเดินทางมีปริมาณสูง รถมีราคาถูก และมีเงื่อนไขในการซื้อที่ง่ายโดยสามารถผ่อนชำระได้ในแต่ละเดือนด้วยจำนวนที่ไม่มากนักต่อปี ขณะที่บริการสาธารณะต่าง ๆ มีไม่เพียงพอ และขาดความสะดักสะบวย ดังนั้นปริมาณรถส่วนตัวจึงเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว

4.ระเบียบและระบบราชการ

หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการเรื่องการจราจรมีมากมายหลายหน่วยงาน แต่ขาดการประสานงานอย่างใกล้ชิดที่ดี มีการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน อีกทั้งระเบียบราชการยังมีความล่าช้า ทำให้การปฏิบัติงานไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเท่าที่ควร

5.พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขาดวัฒนธรรมในการใช้ทาง

บรรดาผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้น ตามกฎหมายกำหนดแต่เพียงว่าผู้ที่จะสามารถสอบใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ได้ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ และผู้ที่สามารถสอบใบขับขี่สาธารณะได้ต้องมีอายุ 25 ปี บริบูรณ์เท่านั้น การสอบใบขับขี่เป็นไปโดยง่าย ไม่ได้มีการทดสอบคุณสมบัติอย่างอื่น เช่น ความสามารถในการรู้จักใช้เส้นทาง เป็นต้น ดังนั้นแม้ผู้ขับขี่จะผ่านการทดสอบจนได้รับใบขับขี่แล้วก็ยังมีพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนมาก โดยจากสถิติผลการจับกุมโดยการออกหนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในปี พ.ศ. 2540 นั้นพบว่าได้จับกุมผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรถึง 1,551,294 ราย ดังแสดงในตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 สถิติผลการจับกุมโดยการออกหนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ตั้งแต่ปี

พ.ศ. 2535 - 2540

พ.ศ.	การจับกุม (ราย)
2535	2,241,384
2536	2,176,148
2537	1,882,621
2538	1,577,127
2539	2,326,571
2540	1,551,294

ที่มา กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร

โดยพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ก่อให้เกิดปัญหาได้แก่

- ความมั่งง่ายชอบสบาย และเห็นแก่ตัว เพื่อความสะดวกของตนเอง
- วินัยหย่อนยาน ไม่ปฏิบัติตามวินัยจราจร หรือไม่รู้กฎจราจร
- ใช้สิทธิหรือมีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อกระทำความผิด
- ไม่ดูแลรักษาสภาพรถ
- ไม่รู้จักเส้นทาง หรือไม่มีการวางแผนการเดินทางมาก่อน

คนไทยจำนวนมากใช้รถใช้ถนนตามคำที่ว่า "ทำอะไรตามใจ คือไทยแท้" โดยเฉพาะในสภาพที่การจราจรอยู่ในสภาพเข้าขั้นวิกฤติเช่นนี้ ทำให้มีการแก่งแย่งการใช้ผิวทางจราจร และเมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัย มั่งง่ายชอบสบาย และเห็นแก่ตัว ผ่าฝืนกฎจราจร ก็เป็นผลให้เกิดปัญหาการจราจร

ในเรื่องเกี่ยวกับสภาพรถนั้น เราจะพบว่าในหลายประเทศมีการนำมาตรการ Pollution Tag ซึ่งเป็นมาตรการตรวจสภาพรถที่เก่าชำรุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเม็กซิโกสามารถแก้ปัญหาโดยลดจำนวนรถที่วิ่งในผิวการจราจรได้เป็นจำนวนมาก แต่ในกรุงเทพมหานครนั้นเราจะเห็นได้ว่า มีรถเก่าที่มีสภาพที่ไม่น่าที่จะนำมาใช้การแล่นกันมากมายเต็มถนน ซึ่งนอกจากจะทำให้เกิดปัญหารถติดแล้ว ยังทำให้เกิดปัญหาในด้านสภาพแวดล้อมอีกด้วย

6.ปัญหาการกระจุกตัวของแหล่งธุรกิจ สถาบันการศึกษา และสถานที่ราชการ

ลักษณะการรวมตัวของโครงสร้างกรุงเทพมหานครนั้นเราจะพบว่า มีแหล่งทำงานมากกว่าหนึ่งในสามตั้งอยู่บริเวณกลางเมืองส่วนใน แม้ว่าบริเวณเหล่านี้จะเป็นเพียงร้อยละ 6 ของบริเวณเมือง หรือคิดเป็น 0.7% ของบริเวณที่ดินทั้งหมด (ศจร., 2539: 4) แหล่งธุรกิจ สถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียง และสถานที่ราชการที่สำคัญของประเทศ มักตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมืองเช่นนี้ จึงทำให้ประชาชนต่างมุ่งเดินทางไปยังจุดหมายที่อยู่ในแหล่งเดียวกัน ทำให้เกิดปัญหาจราจร

