

บทที่ 2

ทฤษฎีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้นเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยใช้ ทฤษฎีและแนวความคิดต่อไปนี้เป็นแนวทางและเป็นกรอบในการศึกษา

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร ถือว่าเป็นการกระทำผิดที่กฎหมายกำหนดเป็นข้อห้าม ถือว่าเป็นอาชญากรรมอย่างหนึ่ง ที่เรียกกันว่า MALA PROHIBITA สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท หนึ่ง (ศราวุธ พันธ์ขาว, 2524) คือ

1. การฝ่าฝืนกฎหมายการขับเคลื่อน (Moving Violation) หมายถึงการที่ผู้กระทำความผิดขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างการขับขี่ยานนั้น
2. การฝ่าฝืนการจอดรถ (Parking Violation) หมายถึงการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดหลังจากได้หยุดรถหรือจอดรถแล้ว

การทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้จัดว่าเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่ง (ศราวุธ พันธ์ขาว, 2524) ซึ่งมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายและส่งผลเสียหายมาก เราเรียกพฤติกรรมนี้กันว่า อาชญากรรมคอเชิ้ตขาว [White Collar Crime] ซึ่งแม้จะส่งผลเสียหายมาสู่สังคมส่วนรวม แต่ประชาชนทั่วไปก็ยังไม่ตำหนิ และยังไม่ได้รับการเพิกเฉยจากนักศึกษาอาชญาวิทยา การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นไม่เพียงแต่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเท่านั้น แต่ยังทำให้เกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ได้มากอีกด้วย นอกจากนี้การทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้ถูกจัดไว้เน (Ross, L.H., 1967) อาชญากรรมพื้นบ้าน [Folk Crime] เป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างหนึ่ง

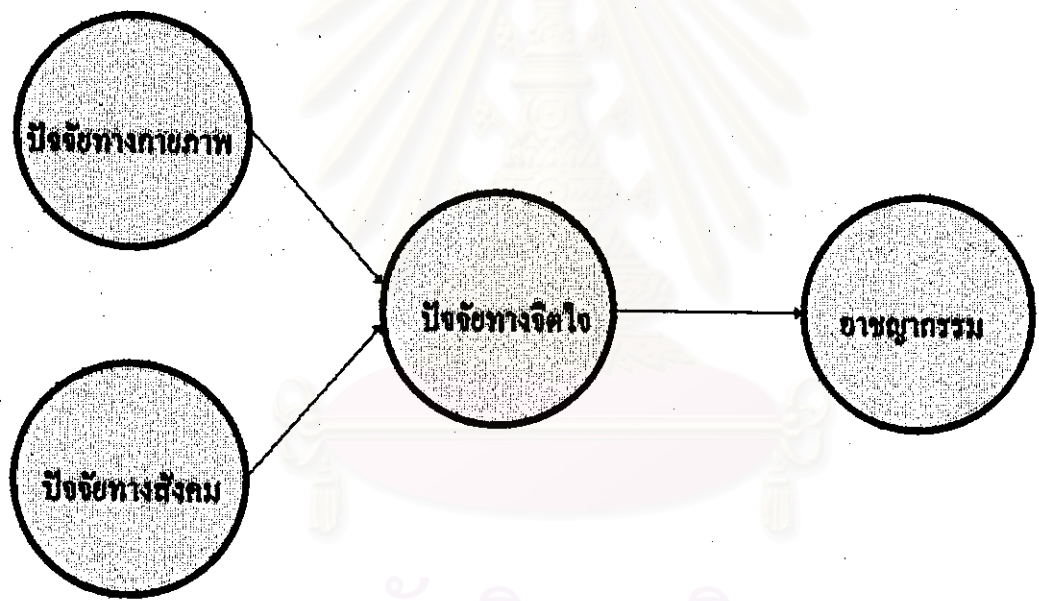
อริญ สุวรรณบุปผา (2518: 79) กล่าวว่า นับตั้งแต่ ศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่า สาเหตุแห่งอาชญากรรมมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องผสมผสานกันอยู่ 3 ประการ คือ

- 1. ปิ๊งจ๊อทางกายภาพ
- 2. ปิ๊งจ๊อทางสังคัม
- 3. ปิ๊งจ๊อทางจิตใจ

โดย Professor Hermann Mannheim นักอาชญวิทยาชาวอังกฤษ อรัญ สุวรรณบุปผา (2518: 80) ได้อธิบายถึง สภาพความสัมพันธ์ระหว่างปิ๊งจ๊อดังกล่าวคือ

ปิ๊งจ๊อทางกายภาพ จะมีส่วนผลักดันให้เกิดอาชญากรรมเช่นเดียวกับปิ๊งจ๊อทางสังคัม ที่ต่อเมื่อผ่านปิ๊งจ๊อทางด้านจิตใจ ซึ่งเราสามารถพิจารณาได้จากแผนภาพที่ 2.1 คือ

ภาพที่ 2.1 แสดงสภาพความสัมพันธ์ระหว่างปิ๊งจ๊อที่ทำให้เกิดอาชญากรรม



จากภาพดังกล่าวจะพบว่า ปิ๊งจ๊อทางกายภาพ และปิ๊งจ๊อทางสังคัมจะมีส่วนผลักดันให้เกิดอาชญากรรมก็ต่อเมื่อผ่านปิ๊งจ๊อทางจิตใจ โดยเมื่อใดก็ตามปิ๊งจ๊อทางกายภาพและปิ๊งจ๊อทางสังคัมมีอิทธิพลเหนือปิ๊งจ๊อทางด้านจิตใจแล้วก็จะมีส่วนผลักดันที่ทำให้เกิดอาชญากรรม

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2537: 137) กล่าวถึง ปัญหาการจรรยาบรรณแน่นว่า เป็นปัญหาสังคม
 อย่างไม่หนึ่ง ซึ่งจัดอยู่ในปัญหาสังคมที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มต่อกลุ่ม

Julian และ Kornblum (1982 : 12-13) ได้สรุปสาเหตุแห่งปัญหาสังคมว่าอาจเกิดจากภาวะ
 สังคมพิการจากพฤติกรรมเบี่ยงเบน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางสถาบันสังคม

พฤติกรรม

การปฏิบัติ หมายถึง การประพฤติปฏิบัติเป็นกิจวัตรประจำวัน อันเป็นพฤติกรรมภายนอก
 การปฏิบัติในที่นี้ จึงเน้นเฉพาะด้านพฤติกรรมเป็นสำคัญ

สิริอร วิชาวุธ (2529: 6 - 7) ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมว่า หมายถึงสิ่งที่บุคคล
 กระทำ แสดงออก คอบได้ หรือตอบสนองสิ่งหนึ่งสิ่งใด ในสภาพการณ์ใดสภาพการณ์หนึ่ง ไม่ว่า
 การกระทำเหล่านั้นจะเป็นทางกายภาพหรือคำพูด ที่สามารถสังเกตเห็นได้และวัดได้ตรงกัน

โสภา ชูพิภุคชัย (2521: 2) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งสิ่ง
 มีชีวิต และบุคคลอื่นสามารถสังเกตได้หรือใช้เครื่องมือทดสอบได้ เช่น การหัวเราะ ร้องไห้ ฯ

ทฤษฎีความฉ้อทางวัฒนธรรม

ตามทฤษฎีนี้กล่าวว่า (จ่านงค์ อดิวัฒน์สิทธิ์, 2532: 30-31) วัฒนธรรมเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลง
 แปลงได้ แต่หากมีส่วนหนึ่งส่วนใดของวัฒนธรรมเจริญก้าวหน้าไปไม่เท่ากันภายในระยะเวลาที่
 กำหนดให้ โดยสังคมยอมรับได้เร็วและง่ายกว่า แต่วัฒนธรรมบางอย่างคนรับได้ช้าและมีการ
 ต่อต้าน จึงทำให้วัฒนธรรมในส่วนรวมมีการเปลี่ยนแปลงไปในอัตราที่ไม่เท่าเทียมกัน ทำให้ให้เกิด
 ปัญหา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมจึงมีผลต่อส่วนอื่น ๆ
 ให้ปรับตัวโดยการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย โดยสังคมใดก็ตามที่มีความฉ้อทางวัฒนธรรมเกิดขึ้น
 จะส่งผลทำให้วิถีชีวิตของบุคคลในสังคมนั้นสับสนปั่นป่วน เกิดความตึงเครียด เพราะต้องพบกับ
 ความประหลาดและวัฒนธรรมหลายอย่างที่แตกต่างกัน จนไม่รู้ว่าจะปฏิบัติตนอย่างไร

ทฤษฎีไร้ระเบียบของ Merton

Merton ได้กล่าวถึง โครงสร้างของสังคมบางอย่างก่อให้เกิดความกดดันและความขัดแย้ง ต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติปฏิบัติตนตามกฎของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม อันมีตัวแปรต้นด้วยกัน 2 ประการ (สุพัตรา สุภาพ, 2540: 133-134) ได้แก่

1. จุดหมายปลายทางวัฒนธรรม (Cultural Goals) ที่สังคมในขณะนั้นยึดมั่นและนำไปปฏิบัติในการอยู่ร่วมกัน

2. วิธีการต่าง ๆ ที่สังคมได้กำหนดไว้ให้บุคคลปฏิบัติตาม (Institutionalized Means) เป็นการจำกัดเสรีภาพให้อยู่ในขอบเขต หรือห้ามการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง

คนในสังคมปัจจุบันจะเกิดความขัดแย้งระหว่างจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมาย กับวิธีการที่กำหนดเอาไว้ เพราะทั้งสองอย่างอาจเกิดการขัดแย้งกันขึ้น ทำให้คนในสังคมเกิดความสับสน เนื่องจากวิธีการที่สังคมกำหนดเอาไว้ไม่สามารถทำให้บรรลุจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายที่วางไว้ได้

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

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

ส่วน Robert Merton ได้นำเอาทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐานของ Emile Durkheim (อุทกศักดิ์เดชยนต์, 2534: 26) มาอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า เป็นผลของความไม่ประสานสอดคล้องกันระหว่างเป้าหมายทางวัฒนธรรมหรือค่านิยมทางสังคม กับบรรทัดฐานหรือวิธีการที่สังคมกำหนด เพื่อปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายนั้น ดังนั้นการที่คนเราไม่สามารถใช้วิธีการที่สังคมยอมรับ และเห็นว่าเหมาะสมเป็นแนวทางที่จะนำไปสู่เป้าหมายที่ต้องการได้ จึงหันไปใช้วิธีการอื่น ๆ (สุพัตรา สุภาพ, 2540) คนขับรถมอเตอร์ไซด์ก็เช่นกัน นอกจากนี้ Merton ถึงรูปแบบการปรับตัว และพฤติกรรมเบี่ยงเบนไว้ดังนี้ (Merton Robert K., 1957: 140)

แบบการปรับตัวของบุคคล

แบบแผนการปรับตัว	จุดหมายปลายทาง	วิธีการ
1.ปฏิบัติตาม (Conformity)	+	+
2.แหวกแนว (Innovation)	+	-
3.เจ้าระเบียบพิธี (Ritualism)	-	+
4.หนีโลก (Retreatism)	-	-
5.ท้าทาย (Rebellion)	±	±

* เครื่องหมาย

+ หมายถึง ขอมรับ

- หมายถึง ไม่ยอมรับ

± หมายถึง ไม่ยอมรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

1.การปฏิบัติตาม (Conformity) เป็นการยอมรับปฏิบัติตามจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด

2.แหวกแนว (Innovation) เป็นการปรับตัวแบบที่เน้นในเรื่องเป้าหมายของความสำเร็จ ไม่ว่าจะด้วยวิธีการใดก็ตาม

3.เจ้าระเบียบพิธี (Ritualism) เป็นการปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนดไม่ยอมทำอะไรที่ผิดไปจากระเบียบแบบแผนกฎเกณฑ์ที่วางไว้

4.หนีโลก (Retreatism) เป็นคนที่ไม่ยอมรับทั้งเป้าหมายชีวิตและวิธีการที่สังคมยอมรับ จะสิ้นหวังหมดกำลังใจอยาก

5.ท้าทาย (Rebellion) ไม่ยอมรับค่านิยมและวิธีการที่สังคมกำหนดแต่จะสร้างของตนเอง
ขึ้น

ทฤษฎีการขัดเกลาทางสังคม

การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ขอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่าง ๆ จาก การติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น เพื่อจะได้มีสถานภาพและปฏิบัติคานบบทบาทต่าง ๆ ที่สังคมต้องการ (สุพัตรา สุภาพ: 2540, 48)

การขัดเกลาทางสังคมอาจจะออกมาในรูป (สุพัตรา สุภาพ: 2536, 37-38)

1.การขัดเกลาโดยตรง (Direct Socialization) เป็นการอบรมโดยตรงเพื่อให้บุคคลปฏิบัติ คนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผน เป็นการชี้ทางและแนะแนวทางให้ปฏิบัติแก่บุคคลอย่างจงใจ และเจตนา

2.การขัดเกลาโดยอ้อม (Indirect Socialization) เป็นการอบรมที่ไม่ประสงค์จะให้ ประโยชน์แก่บุคคลโดยตรง แต่ให้บุคคลเกิดการเรียนรู้และพยายามเลียนแบบเพื่อให้บุคคลเกิดการ ปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่กลุ่มวางไว้

เมื่อมนุษย์ได้รับการอบรมขัดเกลาอย่างไรก็จะมีลักษณะพฤติกรรมเป็นไปในลักษณะเดียวกันแบบนั้น เช่น ข้อเขียนของ J.A.L. Singh และ R.M. Zingg (1942) ที่กล่าวถึงเด็กที่ชื่อ Kamala ที่ถูกหมาป่าพาเอาไปเลี้ยง โดยไม่ได้พบปะผู้คนเลย ดังนั้นจึงมีลักษณะพฤติกรรมที่คล้ายสัตว์มากกว่าคน การขัดเกลาทางสังคม จึงเป็นกระบวนการปลูกฝังบรรทัดฐานของกลุ่มให้เกิดขึ้นในตัว บุคคล ตัวแทนของการขัดเกลาในสังคมมีอยู่ด้วยกัน 6 กลุ่ม (สุพัตรา สุภาพ: 2538, 42-45) ได้แก่

- 1.ครอบครัว
- 2.กลุ่มเพื่อน
- 3.โรงเรียน
- 4.กลุ่มอาชีพ
- 5.ตัวแทนทางศาสนา
- 6.สื่อมวลชน

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

Willaim W. Reeder (สุรพล กาญจนะจิตรรา, 2534: 18 -19) ได้อธิบายถึงรูปแบบทางด้านจิตวิทยาสังคม (Social Psychology) ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจและการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์ ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง และบุคคลอาจจะตัดสินใจกระทำพฤติกรรมอย่างเดียวกันแต่เหตุผล หรือปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจจะแตกต่างกันดังนั้น Reeder จึงได้รวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่จะมีผลต่อการกระทำของมนุษย์ และได้แยกรูปแบบของการแสดงออกซึ่งการกระทำทางสังคม (Forms of Social Action Expression) ไว้ 4 รูปแบบ ได้แก่

1.ความคิดเห็น (Opinions) เป็นความเชื่อหรือความคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งความคิดเห็นของบุคคลจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความรู้ที่เขาได้รับ

2.อารมณ์หรือความรู้สึก (Sentiments) หมายถึงความรู้สึกหรืออารมณ์ที่บุคคลมีต่อบางสิ่งบางอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเอง ซึ่งจะมีทั้งความรู้สึกที่ดีและไม่ดี อาจจะแสดงออกมาทางสีหน้าและท่าทางเมื่อคิดหรือพูดถึงสิ่งนั้น เช่น ความรู้สึกต่อด้านสิ่งใดสิ่งหนึ่งและเมื่อเขาพบสิ่งนั้นเขาจะเกิดอารมณ์หรือรู้สึกโกรธและไม่พอใจในสิ่งนั้น

3.การคาดคะเนพฤติกรรมของคน (Hypothetical Action) คือแนวโน้มของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไปโดยเขาจะพิจารณาถึงผลดี ผลเสียของการที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นก่อน ถ้าพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป จะได้ผลเสียมากกว่าผลดีเขาก็จะไม่กระทำ

4.พฤติกรรมที่แสดงออก (Gross Behavioral Response) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกจริง ๆ หลังจากผ่านขั้นตอนของการคาดคะเนพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ แล้ว

Reeder ได้อธิบายถึงเหตุผลในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งเรียกว่า ความเชื่อและความไม่เชื่อ (Beliefs and Disbeliefs) เหตุผลในการกระทำของมนุษย์ที่ Reeder กล่าวคือ (สุรพล กาญจนะจิตรรา, 2534: 18 -19)

ปัจจัยดึงดูด (Pull factors)

- 1.เป้าหมาย (Goals)
- 2.ความเชื่อ (Belief Orientations)
- 3.ค่านิยม (Value Standards)
- 4.นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี (Habit and Custom)

ปัจจัยผลักดัน (Push Factors)

- 5.ความคาดหวัง (Expectations)
- 6.ข้อผูกพัน (Commitments)
- 7.การบังคับ (Force)

ปัจจัยสนับสนุน (Able factors)

- 8.โอกาส (Opportunity)
- 9.ความสามารถ (Ability)
- 10.การสนับสนุน (Support)

ความหมายของความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1.เป้าหมาย (Goals) ความมุ่งประสงค์ที่จะให้บรรลุผลและให้สัมฤทธิ์ผลในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้น ผู้กระทำจะมีการกำหนดเป้าหมายประสงค์ไว้ก่อนล่วงหน้าและผู้กระทำพยายามที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าหมายประสงค์นั้น ๆ

2.ความเชื่อ (Belief Orientations) เกิดจากความคิด ความรู้ที่ผู้กระทำเข้าใจในเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมที่บุคคลเลือกประพฤติ คือปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ข้อมอาศัยความเชื่อพื้นฐานอยู่ด้วยเสมอ

3.ค่านิยม (Value Standards) คือ สิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจ และกำหนดการกระทำของตนเอง ค่านิยมนี้เป็นความเชื่ออย่างหนึ่งแต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่า วิธีปฏิบัติบางอย่างเป็นสิ่งที่ดีตัวเอง หรือสังคมเห็นดี เห็นชอบ สมควรที่จะยึดถือปฏิบัติตามกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น

4. ขนบธรรมเนียมประเพณีและนิสัย คือ แบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อมาด้วยประเพณี และถ้ามีการละเมิดก็จะถูกบังคับด้วยการที่สังคมไม่เห็นชอบด้วย ไม่มีทางอนุมัติหรือลงโทษอย่างเด็ดขาดจากรัฐบาลหรือตัวบทกฎหมาย ในการตัดสินใจที่จะเลือกกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งของมนุษย์ ส่วนหนึ่งมนุษย์มาจากแบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้ว

5. ความคาดหวัง (Expectation) คือ สิ่งที่ผู้กระทำอื่นที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตัว โดยคาดหวังหรือต้องการให้บุคคลนั้นประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการ ดังนั้นในการเลือกกระทำพฤติกรรมของบุคคลส่วนหนึ่ง ก็ขึ้นอยู่กับความคาดหวัง และท่าทีของบุคคลอื่นด้วย

6. ข้อผูกพัน (Commitments) คือ สิ่งที่ผู้กระทำเชื่อว่าเขาถูกผูกมัดที่จะต้องกระทำให้สอดคล้องกับสถานการณ์นั้น ๆ ข้อผูกพันจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งนั้น ๆ เนื่องจากเขารู้สึกว่าเขามีข้อผูกพันที่จะกระทำ

7. การบังคับ (Force) เป็นตัวที่ช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำตัดสินใจกระทำการต่าง ๆ ได้เร็วขึ้น เพราะในขณะที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ นั้น เขาอาจจะยังไม่แน่ใจว่าจะกระทำพฤติกรรมนั้นดีหรือไม่ แต่เมื่อมีการบังคับก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำพฤติกรรมนั้นได้เร็วขึ้น

8. โอกาส (Opportunity) เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นช่วยให้มีโอกาเลือกกระทำ บุคคลมักจะตัดสินใจกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อเขาคิดว่าโอกาสเปิดให้เขากระทำได้

9. ความสามารถ (Ability) การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตนเอง ซึ่งจะก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถนี้จะนำไปสู่การตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะเขารู้ว่าตัดสินใจกระทำไปแล้วเขาจะมีความสามารถที่จะกระทำได้แน่นอน โดยทั่วไปการกระทำพฤติกรรมใด ๆ นั้น บุคคลจะพิจารณาความสามารถของตนเองเสียก่อน

10. การสนับสนุน (Support) คือ สิ่งที่ผู้กระทำรู้ว่าจะได้รับหรือคิดว่าจะได้รับจากผู้อื่น ดังนั้น บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะตัดสินใจกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเมื่อเขารู้ว่าจะได้รับการสนับสนุนจากผู้อื่น

ปัจจัยทั้ง 10 ประการนี้ เป็นปัจจัยที่ William W. Reeder เชื่อว่าเป็นกลุ่มเหตุผลของการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ (สรุป ภาพจนะจิตรา, 2534: 18 -19) กล่าวคือ การที่บุคคลจะกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดย่อมมีเหตุผลในการกระทำแฝงอยู่ทั้งสิ้น และเหตุผลดังกล่าวก็มีได้จำกัดอยู่

เพียงปัจจัยตัวใดตัวหนึ่งเท่านั้น แต่จะประกอบด้วยกลุ่มปัจจัยของเหตุผลหลายประการ ซึ่งอาจจะเหมือนกันหรือแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

เรื่องซึ่งความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

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

2.ความเชื่อ ความเชื่อเกี่ยวกับ : การเกิดมีขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นของสิ่งต่าง ๆ คุณลักษณะของสิ่งต่าง ๆ ความเชื่อและการกระทำในอดีตของสิ่งต่าง ๆ ความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ ที่มีต่อสิ่งอื่น และสิ่งเหล่านั้นเป็นเจ้าของร่วมกัน เป็นอิสระต่อกันและกัน

3.ค่านิยม การประสบความสำเร็จ ประสิทธิภาพ การปฏิบัติจริง ความก้าวหน้า ความสะดวกสบายทางวัตถุ ความสามารถของการเป็นผู้นำ ความเชื่อมั่นในตนเอง ความเข้าใจ ความศรัทธาในวิทยาศาสตร์ ความเชื่อในระบอบประชาธิปไตย ความเชื่อในความเสมอภาค ความเชื่อในอิสระภาพและเสรีภาพ ความเชื่อในพระผู้เป็นเจ้า ความซื่อสัตย์ ความประพฤติน่าเชื่อถือ

4.นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี วิธีการคิด วิธีการแก้ปัญหา วิธีการต่อสู้กับความวิตกกังวล การรับรู้เกี่ยวกับการได้ครอบ ที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์เหล่านั้น ซึ่งการได้ครอบแบบหนึ่งแบบเดียวเท่านั้น ที่คิดว่าเหมาะสมที่สุดสำหรับสถานการณ์นั้น

5.ความคาดหวัง ความคาดหวังตำแหน่ง ความคาดหวังตามบทบาท ความคาดหวังทางปทัสถาน ความคาดหวังทางสถานการณ์ ความคาดหวังของตนเอง ซึ่งขึ้นอยู่กับความรู้ของผู้ทำที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ

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

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

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

9.ความสามารถ การรับรู้ถึงความสามารถของผู้กระทำที่จะสามารถจัดการกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เขาอาจจะเผชิญตามขีดความสามารถที่เขามีอยู่ ลำดับชั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ สิทธิในการรับเลือก กำลังคน ความสะดวกสบาย การรับรู้ ขนาดพละกำลัง สถิติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้และเวลา

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

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

- 1.ในสถานการณ์ของการกระทำทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลหลายคน ซึ่งแต่ละคนก็จะมีเหตุผลแต่ละอย่างในการตัดสินใจในการกระทำหรือไม่กระทำ
- 2.บุคคลหรือองค์การจะตัดสินใจหรือแสดงการกระทำบนพื้นฐานของกลุ่มเหตุผลซึ่งผู้ตัดสินใจเองได้คิดว่ามันสอดคล้องหรือตรงกับความต้องการของเขาในสถานการณ์นั้น ๆ
- 3.ปัจจัยหรือเหตุผลนั้นผู้ตัดสินใจเองจะตระหนักหรือให้น้ำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเหตุผลหรือปัจจัยที่จะมามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
- 4.เหตุผลที่อิทธิพลต่อการตัดสินใจนั้น อาจจะเป็นเหตุผล 5 หรือ 6 ประการ หรือมากกว่า จากจำนวนเหตุผลหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทั้ง 10 ประการที่กล่าวมาแล้ว
5. เหตุผลที่มีต่อการตัดสินใจนั้น ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันทั้ง 10 ประการ ในการตัดสินใจในเรื่องหนึ่ง ๆ
- 6.กลุ่มของปัจจัย หรือเหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมนั้น ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงได้

7. ในบางสถานการณ์จะมีบ่อยครั้งที่จะมีทางเลือกสองหรือสามทาง เพื่อที่จะสนองตอบต่อสถานการณ์นั้น

8. ผู้กระทำหรือผู้ที่ตัดสินใจอาจจะเลือกทางเลือก โดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างกันออกไปในบุคคลแต่ละคน

9. เหตุผลที่จะตัดสินใจ สามารถที่จะมองเห็นได้จากทางเลือกที่ถูกเลือกแล้ว

ทฤษฎีชนชั้นทางสังคม

ชนชั้นทางสังคม หรือ Social Class หมายถึงกลุ่มคนที่อยู่ในระดับเดียวกัน หรือเสมอกัน มีความเหมือนกันในอีกหลายด้าน เช่น การศึกษา รายได้ อาชีพ เป็นต้น

คนเราส่วนใหญ่มักจะมีความรู้สึกว่าตนเองอยู่ในฐานะหรือชนชั้นอะไร (อารง สุทธาภาสน์ : 2538, 37-39) ซึ่งเมื่อคนเรามีความสำนึกเช่นนี้แล้วจะทำให้คนในแต่ละชั้นมักมีพฤติกรรมและความรู้สึกนึกคิดที่ต่างกันไป

นักสังคมวิทยาเชื่อกันว่า ความแตกต่างระหว่างชนชั้นมีผลสะท้อนถึงพฤติกรรมของบุคคลในเรื่องต่าง ๆ นอกจากนี้ผลการวิจัยในหลายประเทศยืนยันว่า สมาชิกชนชั้นสังคมต่างกัน มักจะมีพฤติกรรม ทัศนคติ และความคิดเห็นในเรื่องต่าง ๆ กันต่างกัน (ราชบัณฑิตยสถาน, 2524: 63)

ปัจจุบัน นักสังคมวิทยามักนิยมใช้องค์ประกอบหลาย ๆ อย่างในการกำหนดชนชั้นทางสังคม ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

1. รายได้และความมั่งคั่งร่ำรวย
2. ศักดิ์ศรีของครอบครัว
3. อาชีพ
4. อำนาจ
5. ระดับการศึกษา

แนวคิดเรื่องความรู้

พจนานุกรมทางการศึกษา (Dictionary of Education) ได้ให้คำจำกัดความของความรู้ว่าเป็นข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับและมีการเก็บรวบรวมสะสมไว้

บлум (Benjamin S. Bloom) นักศึกษาชาวอเมริกา กล่าวว่า ความรู้เป็นเรื่องที่ เกี่ยวข้องกับการระลึกถึงสิ่งเฉพาะ ระลึกถึงวิธีการและขบวนการต่างๆ หรือระลึกถึง แบบกระสวนโครงสร้าง วัตถุประสงค์ ในด้านความรู้ที่เน้นในเรื่องขบวนการทางจิตวิทยาของความจำเป็นขบวนการเชื่อมโยงเกี่ยวกับการจัดระเบียบใหม่ (ชม ภูมิภาพ 2516 : 192-193)

จากคำจำกัดความดังกล่าวทั้งหมด กล่าวสรุปได้ว่า ความรู้หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับ รวมทั้งสิ่งที่เกี่ยวกับสถานที่ สิ่งของ และบุคคล ซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์หรือค้นคว้า การรับรู้สิ่งต่างๆ เหล่านี้ ต้องอาศัยเวลาและมนุษย์ได้มีการเก็บรวบรวมสะสมไว้

ความรู้ประกอบด้วยสิ่งต่างๆ ดังนี้คือ (ชม ภูมิภาพ 2516 : 193)

1. ความรู้เกี่ยวกับสิ่งเฉพาะ (Knowledge of Specifics) เป็นการจดจำสิ่งต่างๆ อย่างโดดเด่น เป็นการเชื่อมโยง ของสัญลักษณ์กับสิ่งที่เป็นรูปธรรม เป็นรากฐานของการสร้างความคิดที่เป็นนามธรรม
2. ความรู้เกี่ยวกับความหมายของความ (Knowledge of Terminology) เป็นความรู้เกี่ยวกับความหมายหรือสัญลักษณ์ของศัพท์ต่างๆ เป็นข้อความหรือศัพท์ทางเทคนิค
3. ความรู้กับข้อเท็จจริงเฉพาะ เช่น ความรู้เกี่ยวกับชื่อบุคคล สถานที่ เหตุการณ์ เวลา
4. ความรู้เกี่ยวกับวิถีทางในการจัดการเกี่ยวกับสิ่งเฉพาะ เช่นความรู้ในการจัดระเบียบการศึกษา การวิจารณ์ รวมถึงวิธีการสืบสวน มาตรฐานในการตัดสินใจเป็นความรู้ที่อยู่กลางระหว่างสิ่งที่เป็นรูปธรรมกับนามธรรม
5. ความรู้ในระเบียบแบบแผนของกลุ่ม (Knowledge of Conventions) เป็นสิ่งที่กำหนดเวลาเอาไว้ โดยข้อตกลงของกลุ่มวงอาชีพ
6. ความรู้เกี่ยวกับแนวโน้มหรือเหตุการณ์ลำดับต่อเนื่อง เป็นความรู้เกี่ยวกับกระบวนการ
7. ความรู้เกี่ยวกับการจัดแยกประเภท
8. ความรู้เกี่ยวกับเกณฑ์ (Criteria)
9. ความรู้เกี่ยวกับวิธีการ (Methodology) เช่นความรู้เกี่ยวกับวิธีการทางวิทยาศาสตร์

10. ความรู้เกี่ยวกับนามธรรมของวิชาด้านต่างๆ ด้านใดด้านหนึ่ง ส่วนมากเป็นทฤษฎี
กฎเกณฑ์ เป็นระดับของนามธรรม (Abstraction)

11. ความรู้เกี่ยวกับหลักการและสรุป

12. ความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและโครงสร้าง (Theories and Structure) เป็นการรวบรวม
หลักการหรือการสรุปเข้าเกี่ยวพันกันเป็นระบบ

งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาการจราจรในปัจจุบันของกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบัน จำนวนรถในเขตกรุงเทพมหานครได้เพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยในปี 2538 มีรถใหม่ที่
จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2538 ถึง 31 ธันวาคม 2538 ดังนี้

**ตารางที่ 2.1 จำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนตั้งแต่ 1 มกราคม 2538 ถึง 31 ธันวาคม 2538 ในเขต
กรุงเทพมหานคร**

ประเภทรถ Type of Vehicle	ส่วนกลาง Bangkok
รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	494,041
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	117,406
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	14,373
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	97,933
รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน	5,358
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	0
รถประเภทอื่น ๆ	1,248
รถจักรยานยนต์	257,723

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก 2538

รายชื่อทางแยกที่มีปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ



แยกพระรามเก้า
 แยกหลักสี่
 แยกเพลินจิต
 แยกประตูน้ำ
 แยกอนุสาวรีย์ชัยฯ
 แยกศาลาแดง
 แยกคลองตัน
 แยกสีลม
 แยกมัยตรีย์ศึก
 แยกสีลม-คอนแวนต์
 แยกด่วนเพชรบุรี
 แยกวงเวียนใหญ่
 แยกคลองเตย
 แยกวชิระ
 สี่แยกบางกะปิ
 แยกสรรพthur
 แยกปากซอยภาวนา
 แยกอ่อนนุช
 แยกพงษ์พระราม
 แยกเซนต์หลุยส์ 3
 แยกกล้วยน้ำไท
 แยกบางนา
 ค่านเก็บเงินบางนา
 แยกวงศ์สว่าง
 แยกตลาด

แยกอโศก-สุขุมวิท
 แยกบางเขน
 แยกราชประสงค์
 แยกมักกะสัน
 แยกจตุพงษ์
 แยกสุรศักดิ์
 แยกลำสาตี
 แยกเกษมราษฎร์
 แยกเอกมัย
 แยกท่าพระ
 แยกเกษตร
 แยกเฉลิมเผ่า
 แยกซังฮี
 แยกประชานุกูล
 แยกเทพารักษ์
 แยกวังหิน
 สามแยกพระโขนง
 แยกสะพานควาย
 แยกราชเทวี
 แยกเหม่งจ๋าย
 แยกประชาสงศ์เคราะห์
 แยกสามย่าน
 ค่านเก็บเงินดินแดง
 แยกหน้ามิด้า
 แยกบางปะแก้ว

แยกอโศก-เพชรบุรี
 ห้าแยกลาดพร้าว
 แยกปทุมวัน
 แยกดินแดง
 แยกวิฑู
 แยกบางนา
 แยกรามคำแหง
 แยกวงเวียนหลักสี่
 แยกมไหสวรรค์
 แยกบางหลัก
 แยกพงษ์เพชร
 แยกผ่านพิภพ
 แยกรัชดา-ลาดพร้าว
 สามแยกบางกะปิ
 สามแยกปู่เจ้า
 แยกเสนานิคม
 แยกซอยสุขุมวิท
 แยกพญาไท
 แยกยมราช
 แยกวัดศรีเอี่ยม
 ได้ด่วนพระราม 4
 แยกมิตรสัมพันธ์
 แยกต่างระดับฉิมพลี
 สามเหลี่ยมดินแดง
 แยกตากสิน

การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครได้ในช่วงแรกจะเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรตามนโยบาย “การเคลื่อนรถมากกว่าเคลื่อนคน” (ศุภัตรา สุภาพ และคณะ: 2540) แต่ประสบความล้มเหลว ภายหลังจึงมีการเปลี่ยนนโยบายเป็น “การเคลื่อนคนมากกว่าเคลื่อนรถ” โดยเน้นมาตรการการใช้การขนส่งสาธารณะ และการควบคุมการเพิ่มปริมาณการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ทุกประเภท

การลงทุนแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539) มีดังนี้

1. กำหนดวงเงินลงทุน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหารถจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท

2. สัดส่วนการลงทุนของหน่วยงานต่างๆ เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 30.7 และ 1.3 ตามลำดับ

3. มุ่งเน้นด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้กับประชาชน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.2 แสดงวงเงินลงทุนในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7
(พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539) ของหน่วยงานรัฐ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรใน กรุงเทพมหานคร.

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวนโครงการ (ล้านบาท)	เงินลงทุน	ร้อยละ
1	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	4	128879	30.9
2	กรมทางหลวง	79	83084	19.9
3	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1	81823	19.6
4	องค์กรรถไฟฟ้ามหานคร	1	43003	10.5
5	กรุงเทพมหานคร	63	36963	8.9
6	กรมโยธาธิการ	20	37260	8.9
7	กรมการขนส่งทางบก	1	2600	0.6
8	กรมตำรวจ	3	792	0.19
9	องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร	2	600	0.14
10	กระทรวงศึกษาธิการ	1	500	0.12
11	สำนักคณะกรรมการจัดระบบ การจราจรทางบก	3	340	0.08
	รวม	178	416432	100.00

ตารางที่ 2.3 แสดงสัดส่วน การลงทุนโครงการแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานครในช่วง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539)

ลำดับที่	โครงการ	จำนวนโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ	3	143,426	34.4
2	ระบบทางด่วน	5	139,879	33.6
3	ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน	159	127,777	30.7
4	การจัดระบบการจราจร	11	5,332	1.3
รวม		178	416,432	100.0

ตารางที่ 2.4 แสดงงบประมาณการลงทุนแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในกทม.ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539)

ลำดับ	โครงการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ	เงินลงทุน (ล้านบาท)
1	ระบบขนส่งสาธารณะ	
	1.1 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	43,603
	1.2 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	18,000
	1.3 โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและทางด่วนยกระดับ	81,823
2	ระบบทางด่วน	
	2.1 ทางด่วนขั้นที่ 2	49,937
	2.2 รามอินทรา - อ่างนครรักษ์	26,620
	2.3 ทางด่วนขั้นที่ 4	40
2.4 ทางยกระดับในถนนวิภาวดี	11,000	
3	ระบบโครงข่ายถนนสายหลัก สายรอง และสะพาน	
	3.1 กทม. 81 โครงการ (ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ)	18,463
	3.2 กรมโยธาธิการ 20 โครงการ	37,260
3.3 กรมทางหลวง 80 โครงการ (ยกเว้นโครงการที่แล้วเสร็จ)	72,054	
4	การจัดระบบการจราจร	
	4.1 โครงการ ATC	500
	4.2 โครงการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าตามเมือง	2,600
	4.3 แผนการบริการทางสังคม (แผนงานด้านการจราจร)	349
	4.4 โครงการ CCTV	193
	4.5 โครงการรณรงค์วินัยจราจร	75
	4.6 โครงการ BTPU II	250
	4.7 โครงการปรับเปลี่ยนแม่บทเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศ	15
	4.8 โครงการจัดระบบรถโรงเรียน	500
	4.9 โครงการศูนย์เฝ้าระวังจราจร	250
	4.10 โครงการเดินรถสายปรับอากาศด้วยก๊าซธรรมชาติ	400
4.11 โครงการเดินรถโดยสารขนาดเล็กรับอากาศ	200	

ที่มา : คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การคมนาคมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีลักษณะการเลือกใช้บริการในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.5 เปรียบเทียบสัดส่วนบริการผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ ธันวาคม 2536

ระบบ	จำนวนของแต่ละระบบ	จำนวนการโดยสารต่อวัน (1,000 เที่ยว)	ร้อยละของการเดินทางทั้งหมด	ค่าโดยสาร (บาท)	เจ้าของ
รถประจำทางธรรมดา	5,385	5,250	53.46	2.5 - 3.5	ขสมก.
รถประจำทางปรับอากาศ	1,169	540	5.50	6.0 - 10.0	ขสมก.
รถเมย์เล็ก	2,028	1,150	11.71	2.5	เอกชน
รถเมย์เล็กปรับอากาศ	400	100	1.08	15.0	เอกชน
รวม	8,982	7,040	71.69	-	
แท็กซี่	30,000	900	9.17	อย่างต่ำ 35 * 1	เอกชน
สี่ล้อเล็ก	8,000	360	3.67	~ 20 - 60	เอกชน
สามล้อ	7,500	330	3.37	~ 20 - 60	เอกชน
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	24,000	735	7.49	3 - 10 * 2	เอกชน
รถไฟ		40	0.41	ไม่มีข้อมูล	รฟท.
เรือ		412	4.2	เรือข้ามฟาก 1 * 3 เรืออื่นๆ 4 - 15	เอกชน
รวมทั้งหมด		9,820	100.00		

ที่มา : การศึกษาโครงการปรับแผนแม่บทเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในกทม. และ
ปริมณฑล ปี พ.ศ. 2537 โดย ศจร.

ตารางที่ 2.6 แสดงการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

	ความต้องการในการเดินทาง	ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง	ให้พิจารณาจัดเป็นร้อยละ
การเดินทางในปี พ.ศ. 2537	15.8 ล้านเที่ยว	70 %	30 %
การเดินทางในปี พ.ศ. 2538	19.5 ล้านเที่ยว		
การเพิ่มคิดเป็นร้อยละ	2.7 ต่อปี		

ที่มา : โครงการศึกษาระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะปี พ.ศ. 2537

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เรื่องการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์

ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์มีอายุหนึ่งปีนับแต่วันออก และเมื่อเสียค่าธรรมเนียมในอัตราตลอดชีพมีอายุตลอดชีพของผู้ได้รับใบอนุญาต โดยผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ต้อง

1. ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวมาไม่น้อยกว่าหนึ่งปี
2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

1. มีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ สำหรับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวที่มีกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร
2. มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
3. มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัว ที่ผู้ประกอบอาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
6. ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

3. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษหรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

1. ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
2. ในขณะเมาสุราหรือเมาของอย่างอื่น
3. ในลักษณะกีดขวางการจราจร
4. ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
5. โดยประมาท หรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
6. โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

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

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

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.7 แสดงรูปแบบการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร

ชนิดของยานพาหนะหลัก ที่ใช้ในการเดินทาง	HBW		HBS		HBO		NHB		รวม	
	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ	ความถี่ ร้อยละ
เดิน	4627	14.8	3773	22.1	7638	24.1	1512	12.6	17750	19.0
รถจักรยาน	332	1.1	122	0.7	228	0.7	25	0.2	707	0.8
รถจักรยานยนต์	4211	13.5	439	2.6	2679	8.4	1325	11.0	8654	9.4
รถยนต์ส่วนบุคคล	3753	12.0	597	3.5	2843	9.0	2954	24.5	10147	11.0
รถแท็กซี่	329	1.1	51	0.3	716	2.3	439	3.6	1535	1.7
รถสามล้อ/ตุ๊กต๋อ	616	2.0	409	2.4	1691	5.3	343	2.8	3059	3.3
รถโดยสารประจำทาง	13136	42.0	9129	53.5	11552	36.4	3665	30.4	37482	40.7
รถมีนิต	229	0.7	191	1.1	340	1.1	137	1.1	897	1.0
รถมีนิตในซอย	548	1.8	694	4.1	1201	3.8	60	0.5	2503	2.7
รถจักรยานยนต์ในซอย	513	1.6	216	1.3	706	2.2	37	0.3	1472	1.6
รถบัส/รถบรรทุก	1693	5.4	227	1.3	1560	4.9	1403	11.7	4883	5.3
รถบรรทุก	44	0.1	1	0.0	26	0.1	20	0.2	91	0.1
รถโรงเรียนเอกชน	843	2.7	1032	6.0	147	0.5	59	0.5	2081	2.3
รถไฟ	77	0.2	51	0.3	38	0.1	6	0.0	172	0.2
เรือ	186	0.6	109	0.6	278	0.9	29	0.2	602	0.7
อื่น ๆ	168	0.5	18	0.1	101	0.3	25	0.2	312	0.3
รวม	31305	100.0	17059	100.0	31744	100.0	12039	100.0	92147	100.0

วัตถุประสงค์การเดินทาง HBW หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปทำงาน

วัตถุประสงค์การเดินทาง HBS หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปโรงเรียน

วัตถุประสงค์การเดินทาง HBO หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปทำธุรกิจอื่น ๆ

วัตถุประสงค์การเดินทาง NHB หมายถึง การเดินทางที่ไม่ใช่เริ่มที่บ้าน

เพชรจิต เกตุหาสุข, ร.ด.อ. (2522) กล่าวถึงสาเหตุของการตัดสินใจของการจราจรว่ามีหลาย
ประการ เช่น การคับคั่งของขบวนพาหนะ สถานีถนน เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ ฯ

กองบังคับการตำรวจจราจร (2533) ได้สรุปปัญหาการจราจรในสภาพการปัจจุบัน โดยสรุปสาเหตุได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างรถและผิวการจราจร และยังไม่สามารถใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถ หรือจำกัดการใช้รถในขณะนี้ได้
2. สภาพทางผังเมือง ไม่มีการวางแผนการใช้สอยประโยชน์จากพื้นที่เต็มที่ นอกจากนี้การขยายผังเมืองในปัจจุบันยังไม่มีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับอนาคต
3. ขาดการประสานงานที่ดีของงานโครงการและแผนงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดถนนการซ่อม
4. มาตรการในการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้ผล

ประสิทธิ์ จึงสงวนพรสุข (2526: 10) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงของผู้ขับขี่รถยนต์ถึง 31% และมีผู้ขับขี่รถยนต์ 6% ที่ยังขับขี่รถยนต์เข้าสู่ทางแยกหลังจากที่สัญญาณไฟแดงได้ผ่านไปแล้วมากกว่า 5 วินาที

C.D.Jacobs, I.A. Sayer และ A.J. Downing (1981 อ้างถึงใน นวตปรารักษ์ ชมภูศรี, 2532: 56) ได้ทำการวิจัยเรื่อง A Preliminary Study of Road - User Behaviour in Developing Countries เพื่อศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้ทางเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรในเมืองของประเทศที่กำลังพัฒนา พบว่ากลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนา 8 ประเทศ ได้แก่ ไชปรัส เคนยา อินโดนีเซีย ไทย ตุรกี ปากีสถาน ศรีลังกา และจาไมกา โดยสัมภาษณ์สอบถามผู้ขับขี่และคนเดินเท้า พบว่าพฤติกรรมของผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนาส่วนมากจะไม่เคารพกฎจราจร ละเลยต่อการปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร บางครั้งผู้ใช้รถก็ไม่หยุดให้คนข้าม สรุปได้ว่าพฤติกรรมที่แสดงถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้อง และไม่ปลอดภัยมีเป็นจำนวนมากในประเทศที่กำลังพัฒนา ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

เทัญศรี สุวรรณอักษร (2537:178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิด อุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การ ฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2. ปัจจัยของผู้ขับขีรถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากรางรถ ได้แก่

- ความรู้เรื่องกฎจราจร
- ลักษณะนิสัยของผู้ขับขีรถยนต์
- ประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
- ความถี่ในการขับขีรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
- พฤติกรรมในขณะที่ขับขีรถยนต์
- ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขีรถยนต์

วรนุช เกิดสินธุ์ชัย ได้ศึกษาระบบจราจรบริเวณทางแยกโดยอาศัยการจำลองด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์พบว่า การควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ ตามสภาพการจราจรที่เป็นอยู่นั้น สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น การจัดระบบสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพมากกว่านี้จะสามารถลดความยาวของคิวรถ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และประหยัดเชื้อเพลิง อันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของการขาดแคลนน้ำมันได้ด้วย

ยอดพล ธนาบริบูรณ์ ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานครดังนี้

1. เคลื่อนคนโดยที่ไม่มุ่งเน้นการเคลื่อนรถ เพราะ หลักการที่ใช้กันมาในอดีตนั้นเป็นหลักการที่ไม่ถูกต้องเพราะเรามุ่งเน้นที่จะเคลื่อนจำนวนรถมากกว่า การขนถ่ายผู้โดยสาร
2. ควรมุ่งเน้นให้ประชาชน หันมาสนใจใช้บริการขนส่งมวลชนของรัฐให้มากที่สุด
3. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ในบริเวณหรือพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด
4. ควรให้สิทธิพิเศษแก่ยานพาหนะ เช่น รถโดยสารประจำทาง พยายามควบคุมการจราจร เพื่อให้มีการใช้พื้นที่ในการใช้ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

บุญสม มาร์ติน และ สำอาง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการใช้รถ เพื่อให้ได้รับความปลอดภัยมีดังต่อไปนี้ (บุญสม มาร์ติน และ สำอาง พ่วงบุตร 2525 : 82 - 88)

การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

ประกอบไปด้วย การป้องกัน 3 ประการ คือ

1. การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้เดินบนถนน จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ขับขี่ จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่น สายตาดูได้ชัด เลืองต่างๆ อย่างชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือโรคอื่นๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจ และนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถแก่ที่ ดังนี้

1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับรถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่ เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การจอดรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อย ที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติ จนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับรถอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.4 การแซงรถและการขับรถฉวยโอกาส การแซงรถในที่คับขัน ขับรถฉวยโอกาสปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงตนหลายต่างๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือคู่ทางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่ารถก็ควรเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ส่วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีมารยาท ในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาล-เทศะ คือ

การขับรถที่มีรถมาก ๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นเนื่องจากความเร็วของรถเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.6 การปฏิบัติสิ่งทีปลอดภัยและการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและข้อความละเว้นการปฏิบัติ ในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น การเลี้ยวรถ ควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยว และชิดช่องทางเดินที่จะเลี้ยว พร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2. การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร ดังนั้น การป้องกันโดย การควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดินทันที

3. การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนน ให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็น ส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความด้านการเดิน สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

ปัญหาการกระทำความผิดเกี่ยวกับ การจราจรในกรุงเทพฯ นั้น ได้มีการศึกษาถึงสาเหตุไว้ สรรพวุฒิ พันธ์ขาว (2526 : 3) พบว่า สาเหตุการเกิดปัญหาการจราจรนั้น เนื่องจากเกิดการแย่งแข่งทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะ ในเวลาเร่งรีบช่วงเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องการถึงจุดหมายให้ทันเวลา โดยไม่ยอมให้เสียเวลาให้กับคนอื่น แม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแย่งชิงทางกัน

2. ความเห็นแก่ตัว เพื่อสะดวกแก่ตนเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องทางจราจร ขับรถคล่อมทางจราจร
3. การคิดนิสัยเข้าขุนมูลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิที่จะทำอะไรก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ขับรถกีดกันผู้อื่น ไม่ให้แซงตน แต่ตนเองต้องการแซงรถคันอื่น
4. พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ เมื่อตนกระทำความผิด พวกนี้มักจะไม่ค่อยคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง
5. พวกไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำเป็นไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกที่ขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

ผลงานวิจัยของ วรธนา พันธุ์สว่าง (2539 : 44) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร, พฤติกรรมในการขับรถโดยประมาทและหวาดเสียว และพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

ผลการวิจัยของสมิท สมัยการและคณะ (2530 : 12) (อ้างในวิรุฬห์ พระภักดี : 66) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับสาเหตุผิดของหนุ่มสาวไทย พบว่า ผู้ที่ติดยาเสพติดส่วนมากมีการศึกษาค่ำ ถึงร้อยละ 85.2 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง ติดยาเสพติดค่อนข้างน้อยเพียงร้อยละ 6.5

ร.ต.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสิทธิภาพของการขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี จะมีพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป และพบว่าจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับรถที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4 - 8 ชั่วโมงต่อวันจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

วรรณ ทัศนะ (ข้างใน ชัยพน ทัศนะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักร
ยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ผลการวิจัยพบว่า
การความรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม

- 1.อายุ
- 2.รายได้
- 3.ระดับการศึกษา
- 4.ประสบการณ์ในการขับขี่
- 5.ระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวัน
- 6.ความรู้เรื่องกฎจราจร
- 7.ประสบการณ์การได้รับการลงโทษ
- 8.ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร
- 9.กำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์
- 10.สภาพรถจักรยานยนต์



การฝ่าฝืนกฎจราจร

ตัวแปร

1.ตัวแปรอิสระ คือ อายุ รายได้ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ ระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวัน ความรู้เรื่องกฎจราจร ประสบการณ์การได้รับการลงโทษ ประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจร กำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ สภาพรถจักรยานยนต์

2.ตัวแปรตาม คือ การฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แก่

- 1.ฝ่าฝืนสัญญาจราจร
- 2.ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร
- 3.หยุดรถสัญญาตามตำแหน่ง
- 4.จอดรถในที่ห้ามจอด
- 5.ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย
- 6.แข่งรถตำแหน่งเดิน, แข่งทางโค้ง, แข่งเส้นทาง, แข่งบนสะพาน
- 7.แข่งรถในที่คับขัน
- 8.กลับรถทางร่วมแยก
- 9.เลี้ยวโค้ง
- 10.ขับรถบนทางเท้า
- 11.ไปสวมหมวกนิรภัย

สมมติฐาน

- 1.ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก
- 2.ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก
- 3.ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง
- 4.ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก
- 5.ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก
- 6.ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องจราจรมาก
- 7.ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก
- 8.ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก
- 9.ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ

10. ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

นิยามศัพท์

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่ขี่หรือไล่อ้อนสัตว์ ตามที่กฎบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 (2)

ทางเดินรถ หมายถึง พื้นที่ที่จัดทำไว้เพื่อใช้ในการเดินรถ ทั้งในระดับพื้นดิน ใต้ดิน และเหนือพื้นดิน

เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ติดตั้งไว้หรือทำไว้ให้ปรากฏในทาง สำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่ขี่ ี่ ไล่อ้อนสัตว์ให้ปรากฏตามเครื่องหมายนั้น

พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของมนุษย์ที่มีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด หรือเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง

กฎจราจร หมายถึง ข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร หมายถึง การไม่ประพฤติปฏิบัติตาม หรือการละเมิด ข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร

รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อไม่เกินหนึ่งล้อ เป็นรถจักรยานยนต์ทั่วไป ที่มีได้ใช้ในการจ้างรับ - ส่งผู้โดยสาร

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปที่ผ่านการทดสอบการขับรถ และความรู้เรื่องกฎจราจร จนได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สองล้อแล้ว

นียมศัพท์ปฏิบัติกร

1.อายุน้อย หมายถึง อายุระหว่าง18-25 ปี

2.อายุมาก หมายถึง อายุมากกว่า 25 ปี ขึ้นไป

3.การฝ่าฝืนกฎจรรจร หมายถึง การมีพฤติกรรมละเมิดหรือไม่ประพฤติปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับคัมพระราชบัญญัติจรรจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจรรจร ในเรื่อง

- 1.ฝ่าฝืนสัญญาจรรจร
- 2.ฝ่าฝืนเครื่องหมายจรรจร
- 3.หยุดรอสัญญาฉล้าแนว
- 4.จอดรถในที่ห้ามจอด
- 5.ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย
- 6.แข่งรถฉล้าแนวเส้น, แข่งทางโค้ง, แข่งเส้นทึบ, แข่งบนสะพาน
- 7.แข่งรถในที่คับขัน
- 8.กัขับรถทางร่วมแยก
- 9.เสียงดัง
- 10.ขับรถบนทางเท้า
- 11.ไม่สวมหมวกนิรภัย

4.รายได้น้อย หมายถึง รายได้ของผู้ขับขี่ที่เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยต่อเดือน 6,000 บาทต่อเดือนหรือน้อยกว่า

5.รายได้มาก หมายถึง รายได้ของผู้ขับขี่ที่เป็นจำนวนเงินเฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 6,000 บาทต่อเดือน

6.ระดับการศึกษาน้อย หมายถึง การผ่านการศึกษาระดับชั้นสูงสุดของบุคคลจากสถาบันการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการในระดับประถมศึกษา หรือเทียบเท่า

7.ระดับการศึกษาสูง หมายถึง การผ่านการศึกษาระดับชั้นสูงสุดของบุคคลจากสถาบันการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการในระดับสูงกว่าระดับประถมศึกษา หรือเทียบเท่า

8.ประสบการณ์ในการขับขี่น้อย หมายถึง ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-3 ปี

9.ประสบการณ์ในการขับขี่มาก หมายถึง ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 3 ปีขึ้นไป

10.ระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันมาก หมายถึง การขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมากกว่า 6 ชั่วโมงขึ้นไป

11.ระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันน้อย หมายถึง การขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวัน 1-6 ชั่วโมง

12.ความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ในระดับที่น้อยกว่าคะแนนเฉลี่ย

13.ความรู้เรื่องกฎจราจรมาก หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดกฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ในระดับที่มากกว่าคะแนนเฉลี่ย

14.ประสบการณ์การถูกลงโทษในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย หมายถึง การเคยได้รับการลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร น้อยกว่า 3 ครั้ง ต่อเดือน

15. ประสิทธิภาพการถูกจองโทษในการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ หมายถึง การเคยได้รับการลงโทษเมื่อมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด กฎระเบียบ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ และประกาศของเจ้าพนักงานจราจร ตั้งแต่ 3 ครั้ง ต่อเดือนขึ้นไป

16. ประสิทธิภาพการประจบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย หมายถึง การเคยได้รับอุบัติเหตุทางด้านการจราจร ในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์บนท้องถนนที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียทรัพย์สิน เฉลี่ยต่อปี 5 ครั้งหรือต่ำกว่า

17. ประสิทธิภาพการประจบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก หมายถึง การเคยได้รับอุบัติเหตุทางด้านการจราจร ในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์บนท้องถนนที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียทรัพย์สิน เฉลี่ยต่อปีมากกว่า 5 ครั้ง

18. ขนาดของรถจักรยานยนต์สูง หมายถึง ขนาดของรถจักรยานยนต์ที่บุคคลนั้นเป็นเจ้าของ คิดตามกำลังของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดสูงกว่า 125 c.c.

19. ขนาดของรถจักรยานยนต์สูง หมายถึง ขนาดของรถจักรยานยนต์ที่บุคคลนั้นเป็นเจ้าของ คิดตามกำลังของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดต่ำกว่าหรือเท่ากับ 125 c.c.

20. สภาพของรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานมานาน หมายถึง ระยะทางที่ใช้ของรถจักรยานยนต์ทั้งหมดคิดตามไมล์วักระยะทาง มากกว่า 100,000 กิโลเมตร ขึ้นไป

21. สภาพของรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานไม่นาน หมายถึง ระยะทางที่ใช้ของรถจักรยานยนต์ทั้งหมดคิดตามไมล์วักระยะทาง ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 100,000 กิโลเมตร

คำอธิบายสมมติฐาน

สมมติฐานข้อที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

อายุเป็นตัวแปรที่สะท้อนให้เห็นถึงภูมิหลังที่ผ่านมา ตามแนวคิดด้านการจัดเกลาทางสังคม (Socialization) ได้กล่าวถึงบุคคลว่า แต่ละคนจะมีการเรียนรู้ซึ่งเป็นกระบวนการจัดเกลาทางสังคม

มาตั้งแต่เกิด และจะมีการเรียนรู้ไปเรื่อย ๆ ตามอายุ การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ขอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่าง ๆ จากการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น เมื่อบุคคลได้รับการอบรมขัดเกลาอย่างไรก็จะมีลักษณะความคิด และพฤติกรรมเป็นไปในลักษณะนั้น อายุที่แตกต่างกันอาจทำให้บุคคลนั้นมีความแตกต่างในเรื่อง ของความคิด และพฤติกรรม ผู้ที่มีอายุมากจะมีระยะเวลาในการเรียนรู้มากจากกระบวนการขัดเกลาทางสังคม จึงมีการ ใ้ใคร่ครองและยับยั้งการกระทำผิด ได้ดีกว่าผู้ที่มีอายุน้อย

ผลงานวิจัยของ วรธนา พันธุ์สว่าง (2539 : 44) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร, พฤติกรรมในการขับรถโดยประมาทและหวาดเสียว และพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขัน มากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

ดังนั้นอายุจึงมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร จึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

สมมติฐานข้อที่ 2 ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก

ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีโอกาสทางสังคมน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก เนื่องจากระบบเศรษฐกิจในปัจจุบันมีการแข่งขันกันสูง ผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีมีรายได้สูง จะมีโอกาสในการดำรงชีวิต ความเป็นอยู่ที่ดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย ดังนั้นความต้องการของบุคคลที่มีรายได้น้อยก็มีความต้องการที่จะมีรายได้มากขึ้นเพื่อที่จะยกระดับฐานะความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น จึงค้นหาวิธีการที่ทำให้ตนมีรายได้สูงขึ้นดังนั้นจึงต้องเร่งรีบที่จะทำงาน เพื่อที่จะทำงานให้มีรายได้มากยิ่งขึ้น จึงต้องมีการขับขีรถจักรยานยนต์ให้เร็วขึ้น โดยความรีบร้อนนี้เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้องฝ่าฝืนกฎจราจร

โดยการศึกษาของ Kay (1925: 37-38 อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2534: 12) พบว่า ระดับเศรษฐกิจและสังคมของครอบครัวมีส่วนที่จะช่วยลดหรือเพิ่มความเร็วของการพัฒนาจริยธรรมของเยาวชน นอกจากนี้ยังมีนักสังคมวิทยาและนักจิตวิทยาหลายคน มีความเชื่อและได้แสดงหลักฐานของการวิจัยว่า ความรู้ ความเชื่อถือจะแตกต่างกัน

ตามฐานะทางสังคมของบุคคล จากทะเบียนประวัติอาชญากรรม แสดงว่าบุคคลที่มีฐานะยากจนจะกระทำผิดกฎหมายมากกว่าบุคคลฐานะอื่น ๆ

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าผู้ที่มีรายได้น้อยมีฐานะยากจนจะกระทำผิดกฎหมายมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อยมาก จึงสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อยมาก

สมมติฐานข้อที่ 3 ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง

การศึกษาเป็นกระบวนการจัดเกลาทางสังคม (Socialization) เป็นการอบรมชี้แนะบุคคล ให้ปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผนโดยตรง เช่น รู้จักรักษาและประพฤติปฏิบัติตนตามกฎหมาย ระดับการศึกษาจึงเป็นเครื่องชี้วัดระดับความรู้ ความสามารถของบุคคล บุคคลที่มีความรู้ความสามารถสูงจะมีการยับยั้งชั่งใจในการประพฤติปฏิบัติ จึงมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายน้อยกว่า

ผลการวิจัยของสมิท สมิทการและคณะ (2530 : 12) (อ้างในวิรุทธิ์ พระภักดี : 66) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับยาเสพติดของหนุ่มสาวไทย พบว่า ผู้ที่ติดยาเสพติดส่วนมากมีการศึกษาน้อย ถึงร้อยละ 85.2 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง ติดยาเสพติดค่อนข้างน้อย เพียงร้อยละ 6.5

ดังนั้นผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการกระทำผิดมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง จึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง

สมมติฐานข้อที่ 4 ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอิทธิพลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากจะมีความชำนาญในการขับขี่รถ

จักรยานยนต์ ความเข้าใจในเครื่องหมายจราจร และเส้นทางรถจักรยานยนต์มากกว่า จึงสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายจราจร . ขณะที่ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะ น้อย จะมีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเข้าใจในเครื่องหมายจราจร และเส้นทางรถจักรยานยนต์น้อยกว่า จึงเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้มากกว่า

ร.ต.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสบการณ์ของการขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี จะมีพฤติกรรมการขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก

สมมติฐานข้อที่ 5 ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก

ระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวันของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถเฉลี่ยต่อวันน้อย จะรีบเร่งขับขี่เพื่อให้ถึงจุดหมายได้ทันเวลา ความรีบร้อนนี้เองที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยงานวิจัยของ ร.ต.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4 - 8 ชั่วโมงต่อวันจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

ดังนั้นจึงเป็นการสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก

สมมติฐานข้อที่ 6 ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมกำเริบผิดกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องจราจรมาก

ผู้ขับขี่รถยนต์ ต้องมีความรู้ในเรื่องกฎจราจร เนื่องจากกฎจราจรเป็นกรอบการแนวทางปฏิบัติให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบแบบแผนในระบบการจราจร ทำให้การจราจรไม่เกิดปัญหา ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะเป็นผู้ที่ขาดความรู้ความเข้าใจในระเบียบที่จะต้องปฏิบัติ ก็จะทำให้ไม่เข้าใจในกฎข้อบังคับทางการจราจรต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่า

วรพจน์ หาญหะ (อ้างใน ชัยพจน์ หาญหะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางซื่อชั้น ผลการวิจัยพบว่า การความรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้ แสดงว่าความรู้เรื่องกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการกระทำผิดกฎจราจร ผู้ที่มีความรู้ในเรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมกำเริบผิดกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องจราจรมาก

สมมติฐานข้อที่ 7 ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมกำเริบผิดกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

แนวคิดเรื่องความรู้ (ชม ภูมิภาพ, 2516) ได้กล่าวถึงพฤติกรรมของบุคคลที่มีความแตกต่างกันอันเนื่องมาจากความรู้ ความรู้หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับ ซึ่งเกิดจากประสบการณ์นั่นเอง

การที่บุคคลที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ก็จะทำให้บุคคลนั้นมีการเรียนรู้ในเรื่องกฎจราจรมากขึ้น และทำให้มองเห็นถึงโทษที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ทำให้ต้องเสียทรัพย์สิน เสียเวลา บาดเจ็บ ทำให้มีความระมัดระวังมากกว่า ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมกำเริบผิดกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

สมมติฐานข้อที่ 8 ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

ผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย หรือไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย จะมองไม่เห็น และไม่มีความรู้ถึงอันตรายของอุบัติเหตุ ที่สามารถทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจ จึงทำให้ไม่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรได้ ดังงานวิจัยของ เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537:178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัยพบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุทางการจราจรทางบก

ดังนั้น ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

สมมติฐานข้อที่ 9 ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ

ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ เนื่องจากรถจักรยานยนต์ที่กำลังของเครื่องยนต์สูงคือรถจักรยานยนต์ขนาด มากกว่า 125 c.c. จะมีประสิทธิภาพในการขับขี่ได้รวดเร็วกว่า ทำให้มีโอกาที่จะฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า โดย Willaim W. Reeder (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534: 18 - 19) ได้อธิบายถึงรูปแบบทางด้านจิตวิทยาสังคม (Social Psychology) ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจและการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์ ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ เหตุผลในการกระทำของมนุษย์ที่ Reeder กล่าวอันหนึ่งได้แก่ โอกาส (Opportunity) การรับรู้ทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสถานการณ์นั้นซึ่งได้แก่พลังกำลัง ขนาด สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

ดังนั้นผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ

สมมติฐานข้อที่ 10 ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพการใช้งานมานาน สภาพของตัวรถและเครื่องยนต์ก็จะทรุดโทรม ราคาของรถคันนั้นก็จะมีน้อยลงตามค่าเสื่อมราคาเมื่อเทียบกับรถใหม่ที่ใช้งานไม่นาน ดังนั้นผู้ที่ใช้รถที่มีสภาพการใช้งานมานานจึงไม่ค่อยระมัดระวังมากเท่ากับเมื่อใช้รถใหม่เพราะมีราคาสูงกว่า ดังนั้นจึงมีการฝ่าฝืนกฎจราจรได้มากกว่าเพราะไม่เกรงกลัวต่ออุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น ดังจะเห็นได้จากการศึกษาของ บุญสม มาร์ติน และ ตำอาง พ่วงบุตร (2525 : 82 - 88) ที่ได้กล่าวถึงหลักการใช้รถว่า สภาพของยานพาหนะ เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนั้นผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย