

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการขับขี่ของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร โดยได้ทำการศึกษาเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น

ในการศึกษาคั้งนี้ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) ใช้ประชากรตัวอย่างของการวิจัยจำนวน 240 ตัวอย่าง ในส่วนเครื่องมือที่เป็นแบบสอบถาม ส่วนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกนั้นได้คัดเลือกผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 20 ราย ที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร สำหรับข้อมูลที่ได้จากการสังเกตพฤติกรรมจะศึกษาในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่นคือช่วงเวลา 06.00 น. - 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 น. - 19.00 น.

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้แบบสอบถามซึ่งออกแบบเพื่อใช้สำรวจพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

ใช้วิธีการทางมานุษยวิทยา โดยใช้เครื่องมือการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

สมมติฐานการวิจัยมี 5 ประการ ได้แก่

1. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร
2. การจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

3. การแข่งในที่ตำบลของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร
4. การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร
5. การหยุดรอผู้โดยสารนานของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

การพิสูจน์สมมติฐาน

การพิสูจน์สมมติฐานเป็นการวัดว่าพฤติกรรมตามสมมติฐานมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด โดยนำค่าดัชนีเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมไปเปรียบเทียบกับค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม หากค่าเฉลี่ยพฤติกรรมใดมีค่ามากกว่าค่าเฉลี่ยรวมทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่จะยอมรับสมมติฐาน ในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมนั้นมีค่าน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมของทุกพฤติกรรม แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อยไม่เป็นไปตามสมมติฐาน จึงปฏิเสธสมมติฐานและในการเปรียบเทียบว่าพฤติกรรมใดมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยกว่ากัน โดยนำค่าเฉลี่ยของแต่ละพฤติกรรมมาเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมใดมากที่สุด แสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด ในทางตรงกันข้ามหากค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมใดมีค่าน้อยที่สุดแสดงว่าพฤติกรรมนั้นมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อยที่สุดซึ่งผลการพิสูจน์สมมติฐานมีดังนี้

ผลการพิสูจน์สมมติฐาน

1. พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก เนื่องจากค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 3.43 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67
2. พฤติกรรมการขับรถประมาทและหวาดเสียวมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก เนื่องจากค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.81 ซึ่งมากกว่าค่าเฉลี่ยรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67

3. พฤติกรรมการแข่งในที่คับขันมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาทางจราจรกลาง เนื่องจากค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.67 ซึ่งเท่ากับค่าเฉลี่ยรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67

4. พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อย เนื่องจากค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.32 ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67

5. พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อย เนื่องจากค่าเฉลี่ยของตัวแปรมีค่าเท่ากับ 2.15 ซึ่งน้อยกว่าค่าเฉลี่ยรวมที่มีค่าเท่ากับ 2.67

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร สรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะทางสังคม

ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะเป็นโสด ส่วนใหญ่จะมีอายุอยู่ในระหว่าง 18-30 ปี มีอาชีพหลักคือขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเพียงอย่างเดียว มีเพียงส่วนน้อยที่มีอาชีพเสริมเช่น การค้าขาย หรือการเป็นช่างฝีมือต่าง ๆ ส่วนใหญ่แล้วจะมีการศึกษาที่ไม่สูงนัก พบว่าส่วนใหญ่จะมีการศึกษาในระดับประถมศึกษาเป็นสำคัญ แต่ก็มีแนวโน้มว่าผู้ที่มีการศึกษาที่สูงขึ้นได้หันมายึดอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมากพอสมควร ส่วนใหญ่แล้วมีพื้นฐานอาชีพทางเกษตรกรรมและรับจ้างทั่วไปและมีฐานะทางครอบครัวไม่ใคร่ดีนัก มักจะมีภูมิลำเนามาจากต่างจังหวัดเป็นส่วนใหญ่ พบว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีภูมิลำเนาจากทางภาคอีสานมากที่สุด

บุคลิกภาพ

ส่วนใหญ่แล้วผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีบุคลิกลักษณะที่บ่งบอกว่า เป็นชาวต่างจังหวัดโดยเฉพาะจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การแต่งกายไม่ใคร่สะอาดสะอ้านนัก ทำให้ทราบว่ามีการศึกษาที่ไม่สูงนัก และมีฐานะทางสังคมที่ไม่ใคร่มั่นคง บางคนก็จะเป็นคนช่างพูดช่างคุย บางคนก็จะมีลักษณะเก็บตัว

ประวัติชีวิต

ส่วนใหญ่แล้วคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมักจะเป็นชาวอีสานที่มีพื้นฐานทางครอบครัวและพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่ไม่ดีนัก ส่วนใหญ่มีชีวิตที่ยากลำบาก หรือไม่ก็เป็นคนมีปัญหาคอรัว และเคยประกอบอาชีพอื่น ๆ ที่ต้องใช้แรงงานกันมาหลายอาชีพแต่ไม่ใคร่ประสบความสำเร็จเท่าใดนัก และมีรายได้ไม่ใคร่พอใช้ และเมื่อหันมาประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างก็พบว่า มีรายได้ที่ดีขึ้น

ครอบครัวและเครือญาติ

ส่วนใหญ่แล้วผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมักมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันหลายคน และหลังจากมีครอบครัวแล้วจึงจะแยกจากกันไปสร้างครอบครัวใหม่ และในช่วงเด็ก ๆ มักต้องอยู่ช่วยงานทางบ้านเพื่อหารายได้ สำหรับผู้ที่มีครอบครัวแล้วส่วนใหญ่มักจะเข้ามาอยู่กรุงเทพมหานครตามลำพังกันสองคนโดยบุตรนั้นอยู่กับบิดามารดาที่ต่างจังหวัด หรือบางรายก็มาอยู่กรุงเทพมหานครเพียงลำพังส่วนภรรยาและบุตรยังอยู่ที่ต่างจังหวัดเป็นต้น ส่วนใหญ่แล้วมักจะไม่ค่อยมีปัญหาครอบครัวแต่อย่างใด และมีการส่งเงินไปให้เป็นระยะ ๆ ส่วนเวลาที่จะกลับไปเยี่ยมบ้านนั้นมักจะกลับไปในเทศกาลสำคัญ ๆ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ วันลอยกระทง เป็นต้น ส่วนใหญ่แล้วผู้ขับรถจักรยานยนต์มักจะทำบ้านอยู่บ้างก็อยู่กับภรรยาและบ้างก็อยู่ร่วมกับเพื่อนในกรณีที่เป็นโสด

ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่แล้วมักจะตื่นแต่เช้าตรู่และมาอยู่ที่วินตั้งแต่เวลาประมาณ 05.00 น. - 06.00 น. และวิ่งต่อไปจนกระทั่งถึงเวลาประมาณ 20.00 น. หรือก่อนหน้านั้น หรือบางครั้งก็หลังจากนั้นแล้ว แต่ความสะดวก ส่วนอาหารการกินมักจะหารับประทานแถว ๆ วิน หรือถ้ามีบ้านอยู่ละแวกวินก็จะกลับไปรับประทานอาหารที่บ้านเป็นต้น สำหรับอัตราค่าโดยสารก็จะแล้วแต่การตกลงกันถ้าเป็นลูกค้าขาประจำก็จะได้ราคาที่ถูกกว่าลูกค้าขาจร แต่โดยทั่วไปแล้วอัตราค่ารถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครในทุกวันนี้จะมีอัตราไล่เลี่ยหรือสูงกว่าค่ารถแท็กซี่เนื่องจากว่ามีจุดได้เปรียบอยู่ที่สามารถเดินทางได้โดยรวดเร็วกว่า

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ส่วนใหญ่แล้วคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีความคิดเห็นว่าตนเองไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาต่อการจราจรต่าง ๆ หากแต่เป็นรถขนาดกระทัดรัดที่เหมาะสมกับสถานการณ์ของสภาวะรถติดขัดในกรุงเทพมหานครเป็นอย่างดี และรถที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรน่าจะเป็นรถยนต์โดยสารนั่งส่วนบุคคลหรือไม่ก็เป็นรถเมล์เป็นต้น และสาเหตุที่พวกเขาคิดว่าทำให้เกิดปัญหาจราจรน่าจะมาจากปริมาณรถที่มีมากจนเกินไปในขณะที่พื้นที่ของถนนมีจำกัด รวมไปถึงนิสัยในการขับขี่และใช้รถใช้ถนนของบรรดาผู้ขับขี่ทั้งหลายที่ยังไม่มีความชำนาญเพียงพอ รวมไปถึงการไม่มีน้ำใจให้แกกันบนท้องถนนเป็นต้น อีกทั้งการปฏิบัติหน้าที่เลือกที่รักมักที่ชังของตำรวจจราจรที่มักจะเลือกจับเฉพาะรถเล็ก ๆ เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก รถแท็กซี่เป็นต้น ในขณะที่รถที่มีอภิสิทธิ์กลับสามารถฝ่าฝืนกฎจราจรไปได้ แต่อีกหลายคนมองว่าที่การจราจรติดขัดนั้นสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งก็คือการที่มีผู้คนมาอยู่ที่กรุงเทพมหานครมากจนเกินไปซึ่งทำให้มีความต้องการใช้ระบบขนส่งมวลชนสูง แต่ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองได้ดังกล่าวก็ยังไม่เป็นรูปเป็นร่างเสียที่ดังนั้นผู้คนจึงหันมาใช้รถส่วนตัวทำให้เป็นสาเหตุของรถติดในที่สุด

การประกอบอาชีพและชีวิตในอนาคต

ส่วนใหญ่แล้วผู้มีอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมักจะเริ่มต้นมาจากอาชีพอื่นแต่ต่อมาเมื่อรายได้ไม่พอใช้จึงลองเปลี่ยนมายึดอาชีพนี้ เนื่องจากว่าปริมาณความต้องการในการเรียกใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างมีสูงด้วยนั่นเอง และก่อให้เกิดรายได้ที่เป็นที่น่าพึงพอใจเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉลี่ยแล้วอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างนี้จะมีรายได้เฉลี่ยต่อวันตั้งแต่ 300-500 บาท แล้วแต่ว่าทำเลในการประกอบอาชีพจะอยู่ที่ไหนใกล้แหล่งชุมชนหรือไม่ สำหรับอัตราค่าเสียวินเมื่อแรกเริ่มนั้นจะอยู่ที่ราคาตั้งแต่ 1,000 - 20,000 บาท และต้องเสียค่าใช้จ่ายต่อเดือนอีกประมาณตั้งแต่ 300 - 1,500 บาท แล้วแต่ข้อกำหนดของแต่ละวันซึ่งนับว่าเป็นผลประโยชน์ทั้งสิ้น โดยมีผู้ดูแลหรือเจ้าของวินซึ่งต้องเป็นบุคคลที่มีอิทธิพลหรือบารมีพอสมควรในการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นต้น สำหรับอนาคตนั้นส่วนใหญ่ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจะบอกว่ายังไม่ทราบเนื่องจากว่าในปัจจุบันยังมีความสุขอยู่กับอาชีพนี้ เนื่องจากว่าไม่มีข้อจำกัดใด ๆ ทั้งการศึกษา หรืออื่น ๆ มีเพียงแค่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างเดียวก็สามารถเข้ามาเป็นสมาชิกของวินได้ในทันที แต่ในอนาคตก็จะเก็บเงินสักก้อนหนึ่งเพื่อนำไปลงทุนในกิจการที่บ้านเกิด คนที่ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมักมีความคิดเห็นต่ออาชีพของตนเองว่าเป็นอาชีพที่ไม่มีเกียรติแต่ก็เป็นอาชีพที่สร้างความสบายใจให้แก่ตนเองเป็นอย่างมากและมีแนวโน้มว่าผู้ที่มีการศึกษาสูงขึ้นจะหันมายึดอาชีพนี้มากขึ้น

พฤติกรรมของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จะเห็นได้ว่า ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การขับรถแข่งในที่คับขัน การขับรถประมาทและหวาดเสียวเป็นต้น แต่พฤติกรรมดังกล่าวก็ไม่ได้รุนแรงมากนัก แต่ก็สร้างความกีดขวางการจราจรแก่รถประเภทอื่น ๆ สาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนและละเมิดกฎจราจรบ่อยนั้นน่าจะมาจากการที่ส่วนใหญ่แล้วผู้ขับซึ่งจะมีการศึกษาที่ไม่มากนัก และมีพื้นฐานอาชีพมาจากการใช้แรงงานและเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ และเป็นที่น่าสังเกตว่าส่วนใหญ่แล้วผู้ที่ยึดอาชีพนี้มักจะมีภูมิลำเนาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีพื้นฐานครอบครัวที่ค่อนข้างยากจนและหาเช้ากินค่ำ ดังนั้นการก้าวเข้ามาประกอบ

อาชีพคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงเป็นการยกระดับสถานภาพทางสังคมให้เป็นที่ยอมรับกันมากขึ้นผ่านการยึดอาชีพอิสระที่ไม่ต้องมีเจ้านายและหัวหน้า

การเข้ามายึดอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเป็นไปอย่างไม่ยากเย็นนัก เพียงแต่ผู้สนใจมีพาหนะคือรถจักรยานยนต์รับจ้าง และมีเงินสำหรับแรกเริ่มเข้ามาประกอบอาชีพนี้ซึ่งจะถือว่าเป็นค่าเสียวิน โดยจะมี 2 กรณี คือแข่งเสียวินเป็นการถาวร และเช่าเสียวินเป็นรายเดือน นอกจากนั้นยังจะต้องเสียค่าใช้จ่ายให้แก่หัวหน้าวินหรือเจ้าของวินเป็นรายเดือนด้วย โดยรายได้ดังกล่าวนอกจากจะทำรายได้ให้แก่เจ้าของวินอย่างเป็นทางการแล้วยังเป็นระบบเอื้อเพื่อเอื้อแม่ “น้ำพึ่งเรือเสือพึ่งป่า” แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย ส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการอาชีพนี้มักจะชักชวนคนรู้จักกันมา จะเห็นได้ว่าบางวินไม่จำกัดจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่บางวินก็มีการจำกัดจำนวนไม่ให้เกินไปกว่าปริมาณที่กำหนดไว้ โดยที่ในปัจจุบันการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นที่นิยมกันทั่ว เนื่องจากความสะดวก รวดเร็ว ในการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งในกรณีดังกล่าวสะท้อนภาพของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครที่ทำให้คนทั่วไปต้องหาทางเลือกใหม่ในการหารทางไปสู่จุดหมายในการคมนาคมให้รวดเร็วที่สุด นอกจากนั้นยังเป็นการสะท้อนภาพความล้มเหลวของระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครที่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่เข้ามาอยู่อาศัย ทำงานในกรุงเทพมหานครกันอย่างมากมาย อันสืบเนื่องมาจากปัญหาการกระจายรายได้ไปสู่ชนบทที่ไม่เท่าเทียมกัน และต้องการการแก้ปัญหาจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ดี ทั้งประโยชน์ในแง่ความรวดเร็วทันใจที่ผู้โดยสารจะได้รับจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้ว ในแง่ของการสร้างปัญหาให้แก่รถประเภทอื่น ๆ บนถนนด้วยการกีดขวางและขับรถจี้เฉี่ยวกันไปมากก็ทำให้เป็นที่ระอใจแก่รถประเภทอื่น ๆ อย่างมากมาย รวมไปถึงการไม่มีการจัดระเบียบองค์กรรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมดให้มีการควบคุมคุณภาพในการให้บริการอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งในด้านราคาค่าบริการที่มีแนวโน้มจะสูงขึ้น ๆ และมาตรการในแง่ของความปลอดภัยของผู้โดยสารที่บางครั้งต้องเสี่ยงชีวิตบนท้องถนนเมื่อใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเหล่านี้ล้วนเป็นสิ่งที่น่าพิจารณาและรวมไปถึงผลประโยชน์มหาศาลที่รัฐไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องใด ๆ ทั้งสิ้น

ปัญหาในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้พบปัญหาและอุปสรรคในการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรเป้าหมายซึ่งได้แก่ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีเวลามากนัก ในการตอบแบบสอบถามเนื่องจากในแต่ละวันจะมีการเรียงลำดับกันในการออกรถ เมื่อผู้โดยสารเรียกใช้บริการ ทำให้ผู้วิจัยต้องเลือกช่วงเวลาในการสัมภาษณ์ซึ่งเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารน้อย เพื่อเป็นการรบกวนผู้ให้สัมภาษณ์น้อยที่สุด

2. ประชากรเป้าหมายมักมีความสงสัยและคลางแคลงใจว่าผู้วิจัยนำข้อมูลที่ สัมภาษณ์ประชากรเป้าหมายไปใช้ทำอะไร เพื่ออะไร ในช่วงแรก ๆ จึงมักจะไม่ใคร่ ให้ความร่วมมือมากนัก ผู้วิจัยต้องใช้วิธีการทางมานุษยวิทยา คือสร้างความคุ้นเคย ให้ประชากรเป้าหมายรู้สึกว่าคุณวิจัยมีความเป็น “พวกเดียวกัน” และให้เกิดจิตประชา กรเป้าหมายอย่างเต็มที่ และทดลองไปใช้บริการเป็นประจำ ในที่สุดผู้วิจัยก็ได้รับคำ ตอบต่าง ๆ อย่างเต็มใจจากประชากรเป้าหมายในที่สุด

3. ในการสอบถามคำถามซึ่งเกี่ยวกับรายได้ และผลประโยชน์ที่ต้องจ่ายให้ แก่เจ้าของวินและเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตามระบบอุปถัมภ์และพึ่งพาซึ่งกันและกันนั้น บางครั้งประชากรเป้าหมายไม่กล้าที่จะตอบคำถามมากนัก ซึ่งผู้วิจัยต้องใช้ความคุ้น เคยสร้างความเชื่อมั่นให้ประชากรเป้าหมายทราบว่าผู้วิจัยไม่ได้มีวัตถุประสงค์ร้าย และการให้ความร่วมมือตอบคำถามนั้นจะไม่มีผลกระทบย้อนกลับใด ๆ ทั้งสิ้น ประชากรเป้าหมายจึงยอมตอบคำถามและให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการวิจัย

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1.1 การพิจารณาใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ต้องมี ความรัดกุมและต้องมีการตรวจสอบได้เป็นระยะ ๆ เพื่อที่จะเป็นหลักประกันว่าผู้ขับ รถและใช้รถบนท้องถนนจะต้องมีระเบียบวินัย เคารพกฎระเบียบจราจรอย่างเคร่ง ครัด และมีค่านิยมในเรื่องของความเอื้ออาทรและความเสียสละ

1.2 การกระตุ้นและเร่งรัดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง มีการกวาดค้นและจับกุมผู้ละเมิดกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและไม่มีการใช้อภิสิทธิ์บนท้องถนน ตลอดจนมีความเสมอภาคและเท่าเทียมกันระหว่างประเภทต่าง ๆ โดยมีการแทรกแซงจากผู้มีอำนาจน้อยที่สุด ให้ความอิสระและความคล่องตัวตลอดจนมีสัมมนาจับที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น

1.3 แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกฎจราจรที่ยังล้าสมัยหรือมีข้อกำหนดในการปรับน้อยจนเกินไป มีระเบียบบังคับและการลงโทษที่หนักมากขึ้นเพื่อที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะเกิดความยำเกรงและกระทำผิดน้อยที่สุด

1.4 มีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความตระหนักว่าการใช้รถใช้ถนนเป็นมารยาททางสังคมและการจราจรที่ติดขัดสามารถร่วมมือร่วมใจช่วยเหลือกันให้เบาบางลงได้ทั้งนี้ทั้งนั้นบรรดาผู้ใช้รถใช้ถนนต่าง ๆ ก็ต้องเอื้อเพื่อเอื้อแก่ซึ่งกันและกัน

1.5 นำแนวความคิดของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไปใช้ประยุกต์ปรับปรุงระเบียบและวิธีการในแง่ของนโยบายในการพัฒนาเพื่อปรับปรุงสภาวะการจราจรติดขัดต่อไป

1.6 มีการจัดการเกี่ยวกับระเบียบองค์การของรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เด่นชัดมากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการควบคุมมารยาทและความประพฤติตลอดจนให้ข่าวสารทักษะและความรู้ต่าง ๆ เกี่ยวกับการจราจรเพิ่มมากยิ่งขึ้นเพื่อป้องกันอาชญากรรมและการแสวงหารายได้นอกระบบรวมไปถึงการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวและความเป็นปึกแผ่นที่สามารถควบคุมตรวจตราและเป็นอิสระในแต่ละองค์กรได้

1.7 เพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยในครั้งต่อไป

2. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

2.1 ควรที่จะมีการเลือกกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาให้ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ มากกว่าเดิมและมีปริมาณประชากรที่ศึกษามากขึ้น

2.2 ควรวที่จะมีการเปรียบเทียบพฤติกรรมของผู้ขับขี่ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดเพื่อพิจารณาถึงความแตกต่าง

2.3 ควรวที่จะศึกษาชีวิตความเป็นอยู่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างด้วยวิธีการทางมานุษยวิทยาที่ลึกซึ้งและครอบคลุมมากขึ้นเพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมได้ชัดเจนขึ้น

2.4 ในการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น ควรวที่จะศึกษาผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ในระดับต่าง ๆ ด้วยนอกเหนือไปจากผู้ที่มีหน้าที่เปิด ปิด สัญญาณไฟจราจร

2.5 มีการศึกษาเปรียบเทียบทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการว่ามีความคิดเห็นและทัศนคติอันจะมีประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหากการจราจรต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย