



บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัยที่ได้จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครได้แบ่งการนำเสนอข้อมูลออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ตอนที่ 3 ข้อมูลจากการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

ตอนที่ 1 ข้อมูลจากแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

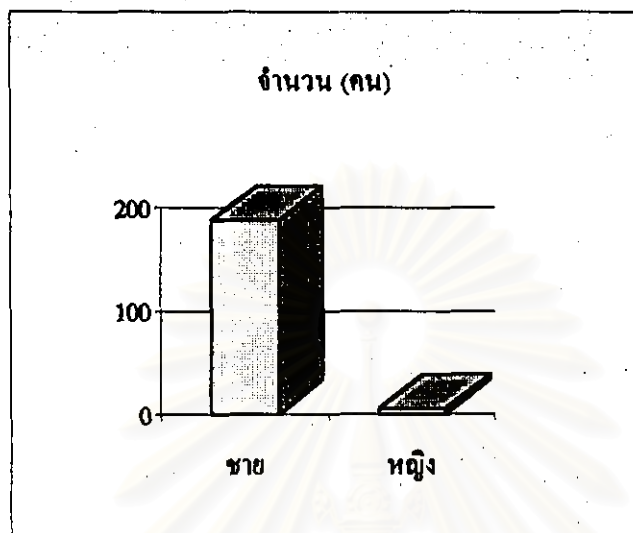
1.เพศ

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 192 คน เป็นชายคือ 187 คน คิดเป็นร้อยละ 97.4 เป็นหญิง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6 ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	187	97.4
หญิง	5	2.6
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ



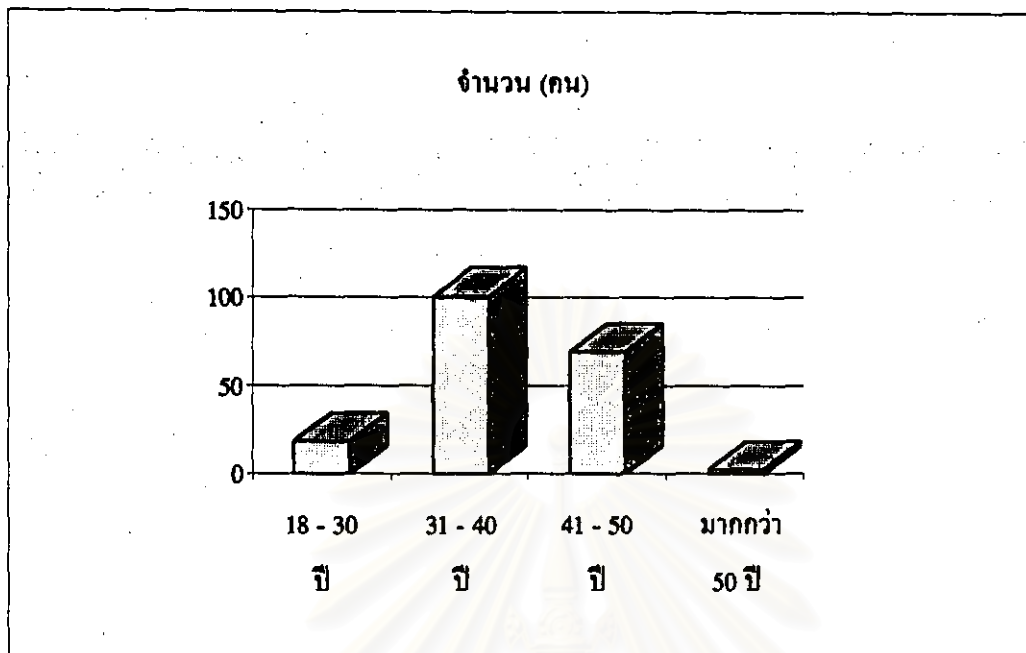
2.อายุ

พบว่า อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี คือ 101 คน คิดเป็นร้อยละ 52.6 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี, 18 - 30 ปี และ มากกว่า 50 ปี ขึ้นไป จำนวน 69, 19 และ 3 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 35.9, 9.9 และ 1.6 ตามลำดับ ตามที่แสดงในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
18 - 30 ปี	19	9.9
31 - 40 ปี	101	52.6
41 - 50 ปี	69	35.9
มากกว่า 50 ปี ขึ้นไป	3	1.6
รวม	192	100

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกอายุ



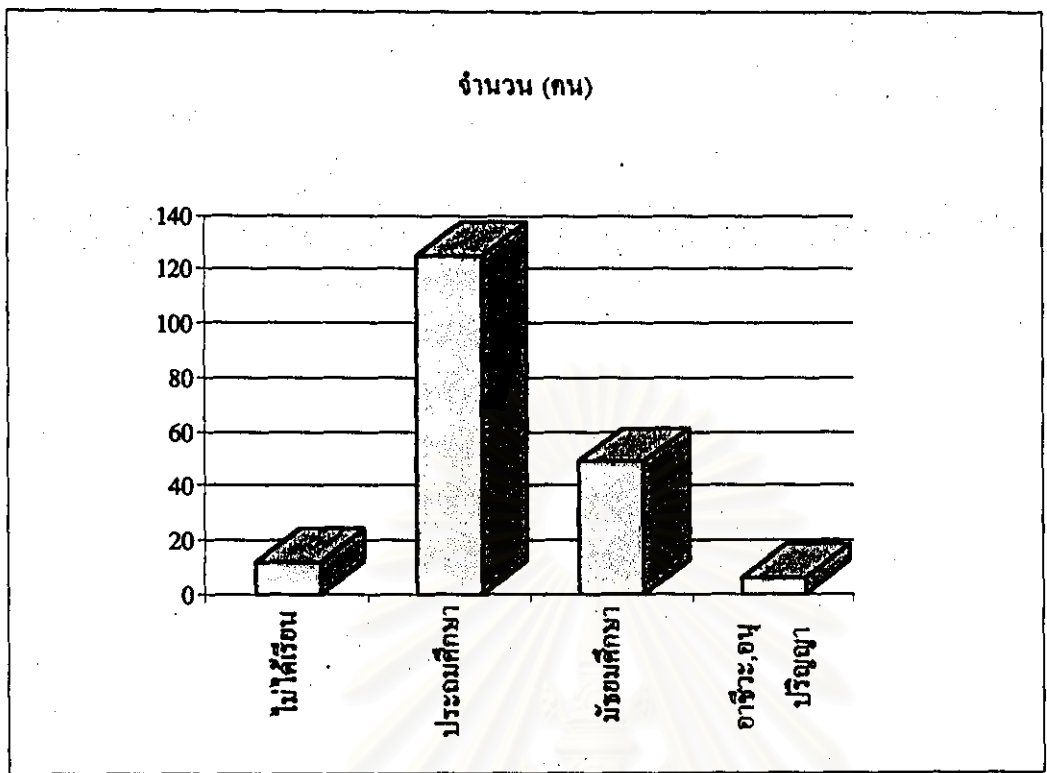
8. ระดับการศึกษา

จากการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับประถมศึกษา รองลงมาคือ มัธยมศึกษา, ไม่ได้เรียน, และอาชีวะหรืออนุปริญญา คิดเป็นจำนวน 125, 49, 12 และ 6 คนตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 65.1, 25.5, 6.3 และ 3.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	12	6.3
ประถมศึกษา	125	65.1
มัธยมศึกษา	49	25.5
อาชีวะ,อนุปริญญา	6	3.1
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา



4. สถานภาพสมรส

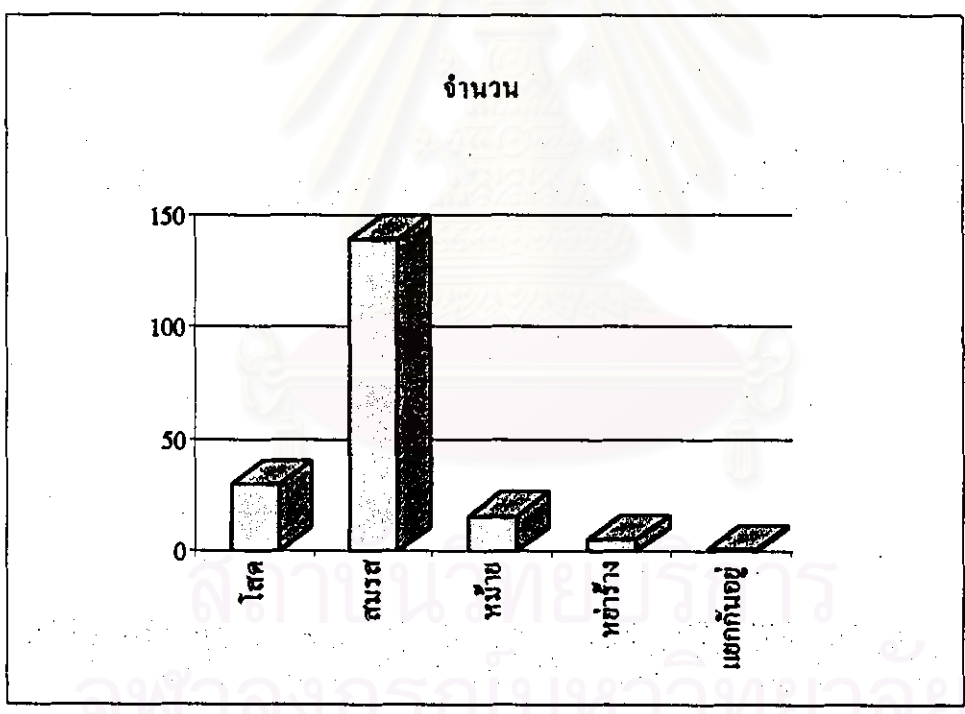
พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สมรสแล้ว คิดเป็นจำนวน 139 คน หรือร้อยละ 72.4 รองลงมาเป็นโสด 30 คน หรือร้อยละ 15.6 นอกนั้นหย่าร้าง เป็นหม้าย และแยกกันอยู่ คิดเป็นจำนวน 16, 6 และ 1 คน หรือร้อยละ 8.3, 3.1, 0.5 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.4

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	30	15.6
สมรส	139	72.4
หม้าย	16	8.3
หย่าร้าง	6	3.1
แยกกันอยู่	1	0.5
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส



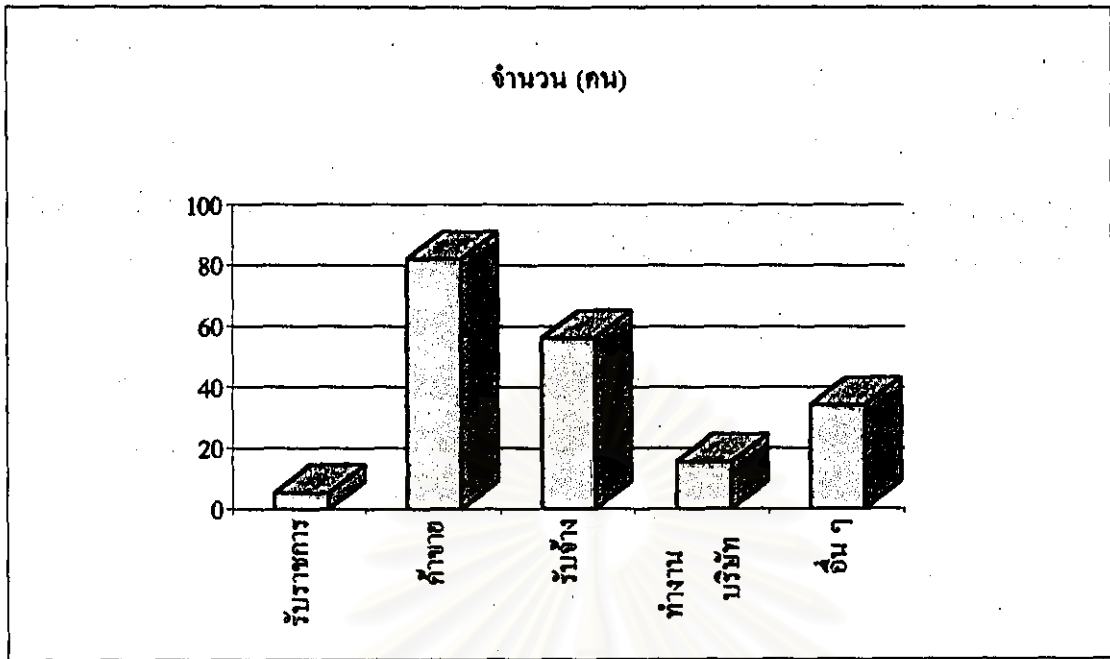
5.อาชีพ

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 192 คน มีอาชีพดังนี้ คือ รับราชการ, ค้าขาย, รับจ้าง, ทำงานบริษัท และมีอาชีพอื่น ๆ จำนวน 5, 82, 56, 15 และ 34 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.6, 42.7, 29.2, 7.8 และ 17.7 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รับราชการ	5	2.6
ค้าขาย	82	42.7
รับจ้าง	56	29.2
ทำงานบริษัท	15	7.8
อื่น ๆ	34	17.7
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ



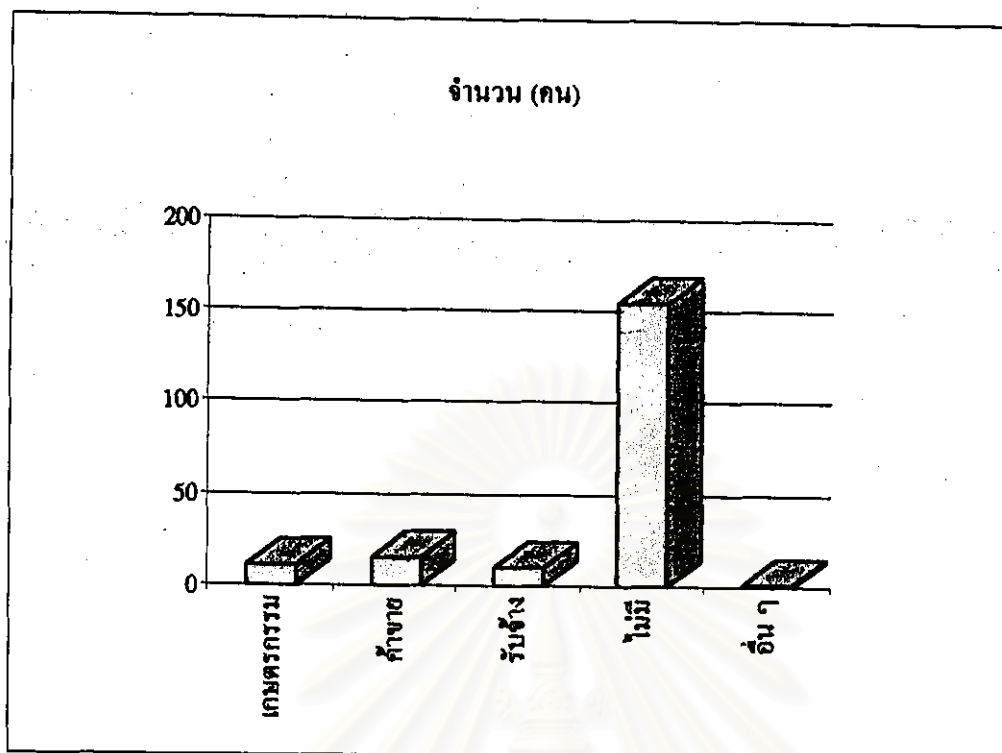
6.อาชีพเสริม

จากตารางพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่มีอาชีพเสริม จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 80.7 รองลงมาค้าขาย เกษตรกรรม รับจ้าง และอาชีพอื่น ๆ จำนวน 15, 11, 10 และ 1 คน หรือ ร้อยละ 7.8, 5.7, 5.2 และ 0.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพเสริม

อาชีพเสริม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เกษตรกรรม	11	5.7
ค้าขาย	15	7.8
รับจ้าง	10	5.2
ไม่มี	155	80.7
อื่น ๆ	1	0.5
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพเสริม



7.รายได้

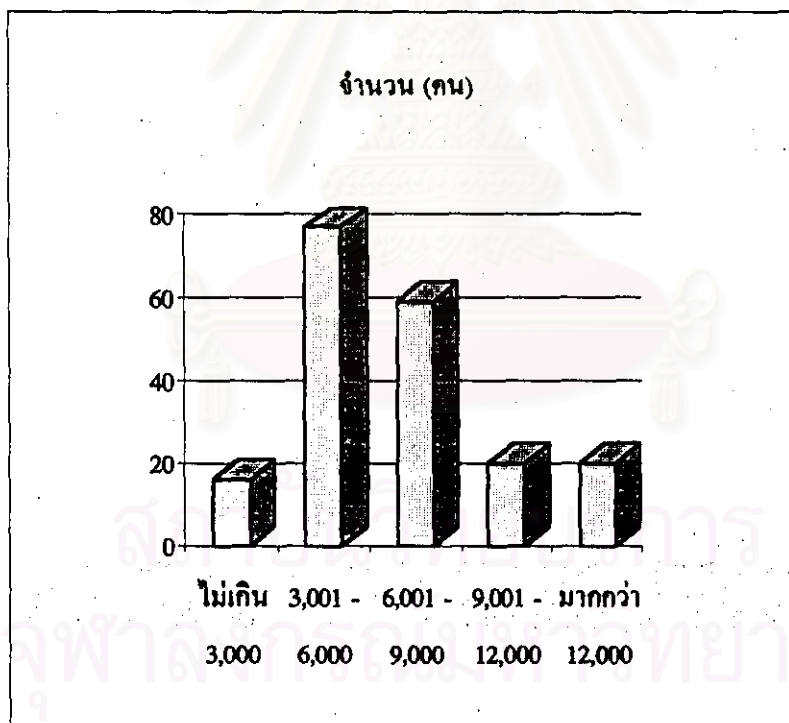
จากตารางพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้เดือนละ ไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 16 คน หรือ ร้อยละ 8.3 ส่วนที่มีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท และ 6,001 - 9,000 บาท จำนวนคือ 77, 59 คน หรือร้อยละ 40.1, 30.7 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 9,001 - 12,000 บาท และ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 20 และ 20 คน หรือร้อยละ 10.4 และ 10.4 ดังแสดงในตารางที่ 4.7

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้

รายได้ (เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 3,000 บาท	16	8.3
3,001 - 6,000 บาท	77	40.1
6,001 - 9,000 บาท	59	30.7
9,001 - 12,000 บาท	20	10.4
มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป	20	10.4
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้



8. รายได้ของคู่สมรส

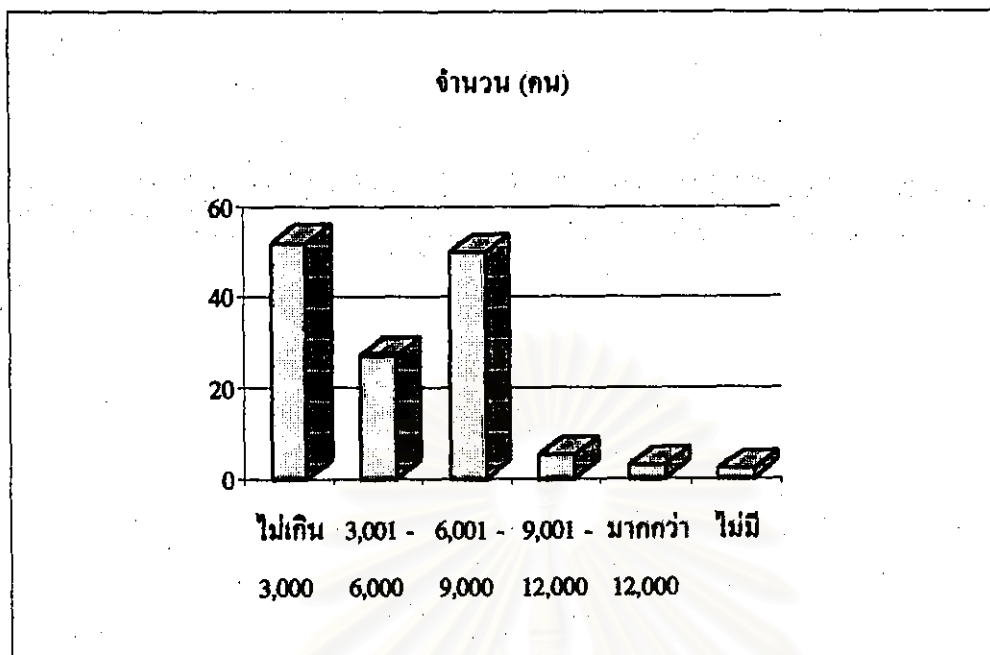
จากคู่ที่มีคู่สมรส 139 คน จำนวนพบว่าคู่สมรสของกลุ่มตัวอย่างมีรายได้เดือนละไม่เกิน 3,000 บาท จำนวน 52 คน หรือร้อยละ 37.4 ส่วนที่มีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท จำนวน 27 คน หรือร้อยละ 19.4 มีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท และ 9,001 - 12,000 บาท จำนวน 50, 5 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 36.0, 3.6 รายได้มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 และ 2 คน หรือร้อยละ 1.4 ไม่มีรายได้ ดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของคู่สมรส

รายได้ของคู่สมรส(เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ	หมายเหตุ
ไม่เกิน 3,000 บาท	52	37.4	
3,001 - 6,000 บาท	27	19.4	
6,001 - 9,000 บาท	50	36.0	
9,001 - 12,000 บาท	5	3.6	
มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไป	3	2.2	
ไม่มีรายได้	2	1.4	
รวม	139	100.0	ไม่มีคู่สมรส 58 คน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของผู้สมรส



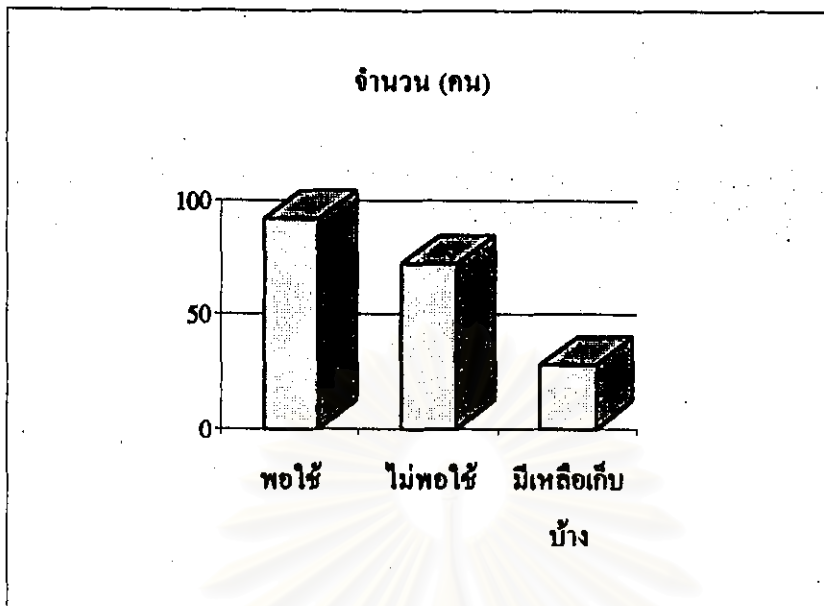
๑. ความเพียงพอของรายได้

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้พอใช้จ่ายถึง 92 คน หรือร้อยละ 47.9 มีรายได้ต่อเดือนไม่พอใช้จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 มีเหลือเก็บบ้างจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 14.6 ดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเพียงพอของรายได้

ความเพียงพอของรายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พอใช้	92	47.9
ไม่พอใช้	72	37.5
มีเหลือเก็บบ้าง	28	14.6
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ของของรายได้



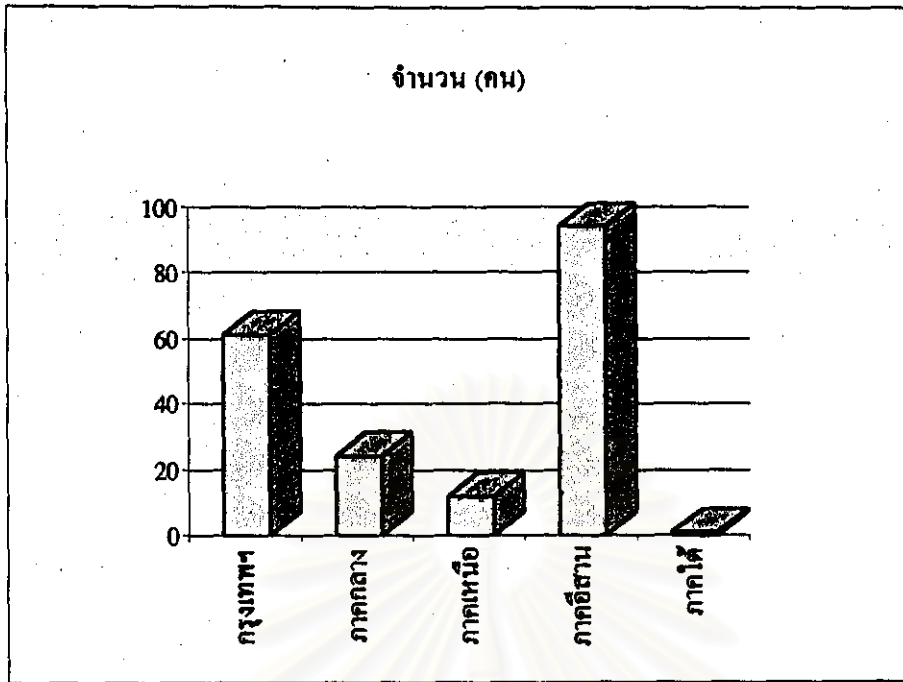
10. ภูมิถิ่นนา

พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 94 คน หรือร้อยละ 49.0 รองลงมาคือ กรุงเทพมหานคร ภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้ จำนวน 61, 24, 12 และ 1 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8, 12.5, 6.3 และ 0.5 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนาเดิม

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	61	31.8
ภาคกลาง	24	12.5
ภาคเหนือ	12	6.3
ภาคอีสาน	94	49.0
ภาคใต้	1	0.5
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิภาค



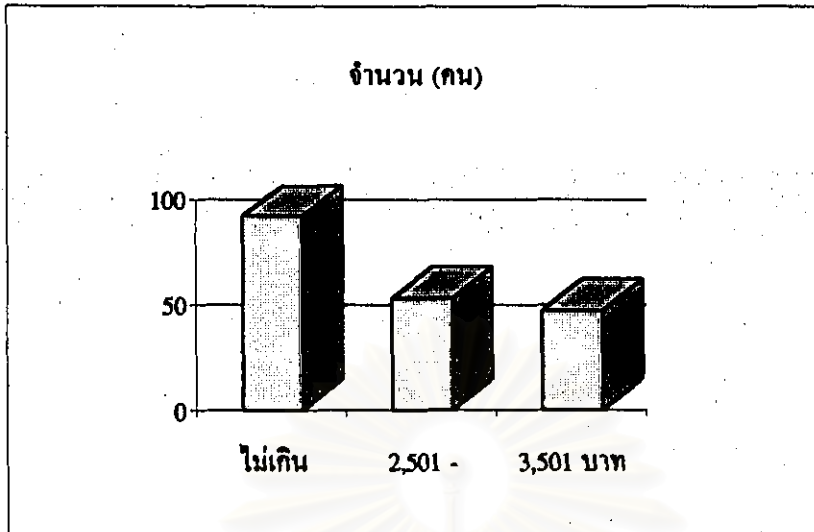
11. ค่าเช่าบ้าน

จากการศึกษาพบว่า ค่าเช่าบ้านของกลุ่มตัวอย่างที่เดือนละ ไม่เกิน 2,500 บาท จำนวน 92 คน หรือร้อยละ 47.9 ค่าเช่าเดือนละ 2,501 - 3,500 บาท จำนวน 53 คน หรือร้อยละ 27.6 ค่าเช่าเดือนละ 3,501 บาทขึ้นไป จำนวน 47 คน หรือร้อยละ 24.5 ดังแสดงในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกค่าเช่าบ้าน

ค่าเช่าบ้าน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 2,500	92	47.9
2,501 - 3,500 บาท	53	27.6
3,501 บาท ขึ้นไป	47	24.5
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกค่าเช่าบ้าน



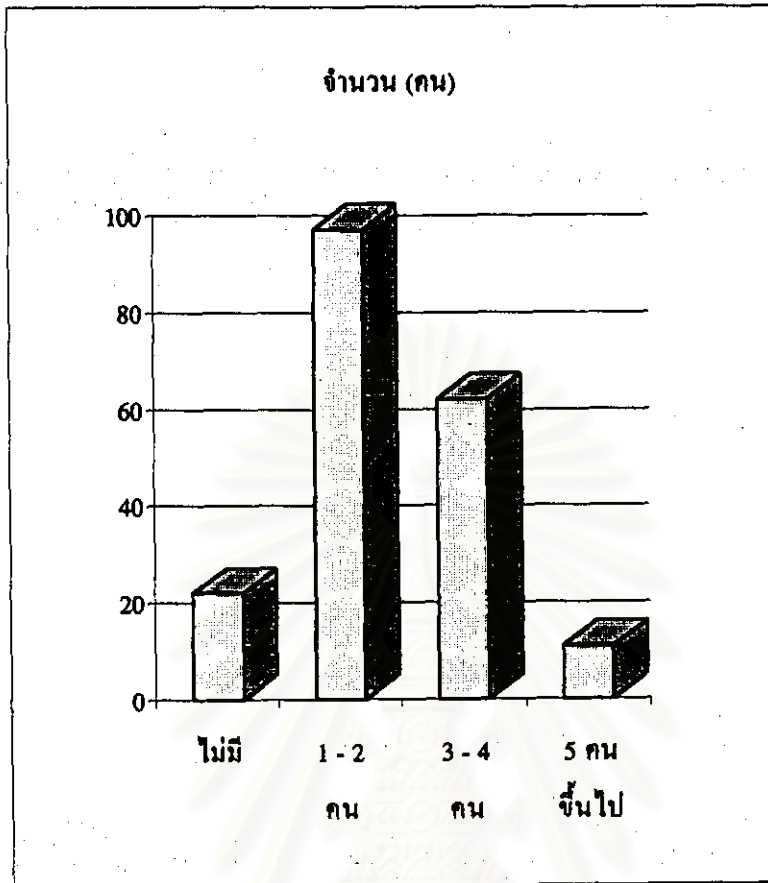
12. จำนวนบุตรหรือบุคคลที่ต้องเลี้ยงดู

จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ไม่มีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู จำนวน 22 คน หรือร้อยละ 11.4 มีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู 1 - 2 คน จำนวน 97 คน หรือร้อยละ 50.5 มีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู 3 - 4 จำนวน 62 คน หรือร้อยละ 32.3 มีบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู 5 คนขึ้นไป จำนวน 11 คน หรือร้อยละ 5.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนบุตรหรือบุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู

บุคคลที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	22	11.4
1 - 2 คน	97	50.5
3 - 4 คน	62	32.3
5 คน ขึ้นไป	11	5.7
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนบุตรหรือบุคคล
ที่ต้องรับภาระเลี้ยงดู



13.ระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่

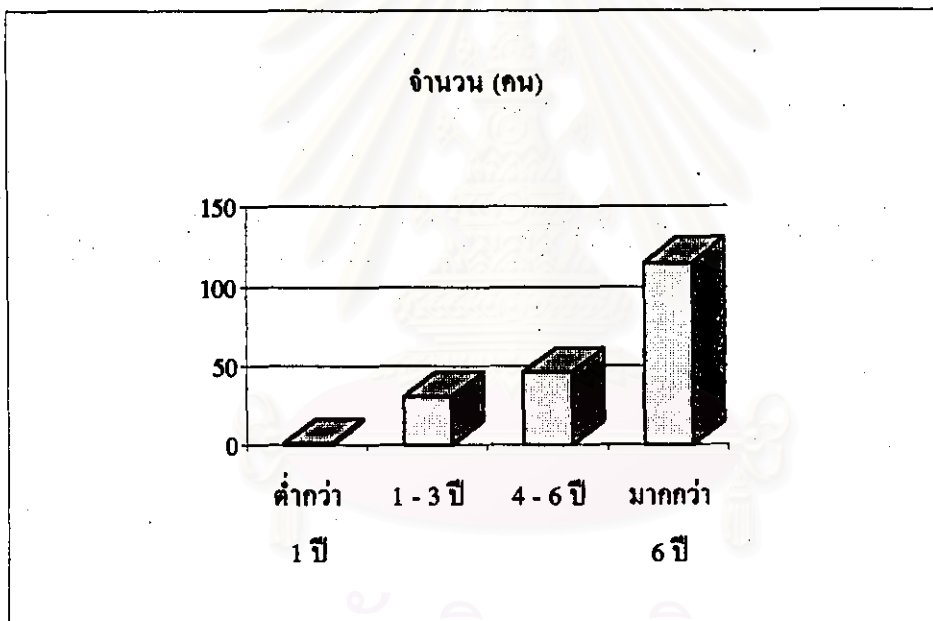
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ ได้รับใบขับขี่มาแล้วเป็นระยะเวลา มากกว่า 6 ปี ขึ้นไป จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 59.9 รองลงมาจะได้รับใบขับขี่มาแล้วเป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี, 1 - 3 ปี และต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 46, 30 และ 1 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 24.0, 15.6 และ 0.5 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.13

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่

ระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	1	0.5
1 - 3 ปี	30	15.6
4 - 6 ปี	46	24.0
มากกว่า 6 ปี ขึ้นไป	115	59.9
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่ได้รับใบขับขี่



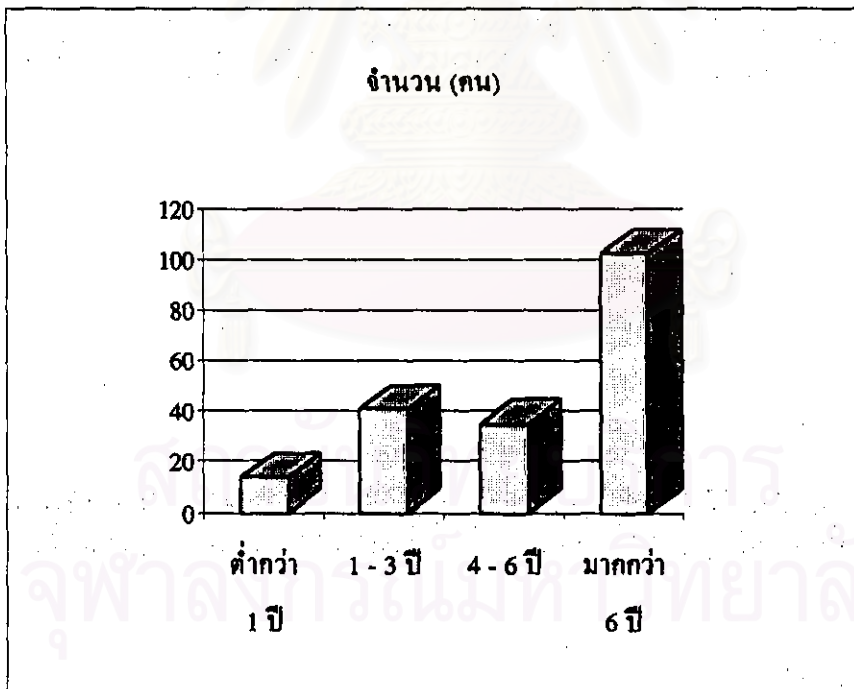
14. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมาแล้วเป็นระยะเวลามากกว่า 6 ปี ขึ้นไป จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 53.1 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมาแล้วเป็นระยะเวลา 1 - 3 ปี, 4 - 6 ปี และต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 41, 35 และ 14 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 21.4, 18.2 และ 7.3 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ประสบการณ์ในการขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	14	7.3
1 - 3 ปี	41	21.4
4 - 6 ปี	35	18.2
มากกว่า 6 ปี ขึ้นไป	102	53.1
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร



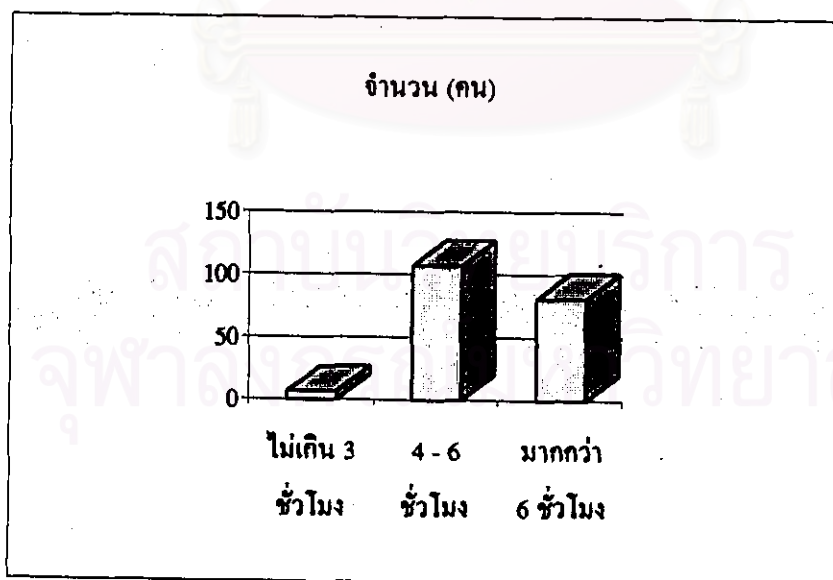
15.ระยะเวลาในการจับขี้ເຢື້ຍຕໍ່ວັນ

จากการศึกษาพบว่า ผู้จับขี้ເຢື້ຍจากรยานยนต์ส่วนใหญ่จะมีระยะเวลาในการจับขี้ເຢື້ຍຕໍ່ວັນ 4 - 6 ชั่วโมง คือมีจำนวนถึง 106 คน หรือร้อยละ 55.2 รองลงมาจะมีระยะเวลาในการจับขี้ເຢື້ຍຕໍ່ວັນมากกว่า 6 ชั่วโมง คือมีจำนวน 80 คน หรือร้อยละ 41.7 ระยะเวลาในการจับขี้ເຢື້ຍຕໍ່ວັນไม่เกิน 3 ชั่วโมง 6 คน หรือร้อยละ 3.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาทำงาน

ระยะเวลาในการจับขี้ເຢື້ຍຕໍ່ວັນ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 3 ชั่วโมง	6	3.1
4 - 6 ชั่วโมง	106	55.2
มากกว่า 6 ชั่วโมง	80	41.7
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาทำงาน



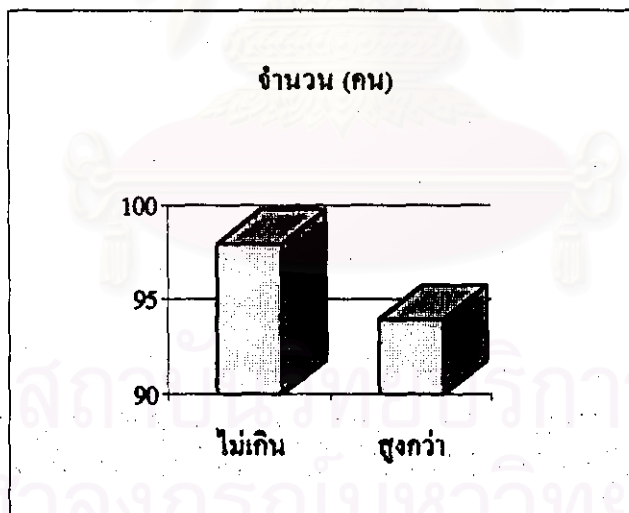
16. กำลังเครื่องของรถจักรยานยนต์

จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังของเครื่องยนต์ ไม่เกิน 125 c.c. (ซี.ซี.) จำนวน 98 คน หรือร้อยละ 51.0 ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังของเครื่องยนต์ สูงกว่า 125 c.c. (ซี.ซี.) จำนวน 94 คน หรือร้อยละ 49.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกำลังของเครื่องยนต์

กำลังของเครื่องยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 125 c.c. (ซี.ซี.)	98	51.0
สูงกว่า 125 c.c. (ซี.ซี.)	94	49.0
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกำลังของเครื่องยนต์



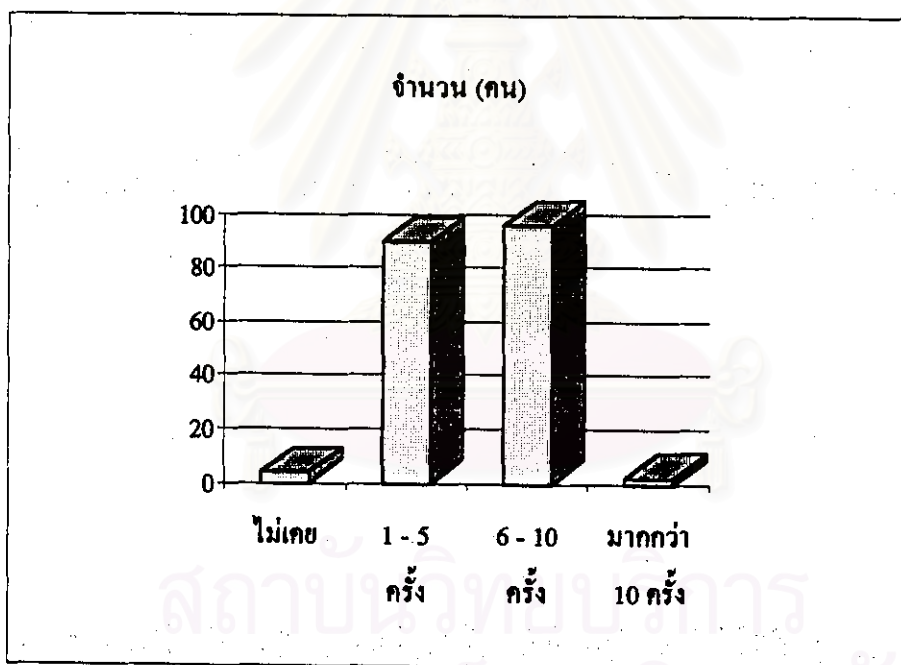
17. การประสบอุบัติเหตุ

ในรอบ 1 ปี ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ ประสบอุบัติเหตุ 6 - 10 ครั้ง 96 คน หรือร้อยละ 50.0 ประสบอุบัติเหตุ 1 - 5 ครั้ง 90 คน หรือร้อยละ 46.9 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ 4 คน หรือร้อยละ 2.1 ประสบอุบัติเหตุมากกว่า 10 ครั้ง 2 คน หรือร้อยละ 1.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประสบอุบัติเหตุ

การประสบอุบัติเหตุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	4	2.1
1 - 5 ครั้ง	90	46.9
6 - 10 ครั้ง	96	50.0
มากกว่า 10 ครั้ง	2	2.0
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประสบอุบัติเหตุ



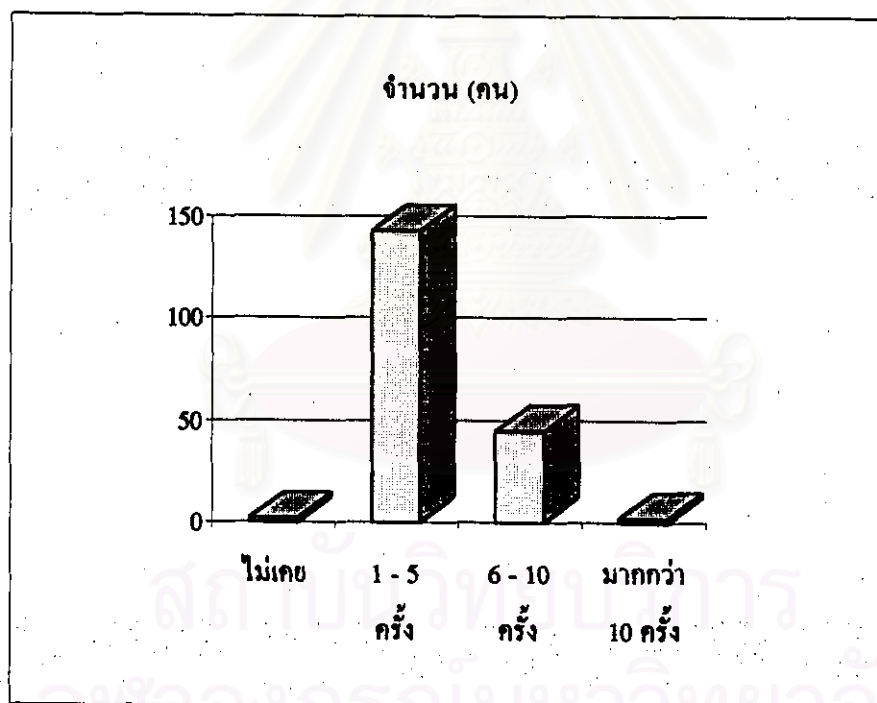
18. ประสิทธิภาพทำฝึกกฎจราจร

ในรอบ 1 ปี ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ ทำฝึกกฎจราจร 1 - 5 ครั้ง 143 คน หรือ ร้อยละ 74.5 ทำฝึกกฎจราจร 6 - 10 ครั้ง 45 คน หรือร้อยละ 23.4 ไม่เคยทำฝึกกฎจราจร และ ทำฝึกกฎจราจรมากกว่า 10 ครั้ง มีจำนวนเท่ากันคือ 2 คน หรือร้อยละ 1.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร

ประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	2	1.0
1 - 5 ครั้ง	143	74.5
6 - 10 ครั้ง	45	23.4
มากกว่า 10 ครั้ง	2	1.0
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์ทำผิดกฎจราจร



19. สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์

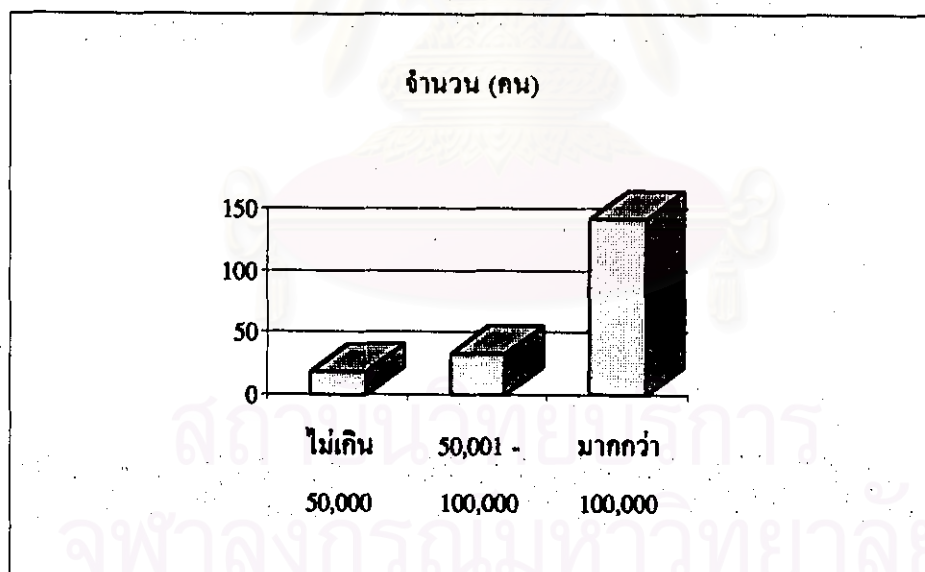
จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีระยะทางการใช้งานของรถจักรยานยนต์มากกว่า 100,000 กิโลเมตรขึ้นไป จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 74.0 มีระยะทางการใช้งานของรถจักรยานยนต์ 50,001 - 100,000 กิโลเมตร จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 ระยะทาง

การใช้งานของรถไม่เกิน 50,000 กิโลเมตร จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 9.4 ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสภาพระยะทางการใช้งานของรถ

สภาพระยะทางการใช้งานของรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 50,000 กม.	18	9.4
50,001 - 100,000 กม.	32	16.7
มากกว่า 100,000 กม. ขึ้นไป	142	74.0
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสภาพระยะทางการใช้งานของรถ



20. ความรู้เรื่องกฎจราจร

จากแบบสอบถามในการวัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจรด้วยชุดคำถามจำนวนทั้งสิ้น 10 ข้อ โดยมีการกำหนดระดับการให้คะแนนดังนี้ หากตอบถูกให้คะแนนข้อละ 1 คะแนน หากตอบผิด

ให้คะแนนข้อละ 0 คะแนน ผลการสอบถามพบว่า มีผู้ที่ได้คะแนนสูงสุด คือ 10 คะแนน และมีคะแนนต่ำสุดที่ 4 คะแนน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 7.641 (S.D. = 1.126) ดังแสดงในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนความรู้เรื่องกฎจราจร

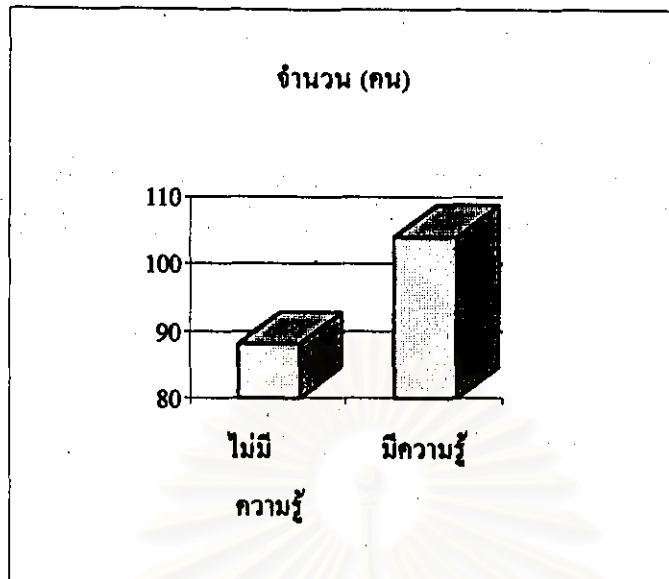
คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4.0	1	0.5
5.0	4	2.1
6.0	23	12.0
7.0	60	31.3
8.0	56	29.2
9.0	43	22.4
10.0	5	2.6
รวม	192	100

จากคะแนนที่ได้ในการทำแบบสอบถามสามารถแบ่งผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจร กับผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจรได้ โดยกำหนดว่า ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือต่ำกว่า 7.641 เป็นผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ซึ่งมีทั้งสิ้น 88 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 45.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมีทั้งสิ้น 104 คน คิดเป็นร้อยละ 54.2 ดังแสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีความรู้	88	45.8
มีความรู้	104	54.2
รวม	192	100

แผนภูมิที่ 4.20 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้เรื่องกฎจราจร



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

จากแบบสอบถามเพื่อในการวัดเรื่องการฝ่าฝืนกฎจราจรด้วยชุดคำถามจำนวน 10 ข้อ ซึ่งได้แบ่งคำตอบออกเป็น 3 ระดับ คือ น้อย ป่อก และป่อกมาก โดยมีการกำหนดให้คะแนนในคำตอบแต่ละข้อ เป็น 1, 2 และ 3 คะแนนตามลำดับ ละใช้สัญลักษณ์ ก, ข และ ค เป็นสัญลักษณ์ที่จะเป็นตัวบอกถึงระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรไว้ดังนี้

การฝ่าฝืนกฎจราจร	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
น้อย	1	ก
ป่อก	2	ข
ป่อกมาก	3	ค

ค่าดัชนีของการฝ่าฝืนการจราจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก $(ก \times 1) + (ข \times 2) + (ค \times 3)$

จากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่า ค่าดัชนีของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะต่าง ๆ ทั้ง 10 ข้อ พบว่ามีผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องหยุดรถสัญญาณไฟจราจรถ้าเส้นแนวมากที่สุด โดยมีค่าดัชนีสูงสุดคือ 550 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.865 ส่วนเรื่องที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยที่สุด ก็คือการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการไม่ใช้หมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ ก็มีค่าดัชนีเพียง 209 คะแนน มีค่าเฉลี่ย 1.089 ส่วนดัชนีในภาพรวมของการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีค่าดัชนีอยู่ที่ 333 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ย 1.737 ดังแสดงในตารางที่ 4.22

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลำดับการฝ่าฝืนกฎจราจร

ลำดับที่	การฝ่าฝืนกฎจราจร	ค่าเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	หยุดรอสัญญาณไฟจราจรถ้าเส้นแนว	550	2.865	0.437
2	ขับรถแซงรถคันอื่น ๆ บริเวณเส้นจราจรบรรพทิศทางเป็นเส้นที่	542	2.823	0.480
3	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเมื่อมีโอกาส	362	1.885	0.620
4	ขับรถบนทางเท้าเมื่อการจราจรติดขัดมาก	361	1.880	0.800
5	กลับรถในทางร่วมแยกเมื่อการจราจรติดขัด	331	1.724	0.607
6	จอดรถในที่ห้ามจอดหากใช้เวลาไม่มาก	294	1.531	0.678
7	ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนด	240	1.250	0.458
8	รถจักรยานยนต์มีเสียงดังผิดปกติ	217	1.130	0.353
9	แซงรถในที่คับขัน เช่น บนสะพาน ทางโค้ง	216	1.125	0.362
10	ไม่ใช้หมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่หรือผู้ซ้อน	209	1.089	0.365
	รวม	338	1.787	0.191

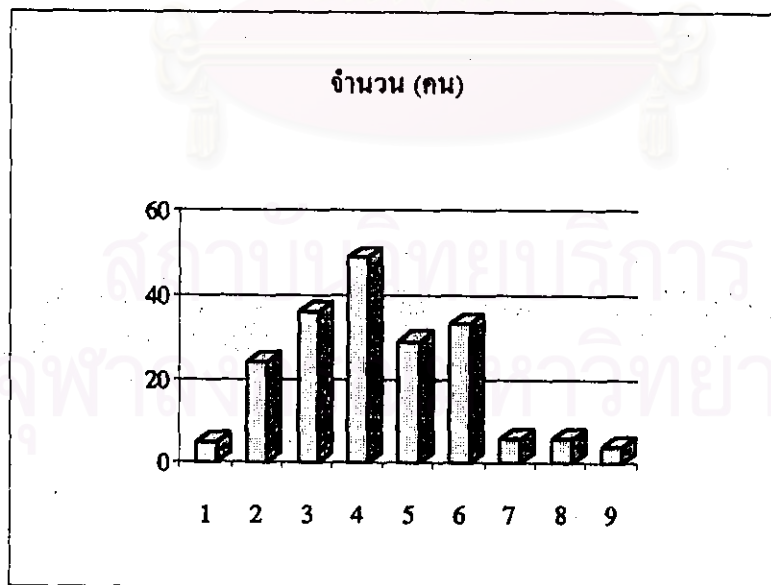
ส่วนการศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยภาพรวมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละคน จะมีการนำคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรในแต่ละข้อมารวมกันแล้ววิเคราะห์ ซึ่งพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้คะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงที่สุดมี 4 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.1 คือได้คะแนน 22.0 คะแนน ที่ได้คะแนนต่ำสุดมี 5 คนหรือร้อยละ 2.6 คือได้ 14.0 คะแนน และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 17.302 คะแนน (S.D. = 1.728) ดังแสดงในตารางที่ 4.23

สถาบันวิจัยประชากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจร

คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
14.0	5	2.6
15.0	24	12.5
16.0	36	18.8
17.0	49	25.5
18.0	29	15.1
19.0	33	17.2
20.0	6	3.1
21.0	6	3.1
22.0	4	2.1
รวม	192	100

แผนภูมิที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามคะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจร

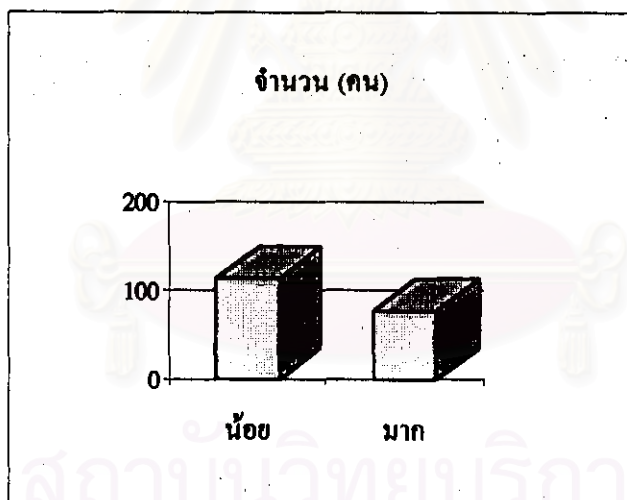


และจากค่าเฉลี่ยจึงสามารถจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับโดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง พบว่า ผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ยคือ 17.302 มีจำนวนทั้งสิ้น 114 คน หรือร้อยละ 59.4 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากคือมีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 78 คน คิดเป็นร้อยละ 40.6 ดังแสดงในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	114	59.4
มาก	78	40.6
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.22 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการฝ่าฝืนกฎจราจร



ส่วนที่ 8 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจร

จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหารางจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเรื่องพฤติกรรมกำเริบผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเรื่องใด เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยให้จัดลำดับความสำคัญซึ่งพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จัดลำดับให้ พฤติกรรมกำเริบผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเรื่อง การแข่งรถตัวแวนต์, แข่งทางโค้ง, แข่งเส้นทึบ, แข่งบนสะพาน, แข่งรถในที่คับขัน เป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด ถึงร้อยละ 59.4 รองลงมา คือที่มีความคิดเห็นว่าพฤติกรรมกำเริบผิดกฎหมายจราจร เป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด คือร้อยละ 28.1 ดังแสดงในตารางที่ 4.25



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจัดลำดับเหตุการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีต่อปัญหาจราจร

พฤติกรรม	ลำดับความสำคัญ					
	ลำดับ ที่ 1	ลำดับ ที่ 2	ลำดับ ที่ 3	ลำดับ ที่ 4	ลำดับ ที่ 5	ไม่จัด ลำดับ
แซงรถลำเนาเส้น, แซงทางโค้ง, แซงเส้นทึบ, แซงบนสะพาน, แซงรถในที่คับขัน	114.0 (59.4)	60.0 (31.3)	6.0 (3.1)	-	12.0 (6.3)	-
ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟจราจร	54.0 (28.1)	108.0 (56.3)	12.0 (6.3)	6.0 (3.1)	-	12.0 (6.3)
ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ	6.0 (3.1)	-	96.0 (50.0)	30.0 (15.6)	36.0 (18.8)	24.0 (12.5)
กีดขวางในทางร่วมแยก	6.0 (3.1)	18.0 (9.4)	12.0 (6.3)	84.0 (43.8)	54.0 (28.1)	18.0 (9.4)
หยุดรถสัญญาณลำเนาเส้น	-	6.0 (3.1)	36.0 (18.8)	48.0 (25.0)	66.0 (34.4)	36 (18.8)
ขับรถบนทางเท้า	6.0 (3.1)	-	18.0 (9.4)	18.0 (9.4)	6.0 (3.1)	144.0 (75.0)
อื่น ๆ	-	6.0 (3.1)	12.0 (6.3)	6.0 (3.1)	12.0 (6.3)	156.0 (81.3)

จากการให้กลุ่มตัวอย่างเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครมากที่สุด โดยให้มีการจัดลำดับ 5 ลำดับ นั้น ผู้วิจัยได้ให้น้ำหนักคะแนนในการจัดลำดับดังนี้

พฤติกรรม	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
ลำดับที่ 1	5	ก
ลำดับที่ 2	4	ข
ลำดับที่ 3	3	ค
ลำดับที่ 4	2	ง
ลำดับที่ 5	1	จ
ไม่ได้จัดลำดับ	0	ฉ

ค่าดัชนีของการฝ่าฝืนการจราจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก

$$(ก \times 5) + (ข \times 4) + (ค \times 3) + (ง \times 2) + (จ \times 1) + (ฉ \times 0)$$

ผลจากการให้คะแนนน้ำหนักพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นว่าพฤติกรรม การแข่งรถถ้าแนวเส้น, แข่งทางโค้ง, แข่งเส้นทึบ, แข่งบนสะพาน, แข่งรถในที่คับขัน เป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด รองลงมาคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ดังแสดงในตารางที่ 4.26

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.26 การจัดลำดับตามน้ำหนักคะแนน จำแนกตามพฤติกรรมที่มีผลต่อปัญหาจราจร

ลำดับที่	การฝ่าฝืนกฎจราจร	ค่าดัชนี	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	แซงรถล้ำแนวเส้น, แซงทางโค้ง, แซงเส้นทึบ, แซงบนสะพาน, แซงรถในที่คับขัน	840	4.37	1.026
2	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	750	3.91	1.211
3	ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ	414	2.16	1.205
4	กลับรถในทางรวมแยก	360	1.88	1.169
5	หยุดรอสัญญาณล้ำแนวเส้น	294	1.53	1.092
6	ขับรถบนทางเท้า	126	0.66	1.268
7	อื่น ๆ	84	0.440	1.032

จากการให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครว่าควรเน้นด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับความสำคัญซึ่งพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้จัดลำดับให้ การแก้ไขปัญหาจราจรโดยการกวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นมาตรการการแก้ไขปัญหาจราจรที่ควรเน้นมากที่สุด ถึงร้อยละ 40.6 รองลงมาจัดลำดับให้ การแก้ไขปัญหาจราจรโดยการกวดขันการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร เป็นมาตรการการแก้ไขปัญหาจราจรที่ควรเน้นมากที่สุด มีร้อยละ 19.8 ดังแสดงในตารางที่

4.27



ตารางที่ 4.27 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการจัดลำดับการแก้ไขปัญหา
จรรยาในเขตกรุงเทพมหานคร

การแก้ไขปัญหาจรรยา	ลำดับความสำคัญ					
	ลำดับ ที่ 1	ลำดับ ที่ 2	ลำดับ ที่ 3	ลำดับ ที่ 4	ลำดับ ที่ 5	ไม่จัด ลำดับ
กวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎ จราจรอย่างเคร่งครัด	78.0 (40.6)	39.0 (20.3)	38.0 (19.8)	12.0 (6.3)	12.0 (6.3)	13.0 (6.8)
สร้างถนน หรือตัดถนนเพิ่มขึ้น	-	-	-	-	102.0 (53.1)	90.0 (46.9)
สร้างทางด่วนเพิ่มขึ้น	-	-	-	25.0 (13.0)	65.0 (33.9)	102.0 (53.1)
กวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจร	38.0 (19.8)	76.0 (39.6)	26.0 (13.5)	52.0 (27.1)	-	-
ควบคุมปริมาณรถ	26.0 (13.5)	26.0 (13.5)	128.0 (66.7)	12.0 (6.3)	-	-
เพิ่มบริการรถสาธารณะให้มากขึ้น	24.0 (12.5)	64.0 (33.3)	-	91.0 (47.4)	-	13.0 (6.8)
อื่น ๆ	-	13.0 (6.8)	-	-	26.0 (13.5)	153.0 (79.7)

จากการให้กลุ่มตัวอย่างเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารางจรชี่รถจักรยานยนต์
ในกรุงเทพมหานคร โดยให้มีการจัดลำดับ 5 ลำดับนั้น ผู้วิจัยได้นำน้ำหนักคะแนนในการจัดลำดับ
ดังนี้

การแก้ไขปัญหารางจร	คะแนน	สัญลักษณ์ที่ใช้แทนค่า
ลำดับที่ 1	5	ก
ลำดับที่ 2	4	ข
ลำดับที่ 3	3	ค
ลำดับที่ 4	2	ง
ลำดับที่ 5	1	จ
ไม่ได้จัดลำดับ	0	ฉ

ค่าดัชนีของการแก้ไขปัญหารางจรในแต่ละข้อ คำนวณจาก

$$(ก \times 5) + (ข \times 4) + (ค \times 3) + (ง \times 2) + (จ \times 1) + (ฉ \times 0)$$

ผลจากการให้คะแนนน้ำหนักพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นว่ามาตรการ
ในการแก้ไขปัญหารางจรที่ควรเน้นมากที่สุดคือ การกวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎ
จราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาควรกวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และมีการ
ควบคุมปริมาณรถ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 4.28

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 28 การจัดลำดับตามน้ำหนักคะแนน จำแนกตามมาตรการการแก้ไขปัญหารางร

ลำดับที่	การแก้ไขปัญหารางร	ค่าดัชนี	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1	กวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด	690	3.63	1.54
2	กวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	676	3.52	1.092
3	ควบคุมปริมาณรถ	642	3.34	0.790
4	เพิ่มบริการสาธารณะให้มากขึ้น	558	2.91	1.385
5	สร้างทางด่วนเพิ่มขึ้น	115	0.60	0.709
6	สร้างถนนหรือตัดถนนเพิ่มขึ้น	102	0.53	0.500
7	อื่น ๆ	78	0.410	1.029

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 4 การจัดระเบียบข้อมูล

ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้ 10 สมมติฐาน โดยกำหนดจากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยได้จัดหมวดหมู่ของตัวแปรที่ใช้ในการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการทำผิดกฎจราจรใหม่ไว้ดังนี้

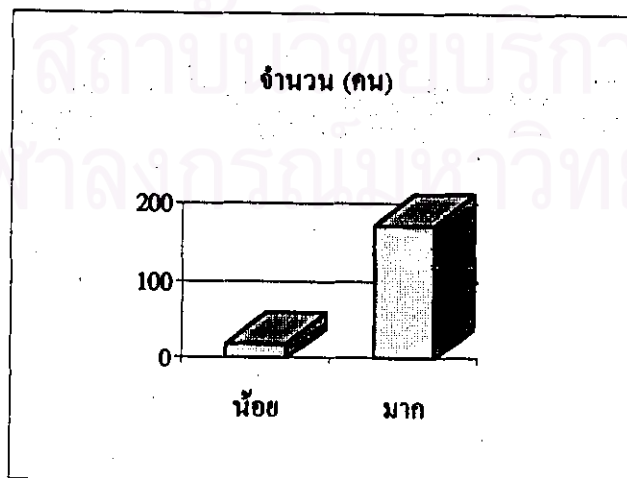
1. อายุ

แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่อายุน้อย คือผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 - 30 ปี ซึ่งมีจำนวน 19 คน หรือร้อยละ 9.9 และผู้ที่อายุมาก คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 31 ปี ขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 173 คน หรือร้อยละ 90.1 ดังตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	19	17.3
มาก	173	90.1
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มอายุ



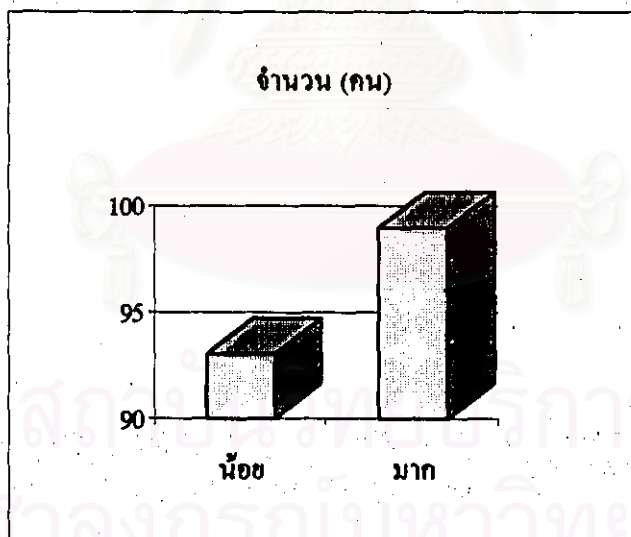
2. รายได้

แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีรายได้น้อย คือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 6,001 บาทต่อเดือน ซึ่งมีจำนวน 93 คน หรือร้อยละ 48.4 และผู้ที่มีรายได้สูง คือ ผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทต่อเดือนขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 99 คน หรือร้อยละ 51.6 ดังตารางที่ 4.30

ตารางที่ 4.30 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มรายได้

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	93	48.4
มาก	99	51.6
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.24 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มรายได้



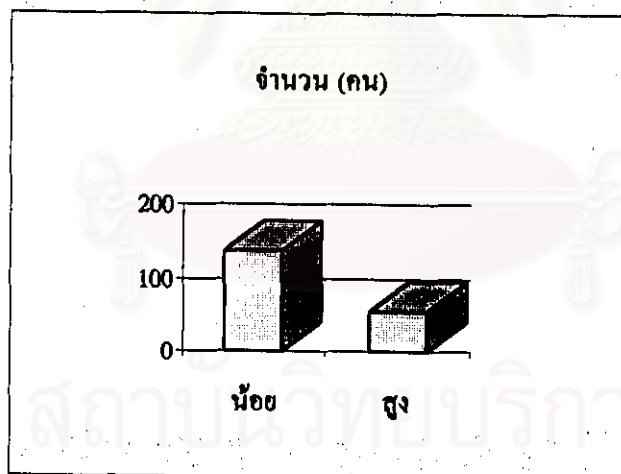
8. ระดับการศึกษา

แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย คือผู้ที่ไม่ได้เรียนและมีระดับการศึกษาประถมศึกษา ซึ่งมีจำนวน 137 คน หรือร้อยละ 71.4 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง คือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาตั้งแต่มัธยมศึกษาขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 55 คน หรือร้อยละ 28.6 ดังตารางที่ 4.31

ตารางที่ 4.31 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	137	71.4
สูง	55	28.6
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.25 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มระดับการศึกษา



4. ประสบการณ์การขับรถ

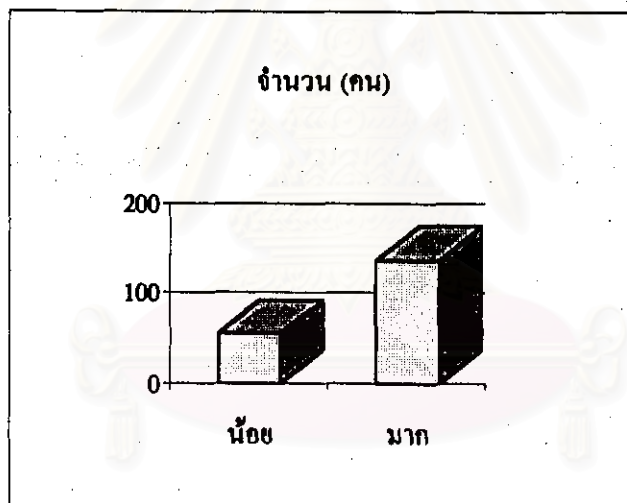
แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรตน้อย คือ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถตั้งแต่ 3 ปี ลงมา ซึ่งมีทั้งสิ้น 55 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 28.6 และผู้ที่มีประสบการณ์การขับ

รถสูงคือ มีประสบการณ์การขับรถ มากกว่า 3 ปี มีทั้งสิ้น 137 คน คิดเป็นร้อยละ 71.4 ดังตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสบการณ์การขับรถ

ประสบการณ์การขับรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	55	28.6
มาก	137	71.4
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.26 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสบการณ์การขับรถ



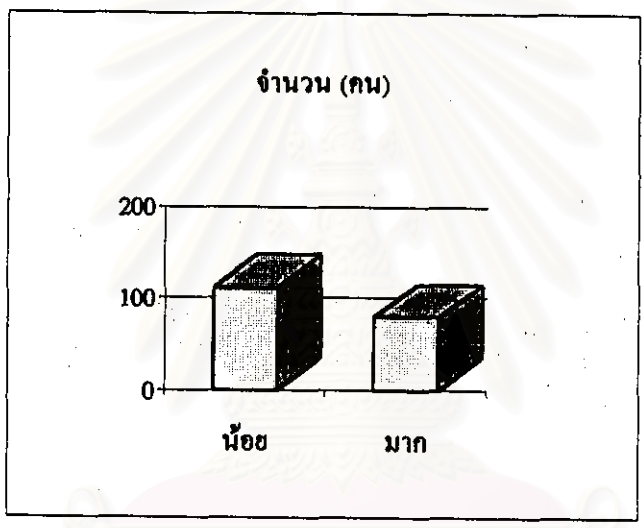
5. ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน

แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันน้อยคือ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน 6 ชั่วโมงหรือต่ำกว่า ซึ่งมีทั้งสิ้น 112 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 58.3 และผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากคือ ผู้ที่มีระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 6 ชั่วโมงขึ้นไป 80 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7 ดังตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.38 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน

ระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	112	58.3
มาก	80	41.7
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.27 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามระยะเวลาขับรถเฉลี่ยต่อวัน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

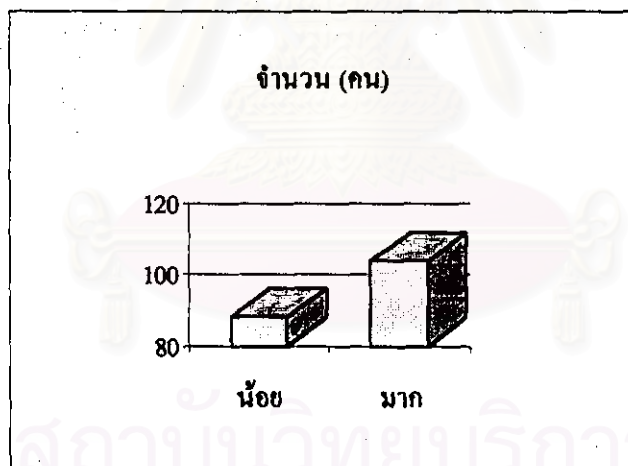
6. ความรู้เรื่องกฎจราจร

แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร ซึ่งมีทั้งสิ้น 88 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 45.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมีทั้งสิ้น 104 คน คิดเป็นร้อยละ 54.2 ดังตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.34 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มความรู้เรื่องกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	88	45.8
มาก	104	54.2
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.28 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มความรู้เรื่องกฎจราจร



7. การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

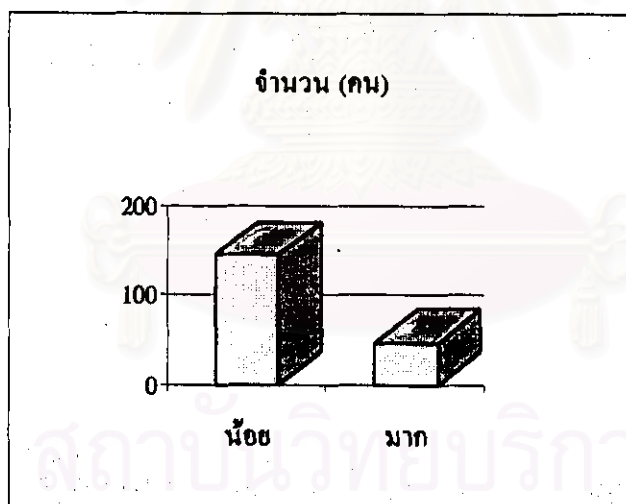
แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย คือ ผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรปีละ 5 ครั้งหรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 145 คน หรือร้อยละ 75.5 และผู้ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก คือผู้

ที่เคยได้รับการได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า 5 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นจำนวน 47 คน หรือร้อยละ 24.5 ดังตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	145	75.5
มาก	47	24.5
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.20 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มประสบการณ์การได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร



8. การประสพอุบัติเหตุทางการจราจร

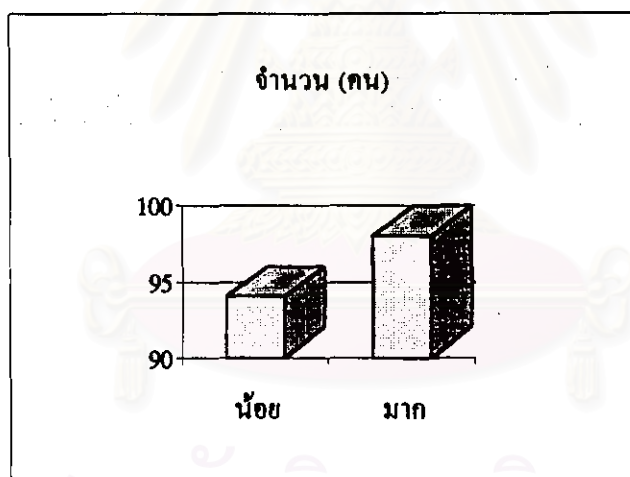
แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ที่ประสพอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย คือผู้ที่ประสพอุบัติเหตุทางการจราจรปีละ 5 ครั้งหรือน้อยกว่า ซึ่งมีจำนวน 94 คน หรือร้อยละ 49.0 และผู้ที่ประสพอุบัติเหตุ

เหตุทางการจราจรมาก คือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรตั้งแต่ 6 ครั้งต่อปีขึ้นไป คิดเป็นจำนวน 98 คน หรือร้อยละ 51.0 ดังตารางที่ 4.36

ตารางที่ 4.36 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มการประสบอุบัติเหตุทางการจราจร

การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	94	49.0
มาก	98	51.0
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.30 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มการประสบอุบัติเหตุทางการจราจร



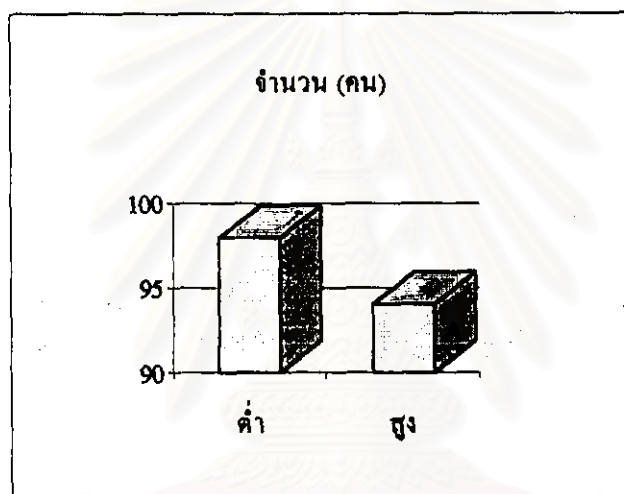
9. ก้าวเครื่องยนต์

แบ่งออกเป็น รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 125 c.c. (ซี.ซี.) มีจำนวน 98 คน หรือร้อยละ 51.0 รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเกิน 125 c.c. (ซี.ซี.) มีจำนวน 94 คน หรือร้อยละ 49.0 ดังตารางที่ 4.37

ตารางที่ 4.37 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามกำลังของเครื่องยนต์

กำลังของเครื่องยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำ	98	51.0
สูง	94	49.0
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.31 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามกำลังของเครื่องยนต์



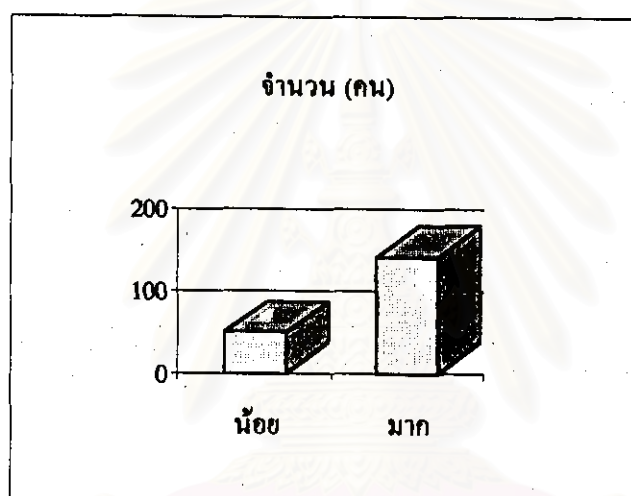
10. สภาพการใช้งานของรถที่ขับ

แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ สภาพการใช้งานของรถที่ขับไม่นาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานตั้งแต่ 100,000 กิโลเมตรลงมา มีจำนวน 50 คน หรือร้อยละ 26.0 และสภาพการใช้งานของรถที่ขับนาน คือผู้ที่มีรถที่มีสภาพการใช้งานมากกว่า 100,000 กิโลเมตรขึ้นไป จำนวน 142 คน หรือร้อยละ 74.0 ดังตารางที่ 4.38

ตารางที่ 4.38 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามสภาพการใช้งานของรถ

สภาพการใช้งานของรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	50	26.0
มาก	142	74.0
รวม	192	100.0

แผนภูมิที่ 4.32 แสดงจำนวนและร้อยละจำแนกตามการแบ่งกลุ่มตามสภาพการใช้งานของรถ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 5 ผลทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย

1. ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก

ตารางที่ 4.39 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน (Independent - Samples T Test) ของอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	19	1.53	0.51	-0.63	0.53
มาก	173	1.60	0.49		

จากตารางที่ 4.39 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องอายุ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีอายุมาก ”

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก ”

สมมติฐานการวิจัย

2. ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก

ตารางที่ 4.40 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของรายได้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการ ฝ่า
ฝืนกฎจราจร

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	93	1.66	0.48	1.71	0.09
มาก	99	1.54	0.50		

จากตารางที่ 4.40 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องรายได้ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีรายได้มาก ”

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก ”

สมมติฐานการวิจัย

3. ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.41 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของระดับการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	137	1.45	0.50	-10.44	0.00
มาก	55	1.96	0.19		

จากตารางที่ 4.41 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องระดับการศึกษา ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า ” และทำให้ยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า “ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า ”

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า ”

สมมติฐานการวิจัย

4. ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การขับขี่	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	55	1.51	0.51	-1.51	0.07
มาก	137	1.63	0.49		

จากตารางที่ 4.2 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครปรากฏว่าค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์มาก ”

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์มาก ”

สมมติฐานการวิจัย

5. ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.48 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันของผู้
ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระยะเวลาขับขี่เฉลี่ยต่อวัน	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	112	1.91	0.29	15.70	0.04
มาก	80	1.15	0.36		

จากตารางที่ 4.43 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่อง ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวัน ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก ” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก ”

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก ”

สมมติฐานการวิจัย

6. ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อ
พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ความรู้เรื่องกฎจราจร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	88	1.14	0.35	-21.54	0.00
มาก	104	1.98	0.14		

จากตารางที่ 4.44 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจร ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก ” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า “ ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก ”

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก ”

สมมติฐานการวิจัย

- ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.45 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	145	1.78	0.42	18.68	0.00
มาก	47	1.02	0.15		

จากตารางที่ 4.45 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ”

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ที่ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ”

สมมติฐานการวิจัย

8. ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

ตารางที่ 4.46 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรของผู้
ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	94	1.21	0.41	-15.90	0.00
มาก	98	1.96	0.20		

จากตารางที่ 4.46 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

สมมติฐานการวิจัย

9. ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ

ตารางที่ 4.47 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของกำลังของเครื่องยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีคือ
พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

กำลังของเครื่องยนต์	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	98	1.95	0.22	14.92	0.00
มาก	94	1.22	0.42		

จากตารางที่ 4.47 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องกำลังของเครื่องยนต์ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ปฏิเสธสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ ” และยอมรับสมมติฐานทางเลือก (H_1) ที่ว่า “ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ ”

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ ”

สมมติฐานการวิจัย

10. ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

ตารางที่ 4.48 ผลการวิเคราะห์การทดสอบค่าเฉลี่ยสำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน
(Independent - Samples T Test) ของอายุผู้ขับแท็กซี่ที่มีต่อพฤติกรรมการจอด รับ - ส่ง ผู้
โดยสารที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

การใช้งานของรถ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t - value	Sig.
น้อย	50	1.50	0.50	-1.57	0.12
มาก	142	1.63	0.49		

จากตารางที่ 4.48 พบว่า จากการทดสอบตัวแปรในเรื่องสภาพการใช้งานของรถ ปรากฏว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ (α) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 จึงแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานเพื่อการทดสอบ (H_0) ที่ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรไม่แตกต่างกับ ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน ”

ดังนั้นจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน ”

ตอนที่ 2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ซึ่งเป็นวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลทางมนุษยวิทยาเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ให้ชัดเจนขึ้น โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ จำนวน 10 ราย และใช้นามสมมติในการสัมภาษณ์ จากนั้นก็สรุปผลการสัมภาษณ์ตามวิธีทางมานุษยวิทยา ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัมภาษณ์ผู้ขับเรือจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายสมจิตร (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวศุมาดา หาพานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 500/2 ซอยสวนพลู ถนนสารธรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพฯ 10120

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายสมจิตร

เพศ ชาย

อายุ 53 ปี

ระดับการศึกษาไม่ได้เข้ารับการศึกษาศาสนาใด ๆ แต่อาศัยจำและหัดเรียนหนังสือ
จากคน รู้จักจึงรู้จักการอ่านและเขียนภาษาไทยเป็นอย่างดี

อาชีพ ก้าขายของชำโดยมีร้านเป็นของตัวเอง

สถานภาพ สมรสแล้ว มีบุตรด้วยกันจำนวน 5 คน

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นายสมจิตร เป็นชายจีนที่มีรูปร่างค่อนข้างสูง ผิวดำ ถึงอายุห้าสิบกว่าก็ดูแข็งแรงมาก
เพราะขณะที่พูดคุยก็หยิบของยกถังขายของให้ลูกค้าได้อย่างคล่องแคล่ว แม้ว่าลูกค้าจะเยอะและจะ
มีเพียงนายสมจิตรที่อยู่ขายของคนเดียวแต่นายสมจิตรก็สามารถขายของยกของได้โดยไม่มีท่าที

เห็นคเห็น้อย เป็นคนเปิดเผยพูดคุยอย่างสนุกสนานอารมณ์ดีและเป็นกันเองกับลูกค้า การแต่งกาย
 ในขณะขายของจะใส่กางเกงเพียงตัวเดียว แต่เมื่อผู้วิจัยขอถ่ายรูปก็หยิบเสื้อมาใส่และบอกว่าจะได้ดู
 เรียบร้อย ตำเนียงการพูดบ่งบอกว่ามีเชื้อสายจีนแต่สามารถฟังแล้วเข้าใจได้



ประวัติชีวิต

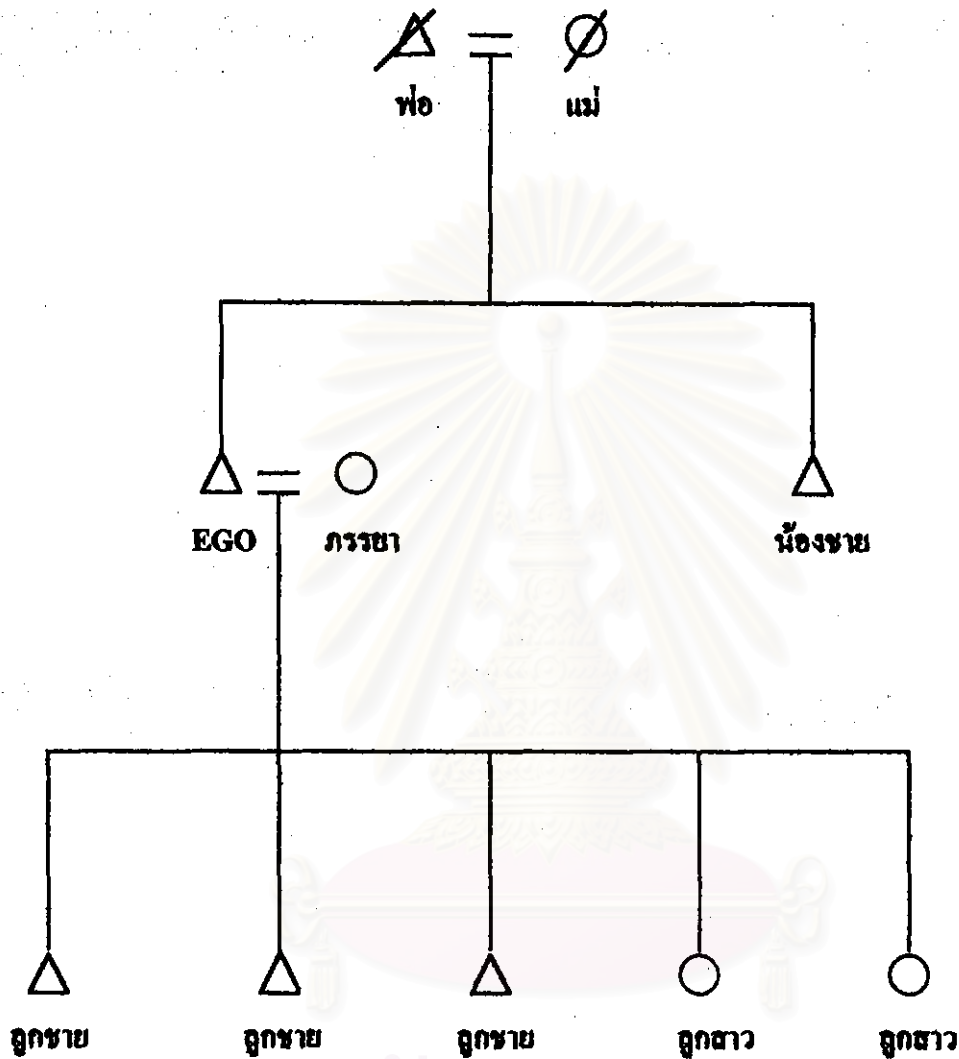
นายสมจิตร เดิมเป็นคนจีนเกิดที่เมืองซัวเถา สาธารณรัฐประชาชนจีน บิดา มารดาต่างก็
 เสียชีวิตแล้วทั้งสองคนตั้งแต่ตอนที่นายสมจิตรยังเล็กที่สาธารณรัฐประชาชนจีน มีพี่น้องรวมทั้งคน
 เอง 2 คน เป็นบุตรชายคนโต ส่วนน้องชายคนเล็กปัจจุบันยังอาศัยอยู่ที่สาธารณรัฐประชาชนจีน
 นายสมจิตรไม่ได้เข้ารับการศึกษาคือ ๑ ทั้งที่ในสาธารณรัฐประชาชนจีน และที่เมืองไทย ช่วยญาติ
 ทำไร่ตั้งแต่ยังเด็กและหัดอ่านเขียนภาษาจีนกับญาติ จนเมื่ออายุได้ 10 ปี คนในหมู่บ้านเดียวกันได้
 ชักชวนให้เดินทางมาหางานทำที่ประเทศไทย จึงได้เดินทางมาทำงานที่ประเทศไทยส่วนน้องชาย
 ไม่ได้เดินทางมาด้วยเพราะยังเล็กจึงอยู่กับญาติที่สาธารณรัฐประชาชนจีน จากนั้นได้เข้ามาทำงาน
 เป็นลูกจ้างร้านกาแฟที่สวนพลูโดยคนที่อยู่หมู่บ้านเดียวกันฝากงานให้ จากนั้นจึงไปทำงานเป็นลูก
 จ้างที่ร้านต่าง ๆ เรื่อยมา ขณะที่เป็นลูกจ้างก็ต้องคอยจกรายการของต่าง ๆ จึงหัดอ่านเขียนภาษา
 ไทยจนอ่านออกเขียนได้ เมื่ออายุได้ประมาณ 25 ปี สามารถเก็บเงินเช่าร้านที่อยู่ปัจจุบันได้ และได้
 เปิดร้านขายของชำเป็นของตนเอง การค้าตั้งแต่ตอนแรกก็ขายดีมาโดยตลอด ปัจจุบันแม้จะไม่ขาย
 ดีเท่าเมื่อก่อนแต่อาศัยขายส่งตามที่ต่าง ๆ ไปด้วย โดยจะส่งของตามสุรวงศ์ และสาธุประดิษฐ์ และ
 ซองนนทบุรีบ้าง

สถานภาพครอบครัว

นายสมจิตรแต่งงานตั้งแต่อายุ 23 ปี ปัจจุบันภรรยาอายุ 55 ปีแก่กว่าตนเอง 2 ปี มีบุตร 5
 คน คือ

- 1.ชาย อายุ 36 ปี สมรสแล้ว ช่วยขายของส่งของอยู่ที่บ้าน
- 2.ชาย อายุ 34 ปี สมรสแล้ว ย้ายไปช่วยทำงานที่บ้านภรรยา
- 3.ชาย อายุ 32 ปี สมรสแล้ว ย้ายไปอยู่ที่อื่น ทำงานเป็น เซลล์แมน
- 4.หญิง อายุ 28 ปี เรียนจบวิทยาศาสตร์ ทำงานที่บริษัทโรมันจีน ยังอาศัยอยู่ที่บ้าน
- 5.หญิง อายุ 27 ปี ช่วยบิดาขายของที่ร้าน

สำหรับรายได้แต่ละเดือนก็ได้หลายหมื่นแต่ก็ไม่แน่นอน เมื่อก่อนหากหักค่าใช้จ่ายก็เหลือนิดหน่อย แต่เดี๋ยวนี้เหลือเก็บเยอะเพราะ ถูกโดนหักค่างานเงินกันเองได้ จึงไม่มีปัญหาเรื่องเงิน



ไดอะแกรมที่ 4.1 แสดงเครือญาติของนายสมจิตร

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้นมีบ้างเนื่องจากภรรยาไม่ค่อยสบาย นอกนั้นก็ไม่มีปัญหาอะไร เพราะลูกชายที่ย้ายออกไปก็จะมาเยี่ยมเสมอ สำหรับภรรยาก็ไม่ได้ทำงานอะไรเพราะอายุมากบางวันก็จะมาช่วยเฝ้าร้านบ้าง ลูกชายคนโตส่วนใหญ่จะช่วยเหลือคนส่งของบ้างแต่คนชอบส่งเองเพราะจะ

ได้คิดบัญชีไม่ผิด ลูกสาวคนที่ 4 ทำงานบริษัทก็จะให้เงินคนเกือบทุกเดือนแต่จะไม่ใช้โดยจะเอาไปฝากเข้าบัญชีให้ถูกตลอด ส่วนลูกสาวคนเล็กจะช่วยขายของบ้างแต่จะทำหน้าที่ดูแลบ้านและมารดามากกว่า

ความสัมพันธ์กับญาติพี่น้องนั้นกับน้องชายที่สาธารณรัฐประชาชนจีนก็จะเดินทางมาเยี่ยมคนที่เมืองไทยเกือบทุกปี บางปีนายสมจิตรก็จะเดินทางไปหาที่เมืองจีน

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์นั้นชีวิตประจำวันโดยทั่วไปของนายสมจิตรจะไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง ยกเว้นในวันที่ป่วย หรือวันหยุดในเทศกาลต่าง ๆ

โดยในวันหนึ่ง ๆ นั้น นายสมจิตรจะตื่นนอนในเวลาประมาณ 4.00 น. จากนั้นจึงจัดร้านเวลาประมาณ 4.30 น. จึงเปิดร้านขายของ จากนั้นเวลาประมาณ 7.30 น. จึงไปส่งของแถวสุรวงศ์ สาธุประดิษฐ์ และช่องนนทรี จนถึงบ่าย จึงพักผ่อน และมาดูร้านบ้าง เวลา 18.00 น. จึงปิดร้าน จะเปิดร้านทุกวันแทบไม่หยุดเลย เวลาไปเที่ยวที่ไหนก็จะให้ลูก ๆ เปิดร้านแทน

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
04.00 น.	ตื่นนอน
04.30 น.	เปิดร้าน
07.30 น.	เริ่มส่งของ
13.00 น.	พักผ่อน
18.00 น.	ปิดร้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายสมจิตรกล่าวว่า เวลาที่เดินทางไปส่งของนั้นจะใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งคนที่อายุมากเวลาขับขี่จึงแบกของได้น้อยกว่าเวลาที่ถูกขายไปส่งแต่ตนก็ชอบทำงานเอง สาเหตุที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์ก็เพราะถึงแม้ว่าการใช้รถจักรยานยนต์จะไม่ปลอดภัย บรรทุกของได้น้อย และต้องใช้หลายเที่ยวว่าจะส่งของให้ครบในแต่ละร้าน แต่ก็ไม่มีทางเลือกอื่น ซึ่งตนเองนั้นจริง ๆ แล้วก็มีรถยนต์ขับอยู่ 1 คันแต่ไม่ค่อยใช้เพราะไปไหนหาที่จอดยาก ค่าจอดก็แพง แต่เวลาส่งหากใช้รถยนต์บรรทุก หรือเดินทางด้วยรถประจำทางหรือรถอื่น ๆ ซึ่งจะถูกกว่าเพราะไม่ต้องไปหลายเที่ยว ข้ายังปลอดภัย สะดวกสบาย แต่จะทำให้ส่งของไม่ทัน เพราะรถติดมาก หากไม่ใช้จักรยานยนต์คงต้องใช้เวลาส่งของทั้งวัน ดังนั้นจึงใช้รถจักรยานยนต์ เพราะคล่องแคล่ว แทรกไปแทรกมา เวลารถติดมาก ๆ ซึ่งตนจะขับเก่งเพราะขับมานาน ก็ขึ้นไปวิ่งบนทางเดินได้ ไม่นานก็ถึง และแม้จะต้องใช้หลายเที่ยวก็ยังเร็วกว่าใช้รถอื่นมาก ในการขับรถจักรยานยนต์ตนก็ใช้หมวกนิรภัย แต่ไม่ชอบเพราะร้อนและทำให้มองทางไม่ถนัด ยิ่งเวลาฝนตกต้องคอยเอามือรูปกระจก แต่ตนเองก็ไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลยในระยะหลัง ๆ แต่ถูกขายเจอบ่อย ๆ แต่ไม่เป็นไรมาก

แต่ถ้าหากว่าในอนาคตการจราจรในกรุงเทพมหานครไม่ติดขัดอย่างทุกวันนี้ตนคงนั่งรถรับจ้างไปส่งของ เพราะไปเที่ยวเดียวก็ส่งของครบ ไม่ต้องห่วงเรื่องที่จอด ตนก็อายุมาก แต่ถึงยังงั่ถ้ายังทำงานได้ก็จะส่งของเพราะไม่ชอบขายของอยู่เฉย ชอบไปส่งของมากกว่า

ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายสมจิตรให้ความเห็นในเรื่องการจราจรของกรุงเทพมหานครทุกวันนี้ว่า ติดขัดมากจนแย่มาก ๆ ไปไหนลำบาก อีก 2 ปีคงต้องเดินบนหลังการรถ เมื่อก่อนติดแค่ตอนเช้ากับเย็น แต่เดี๋ยวนี้ติดทั้งวัน ไม่รู้รถมาจากไหน คนแย่งกันไปหมด

นอกจากนี้ยังคิดว่าสาเหตุที่รถติดขัดมากเนื่องจาก

1. มีคนอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมากจนเกินไป ทำให้มีความต้องการในการเดินทางมาก
2. รถทั่วไปหาซื้อได้ง่ายเพราะสามารถผ่อนได้ จึงมีคนซื้อเยอะ

ส่วนรถที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุดคือ

- 1.รถเมล์ เพราะรถเมล์เวลาขับก็ชอบเร่งเครื่องก็จะเสียวก็เสียวทันทีทำให้รถข้างหลังลำบากเพราะเป็นรถคันใหญ่เสียเวลาในการเสียวมาก
- 2.รถแท็กซี่ ซึ่งรถแท็กซี่มักจะจอดที่ไหนก็จอด บางทีคนขับมาดี ๆ ก็จอดรับผู้โดยสารจนเกือบประสบอุบัติเหตุ ชอบแทรกด้วย

ข้อเสนอแนะ

ส่วนแนวทางในการแก้ไขปัญหานั้น นายสมจิตรบอกว่าทำไม่ได้หรอก ไม่ว่าใครก็แก้ไขไม่ได้ นอกจากจะมีรถไฟฟ้า วิธีอื่นทำไม่ได้ ทำถนนเพิ่มก็ไม่รู้จะเพิ่มกันยังไงเพราะคนอยู่กันเต็มไปหมด จะจำกัดปริมาณรถใครจะไปยอม หรือจะให้นั่งรถประจำทางก็คนแน่น ซ้ำด้วย แล้วที่ชอบเปลี่ยนเส้นทางให้วิ่งทางโน้นเดี๋ยวไม่ให้วิ่ง ให้วิ่งทางนี้แทนนั้น ทำยังไงก็คิดเพราะจะไปทางไหนรถก็ติด คนงงด้วย ดังนั้นต้องรอรถไฟฟ้าอย่างเดียวอย่างอื่นไม่ได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัมภาษณ์ผู้จับใจอักษรานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายชัชวาลย์ (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา หภาพานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 119/37 ซอยสวนพลู ถนนสารสิน แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายชัชวาลย์

เพศ ชาย

อายุ 38 ปี

ระดับการศึกษาประถมศึกษา

อาชีพ ตัดเย็บเสื้อผ้าโดยมีร้านเป็นของตัวเอง

สถานภาพ สมรส มีบุตรจำนวน 4 คน

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นายชัชวาลย์ เป็นคนผิวดำแดง สูง ผอม ลักษณะรูปร่างหน้าตาและสำเนียงการพูดบ่งบอกว่าเป็นคนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่งกายสะอาด สบาย ๆ ลักษณะเป็นคนไม่ค่อยพูด แต่เมื่อถามคำถามก็ตอบคำถามเป็นอย่างดีแต่จะใช้เวลาในการคิดตอบคำถามค่อนข้างนาน ลักษณะเป็น

คนละเอียดเรียบร้อย สังกัดจากขณะที่พูดคุยนายชัชวาลย์ได้เดินไปเก็บเศษผ้าที่ถูกจ้างในร้านตัด และทิ้งลงพื้นมาใต้อ่าง และคอยเตือนลูกจ้างในการทำงานให้เป็นระเบียบบ่อยครั้ง

ประวัติชีวิต

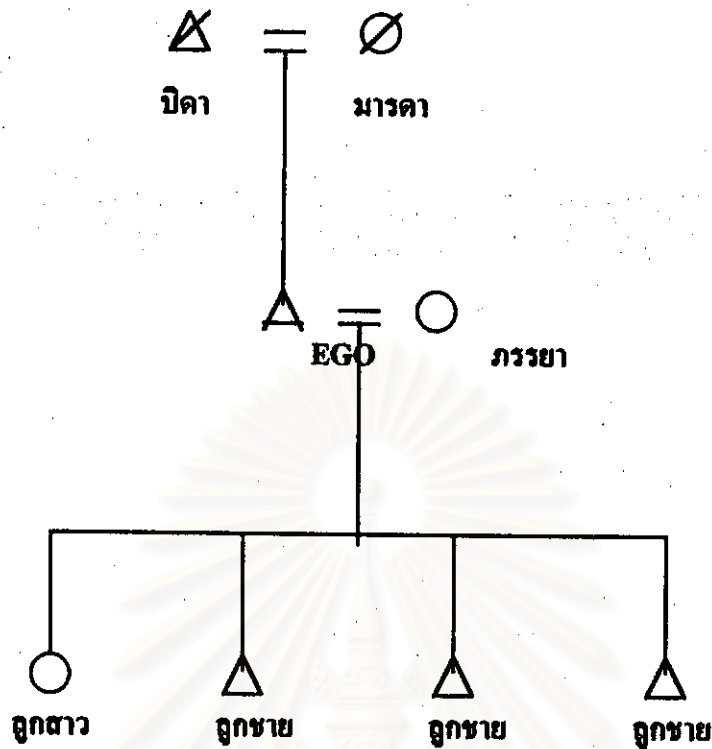
นายชัชวาลย์เกิดเมื่อปี พ.ศ.2501 เดิมเป็นคนจังหวัดมหาสารคาม เป็นบุตรคนเดียว ปัจจุบันบิดามารดาเสียชีวิตแล้ว เมื่อเรียนจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 จึงออกมาช่วยบิดาท่านา และต่อมาจึงไปเป็นลูกจ้างร้านตัดเสื้อในตัวเมือง จังหวัดมหาสารคาม เมื่ออายุ 21 ปี จึงแต่งงาน แล้วย้ายเข้ามาเป็นลูกจ้างร้านตัดเสื้อที่กรุงเทพมหานครเมื่ออายุ 25 ปี จึงมาเช่าร้านและเปิดร้านตัดเสื้อเองจนถึงปัจจุบัน

สภาพครอบครัว

นายชัชวาลย์ พานคลอง สมรสแล้ว ปัจจุบันอายุ 34 ปี มีบุตรด้วยกัน 4 คน คือ

1. ผู้หญิง อายุ 12 ปี เรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 โรงเรียนเจ้าพระยาพิทยาคม
2. ผู้ชาย อายุ 11 ปี เรียนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 โรงเรียนวัดทุ่งมหาเมฆ
3. ผู้ชาย อายุ 9 ปี เรียนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 โรงเรียนวัดทุ่งมหาเมฆ
4. ผู้ชาย อายุ 1 ปี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ไดอะแกรมที่ 4.2 แสดงเครือญาติของนายชัชวาลย์

ความคับขันในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวไม่มีอะไรกับครอบครัวมีความสุข จะมีก็แต่ปัญหาในการทำงานเนื่องจากลูกจ้างมักลาออกในช่วงหน้าฝน และลูกจ้างสมัยนี้จะหายากมาก เนื่องจากแรงงานส่วนใหญ่มักชอบทำงานในโรงงานมากกว่าเนื่องจากเป็นงานที่มีรายได้และสวัสดิการ ดังนั้นจึงต้องเปลี่ยนลูกจ้างบ่อยครั้ง นอกจากนี้ยังห่วงลูกสาวมากเพราะกำลังเป็นสาวจึงต้องคอยดูแล

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์ชีวิตประจำวันของนายชัชวาลย์ในแต่ละวันนั้นจะไม่แตกต่างกัน โดยจะตื่นนอนในเวลาประมาณ 6.30 น. จากนั้นจึงปลุกลูกจ้างและเปิดร้าน ประมาณ 7.00 น. จึงขับจักรยานไปส่งลูกชายคนที่ 2 กับคนที่ 3 ไปโรงเรียนที่โรงเรียนทุ่งมหาเมฆ แล้วจึงกลับมารับลูกสาวไปส่งที่โรงเรียนเจ้าพระยาพิทยาคม จากนั้นจึงกลับบ้านทานอาหารและตัดเสื้อ

แต่ในวันบางวันซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นวันหยุด ในเวลาประมาณ 10.00 น. จะขับขีรถพาภรรยาไปตำเพ็งเพื่อซื้อผ้า และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการตัดผ้า บางวันก็ไปซื้อที่ตลาดโบ๊เบ๊ จากนั้นจึงกลับบ้าน ทำงานจนกระทั่งเวลา 15.30 น. จึงไปรอรับลูกชาย ส่วนลูกสาวจะให้กลับบ้านเอง จากนั้นเวลา 20.00 น.จึงปิดร้าน

สำหรับวันหยุดจะหยุดร้านในวันอาทิตย์ โดยในวันหยุดปกติจะอยู่บ้าน คนก็จะนั่งทำงานที่คั่งค้างไม่ค่อยไปเที่ยว

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
06.30 น.	ตื่นนอน
07.00 น.	ส่งลูกไปโรงเรียน
09.00 น.	เริ่มทำงานตัดเย็บเสื้อผ้า
10.00 น.	ซื้อของที่ตำเพ็งหรือตลาดโบ๊เบ๊
20.00 น.	ปิดร้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

ในการเดินทางในชีวิตประจำวันโดยปกติ นายชัชวาลย์จะเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถของนายชัชวาลย์เอง โดยจะเป็นผู้ขับขีเอง เนื่องจากนายชัชวาลย์ให้ความเห็นว่าการจราจรทุกวันนี้ติดขัดมาก ต้องใช้รถจักรยานยนต์จึงจะสามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วได้ โดยนายชัชวาลย์กล่าวว่า ในบางครั้งที่การจราจรติดขัดมากหากมีรถจักรยานยนต์บางคันขึ้นไปเล่นบนทางเท้าก็จะมีรถจักรยานยนต์คันอื่นทำตาม ซึ่งหากนายชัชวาลย์ขับรถเพียงคนเดียวก็จะทำตามบ้าง แต่หากมีภรรยาและมีของต้องบรรทุกมากจะไม่ทำ เนื่องจากเวลาขึ้นบนทางเท้าจะทรงตัวลำบากหากมีของมาก นายชัชวาลย์เคยโดนจับกุมในเรื่องการทำผิดกฎจราจรโดยส่วนใหญ่จะโดนจับกุมในเรื่องการเดินทางผิดเลน แต่จะยอมเสียเงินให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเนื่องจากไม่อยากเสียเวลาในการจ่ายค่าปรับที่สถานีตำรวจ

ข้อสังเกตในการเดินทาง

มีความเห็นว่าการจราจรในทุกวันนี้ติดขัดมาก โดยปกติในการเดินทางไปซื้อของกับภรรยาที่สาเหิงในแต่ละวันต้องใช้รถจักรยานยนต์จึงจะเดินทางได้ บางครั้งต้องไป - กลับ เพื่อซื้อของหลายรอบเพราะรถจักรยานยนต์ไม่สามารถบรรทุกของได้มาก แต่ก็จำเป็นต้องใช้ ถ้าใช้รถเมล์หรือรถรับจ้างอื่น ๆ จะไม่ทันเวลาแน่นอน คิดว่ารถจักรยานยนต์ก็มีส่วนทำให้เกิดปัญหาจราจรบ้างเหมือนกัน ขึ้นอยู่กับคนขับรถมากกว่า แต่คิดว่ารถที่ทำให้เกิดปัญหาจริง ๆ คือ รถแท็กซี่ กับรถเมล์ เพราะขับไม่ดีแย่มาก ๆ โดยเฉพาะในเวลาที่จอดรถรับผู้โดยสาร ที่จอดโดยไม่ดูอะไรและทำให้รถคันอื่นไม่สามารถผ่านไปได้อย่าง

ข้อเสนอแนะ

1. ให้แท็กซี่ประจำอยู่ที่ช่วงเวลาต้องการใช้บริการก็ให้โทรศัพท์เรียก
2. ให้มีการขุดถนนเพื่อดำเนินงานต่าง ๆ เช่นการประปา ให้น้อยลงหรือให้เสร็จเร็วขึ้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัมภาษณ์ผู้รับจ้างรายวันในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายอนันต์ (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา ทาพานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 121/12 ซอยสวนพลู ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายอนันต์

เพศ ชาย

อายุ 49 ปี

ระดับการศึกษา ประถมศึกษาปีที่ 4

อาชีพ อาชีพขายผักสด โดยมีร้านเป็นของตัวเอง และมีแผงขายผักสดที่ตลาดสวนพลู

สถานภาพ สมรสแล้ว มีบุตรด้วยกันจำนวน 4 คน

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นายอนันต์ เป็นคนรูปร่างสูงใหญ่ ก่อนข้างอ้วน ผิวคล้ำ ลักษณะเป็นคนที่มิอ้อขาศัยคิ และเพราะขณะที่ให้สัมภาษณ์จะให้สัมภาษณ์ไปด้วยทำกับข้าวไปด้วย แต่ก็ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี พูดคุยเก่งและเปิดเผย เป็นกันเองและมีอารมณ์ขัน การแต่งกายไม่ค่อขสะอาด และไม่เรียบร้อย

ประวัติชีวิต

นายอนันต์ เดิมเป็นคนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีพี่น้องทั้งหมด 12 คน เป็นบุตรคนแรก บิดายังมีชีวิตอยู่ปัจจุบันอายุ 78 ปี แต่มารดาเสียชีวิตแล้วตั้งแต่ยังเล็ก ปัจจุบันบิดาอาศัยอยู่กับน้องชายคนที่ 2 ที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นายอนันต์ แสดงจันทร์จำได้แต่ว่าพี่น้องทั้งหมดนั้นเป็นชาย 7 คน เป็นหญิง 5 คน แต่ไม่สามารถจำได้ว่าพี่น้องคนไหนเป็นชายหรือหญิง เพราะไม่ได้เจอกันเลย ไม่ได้ถูกเลี้ยงดูมาด้วยกันจึงไม่ได้ติดต่อกันที่ติดต่อกันมีเพียงน้องชายคนที่ 2 เท่านั้น เดิมบิดามีอาชีพทำไร่ ส่วนคนถูกญาตินำมาเลี้ยงที่จังหวัดนครปฐมตั้งแต่จำความได้ จบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 4 ที่จังหวัดนครปฐม

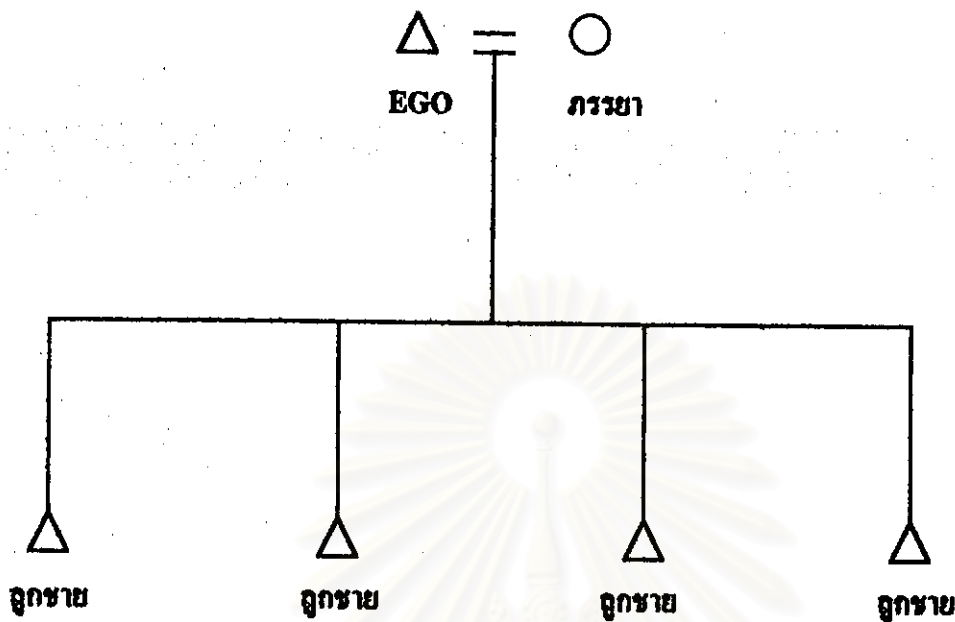
เมื่ออายุได้ 14 ปี จึงเดินทางมาเป็นพ่อครัวที่ร้านอาหารในกรุงเทพมหานคร จากนั้นจึงไปเป็นทหาร 2 ปี จึงลาออก และสมรสกับนางเพ็ญศรีเมื่ออายุ 25 ปี จึงนำเงินมาซื้อร้านที่สวนพลูและขายผักสด โดยขายทั้งที่ร้านหน้าบ้าน และมีแผงขายที่ในตลาดสวนพลู

4.สภาพครอบครัว

สมรสเมื่ออายุ 25 ปี มีบุตร 4 คน เป็นชายทั้งหมด

- 1.อายุ 22 ปี กำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- 2.อายุ 18 ปี กำลังศึกษาอยู่ที่โรงเรียนนนทรีพิทย
- 3.อายุ 12 ปี กำลังศึกษาอยู่ที่โรงเรียนทวีวัฒนา ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1
- 4.อายุ 10 ปี กำลังศึกษาอยู่ที่โรงเรียนทวีวัฒนา ชั้นประถมศึกษาปีที่ 4

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



โคอะแกรมที่ 4.8 แสดงเครือญาติของนายอนันต์

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

โดยทั่วไปไม่มีปัญหาอะไรแต่ตอนนี้ต้องประหยัดเพราะพ่อที่คืนอยู่แต่ก็ไม่มีปัญหาอะไรสำหรับในครอบครัวนั้น ภรรยาจะขายของหน้าร้าน ส่วนคนจะไปขายในตลาด เมื่อถูก ๆ ห่างจากการเรียนก็จะมาช่วยตนและภรรยาขายของทุกครั้ง ลูก ๆ ทุกคนเรียนดีตั้งใจเรียนไม่เที่ยวเตร่และช่วยครอบครัวตลอด ส่วนงานในบ้านจะช่วยกันทำถ้าใครว่างก็จะทำงาน แต่เรื่องทำอาหารตนจะชอบทำมาก ๆ และทำอร่อย ภรรยากับลูก ๆ จึงฮั้วนทุกคน ที่บ้านเรื่องเงินภรรยาจะเป็นคนจัดการตลอด แต่ละเดือนรายได้ก็ไม่แน่นอน รายจ่ายก็บอกไม่ได้ไม่แน่นอน แต่เหลือเก็บทุกเดือนแต่ก็ไม่แน่นอนต้องตามภรรยา ซึ่งภรรยาของนางแสงจันทร์ก็ตอบว่า ก็พอมิข้างแต่นำไปพ่อซื้อที่ดินที่นครปฐมเก็บไว้ให้ลูก คิดว่าจะส่งลูกให้เรียนสูง ทำอะไรก็ได้ที่ดีและเขาชอบ

สำหรับความสัมพันธ์กับบิดานั้นก็ยังมี การติดต่อกัน โคอะจะเดินทางไปเยี่ยมบิดาและน้องชายทุกปี ส่วนที่น้องคนอื่น ๆ นั้นไม่ได้ติดต่อกันเลยเพราะแยกกันไปอยู่ตั้งแต่ยังเล็ก ตนจะสนิทกับญาติทางภรรยามากกว่า

ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันในหนึ่งอาทิตย์ของนายอนันต์จะไม่แตกต่างกันนัก เรียกได้ว่าแทบจะเหมือนกันทุกวัน ยกเว้นในวันหยุดที่ไม่ต้องไป รับ - ส่ง ลูกที่โรงเรียน

นายอนันต์ จะตื่นนอนตั้งแต่ 4.00 น. จากนั้นจึงเดินทางไปซื้อของที่ตลาดคลองเตยเมื่อไปซื้อของจะใช้รถจักรยานยนต์ โดยภรรยาที่จะจัดร้าน ลูกชายคนโตก็จะช่วยเปิดแผงที่ตลาด ต้องซื้อของหลายเที่ยวเมื่อซื้อกลับมาแต่ละเที่ยวก็จะจัดร้านจัดของทีหนึ่ง แล้วก็กลับไปซื้อใหม่ จนเวลาประมาณ 7.00 น.จึงไปส่งลูกชายคนที่ 3 และ 4 โดยไปที่ละเที่ยว แต่ละเที่ยวใช้เวลาประมาณ 10 นาที จากนั้นจึงกลับมาพักผ่อน เวลา 12.00 น. จึงไปเปลี่ยนเวรขายกับลูกชาย เวลา 16.30 น. ไปรับลูกชาย เวลา 20.00 น. จึงปิดแผงที่ตลาด ส่วนแผงที่หน้าร้านจะปิดราว 21.30 น.

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
04.00 น.	ตื่นนอน ซื้อของ
07.00 น.	ส่งลูกไปโรงเรียน
07.30 น.	พักผ่อน
12.00 น.	ขายของ
16.30 น.	รับลูกจากโรงเรียน
20.00 น.	ปิดแผงที่ตลาดสวนพลู
21.30 น.	ปิดหน้าร้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

นายอนันต์ โดยปกติต้องใช้รถจักรยานยนต์ในวันหนึ่ง ๆ หลายครั้งเนื่องจากต้องไปส่งลูก และต้องขนผักสดมาจากตลาดคลองเตยวันละหลาย ๆ รอบ เพราะมีแผงขาย 2 แผง ซึ่งต้องขายมาก แต่รถจักรยานยนต์บรรทุกของได้ครั้งละนิดหน่อย จึงต้องไปกลับหลายเที่ยวมาก แต่ที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์เพราะเช่า ๆ ตลาดคลองเตยรถจะติด ถ้าใช้จักรยานยนต์รถจะไปได้เร็วกว่า อย่างถ้า

ไปซื้อของที่คลองเคเต้าจ้างรถรับจ้างมาส่งที่ตลาดสวนพุด หลังเวลา 6.00 น. จะไม่มีรถรับจ้างกัน ไลน์ขอมมาส่งที่ตลาดสวนพุดเลยเพราะรถติดมาก ให้รื้อยนิ่งก็คงไม่มา อีกอย่างก็หารถยาก จึงต้องใช้จักรยานยนต์ เพราะจอดตรงไหนก็ได้ พอซื้อของได้ก็ขับกลับเลขกินเวลาไม่นานจึงจอดได้ สมัยก่อนเวลาไปซื้อของจะจ้างรถสามล้อ บรรทุกของครึ่งเดียวก็เสร็จ แต่ไม่กี่ปีมานี้ไม่ได้เลยเพราะรถติดมากต้องใช้รถจักรยานยนต์อย่างเดียว เคยเกิดอุบัติเหตุครึ่งเดียวมานานมาแล้ว เพราะคนขับประระวัง หากมีทางให้แทรกกว้าง ๆ จึงจะไป แต่ถ้าทางแคบ ๆ จะไม่ไปเลย จนบางครั้งโดนจักรยานยนต์ข้างหลังบีบแตรไล่บ่อย ๆ

นายอนันต์กล่าวว่าใช้รถจักรยานยนต์คันแรกของแรก ๆ ก็ไม่ค่อยดี ตอนนั้นก็ไม่ค่อยชอบ เพราะต้องใช้หลายเที่ยว แต่จำเป็นต้องใช้ไม่เงินไม่ได้เพราะรถติดมาก สามล้อ เดี่ยวนี้ก็แพง สมัยก่อน จะมีรถกระบะรับจ้างมาส่ง แต่เดี๋ยวนี้หายากมาก ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนลูก ๆ จริง ๆ ก็ไม่ยอมให้ใช้ แต่ใช้แล้วจะเร็วอย่างไรส่งลูก ที่โรงเรียนทวีวัฒนาจะใช้เวลา เพียง 10 นาทีเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่รถติด แม้ออนเซ็นก็ใช้เวลาเพียง 10 นาที แต่คนจะระมัดระวังมาก จะมีหมวกให้ลูกใส่ และไม่เคยซ้อน 3 แต่จะยอมไปกลับรับลูกชาย 2 เที่ยว

นายอนันต์กล่าวว่า สภาพรถติดอย่างทุกวันนี้ แย่มาก ไปไหนก็ติด จริง ๆ แล้วตนไม่ชอบขับรถจักรยานยนต์ วันละหลาย ๆ ครั้งเพราะเคยเห็นคนขับรถจักรยานยนต์ ล้มแล้วรถข้างหลังขับทับบนศีรษะมาแล้วแบบชดเจน จึงกลัว แต่ก็ต้องใช้ เพราะไม่เงินทำอะไรไม่ได้ คิดว่าพอลูกชายคนเล็กขึ้นชั้นมัธยมก็จะให้ขึ้นรถเมล์ไปเรียนเองดีกว่าเพราะห่วงลูก แต่ตอนนี้ยังเล็กอยู่ต้องไปส่ง ถ้าหากรถไม่ติดคงใช้รถรับจ้างเหมือนเดิม เพราะคงให้ภรรยาขับรถไปซื้อเองได้เหมือนเมื่อก่อน แต่นี้ต้องไปเองตลอด แต่คนก็ระมัดระวังเต็มที่ ถ้าทางที่จะแทรก แคบมากก็จะไม่ไป

ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายอนันต์กล่าวว่าตอนนี้รถติดเป็นปัญหาที่ใหญ่มากเวลาจะไปไหนต้องเผื่อเวลาตลอด ยิ่งถ้าไปไหนไกล ๆ ก็ต้องเผื่อเวลาไว้ทั้งวัน เพราะเวลากลับมาจะเหนื่อยมาก

สาเหตุที่ทำให้รถติดเนื่องจาก

1. รถมีจำนวนมาก

2.ถนนมีจำนวนน้อย

นอกจากนี้ยังสังเกตว่าปัจจุบันคนใช้รถจักรยานยนต์เยอะมากเยอะมาก อย่างเวลารถติดไฟแดงนั้นด้านหน้าจะมีรถจักรยานยนต์เป็นร้อยคัน ส่วนคนขับรถจักรยานยนต์นั้นบางทีแทรกนำเกลียดกันไปทางนิตเคียวก็ไปแทรกคนอื่นเขา และนอกจากนี้ยังยอมรับว่ารถจักรยานยนต์นั้นมีส่วนทำให้การจราจรเกิดปัญหาติดขัด เนื่องจากมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นมาก นอกจากนี้ยังกล่าวไว้ว่า คนเข้าใจดีว่าคนขับรถประเภทอื่นต้องขับอย่างระมัดระวังรถจักรยานยนต์มาก แม้แต่รถจักรยานยนต์ด้วยกันเองก็ต้องระวัง เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นรถที่ล้มแล้วเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย แม้แต่เขวชนเพียงเล็กน้อย และรถจักรยานยนต์ก็มักจะชอบเบียด ชอบแทรก เพราะเป็นรถเล็ก แต่ในตอนนี้หากไม่ใช้รถจักรยานยนต์ก็จะทำอะไรหรือไปไหนมาไหนไม่สะดวก

รถที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุด คือ

- 1.รถเมล์
- 2.รถยนต์ทำให้รถติดมาเพราะมีมาก
- 3.รถมอเตอร์ไซด์ที่ขับเฉี่ยวไปเฉี่ยวมาโดยเฉพาะพวกวัยรุ่น

ข้อเสนอแนะ

คิดว่าปัญหาจราจรทุกวันนี้ต้องแก้ไขโดย

- 1.ขยายเมือง
- 2.จำกัดปริมาณรถ หรือขึ้นภาษีรถ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายจรัส (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวศุมาดา หาทานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 167 ซุมชนหมู่บ้านพัฒนา ซอยสวนพลู ถนนสารคดี แขวง
ทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายจรัส

เพศ ชาย

อายุ 59 ปี

ระดับการศึกษาเคยเข้ารับการศึกษาระดับชั้นอนุบาล

อาชีพ ค้าขายของเงินผ่อน ปล่อยเงินกู้

สถานภาพ สมรสแล้วกับนางนงเยาว์ เคยมีบุตรกับภรรยาเก่า 6 คน

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นายจรัส เป็นชาวไทย สูงราว 165 เซนติเมตร รูปร่างค่อนข้างผอม แม้อายุจะมากแล้วแต่ก็
ยังแข็งแรง มีอิทธิพลคติ ช่างพูด เวลาพูดไปมักจะหัวเราะไป การแต่งกายจะแต่งกายตามสบาย และ
ไม่ค่อยสะอาด

ประวัติชีวิต

นายจรัล อายุ 59 ปี เป็นคนจังหวัดธนบุรีโดยกำเนิด (ในสมัยนั้นธนบุรียังไม่ได้รวมเป็นจังหวัดกรุงเทพมหานคร) บิดาทำงานอยู่ที่กรมอุทการเรือ ส่วนมารดามีอาชีพค้าขาย ปัจจุบันบิดาและมารดาเสียชีวิตแล้วทั้งคู่ มีพี่น้องรวมทั้งตนเองทั้งสิ้น 4 คน นายจรัลเป็นบุตรคนที่ 2 มีพี่ชาย 1 คน และน้องสาว 2 คน ซึ่งปัจจุบันยังมีชีวิตอยู่ทุกคน

ฐานะทางบ้านในตอนเด็กนั้นเมื่อตอนบิดายังมีชีวิตอยู่มีฐานะดี จนสามารถส่งลูกเข้าเรียนในโรงเรียนอนุบาลได้ พออายุประมาณ 4 - 5 ปี เกิดสงครามโลก บิดาได้เสียชีวิตลง ฐานะทางบ้านจึงเริ่มยากจน มารดาจึงพาลูกโยกย้ายไปอยู่หนองมน จังหวัดชลบุรี ลูก ๆ ต้องย้ายไปอยู่กับญาติบ้าง ส่วนนายจรัลได้ไปอยู่วัด ซึ่งมีญาติบวชเป็นพระอยู่ และเป็นลูกศิษย์วัด จากนั้นเมื่อโตขึ้นจึงไปเรียนตัดผม พออายุประมาณ 22 ปี จึงย้ายมาทำงานเป็นช่างตัดผมที่กรุงเทพมหานคร แต่งงานและมีลูก พออายุ 40 ปีภรรยาเสียชีวิต จึงเลิกทำงานตัดผม เพราะเริ่มมีทุนจึงปล่อยเงินกู้และขายของเงินผ่อน ต่อมาไม่นานจึงแต่งงานกับนางนงเยาว์ ภรรยาคนปัจจุบัน และยึดอาชีพนี้มาจนถึงปัจจุบัน

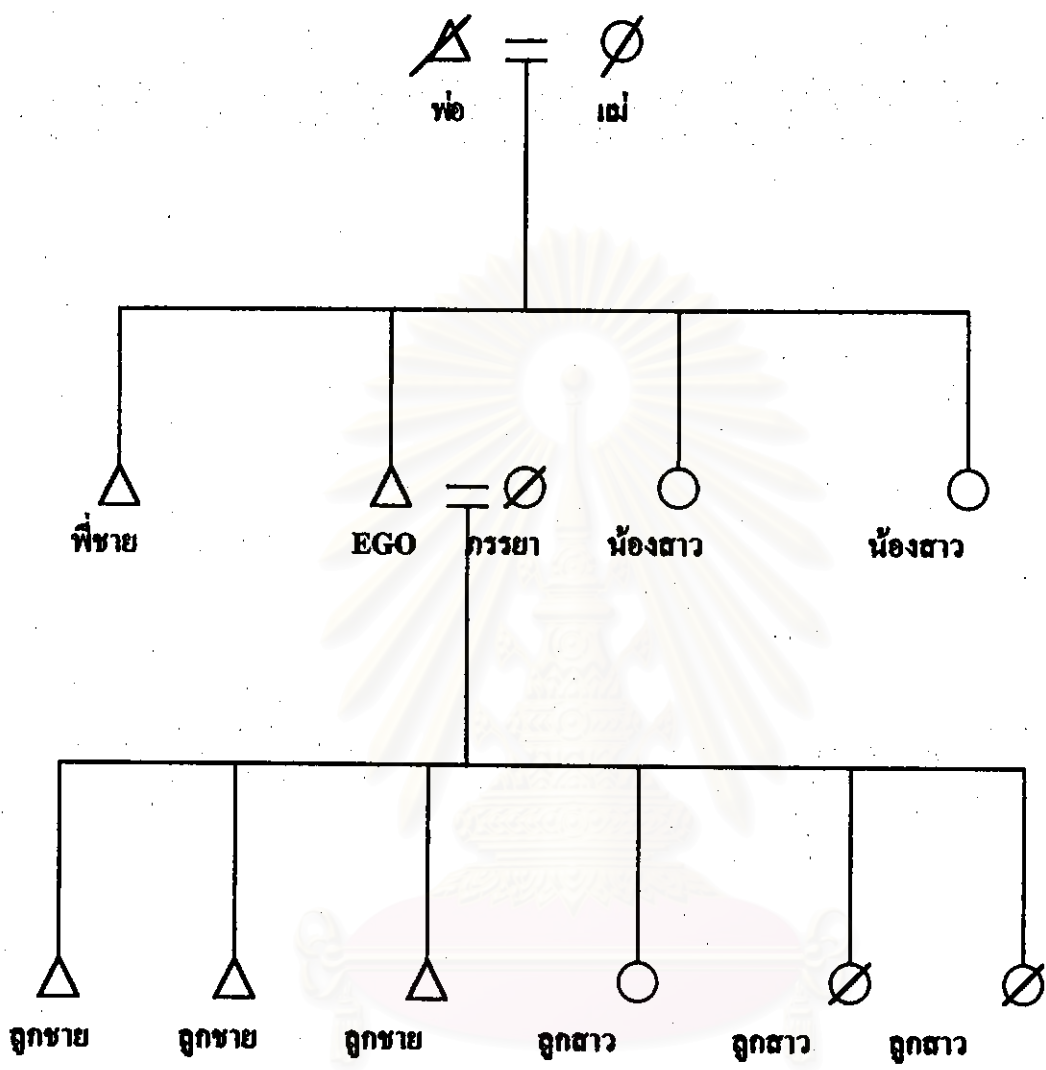
สถานภาพครอบครัว

ปัจจุบันนายจรัลแต่งงานกับนางนงเยาว์ ซึ่งมีอายุ 55 ปี ปัจจุบันมีบุตรกับภรรยาเก่าที่ตายไปแล้ว 6 คน คือ

- 1.ชาย อายุ 37 ปี สมรสแล้ว ขับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
- 2.ชาย อายุ 34 ปี สมรสแล้ว เปิดร้านรับจ้าง ซัก - รีด เสื้อผ้า
- 3.ชาย อายุ 32 ปี สมรสแล้ว ขับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
- 4.หญิง อายุ 28 ปี สมรสแล้ว ทำงานอยู่บริษัทผลิตน้ำแร่
- 5.หญิง เสียชีวิตแล้ว
- 6.หญิง เสียชีวิตแล้ว

สำหรับรายได้แต่ละเดือนนั้นไม่แน่นอน จะมีรายได้ประมาณหมื่นกว่าบาท สำหรับรายจ่ายนั้นในแต่ละเดือนก็ไม่มาก เพราะบ้านก็ไม่ต้องเช่า อยู่กันสามี่ ภรรยา ซึ่งไม่ได้ทำงานอะไรเป็น

แม่บ้าน ลูก ๆ จะส่งเงินให้ใช้เป็นประจำทุกคน คนละประมาณ พัน หรือสองพันบาท. จึงมีเงินเหลือเก็บ ไม่มีปัญหาเรื่องเงิน



ไดอะแกรมที่ 4.4 แสดงเครือญาติของนายจรัส

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้นไม่มีอะไร เพราะอยู่กับภรรยาแค่ 2 คน บ้านก็ไม่ต้องเช่า งานที่ทำก็มีรายได้ดี ลูก ๆ ต่างแต่งงานและย้ายออกไปหมดแต่ก็จะมาเยี่ยมเยียนเสมอ และส่งเงินมาให้ใช้ทุกคน กับภรรยาใหม่ก็แต่งงานกันมาสิบกว่าปีแล้ว ลูก ๆ กับภรรยาใหม่ก็เข้ากันได้ดีไม่มีปัญหา ความสัมพันธ์กับญาติพี่น้องนั้นไม่ค่อยได้ติดต่อกัน เพราะพี่น้องจะอยู่ที่จังหวัดชลบุรี

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์นั้นชีวิตประจำวันโดยทั่วไปของนายจรัลจะไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง เพราะอาชีพปล่อยเงินกู้ นั้นจะเก็บเป็นรายวัน โดยลูกค้าจะเป็นคนที่ขายของอยู่แถวพัฒนา ซึ่งจะไปเก็บทุกเย็น ส่วนขายของเงินผ่อนนั้น ก็จะขายพวกพัลลม ของใช้เล็ก ๆ น้อย ๆ วิ.ดิ.โอ.เกมส์ คลับเกมส์ โดยจะไปเอาและนำมาส่งที่ร้านเช่าเกมส์โดยจะไปซื้อที่ตลาดปิ้ง

โดยในวันหนึ่ง ๆ นั้น นายสมจิตรจะตื่นนอนไม่แน่นอน แต่ส่วนใหญ่จะตื่นประมาณ 8.00 น. จากนั้นราว 10.00 น. จึงไปร้านเกมส์หรือเดินไปตามบ้านคนที่รู้จัก เพื่อรับส่งชื่อของและเก็บเงินผ่อนค่าของ หากวันไหนมีคนส่งของก็จะไปซื้อของที่ตลาดปิ้งราว 15.00 น. จากนั้นเวลาประมาณ 20.00 น. จึงไปเก็บเงินที่พัฒนา ประมาณ 24.00 น. จึงเข้านอน

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
08.00 น.	ตื่นนอน
10.00 น.	ออกหาลูกค้า
15.00 น.	ซื้อของ
20.00 น.	เก็บเงิน
24.00 น.	เข้านอน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายจรัลเดินทางไปซื้อของและเก็บเงินโดยจะใช้รถจักรยานยนต์ตลอด ซึ่งรถจักรยานยนต์ที่ใช้จะเป็นรถของตนเอง เวลาไปซื้อของมาก็จะบรรทุกโดยมีเชือกรัดไว้ข้างหลัง โดยไปซื้อที่ปิ้งที่เป็นรานคนรู้จักจากนั้นก็จะนำมาส่งลูกค้า โดยให้ผ่อนเก็บเป็นรายวัน ส่วนร้านเกมส์นั้นก็คิดว่ามีเกมส์อะไรที่ออกใหม่ก็จะเอามาส่งที่ร้านซึ่งมีอยู่ประมาณ 3 ร้านแต่จะกำไรไม่มากนัก สาเหตุที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์ก็เพราะรถติดมาก ถ้าไปรถอย่างอื่นจะไม่ไหว ตรงตลาดปิ้งรถจะติดมาก ๆ โดยเฉพาะตอนเย็น เพราะรถจะเยอะ เวลาไปตลาดปิ้งจะ ใช้รถจักรยานยนต์ตลอด

เพราะถึงจะบรรทุกของได้น้อย และบางครั้งต้องใช้หลายเที่ยว แต่ก็คุ้มกว่าเพราะสามารถไปได้เร็ว ประหยัดน้ำมัน และตรงตลาดปิ้งจะมีที่ให้จอดครดโดยตำรวจจะอนุโลมให้จอดตรงบริเวณนั้นได้ เพราะตรงนั้นถนนจะกว้าง ในการเดินทางนั้นจะใช้เวลาไม่มากนัก เวลาไปไม่ถึง ครึ่งชั่วโมง แม้ รดติด เพราะสามารถแทรกไปได้

ส่วนในตอนราว 20.00 น. จะไปเก็บเงินจากลูกค้าที่มาจ่ายเงิน ซึ่งส่วนใหญ่จะขายพวก อาหาร ที่เป็นรถเข็นอยู่บริเวณถนนสีลม ซึ่งจะเก็บเป็นรายวัน ก็จะใช้รถจักรยานยนต์โดยจะจอด ตรง บริเวณคิวมอเตอไซด์แถวนั้นเพราะมีคนรู้จักจึงฝากรถไว้ได้ เวลาไปเก็บบางครั้งต้องคอย เพราะลูกค้ากำลังขายของอยู่ เวลาที่ใช้เดินทางจะประมาณ 10 - 15 นาที เพราะช่วงนั้นรถจะไม่ติด แต่ต้องระวังเพราะบริเวณถนนสาทร รดจะมาเร็วมาก

ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายจรัลให้ความเห็นในเรื่องการจราจรของกรุงเทพมหานครทุกวันนี้ว่า รดติดขัดมาก โดยเฉพาะแถวตลาดปิ้ง แม้ถนนในบริเวณนั้นจะกว้างมาก แต่รดยังติดขัด เส้นทางอื่น ๆ ก็เช่นเดียวกันเดี๋ยวนี้ไปไหนต้องเผื่อเวลาเยอะมาก รดติดทั้งวัน ที่ตนเห็นว่ารดยจะไม่ติดก็ต้อง 20.00 น.ขึ้นไป จึงจะไม่ติดถ้าตอนเช้าถึงหัวค่ำ นั้นช่วงไหนรดยก็ติด เดี่ยวนี้ขนาดวันเสาร์ซึ่งเป็นวันหยุด รดยังติด

สภาพรดติดขัดนี้ไม่ค่อยมีผลกับอาชีพตนเพราะว่า อาจจะเป็นเพราะมันชินแล้ว ถ้ารดยไม่ติดจะรู้สึกแปลก ๆ เพราะ รดว่าง ขับโดยไม่ต้องแทรก แต่ตอนนี้อายุเริ่มมาก ไม่อยากใช้รถจักรยานยนต์เท่าไร ถ้าเปลี่ยนไปใช้รถอย่างอื่น เช่น สามล้อเครื่อง คงจะมีผลกับงานมาก คือชนของได้เยอะจริง แต่ค่าโดยสารจะแพงมากเพราะแถวนั้นรดติดคนจะไม่ค่อยอยากไป ไม่รู้ว่าจะคุ้มหรือเปล่าถ้าจะเอาของมาขายไม่มาก และคงใช้เวลาานกว่านี้มาก ๆ

สาเหตุที่รดติดขัดมากเนื่องจาก

1. ถนนมีน้อยไป
2. รถทั่วไปหาซื้อได้ง่ายราคาไม่แพง สามารถผ่อนได้
3. การก่อสร้างไม่ค่อยมีระเบียบจะเห็นว่าบริเวณใดที่มีการก่อสร้างจะมีพวก ของที่ใช้ก่อสร้างวางขวางทางเต็มไปหมด

รถที่ก่อให้เกิดปัญหาทางจราจรมากที่สุดคือ รถส่วนบุคคล เพราะมีมาก ๆ ถนนแคบไม่พอ
วิ่ง นายจรัสไม่คิดว่ารถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดปัญหาทางจราจร เพราะคิดว่ารถจักรยานยนต์มีขนาดเล็ก
จะไปก่อให้เกิดปัญหาทางจราจรได้อย่างไร รถส่วนบุคคลต่างหากที่ก่อให้เกิดปัญหา

ข้อเสนอแนะ

แนวทางในการแก้ไขปัญหานั้น นายจรัสกล่าวว่า

1. มีการขึ้นภาษีรถส่วนบุคคล
2. มีการห้ามไม่ให้ซื้อรถโดยใช้เงินผ่อน
3. ควรมีการสร้างสะพานรถข้ามบริเวณถนนที่มีรถติดขัดมาก ๆ เช่น ถนนสีลม รถจะได้
ไม่ต้องผ่านเข้าถนนนี้มากจนเกินไปจะได้ข้ามสะพาน ไปลงจุดอื่นรถจะได้ไม่มากระจุกตัวอยู่ที่เดียว

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สมัครงานผู้ช่วยช่างวิทยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายชรินทร์ (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวศุมาดา ทาพานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 69 / 495 ซอยอนามัย แขวงท่าข้าม เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ
มหานคร

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายชรินทร์

เพศ ชาย

อายุ 22 ปี

ระดับการศึกษา กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่โรงเรียนวัดราชสิงขร ภาค
ท่า

อาชีพ พนักงานส่งเอกสาร

สถานภาพ โสด

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นายชรินทร์ เป็นชายสูงราว 168 เซนติเมตร ไม่อ้วนหรือผอม ผิวขาว หน้าตามีเชื้อสายจีน ดูไม่เหมือนคนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไม่ว่าจะป็นหน้าตา หรือสำเนียงการพูด เป็นคนที่มี อารมณ์ดี แต่การพูดจะพูดซ้ำ ๆ อย่างชัดเจน การแต่งกายสุภาพ และดูสะอาดเรียบร้อย

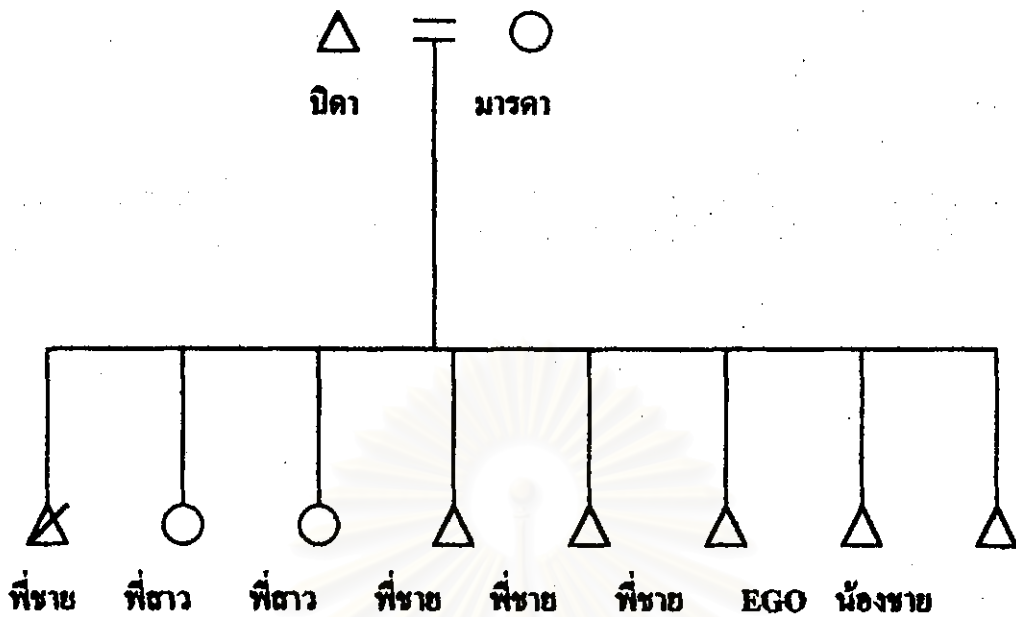
ประวัติชีวิต

นายชรินทร์ ปัจจุบันอายุ 22 ปี เดิมเป็นคนจังหวัดสุรินทร์ ปัจจุบันบิดามารดาประกอบ อาชีพค้าขายอยู่ที่จังหวัดสุรินทร์ มีพี่น้องรวมทั้งสิ้น 8 คน นายชรินทร์เป็นบุตรคนที่ 7 พี่ชายคนโต เสียชีวิตแล้ว ส่วนพี่สาวคนรอง 2 คน พี่ชาย 3 คน และน้องชายอีก 1 คนยังมีชีวิตอยู่ เมื่อเรียนจบ ชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จึงเดินทางมาอาศัยอยู่กับญาติที่ บ้านเลขที่ 69 / 495 ซอยอนามัย แขวงท่าข้าม เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร โดยเข้ามาเรียนหนังสือ จนถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จากนั้นจึงเข้าทำงานเป็นพนักงานส่งเอกสารที่ ธนาคาร อินโด - สุเอช และได้เข้ารับการศึกษานอกภาค ที่โรงเรียนวัดราชสังขร ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6

สภาพครอบครัว

นายชรินทร์ มีพี่น้องรวมทั้งสิ้น 8 คน ปัจจุบันบิดามารดายังมีชีวิตอยู่

1. ผู้ชาย เสียชีวิตแล้ว
2. ผู้หญิง
3. ผู้หญิง
4. ผู้ชาย
5. ผู้ชาย
6. ผู้ชาย
7. นายชรินทร์
8. ผู้ชาย



ไดอะแกรมที่ 4.5 แสดงเครือญาติของนายชรินทร์

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้น ไม่มีปัญหาอะไรครอบครัวมีความสุขมีส่วนร่วมในการทำงานนั้นแม้จะต้องเรียนไปด้วยในตอนค่ำ แต่ก็ไม่มีปัญหา เงินเดือนที่ได้ประมาณ 7,000 บาท ต่อเดือน บางเดือนที่ไม่พอใช้ก็จะขอบิดามารดา ซึ่งทางบ้านก็อยู่ในฐานะที่ช่วยเหลือได้ จึงไม่มีปัญหาอะไร หากขยัน

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์ชีวิตประจำวันของนายชรินทร์ในแต่ละวันนั้นจะไม่แตกต่างกันมากนัก จะออกจากบ้านในเวลาประมาณ 7.00 น. เพื่อไปทำงาน จะใช้เวลาในการเดินทางไปทำงานราว 1 ชั่วโมงครึ่ง โดยจะถึงที่ทำงานในเวลา 8.30 น. พอราว 9.30 น. จึงเริ่มวิ่งงานเพื่อส่งเอกสาร กลับเข้าที่ทำงานในเวลา 11.30 น. จึงพัก ทอเวลา 14.30 น. จึงเริ่มวิ่งงานต่อ ถึง 15.30 น. จึงกลับเข้าที่ทำงาน และจะเลิกงานในเวลา 17.00 น. จากนั้นจึงไปเรียนภาคค่ำ และจะกลับเข้าบ้านราว 23.00 น.

ในการทำงานนั้นจะหยุดเสาร์อาทิตย์ หรือเทศกาล ไม่เคยลาหยุดเลย เวลาว่างจะอ่านหนังสือ ช่วยเลี้ยงน้องซึ่งเป็นลูกของญาติที่เป็นเจ้าของบ้าน

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
07.00 น.	ไปทำงาน
08.30 น.	ถึงที่ทำงาน
09.30 น.	เริ่มวิ่งงาน
11.30 น.	พัก
14.30 น.	เริ่มวิ่งงาน
15.30 น.	กลับเข้าที่ทำงาน
17.00 น.	เลิกงานและเดินทางไปเรียนหนังสือ
23.00 น.	กลับบ้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

ในการเดินทางในชีวิตประจำวันโดยปกตินายชรินทร์จะใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถของนายชรินทร์เอง โดยจะเป็นผู้ขับขี่เอง โดยในการทำงานในการเป็นพนักงานส่งเอกสารนั้น ทางธนาคารจะแบ่งพนักงานส่งเอกสารออกเป็นสาย โดยนายชรินทร์จะวิ่งงานในสาย ประตูน้ำ พหลโยธิน ดินแดง จตุจักร หากบางวันงานในสายอื่นขาดพนักงานก็ต้องไปแทน ในการทำงานนั้นต้องใช้รถจักรยานยนต์อยู่แล้ว

คิดว่ารถจักรยานยนต์นั้นอันตรายกว่ารถชนิดอื่น แต่ก็สะดวกรวดเร็ว สามารถแทรกไปตามที่ต่าง ๆ ได้ แต่จะไม่เคยเอาเด็ก ๆ ที่เป็นลูกของญาตินั่งรถเพราะเห็นว่าอันตราย

ข้อสังเกตในการเดินทาง

มีความเห็นว่าการจราจรในทุกวันนี้ติดขัดมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลานั้นรถจะติดมากที่สุด แถวช่วงประตูน้ำ ในช่วงบ่าย ตรงบริเวณดินแดงในช่วงเช้ารถก็จะติดมากเช่นเดียวกัน บางครั้งไม่มีที่จะแทรกต้องวิ่งขึ้นไปบนฟุตบาท ซึ่งรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ก็ทำกันเช่นนี้ จะเคยโดนตำรวจจราจรจับบ่อยมาก โดยบางครั้งจะโดนเรียกตรวจเลข ๆ แม้จะไม่มีอะไรที่ผิด

การจราจรที่ติดขัดทุกวันนี้มีผลต่อการทำงานมาก เพราะบางครั้งรถติดมากแทรกก็ยังไม่ได้ ต้องอาศัยเทคนิคเฉพาะตัว เช่นขึ้นฟุตบาท โดยปกติเห็นรถจักรยานยนต์คันอื่นไปทางไหนก็จะขับตามไปเรื่อย เขาเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยวถ้ามีรถจักรยานยนต์คันอื่น ๆ เลี้ยวมาก ๆ ก็จะตามไป เพราะไม่เช่นนั้นจะส่งงานไม่ทัน

คิดว่ารถจักรยานยนต์ในปัจจุบันมีเยอะมาก บางทีตอนติดไฟแดงจะมีเป็นร้อยคัน คิดว่ารถจักรยานยนต์เป็นรถที่อันตรายแต่ก็ดี เพราะรวดเร็ว คิดว่ารถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดปัญหาจราจรบ้างเพราะมีจำนวนเยอะและขับไม่เป็นระเบียบ แต่ถ้าไม่ทำอย่างนั้นก็ไม่รู้ว่าจะจับรถจักรยานยนต์ทำไม เพราะคนที่ใช้รถจักรยานยนต์มักต้องการความเร็วกันทั้งนั้น มันเป็นความจำเป็น

นายชรินทร์คิดว่า สาเหตุที่ทำให้การจราจรทุกวันนี้ติดขัดเนื่องจาก

1. การก่อสร้างที่ไม่เป็นระเบียบ
2. รถที่ขับไม่ดี เช่นรถเมล์ รถจักรยานยนต์
3. ตำรวจจราจร ซึ่งชอบเรียกจับเวลาที่รถติดไฟแดง เวลาจับก็จะจับกลางถนน ทำให้พอไฟเขียวรถที่อยู่ข้างหลังไปไม่ได้ จึงทำให้เกิดปัญหาจราจร

ข้อเสนอแนะ

1. มีการกวาดขัดตำรวจจราจรให้มากกว่านี้
2. มีการกวาดชั้นเวลาที่มีการก่อสร้าง

สัมภาษณ์ผู้ขี้บ้จ้รจัดกรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นางสาวสุภาพ (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา หาพานิช นิติตปริญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 1/234 ถนนรามอินทรา ท่าเตี้ง บางเขน กรุงเทพมหานคร

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นางสาวสุภาพ

เพศ หญิง

อายุ 51 ปี

ระดับการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนสมบูรณัปริญา

อาชีพ พนักงานธุรการ

สถานภาพ โสด

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นางสาวสุภาพ เป็นหญิงผิวขาว ท้วม สูงสูงราว 160 เซนติเมตร ลักษณะการพูดจา การแต่งกายดูห้าวคล้ายผู้ชาย พูดเสียงดัง และมีอิธยาศัยดี

ประวัติชีวิต

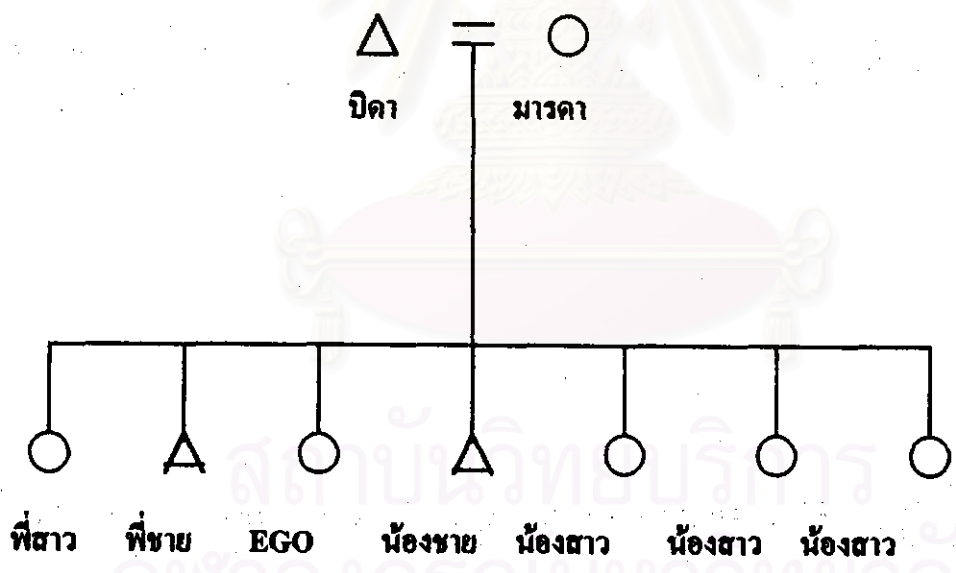
นางสาวสุภาพ ปัจจุบันอายุ 51 ปี เดิมเป็นคนกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอาศัยอยู่กับบิดา ส่วนมารดาเสียชีวิต มีพี่น้องรวมทั้งสิ้น 7 คน ส่วนนางสาวสุภาพเป็นบุตรคนที่ 3 เมื่อเรียนจบชั้น

มัธยมศึกษาที่ 6 จึงทำงานเป็นเสมียนอยู่ที่ตู้ซ่อมรถ แต่ปัจจุบันทำงานเป็นเจ้าหน้าที่ธุรการอยู่ที่โรงพยาบาลศิริราช อาศัยอยู่กับบิดา

ภาพครอบครัว

นางสาวสุภาพ มีพี่น้องรวมทั้งสิ้น 7 คน

- 1.ผู้หญิง อายุ 54 ปี
- 2.ผู้ชาย หายสาบสูญ
- 3.นางสาวสุภาพ
- 4.ผู้ชาย อายุ 49 ปี
- 5.ผู้หญิง อายุ 47 ปี
- 6.ผู้หญิง 2 คนเป็นฝาแฝด อายุ 45 ปีเท่ากัน



โคเซแกรมที่ 4.8 แสดงเครือญาติของนางสาวสุภาพ

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้นไม่มีปัญหาอะไรครอบครัวมีความสุขดี

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์ชีวิตประจำวันของนางสาวสุภาพ ในแต่ละวันนั้นจะไม่แตกต่างกันมากนัก จะออกจากบ้านในเวลาประมาณ 7.00 น. เพื่อไปทำงาน จะใช้เวลาในการเดินทางไปทำงานราว 1 ชั่วโมงครึ่ง โดยจะถึงที่ทำงานในเวลา 8.30 น. เริ่มทำงาน 09.00 น. จะเลิกงานในเวลา 17.00 น.

ในการทำงานนั้นจะหยุดเสาร์อาทิตย์ หรือเทศกาล ไม่เคยลาหยุดเลย แต่จะไปสายบ้าง

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
07.00 น.	ไปทำงาน
08.30 น.	ถึงที่ทำงาน
09.00 น.	เริ่มทำงาน
17.00 น.	เลิกงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

ในการเดินทางในชีวิตประจำวันโดยปกตินางสาวสุภาพใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถของนางสาวสุภาพเอง โดยจะเป็นผู้ขับขีเอง โดยให้ความเห็นว่ารถจักรยานยนต์นั้นสะดวกรวดเร็ว สามารถแทรกไปตามที่ต่าง ๆ ได้ หากขีบคิ ๆ จะไม่อันตราย และเป็นการช่วยลดปัญหาจราจรอีกด้วย

ข้อสังเกตในการเดินทาง

ส่วนใหญ่แล้วสำหรับนางสาวสุภาพคิดว่า รถติดเป็นเรื่องปกติไปที่ไหนก็ติดเช่นกัน ต้องใช้รถจักรยานยนต์ถึงจะดี เพราะสามารถแทรกไปได้ คิดว่าการแทรกไม่ใช่เรื่องเสียหายซึ่งรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ก็ทำกันเช่นนี้ จะเคยโดนตำรวจจราจรจับบ่อยมาก แต่เห็นว่าคนเป็นผู้หญิงจึงมักปล่อย

นางสาวสุภาพคิดว่า สาเหตุที่ทำให้การจราจรทุกวันนี้ติดขัดเนื่องจาก

1. จำนวนรถที่มีมากจนเกินไป
2. กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีขนาดเล็กจนเกินไป

รถที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรคือ

1. รถเมล์
2. รถส่วนตัว

ข้อเสนอแนะ

1. มีการขยายเมือง
2. จำกัดปริมาณรถ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตั้งกำหนดผู้รับแจ้งการขานเกณฑ์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายธนา (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา ทาพานิช นิติศปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 121 / 7 ซอยสวนพลู ทุ่งมหาเมฆ เขตยานนาวา
กรุงเทพมหานคร

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายธนา

เพศ ชาย

อายุ 31 ปี

ระดับการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 6

อาชีพ กู้ขาย

สถานภาพ โสด

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นายธนา เป็นชายสูงราว 168 เซนติเมตร ไม่อ้วนหรือผอม ผิวขาว หน้าตามีเชื้อสายจีน เป็นคนที่มีอัธยาศัยดี แต่การพูดจะพูดเร็วมาก การแต่งกายสุภาพ และดูสะอาดเรียบร้อย ทำทางเรียบร้อยคล้ายผู้หญิง

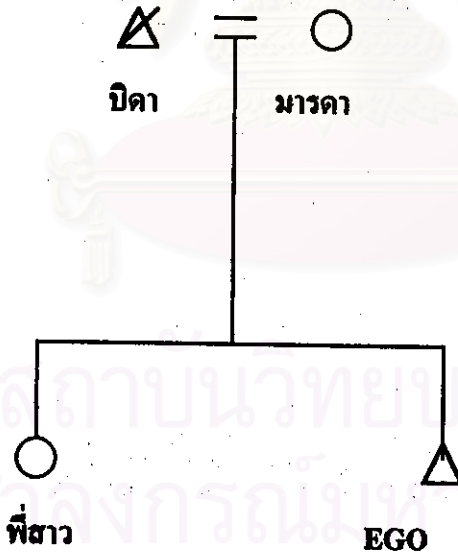
ประวัติชีวิต

นายธนา ปัจจุบันอายุ 31 ปี เดิมเป็นคนจังหวัดกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันบิดาเสียชีวิตส่วนมารดาประกอบอาชีพค้าขายอยู่กับตน มีพี่น้องรวมทั้งสิ้น 2 คน นายธนา เป็นคนที่ 2 มีพี่สาว 1 คนซึ่งปัจจุบันเปิดร้านตัดเสื้ออยู่ข้าง ๆ เมื่อเรียนจบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จึงออกมาช่วยมารดาค้าขายของชำ ซึ่งแต่เดิมาก็ช่วยมารดามาตลอดในระหว่างที่เรียนอาศัยปัจจุบันอาศัยอยู่ บ้านเลขที่ 121 / 7 ซอยสวนพลู ทุ่งมหาเมฆ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร และยึดอาชีพค้าขายมาจนถึงปัจจุบัน

สภาพครอบครัว

นายธนา มีพี่น้องรวมทั้งสิ้น 2 คน ปัจจุบันมารดายังมีชีวิตอยู่

1. ผู้หญิง
2. นายธนา



ไดอะแกรมที่ 4.7 แสดงเครือญาติของนายธนา

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้นไม่มีปัญหาอะไรครอบครัวมีความสุขดีรายได้แต่ละเดือนค่อนข้างมาก อยู่กับแม่ 2 คน โดยคนจะเป็นคนจัดการภายในบ้านเพราะชอบ ส่วนมารดาจะช่วยคนขายของ

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์ชีวิตประจำวันของนายหนาในแต่ละวันนั้นจะไม่แตกต่างกันมากนัก จะไม่ค่อยออกจากบ้าน โดยจะตื่นนอนราว 05.00 น. เปิดร้าน ราว 06.00 น. จะไปส่งหลาน ลูกพี่สาวไปโรงเรียนสวนกุหลาบ จากนั้นจึงเดินทางกลับมาทำอาหาร ช่วยมารดาขายของ พอราว 16.00 น. จึงเดินทางไปรอรับหลาน ราว 20.00 น.จึงปิดร้าน

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
05.00 น.	ตื่นนอน
05.30 น.	เปิดร้าน
20.00 น.	เก็บร้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

ในการเดินทางในชีวิตประจำวันโดยปกตินายหนาจะใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถของนายหนาเอง โดยจะเป็นผู้ขับขี่เอง โดยจะใช้ไปซื้อของ ไปเที่ยว และที่ใช้เป็นประจำคือ ไป รับ - ส่งหลาน

คิดว่ารถจักรยานยนต์นั้นอันตรายกว่ารถชนิดอื่น แต่ก็สะดวกรวดเร็ว สามารถแทรกไปตามที่ต่าง ๆ ได้

ข้อสังเกตในการเดินทาง

มีความเห็นว่าการจราจรในทุกวันนี้ติดขัดมาก บางครั้งต้องวิ่งขึ้นไปบนฟุตบาท ซึ่งรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ก็ทำกันเช่นนี้ และคิดว่ากรณีที่รถจักรยานยนต์ทำเช่นนี้ไม่ดี แต่ก็ช่วยไม่ได้ ไม่น่าจะไปไม่ได้ และคิดว่ารถจักรยานยนต์ก็เป็นสาเหตุที่เกิดปัญหาจราจรเพราะรถคันอื่นต้องขับช้า ๆ คอยระวัง

การจราจรที่ติดขัดทุกวันนี้มีผลต่อคนมาก เพราะ ต้องขับอย่าง ดี จึงจะไปไม่ได้ไม่เช่นนั้นไม่ไหว

นายธนาคิดว่า สาเหตุที่ทำให้การจราจรทุกวันนี้ติดขัดเนื่องจาก

1. การก่อสร้างที่ไม่เป็นระเบียบ
2. ตำรวจจราจร ซึ่งชอบเรียกจับรถที่อยู่ข้างหลังไปไม่ได้ จึงทำให้เกิดปัญหาจราจร

ข้อเสนอแนะ

1. มีการกวาดขัดตำรวจจราจรให้มากกว่านี้
2. ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการเอาใจใส่ในการแก้ปัญหาจราจร
3. สร้างถนนให้มากขึ้น และลดปริมาณรถให้น้อยลง
4. การกวาดชั้นเวลาที่มีการก่อสร้าง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นางสาวเหรียญชัย (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา หาพานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 119/11 ซอยสวนทูลทุ่งมหาเมฆ สาทร กรุงเทพมหานคร

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นางสาวเหรียญชัย
เพศ หญิง
อายุ 32 ปี
ระดับการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 3
อาชีพ ค้าขาย
สถานภาพ โสด

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นางสาวเหรียญชัย เป็นหญิงผิวสองสี ห้วม สูงราว 155 เซนติเมตร ลักษณะการพูดเป็นสำเนียงภาคกลาง พูดเพราะ แต่ค่อนข้างเร็ว อารมณ์ดี หัวเราะอยู่เสมอ

ประวัติชีวิต

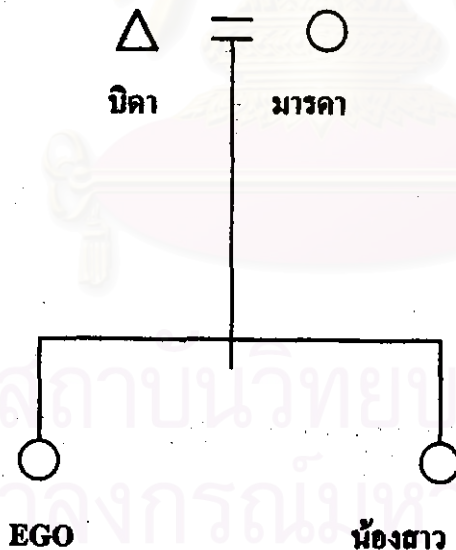
นางสาวเหรียญชัย ปัจจุบันอายุ 32 ปี เดิมเป็นคนร้อยเอ็ด ปัจจุบันอาศัยอยู่กับน้องสาว บิดามารดามีชีวิตอยู่เปิดร้านขายของชำที่จังหวัดร้อยเอ็ด เมื่อจบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จึงเข้ากรุงเทพ มาอยู่กับน้องสาว ขายของกับญาติ เมื่อน้องสาวเรียนเตรียมตัวจบเปิดร้าน จึงย้ายมาอยู่กับน้องสาว และขายของพวกเครื่องสำอางค์ เครื่องประดับ เสื้อผ้าหน้าร้านจนถึงปัจจุบัน

สภาพครอบครัว

นางสาวเหรียญชัย มีพี่น้องรวมทั้งสิ้น 2 คน บิดามารคายังมีชีวิตอยู่ทั้งคู่

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้น ไม่มีปัญหาอะไรครอบครัวมีความสุข



ไดอะแกรมที่ 4.8 แสดงเครือญาติของนางสาวเหรียญชัย

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์ชีวิตประจำวันของนางสาวเหรียญชัย ในแต่ละวันนั้นจะไม่แตกต่างกันมากนัก จะเปิดร้านในเวลาประมาณ 7.00 น. เก็บร้านในเวลา 21.00 น.

ในการทำงานนั้นจะหยุดวันพุธ โดยจะหยุดพร้อมกับร้านน้องสาว แล้วพาน้องสาวไปซื้อของตรงประตูน้ำ คนก็จะซื้อของมาขายด้วย

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
07.00 น.	เปิดร้าน
21.00 น.	ปิดร้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

ในการเดินทางไปซื้อของเข้าร้านในวันพุธนั้น นางสาวเหรียญชัยจะใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถของนางสาวเหรียญชัยเอง โดยจะเป็นผู้ขับขี่เอง ส่วนน้องสาวขับรถจักรยานยนต์ไม่เป็น โดยให้ความเห็นว่ารถจักรยานยนต์นั้นสะดวกรวดเร็ว สามารถแทรกไปตามที่ต่าง ๆ ได้ หากขับดี ๆ จะเป็นการช่วยลดปัญหาจราจรอีกด้วย

ข้อสังเกตในการเดินทาง

สำหรับนางสาวเหรียญชัยคิดว่า รถติดเป็นเรื่องปกติไปที่ไหนก็ติดเช่นกัน ต้องใช้รถจักรยานยนต์ถึงจะดี นางสาวเหรียญชัย เห็นว่าถนนที่มีรถติดขัดมากที่สุด คือ ถนนสารจร ประตูน้ำ เป็นต้น

เกี่ยวกับปัญหาการจราจร ในกรุงเทพฯ นั้นนางสาวเหรียญชัย คิดว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ นั้นเกิดจาก

1. มีรถปริมาณมากเกินไป
2. คนขับรถไม่มีวินัยในการขับขี่

รถที่ทำให้รถติดขัดมากที่สุดคือ รถประจำทาง และรถส่วนตัว

ข้อเสนอแนะ

1. มีการขยายเมือง
2. จำกัดปริมาณรถ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัมภาษณ์ผู้จับผิดจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายอำนาจ (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวศุมาดา ทาทานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเลขที่ 119/35 ซอยสวนพลู ถนนสารรังสิต แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายอำนาจ

เพศ ชาย

อายุ 42 ปี

ระดับการศึกษา วิทยาลัยครูนครปฐม

อาชีพ อาชีพค้าขายน้ำแข็ง โดยมีโรงงานน้ำแข็งเป็นของตนเอง

สถานภาพ หม้าย

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นายอำนาจ เป็นคนรูปร่างสูงใหญ่ ก่อนข้างอ้วน ผิวขาว ลักษณะเป็นคนที่มีความซื่อสัตย์
 อึดยาศักดิ์ พุดคุยเก่งและเปิดเผยเป็นกันเอง การแต่งกายสะอาด และสุภาพเรียบร้อย

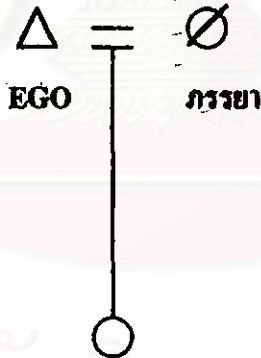
ประวัติชีวิต

นายอำนาจ เดิมเป็นคนจังหวัดสุพรรณบุรี ไม่มีพี่น้อง บิดายังมีชีวิตอยู่ปัจจุบัน แต่มารดาเสียชีวิตแล้วตั้งแต่ยังเล็ก ปัจจุบันบิดาบรรพชาเป็นพระอยู่ที่จังหวัดสุพรรณบุรี เดิมบิดามีค้าขาย ส่วนตนถูกญาตินำมาเลี้ยงที่จังหวัดนครปฐม จบการศึกษาที่วิทยาลัยนครปฐม

จากนั้นเมื่อเรียนจบจึงช่วยบิดาขายของ เมื่อมีเงินทุนจึงเข้ามาร่วมกับลูกพี่ลูกน้องส่งน้ำบรรจขวดขายที่กรุงเทพฯ จากนั้นจึงเปิดโรงงานน้ำแข็งส่งน้ำแข็งเป็นของตนเอง จนถึงปัจจุบัน

สภาพครอบครัว

สมรสแล้วแต่ภรรยาเสียชีวิตมีบุตรสาว 1 คน อายุ 15 ปี ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ที่โรงเรียนพระหฤทัยคอนเวนนต์



ไดอะแกรมที่ 4.9 แสดงเครือญาติของนายอำนาจ

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

โดยทั่วไปไม่มีปัญหาอะไรงานที่ทำก็มีลูกน้องคอยช่วยลูกสาวเป็นเด็กขยัน เรือนเก่งมาก และเรียบร้อย คอยช่วยดูแลตนเองได้ตั้งแต่ยังเด็ก ส่วนบิดาที่บวชอยู่คนจะไปเยี่ยมบ่อย ๆ แทบทุกเดือนที่มีเวลา

ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันในหนึ่งอาทิตย์ของนายอำนวยจะไม่แตกต่างกันนัก เรียกได้ว่าแทบจะเหมือนกันทุกวัน

นายอำนวย จะตื่นนอนตั้งแต่ 11.00 น. จากนั้นจึงดูงาน ตรวจบัญชี โดยลูกน้องจะเป็นคนเปิดโรงงานไว้ก่อนแล้ว ปกติโรงงานจะไม่ปิด จะมีลูกน้องคอยเฝ้าอยู่ จะเข้านอนในเวลาราว 02.00 น. เพราะต้องกุมลูกน้องขนน้ำแข็งเนื่องจากไม่สามารถขนตอนกลางวันได้เพราะคนจะพลุกพล่าน

โดยในบางวันซึ่งจะไม่แน่นอน จะไปเก็บเงินค่าน้ำแข็ง โดยในการเก็บเงินนี้คนจะไปเองตลอด

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
11.00 น.	ตื่นนอน
01.00 น.	เข้านอน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

นายอำนาจ โดยปกติต้องใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจากต้องไปเก็บเงินจากลูกค้า ซึ่งจะใช้รถจักรยานยนต์เพราะถ้าใช้จักรยานยนต์รถจะไปได้เร็วกว่า หากจอดได้ เช่นหน้าร้าน โดยจะขับเอง เพราะต้องเก็บเงินไม่ไว้ใจคนอื่น เคยเกิดอุบัติเหตุบ้าง แต่เป็นอุบัติเหตุเล็ก ๆ น้อย ๆ

นายอำนาจกล่าวว่า สภาพรถดีอย่างทุกวันนี้แย่มากไปไหนก็ติด ชอบขับรถจักรยานยนต์ เพราะสะดวกรวดเร็ว คนก็มีรถกระบะใช้ แต่ใช้ชนของ เวลาเก็บเงินจะใช้รถจักรยานยนต์

ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายอำนาจกล่าวว่าตอนนี้รถติดเป็นปัญหาที่ใหญ่มาก ต้องใช้รถจักรยานยนต์สาเหตุที่ทำให้รถติดเนื่องจาก

- 1.รถมีจำนวนมาก
- 2.ถนนมีจำนวนน้อย

นอกจากนี้ยังสังเกตว่าปัจจุบันคนใช้รถจักรยานยนต์เยอะมากคนขับรถจักรยานยนต์บางคนแทรกหน้าเกลียดเกินไปทางนิดเดียวก็ไปแทรกคนอื่นเขา และนอกจากนี้ยังยอมรับว่ารถจักรยานยนต์นั้นมีส่วนทำให้การจราจรเกิดปัญหาติดขัด เนื่องจากมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นมาก

นอกจากนี้ยังกล่าวว่า แม้ว่าจะมีการสร้างรถไฟฟ้าแต่รถจะติดอยู่เหมือนเดิม เพราะรถไฟฟ้าต้องขึ้นลงตามสถานี ใครจะยอมเหนื่อยโดยเฉพาะคนที่มีเงิน ผู้ขับรถส่วนตัวไม่ได้ ส่วนคนจนเงินเดือนน้อย ใครจะนั่งเพราะค่ารถต้องเป็นหลักสิบ ไม่ใช่สามบาทห้าสิบบาทเหมือนรถเมล์แล้วใครจะนั่ง

รถที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุด คือ

- 1.รถเมล์
- 2.รถยนต์

3.รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะ

คิดว่าปัญหาจราจรทุกวันนี้ต้องแก้ไขโดย

- 1.ขยายเมือง
- 2.จำกัดปริมาณรถ ห้ามไม่ให้มีระบบการผ่อน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลผู้ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายสังคม (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา หาพานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ บ้านเช่าเลขที่ 119/29 ชุมชนหมู่บ้านพัฒนา ซอยสวนพลู ถนนสาทรใต้
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ นายสังคม
เพศ ชาย
อายุ 42 ปี
ระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 4
อาชีพ ท้าขาย
สถานภาพ สมรส

ลักษณะทางบุคลิกภาพ

นายสังคม เป็นชายไทย สูงราว 165 เซนติเมตร รูปร่างผอม ใบหน้ารูปเหลี่ยม จมูกแบนใหญ่ ริมฝีปากหนา ท่าทางอารมณ์ดี แข็งแรง น่าเชื่อถือ ทั้ง ใช้สำเนียงภาคกลาง แต่มีสำเนียงของคนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ประวัติชีวิต

นายสังคม เป็นคนจังหวัดร้อยเอ็ดโดยกำเนิด บิดามารดามีอาชีพค้าขาย ปัจจุบันบิดาและมารดาเสียชีวิตแล้วทั้งคู่ ไม่มีพี่น้อง

ฐานะทางบ้านในตอนเด็กนั้นเมื่อตอนบิดายังมีชีวิตอยู่มีฐานะดี เมื่อบิดาเสียชีวิตมารดาก็ช่วยเหลือขุดคนเพียงคนเดียว คนจึงออกจากโรงเรียนเพื่อช่วยมารดาขายของ ต่อมาเมื่อมารดาเสียชีวิตจึงแต่งงาน เมื่อมีบุตรจึงย้ายเข้ามาทำงานที่กรุงเทพมหานครเพื่อบุตรสาวจะได้เรียน และได้ดูกับพี่ชักรวนให้มาขายของแถวตลาดน้อย โดยขายของเบ็ดเตล็ดจนทุกวันนี้

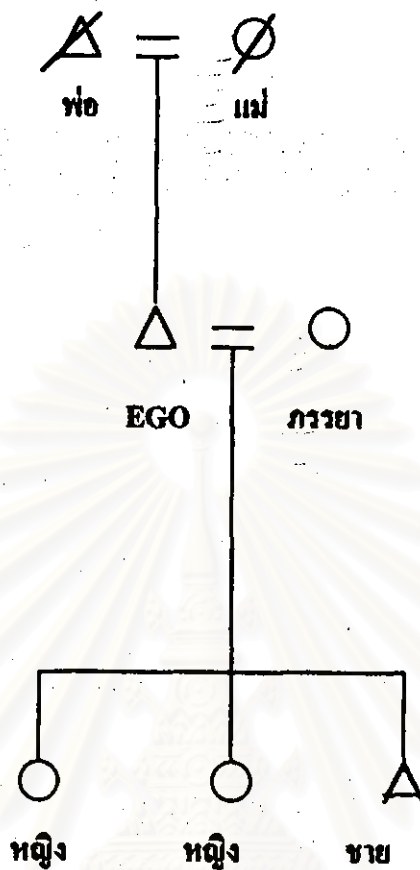
สถานภาพครอบครัว

ปัจจุบันนายสังคมแต่งงานกับนางจันทร์ ซึ่งมีอายุ 42 ปี มีอาชีพแม่บ้านมีบุตร 3 คน คือ

- 1.หญิง เรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2
- 2.หญิง เรียนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 6
- 3.ชาย เรียนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3

สำหรับรายได้แต่ละเดือนนั้นไม่แน่นอน จะมีรายได้ประมาณไม่ต่ำกว่าหนึ่งหมื่นบาท สำหรับรายจ่ายนั้นในแต่ละเดือนก็มาก แต่ไม่มีปัญหาอะไร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ไดอะแกรมที่ 4.10 แสดงเครือญาติของนายสังคม

ความสัมพันธ์ในครอบครัว

ปัญหาในครอบครัวนั้นไม่มีอะไร ถูก ๆ ตั้งใจเรียน และภรรยาที่ดูแลบ้านและครอบครัว เป็นอย่างดี ความสัมพันธ์กับญาติพี่น้องนั้นไม่ค่อยได้ติดต่อกัน

ชีวิตประจำวัน

ในหนึ่งอาทิตย์นั้นชีวิตประจำวันโดยทั่วไปของนายสังคมจะไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง เพราะอาชีพค้าขายนั้นขายของเกือบทุกวัน โดยจะเข้าร้านชั้นล่างบริเวณตลาดน้อย

โดยในวันหนึ่ง ๆ นั้น นายสังคมจะตื่นนอนราว ตี 4 จากนั้นราว 05.00 น. จึงไปร้านขายของเปิดร้าน และเริ่มขายของ ซึ่งบางครั้งจะให้ลูกจ้างช่วยดูและร้าน คนก็จะไปรับของ หรือส่งของตามบ้านคนรู้จักบ้าง ราว 20.00 น.จึงปิดร้าน กลับบ้าน

ตารางชีวิตประจำวัน

เวลา (โดยประมาณ)	กิจกรรม
04.00 น.	ตื่นนอน
05.00 น.	เปิดร้าน
20.00 น.	เก็บร้าน

ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

โดยปกตินายสังคมเดินทางไปขายของ ส่งของและเก็บเงินโดยจะใช้รถจักรยานยนต์ตลอด ซึ่งรถจักรยานยนต์ที่ใช้จะเป็นรถของตนเอง เวลาไปซื้อของมาก็จะบรรทุกโดยมีเชือกรัดไว้ข้างหลัง สาเหตุที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์ก็เพราะรถติดมาก ถ้าไปรถอย่างอื่นจะไม่ไหว รถจะติดมากเพราะรถจะเยอะ ใช้รถจักรยานยนต์ตลอด เพราะถึงจะบรรทุกของได้น้อย และบางครั้งต้องใช้หลายเที่ยว แต่ก็คุ้มกว่าเพราะสามารถไปได้เร็ว แต่ถ้ารับ - ส่งของจำนวนมากจะใช้รถสามล้อส่งของ

ข้อสังเกตในการเดินทาง

นายสังคมเห็นว่ารถเดีวนี้จะติดขัดมากแทบตลอดเวลา เดีวนี้แม้แต่กลางวันรถก็ติด ส่วนความคิดเห็นนั้น คิดว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ นั้นเกิดจาก

1. มีรถปริมาณมากเกินไป
2. คนขับรถและคนใช้ทางไม่มีวินัยในการขับขี่

รถที่ทำให้การจราจรติดขัดคือ

- 1.รถแท็กซี่
- 2.รถเมล์

นายสังคม ไม่คิดว่ารถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดจราจร เพราะคิดว่ารถจักรยานยนต์คันเล็ก ๆ จะไปมีผลกระทบอะไรเท่ากับรถคันใหญ่

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

1. มีการขึ้นภาษีรถ
2. ลดปริมาณรถให้น้อยลง
3. ฝึกรอบรมให้คนมีวินัยในการขับขีรถ
4. มีการสร้างรถขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตอนที่ 8 การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม นอกเหนือจากการใช้แบบสอบถาม และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ในการเก็บข้อมูล โดยผู้วิจัยได้ทำการสังเกตสภาพการจราจรในแยกวิฑูศาตาแดง และอังรีคูนังด์ ทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. โดยทำการศึกษาในระหว่างวันที่ 1 - 24 ธันวาคม 2539 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



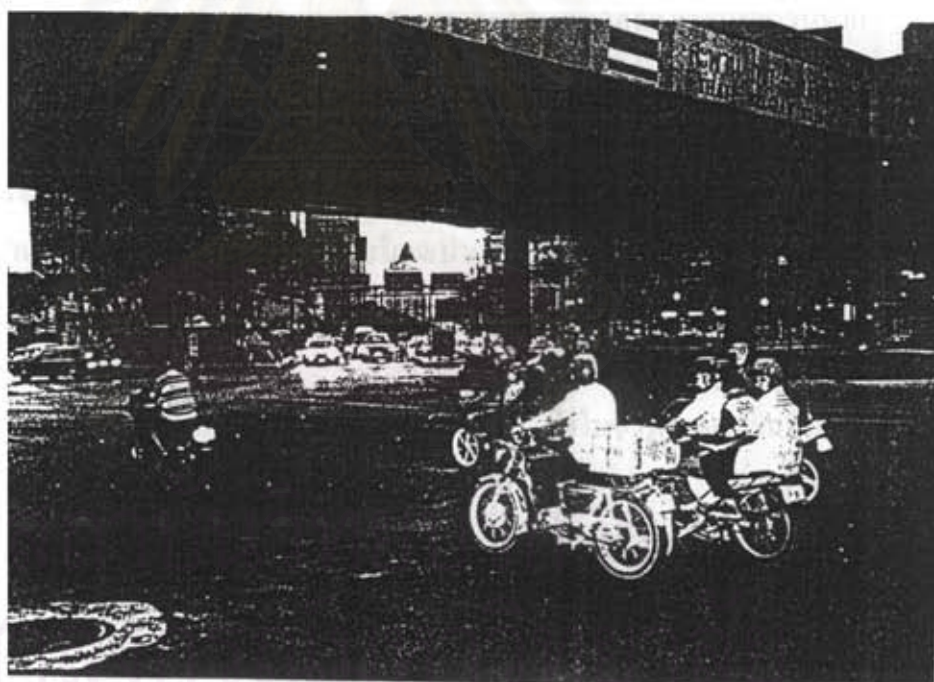
สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ของผู้ทำการวิจัยในแยกวิทยุ

แยกวิทยุประกอบด้วยถนน 3 สาย คือ

- 1.ถนนพระรามที่ 4
- 2.ถนนสาทร
- 3.ถนนวิทยุ

ภาพที่ 4.1 แสดงการจราจรบนแยกวิทยุ



คนเดินเท้า

บริเวณแยกวิทยุโดยทั่วไปไม่มีคนเดินเท้ามากนัก ทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น ยกเว้นตรงบริเวณหน้าสวนจุมพินีที่ตรงป้ายรถเมล์จะมีคนเดินเท้าและรอรถประจำทางซึ่งบางครั้งไม่เป็นระเบียบ ตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น.

สภาพการจราจร

บริเวณแยกวิทยุตรงทางเข้าถนนสาทรจะมีการก่อสร้างป้อมตำรวจใหม่ แต่พื้นที่ผิวการจราจรยังอยู่ในสภาพดี

การจราจรในสี่แยกวิทยุในด้านสาทรทั้งทางที่จะตรงไปขึ้นสะพานสาทรคือสาทรใต้และทางที่ลงมาจากสะพานสาทรคือสาทรเหนือรถจะติดขัดมาก แต่ทางด้านสาทรเหนือรถจะติดขัดมากกว่าเนื่องจากรถที่ทางถนนพระรามที่ 4 จะหนาแน่นมาก เพราะรถที่มาจากคลองเตยมีจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะในช่วงเวลาประมาณ 17.00 - 19.00 น. ปริมาณรถจะหนาแน่นมาก แม้จะได้รับสัญญาณไฟบางครั้งรถก็ยังไม่สามารถเคลื่อนที่ได้หรือเคลื่อนที่ได้ช้ามาก ส่วนรถทางสาทรใต้นั้นจะติดขัดน้อยกว่า โดยรถในบริเวณถนนสาทรใต้ยังสามารถเคลื่อนที่ได้ช้า ๆ ได้ตามจังหวะสัญญาณไฟ แต่จะไปติดขัดอีกที่ตรงบริเวณปากซอยเซนต์หลุยส์ซอยสาม กับทางขึ้นสะพานสาทร ทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น

รถทางตรงไปถนนวิทยุจะมีปริมาณรถที่ติดขัดน้อยกว่า ทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. บางครั้งถนนจะว่าง ส่วนรถทางด้านถนนวิทยุที่ออกถนนพระรามที่ 4 นั้นจะติดขัดเพราะปริมาณรถในถนนพระรามที่ 4 จะมีมาก แต่ยังสามารถเคลื่อนที่ได้บ้างตามจังหวะสัญญาณไฟ

ด้านรถที่ตรงมาจากคลองเตย ทั้งในช่วงเช้าและเย็น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. การจราจรติดขัด ทั้งด้านถนนที่จะเลี้ยวออกไปตามถนนสาทร และที่จะไปทางถนนพระรามที่ 4 แต่เมื่อพ้นแยกวิทยุไปแล้วจะคล่องตัวขึ้น โดยเฉพาะรถที่จะขึ้นสะพานไทย - ญี่ปุ่น

ทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. รถที่อยู่ในถนนพระรามที่ 4 ในทางกลับกันจะติดขัดตรงช่วงทางขึ้นลงสะพานไทย - เบดเชียม เพราะรถที่ตรงมาจากทางด้านสะพานไทย - ญี่ปุ่น มีจำนวนมากที่จะลงสะพานไทย - ญี่ปุ่น แล้วไม่ขึ้นสะพานไทย - เบดเชียม ขณะที่รถที่มาจากถนนพระรามที่ 4 ต่างเข้าแถวเพื่อขึ้นสะพานไทย - เบดเชียม ทำให้ค้างฝ้ายค้างกันทางเดินรถกันเองรถจึงติดขัดมาก แต่เมื่อหันทางขึ้นลงก็ถดถอยตัวขึ้น จะมาหนาแน่นในช่วงสารวั ได้หลังจากที่เลขซอยสวนพลูไปแล้ว

ภาพที่ 4.2 แสดงการจราจรบนแยกวิทยุ



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญญาไฟจราจร

ในแยกวิทยุสัญญาไฟจราจรอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี

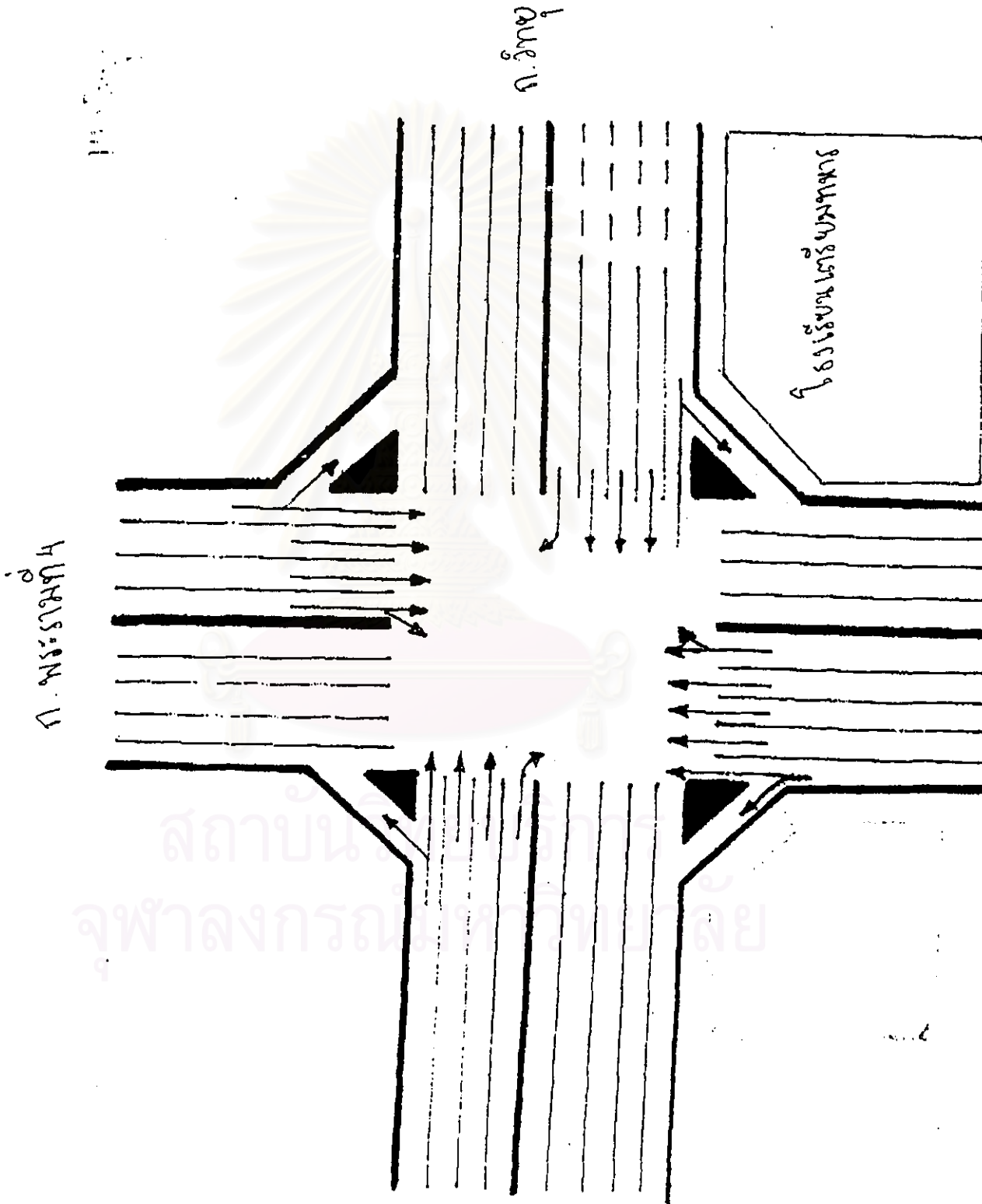
สาเหตุ

สาเหตุที่ทำให้บริเวณแยกวิทยุติดขัดนั้นเนื่องจาก

1. บริเวณสะพานไทย - เบลเยียม ไม่มีการควบคุมที่ดีทำให้รถที่มาจากสะพานไทย - ญี่ปุ่น ที่จะลงสะพาน กับรถที่จะขึ้นสะพาน ไทย - เบลเยียม ต่างเบียดกันเพื่อที่จะขึ้นลงบางครั้งไม่มีใครยอมใครจึงทำให้เกิดการจราจรติดขัดมากในช่วงนี้
2. ป้ายรถเมล์ตรงบริเวณสวนลุมพินีรถเมล์จอดไม่เป็นระเบียบและไม่ยอมเข้าป้าย บางครั้งผู้โดยสารลงมาขึ้นรถประจำทางบนถนน ทำให้กีดขวางการจราจร
3. รถรับจ้าง เช่นรถแท็กซี่จอดรับผู้โดยสารอย่างไม่เป็นระเบียบโดยเฉพาะบริเวณป้ายรถเมล์หน้าสวนลุมพินี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบที่ 4.1 แสดงการจราจรแยกวิญญู

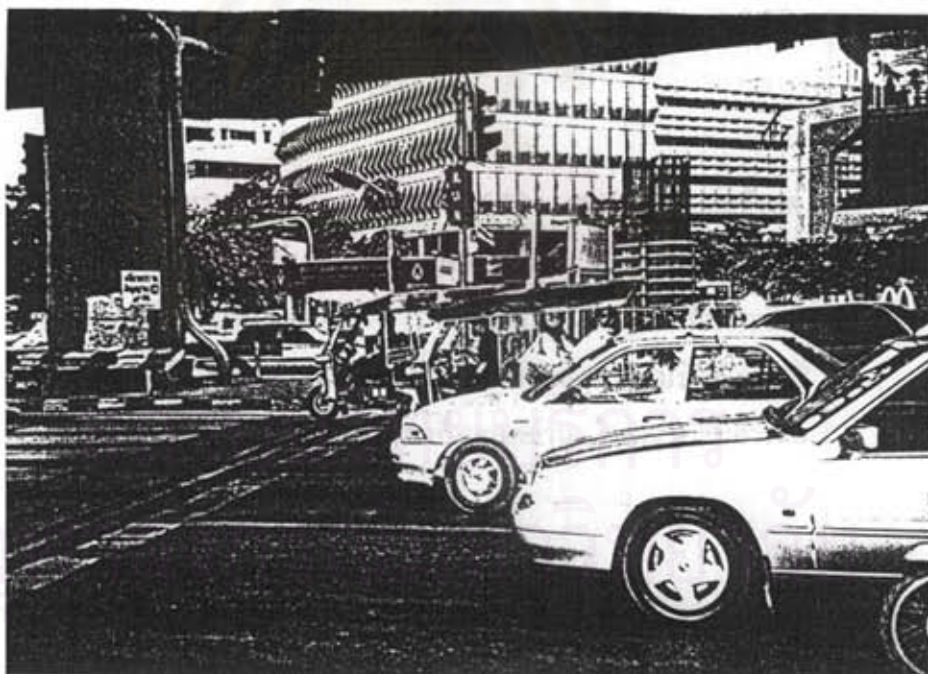


ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ของผู้ทำกรวิจัยในแยกศาลาแดง

แยกศาลาแดงประกอบด้วยถนน 3 สาย คือ

- 1.ถนนพระรามที่ 4
- 2.ถนนติptom
- 3.ถนนราชดำริ

ภาพที่ 4.3 แสดงการจราจรบนแยกศาลาแดง



คนเดินเท้า

ทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. บริเวณแยกศาลาแดงจะมีคนพลุกพล่านเนื่องจากเป็นศูนย์กลางความเจริญมีแหล่งธุรกิจ และโรงเรียนที่มีชื่อเสียงมาก ส่วนในตอนเย็นจะมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงคือ พัดลมยักษ์ ทำให้มีคนเดินเท้าทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ

โดยเฉพาะในตอนเย็นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ในตอนเย็นบริเวณถนนสีลม จำมีการตั้งแผงลอย หรือรถเข็นขายเสื้อผ้า และอาหารตามทางเดินเท้า ประกอบกับมีการก่อสร้างทำให้มีผู้คนจำนวนมาก ซึ่งคนเดินเท้าเหล่านี้จะข้ามถนนไม่เป็นระเบียบเนื่องจากมีการก่อสร้างดังนั้นจึงมีการข้ามถนนตามใจชอบโดยจะข้ามถนนเป็นกลุ่ม ๆ บางครั้งทำให้รถที่แล่นอยู่โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถกระชั้นชิด คนเดินเท้าจึงเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดปัญหาจราจร

สภาพการจราจร

ตรงบริเวณทางข้ามถนนสีลม และถนนราชดำริมีการก่อสร้างทางเดินรถไฟฟ้า ทำให้พื้นผิวถนนไม่ค่อยดีนัก และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดด้วย

ทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. ตรงแยกศาลาแดงหนาแน่นไปด้วยทั้งผู้คน และรถ เนื่องจากมีสถานที่สำคัญ ๆ มากมายและเป็นแหล่งสถานที่รวมแหล่งธุรกิจต่าง ๆ รวมทั้งเป็นมีโรงเรียนที่มีชื่อเสียง เช่น โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ และยังเป็นเส้นทางที่จะตรงไปยังบางรักอีกด้วย บริเวณถนนสีลมทั้งขาเข้าและขาออกจะติดขัดมาก ๆ รถเคลื่อนตัวได้ช้า ผู้คนก็พลุกพล่าน โดยเฉพาะมีการก่อสร้างทำให้ทางเดินรถแคบจึงยิ่งติดขัด

ทางด้านรถที่จะเลี้ยวเข้าสีลมนั้นจะติดขัดมากจนแทบขยับไม่ได้ ทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. รถที่ตรงมาจะเลี้ยวเข้าสีลมแทบจะไม่ได้เขยื้อน แม้จะได้รับสัญญาณไฟเขียว เพราะหากเขยื้อนตัวก็จะยังไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ บางครั้งรถที่จะเลี้ยวเข้าสีลมไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ เมื่อเปลี่ยนสัญญาณไฟก็

ทำให้รถที่จะไปทางตรงไม่สามารถเคลื่อนตัวได้จึงยังติดขัด แต่เมื่อเลยแยกศาลาแดงไปแล้วรถก็ยัง
ไม่คล่องตัว กลับยังติดขัดมากขึ้น ซึ่งบริเวณถนนสีลมนี้แม้จะเลยชั่วโมงเร่งด่วนรถก็ยังติดขัดอยู่

รถที่ตรงมาจากถนนพระรามที่ 4 จะไปทางอังรีนงัดเมื่อพ้นแยกศาลาแดงแล้วจะเคลื่อน
ตัวได้ช้า ๆ ตามสัญญาณไฟ

ในทางกลับกันรถติดขัดมากเคลื่อนที่ไปไม่ค่อยได้ แม้จะได้รับสัญญาณไฟเขียวก็ตามซึ่ง
บริเวณนี้ในบางครั้งจะมีเด็กขายหนังสือพิมพ์ เช็คระจก หรือขายของอื่น ๆ บางครั้งมีเด็กขอทาน
ทำให้คนขับรถโดยเฉพาะผู้หญิงที่ขับรถมาคนเดียววนั้นเกิดความหวาดกลัว ซึ่งน่ากลัวมาก เนื่อง
จากรถติดขัดมากไม่สามารถเคลื่อนรถหนีไปไหนได้

ส่วนถนนราชดำริขาเข้าจะไม่ค่อยติดขัด ในขณะที่ฝั่งตรงข้ามของถนนราชดำริที่จะออก
มายังถนนพระรามที่ 4 รถจะติดขัดค่อนข้างมาก

สัญญาณไฟจราจร

โดยทั่วไปสัญญาณไฟจราจรในแยกศาลาแดงใช้การได้ดีแต่บางครั้งตำรวจจราจรต้องใช้
สัญญาณมือแทนเนื่องจากรถติดขัดมากไม่สามารถเคลื่อนที่ตามสัญญาณไฟจราจรได้

สาเหตุ

1. มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ายกระดับในบริเวณนี้ซึ่งยังไม่เรียบร้อยนัก
2. บริเวณแยกศาลาแดงเป็นสถานที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ ทั้งทางด้านธุรกิจ การศึกษา
การค้า และแหล่งท่องเที่ยวซึ่งมีทั้งกลางวันและกลางคืน ทำให้ผู้คนหลั่งไหลกันมาบริเวณแยกนี้
จำนวนมาก จึงมีทั้งรถส่วนตัวและรถรับจ้างจำนวนมาก
3. คนเดินเท้ามีจำนวนมาก และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะในเรื่องของการข้าม
ถนน ซึ่งจะมีการข้ามถนนแบบตามใจชอบและกระชั้นชิด โดยเฉพาะบริเวณถนนสีลมด้านหน้า
ร้านอาหาร KFC เนื่องจากบริเวณนั้นมีการก่อสร้างดังนั้นคนจึงไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม
4. รถโดยสารประจำทางมักจอดไม่เป็นระเบียบ โดยเฉพาะไม่ยอมเข้าป้าย ทำให้ผู้โดยสาร
ต้องลงไปเดินขึ้นรถบนถนนเองทำให้ขวางรถคันอื่น

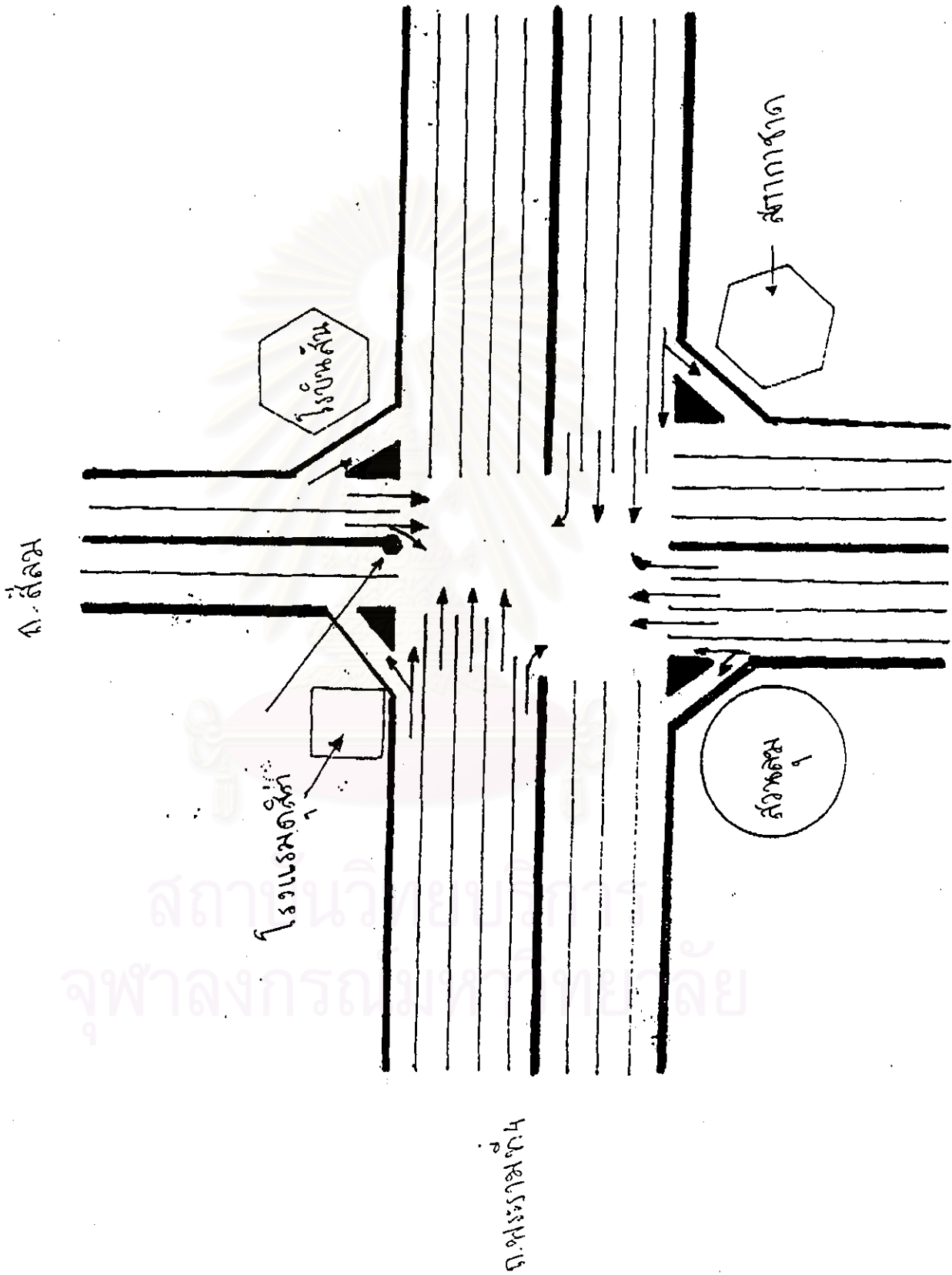
- 5.รถรับจ้างจ้อครับ - ส่ง ผู้โดยสารไม่เป็นระเบียบ กีดขวางการจราจร
6.ตำรวจจราจรจะคอยดูแลและตรวจบริเวณแยกศาลาแดงเนื่องจากรถติดชั้มาก แต่จะไม่สนใจดูแลตรงถนนสีลม ทำให้มีทั้งรถ และคนเดินเท้ากระทำผิดกฎจราจรจำนวนมาก

ภาพที่ 4.4 แสดงการจราจรบนแยกศาลาแดง



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ที่ 4.2 แสดงการจราจรบนแยกสามทางแดง



ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ของผู้ทำการวิจัยในแยกอรัญนังค์

แยกอรัญนังค์ประกอบไปด้วยถนน 3 สาย คือ

- 1.ถนนพระรามที่ 4
- 2.ถนนอรัญนังค์
- 3.ถนนสุรวงศ์

ภาพที่ 4.5 แสดงการจราจรบนแยกอรัญนังค์





คนเดินเท้า

มีคนเดินเท้าเป็นจำนวนมากเช่นกันในบริเวณนี้โดยเฉพาะด้านถนนพระรามที่ 4 ที่จะตรงไปแยกสามย่านจะมีคนมากทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น.

สภาพการจราจร

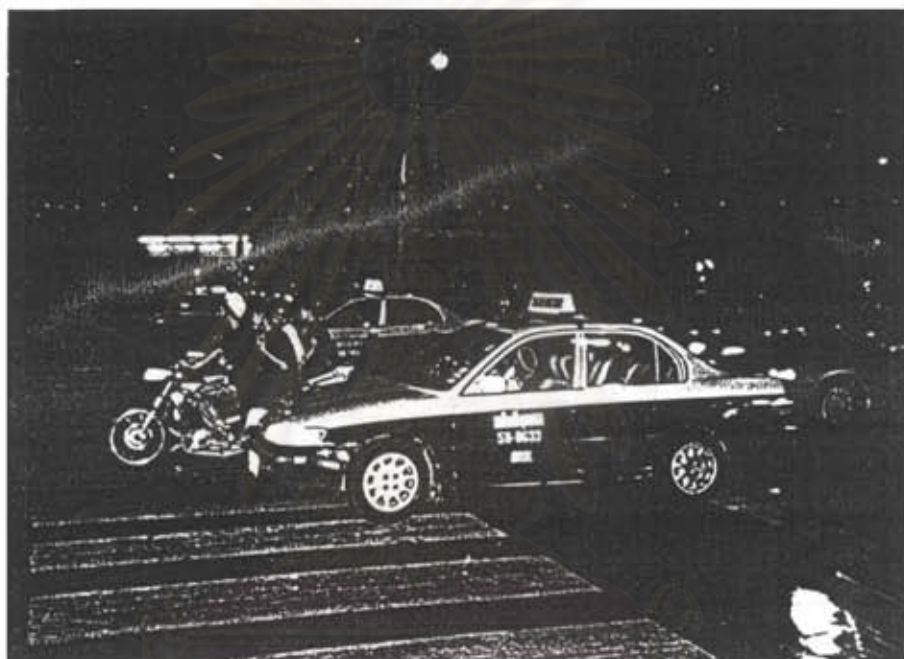
ส่วนแยกอังรีนังต์จะมีคนเดินไปมามากพอสมควรแต่ไม่มากเท่าแยกศาลาแดง ถนนพระรามที่ 4 ที่จะตรงไปสามย่านจะมีปริมาณรถที่ลดลง เนื่องจากรถส่วนใหญ่จะตรงเข้าถนนสีลมมากกว่าส่วนรถที่จะตรงมาทางแยกอังรีนังต์บางครั้งไม่สามารถเคลื่อนตัวได้เนื่องจากติดขัดรถที่เข้าถนนสีลมทำให้ถนนบริเวณนี้ในบางครั้งจะดูว่าง

ทางที่ตรงมาจากพระรามที่ 4 เชี่ยวเข้าถนนอังรีนังต์ไปจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจะไม่ค่อยติดขัด เมื่อเทียบกับขณะที่ทางกลับกันของถนนอังรีนังต์ที่จะออกไปทางแยกอังรีนังต์กลับติดขัดมาก จนแทบเขยื้อนไม่ได้แม้จะได้รับสัญญาณไฟให้เคลื่อนตัวก็ตาม

ถนนสุรวงศ์ทางเข้าสุรวงศ์จะมีปริมาณรถมากทั้งขาเข้าและขาออก การจราจรติดขัดมาก แต่ขาออกจะคล่องตัวกว่า

ส่วนถนนพระรามที่ 4 ทางที่ตรงมาจากสามย่านทั้งในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรหนาแน่น คือตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และตั้งแต่เวลา 16.00 - 19.00 น. การจราจรก็ติดขัดมากกว่าทางที่กลับกัน ซึ่งในบางครั้งแม้จะได้รับสัญญาณไฟให้เคลื่อนตัวก็ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ บางครั้งตำรวจจราจรต้องปล่อยรถที่จะเข้าออกอังรีนังต์ - สุรวงศ์ เพราะถึงแม้จะปล่อยรถตรงถนนพระรามที่ 4 ก็ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้

ภาพที่ 4.6 แสดงการจราจรบนแยกอรัญนงค์



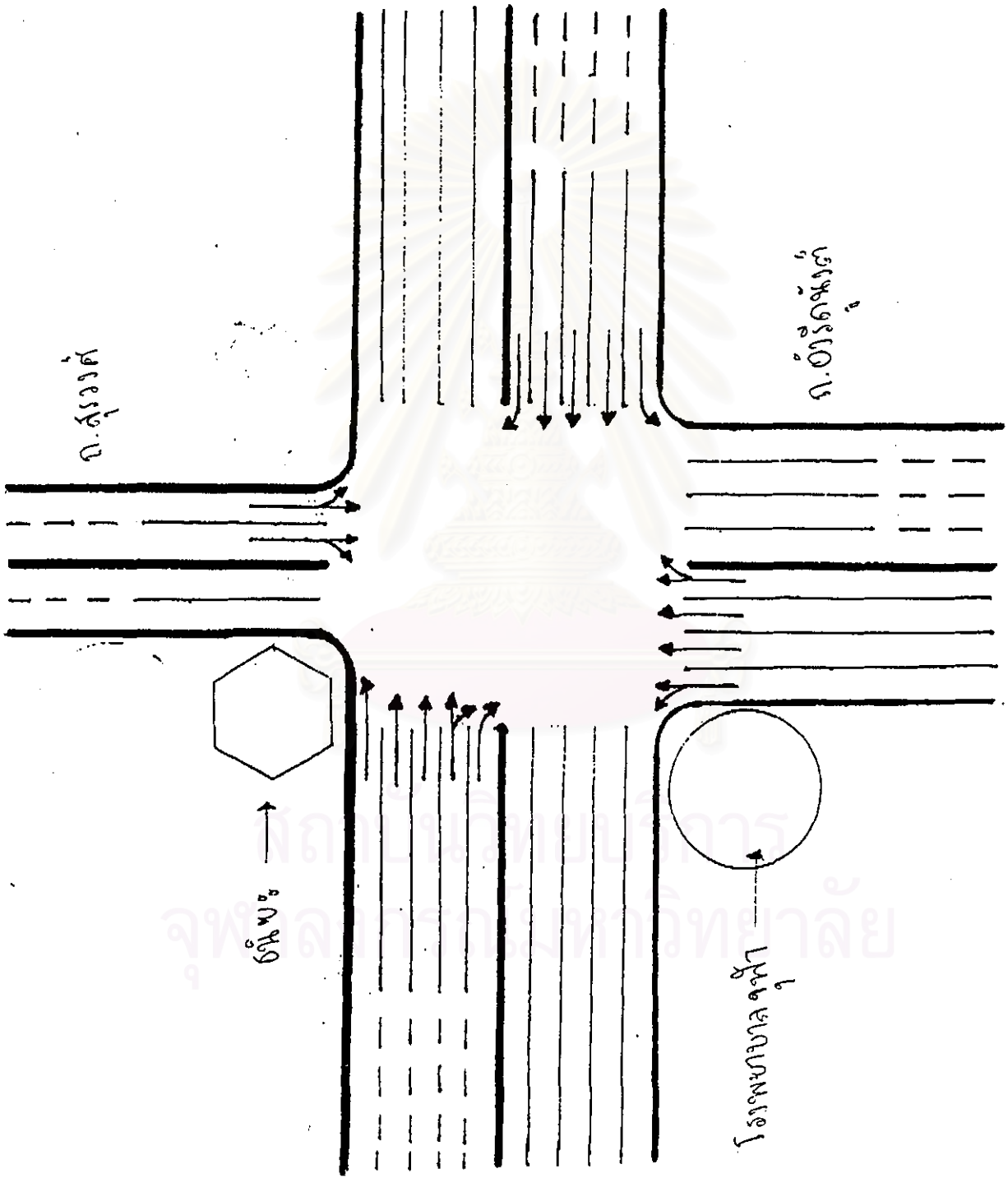
สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สาเหตุ

1. แยกอรัญนงค์อยู่ติดกับแยกศาลาแดง จึงทำให้เกิดรถติดต่อเนื่องมาก
2. บริเวณถนนสุรวงศ์ในคอนเอนจะมีร้านค้าและแหล่งท่องเที่ยวมาก ทำให้มีผู้คนมากรถจึง

ติดขัด

แผนที่ที่ 4.8 แสดงการจราจรบนแยกอ้งวีอุ้งค์



ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำแยกศาลาแดง

ผู้ให้สัมภาษณ์ ศ.ต.ต.สม (นามสมมติ)

ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา พาพานิช นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถานที่ ป้อมขามควบคุมสัญญาณไฟจราจรแยกศาลาแดง

ประวัติส่วนตัว

ชื่อ ศ.ต.ต.สม

อายุ 27 ปี

ระดับการศึกษา หลังจากจบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 แล้วจึงเข้าศึกษาต่อที่โรงเรียนตำรวจภูธร 6 จังหวัดนครสวรรค์ จบเมื่อปี พ.ศ. 2535

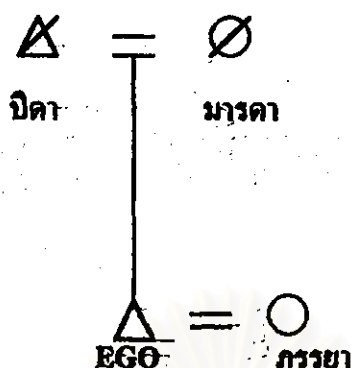
สถานภาพ สมรสแล้วกับนางอร ปัจจุบันอายุ 21 ปี ยังไม่มีบุตร เนื่องจากเพิ่งสมรสกัน

รายได้ ได้รับเงินเดือนเดือนละ 6,500 บาท

สภาพครอบครัวความสัมพันธ์ในครอบครัวโดยทั่วไป ไม่มีปัญหาอะไร เพิ่งจะแต่งงานกันจึงยังไม่มีบุตร แต่คาดว่าจะมีบุตรสัก 2 คน

ปัญหาสุขภาพ ไม่มี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ไต่ถามกรรมที่ 4.11 แสดงเครือญาติของ ศ.ต.ต.สม

การปฏิบัติงาน

หลังจากจบการศึกษาแล้ว จากนั้นจึงเข้ารับราชการอยู่ในหน่วยอารักขา (อป.) จากนั้นจึงย้ายมาทำงานอยู่ฝ่ายจราจร ปัจจุบันทำงานอยู่ฝ่ายจราจรเป็นตำรวจจราจร

ชีวิตประจำวัน

โดยปกติชีวิตประจำวันจะตื่นนอนไม่แน่นอน เนื่องจากจะทำงานโดยเข้าเวร ผลักละ 8 ชั่วโมง ผลักกันไป จะแบ่งเป็น

- 1.เช้า 05.00 น. - 14.00 น.
- 2.เย็น 14.00 น. - 22.00 น.

โดยจะพักอาทิตย์เว้นอาทิตย์ ในวันพักมักจะพักผ่อนอยู่กับบ้านกับภรรยา

ช่วงการจราจรที่ติดขัด

1.ช่วงเช้า ในช่วงเช้าบริเวณแยกศาลาแดง ทางถนนสีลมจะติดขัดมากที่สุด โดยเริ่มติดขัดตั้งแต่เวลาประมาณ 07.30 น. จนถึง 09.00 น. ซึ่งจะเป็นช่วงที่รถติดขัดมากที่สุดในตอนเช้า แต่

หลังจากนั้นรถก็ยังติดขัดอยู่บ้าง โดยเฉพาะการจราจรบริเวณถนนสีลมนั้นจะยังติดขัดมากอยู่ตลอดเวลา

2. ช่วงเย็น ในเรื่องของการจราจรบริเวณแยกศาลาแดงนั้น ทางสีลมขาออกจะติดขัดมากที่สุด ในช่วง 16.00 - 20.00 น. ในตอนเย็นนั้นต้องใช้สัญญาณไฟโดยใช้มือ ในช่วง 15.00 น. - 19.00 น.

การฝ่าฝืนกฎจราจร

รถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ได้แก่

1. รถยนต์ส่วนตัว สาเหตุที่ฝ่าฝืนก็เนื่องจากฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การที่รถเหล่านี้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟส่วนใหญ่ก็เป็นเพราะรถตรงแยกนี้จะติดขัดมากบางบางครั้งแม้สัญญาณไฟเขียวแล้วก็ไม่สามารถเคลื่อนตัวไปได้ หรือไปได้ช้ามาก ดังนั้นจึงต้องรอเป็นเวลานาน เมื่อสัญญาณไฟเขียวจึงพยายามที่จะเร่งเครื่องเพื่อให้ทันสัญญาณไฟจึงทำให้เกิดถูกติดพันอันทำให้เกิดการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในที่สุด ส่วนการฝ่าฝืนในเรื่องอื่นนั้นแทบไม่มี

2. รถจักรยานยนต์ มักจะไม่สวมหมวกนิรภัย หรือจับซีรึดผิดเลน

อุบัติเหตุ

ส่วนใหญ่จะไม่มีอุบัติเหตุที่รุนแรงเนื่องจากรถที่ใช้เส้นทางนี้ไม่สามารถแล่นได้อย่างรวดเร็วเพราะการจราจรติดขัดมาก ส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วจะเกิดขึ้นวันละประมาณ 3 ราย

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นหากเกิดขึ้นในแยกนี้จะมีผลต่อการจราจรมาก โดยจะยังทำให้รถติดขัดมาก อันจะส่งผลไปยังการจราจรในเส้นทางอื่น ๆ ด้วย ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดการกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นไม่แน่นอนแล้วแต่ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นรุนแรงหรือไม่ อย่างไร แต่จะพยายามจัดการให้เร็วที่สุดเพราะผลกระทบมีมาก

ข้อคิดเห็นต่อสภาพจราจร

ส.ค.ต.สม ได้ให้ความเห็นในเรื่องการจราจรทุกวันนี้อาจจะติดขัดมาก แต่เดิมนั้นจะติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วนในตอนเช้าและตอนเย็น แต่ปัจจุบันรถจะติดขัดแทบทั้งวันเพียงแต่ติดมากติดน้อย แต่บริเวณถนนสีลมนั้นจะติดขัดมากตลอดเวลา ยังมีการสร้างทางเดินรถไฟฟ้าซึ่งทำให้ติดขัดมาก

สาเหตุที่รถติดขัดมากนั้น ได้แก่

1. ปริมาณรถที่มากจนเกินไป ขณะที่ปริมาณถนนนั้นไม่เพียงพอ
2. การที่แหล่งความเจริญต่าง ๆ มารวมกันอยู่ที่จุดเดียวกันก็ยิ่งทำให้รถติดเพราะคนต้องมารวมกันมาก

ข้อเสนอแนะ

สำหรับในเรื่องการแก้ไขปัญหานั้นมีข้อเสนอแนะดังนี้ คือ

1. ต้องมีการจำกัดปริมาณรถ อาจมีการเพิ่มภาษี
2. การมีรถไฟฟ้าอาจช่วยแก้ไขปัญหาก็อีกทางหนึ่ง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำแยกวิฑู

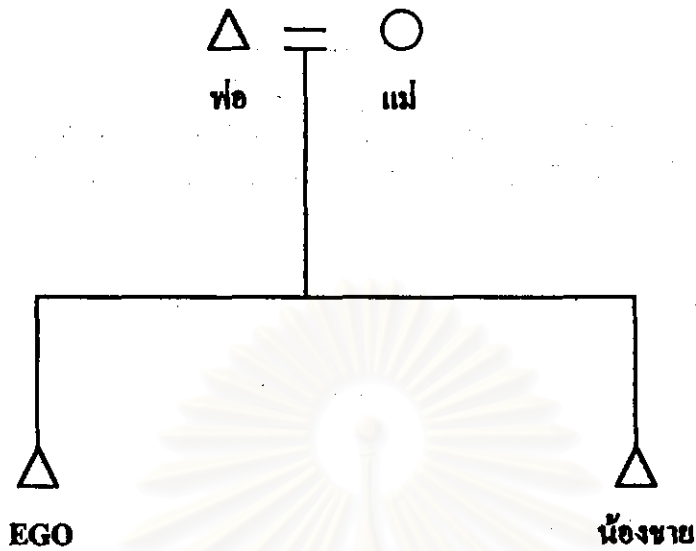
ผู้ให้สัมภาษณ์ ศ.ต.ต.แดง (นามสมมติ)
 ผู้สัมภาษณ์ น.ศ.ศุมาคา หาพานิช
 สถานที่สัมภาษณ์ แยกวิฑู

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ ศ.ต.ต.แดง
 อายุ 30 ปี
 เงินเดือน 5,200 บาท
 ระดับการศึกษา จบการศึกษาจาก รร.ตำรวจนครบาล
 สถานภาพ โสด
 ปัญหาสุขภาพ ไม่มี

การปฏิบัติงาน

ศ.ต.ต.แดง จบการศึกษาในระดับประถมและมัธยมจาก โรงเรียนในต่างจังหวัด จากนั้นได้เข้าศึกษาต่อที่ รร.ตำรวจนครบาล เมื่อปี พ.ศ.2535 จากนั้นได้เข้ามาปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจฝ่ายป้องกันปราบปราม และต่อมาได้เข้าทำการศึกษาอบรมงานด้านการจราจรแล้ว จึงได้ย้ายเข้ามาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ จนกระทั่งปัจจุบัน



ไดอะแกรมที่ 4.12 แสดงเครือญาติของศ.ต.ต. แดง

ชีวิตประจำวัน

ศ.ต.ต.แดง จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กันในแต่ละวันภายในหนึ่งอาทิตย์ เนื่องจากชีวิตประจำวันต้องปฏิบัติหน้าที่โดยการเข้าเวร ที่มีลักษณะงานที่เหมือน ๆ กันในทุก ๆ วัน คือ การจัดเวรยามเป็นผลัด โดยจะมีการจัดเวรยามเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 06.00 - 14.00 น.
2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 14.00 - 22.00 น.

จากตารางเวรยามทำให้การตื่นนอนและเข้านอนในแต่ละวันต่างกัน คือ ถ้าเข้าเวรเช้าจะต้องตื่นนอนเวลาประมาณ 05.00 น. แต่ถ้าเข้าเวรบ่ายจะต้องตื่นนอนประมาณ 11.00 น. และการเข้านอนก็ต่างกันแล้ว แต่ถ้าออกเวรบ่าย 21.00 น. จะเข้านอนประมาณ 23.00 น. แต่ถ้าออกเวรเช้าอาจจะเข้านอนประมาณ 21.00 น. ในแต่ละอาทิตย์จะมีวันหยุด-1- วัน ก็อาจเป็นวันเสาร์หรืออาทิตย์ โดยจะผลัดเปลี่ยนกันไป และในวันหยุดส่วนใหญ่มักจะพักผ่อนอยู่กับบ้าน มีบางครั้ง

เพื่อนจะพาออกไปเที่ยว หรือกินข้าว ช้างนอกบ้าน แต่ก็ไม่บ่อยนัก เวลาว่างส่วนใหญ่ก็
ดูทีวี พักผ่อนอยู่กับบ้าน หรือไม่กี่ครั้งก็สังสรรค์กับเพื่อนร่วมงานบ้างในบางโอกาส

ช่วงการจราจรที่ติดขัด

1. ช่วงเช้า ในช่วงเช้าบริเวณแยกวิฑู ทางถนนพระรามที่ 4 จะติดขัดมากที่สุด โดยเริ่มติด
ขัดตั้งแต่เวลาประมาณ 07.30 น. จนถึง 09.00 น. ซึ่งจะเป็นช่วงที่รถติดขัดมากที่สุดในตอนเช้า

2. ช่วงเย็น การจราจรบริเวณแยกวิฑู ทางถนนสาทรเหนือ และถนนพระรามที่ 4 จะติด
ขัดมากที่สุดพอ ๆ กัน ในช่วง 15.30 - 20.00 น.

การใช้มือกดสัญญาณไฟจราจรนั้นจะใช้ในช่วงเวลาที่มีรถติดมาก ๆ

การฝ่าฝืนกฎจราจร

รถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ได้แก่ รถจักรยานยนต์ มักจะไม่สวมหมวกนิรภัย หรือขับ
ซี้รถผิดเลน

อุบัติเหตุ

ส่วนใหญ่จะไม่มีอุบัติเหตุที่รุนแรง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นในแยกนี้
จะมีผลต่อการจราจรมาก เพราะจะยิ่งทำให้รถติดขัดมาก ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดการกับอุบัติเหตุ
ราว 10 นาที

ข้อคิดเห็นต่อสภาพจราจร

การปฏิบัติหน้าที่เป็นตำรวจจราจรประจำแยกวิฑู การจราจรติดขัดบริเวณแยกดังกล่าว
เนื่องจาก

1. ปริมาณรถมีมาก
2. มีทางด่วนบริเวณแยกดังกล่าวทำให้รถแย่งกันขึ้นทางด่วน

การฝ่าฝืนกฎจราจรที่พบบ่อยบริเวณแยกวิฑู

1. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
2. การขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน
3. จอดในที่ห้ามหยุด หรือ จอด

ข้อเสนอแนะ

ความคิดเห็นในการแก้ปัญหาจราจรบริเวณแยกวิฑู

1. การกำหนดมาตรการอย่างเด็ดขาดในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎ
หมายจราจร โดยเฉพาะพวกที่จอดในที่ห้ามจอด
2. สลับวันคู่วันคี่ในการให้รถตามหมายเลขทะเบียน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำแยกศาลาแดง

ผู้ให้สัมภาษณ์ ค.ต.เอ (นามสมมติ)
ผู้สัมภาษณ์ นางสาวสุมาดา หาพานิช
สถานที่สัมภาษณ์ แยกศาลาแดง

ข้อมูลทั่วไป

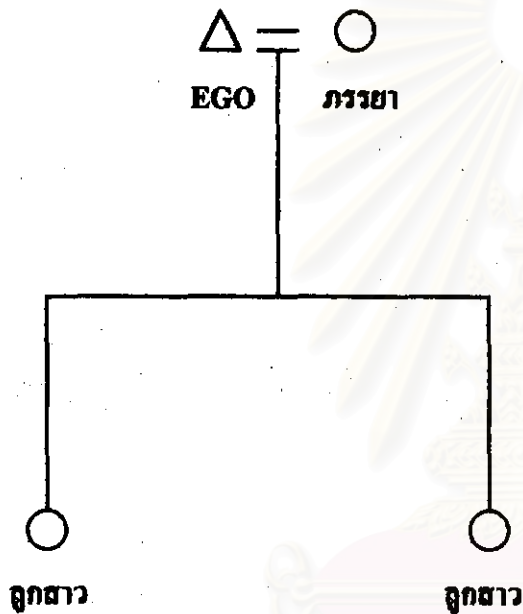
ชื่อ ค.ต.เอ
อายุ 42 ปี
เงินเดือน 11,800 บาท
ระดับการศึกษา จบการศึกษาจาก รร.ตำรวจนครบาล
สถานภาพ สมรส
ปัญหาสุขภาพ ความเครียด คลอเรสเตอรอลในเลือดสูง

ครอบครัว

ค.ต.เอ ได้สมรสกับนางเล็ก อายุ 40 ปี ซึ่งมีอาชีพเป็นแม่บ้าน และมีบุตรหญิงด้วยกันจำนวน 2 คน อายุ 16 ปี และอายุ 3 ปี คนโตกำลังศึกษาอยู่ที่ รร.สตรีศรีสุวิโยทัย ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ภรรยาเป็นแม่บ้าน

สถานภาพครอบครัวพอกันพอใช้ มีรายได้จากการรับราชการของ และมีเงินเก็บบ้างพอสมควรเพื่อไว้ให้ลูกและในอนาคตคอยากให้ลูกเรียนสูงๆ มีอาชีพการงานที่ดีกว่าพ่อแม่ ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการกินอยู่ในแต่ละวัน และการส่งเสียค่าเล่าเรียนของบุตรคน

โต ซึ่งกำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 และต้องมีค่าใช้จ่ายมาก และค่าเลี้ยงดูบุตรสาวคนเล็ก ส่วนรายได้ในแต่ละเดือน มีเงินเดือนและสวัสดิการของการเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในแต่ละเดือน ส่วนภรรยาเป็นแม่บ้านที่คิดไม่มีการทะเลาะกันเลย ครอบครัวมีความสุขตามอัธยาศัย ส่วนตัวของ ค.ต.เอ มีความภูมิใจในการรับราชการตำรวจ



ไดอะแกรมที่ 4.18 แสดงเครือญาติของค.ต.เอ

ประวัติการปฏิบัติงาน

ค.ต.เอ จบการศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษา และมัธยมศึกษา ปีที่ 6 จากโรงเรียนในต่างจังหวัด และได้เข้ามาสอบศึกษาต่อ ที่ รร.พลตำรวจนครบาล และเมื่อจบการศึกษาที่ รร.ตำรวจนครบาล ปี 2517 แล้วได้เข้ารับการครั้งแรกเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจปราบจลาจลอยู่ ประมาณ 8 เดือน และต่อมาได้ทำการย้ายที่ทำงานมาที่ สน.ทุ่งมหาเมฆ จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ค.ค.เอ จะมีชีวิตประจำวันที่เหมือนๆ กันในแต่ละวัน เนื่องจากชีวิตประจำวันต้องปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรที่เหมือนๆ กันในทุกๆ วัน คือ การจัดเวรยามจะมีการจัดเวรยามเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 06.00 - 14.00 น.
2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 14.00 - 22.00 น.

จากตารางเวรยามทำให้การตื่นนอนและเข้านอนในแต่ละวันต่างกัน คือ ถ้าเข้าเวรเช้าจะต้องตื่นนอนเวลาประมาณ 05.00 น. แต่ถ้าเข้าเวรบ่ายจะต้องตื่นนอนประมาณ 11.00 น. และการเข้านอนก็ต่างกันแล้ว แต่ว่าถ้าออกเวรบ่าย 14.00 น. จะเข้านอนประมาณ 23.00 น. แต่ถ้าออกเวรเช้าอาจจะเข้านอนประมาณ 21.00 น. ในแต่ละอาทิตย์จะมีวันหยุด 1 วันคืออาจเป็นวันเสาร์หรืออาทิตย์จะผลัดเปลี่ยนกันไปในวันหยุดหรือเวลาว่างส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้านมีบางครั้งจะพาภรรยาและบุตรไปเที่ยว หรือกินข้างนอกบ้าน ตามห้างสรรพสินค้า แต่ก็ไม่บ่อยนัก และในตอนเย็นหรือวันที่เข้าเวรผลัดเช้าจะมีเวลาว่างตอนเย็นก็จะไปออกกำลังกายโดยการวิ่งบ้าง หรือ ไปสังสรรค์กับเพื่อนร่วมงานบ้างบางโอกาส

ช่วงการจรรยาที่ติดขัด

ในแต่ละวันจะแบ่งช่วงเวลาที่การจรรยาที่ติดขัดออกเป็น 2 ช่วง คือ

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.00 น.
2. ช่วงบ่าย ระหว่างเวลา 16.00 - 19.00 น.

การใช้มือกดสัญญาณไฟจราจรนั้นจะใช้ในช่วงเวลาที่มีรถติดมาก ๆ ช่วง 06.30 - 20.00 น.

การฝ่าฝืนกฎจราจร

รถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรส่วนใหญ่ได้แก่ รถจักรยานยนต์ การฝ่าฝืนกฎจราจรที่พบบ่อยบริเวณ
แยกศาลาแดง

1. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
2. การขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน
3. การใช้ทาง เช่นการข้ามถนนในขณะที่ไฟเขียว หรือขณะที่ไม่ให้
คนข้ามทำให้รถต้องจอด

อุบัติเหตุ

ส่วนใหญ่จะไม่ค่อยมีอุบัติเหตุ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ นั้น ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดการ
กับอุบัติเหตุราว 10 นาที

ข้อคิดเห็นต่อสภาพจราจร

การจราจรติดขัดบริเวณแยกดังกล่าวเนื่องจาก

1. ปริมาณรถมีมาก
2. การก่อสร้างบนผิวการจราจร
3. การมีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าวไม่ค่อยมีเนื่องจาก
รถจะติดมากทำให้มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกันบ่อย

ข้อเสนอแนะ

ความคิดเห็น ในการแก้ปัญหาจราจรบริเวณแยกศาลาแดง

1. การกำหนดมาตรการในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร
เช่น การลงโทษข้าราชการที่ทำผิด เป็นต้น
2. ดำเนินการขุดเจาะบริเวณผิวถนนต้องทำให้รวดเร็ว และไม่บ่อย

ครั้ง ซึ่งทำให้รุดคืบคืบมาก
3.การมีวินัยการใช้รถใช้ถนนของคน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำแยกวิทยุ

ผู้ให้สัมภาษณ์ ค.ต.นา (นามสมมติ)
 ผู้สัมภาษณ์ น.ส.สุมาดา ทาพานิช
 สถานที่สัมภาษณ์ แยกวิทยุ

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ ค.ต.นา
 อายุ 30 ปี
 ระดับการศึกษา รร.ตำรวจนครบาล
 สถานภาพ โสด
 สถานที่ทำงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สน.ทุ่งมหาเมฆ
 ปัญหาสุขภาพ ไม่มี

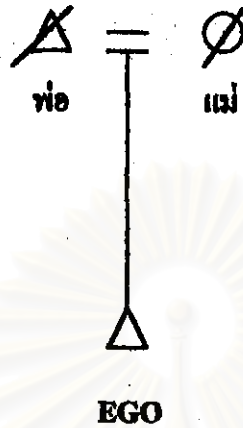
ชีวิตครอบครัว

ค.ต.นา เข้มภพ มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด เป็นบุตรคนเดียวของครอบครัว พ่อแม่
 อยู่ต่างจังหวัด ปัจจุบันยังเป็นโสดอยู่ มีเงินเดือนๆ ละ 12,500 บาท ยังไม่คิดจะแต่งงาน

ฐานะทางการเงินมีพอกินพอใช้ ไม่เดือดร้อนมีเงินเก็บฝากธนาคารไว้ในตอนแต่งงาน หรือ
 ไว้ตอนจำเป็น

ความคิดเห็นคิดว่าอาชีพตำรวจเป็นอาชีพที่อิสระ และได้ใช้ความรู้ความสามารถ ให้เป็น
 ประโยชน์แก่บ้านเมือง และมีความภูมิใจในอาชีพตำรวจ

ความคิดในเรื่องอนาคต คือ ต้องการสอบเป็นนายตำรวจชั้นสัญญาเพื่อความก้าวหน้าใน
ชีวิตราชการ



โคออร์เดตที่ 4.14 แสดงเครือญาติของค.ต.นา

การปฏิบัติงาน

ค.ต.นา ได้จบการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาและประถมศึกษาจาก รร.แห่งหนึ่งใน
ต่างจังหวัด และต่อมาได้เข้ามาสอบศึกษาต่อที่ รร.ตำรวจนครบาล และเมื่อได้สำเร็จการศึกษาจาก
รร.ตำรวจนครบาลแล้ว ค.ต.นา ได้เข้ารับตำแหน่งเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจฝ่ายป้องกันและ
ปราบปราม โดยมียศเป็นพลตำรวจ อยู่ที่ สน.ทุ่งมหาเมฆ อยู่ประมาณ 5 ปี และจากนั้นได้ย้ายมา
ทำตำแหน่งเจ้าหน้าที่เสมียนคดี อยู่ประมาณ 2 ปี และต่อมาได้รับการอบรมเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจรา
จร จนกระทั่งปัจจุบัน

โดยก่อนที่จะมาปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจร ได้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับเรื่องจราจร ในหลัก
สูตรเกี่ยวกับงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลด้วย

ชีวิตประจำวัน

ค.ต.นา จะมีชีวิตประจำวัน ที่เหมือนๆ กันในแต่ละวัน โดยการตื่นนอนหรือเข้านอนจะขึ้นอยู่กับเวลาเข้าเวรของ ค.ต.นา โดยตารางเวรของ ค.ต.นา จะแบ่งออกเป็น 2 ผลิต คือ

1. ผลิตเช้า ระหว่างเวลา 06.00 - 14.00 น.
2. ผลิตบ่าย ระหว่างเวลา 14.00 - 22.00 น.

ส่วนวันหยุดมีหนึ่งวัน คือ วันเสาร์ หรือ อาทิตย์ แล้วแต่จะตรงตามตารางเวร แต่ถ้าต้องการที่จะหยุดหลายวัน ต้องแลกเวรเพื่อนร่วมงานคนอื่น

เวลาว่างส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้าน และเที่ยวเตร่กับเพื่อนๆ ที่ร่วมงาน โดยการสังสรรค์ก็มีการดื่มสุรบ้างแล้วแต่เทศกาล

แต่ถ้ามีเวลาว่างตอนเย็นจะไปออกกำลังกายที่สวนสมเด็จพระนเรศวรมหาราชแล้วแต่โอกาส แต่ส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีเวลาว่าง

ช่วงการจราจรติดขัด

การจราจรติดขัดที่บริเวณแยกวิฑูนั้นจะมีอยู่ 2 ช่วง

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.30 น.
2. ช่วงบ่าย และเย็น ระหว่างเวลา 16.00 - 19.30 น.

การจราจรจะติดขัดมากบริเวณถนนพระรามที่ 4 ขาออก(มุ่งหน้าทางด่วน) เนื่องจาก รถจะมีปริมาณมาก และมีการก่อสร้างบริเวณแยก ทำให้รถเคลื่อนตัวได้ช้าลง และรถที่มาจากถนนสารจะมีปริมาณมากทำให้รถที่มุ่งหน้าไปถนนวิฑูและรถที่จะเลี้ยวขวาไปถนนพระรามที่ 4 ติดขัดมาก

ข้อคิดเห็นต่อสภาพการจราจรที่ติดขัด

การฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณแยกวิทยุ ส่วนใหญ่ที่พบ คือ

1. การเดินรถผิดช่องทาง
2. การก่อสร้างบริเวณแยก
3. การใช้ทางบริเวณแยก

ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกวิทยุที่พบคือ

1. มีรถปริมาณมากจากถนนสารมุงหน้าถนนพระรามที่ 4 เนื่องจากรถที่จะเลี้ยวขวาเพื่อขึ้นทางด่วนไป ถนนดินแดง คอนเมือง สุขุมวิท เพชรบุรี ดาวคะนอง บางนา และออกต่างจังหวัด
2. การไม่มีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าว โดยจะเห็นได้จากการที่ผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะในการข้ามถนน เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่ควรแก้ไข

1. การกำหนดมาตรการในการลดปริมาณรถให้น้อยลง
2. การรณรงค์ให้ผู้ขับรถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
3. การร่วมมือกันแก้ปัญหาการจราจรอย่างจริงจังของผู้บริหาร
4. การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำแยกจรัญนังค์

ผู้ให้สัมภาษณ์ จ.ศ.ต.๑
 ผู้สัมภาษณ์ น.ส.ศุมาดา ทาพานิร
 สถานที่สัมภาษณ์ แยกจรัญนังค์

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ จ.ศ.ต.๑
 อายุ 38 ปี
 ระดับการศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง
 สถานภาพ สมรส
 ปัญหาสุขภาพ ไม่มี

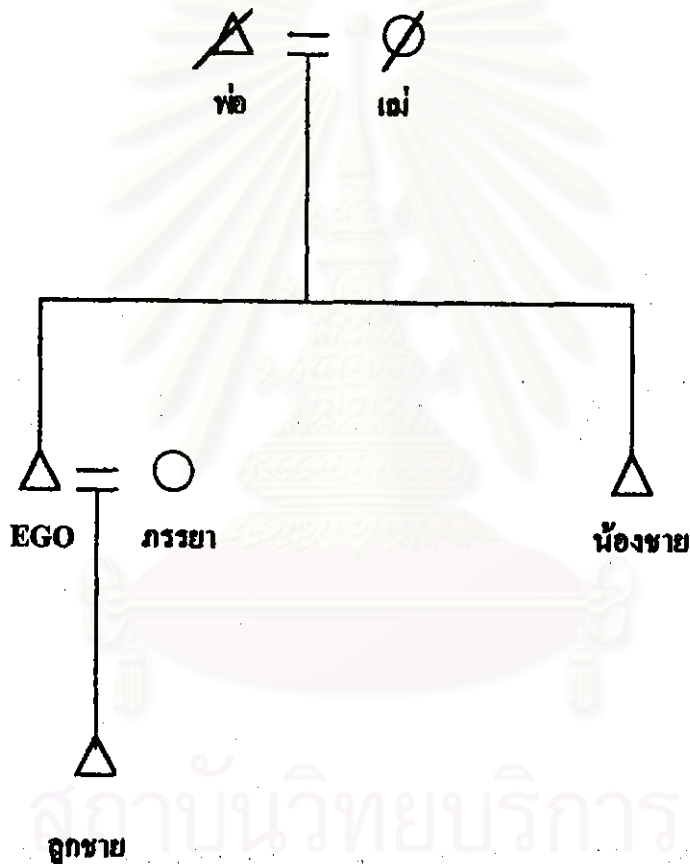
ครอบครัว

จ.ศ.ต.๑ แต่งงานกับ นางวิภา และได้มีบุตรชายด้วยกันจำนวน 1 คน อายุ 1 ปี
 ฐานะทางการเงินมีพอกินพอใช้ ไม่เดือดร้อนมีเงินเก็บฝากธนาคารไว้ในตอนแต่งงาน หรือ ไว้ตอน
 จำเป็น

รายได้ของครอบครัวได้จากเงินเดือนของ จ.ศ.ต.๑ จำนวน 8,700 บาท และเงินเดือนของ
 นางวิภา อีกจำนวน 8,000 บาท ซึ่งนางวิภา รับราชการอยู่ที่ กระทรวงมหาดไทย ส่วนรายจ่าย
 ของครอบครัวจะเป็นค่าใช้จ่ายเรื่องที่พัก ค่าน้ำค่าไฟและค่าใช้จ่ายเรื่องอาหารการกิน และค่าเลี้ยงดู
 บุตร

ความคิดเห็นคิดว่าอาชีพตำรวจที่ต้องทำงานหนักควรจะมีสวัสดิการที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ และอาชีพตำรวจเป็นอาชีพมีเกียรติ ศักดิ์ศรี และต้องใช้ความรู้ความสามารถ ให้เป็นประโยชน์แก่บ้านเมือง และมีความภูมิใจในอาชีพตำรวจ

ความคิดในเรื่องอนาคต คือ ต้องการสร้างครอบครัวให้มีความสุข ส่งเสียบุตรให้ได้เรียนสูงๆ เพื่อมีชีวิตที่ดีในอนาคต



ไคอะแกรมที่ 4.15 แสดงเครือญาติของค.จ

การปฏิบัติงาน

จ.ศ.จ. ได้จบการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาและประถมศึกษาจาก รร.แห่งหนึ่งในต่างจังหวัด และต่อมาได้เข้ามาศึกษาต่อที่มหาวิทยาลัยรามคำแหง และจบการศึกษาปี พ.ศ.2515 และจากนั้น ได้สอบเข้าเป็นตำรวจ และได้บรรจุครั้งแรกในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายธุรการ โดยมีศเป็นพลตำรวจ อยู่ที่ สน.ทุ่งมหาเมฆ อยู่ประมาณ 5 ปี และจากนั้นได้ย้ายมาทำตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสังกัดกองจราจรกลาง จนกระทั่งปัจจุบัน

โดยก่อนที่ใจจะมารับตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้มีการอบรมด้านวินัยจราจร ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลด้วย

ชีวิตประจำวัน

จ.ศ.จ. มีชีวิตประจำวัน ที่เหมือนๆ กันในแต่ละวันโดยการตื่นนอนหรือเข้านอนจะขึ้นอยู่กับการทำงาน

โดยตารางเวรของ จ.ศ.จ. จะแบ่งออกเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ระหว่างเวลา 05.00 - 12.00 น.
2. ผลัดบ่าย ระหว่างเวลา 13.00 - 21.00 น.

ส่วนวันหยุด คือ วันเสาร์ หรือ อาทิตย์ แต่ถ้าต้องการที่จะหยุดหลายวัน ต้องแลกเวรกับเพื่อนร่วมงานคนอื่น

เวลารว่างส่วนใหญ่จะพักผ่อนอยู่กับบ้าน และพาบุตรและภรรยาไปเที่ยวบ้างในบางโอกาส และบางครั้งจะเดินทางไปต่างจังหวัด

ช่วงการจราจรติดขัด

การจราจรติดขัดที่บริเวณแยกอภัยรัฐนันต์นั้นจะมีอยู่ 2 ช่วง

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.30 น.
2. ช่วงบ่าย และเย็น ระหว่างเวลา 16.00 - 19.30 น.

การจราจรจะติดขัดมากบริเวณถนนพระรามที่ 4 ขาออก(มุ่งหน้าทางด่วน) เนื่องจาก รถจะมีปริมาณมาก เนื่องจากรถจะมีการสะสมจากแยกสามย่านและจากแยกศาลาแดง

ข้อคิดเห็นต่อสภาพการจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณแยกอังรีนังค์ ส่วนใหญ่ที่พบ คือ

1. การเดินรถผิดช่องทาง และการเปลี่ยนช่องทางโดยฉับพลัน
2. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. การจอดในที่ห้ามจอด

ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกอังรีนังค์ คือ

1. มีรถปริมาณมากที่ติดขัดสะสมจากแยกสามย่าน และแยกศาลาแดง
2. การไม่มีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าว โดยจะเห็นได้จากการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าวกลัวว่าจะติดไฟแดงจึงมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. การไม่รู้ทางจึงทำให้ขับรถผิดช่องทางเดินรถ

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่ควรแก้ไข

1. การกำหนดมาตรการในการลดปริมาณรถให้น้อยลง
2. การอบรมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
3. การร่วมมือกันแก้ปัญหาการจราจรอย่างจริงจัง ทั้งทางฝ่ายรัฐบาลและประชาชน

ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำแยกอรัญนังค์

ผู้ให้สัมภาษณ์ ค.ต.นก
 ผู้สัมภาษณ์ น.ส.ศุมาดา หาพานิช
 สถานที่สัมภาษณ์ แยกอรัญนังค์

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ ค.ต.นก
 อายุ 50 ปี
 ระดับการศึกษา รร.ตำรวจนครบาลบางเขน
 สถานภาพ สมรส
 ปัญหาสุขภาพ ไม่มี

ครอบครัว

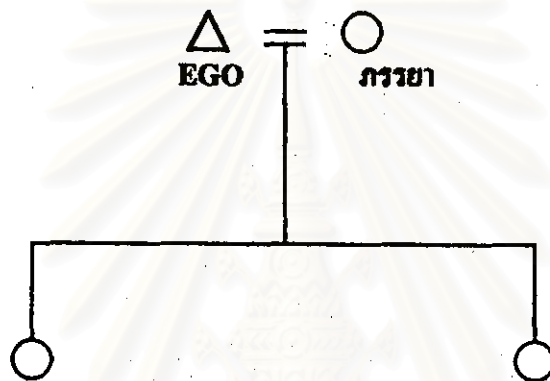
ค.ต.นก ได้แต่งงาน และได้มีบุตรด้วยกันจำนวน 3 คน เป็นหญิงทั้งหมด คนโตอายุ 17 ปี เรียนอยู่ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ คนที่สองอายุ 15 ปี เรียนอยู่ที่ รร.เตรียมหาญภิเกษม และคนเล็กอายุ 6 ขวบ กำลังศึกษาอยู่ที่ รร.หมื่นปารุ้ง

ฐานะทางการเงินมีพอกินพอใช้ ไม่เดือดร้อนมีเงินเก็บฝากธนาคารไว้ให้บุตร และใช้เวลาที่เดือนร้อน หรือจำเป็น

รายได้ของครอบครัวได้จากเงินเดือนของ ค.ต.นก จำนวน 11,300 บาท ส่วนนางชดชช. เป็นแม่บ้านไม่มีรายได้ ส่วนรายจ่ายของครอบครัวจะเป็นค่าใช้จ่ายเรื่องที่พัก ค่าน้ำค่าไฟ และค่าใช้จ่ายเรื่องค่าอาหาร และค่าศึกษาเลี้ยงดูบุตรทั้งสามคนที่อยู่ในวัยศึกษาอยู่

ความคิดเห็นคิดว่าอาชีพตำรวจที่ต้องทำงานหนักควรจะมีสวัสดิการที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ และอาชีพตำรวจเป็นอาชีพมีเกียรติ ศักดิ์ศรี และต้องใช้ความรู้ความสามารถ ให้เป็นประโยชน์แก่บ้านเมือง และมีความภูมิใจในอาชีพตำรวจ

ความคิดในเรื่องอนาคต คือ ต้องการสร้างครอบครัวให้มีความสุข ส่งเสียบุตรให้ได้เรียนสูงๆ เพื่อมีชีวิตที่ดีในอนาคต



ไดอะแกรมที่ 4.16 แสดงเครือญาติของค.ต.นท

การปฏิบัติงาน

ค.ต.นท ได้จบการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาและประถมศึกษาจาก รร.บางพระอินทร์ จว.อยุธยา โดยจบปี 2507 และต่อมาได้เข้ามาสอบเข้าศึกษาต่อที่ รร.ตำรวจนครบาลบางเขน และจบการศึกษานปี พ.ศ.2508 และจากนั้น ได้สอบเข้าเป็นตำรวจ และได้บรรจุครั้งแรกในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจฝ่ายป้องกันและปราบปราม และตำรวจประจำดูยาม จนกระทั่งปี พ.ศ.2515 ได้ย้ายมาทำหน้าที่ธุรการ และจากนั้นได้ย้ายมาทำตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จนกระทั่งปัจจุบัน

โดยก่อนที่จะมารับตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้มีการอบรมค่านิยมจราจร ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลด้วย

ชีวิตประจำวัน

ค.ต.นท มีชีวิตประจำวัน ที่เหมือนๆ กันในแต่ละวัน โดยการตื่นนอนหรือเข้านอนจะขึ้นอยู่กับ การเข้าเวร

โดยตารางเวรของ ค.ต.นท จะแบ่งออกเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ระหว่างเวลา 05.00 - 13.00 น.
2. ผลัดบ่าย ระหว่างเวลา 13.00 - 22.00 น.

ส่วนวันหยุด สัปดาห์ละ 1 วัน คือ วันเสาร์ หรือ อาทิตย์ แล้วแต่เวร แต่ถ้าต้องการที่จะหยุดหลายวัน ต้องแลกเวรกับเพื่อนร่วมงานคนอื่น

ช่วงการจราจรติดขัด

การจราจรติดขัดที่บริเวณแยกอรัญญิณังค์นั้นจะมีอยู่ 2 ช่วง

1. ช่วงเช้า ระหว่างเวลา 06.30 - 09.30 น.
2. ช่วงบ่าย และเย็น ระหว่างเวลา 16.00 - 19.30 น.

การจราจรจะติดขัดมากบริเวณถนนพระรามที่ 4 ขาออก(มุ่งหน้าทางด่วน) เนื่องจาก รถจะมีปริมาณมาก เนื่องจากรถจะมีการสะสมจากแยกสามย่านและจากแยกศาลาแดง และมีคนใช้รถใช้ถนนมาเนื่องจากเป็นย่านธุรกิจ และมีโรงเรียนและมหาวิทยาลัย อยู่หลายแห่งในบริเวณแยกดังกล่าว

อุบัติเหตุบริเวณแยกนี้พบน้อย ถ้ามีก็ไม่รุนแรงส่วนใหญ่จะรถเฉี่ยวกัน และตกลงกันได้

ข้อคิดเห็นต่อสภาพการจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณแยกอรัญญิก ส่วนใหญ่ที่พบ คือ

1. การเดินรถผิดช่องทาง และการเปลี่ยนช่องทางโดยฉับพลัน
2. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร คือ ไฟแดง
3. การจอดในที่ห้ามจอด

ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยกอรัญญิก คือ

1. มีรถปริมาณมากที่ติดขัดสะสมจากแยกสามย่าน และแยกศาลาแดง
2. การไม่มีวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าว โดยจะเห็นได้จากการที่ผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกดังกล่าวกลัวว่าจะติดไฟแดงจึงมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. การไม่รู้ทางจึงทำให้ขับรถผิดช่องทางเดินรถ
4. รถที่ทำให้รถติดขัดมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่ควรจะแก้ไข

1. การกำหนดมาตรการในการลดปริมาณรถให้น้อยลง
2. กำหนดบทลงโทษผู้กระทำความผิดให้มากกว่านี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย