

## บทที่ 2

### ทฤษฎีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง "ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนในเขตกรุงเทพมหานคร" ผู้วิจัยใช้ทฤษฎีและเอกสารต่อไปนี้เป็นแนวทางและเป็นกรอบในการศึกษา

Weimberg กล่าวว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสังคมที่สืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอันมีผลทำให้เมืองเล็กขยายตัวออกเป็นนครใหญ่และนครอุตสาหกรรม และปัญหาต่างๆ มีผลกระทบต่อคนในสังคม (งานจังก์ อคิวัฒน์สิทธิ์, 2532 : 178) ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความล่าช้าทางวัฒนธรรม (Social Change and Cultural Lag Theory) มาอธิบายปัญหาการจราจรดังนี้

#### ทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

นักสังคมวิทยาได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมไว้หลายทฤษฎี แต่ในที่นี้จะขอกล่าวเพียงทฤษฎีความทันสมัยเท่านั้น

ความทันสมัย (Modernization) เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงในส่วนต่าง ๆ ของสังคม คือ ระบบเศรษฐกิจ การเมือง การศึกษา ธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนความเชื่อของคนในสังคม แต่จุดสนใจในเรื่องความทันสมัยก็คือการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ และเทคโนโลยี ลักษณะสำคัญของสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปสู่ความทันสมัยหรือที่เรียกว่าสังคมกำลังพัฒนา ได้แก่

1. มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคนิควิธีการต่างๆ ในการดำรงชีวิต
2. การผลิตทางเกษตรกรรมเปลี่ยนจากผลิตเพื่อตนเองในที่ดินแปลงเล็ก เป็นการผลิตเพื่อขาย โดยทำไร่นาขนาดใหญ่
3. ในการผลิตทางอุตสาหกรรม มีการเปลี่ยนจากการใช้แรงงานคนมาเป็นใช้เครื่องจักรกลมากขึ้น
4. คนหันมาใช้ชีวิตอยู่ในเมืองมากขึ้น

นักทฤษฎีความทันสมัยบางคนเห็นว่าสังคมที่กำลังเปลี่ยนแปลงสู่ความทันสมัยทุกสังคม จะเปลี่ยนไปในแนวทางเดียว เช่น มีการเติบโตทางอุตสาหกรรม การกลายเป็นสังคมเมือง และการมีวัฒนธรรมมวลชน เป็นต้น (เพ็งฮ้าง, หน้า 200-201)

### ทฤษฎีความล่าช้าทางวัฒนธรรม

สำหรับความล่าช้าทางวัฒนธรรมบัญญัติโดย William F. Ogburn เป็นนักสังคมวิทยาโดยอธิบายว่า วัฒนธรรมเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงได้ แต่หากมีส่วนใดของวัฒนธรรมเจริญก้าวหน้าไปไม่เท่ากันภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ เพราะสังคมยอมรับได้เร็วและง่ายกว่า แต่วัฒนธรรมบางอย่างคนรับได้ช้าและมีการต่อต้าน จึงทำให้วัฒนธรรมในสังคมนั้นมีการเปลี่ยนแปลงไปในอัตราที่ไม่เท่าเทียมกัน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหา ทั้งนี้เพราะวัฒนธรรมแต่ละส่วนมีความเกี่ยวพันและต้องอาศัยซึ่งกันและกัน การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมจึงมีผลต่อส่วนอื่น ๆ ให้ปรับตัวโดยการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

สังคมใดที่มีความล่าช้าทางวัฒนธรรมเกิดขึ้นจะทำให้วิถีชีวิตของบุคคลในสังคมนั้นสับสน ปั่นป่วน เกิดความตึงเครียด เพราะจำเป็นต้องเผชิญกับความประพฤติและวัฒนธรรมหลายอย่างต่าง ๆ กัน จนไม่อาจวางกฎเกณฑ์ตายตัวลงไปได้ว่าควรจะประพฤติปฏิบัติตนอย่างไรจึงจะเหมาะสม (งานงค์ อติวัฒน์สิทธิ์, 2532: 30-31 )

### ทฤษฎีไร้ระเบียบของ Merton

Merton ได้กล่าวถึง โครงสร้างของสังคมบางอย่างก่อให้เกิดความกดดัน และความขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตนตามกฎของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคมอันมีตัวแปรผันด้วยกัน 2 ประการ (สุพัศตรา สุภาพ, 2538: 133-134) ได้แก่

1. จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม (cultural goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกัน
2. วิธีการต่าง ๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (institutionalized means) เป็นการจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง

คนในสังคมปัจจุบันจะเกิดความขัดแย้งระหว่างจุดหมายปลายทาง หรือเป้าหมายกับวิธีการที่กำหนดเอาไว้ เพราะทั้งสองอย่างอาจเกิดการขัดแย้งกันขึ้น ทำให้คนในสังคมเกิดความสับสน

เนื่องจากวิธีการที่สังคมกำหนดเอาไว้ไม่สามารถทำให้บรรลุดูหมายปลายทางหรือเป้าหมายที่วางไว้ได้

### ทฤษฎีการขัดเกลาทางสังคม

การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ขอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่าง ๆ จากการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่นเพื่อจะได้มีสถานภาพและปฏิบัติตามบทบาทต่างๆ ที่สังคมต้องการ (สุพิศตรา สุภาพ: 2540, 48)

การขัดเกลาทางสังคมอาจจะออกมาในรูปแบบ (สุพิศตรา สุภาพ: 2540, 51)

1. การขัดเกลาโดยตรง (direct socialization) เป็นการอบรมโดยตรงเพื่อให้บุคคลปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผนของกลุ่มสังคมนั้นกำหนดไว้ เป็นการชี้ทางและแนะแนวทางให้ปฏิบัติแก่บุคคลอย่างจริงจังและเจตนา เพื่อให้บุคคลสามารถวางตัวได้ถูกต้องเหมาะสมกับสถานการณ์หนึ่งๆ

2. การขัดเกลาโดยอ้อม (indirect socialization) เป็นการอบรมที่ไม่ได้บอกกันโดยตรง แต่ให้บุคคลเกิดการเรียนรู้จากการกระทำของผู้อื่นและพยายามเลียนแบบเพื่อให้บุคคลเกิดการปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่กลุ่มวางไว้

### ความมุ่งหมายของการขัดเกลาทางสังคม

1. การปลูกฝังระเบียบวินัย เพื่อให้สมาชิกมีแบบของความประพฤติตามที่กลุ่มกำหนดหรืออนุญาต

2. ปลูกฝังความมุ่งหวัง ความมุ่งหวังช่วยให้บุคคลมีกำลังใจจะทำตามระเบียบวินัยต่าง ๆ โดยเฉพาะความมุ่งหวังในสิ่งที่สังคมยกย่อง เช่นเป็นแพทย์ วิศวกร ครู ฯลฯ เป็นหลัก เป็นกำลังใจให้คนยอมบังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามระเบียบ แม้จะชอบหรือไม่ชอบก็ตาม เพื่อให้ได้มาซึ่งความมุ่งหมายที่ตั้งความหวังไว้

3. สอนให้รู้จักบทบาทและทัศนคติต่าง ๆ บุคคลจะสามารถอยู่กับสังคมด้วยดีได้ถ้ารู้จักแสดงบทบาทของตนอย่างเหมาะสมในการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่นตามกาลเทศะและโอกาสต่างๆ

4. สอนให้เกิดความชำนาญหรือทักษะ ที่จะร่วมใช้กิจกรรมกับผู้อื่นในสังคม ซึ่งความชำนาญนี้ถ้าเป็นสังคมดั้งเดิมหรือความเป็นอยู่แบบง่ายๆ จะเรียนรู้ด้วยการลอกเลียนแบบสิ่งที่เห็นอยู่เป็นประจำในชีวิตประจำวัน แต่ในสังคมเจริญก้าวหน้า จะเรียนรู้ความชำนาญหรือทักษะเกี่ยวกับเพื่อนร่วมสังคม

## ทฤษฎีการตัดสินใจและการกระทำทางสังคม (The Multiple Factors Theory of Decision Making and Social Action )

Willaim W.Reeder (สุรพล กาญจนะจิตรรา, 2534: 18 -19) ได้อธิบายถึงรูปแบบทางด้านจิตวิทยาสังคม (social psychology) ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจและการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์ ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง และบุคคลอาจจะตัดสินใจกระทำพฤติกรรมอย่างเดียวกันแต่เหตุผล หรือปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจจะแตกต่างกันคั้งนั้น Reeder จึงได้รวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่จะมีผลต่อการกระทำของมนุษย์ และได้แยกรูปแบบของการแสดงออกซึ่งการกระทำทางสังคม (forms of social action expression) ไว้ 4 รูปแบบ ได้แก่

1. ความคิดเห็น (opinions) เป็นความเชื่อหรือความคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งความคิดเห็นของบุคคลจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความรู้ที่เขาได้รับ
2. อารมณ์หรือความรู้สึก (sentiments) หมายถึง ความรู้สึกหรืออารมณ์ที่บุคคลมีต่อสิ่งบางอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเอง ซึ่งจะมีความรู้สึกที่ดีและไม่ดี อาจจะแสดงออกมาทางสีหน้าและท่าทางเมื่อคิดหรือพูดถึงสิ่งนั้น เช่น ความรู้สึกต่อต้านสิ่งใดสิ่งหนึ่งและเมื่อเขาพบสิ่งนั้นเขาจะเกิดอารมณ์หรือรู้สึกโกรธและไม่พอใจในสิ่งนั้น
3. การคาดคะเนพฤติกรรมของตน (hypothetical action) คือแนวโน้มของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไปโดยเขาจะพิจารณาถึงคดี ผลเสียของการที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นก่อน ๆ ถ้าพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป จะได้ผลเสียมากกว่าผลดีเขาก็จะไม่กระทำ
4. พฤติกรรมที่แสดงออก (gross behavioral response) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกจริง ๆ หลังจากผ่านขั้นตอนของการคาดคะเนพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ แล้ว

Reeder ได้อธิบายถึงเหตุผลในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งเรียกว่า ความเชื่อและความไม่เชื่อ (beliefs and disbeliefs) เหตุผลในการกระทำของมนุษย์ที่ Reed กล่าวคือ (สุรพล กาญจนะจิตรรา, 2534: 18 -19)

### ปัจจัยดึงดูด (Pull factors)

1. เป้าหมาย (goals)
2. ความเชื่อ (belief orientations)
3. ค่านิยม (value standards)
4. นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี (habit and custom)

### ปัจจัยผลักดัน (push factors)

5. ความคาดหวัง (expectations)
6. ข้อผูกพัน (commitments)
7. การบังคับ (force)

### ปัจจัยสนับสนุน (able factors)

8. โอกาส (opportunity)
9. ความสามารถ (ability)
10. การสนับสนุน (support)

### ความหมายของความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1. เป้าหมาย (goals) ความมุ่งประสงค์ที่จะให้บรรลุผล และให้สัมฤทธิ์ผลในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้น ผู้กระทำจะมีการกำหนดเป้าประสงค์ไว้ก่อนล่วงหน้าและผู้กระทำพยายามที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์นั้น ๆ

2. ความเชื่อ (belief orientations) เกิดจากความคิด ความรู้ที่ผู้กระทำเข้าใจในเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมการที่บุคคลเลือกประเพณี คือ ปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ย่อมอาศัยความเชื่อพื้นฐานอยู่ด้วยเสมอ

3. ค่านิยม (value standards) คือ สิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจ และกำหนดการกระทำของตนเอง ค่านิยมนี้เป็นความเชื่ออย่างหนึ่งแต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่า วิธีปฏิบัติบางอย่างเป็นสิ่งที่ดีเอง หรือสังคมเห็นดี เห็นชอบ สมควรที่จะยึดถือปฏิบัติมากกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น

4. ขนบธรรมเนียมประเพณีและนิสัย (habit s custom) คือ แบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อมาด้วยประเพณี และถ้ามีการละเมิดก็จะถูกบังคับด้วยการที่สังคมไม่เห็นชอบด้วย ไม่มีทางอนุมัติหรือลงโทษอย่างเด็ดขาดจากรัฐบาลหรือตัวบทกฎหมาย ในการตัดสินใจที่จะเลือกกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งของมนุษย์ ส่วนหนึ่งมนุษย์มาจากแบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้ว

5. ความคาดหวัง (expectation) คือ สิ่งที่ผู้กระทำอื่นที่มีต่อพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตัว โดยคาดหวังหรือต้องการให้บุคคลนั้นประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการ ดังนั้นในการเลือกกระทำพฤติกรรมของบุคคลส่วนหนึ่ง ก็ขึ้นอยู่กับความคาดหวัง และท่าทีของบุคคลอื่นด้วย

6. **ข้อผูกพัน (commitments)** คือ สิ่งที่ผู้กระทำเชื่อว่าเขาถูกผูกมัดที่จะต้องกระทำให้สอดคล้องกับสถานการณ์นั้นๆ ข้อผูกพันจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งนั้น ๆ เนื่องจากเขารู้สึกว่าเขามีข้อผูกพันที่จะกระทำ

7. **การบังคับ (force)** เป็นตัวที่ช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำตัดสินใจกระทำการต่าง ๆ ได้รวดเร็วขึ้น เพราะในขณะที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ นั้น เขาอาจจะยังไม่แน่ใจว่าจะกระทำพฤติกรรมนั้นดีหรือไม่ แต่เมื่อมีการบังคับก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำพฤติกรรมนั้นได้เร็วขึ้น

8. **โอกาส (opportunity)** เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นช่วยให้มีโอกาสเลือกกระทำ บุคคลมักจะตัดสินใจกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อเขาคิดว่าโอกาสเปิดให้เขากระทำได้

9. **ความสามารถ (ability)** การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตัวเอง ซึ่งจะก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถนี้จะนำไปสู่การตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะเขารู้ว่าการตัดสินใจกระทำไปแล้วเขามีความสามารถที่จะกระทำได้แน่นอน โดยทั่วไปการกระทำพฤติกรรมใด ๆ นั้น บุคคลจะพิจารณาความสามารถของตนเองเสียก่อน

10. **การสนับสนุน (support)** คือสิ่งที่ผู้กระทำรู้ว่าจะได้รับหรือคิดว่าจะได้รับจากผู้อื่น ดังนั้น บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะตัดสินใจกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเมื่อเขารู้ว่าจะได้รับการสนับสนุนจากผู้อื่น

ปัจจัยทั้ง 10 ประการนี้ เป็นปัจจัยที่ William W. Reeder เชื่อว่าเป็นกลุ่มเหตุผลของการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534: 18 -19) กล่าวคือ การที่บุคคลจะกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดย่อมมีเหตุผลในการกระทำแฝงอยู่ทั้งสิ้น และเหตุผลดังกล่าวก็มีได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยตัวใดตัวหนึ่งเท่านั้น แต่จะประกอบด้วยกลุ่มปัจจัยของเหตุผลหลายประการ ซึ่งอาจจะเหมือนกันหรือแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

### เครื่องชี้และความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1. **เป้าหมาย** ความต้องการทางร่างกาย ความสอดคล้องกัน การทำนุบำรุงรักษา ความปลอดภัย ความรัก ความเป็นเจ้าของการได้รับยกย่อง ความต้องการเกียรติยศชื่อเสียง การทำกิจกรรมอย่างอิสระ การแสดงความสามารถของตนให้เกิดผลต่อสังคมและการบริการความรู้ ความสวยงามและสุนทรียภาพ

2. ความเชื่อ ความเชื่อเกี่ยวกับการเกิดมีขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นของสิ่งต่างๆ คุณสมบัติของสิ่งต่าง ๆ ความเชื่อและการกระทำในอคติของสิ่งต่าง ๆ ความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ ที่มีต่อสิ่งอื่น ๆ และสิ่งเหล่านั้นเป็นเจ้าของร่วมกัน และสิ่งเหล่านั้นเป็นอิสระต่อกันและกัน

3. ค่านิยม การประสบความสำเร็จ ประสิทธิภาพ การปฏิบัติจริง ความก้าวหน้า ความสะดวกสบายทางวัตถุ ความสามารถในการเป็นผู้นำ ความเชื่อมั่นในตนเอง ความเข้าใจ ความศรัทธาในวิทยาศาสตร์ ความเชื่อในระบบประชาธิปไตย ความเชื่อในความเสมอภาค ความเชื่อในอิสระภาพและเสรีภาพ ความเชื่อในพระเจ้า ความซื่อสัตย์ ความประพฤติน่าเชื่อถือ

4. นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี วิธีการคิด วิธีการแก้ปัญหา วิธีการต่อสู้กับความวิตกกังวล การรับรู้เกี่ยวกับการโต้ตอบ ที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์เหล่านั้น ซึ่งการโต้ตอบแบบหนึ่งแบบเดียวเท่านั้น ที่คิดว่าเหมาะสมที่สุดสำหรับสถานการณ์นั้น

5. ความคาดหวัง ความคาดหวังตำแหน่ง บทบาทความคาดหวัง ความคาดหวังทางปทัสถาน ความคาดหวังทางสถานการณ์ ความคาดหวังของตนเอง ซึ่งขึ้นอยู่กับความรู้ของผู้ทำที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ

6. ข้อผูกพัน การทำสัญญา ข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษร ข้อตกลงทางวาจา ข้อผูกพันที่เกิดขึ้นจากการยอมรับตำแหน่ง ข้อผูกพันซึ่งเกิดการเข้าเป็นสมาชิกกลุ่ม ข้อผูกพันซึ่งขึ้นอยู่กับภาระกิจ เช่น การลงคะแนนเสียง การแสดงความคิดเห็น การแสดงบทบาท และข้อผูกพันซึ่งเกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในกิจกรรม

7. การบังคับ การใช้กำลังร่างกาย การใช้กำลังทหาร กฎหมาย กฎหรือระเบียบข้อบังคับ เศรษฐกิจ ประชาธิปไตย การข่มขู่เอาชีวิต การข่มขู่ด้วยวิธีการที่รุนแรงและอันตราย ความพิการ ความเจ็บป่วย สถานการณ์แวดล้อม และการกระทำของธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ลูกเห็บตก พายุ เป็นต้น

8. โอกาส การรับรู้ทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสถานการณ์ ลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิการรับเลือก กำลังคน ความสะดวกสบาย ความรับรู้ ขนาด พละกำลัง สติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ และเวลา

9. ความสามารถ การรับรู้ถึงความสามารถของผู้กระทำที่จะสามารถจัดการกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เขาอาจจะเผชิญตามขีดความสามารถที่เขา มีอยู่ ลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิในการรับเลือก กำลังคน ความสะดวกสบาย ความรับรู้ ขนาดพละกำลัง สติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ และเวลา

10. การสนับสนุน จำนวนความช่วยเหลือหรือการคัดค้านที่ผู้ทำรับรู้ว่ามีผู้อื่นจะให้ การช่วยเหลือในกระทำสิ่งนั้นลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิการรับเลือก กำลังความสะดวกสบาย การรับรู้ ขนาด ผละกำลัง สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ เวลา การยกย่อง การรับประกันความเสียหาย ผลกำไร หลักเหตุผล เป้าหมาย หรือกำลังเสริม การสร้างบรรยากาศที่ดีและการยอมรับปฏิบัติตาม

Reeder ได้อธิบายถึงแนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยหรือสาเหตุที่จะมีผลต่อการกระทำทางสังคม ดังนี้ (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534: 18 -19)

1. ในสถานการณ์ของการกระทำทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลหลายคนซึ่งแต่ละคนก็จะมีเหตุผลแต่ละอย่างในการตัดสินใจในการกระทำหรือไม่กระทำ
2. บุคคลหรือองค์การจะตัดสินใจหรือแสดงการกระทำบนพื้นฐานของกลุ่มเหตุผลซึ่งผู้ตัดสินใจเองได้คิดว่ามันสอดคล้องหรือตรงกับความต้องการของเขาในสถานการณ์นั้น ๆ
3. ปัจจัยหรือเหตุผลนั้นผู้ตัดสินใจเองจะตระหนักหรือให้น้ำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเหตุผลหรือปัจจัยที่จะมามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
4. เหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจนั้น อาจจะเป็นเหตุผล 5 หรือ 6 ประการหรือมากกว่าจากจำนวนเหตุผลหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทั้ง 10 ประการที่กล่าวมาแล้ว
5. เหตุผลที่มีต่อการตัดสินใจนั้น ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันทั้ง 10 ประการ ในการตัดสินใจในเรื่องหนึ่ง ๆ
6. กลุ่มของปัจจัย หรือเหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมนั้น ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงได้
7. ในบางสถานการณ์จะมีบ่อยครั้งที่จะมีทางเลือกสองหรือสามทาง เพื่อที่จะสนองตอบต่อสถานการณ์นั้น
8. ผู้กระทำหรือผู้ตัดสินใจอาจจะเลือกทางเลือกโดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างกันออกไปในบุคคลแต่ละคน
9. เหตุผลที่จะตัดสินใจ สามารถที่จะมองเห็นได้จากทางเลือกที่ถูกเลือกแล้ว

### พฤติกรรม

ราชบัณฑิตยสถาน (2524: 33) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่าพฤติกรรมว่า หมายถึง ปริยาอาการที่ได้มาจากภายหลังกำเนิด กล่าวคือ บุคคลมีพฤติกรรมเช่นนั้น เพราะเคยได้ร่วมสังสรรค์กับเพื่อนมนุษย์มากกว่าแล้ว



สิริอร วิชชาวุธ (2529: 6-7) ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมว่า หมายถึง สิ่งที่บุคคลกระทำ แสดงออก ตอบโต้ หรือตอบสนองต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดในสภาพการณ์ใดสภาพการณ์หนึ่ง ไม่ว่าจะกระทำเหล่านั้นจะเป็นทางกายภาพหรือคำพูดที่สามารถสังเกตเห็นได้และวัดได้ตรงกัน

สุพัตรา สุภาพ (2540: 14) กล่าวถึงพฤติกรรมของแต่ละบุคคลว่าเป็นผลของกรรมพันธ์และสิ่งแวดล้อมที่หล่อหลอมบุคคลนั้น โดยแต่ละคนไม่สามารถที่จะเลือกสิ่งแวดล้อมของตนเอง

โสภา ชูพิกุลชัย (2521: 2) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่นสามารถสังเกตได้ หรือใช้เครื่องมือทดสอบได้ เช่น การหัวเราะ ร้องไห้ ฯลฯ

### ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2532: 233 - 235) กล่าวว่าพฤติกรรมเบี่ยงเบน หมายถึง พฤติกรรมที่ผู้เบี่ยงเบนไม่ปฏิบัติตามขอบเขตบรรทัดฐาน ( Social Norms)

ส่วน Robert Merton ได้นำเอาทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐานของ Emile Durkheim (ยุทธศักดิ์เดชะยงค์, 2534: 26) มาอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า เป็นผลของความไม่ประสานสอดคล้องกันระหว่างเป้าหมายทางวัฒนธรรมหรือค่านิยมทางสังคมกับบรรทัดฐานหรือวิธีการที่สังคมหนดเพื่อปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายนั้น ดังนั้นการที่คนเราไม่สามารถใช้วิธีการที่สังคมยอมรับและเห็นว่าเหมาะสมเป็นแนวทางที่จะนำไปสู่เป้าหมายที่ต้องการได้ จึงหันไปใช้วิธีการอื่น ๆ คนจับเท็กซีก็เช่นกัน นอกจากนี้ Merton กล่าวถึงรูปแบบการปรับตัวและพฤติกรรมเบี่ยงเบนไว้ดังนี้ (Merton Robert K., 1957: 140)

ลักษณะการปรับตัว	เป้าหมาย / ค่านิยม	วิธีการที่สังคมยอมรับ
การปฏิบัติตาม [conformity]	+	-
พฤติกรรมแหวกแนว [innovation]	-	+
การเคร่งระเบียบ [ritualism]	+	-
พฤติกรรมหนีโลก / สังคม [retreatism]	-	+
การกบฏต่อสังคม [rebellion]	+	-

- เครื่องหมาย + = การยอมรับ  
 - = การปฏิเสธ  
 + = การปฏิเสธ และสร้างใหม่ขึ้นมาแทน

1. ผู้ปฏิบัติตาม เป็นกลุ่มคนที่ยอมรับและยึดถือเป้าหมายและวิธีการที่สังคมเห็นว่าดีงามเหมาะสม
2. พวกนอกคอก หรือพวกแหวกแนว เป็นพวกที่มีเป้าหมายในชีวิตแบบเดียวกับพวกแรกแต่ไม่ทำตามแนวทางที่สังคมกำหนด
3. พวกเจ้าระเบียบ เป็นพวกปฏิเสธเป้าหมายที่คนทั่วไปปรารถนาพอใจในสิ่งที่ตนรั
4. พวกหนีโลก เป็นคนที่ไม่ยอมรับทั้งเป้าหมายชีวิตและวิธีการที่สังคมยอมรับ จะสิ้นหวังหมดอาลัยตายอยาก
5. พวกกบฏ ไม่ยอมรับค่านิยมและวิธีการที่สังคมกำหนดแต่จะสร้างของตนเองขึ้น

การทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้ จัดว่าเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่ง (ศราวฐ พันธ์ขาว, 2524) ซึ่งมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายและส่งผลเสียหายมาก เราเรียกพฤติกรรมนี้ว่า อาชญากรรมคอเชิ้ตขาว (White Collar Crime) ซึ่งแม้จะส่งผลเสียสู่สังคมส่วนรวมแต่ประชาชนทั่วไปก็ยังไม่ตำหนิ และยังได้รับการเพิกเฉยจากนักศึกษาอาชีวศึกษา การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นไม่เพียงแต่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเท่านั้น แต่ยังทำให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ ได้มากอีกด้วย นอกจากนี้การทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้ถูกจัดไว้ใน (Ross, L.H., 1967) อาชญากรรมพื้นบ้าน (Folk Crime) เป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างหนึ่ง

### การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ถือว่าเป็นการกระทำผิดที่กฎหมายกำหนดเป็นข้อห้าม ที่เรียกกันว่า MALA PROHIBITA สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท (ศราวฐ พันธ์ขาว, 2524) คือ

1. การฝ่าฝืนกฎหมายการขับเคลื่อน (Moving Violation) หมายถึง การที่ผู้กระทำกระทำขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่ขยยานนั้น
2. การฝ่าฝืนการจอดรถ (Parking Violation) หมายถึงการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากได้หยุดรถหรือจอดรถแล้ว

## แนวคิดเกี่ยวกับความตระหนัก (Awareness)

ความตระหนักเป็นการแสดงออกมาซึ่งความรู้สึก ความสำนึก ความคิดเห็นหรือการรับรู้ ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งโดยอาศัยระยะเวลา ประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อม เป็นสิ่งที่ช่วยในการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมนั้นๆ กล่าวคือเมื่อมีสิ่งเร้ามากระตุ้นจึงเกิดความตระหนักขึ้นนั่นเอง

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้หรือความตระหนักนั้นแบ่งได้เป็น 2 องค์ประกอบใหญ่ ๆ คือ

1. ลักษณะของสิ่งเร้า
2. ลักษณะของบุคคลที่รับรู้

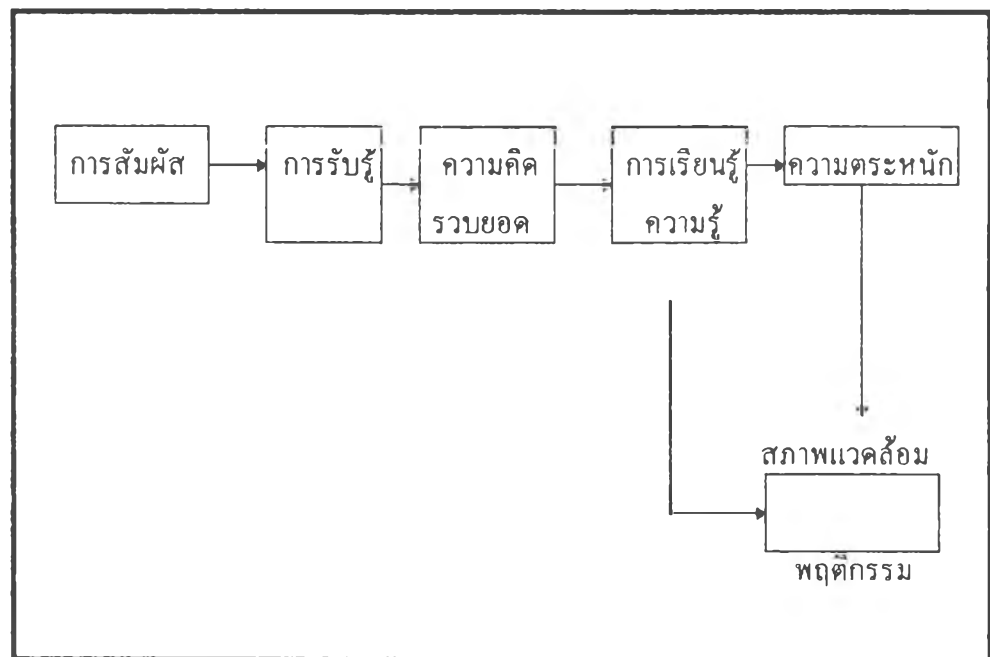
ซึ่งลักษณะของสิ่งเร้านั้นจะเป็นปัจจัยภายนอกที่ทำให้บุคคลเกิดความสนใจที่จะรับรู้อันจะนำไปสู่ความตระหนักต่อไป

ลักษณะของบุคคลที่รับรู้ นั้น คือ การที่บุคคลจะเกิดความตระหนักต่อปรากฏการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งมากน้อยแค่ไหนขึ้นอยู่กับปัจจัย 2 ด้าน คือ

1. ปัจจัยทางด้านกายภาพ ได้แก่ สมรรถภาพของอวัยวะรับสัมผัส
2. ปัจจัยทางด้านจิตวิทยา ได้แก่ ความรู้เดิม ความสนใจ ความตั้งใจ ฯลฯ

และจากแนวคิดข้างต้นนี้ ก็จะทำให้สามารถอธิบายถึงขั้นตอนและกระบวนการการเกิดความตระหนักได้ดังแผนภาพต่อไปนี้ คือ

แผนภาพที่ 1 แสดงขั้นตอนและกระบวนการเกิดความตระหนัก



จากแผนภูมิเราจะเห็นว่าความตระหนักเป็นผลของกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) คือ เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือรับสัมผัสจากสิ่งเร้าแล้วจะเกิดการรับรู้ขึ้น (Perception) เมื่อเกิดการรับรู้ต่อไปสู่การเกิดความเข้าใจในสิ่งเร้านั้นและนำไปสู่การเรียนรู้เป็นขั้นต่อไปคือมีความรู้ในสิ่งนั้น และเมื่อบุคคลเกิดความรู้แล้วก็จะนำไปสู่ความตระหนักในที่สุด และทั้งความรู้และความตระหนักนี้จะนำไปสู่การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้านั้นๆ ต่อไป

### แนวคิดเรื่องความรู้

พจนานุกรมทางการศึกษา (Dictionary of Education) ได้ให้คำจำกัดความของความรู้ว่าเป็นข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รับและมีการเก็บรวบรวมสะสมไว้

บูม (Benjamin S. Bloom) นักศึกษาชาวอเมริกา กล่าวว่า ความรู้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการระลึกถึงสิ่งเฉพาะ ระลึกถึงวิธีการและขบวนการต่าง ๆ หรือระลึกถึงแบบกระสวนโครงสร้าง วัตถุประสงค์ ในด้านความรู้นั้นเน้นในเรื่องขบวนการทางจิตวิทยาของความจำเป็น ขบวนการเชื่อมโยงเกี่ยวกับการจัดระเบียบใหม่ (อ้างถึงใน ชม ภูมิภาค, 2516: 192-193)

จากคำจำกัดความดังกล่าว สรุปได้ว่า ความรู้ หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และ รายละเอียดต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รับ รวมทั้งสิ่งที่เกี่ยวกับสถานที่ สิ่งของและบุคคล ซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์หรือการค้นคว้า การรับรู้สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ต้องอาศัยเวลาและมนุษย์ได้มีการเก็บรวบรวมสะสมไว้

ความรู้ประกอบด้วยสิ่งต่าง ๆ ดังนี้คือ (ชม ภูมิภาค, 2516: 193)

1. ความรู้เกี่ยวกับสิ่งเฉพาะ (Knowledge of Specifics) เป็นการจดจำสิ่งต่าง ๆ อย่างโดดเดี่ยว เป็นการเชื่อมโยงของสัญลักษณ์กับสิ่งที่เป็นรูปธรรม เป็นรากฐานของการสร้างความคิดที่เป็นนามธรรม
2. ความรู้เกี่ยวกับความหมายของความ (Knowledge of Terminology) เป็นความรู้เกี่ยวกับความหมายหรือสัญลักษณ์ของศัพท์ต่าง ๆ เป็นข้อความหรือศัพท์ทางเทคนิค
3. ความรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริงเฉพาะ เช่น ความรู้เกี่ยวกับชื่อบุคคล สถานที่ เหตุการณ์ เวลา
4. ความรู้เกี่ยวกับวิถีทางในการจัดการเกี่ยวกับสิ่งเฉพาะ เช่น ความรู้ในการจัดระเบียบการศึกษา การวิจารณ์ รวมถึงวิธีการสืบสวน มาตรฐานในการตัดสินใจ เป็นความรู้ที่อยู่กลางระหว่างสิ่งที่เป็นรูปธรรมกับนามธรรม
5. ความรู้ในระเบียบแบบแผนของกลุ่ม (Knowledge of Convention) เป็นสิ่งที่กำหนดเวลาเอาไว้โดยข้อตกลงของกลุ่มวงอาชีพ
6. ความรู้เกี่ยวกับแนวโน้ม หรือเหตุการณ์ลำดับต่อเนื่อง เป็นความรู้เกี่ยวกับกระบวนการวนการ
7. ความรู้เกี่ยวกับการจัดแยกประเภท
8. ความรู้เกี่ยวกับเกณฑ์ (Criteria)
9. ความรู้เกี่ยวกับวิธีการ (Methodology) เช่น ความรู้เกี่ยวกับวิธีการทางวิทยาศาสตร์
10. ความรู้เกี่ยวกับนามธรรมของวิชาด้านต่าง ๆ ด้านใดด้านหนึ่ง ส่วนมากเป็นทฤษฎี กฎเกณฑ์ เป็นระดับของนามธรรม (Abstraction)
11. ความรู้เกี่ยวกับหลักการและสรุป
12. ความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง (Theories and Structure) เป็นการรวบรวมหลักการหรือการสรุปข้อเกี่ยวพันกันเป็นระบบ

## เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

## สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน

ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงขึ้นทุกขณะ รายชื่อ  
แยกที่มีปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ (บริษัทแปซิฟิก คอร์เรชั่น จำกัด, 2536)

แยกพระรามเก้า	แยกแโศก-สุขุมวิท	แยกอโศก-เพชรบุรี
แยกหลักสี่	แยกบางเขน	ห้าแยกลาดพร้าว
แยกเพลินจิต	แยกราชประสงค์	แยกปทุมวัน
แยกประตูน้ำ	แยกมักกะสัน	แยกดินแดง
แยกอนุสาวรีย์ชัยฯ	แยกอรุณงษ์	แยกวิฑู
แยกศาลาแดง	แยกสุรศักดิ์	แยกบางนา
แยกคลองตัน	แยกลำสาตี	แยกรามคำแหง
แยกสีลม	แยกเกษมราชมุร์	แยกวงเวียนหลักสี่
แยกกษัตริย์ศึก	แยกเอกมัย	แยกมไหสวรรค์
แยกสีลม-คอนแวนต์	แยกท่าพระ	แยกบางพลัด
แยกควนเพชรบุรี	แยกเกษตร	แยกพงษ์เพชร
แยกวงเวียนใหญ่	แยกเฉลิมเป่า	แยกผ่านพิภพ
แยกคลองเตย	แยกช้งฮี	แยกรัชดา-ลาดพร้าว
แยกวชิระ	แยกประชานุกูล	สามแยกบางกะปี
สี่แยกบางกะปี	แยกเทพารักษ์	สามแยกปู้เจ้า
แยกสรรพยาฐ	แยกวังหิน	แยกเสนานิคม
แยกปากซอยภาวนา	สามแยกพระโขนง	แยกซอยสุขุมวิท
แยกอ่อนนุช	แยกสะพานควาย	แยกพญาไท
แยกพวงพระราม	แยกราชเทวี	แยกยมราช
แยกเซนต์หลุยส์ 3	แยกเหม่งจ๋าย	แยกวัดศรีเอี่ยม
แยกกล้วยน้ำไทย	แยกประชาสงเคราะห์	ใต้ด่วนพระราม 4
แยกบางนา	แยกสามย่าน	แยกมิตรสัมพันธ์
ด่านเก็บเงินบางนา	ด่านเก็บเงินดินแดง	แยกต่างระดับฉิมพลี
แยกวงศ์สว่าง	แยกหน้านิค้ำ	สามเหลี่ยมดินแดง
แยกแคลา	แยกบางปะแก้ว	แยกตากสิน

ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - 2539) ประเทศไทยได้มีการลงทุนในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้กำหนดวงเงินลงทุนเพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวม 178 โครงการ มีวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 416,432 ล้านบาท โดยมีสัดส่วนเป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน คิดเป็นร้อยละ 30.7 และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในช่วงแรกเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรตามนโยบาย "การเคลื่อนรถมากกว่าเคลื่อนคน" (สุพัตรา สุภาพ และคณะ, 2540) แต่ประสบความล้มเหลว ภายหลังจึงมีการเปลี่ยนนโยบายเป็น "การเคลื่อนคนมากกว่าเคลื่อนรถ" โดยเน้นมาตรการการใช้การขนส่งสาธารณะ และการควบคุมการเพิ่มปริมาณการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ทุกประเภท

ตารางที่ 2.1 แสดงวงเงินลงทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ของหน่วยงานรัฐ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวนโครงการ (ล้านบาท)	เงินลงทุน	ร้อยละ
1	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	4	128879	30.90
2	กรมทางหลวง	79	83084	19.90
3	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1	81823	19.60
4	องค์การรถไฟฟ้ามหานคร	1	43003	10.50
5	กรุงเทพมหานคร	63	36963	8.90
6	กรมโยธาธิการ	20	37260	8.90
7	กรมการขนส่งทางบก	1	2600	0.60
8	กรมตำรวจ	3	792	0.19
9	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร	2	600	0.14
10	กระทรวงศึกษาธิการ	1	500	0.12
11	สำนักคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก	3	340	0.08
รวม		178	416432	100.00

ตารางที่ 2.2 แสดงสัดส่วนการลงทุนโครงการแก้ไขปัญหาคาการจราจรในกรุงเทพมหานครในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 7 พ.ศ.2535-2539)

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวนโครงการ (ล้านบาท)	เงินลงทุน	ร้อยละ
1	ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	3	143,426	34.40
2	ระบบทางด่วน	5	139,879	33.60
3	ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน	159	127,777	30.70
4	การจัดระบบการจราจร	11	5,332	1.30
รวม		178	416,432	100.00

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วรณูช เกิดสินรัชชัย ได้ศึกษาระบบจราจรบริเวณทางแยกโดยอาศัยการจำลองด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์พบว่า การควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ ตามสภาพการจราจรที่เป็นอยู่ นั้น สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น การจัดระบบสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพมากกว่านั้นจะสามารถลดความยาวของคิวรถ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และประหยัดเชื้อเพลิง อันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของการขาดแคลนน้ำมันได้ด้วย

การศึกษาของ Kay (1925: 37-38 อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2534: 12) พบว่า ระดับเศรษฐกิจและสังคมของครอบครัวมีส่วนที่จะช่วยลด หรือเพิ่มความเร็วของการพัฒนาจริยธรรมของเยาวชน นอกจากนี้ยังมีนักสังคมวิทยาและนักจิตวิทยาหลายคน มีความเชื่อและได้แสดงหลักฐานของการวิจัยว่า ความรู้ ความเชื่อถือจะแตกต่างกันตามฐานะทางสังคมของบุคคล จากทะเบียนประวัติอาชญากรรม แสดงว่าบุคคลที่มีฐานะยากจนจะกระทำผิดกฎหมายมากกว่าบุคคลฐานะอื่น ๆ

C.D.Jacobs, I.A. Sayer และ A.J. Downing (1981 อ้างถึงใน นวลปรานต์ ชมภูศรี, 2532: 56) ได้ทำการวิจัยเรื่อง A Preliminary Study of Road - User Behaviour in Developing Countries เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรในเมืองของประเทศที่กำลังพัฒนา พบว่ากลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนา 8 ประเทศ ได้แก่ ไชปรัส เคนยา อินโดนีเซีย ไทย ตุรกี ปากีสถาน ศรีลังกา และจาไมก้า โดยสัมภาษณ์สอบถามผู้ขับขี่และคนเดินเท้า พบว่าพฤติกรรมของผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนาส่วนมากจะไม่เคารพกฎจราจร ละเลย



ต่อการปฏิบัติตามสัญญาไฟจราจร บางครั้งผู้ใช้รถก็ไม่หยุดให้คนข้าม สรุปได้ว่าพฤติกรรมที่แสดงถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้อง และไม่ปลอดภัยมีเป็นจำนวนมากในประเทศที่กำลังพัฒนา ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

JICA: Japan International Cooperation Agency ได้ทำการวิจัยในโครงการ Student on Medium to Long-Term Improvement/ Management Plan of Road Transport in Bangkok พบว่า รูปแบบการเดินทางในกรุงเทพมหานคร มีดังนี้ (วิจิตร บุญยโสธร, 2533: 26-29)

ตารางที่ 2.8 แสดงรูปแบบการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร

พาหนะหลักที่ใช้ในการเดินทาง	HBW		HBS		HBO		NHB		รวม	
	ความถี่	%	ความถี่	%	ความถี่	%	ความถี่	%	ความถี่	%
เดิน	4627	14.8	3773	22.1	7638	24.1	1512	12.6	17750	19.0
รถจักรยาน	332	1.1	122	0.7	228	0.7	25	0.2	707	0.8
รถจักรยานยนต์	4211	13.5	439	2.6	2679	8.4	1325	11.0	8654	9.4
รถยนต์ส่วนบุคคล	3753	12.0	597	3.5	2843	9.0	2954	24.5	10147	11.0
รถแท็กซี่	329	1.1	51	0.3	716	2.3	439	3.6	1535	1.7
รถสามล้อ/สี่ล้อ	616	2.0	409	2.4	1691	5.3	343	2.8	3059	3.3
รถโดยสารประจำทาง	13136	42.0	9129	53.5	11552	36.4	3665	30.4	37482	40.7
รถมินิบัส	229	0.7	191	1.1	340	1.1	137	1.1	897	1.0
รถมินิบัสในซอย	548	1.8	694	4.1	1201	3.8	60	0.5	2503	2.7
รถจักรยานยนต์ในซอย	513	1.6	216	1.3	706	2.2	37	0.3	1472	1.6
รถปิคอัพ/บรรทุกเด็ก	1693	5.4	227	1.3	1560	4.9	1403	11.7	4883	5.3
รถบรรทุก	44	0.1	1	0.0	26	0.1	20	0.2	91	0.1
รถโรงเรียนเอกชน	843	2.7	1032	6.0	147	0.5	59	0.5	2081	2.3
รถไฟ	77	0.2	51	0.3	38	0.1	6	0.0	172	0.2
เรือ	186	0.6	109	0.6	278	0.9	29	0.2	602	0.7
อื่น ๆ	168	0.5	18	0.1	101	0.3	25	0.2	312	0.3
รวม	31305	100.0	17059	100.0	31744	100.0	120.9	100.0	92147	100.0

\*วัตถุประสงค์การเดินทาง HBW หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปทำงาน

วัตถุประสงค์การเดินทาง HBS หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปโรงเรียน

วัตถุประสงค์การเดินทาง HBO หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปทำธุรกิจอื่น ๆ

วัตถุประสงค์การเดินทาง NHB หมายถึง การเดินทางที่ไม่ใช่เริ่มที่บ้าน

กองบังคับการตำรวจจราจร (2533) ได้สรุปปัญหาการจราจรในสภาพการปัจจุบัน โดยสรุปสาเหตุได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างรถและผิวจราจร และยังไม่สามารถใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถหรือจำกัดการใช้รถในขณะนี้ได้
2. สภาพทางผังเมือง ไม่มีการวางแผนใช้สอยประโยชน์จากพื้นที่เต็มที่ นอกจากนี้การขยายผังเมืองในปัจจุบันยังไม่มีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับอนาคต
3. ขาดการประสานงานที่ดีของโครงการและแผนงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดถนนการซ่อม
4. มาตรการในการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้ผล

ร.ต.อ.เพชรจิต เกตุผาสุข (2522) กล่าวถึงสาเหตุของการติดขัดของการจราจรว่ามีหลายประการ เช่น การคับคั่งของขบวนยานพาหนะ สภาพถนน เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ ฯลฯ

นิตยา วงษาเทียม ได้ศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน เกี่ยวกับผลกระทบของการลดความเร็วรถยนต์ที่มีต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัญหาการจราจรนั้นไม่สามารถแก้ไขได้ หากประชาชนยังคำนึงถึงความสะดวกสบายเป็นหลัก ซึ่งมาตรการการเก็บภาษีรถยนต์นั้นไม่สามารถที่จะแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ได้ ควรจะนำเทคโนโลยีมาช่วยในการแก้ปัญหาจราจร โดยจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพมาใช้ พร้อมทั้งนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรอีกด้วย

สรารุณี พันสขาว (2522: 22-25) ได้วิจัยเรื่อง อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยใช้กลุ่มตัวอย่างประชากรทั้งหมด 600 คน ทำการศึกษาใน 3 เขต คือ เขตนครบาลเหนือ เขตนครบาลใต้ และเขตนครบาลธนบุรี โดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Random Sampling) ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่ขับขี่ที่กระทำความผิดมากที่สุดได้แก่ กลุ่มบุคคลผู้มีอายุ 18-27 ปี และพบผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด หากดูจากระดับการศึกษา จะพบว่าผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด ได้แก่ ผู้มีการศึกษาค่ำ คือผู้ที่จบระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 หรือต่ำกว่า

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537: 178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่

- ความรู้เรื่องกฎจราจร
- ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
- ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
- ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
- พฤติกรรมในขณะที่ขับขี่รถยนต์
- ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ประสิทธิ์ จึงสงวนพรสุข (2526: 10) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงของผู้ขับขี่ขีวดยานถึง 30% และมีผู้ขับขี่ขีวดยาน 6% ที่ยังขับขี่ขีวดยานเข้าสู่ทางแยกหลังจากที่สัญญาณไฟแดงได้ผ่านไปแล้วมากกว่า 5 วินาที

ยอดพล ธนาบริบูรณ์ ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ดังนี้

1. เคลื่อนคนโดยไม่มุ่งเน้นการเคลื่อนรถ เพราะหลักการที่ใช้กันมาในอดีตนั้นเป็นหลักการที่ไม่ถูกต้อง เพราะเรามุ่งเน้นที่จะเคลื่อนจนวนรถมากกว่าการขนถ่ายผู้โดยสาร
2. ควรมุ่งเน้นให้ประชาชนหันมาสนใจใช้บริการขนส่งมวลชนของรัฐให้มากที่สุด
3. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวในบริเวณหรือพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด
4. ควรใช้สิทธิพิเศษแก่ยานพาหนะ เช่น รถโดยสารประจำทางพยายามควบคุมการจราจรเพื่อให้มีการใช้พื้นที่ในการใช้ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

บุญสม มาร์ติน และ สำอาง พ่วงบุตร (2525: 82-88) แนะนำถึงหลักการใช้รถเพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังต่อไปนี้

การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ประกอบไปด้วยการป้องกัน 3 ประการ คือ

1. การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่รถและผู้เดินบนถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่น สายตาดี ได้ยินเสียงต่าง ๆ อย่างชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจหรือโรคอื่น ๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่าง ๆ ให้เข้าใจ และนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาท

ในการขับรถแท็กซี่ ดังนี้

1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับรถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้าโดย ใช้เวลาในการให้สัญญาณเพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้ว หยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตาม สัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้า พนักงานกำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถใน ระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องขด ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อยที่ขาด มารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกตินั้นเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การ ปฏิบัติเช่นนี้นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับรถอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อน รำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.4 การแข่งรถและการขับรถฉวัดเฉวียน การแข่งรถในที่คับขัน ขับรถ ฉวัดเฉวียนปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่าง ๆ นับ ว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือลู่วางวิ่ง การ แข่งรถจะต้องขอกทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซง เมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการ จะไปเร็วกว่าเราก็ควรเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะ คือ การขับรถที่มีรถมาก ๆ นั้นก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้าไม่มีรถก็ควรขับให้เร็ว กว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องมาจาก ความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาทและขับรถให้ เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับก็ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถ ที่ใช้ความเร็วเกินปกติและมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัยและการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่อันตราย ข้อ ปฏิบัติและข้อควรละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถนั้น เช่น ถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่า ปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกัน ไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยวและชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยว พร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2. การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นการป้องกันโดยการควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดิมทันที

3. การป้องกันด้วยสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้า ออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหนี้ออกแบบทางแยก ทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

ปัญหาการกระทำคามผิดเกี่ยวกับการจราจรในกรุงเทพมหานครนั้น ได้มีการศึกษาถึงสาเหตุไว้ ศราวณี พันธขาว (2526: 3) พบว่า สาเหตุการเกิดปัญหาการจราจรนั้น เนื่องจากเกิดการแก่งแย่งทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเร่งรีบช่วงเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องการถึงจุดหมายให้ทันเวลา โดยไม่ยอมให้เสียเวลาให้กับคนอื่น แม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแย่งชิงทางกัน

2. ความเห็นแก่ตัว เพื่อสะดวกแก่ตนเองในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องทางจราจร ขับรถล่อมทางจราจร

3. การตัดสินใจเข้าขุมมุลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิที่จะทำอะไรก็ได้โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ขับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้แซงตน แต่ตนเองต้องการแซงรถคันอื่น

4. พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำคามผิด พวกนี้มักจะไม่นั่งคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง

5. พวกไม่รู้กฎจราจรหรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำเป็นไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกที่ขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุหรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

ร.ต.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539: 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครพบว่า ประสิทธิภาพในการขับรถแท็กซี่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถเข้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประส

การณ้การขับรถระหว่าง 1-4 ปี จะมีพฤติกรรมขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถมากกว่า 4 ปีขึ้นไป และพบว่าจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4-8 ชั่วโมงต่อวัน จะมีพฤติกรรมขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวมากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

วรพจน์ หาสมหะ (อ้างใน ชัยพจน์ หาสมหะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางยี่ขัน ผลการวิจัยพบว่า การขาดความรู้เรื่องกฎหมายจราจรเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเกิดการจรรยาจรตักัดได้

พ.ต.ท. สุพจน์ สิริโยธิน (2520) กล่าวถึงปัญหาการจราจรว่า นอกจากจะทำให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้วยังทำให้ประชาชนที่ไร้รถไร้ถนนมีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมายระเบียบข้อบังคับการจราจรเพื่อความได้เปรียบของตนเอง

พ.ต.อ. สนอง กฤติยาบาล (2533) ได้ศึกษาถึงกรณีที่ดินมีช่องทางเดินรถ 3 ช่อง (เลน) ถ้ามีรถจอดขวางอยู่ 1 ช่องทาง (เลน) อัตราการเคลื่อนที่หรือไหลเวียนของการจราจรจะลดลง 50% ทันที ไม่ใช่ 33% และการเคลื่อนตัวที่ช้าลง ๆ ทุก ๆ ไมล์ อัตราการสูญเสียคิดเป็นมูลค่า 5 ล้านบาท ในเมืองที่มีประชากรเกินกว่า 1 ล้านคนขึ้นไป

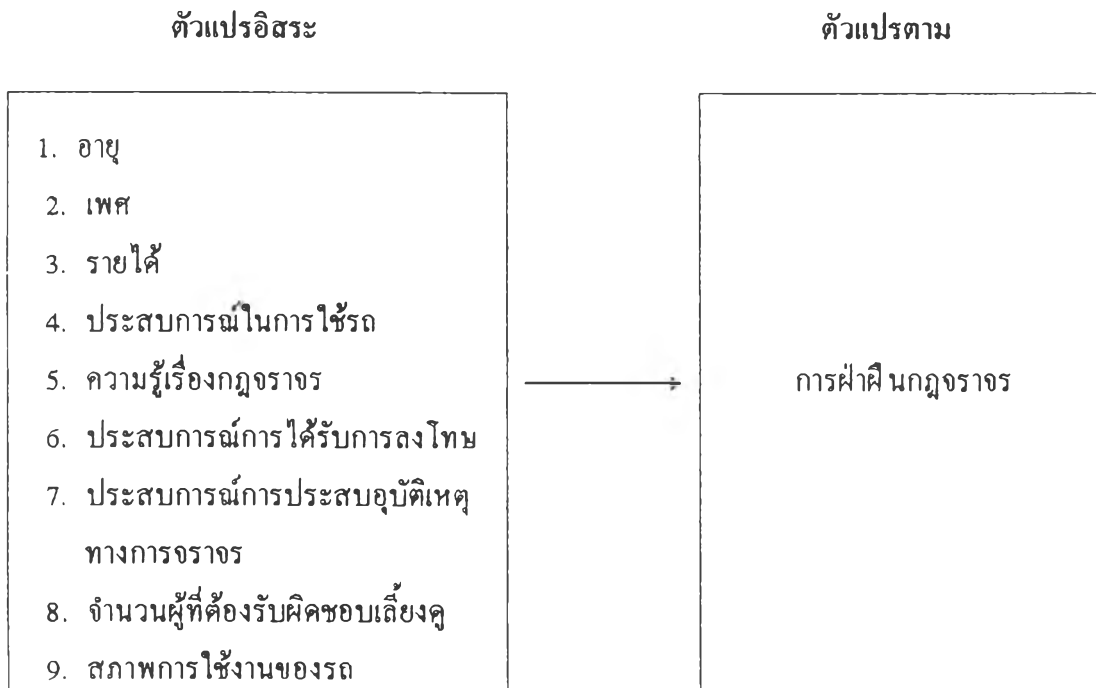
กิตติ เย็นสุดใจ (2530) ได้ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุและความมั่นคงของชาติ พบว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมาก และองค์ประกอบของผู้ขับขี่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

1. อายุ จากการศึกษาต่าง ๆ ลงความเห็นว่า ผู้ที่ประกอบอุบัติเหตุจราจรสูงสุดคือ ช่วงอายุ 18-22 ปี
2. เพศ เพศชายก่ออุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง เนื่องจากเพศชายเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง
3. แอลกอฮอล์ เป็นสารที่นิยมใช้ผสมเครื่องดื่มเพื่อให้เกิดความเมเมาเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

โกวิทย์ ภูพานิช (2529: 62-70) ได้ศึกษาการบริหารงานจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การแก้ไขจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีประสิทธิภาพมากขึ้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจรให้สอดคล้องกับการบริหารงานจราจรตามหลักสากล อันได้แก่ การวิศวกรรม

จรรยา การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจรรยา แต่ในปัจจุบันกรมตำรวจไม่ประสบความสำเร็จในการบริหารงานจรรยาเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงานจรรยาไม่สอดคล้องกับงานจรรยา โดยควรเพิ่มการบริหารงานจรรยาให้มีเอกภาพมากขึ้น

### กรอบแนวคิดในการวิจัย



### ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) ได้แก่ อายุ เพศ รายได้ ประสบการณ์ในการใช้รถ ความรู้เรื่องกฎจราจร ประสบการณ์การได้รับการลงโทษ ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร จำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดู สภาพการใช้งานของรถ

ตัวแปรตาม (Dependent Variable) ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจร

### สมมติฐานในการวิจัย

1. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุน้อยกว่าจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุมากกว่า

2. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้หญิง
3. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้ต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีรายได้สูง
4. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ในการใช้มาก
5. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก
6. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การถูกลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การถูกลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรสูง
7. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรต่ำ จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรสูง
8. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูน้อย
9. ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานมานานจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

### นิยามศัพท์

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่รถ คนเดินทางเท้า หรือคนที่งูง จี๋ หรือไล่ต้อนสัตว์

ปัญหาการจราจร หมายถึง สถานการณ์หรือสภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถใช้ถนน หรือผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่สะดวกในการสัญจรซึ่งในที่นี้จะครอบคลุมถึงสาเหตุปัญหาการจราจร ผลกระทบที่เกิดจากปัญหาจราจร อันมีผลต่อด้านเศรษฐกิจ ด้านสุขภาพอนามัยและจิตใจ ตลอดจนแนวทางแก้ไข

ทาง หมายถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่ยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรเว้นทางรถไฟ ในที่นี้หมายถึงถนนทั่วไป



ที่ใช้ในการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร

**รถเข็นและล้อเลื่อน** หมายถึง ยานที่มีล้อสำหรับเคลื่อนไปตั้งแต่ 3 ล้อขึ้นไปซึ่งเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องยนต์ แรงคน หรือพลังงานอื่น บรรทุกสิ่งของเพื่อเร่ขายหรือรับซื้อ

**รถเข็น** หมายถึง ยานที่มีตั้งแต่ 3 ล้อขึ้นไป เคลื่อนไปโดยอาศัยแรงคนไปบนถนนหรือทางเท้า บรรทุกสิ่งของเพื่อเร่ขายหรือรับซื้อ

**ล้อเลื่อน** หมายถึง ยานที่มีตั้งแต่ 3 ล้อขึ้นไป เคลื่อนไปโดยอาศัยแรงเครื่องยนต์ไปบนถนนหรือทางเท้า บรรทุกสิ่งของเพื่อเร่ขายหรือรับซื้อ

**สัญญาณไฟจราจร** หมายถึง โคมสัญญาณไฟที่ใช้ในการควบคุมการจราจร มีขนาดและติดตั้งหรือทำให้ปรากฏไว้ในทาง ในลักษณะที่ทำให้ผู้ขับขี่ หรือผู้ที่ต้องปฏิบัติตาม โดยสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

**เครื่องหมายจราจร** หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง ทำให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ ไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น ๆ

**การฝ่าฝืนกฎจราจร** หมายถึง การละเมิด การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก และพระราชบัญญัติของกรุงเทพมหานคร และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

**การลวงโทษ** หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถได้รับโทษตามที่กฎหมายระบุไว้ เช่น การถูกเปรียบเทียบปรับเป็นเงิน หรือการถูกกักขัง จำคุก เป็นต้น

#### นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

1. **อายุน้อย** หมายถึง อายุระหว่าง 18 - 30 ปี
2. **อายุมาก** หมายถึง อายุมากกว่า 31 ปีขึ้นไป
3. **การฝ่าฝืนกฎจราจร** หมายถึง การมีพฤติกรรมละเมิดหรือไม่ประพฤติปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร
4. **รายได้ต่ำ** หมายถึง รายได้ที่เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยต่อเดือน 6,000 บาทต่อเดือน หรือน้อยกว่า

5. รายได้มาก หมายถึง รายได้ที่เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยต่อเดือน มากกว่า 6,000 บาทต่อเดือน
6. ประสบการณ์ในการใช้น้อย หมายถึง มีระยะเวลาในการใช้ไม่เกิน 3 ปี
7. ประสบการณ์ในการใช้มาก หมายถึง มีระยะเวลาในการใช้มากกว่า 3 ปีขึ้นไป
8. ความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ในระดับที่น้อยกว่าคะแนนเฉลี่ย
9. ความรู้เรื่องกฎจราจรมาก หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก ประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ในระดับที่มากกว่าคะแนนเฉลี่ย
10. ประสบการณ์การถูกลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย หมายถึง การเคยได้รับการลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกและประกาศของเจ้าพนักงานจราจร น้อยกว่า 3 ครั้งต่อเดือน
11. ประสบการณ์การถูกลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก หมายถึง การเคยได้รับการลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ตั้งแต่ 5 ครั้งต่อปีขึ้นไป
12. ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย หมายถึง การเคยได้รับอุบัติเหตุทางด้านการจราจรในขณะที่ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนบนท้องถนนที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเสียหาย เฉลี่ย 5 ครั้งต่อปี หรือต่ำกว่า
13. ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก หมายถึง การเคยได้รับอุบัติเหตุทางด้านการจราจรในขณะที่ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนบนท้องถนนที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บเสียหาย เฉลี่ยมากกว่า 5 ครั้งต่อปี
14. จำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเล็กน้อย หมายถึง มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเฉลี่ยไม่เกิน 3 คน
15. จำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเฉลี่ยสูง หมายถึง มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเฉลี่ยตั้งแต่ 4 คนขึ้นไป
16. สภาพการใช้งานมาไม่นาน หมายถึง รถเข็นล้อเลื่อนที่มีอายุการใช้งานต่ำกว่า 2 ปี
17. สภาพการใช้งานมานาน หมายถึง รถเข็นล้อเลื่อนที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 2 ปีขึ้นไป