ผู้วิจัยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของคนในสังคม ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการศึกษาวิจัยในเรื่องปัญหาจราจร เนื่องจากระบบการจราจรถือเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ ดังนั้นปัญหาการจราจรจึงสร้างความสูญเสียมหาศาล ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เวลาส่วนหนึ่งในแต่ละวัน

ของประชาชนในกรุงเทพมหานครได้สูญเสียไปกับการเดินทาง ซึ่งสามารถคิดเป็นมูลค่าความเสียหายเวลาไปวันละประมาณ 23 ล้านบาท หรือประมาณ 8,000 ล้านบาทต่อปี เกิดความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 38 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณกว่า 11,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งรวมเป็นมูลค่าการสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละประมาณ 19,000 ล้านบาท (ศจร., 2536) หากเราไม่รีบแก้ไขก็จะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศอย่างมหาศาล เป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้สูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการลงทุน การเงิน ในภูมิภาคนี้

รถจักรยานยนต์ (Motorcycle) ก็เป็นรถชนิดหนึ่งที่มีผู้นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายเนื่องจากเป็นรถที่มีราคาถูก จึงสามารถซื้อได้ง่าย เนื่องจากมีขนาดเล็กจึงมีความคล่องตัวสูง สามารถชอกซอนเดินทางไปตามถนนได้อย่างรวดเร็วแม้ในสภาพที่รถติด และหาที่จอดได้ง่าย ไม่สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง รถจักรยานยนต์มีหลายรุ่นหลายขนาด ซึ่งสนนราคาก็จะแตกต่างกันออกไปในแต่ละยี่ห้อ รวมทั้งขึ้นอยู่กับขนาดของรถจักรยานยนต์ [c.c.] คือขนาดรถจักรยานยนต์ตั้งแต่ รถจักรยานยนต์ขนาด 50 c.c. ,100 c.c.,125 c.c. ฯลฯ ส่วนขนาดของรถจักรยานยนต์ที่มีผู้นิยมใช้มากที่สุดคือ ขนาด 125 c.c. (วิภา ลอยกุลนันท์, 2532: 3) สำหรับราคารถจักรยานยนต์ก็มีตั้งแต่ประมาณ 30,000 บาทขึ้นไป จนบางรุ่นอาจมีราคาเป็นล้าน แต่สำหรับรถจักรยานยนต์ในขนาด 125 c.c. ที่มีผู้นิยมใช้กันราคาจะอยู่ประมาณ 30,000 - 50,000 บาท (มอเตอร์ไซด์เวิลด์, 2539 :5) และสามารถผ่อนชำระได้ ส่วนรถมือสอง หรือรถหลุดจำนำ ก็จะมีราคาถูกลง ก็มีสนนราคาตั้งแต่ 20,000 บาทขึ้นไป ดูตามสภาพรถ และการต่อรอง ซึ่งเมื่อเทียบกับรถประเภทอื่น ๆ แล้วจะเห็นว่า มีราคาถูกมาก นอกจากนี้ค่าบำรุงรักษาตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงก็มีราคาไม่สูงนัก

แต่อย่างไรก็ดีสิ่งใดที่มีคุณอนันต์ก็ย่อมมีโทษมหันต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นรถที่ต้องอาศัยการทรงตัวในการขับเคลื่อน หากทรงตัวไม่ดีก็จะมีโอกาสพลิกคว่ำได้ง่าย ไม่สามารถป้องกันอันตรายของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารได้ จึงมีอัตราความเสียหายสูงต่อการได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตมากกว่ายานพาหนะอื่น ๆ ทั่วไป (วนิดา เมฆาภิบาล, 2534: 2) โดยในปี พ.ศ. 2540 จำนวนรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครมีจำนวนมากถึง 24,734 คัน ดังแสดงในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 สถิติคดีจราจรทางบกที่เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประจำปี 2540

จำนวนคน / ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	
คนเดินเท้า	2,626
รถจักรยาน	467
รถสามล้อเครื่อง	1,745
รถจักรยานยนต์	24,734
รถยนต์นั่ง	36,664
รถโดยสารเล็ก (ตู้)	1,827
รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ)	15,570
รถแท็กซี่	4,107
รถบรรทุก 6 ล้อ	2,336
รถบรรทุก 10 ล้อ หรือมากกว่า	2,720
รถโดยสารขนาดใหญ่	3,474
รถสามล้อ	318
รถอีแต๋น	106
อื่น ๆ	600

ที่มา กองกำกับการ 8 กองบังคับการตำรวจจราจร

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539 มีรถเพิ่มขึ้นในกรุงเทพมหานครจากเดิม 2,112,518 คัน เป็น 3,639,361 คัน หรือเพิ่มขึ้น 72.27 % ขณะที่ผิวการจราจรเพิ่มขึ้นเพียง 12 - 15 % (ไทยรัฐ, 2539: 10) ซึ่งรถจักรยานยนต์เป็นรถประเภทหนึ่งที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2538 มีรถจักรยานยนต์ใหม่จดทะเบียนเฉพาะในกรุงเทพมหานครถึง 257,723 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2538) โดยรถจักรยานยนต์นั้นเป็นรถที่มีจำนวนมากเป็นอันดับสองที่ใช้งานอยู่ภายในกรุงเทพมหานคร การที่ปริมาณรถจักรยานยนต์นั้นมีจำนวนมาก และประกอบด้วยผู้

จับขีรถจักรยานยนต์ยังเป็นผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนมากนี่เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร โดยจะเห็นได้ว่าในปี 2538 มีผู้จับขีรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจรมากเป็นอันดับ 2 คือ 205,789 (กองบัญชาการตำรวจนครบาล, 2538)

จากความสำคัญดังกล่าวผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้จับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร เนื่องจากผู้วิจัยได้สังเกตเห็น ปัญหาวิจัยที่ว่า แม้รถจักรยานยนต์จะเป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง ไม่สะดวกสบายหรือ หรุหระ แต่กลับเป็นรถที่มีผู้ใช้กันมากในกรุงเทพมหานคร พฤติกรรมของผู้จับขีรถจักรยานยนต์จึง เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร

พฤติกรรมของผู้จับขีรถจักรยานยนต์ มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า เป็นผู้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรโดยตรง ผู้จับขีรถจักรยานยนต์บางคน แม้จะมีความรู้ในเรื่อง กฎหมายจราจรแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีการฝ่าฝืนไม่ยอมปฏิบัติตาม และมักจะกระทำการฝ่าฝืนอยู่เป็นประจำ เช่น การเดินรถผิดช่องทาง การจอดครนในที่ห้ามจอด ขีรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร นอกจากนี้การที่รถจักรยานยนต์มีขนาดเล็ก ผู้จับขีรถประเภทอื่น ๆ จึงต้องเพิ่มความระมัดระวังเพื่อมิให้เฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ทำให้รถต่าง ๆ เตะโดนตัวได้ซ้ำ ซึ่งฉ้วนแล้ว แต่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรทั้งสิ้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงศึกษาเรื่อง พฤติกรรมของผู้จับขีรถจักรยานยนต์ดังกล่าวว่า เกิดจากสาเหตุใด และจะหาทางแก้ปัญหากันอย่างไร เพราะหากเราทราบ สาเหตุที่แท้จริงแล้ว ก็จะสามารถหาแนวทางในการวางมาตรการทางป้องกันการฝ่าฝืน และลงโทษ ผู้กระทำความผิดอย่างมีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

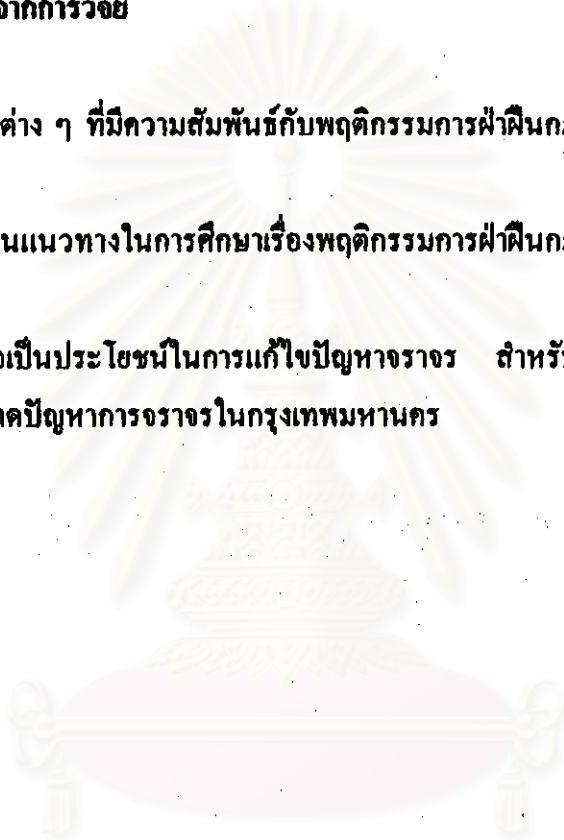
1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้จับขีรถจักรยานยนต์
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้จับขีรถจักรยานยนต์
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้จับขีรถจักรยานยนต์

ขอบเขตของการวิจัย

- 1. ศึกษาการฝ่าฝืนกฎจราจรที่กำหนดไว้ตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับกับการจราจร
- 2. ศึกษาเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่อาศัยอยู่ในแฟลตซอยสวนพลู แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

- 1. ได้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2. ได้รับข้อมูลที่เป็นแนวทางในการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป
- 3. ได้รับข้อมูลที่อาจเป็นประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจราจร สำหรับเป็นทางเลือกตัดสินใจการกำหนดนโยบายเพื่อลดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย