

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ



จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการจอดรถ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการจอดรถ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อศึกษาทัศนะเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครของผู้ขับรถแท็กซี่ เพื่อค้นหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเสนอแนะการแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร

ในการศึกษานี้ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) จาก ได้ทำการศึกษาวิจัยกลุ่มประชากร ซึ่งเป็นคนขับรถแท็กซี่ในบริษัทพระราม 9 ทรานสปอร์ต จำกัด ตั้งอยู่เลขที่ 98 ถนนพระราม 9 แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร จำนวน 2,600 คน ซึ่งใช้การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามวิธีการของ Robert V. Krejcie and Daryle W. Morgan จะได้ 335 คน

สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลของผู้ขับรถแท็กซี่

กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ทั้งหมด จำนวน 335 คน เป็นชายทั้งหมด อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 32 - 38 ปี คือ 113 คน คิดเป็นร้อยละ 33.7 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 25 - 31 ปี, 39 - 45 ปี, 18 - 24 ปี และ 46 ปี ขึ้นไป จำนวน 99, 70, 28 และ 25 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 29.6, 20.9, 8.4 และ 7.5 ตามลำดับ ส่วนใหญ่สมรสแล้ว คิดเป็นจำนวน 204 คน หรือร้อยละ 60.9 รองลงมาเป็นโสด 93 คน หรือร้อยละ 27.8 นอกนั้นเป็นหม้าย แยกกันอยู่ และหย่าร้าง คิดเป็นจำนวน 14, 13 และ 11 คน หรือร้อยละ 4.2, 3.9, 3.3 ตามลำดับ มีความรู้ในระดับประถมศึกษา รองลงมาคือ มัธยมศึกษา, ไม่ได้เรียน, และอาชีวะหรืออนุปริญา คิดเป็นจำนวน 243, 68, 22 และ 2 คนตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 72.5, 20.3, 6.6 และ 0.6 กลุ่ม

ตัวอย่างทั้งหมด 335 คน มีอาชีพเป็นคนขับรถแท็กซี่ทั้งหมด ส่วนใหญ่ มีอาชีพเสริมคือ ค้าขาย และอาชีพอื่น ๆ จำนวน 99 และ 95 คน หรือร้อยละ 29.6 และ 28.4 นอกนั้นมีอาชีพเสริมด้านกิจกรรม จำนวน 49 คน หรือร้อยละ 14.6 ส่วนที่ไม่มีอาชีพเสริมนั้นมีจำนวน 92 คน หรือร้อยละ 27.5 มีรายได้เดือนละ ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 52 คน หรือร้อยละ 15.5 ส่วนที่มีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท และ 6,001 - 9,000 บาท จำนวนคือ 112, 148 คน หรือร้อยละ 33.4, 44.2 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 9,001 - 12,000 บาท และ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 11 และ 12 คน หรือร้อยละ 3.3 และ 3.6 จากผู้ที่มีคู่สมรส 204 คนจำนวนพบว่าคู่สมรสของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีรายได้เดือนละไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 97 คน หรือร้อยละ 47.5 ส่วน รองลงมา มีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท จำนวน 67 คน หรือร้อยละ 32.8 มีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท และ 9,001 - 12,000 บาท จำนวนเท่ากันคือ 14 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.9 รายได้มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 และ 9 คน หรือร้อยละ 4.4 ไม่มีรายได้ มีรายจ่ายเดือนละ ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 141 คน หรือร้อยละ 42.1 มีรายจ่ายเดือนละ 3,001 - 6,000 บาท 56 คน หรือร้อยละ 16.7 รายจ่ายเดือนละ 6,001 - 9,000 บาท 88 คน หรือร้อยละ 26.3 นอกนั้นมีรายจ่ายเดือนละ 9,001 - 12,000 บาท และ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 20 และ 29 คน หรือร้อยละ 6.0 และ 8.7 ตามลำดับ รายได้ต่อเดือนส่วนใหญ่ไม่เพียงพอกับรายจ่ายถึง 184 คน หรือร้อยละ 54.9 กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือนเพียงพอกับรายจ่ายจำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 30.1 ส่วนที่ตอบว่ามีเหลือเก็บบ้างมีจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 14.9 ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่ภาคอีสานจำนวน 111 คน หรือร้อยละ 33.1 รองลงมาคือ ภาคกลาง กรุงเทพมหานคร ภาคใต้ ภาคเหนือ จำนวน 109, 54, 42, 19 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5, 16.1, 12.5, 5.7 ตามลำดับ อาศัยอยู่ที่บ้านเช่าคิดเป็นจำนวน 238 คน หรือร้อยละ 71.0 นอกนั้นอาศัยอยู่ที่บ้านของตนเอง และที่อื่น ๆ อีก 94, 3คน หรือร้อยละ 28.1, 0.9 ตามลำดับ จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 35.2 รองลงมาจะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลา 1 - 3 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลา มากกว่า 6 ปีขึ้นไป จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 29.6 และประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่เป็นระยะเวลาดำกว่า 1 ปี จำนวน 35 คน หรือร้อยละ 10.4 ได้รับใบขับขี่มาแล้วเป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมาจะได้รับใบขับขี่มาแล้วเป็นระยะเวลา มากกว่า 6 ปีขึ้นไป, 1 - 3 ปี และ เวลาดำกว่า 1 ปี จำนวน 98 คิดเป็นร้อยละ 29.3 จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 16.1 และจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 12.2 ตามลำดับ ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ทำงานเฉลี่ยวันละ 8 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า คือมีจำนวนถึง 272 คน หรือร้อยละ 81.2 รองลงมาทำงานวันละ 9 - 16 ชั่วโมง คือมีจำนวน 59 คน หรือร้อยละ 17.6 ทำงานมากกว่า 16 ชั่วโมงขึ้นไปมี

เพียง 4 คน หรือร้อยละ 1.2 ในรอบ 1 ปี ผู้ขับรดแท็กซี่ส่วนใหญ่ ประสบอุบัติเหตุ 1 - 5 ครั้ง 191 คน หรือร้อยละ 57.0 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ 124 คน หรือร้อยละ 37.0 ประสบอุบัติเหตุ 6 - 10 ครั้ง 17 คน หรือร้อยละ 5.1 ประสบอุบัติเหตุมากกว่า 10 ครั้ง 3 คน หรือร้อยละ 0.9 รดแท็กซี่ที่ผู้ขับแท็กซี่ส่วนใหญ่ใช้ในการประกอบอาชีพ ระยะทางการใช้งานของรด 100,000 - 500,000 กิโลเมตร จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 53.4 มีระยะทางการใช้งานของรด 100,000 กิโลเมตร หรือต่ำกว่า จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 25.7 ระยะทางการใช้งานของรดยกกว่า 500,000 กิโลเมตร จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 20.9 ในรอบ 1 เดือน ผู้ขับรดแท็กซี่ส่วนใหญ่ ทำผิดกฎจราจร 1 - 3 ครั้ง 200 คน หรือร้อยละ 59.7 ทำผิดกฎจราจร 4 - 6 ครั้ง 102 คน หรือร้อยละ 30.4 ไม่เคยทำผิดกฎจราจร 31 คน หรือร้อยละ 9.3 ทำผิดกฎจราจรมากกว่า 6 ครั้ง 2 คน หรือร้อยละ 0.6

จากแบบสอบถามในการวัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจรด้วยชุดคำถามจำนวนทั้งสิ้น 15 ข้อ โดยมีการกำหนดระดับการให้คะแนนดังนี้ หากตอบถูกให้คะแนนข้อละ 1 คะแนน หากตอบผิดให้คะแนนข้อละ 0 คะแนน ผลการสอบถามพบว่า มีผู้ที่ได้คะแนนสูงสุด คือ 15 คะแนน และมีคะแนนต่ำสุดที่ 6 คะแนน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 9.988 (S.D. = 2.864) ดังนั้นจึงสามารถแบ่งผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยได้ โดยกำหนดว่าผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือต่ำกว่า 9.988 เป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย ซึ่งมีทั้งสิ้น 117 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 52.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมีทั้งสิ้น 158 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2

2. พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ในการวิเคราะห์ในเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสาร โดยรวมของผู้ขับรดแท็กซี่แต่ละคน จะวิเคราะห์โดยการนำคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารในแต่ละข้อมารวมกัน พบว่า ผู้ขับขี่รดแท็กซี่ที่ได้คะแนนสูงสุดมี 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3 คือได้คะแนน 26 คะแนน ที่ได้คะแนนต่ำสุดมี 6 คนหรือร้อยละ 1.8 คือได้ 13 คะแนน และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 18.200 คะแนน (S.D. = 2.217) โดยจากค่าเฉลี่ยสามารถจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับโดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง พบว่า พบว่าผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย คือ 18.200 มีจำนวนทั้งสิ้น 181 คน หรือร้อยละ 54.0 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการจอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารมากก็มีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 154 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0

จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหารางจรของผู้ขับรถแท็กซี่ ในเรื่อง การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเรื่องการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสาร ว่าเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิด ปัญหาการจราจรใช่หรือไม่ พบว่า ตอบว่าใช่ จำนวน 152 คน หรือร้อยละ 45.4 ตอบว่าไม่ใช่ จำนวน 183 คน หรือร้อยละ 54.6 จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในเรื่องการกวดขันจับกุม ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรว่าจะช่วยแก้ไขปัญหารางจรได้หรือไม่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่เห็นว่า แก้ไขปัญหาได้ จำนวน 284 คน หรือร้อยละ 84.8 ตอบว่าไม่ได้ จำนวน 51 คน หรือร้อยละ 15.2 ผลจากการให้คะแนนน้ำหนักพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถแท็กซี่ เห็นว่ามาตรการ ในการแก้ไขปัญหารางจรที่ควรเน้นมากที่สุดคือ สร้างถนนหรือเพิ่มทางด่วนให้มากขึ้น รองลงมา ควรควบคุมปริมาณรถ

8.ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืน กฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก

สรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก ”

สมมติฐานการวิจัย 2 ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามากกว่า

สรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษามากกว่า ”

สมมติฐานการวิจัย 3 ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืน กฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง

สรุปได้ว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้สูง ”

สมมติฐานการวิจัย 4 ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร

สรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ”

สมมติฐานการวิจัย 5 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง

สรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถสูง ”

สมมติฐานการวิจัย 6 ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก

สรุปว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาที่ขับรถเฉลี่ยต่อวันมาก ”

สมมติฐานการวิจัย 7 ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า

สรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ”

สมมติฐานการวิจัย 8 ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมากกว่า

สรุปว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณ้การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

สมมติฐานการวิจัย ๑ ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน

สรุปว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีการใช้งานไม่นาน ”

4.สรุปการค้นพบแบบเจาะลึก

พฤติกรรมของผู้ขับรถแท็กซี่

ผู้ขับรถแท็กซี่แทบทุกคนจะมีพฤติกรรมการขับรถโดยไม่ได้คำนึงถึงในเรื่องของกฎระเบียบใด ๆ มาก เพราะการขับรถของคนขับแท็กซี่นั้นไม่ใช่เพื่อไปให้ถึงจุดหมายปลายทางของตน แต่เป็นเพราะเพื่อรายได้ของตนเองในแต่ละวัน ซึ่งรถแท็กซี่ส่วนบุคคลเหล่านี้จะมีรายจ่ายที่ค่อนข้างสูงเนื่องจากต้องผ่อนรถด้วย ทุกคนไม่มีใครที่ซื้อรถด้วยเงินสดเลย ดังนั้นพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสาร รวมทั้งการขับรถ จึงไม่สนใจในเรื่องกฎระเบียบ แม้แต่ผู้ขับขีเองยังไม่รู้ตัวด้วยซ้ำว่าตนทำผิดกฎจราจรหรือไม่ การขับหรือจอดรถก็ไม่ได้คำนึงถึงรถคันอื่นมาก เรียกว่าตามความต้องการของผู้โดยสาร แม้บางครั้งจะหยุดรถโดยกระชั้นชิดก็ตาม โดยคนขับรถแท็กซี่บางคนกล่าวว่ารถคันอื่นจะรู้อยู่แล้วว่าจะขับรถโดยไม่ต้องจัดรถแท็กซี่เพราะรถแท็กซี่ต้องหยุดรับ - ส่ง ผู้โดยสาร

ปัญหาสุขภาพ

สภาพการจราจรที่ติดขัดนี้จากการสอบถามทุกคน จะมีปัญหาสุขภาพในเรื่องของการปวดหลังบ้างเนื่องจากต้องนั่งเป็นเวลานาน ในเรื่องของความเครียดนั้นจะเกิดความเครียดทุกคนเพราะต้องกังวลหลายอย่าง การขับรถต้องระมัดระวังใช้สมาธิอยู่แล้วยังต้องคอยมองหาผู้โดยสารด้วยแม้ในรถจะมีเครื่องช่วยอำนวยความสะดวก อย่างวิทยุ โทรทัศน์บ้างก็ไม่อาจช่วยได้มาก

ช่วงการจราจรที่ติดขัด

การจราจรเริ่มติดขัด โดยสรุปแล้วการจราจรจะติดขัดแทบทุกวัน

1. ช่วงเช้า เริ่มติดขัดตั้งแต่เวลาประมาณ 06.30 น. จนถึง 9.30 น.
2. ช่วงเย็น การจราจรติดขัดมากที่สุด ในช่วงโรงเรียนเลิกคือราว 16.00 - 20.00 น. แต่ในช่วงกลางคืนจะไม่ติดขัด

สภาพการจราจร

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ได้แก่

1. จุดติดขัดต่อเนื่องจากย่านที่การจราจรติดขัดมาก
2. การไม่มีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
3. รถที่เป็นของรัฐเช่น รถเมล์
4. การปล่อยให้มีการซื้อขายรถที่ง่าย ทำให้รถมีมาก และการสอบใบขับขี่ที่ไม่รัดกุม
5. การปล่อยให้มียอดมากจนเกินไป

ข้อเสนอแนะ

1. ย้ายสถานที่ สำคัญไปไว้ชานเมือง
 2. ขยายกรุงเทพมหานคร
 3. มีการออกกฎหมายที่รุนแรงกว่านี้ต่อผู้กระทำความผิด โดยเฉพาะผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรแล้วไม่ยอมรายงานตัวหรือหลบหนีการจับกุม
 4. มีการคุมกำเนิดหรือจำกัดจำนวนรถ
 5. ควรมีการขยายถนนหรือทำสะพานเหิน เพื่อแบ่งเบาการจราจร
- ๕. การสังเกตการณ์การจราจรในแยกสามย่าน มหานคร และหัวลำโพง**

แยกสามย่านจะเป็นแยกที่มีทั้งผู้คนและรถจำนวนมากเนื่องจาก จากแยกสามย่านไปทาง ปทุมวันจะเป็นตลาดสามย่าน และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยตรงไปก็จะเป็นห้างสรรพสินค้ามานูญ คลอง และสยาม ส่วนอีกฝั่งหนึ่งจะสามารถไปทางถนนสี่พระยาซึ่งจะตรงไปทำน้ำสี่พระยา ทาง ถนนพระรามที่ 4 ตรงไปจะไปทางหัวลำโพงซึ่งจะสามารถเดินทางไปเขาวราชได้ ซึ่งถนนสายนี้รถ จะติดมากเนื่องจากติดต่อเนื่องมาจากเขาวราช ส่วนถนนพระรามที่ 4 ในทางกลับกันจะตรงไป คลองเตยได้ จึงมีรถ และผู้คนเป็นจำนวนมากทั้งในตอนเช้าและตอนเย็น บางครั้งแม้สัญญาณไฟ เปลี่ยนรถก็ยังไม่สามารถเคลื่อนตัวได้

แยกสามย่านทางถนนพระรามที่ 4 ตรงไปหัวลำโพงรถจะไม่ติดขัดมากนัก เนื่องจากรถ ส่วนใหญ่ที่มาจากทางนี้จะนิยมขึ้นสะพานไทย - ญี่ปุ่นมากกว่า จึงทำให้ปริมาณรถมีไม่มากนัก ทางถนนพระรามที่ 4 ที่จะเลี้ยวไปที่พระยาจะติดขัดมาก เนื่องด้วยถนนแคบ ส่วนถนนพระราม ที่ 4 ที่มาจากหัวลำโพงก็จะติดขัด ตรงสามย่านทางที่จะเลี้ยวไปปทุมวันรถจะติดมาก ๆ ทั้งขาเข้า และขาออก โดยเฉพาะตรงฝั่งที่จะตรงไปทางมานูญครองจะติดขัดมากเพราะเมื่อรถเลี้ยวจาก พระรามที่ 4 ไปได้สักระยะหนึ่งจะเป็นป้ายรถเมล์ซึ่งมีคนรอจำนวนมาก ทำให้รถประจำทางต่าง พยายามเบียดชิดเลนซ้ายเพื่อจอดป้าย รถคันอื่น ๆ จึงต้องชะลอตัว เพื่อหยุดให้รถประจำทางจอด ป้าย หรือบางทีก็ต้องหยุดรอให้รถประจำทางจอดรับผู้โดยสารเสร็จก่อน ในทางกลับกันที่มาจากมา นูญครองนั้น แม้จะมีการยกเลิกป้ายประจำทางตรงใกล้ ๆ แยกสามย่านไปแล้ว และมีทางที่จะให้ รถเลี้ยวซ้ายไปทางถนนพระรามที่ 4 ผ่านตลอดแต่จะมีรถจำนวนมากโดยเฉพาะรถประจำทางที่จะ ตรงไปที่พระยาซึ่งรถจะติดมากไม่ยอมชิดเลนขวาและขวางทางเลี้ยวซ้ายทำให้ขวางทางรถที่จะเลี้ยว ซ้ายจึงยังทำให้การจราจรติดขัด

แยกมหานครจะมีปริมาณรถมาก ทางฝั่งถนนพระรามที่ 4 ที่ตรงไปหัวลำโพงจะไม่ค่อยมีคน มาก แต่ทางถนนพระรามที่ 4 ที่ตรงมาจากหัวลำโพงจะมีคนเดินถนนจำนวนมาก บางครั้งที่รถติด ขัดมาก จะเห็นว่ามีคนลงจากรถประจำทางเดินกันแทนจำนวนมากเนื่องจากรถติดขัดมาก บางครั้ง แม้สัญญาณไฟเขียวก็ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้

ทางแยกมหานครนี้ รถจะติดทุกด้าน โดยเฉพาะทางถนนพระรามที่ 4 เนื่องจากมีรถที่มาจากทางหัวลำโพงต่างก็พยายามที่จะขึ้นสะพานไทย - ญี่ปุ่น เพื่อที่จะได้ไม่ต้องรอติดไฟแดงใน ถนนพระรามที่ 4 ต่อไป โดยจะมีทั้งรถที่เข้าคิวอย่างมีมารยาท และรถที่คอยเบียดเสียดรถคันอื่น

ตอนใกล้ขึ้นสะพานซึ่งรถที่มาเบียดนี้ยิ่งทำให้รถติดมาก ส่วนถนนพระรามที่ 4 ในทางกลับกันก็มี
จะนวนมากเพราะมีรถสมทบจากที่ลงมาจากสะพานไทย - ญี่ปุ่น

แยกหัวลำโพง จะมีผู้คนเป็นจำนวนมาก ๆ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟหัวลำโพง
และจะเป็นถนนเลียบบคุดองผดุงกรุงเกษมที่จะเป็นทางที่จะสามารถไปสถานที่สำคัญ ๆ และเป็น
แหล่งธุรกิจคือเขาวราชได้ ทำให้มีรถวิ่งกันขวักไขว่จำนวนมาก ทำให้รถติดขัดมากในทุก ๆ ด้าน

โดยทั่วไปหากเปรียบเทียบแล้วการจราจรในบริเวณแยกสามย่านจะมีสภาพการจราจรที่ติด
ขัดมากที่สุด ส่วนการจราจรในแยกหัวลำโพงนั้นจะติดขัดน้อยกว่า

สาเหตุ

- 1.บริเวณแยกสามย่าน จะเชื่อมต่อกับสถานที่สำคัญที่มีผู้คนพลุกพล่าน เช่น สีลม มานูญ
ครอง ศูนย์การค้าสยาม ทำให้มีปริมาณรถมาก
- 2.การไม่เคารพกฎจราจรและความเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่รถ
- 3.บริเวณแยกหัวลำโพงจะมีพื้นผิวถนนมาก
- 4.มีการแบ่งเลนทั้งเลนสำหรับรถทางตรง และรถที่จะเลี้ยวเข้าสถานีรถไฟหัวลำโพงทำให้
การเดินรถเป็นไปอย่างมีระเบียบ
- 5.มีการบังคับให้รถที่มาจากถนนพระรามที่ 4 จะเลี้ยวขวาไปยังถนนข้างหัวลำโพงให้ยอม
เข้าหัวลำโพงก่อน

๘.สรุปเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

การอบรมก่อนการทำงาน

โดยทั่วไปเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในแยกหัวลำโพง มหานคร และสามย่าน
ก่อนที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีการฝึกอบรมการปฏิบัติหน้าที่ก่อนทุกคน จากนั้นก็
จะมีการอบรมโดยนักวิชาการบ้างนาน ๆ ครั้ง

การกวดสัญญาณไฟจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในแยกหัวลำโพง มหานคร และสามย่าน จะมีการกวดสัญญาณไฟจราจรโดยใช้สัญญาณมือในช่วงเวลาที่การจราจรติดขัดมาก คือในช่วงเวลา ประมาณ 06.30 - 20.00 น. แต่เมื่อการจราจรไม่ติดขัดจึงใช้สัญญาณไฟอัตโนมัติ

ในการปฏิบัติหน้าที่จริงการกวดสัญญาณไฟโดยใช้มือไม่ได้มีการนับเวลา แต่จะขึ้นอยู่กับวิ
จรณญาณของเจ้าหน้าที่ และสภาพการจราจรในตอนนั้น และมีการใช้วิทยุถึงแต่ละจุดใกล้เคียงให้
มีการปล่อยรถเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์กัน

ปัญหาสุขภาพ

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ไม่ได้เกิดปัญหาสุขภาพขึ้น เนื่องจากปัจจุบันมีการปรับปรุงป้อม
ตำรวจให้ดีขึ้น แต่ก็มีปัญหาในเรื่องความเครียดเกิดขึ้นในบางครั้งที่สภาพการจราจรติดขัดมาก ๆ

ช่วงการจราจรที่ติดขัด

การจราจรบริเวณทั้งสามแยกนี้จะเริ่มติดขัดพร้อม ๆ กันเนื่องจากเป็นแยกที่ต่อเนื่องกัน

1. ช่วงเช้า เริ่มติดขัดตั้งแต่เวลาประมาณ 06.30 น. จนถึง 9.30 น.
2. ช่วงเย็น การจราจรติดขัดมากที่สุด ในช่วง 17.00 - 20.00 น.

สภาพการจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในแยกหัวลำโพง มหานคร และสามย่าน
กล่าวว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ได้แก่

1. จุดติดขัดที่ต่อเนื่องมาจากที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะตามถนนพระรามที่ 4
2. การไม่มีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าว โดยจะเห็นได้จากการที่ผู้ใช้รถ ใช้
ถนนบริเวณแยกดังกล่าวกลัวว่าจะติดไฟแดงจึงมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

3. การเดินข้ามถนนของผู้ใช้ทาง
4. ความไม่จริงใจ และการแก้ไขปัญหารายร่อยอย่างไม่รู้จักจริงของผู้บริหารงาน
5. การขาดความสนับสนุนอย่างจริงจังของรัฐบาล เช่นในเรื่องความช่วยเหลือ หรืออุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน
6. ผู้มีอำนาจ ที่ทำผิดกฎจราจรแล้วมีการใช้อำนาจในการหลีกเลี่ยงความผิด ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ใช่ตัวผู้มีอำนาจเอง แต่จะเป็นพวก ครอบครัว เพื่อผู้หรือคนใกล้ชิดของผู้มีอำนาจนั้น
7. การปล่อยให้มีการซื้อขายรถที่ง่าย ทำให้รถมีมาก และการสอบใบขับขี่ที่ไม่รัดกุม
8. มีการให้อำนาจเจ้าหน้าที่อย่างจริงจังกว่านี้ในการจับกุมผู้กระทำผิดที่มีอำนาจ

ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาลควรมีความจริงใจในการแก้ไขปัญหา และเพิ่มงบประมาณให้ถูกต้อง
2. ในการสอบใบขับขี่ควรมีความเข้มงวด ไม่ให้มีการซื้อขายใบขับขี่อย่างทุกวันนี้
3. มีการออกกฎหมายที่รุนแรงกว่านี้ต่อผู้กระทำผิด โดยเฉพาะผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรแล้วไม่ยอมรายงานตัวหรือหลบหนีการจับกุม
4. มีการคุมกำเนิดหรือจำกัดจำนวนรถ เช่นการเพิ่มภาษี หรือการกำหนดอายุการใช้งานของรถ
5. ควรมีการขยายถนนหรือถ้าทำไม่ได้ ก็ทำเป็นตรอก ซอย หรือสะพาน เพื่อแบ่งเบาการจราจร
6. มีการขยายสถานที่สำคัญ ๆ ไปในสถานที่อื่นเช่น ชานเมือง

ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย

1. ผู้วิจัยทำการศึกษาวิจัยในช่วงที่มีการปรับปรุงพื้นที่การจราจร ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จอาจทำให้ลักษณะทางกายภาพและการจัดระบบการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไป
2. จากสภาพการก่อสร้างทำให้เกิดมลภาวะและก่อปัญหาต่อสุขภาพของผู้วิจัยส่วนหนึ่งด้วย โดยการสังเกตการณ์ในพื้นที่ต่างๆ ทำให้ผู้วิจัยต้องเผชิญกับฝุ่นละอองและควันรถจำนวนมาก

3. การสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ขับรถแท็กซี่ จำเป็นต้องใช้เวลาในการสัมภาษณ์นานซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มักมีงานที่จะต้องรีบทำ บางครั้งจำเป็นต้องนัดสัมภาษณ์รอบที่สอง เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลได้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

4. การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ต้องสัมภาษณ์ในเวลาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจคนนั้นเข้าเวร ก่อนเวลาปล่อยแถว ซึ่งจะมียวลาไม่มากนัก จึงต้องมีการนัดสัมภาษณ์ใหม่

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

จากการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ

จากผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะวิธีการที่อาจนำไปปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหารถจราจรดังต่อไปนี้

1. การที่บุคคลฝ่าฝืนกฎจราจร อาจเนื่องมาจากความไม่รู้ (Ignorance) สาเหตุที่เขาฝ่าฝืนอาจเนื่องจากเขาไม่รู้ถึงกฎจราจร ซึ่งทำให้บุคคลเหล่านั้นฝ่าฝืนกฎจราจรอาจด้วยความไม่ตั้งใจ ดังนั้นควรณรงค์เพื่อสร้างวินัยการจราจรแก่ประชาชนโดยทั่วไปโดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร

2. สาเหตุอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้บุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรก็เนื่องมาจากความไม่สามารถ (Inability) โดยเป็นความไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้ เช่นกรณีขับรถมาถึงสี่แยกด้วยความเร็วและไม่สามารถที่จะหยุดรถได้ทันเมื่อสัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง เนื่องจากการหยุดรถกะทันหันอาจทำให้รถข้างหลังหยุดไม่ทันและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงควรมีการวางมาตรการการเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม

3. การฝ่าฝืนกฎจราจรที่เกิดขึ้นสาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ การที่ผู้ขับขี่ไม่เต็มใจ (Unwillingness) ที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรนั่นเอง จึงต้องมีการใช้มาตรการกวดขันการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้ ต้องให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ใช้มาตรการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และเสมอภาค

4. การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้อย่างมาก

5. มีการจัดที่จอดรถไว้สำหรับรถแท็กซี่เป็นจุด ๆ เพื่อลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากการจอดรับ - ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่

6. โครงการรถไฟฟ้ามหานครที่ก่อสร้างกลางถนน ในกรณีที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ในอาคารสูง คอนโดมิเนียม หรือศูนย์การค้าต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับอาคารและประชาชนที่อยู่ในบริเวณที่โครงการดังกล่าวผ่าน โดยเส้นทางรถไฟฟ้าวางกีดขวางการดำเนินการดับเพลิงของเจ้าหน้าที่และอาจเกิดปัญหาถ้ารถดับเพลิงไม่สามารถเข้าไปถึงพื้นที่เกิดเหตุได้ จึงควรมีมาตรการรองรับที่ดี

ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ

1. ควรมีการขยายกลุ่มของตัวอย่างให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขนาดของตัวอย่างจะช่วยให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนยิ่งขึ้น

2. ควรขยายพื้นที่ศึกษาให้กว้างขึ้น เพื่อจะสามารถมองเห็นภาพการจัดระบบการจราจรที่ต่อเนื่องระหว่างพื้นที่ ซึ่งทำให้สามารถนำมาเปรียบเทียบได้

3. มีการศึกษาถึงพฤติกรรมอื่น ๆ ของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร

4. อาจศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ประเภทอื่นๆ รวมถึงคนเดินเท้าเพิ่มเติมเพื่อเป็นการศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนและวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาการจราจรได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น