

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยทำการศึกษากฎจราจรทั้งที่โดยไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม หรือว่าค่าตัวตกเดือน รวมทั้งที่ถูกจับกุมและได้รับใบสั่งของเจ้าพนักงานตำรวจ ว่ามีลักษณะอย่างไร ทำการศึกษาถึงปัจจัยบางประการ ที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเน้นพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อศึกษาและวิเคราะห์หาแนวทางมาปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อจะเป็นการลดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการศึกษาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ ได้ดำเนินการศึกษาโดยทำการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม ( Cluster Random Sampling ) โดยแบ่งกลุ่มพื้นที่ออกเป็น ส่วน ๆ ตามเขตแบ่งการปกครองของกรมการปกครอง โดยคัดเลือกออกมา 6 พื้นที่ โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย ( Simple Random Sampling ) ซึ่งทำการจับสลากออกมา จากนั้นจะทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ( Accidental Sampling ) ในเขตพื้นที่ทั้ง 6 เขต เก็บข้อมูลผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเขตละ 50 ราย การเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือเป็นแบบสอบถามขึ้น และเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง รวมทั้งใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 10 ราย และได้ทำการสังเกตการณ์ แบบไม่มีส่วนร่วมในการเก็บข้อมูลโครงสร้างของรถจักรยานยนต์รับจ้าง และทำการเก็บข้อมูลด้านการจราจรที่บริเวณทางแยก 3 ทางแยก คือ แยกหลานหลวง แยกผ่านฟ้า วงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ระหว่างเวลา 06.00 - 09.00 น. และระหว่างเวลา 16.00 - 19.00 น.

ผู้วิจัยได้ทำการสรุปผลการวิจัยโดยแยกออกเป็น ส่วน ๆ ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนตัว
2. ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจร
3. ผลการทดสอบพิสูจน์สมมติฐาน
4. การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก
5. การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม
6. ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย
7. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

## 1. ข้อมูลส่วนตัวของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นเพศชายมากกว่าหญิง ร้อยละ 93.7 ส่วนใหญ่มีอายุมากกว่า 30 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 32 และรองลงไปคือมีอายุระหว่าง 25 ถึง 29 ปี ร้อยละ 29.7 ส่วนใหญ่จบการศึกษาชั้นสูงสุดในระดับชั้นมัธยมศึกษา ร้อยละ 41.3 และรองลงมาคือ ระดับชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 32.7 ส่วนอาชีพเสริมของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่จะมีการประกอบอาชีพรับจ้างอื่น ๆ ซึ่งมีร้อยละ 49 และรองลงมาคือไม่ได้ประกอบอาชีพอื่น มีร้อยละ 20 ซึ่งรายได้ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 3,000 - 6,000 บาท และรองลงมามีรายได้ระหว่าง 6,001 ถึง 10,000 บาท ร้อยละ 38.3

สำหรับสถานภาพสมรสส่วนใหญ่แล้วจะมีสถานภาพสมรส ร้อยละ 56 ส่วนอาชีพของคู่สมรส ที่มากที่สุดคือประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 29 รองลงมาประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 16.7 ส่วนรายได้ของคู่สมรสส่วนใหญ่จะมีรายได้ระหว่าง 3,000 ถึง 6,000 บาท ร้อยละ 31.7

สถานภาพความเป็นอยู่ของกลุ่มตัวอย่างทางการเงิน ส่วนใหญ่พอใช้ ร้อยละ 47.3 บ้านพักอาศัยส่วนใหญ่จะเป็นการเช่าอยู่ ร้อยละ 63.7 โดยไม่มีภาระการเลี้ยงดูบุคคลอื่นมาก ร้อยละ 45.3 และรองลงมามีภาระการรับผิชอบเลี้ยงดูบุคคลอื่น จำนวน 1 ถึง 2 คน ร้อยละ 44.7

การได้รับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีใบอนุญาต ร้อยละ 91.3 ซึ่งมีระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขีรถส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1 ถึง 3 ปี ร้อยละ 33.7 และรองลงมาคือมากกว่า 6 ปี ร้อยละ 29.3 โดยส่วนใหญ่ได้ไปสอบด้วยตนเอง ร้อยละ 83 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครระหว่าง 1 ถึง 3 ปี ร้อยละ 40 ในแต่ละวันโดยส่วนใหญ่มีการขับขีรถใช้ระยะเวลามากกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 50.7 ส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ร้อยละ 82.7 ตัวรถมีกำลังเครื่องยนต์ตั้งแต่ 125 ซีซี ขึ้นไป ร้อยละ 57 มีระยะทางการใช้งานมาแล้วจำนวน 30,000 ถึง 50,000 กิโลเมตร มากที่สุด ร้อยละ 45.3 มีการเคยประสบอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี จำนวน 1 ถึง 5 ครั้ง มากที่สุดถึงร้อยละ 46.3

การเคยฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบ 1 ปี จำนวน 1 ถึง 5 ครั้ง มากที่สุดถึงร้อยละ 38 โดยกลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติในสาเหตุของการกระทำผิดกฎจราจรว่าเกิดจากความรีบร้อน เป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ในบริเวณนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอันดับสามคือความไม่รู้

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้กฎจราจรในระดับคะแนน 7 คะแนน ร้อยละ 15.3 รองลงมา มีความรู้กฎจราจรในระดับคะแนน 6 คะแนน ร้อยละ 14 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ย (Mean) เท่ากับ 7.89

## 2. ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจร

พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 300 ราย มีค่าเฉลี่ย (Mean) สำหรับพฤติกรรมกรรมการกระทำผิดทั้งหมด 30 พฤติกรรมในภาพรวม เท่ากับ 1.699 ซึ่งสามารถพิจารณาได้ตามค่าสถิติว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด มีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย

การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยมาก โดยจัดอันดับมากที่สุดจำนวน 10 อันดับ คือ

- |              |  |
|--------------|--|
| อันดับที่ 1  | การขับขีรถจักรยานยนต์แซงรถคันอื่นด้านซ้าย  |
| อันดับที่ 2  | การไม่ขับขีรถในช่องทางด้านซ้ายสุด  |
| อันดับที่ 3  | แซงรถคันอื่นในที่คับขัน  |
| อันดับที่ 4  | ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง  |
| อันดับที่ 5  | ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน  |
| อันดับที่ 6  | ไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวหรือแซง   |
| อันดับที่ 7  | ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร   |
| อันดับที่ 8  | เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ                       |
| อันดับที่ 9  | หยุดรถหรือจอดรถไม่ให้สัญญาณมือ แขน หรือ ไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน และเห็นว่าปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร |
| อันดับที่ 10 | ขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม   |

พฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ซึ่งได้แก่พฤติกรรม ดังนี้

1. การนำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง
2. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
3. การไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน
4. การไม่ขับขีรถในช่องทางด้านซ้ายสุด
5. การไม่ให้สัญญาณมือหรือแขนเมื่อจะเลี้ยวหรือแซง

6. การไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวรถหรือแซง
7. การขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร
8. การขับแซงรถคันอื่นด้านซ้าย
9. การแซงรถคันอื่นในที่คับขัน
10. การกลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร
11. การเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ
12. การหยุดรถหรือจอดรถไม่ให้สัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน
13. การหยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ
14. การจอดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ
15. การขับรถในช่องทางเดินรถประจำทาง
16. การไม่ให้รถในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน
17. การไม่ให้รถทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน
18. การขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งกลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีการกระทำผิดน้อย ซึ่งได้แก่ พฤติกรรมดังต่อไปนี้

1. การไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว
2. การจอดรถกีดขวางการจราจร
3. การจอดรถในที่ห้ามจอด
4. การจอดรถในเขตหยุดรถประจำทาง
5. การไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซง หรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ
6. การไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้หยุดรถ หรือวงเวียน
7. การไม่ให้สิทธิแก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน
8. การบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน
9. การนำรถที่มีคว้นค้ำมาขับขึ้นถนน
10. การนำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน
11. การไม่เปิดไฟหน้า ไฟท้าย เวลากลางคืน

### 3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

- สมมติฐานที่ 1** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย  
ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน  
(Significance) มีค่าเท่ากับ 0.048 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ  
0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าเพศชาย ”
- สมมติฐานที่ 2** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มี  
อายุน้อย  
ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน  
(Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ  
0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก  
จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย ”
- สมมติฐานที่ 3** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย  
กว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ  
ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน  
(Significance) มีค่าเท่ากับ 0.014 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ  
0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการ  
ศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ ”
- สมมติฐานที่ 4** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่  
เป็นโสด  
ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน  
(Significance) มีค่าเท่ากับ 0.007 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ  
0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรส  
แล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด ”

**สมมติฐานที่ 5** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.394 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก ”

**สมมติฐานที่ 6** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มียใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.293 ซึ่งมากกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มียใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ ”

**สมมติฐานที่ 7** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีประสบการณ์มากในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้มีประสบการณ์น้อย ”

**สมมติฐานที่ 8** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุ ”

**สมมติฐานที่ 9** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจร น้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ”

**สมมติฐานที่ 10** ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจร น้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่าระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $\alpha$ ) ที่กำหนดไว้คือ 0.05 ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานเพื่อการวิจัยที่ว่า “ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้ด้านกฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย ”

**สมมติฐานที่มีการยอมรับ มีจำนวน 8 สมมติฐาน คือ**

- สมมติฐานที่ 1 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิงจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจร น้อยกว่าเพศชาย
- สมมติฐานที่ 2 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย
- สมมติฐานที่ 3 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ
- สมมติฐานที่ 4 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สมรสแล้ว จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เป็นโสด
- สมมติฐานที่ 7 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระยะเวลาในการขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครมานานมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่มาน้อย
- สมมติฐานที่ 8 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่เคยประสบ อุบัติเหตุ
- สมมติฐานที่ 9 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบหนึ่งปีน้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจร น้อยกว่าผู้ที่มีจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก
- สมมติฐานที่ 10 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความรู้กฎจราจรมาก จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจร น้อยกว่าผู้ที่มีความรู้กฎจราจรน้อย



## สมมติฐานที่ไม่ยอมรับ มีจำนวน 2 สมมติฐาน คือ

- สมมติฐานที่ 5 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้น้อย จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีรายได้มาก
- สมมติฐานที่ 6 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่ไม่มียใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์

## 4. การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร สรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### ลักษณะทางสังคม

ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 23-40 ปี และส่วนใหญ่จะสมรสแล้ว มีบุตรประมาณ 1-3 คน ซึ่งถือว่าแตกต่างจากสมัยก่อนมากเพราะเมื่อก่อน จะนิยมมีบุตรมาก ๆ จะได้ช่วยกันทำมาหากิน แต่ในยุคนี้ค่อนข้างที่จะมีบุตรมากกว่า 3 คน เพราะ ค่าครองชีพในปัจจุบันสูง งานหายาก แต่ก็ยังมีผลดีถ้าครอบครัวไหนมีบุตรน้อย เด็กจะได้เติบโตมาอย่างมีคุณภาพทั้งด้านความรู้และสติปัญญา ส่วนภรรยาจะประกอบอาชีพรับจ้าง เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระของครอบครัว แต่ก็มีบางส่วนเป็นแม่บ้านอยู่กับบ้านลูกดูแลบุตรและสามี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่จะจบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 6 มีส่วนน้อยที่ได้รับการศึกษาในระดับ ม.3 และ ม.6 เหตุที่ได้รับการศึกษาน้อยมีสาเหตุมาจากฐานะทางครอบครัวยากจน บิดามารดามีบุตรมาก ซึ่งในปัจจุบันส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพราะเห็นว่ารายได้ดี และเกี่ยวกับที่พักอาศัยส่วนใหญ่จะพักบ้านเช่า ซึ่งค่าเช่าที่จ่ายเดือนละ 1,000-3,000 บาท ถ้าผู้ขับขีคนไหนอยู่ชายเมืองค่าเช่าจะประมาณ 1,000 บาทขึ้นไป แต่ถ้าผู้ขับขีคนไหนอยู่ในตัวเมืองหรือในย่านธุรกิจค่าเช่าจะประมาณ 2,000-3,000 บาท ส่วนภูมิลำเนาส่วนใหญ่ของผู้ขับขีจะมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นพื้นที่แห้งแล้ง ภัยแล้ง และในปีหนึ่ง ๆ จะมีประชาชนในภูมิภาคนี้อพยพเข้ามาในเมืองหลวงเป็นจำนวนมาก เพื่อมาหางานทำ พวกเขาจะไม่คิดว่าจะต้องประกอบอาชีพอะไร เพราะพวกเขามีความขยันอดทน มีความอดสาหะ

### บุคลิกภาพ

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีบุคลิกภาพโดยรวมคล้าย ๆ กันคือ มีรูปร่างสันทัด สูงประมาณ 155-174 ซม. ผิวดำ-แดง การแต่งกายและกริยามารยาทไม่ค่อยเรียบร้อยเพราะส่วน



ใหญ่จะมาจาก ต่างจังหวัดและ ได้รับการศึกษาน้อย ซึ่งการแต่งกายจะนุ่งกางเกงยีนส์ เสื้อยืด ชอบคุยเสียงดัง จำนวนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างครั้งต่อครั้งที่คืนสุรา แต่ส่วนใหญ่จะสูบบุหรี่ สาเหตุมาจาก กลายเครียด, เคยสูบบุหรี่มาตั้งแต่เด็ก, เพื่อน ๆ ในวินสูบบุหรี่ ตัวเองก็เลยสูบบุหรี่ เป็นต้น

### ประวัติชีวิต

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นชาวภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีพื้นฐานทางครอบครัว เศรษฐกิจและสังคมไม่ดี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำนา ซึ่งเป็นอาชีพที่ทำกันมาตั้งแต่บรรพบุรุษ และรายได้ส่วนใหญ่มาจากการขายข้าว ซึ่งภายในหนึ่งปี สามารถทำนาได้ 2 ครั้ง ส่วนสมาชิกภายในครอบครัว จะมีตั้งแต่ 4-9 คน จำนวนนี้รวมบิดามารดาด้วย บุตรทุกคนจะได้รับการศึกษาแค่ระดับประถมศึกษาปีที่ 6 มีส่วนน้อยที่ได้เรียนต่อในระดับสูง ส่วนใหญ่จะเป็นลูกคนเล็ก เพราะลูกคนโตจะต้องช่วยบิดามารดาทำงาน และงานแรกของผู้ขับขี่เข้ามาในกรุงเทพฯ ได้ทำครั้งแรก ส่วนใหญ่จะเป็นงานรับจ้างทั่ว ๆ ไป โดยได้พักอาศัยอยู่กับญาติพี่น้อง เพื่อน เพราะถ้าเขาอยู่คนเดียว จะไม่สามารถจ่ายค่าเช่าได้เพราะค่าเช่าแพง และเพิ่งจะเริ่มทำงาน ซึ่งก็เป็นเหตุผลหนึ่งที่ไม่แยกตัวออกมาอยู่คนเดียว ส่วนช่วงที่หันเหชีวิตมาประกอบอาชีพนี้ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า รายได้จากงานที่เคยทำไม่ดีเท่ากับรายได้จากการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งถ้าวันไหนผู้ขับขี่ขยันมาทำงานแต่เช้าก็จะทำรายได้ได้มากเป็นพิเศษ และส่วนใหญ่จะทำไปขับขีรถจักรยานยนต์ประเภทตลอดชีพ ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งแต่ 1 ปี - 8 ปี

### ครอบครัวและเครือญาติ

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันหลายคน บุตรแต่ละคนจะมีช่วงอายุห่างกันประมาณ 2-3 ปี และส่วนใหญ่ได้แต่งงาน แล้วแยกครอบครัวไปอยู่ต่างหาก ทำให้บิดาและมารดาต้องอยู่บ้านกับน้องคนเล็กหรือบุตรคนที่ยังไม่แต่งงาน ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จะแสดงความคิดเห็นว่ามารดาใจดีกว่าบิดาเพราะมารดาจะรักบุตร เป็นห่วง จะไม่ทำโทษ แต่ที่ชื่นชมผู้เป็นบิดาก็คือเป็นหัวหน้าครอบครัวที่ดี ขยันทำมาหากิน และเป็นตัวอย่างที่ดีแก่บุตร ในช่วงที่ผู้ขับขี่จะมีครอบครัวเป็นของตัวเอง ส่วนใหญ่จะรู้จักภรรยาที่อยู่จังหวัดเดียวกัน หมู่บ้านใกล้เคียงกัน จนกระทั่งได้แต่งงาน และจะอยู่กับบิดามารดาเพียงชั่วคราว จากนั้นจะอพยพมาอยู่กรุงเทพฯ ถ้ามีบุตรก็จะให้อยู่กับบิดามารดาที่บ้านนอก ส่วนใหญ่แล้วจะกลับบ้านไปเยี่ยมบิดามารดาในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ วันออกพรรษา เพราะถ้ากลับช่วงนี้จะได้พบที่ ๆ น้อง ๆ พร้อมหน้าพร้อมตากัน แต่ใช้เวลาอยู่กับบิดามารดาประมาณ 2-5 วัน ก็จะกลับมาทำงานกรุงเทพฯ เหมือนเดิม ส่วนรายได้จะให้บิดามารดาบ้าง บางครั้งสำหรับผู้ที่มีการครอบครัวแล้ว ส่วนผู้ที่ยังไม่มีครอบครัวจะส่งให้ทุกเดือนเพราะยังไม่มีภาระต้องรับผิดชอบ ซึ่งส่วนใหญ่คิดว่าครอบครัวของตนในปัจจุบันอบอุ่น เนื่องมาจากความสัมพันธ์อันดีภายในครอบครัว

### ชีวิตประจำวัน

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมักจะตื่นนอนตั้งแต่เช้ามืด และมาถึงวินประมาณ 05.00-06.00 น. บางคนที่มีครอบครัวก็จะรับประทานอาหารเช้าที่บ้าน ส่วนคนโสดจะมานั่งดื่มกาแฟ กินปลาทอดไก่ที่วิน เสร็จแล้วก็นั่งรอผู้โดยสารมาใช้บริการ แล้ววิ่งรับส่งผู้โดยสารไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งเวลาประมาณ 11.30-12.00 จะเป็นเวลาพักรับประทานอาหารกลางวัน ลักษณะอาหารส่วนใหญ่จะเป็นข้าวแกง ก๋วยเตี๋ยว หรือบางคนถ้าช่วงเวลานั้นเป็นเวลาทำงานก็จะหารับประทานที่ใกล้ที่สุด ส่วนใหญ่จะเลิกงานเวลาประมาณ 20.00-24.00 น. ถึงบ้านจะอาบน้ำแล้วเข้านอน เพราะรุ่งเช้าจะต้องตื่นเข้ามาทำงาน

ภายในหนึ่งวันผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะวิ่งส่งผู้โดยสารได้ประมาณ 6-10 ชม. และส่วนใหญ่จะไม่มีวันหยุด เพราะถ้าหยุดก็จะขาดรายได้ แต่ถ้ามีก็จะใช้เวลาอยู่กับครอบครัว เช่น นอนอยู่บ้าน พาดครอบครัวไปเที่ยว ส่วนการดำเนินชีวิตในแต่ละวันผู้ขับขีจะรู้สึกเบื่อมาก และวิธีแก้ปัญหานี้ก็คือ เล่นหมากรอก, กินเหล้า, คุยกับเพื่อน และฟังเพลง เป็นต้น

### ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดปัญหาจราจรคล้าย ๆ กันคือ บนถนนมีรถมาก, ผู้ขับขีไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร, บางคนมีรถส่วนตัวมากกว่า 1 คัน, จุดในที่ห้ามจอด, การปล่อยรถตามสี่แยกต่าง ๆ ไม่สมดุลงัน และพวกเขาก็ต่างได้เสนอแนวทางแก้ปัญหาที่คั้งนี้ ช่วยกันปฏิบัติตามกฎจราจร, ถ้าเป็นไปได้ให้เปลี่ยนจากขีรถส่วนตัว มาทำงานมานั่งรถเมตเป็นการประหยัดน้ำมันอีกทางหนึ่ง, ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่เต็มที่ เต็มความสามารถและมีมาตรการดี ๆ ปรวบปรวมผู้ทำผิดกฎจราจร, ถ้าสถานที่ที่ต้องการไปไม่ไกลจากที่บ้านก็ควรเดินทางไป ซึ่งจากปัญหาการจราจรนี้ยังส่งผลต่กับรายได้ของผู้ขับขี เพราะผู้โดยสารจะมาใช้บริการมากผิดปกติและไม่ค่อยรอราคาเพราะต้องการไปให้ทันเวลางานหรือเวลาที่ได้นัดหมายไว้ ส่วนพฤติกรรมการขับขีของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะชอบแซงขวา ซึ่งถือว่าผิดกฎจราจร แต่ที่ทำเพราะถ้าวิ่งตามหลังรถใหญ่จะช้าและวิ่งกับมารับผู้โดยสารที่วินช้า ทำให้รายได้ต่อวันลดลง แต่ถ้าถูกจับในข้อหานี้พวกเขาก็ยอมรับผิด และยอมเสียค่าปรับ ส่วนใหญ่ผู้ขับขีจะมีอคติกับตำรวจจราจร พวกเขาคิดว่าตำรวจจราจรชอบรีดไถประชาชน, ไม่มีความเป็นธรรม, ชอบใช้อำนาจในทางที่ผิด, ช้องแต่จะจับผิดผู้ขับขี, พุคไม่สุภาพ และชอบยึดยึดข้อหาให้ประชาชน ทั้งหมดจึงเป็นสาเหตุให้บรรดาผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ชอบตำรวจจราจร

### การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่ผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างจะเริ่มต้นมาจากอาชีพอื่น แต่ต่อมารายได้จากการประกอบอาชีพนั้นไม่ดี จึงหันมาประกอบอาชีพนี้ โดยส่วนใหญ่เพื่อนจะเป็นคนชักชวนให้มาทำ และอาชีพนี้ก่อให้เกิดรายได้เป็นที่พึงพอใจเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉลี่ยแล้วจะได้รับเดือนละ 4,500-15,000 บาท ซึ่งรายได้นี้ขึ้นอยู่กับว่าทำนั้นมีผู้คนหนาแน่น มีศูนย์การค้า มีแหล่งบันเทิง ทำนั้นก็จะมีรายได้สูงตามไปด้วย สำหรับจักรยานยนต์นั้นผู้ขับจะมีเป็นของตัวเอง โดยนิยมรถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮอนด้า ที่เลือกเพราะ คงทน รูปร่างสวย ประหยัดน้ำมัน อะไหล่หาง่าย และขั้นตอนในการสมัครเป็นสมาชิกวินส่วนใหญ่ทุกวินจะเก็บค่าสื่อ โดยแบ่งเป็นรายเดือนและจ่ายครั้งเดียวสามารถวิ่งได้ตลอดจนกว่าผู้ขับจะเลิกขับ สำหรับกรณีจ่ายรายเดือนจะจ่ายเดือนละ 300-1,500 บาท และจ่ายครั้งเดียววิ่งได้ตลอดจะจ่ายเดือนละ 2,500-17,000 บาท และค่าเช่าวินในแต่ละวันวันละ 20-50 บาท ซึ่งทั้งหมดของค่าใช้จ่ายนี้ขึ้นอยู่กับทำเลของวินด้วยเช่นกัน โดยจะมีหัวหน้าวินเป็นผู้คอยเก็บค่าต่าง ๆ ดูแลควบคุมสมาชิกในวิน จัดรถวิ่งตามคิวประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับวินและมีผลประโยชน์ร่วมด้วย ซึ่งหัวหน้าวินส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีอิทธิพลในท้องที่ เช่น เป็นกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สก. สข. เป็นต้น และส่วนใหญ่จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการในช่วงเวลา 07.00-09.00 และ หลัง 17.00 น. ซึ่งจากการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะประสบอุบัติเหตุเนื่องมาจากความประมาทของผู้ขับเอง และเมื่ออุบัติเหตุขึ้นประกันไม่ได้เป็นผู้จัดการเรื่องค่าเสียหายต่าง ๆ ให้เพราะผู้ขับส่วนใหญ่ไม่ได้ทำประกัน เหตุที่ไม่ทำเพราะไม่มีเงินที่จะจ่าย และยังไม่เห็นความจำเป็นของการทำประกัน ส่วนใหญ่คิดนี้จะจบลงด้วยทั้งสองฝ่าย ต่างชดใช้ค่าเสียหายซึ่งกันและกัน และส่วนใหญ่คิดว่าการประกอบอาชีพนี้คุ้มกับการลงทุนลงแรง เพราะเป็นอาชีพอิสระไม่ต้องใช้แรงงานมาก และไม่ต้องมีเจ้านายคอยบงการ แต่อาชีพนี้ก็มีความเสี่ยงต่อชีวิตมากเหมือนกัน

### ชีวิตในอนาคต

ส่วนใหญ่ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจะไม่ได้วางแผนชีวิตในอนาคตไว้ ปัจจุบันนี้เพียงต้องการประกอบอาชีพนี้ไปเรื่อย ๆ เพื่อเก็บเงิน เพราะอาชีพสามารถทำรายได้ให้แก่ผู้ขับได้เป็นอย่างดี เมื่อพวกเขาสามารถเก็บเงินได้ตามต้องการหรือตามความพอใจของแต่ละคน แล้วพวกเขาก็จะพาครอบครัวที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ กลับไปอยู่หมู่บ้านที่ตนเองถือกำเนิด เพื่อประกอบอาชีพที่ตนต้องการ ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ยึดอาชีพนี้เป็นอาชีพประจำ

### 5. การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

จากการศึกษาโดยใช้วิธีการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ในพฤติกรรมของการประกอบ การของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในลักษณะของโครงสร้างโดยทั่วไป และสังเกตพฤติกรรมของผู้ใช้รถ

ใช้ถนนในบริเวณทางร่วมทางแยกจำนวน 3 ทางแยก ในช่วงระยะเวลา 06.00 - 09.00 น. และ 16.00 - 19.00 น. ผลการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมบริเวณทางแยกต่าง ๆ สรุปได้ดังต่อไปนี้

### การสังเกตพฤติกรรมเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

#### การจัดตั้งวินหรือคิว

กลุ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่รวมตัวกันเพื่อเดินทาง รับ-ส่งผู้โดยสารในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง หรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเรียกว่า "วิน"

การขออนุญาตจัดตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในปัจจุบันไม่จำเป็นต้องไปขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเหมือนในสมัยก่อน เดิมการขออนุญาตจะต้องติดต่อบริษัทจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ก่อตั้งหรือหัวหน้าวิน เป็นผู้ขออนุญาตสารวัตรจราจร ของสถานีตำรวจนครบาล ที่วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะจัดตั้งขึ้น เพื่อกำหนดที่ตั้งของวิน เส้นทางเดินทางและจำนวน รถจักรยานยนต์รับจ้าง และจัดทำประวัติของหัวหน้าวิน ผู้ขับขี่ตลอดจนรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ด้วย โดยให้ปรากฏหลักฐานภาพถ่ายรถ, ผู้ขับขี่ ชื่อเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ และสำเนาทะเบียนรถ นอกจากนี้จะต้องกำหนดค่าธรรมเนียมประจำคัน และปักชื่อวินรถไว้ด้านหลัง พร้อมหมายเลขประจำตัวของผู้ขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่สวมใส่ขณะปฏิบัติงาน เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นสมควรว่าในพื้นที่นั้นเหมาะสมก็จะอนุญาตให้จัดตั้งได้ แต่ถ้าพื้นที่นั้นไม่เหมาะสมก็จะไม่อนุญาตให้จัดตั้ง

แต่ในปัจจุบันไม่มีการขออนุญาตอย่างเป็นทางการมากนัก โดยจะมีการจัดการกันเองมากขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจเพียงแต่ควบคุมดูแลเพียงให้อยู่ในระเบียบเท่านั้น

สำหรับการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ นอกจากการกวาดขันการขับขี่ และการจอดรถให้เป็นไปตามกฎจราจร และกวาดขันสภาพรถให้เป็นไปตามกฎหมายแล้วหากประชาชนประสบปัญหาเดือดร้อนอันเนื่องมาจากรถจักรยานยนต์รับจ้าง แล้วร้องเรียนมายังเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะเรียกหัวหน้าวินมาคัดค้านให้คอยควบคุมดูแลผู้ขับขี่ ในความควบคุมให้ปรับปรุงแก้ไข หากยังไม่ดีขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็จะดำเนินการจับกุมต่อไป

นอกจากนี้ในการดำเนินการป้องกันการก่ออาชญากรรมโดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการส่งเสริมจริยธรรม และตำรวจชุมชนสัมพันธ์ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน จัดเก็บประวัติโดยละเอียดของผู้ขับขี่โดยเฉพาะผู้ที่เคยมีประวัติอาชญากรรม เพื่อช่วยต่อการสืบสวน ติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิดและเจ้าหน้าที่ตำรวจชุมชนสัมพันธ์ จัดให้มีการอบรมผู้ขับขี่ในแต่ละวัน ในมารยาทในการขับขี่ ด้านความสำนึกในการเป็นพลเมืองดี กฎหมายด้าน

การจรวจ การสังเกตจดจำลักษณะของผู้โดยสารซึ่งอาจเป็นคนร้าย การให้ข่าวสารแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ และการแจ้งเหตุ และความรู้ในการร่วมรณรงค์ป้องกันอาชญากรรมทั่วไป

### จำนวนวิน และจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร

วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานครในอดีตไม่มีหน่วยงานใดทำการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลเอาไว้ จนกระทั่งกรมการขนส่งทางบก โดยฝ่ายสถิติการขนส่งกองวิชาการและวางแผนได้ทำการสำรวจจำนวนเส้นทางและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 18 มกราคม ถึง 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2531 โดยมีจำนวนวินทั้งสิ้น 831 วิน จำนวนรถที่ได้จากการสำรวจ 10,268 คัน รถที่วิ่งประจำ 11,795 คัน และจำนวนรถทั้งสิ้น 16,528 คัน มีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่มีแผ่นหมายเลขทะเบียน 886 คัน

และต่อมาใน บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ได้ทำการสำรวจและระบุว่า ในปี พ.ศ. 2537 มีรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ไม่น้อยกว่า 40,000 คัน มีวินรับจ้างอยู่ 1,600 วิน

### ตำแหน่งที่ตั้งของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เมื่อพิจารณาสถานที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากที่จอบริบ-ส่ง ผู้โดยสารสามารถแบ่งได้ 4 กลุ่ม ได้แก่ ที่ตั้งบริเวณซอย ถนนใหญ่ ที่ชุมนุมชน และจุดเปลี่ยนการเดินทาง

1) ซอย วินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่บริเวณปากซอยการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างหรือการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารเข้า-ออกซอยเป็นหลัก ซอยที่มีลักษณะเป็นซอยคั่นและไม่ลึกมาก ส่วนใหญ่จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยเพียงวินเดียว ถ้าเป็นซอยลึกก็จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่กันซอย และหรือกลางซอยอีก

ซึ่งวินที่อยู่กลางซอย หรือกันซอยนี้ มีทั้งที่เป็นวินเดียวกับวินอยู่ปากซอยและคนละวินกัน สำหรับซอยที่เชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่ นั้น มักจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บริเวณปากซอยของทั้งสองด้าน และถ้าหากระยะห่างระหว่างถนนใหญ่มีมาก และมีซอยย่อยจากถนนซอยเข้าไปในพื้นที่อีก ก็จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยย่อยบางซอยด้วย

ระยะห่างระหว่างวินรถจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละวินจะห่างกันพอสมควรและขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างซอยด้วย โดยปกติแล้วบริเวณปากซอยจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่เพียงวินเดียว และเป็นที่ทราบกันในหมู่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างว่า จะไม่รับผู้โดยสารหน้าวินอื่นที่ไม่ใช่วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงมีไม่มากและจะเป็นการแข่งขันระหว่างรถจักรยานยนต์รับจ้าง กับรถโดยสารประจำทาง รถสองแถว หรือรถสี่ล้อเล็ก ที่มีอยู่ก่อนในซอยนั้น

2.) ถนนใหญ่ วินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่ริมถนนสายหลักโดยเฉพาะในเขตเมือง บริเวณที่ตั้งวิน ได้แก่ บริเวณปากซอยของถนนสายหลัก หรือบนทางเดินเท้า เพื่อหลีกเลี่ยงการจอดรอลูกขาขวางการจราจรบนถนนสายหลัก ซึ่งมีการจราจรคับคั่งอยู่แล้ว แต่บางวินก็จอดริมถนนใหญ่เลย หากไม่สามารถจอดบนทางเดินเท้า และเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ไม่เข้มงวด

จำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่ เพิ่มขึ้นจากอดีตเป็นจำนวนมาก วินที่ตั้งริมถนนใหญ่ลักษณะการให้บริการ ส่วนใหญ่เป็นการรับ-ส่งผู้โดยสาร ลักษณะเดียวกับรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง โดยมีจุดมุ่งหมายไกลออกไปจากที่ตั้ง รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณนี้ จึงมีการแข่งขันกับรถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รวมถึงรถโดยสารประจำทางที่ผ่านบริเวณนั้นด้วย โดยรถจักรยานยนต์มีข้อได้เปรียบที่มีความคล่องตัว รวดเร็ว และค่าโดยสารถูกกว่ารถแท็กซี่และรถสามล้อเครื่อง แต่มีข้อเสียในด้านที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างที่เห็นเด่นชัดและมีจำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมาก คือ ถนนสีลม

3) ที่ชุมนุมชน ที่ชุมนุมชนที่มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ ได้แก่บริเวณตลาดสด สถานที่ราชการที่ประชาชนต้องเดินทางมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก และห้างสรรพสินค้าเป็นต้น วินรถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณที่ชุมนุมชนส่วนมาก จะมีจำนวนวินมากกว่าหนึ่งวินเสมอ แต่ละวินตั้งอยู่ไม่ห่างกัน ผู้โดยสารสามารถเดินจากวินหนึ่งไปอีกวินหนึ่งภายในเวลา 2-3 นาที ดังนั้นผู้โดยสารจึงสามารถเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ตนคิดว่ามีบริการที่ดีกว่าได้ การแข่งขันของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง นอกจากจะต้องแข่งขันกับพาหนะประเภทอื่นที่มีอยู่ เช่น รถสองแถว รถสี่ล้อเล็กแล้ว ยังต้องแข่งขันกันเองระหว่างรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย

4) จุดเปลี่ยนการเดินทาง คือ จุดสิ้นสุดการเดินทางระยะหนึ่งของประชาชนเพื่อเดินทางต่อในช่วงต่อไป โดยยานพาหนะประเภทเดิม หรือต่างประเภทออกไป ได้แก่ บริเวณท่าเรือ ดันสายรถประจำทาง ป้ายหยุดรถประจำทาง และสถานีรถไฟ วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ตั้งอยู่บริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง

## ขนาดของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ขนาดของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง พิจารณาแบ่งตามจำนวนรถได้ 3 กลุ่มคือ วินขนาดเล็ก จำนวนรถไม่เกิน 30 คัน วินขนาดกลาง จำนวนรถระหว่าง 31-70 คัน และวินขนาดใหญ่ จำนวนรถมากกว่า 70 คันขึ้นไป ขนาดวินบริเวณชอชนั้น ชอยคันที่ไม่สึกมากนัก จะเป็นวินขนาดเล็ก ไม่เกิน 30 คัน ส่วนชอยคันที่สึกจากถนนใหญ่มา ๆ และชอยที่เชื่อมต่อกถนนใหญ่ ขนาดของวินขึ้นอยู่กับจำนวนประชากรในพื้นที่นั้น และจำนวนวินรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง ถ้ามีจำนวนประชากรอาศัยอยู่มาก มีจำนวนวินน้อย และชอยสึก ขนาดของวินจะมีขนาดกลาง (31 - 70 คัน) หรือ ขนาดใหญ่ (มากกว่า 70 คัน) แต่ถ้ามีจำนวนประชากรอาศัยอยู่น้อย มีจำนวนวินมาก หรือชอยไม่สึกนัก ขนาดของวินส่วนใหญ่จะขนาดเล็ก หรือขนาดกลาง

วินที่อยู่ในบริเวณที่ชุมนุมชน ขนาดของวินจะค่อนข้างใหญ่ คือส่วนมากจะมีจำนวนรถเกินกว่า 30 คัน เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการค่อนข้างมาก และส่วนมากมีจุดหมายที่ไกลจากที่ตั้งวินออกไป ดังนั้นจำนวนจะไม่เพียงพอในช่วงที่มีผู้โดยสารมาก โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ถ้ามีจำนวนรถอยู่น้อย เนื่องจากวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ตั้งบนถนนใหญ่ ตั้งอยู่ในเขตเมือง ที่มีการจราจรคับคั่งการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร จะกีดขวางการจราจร และถนนในพื้นที่จำนวนมากเป็นเขตห้ามจอดรถ

## การเดินรถ

1) ช่วงเวลาบริการ ในระยะแรกรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งดำเนินการโดยกลุ่มทหารเรือ ให้บริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารในช่วงเช้าและเย็น ต่อมาการให้บริการเดินรถมีช่วงเวลาเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่เช้าจรดจนกระทั่งเวลาค่ำ และในปัจจุบันวินรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากมีบริการเดินรถตลอด 24 ชั่วโมง ส่วนวินอื่น ๆ มีบริการเดินรถอย่างน้อยวันละประมาณ 8 ชั่วโมง วินที่มีช่วงเวลาบริการน้อยนั้น จะตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นย่านพาณิชยกรรม โดยเฉพาะบริเวณที่มีอาคารสำนักงาน เนื่องจากหลังเวลาเลิกงานแล้วจะมีจำนวนผู้โดยสารน้อยมาก ส่วนวินที่มีบริการตลอด 24 ชั่วโมงนั้น จะเป็นวินที่ตั้งอยู่ในย่านพักอาศัย ซึ่งมีประชากรจำนวนมากทำงานกลางคืน หรือจำเป็นต้องกลับบ้านดึก ในปัจจุบันบางวินที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เริ่มแบ่งช่วงเวลาการเดินรถออกเป็น 2 ช่วง หรือ 2 กะ คือ ช่วงกลางวัน ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. และช่วงกลางคืนระหว่างเวลา 18.00-06.00 น.

2) การจัดวินและ จอดรถรอผู้โดยสาร เพื่อความเป็นระเบียบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงจำเป็นต้องมีการจัดวินเดินรถจากการสำรวจภาคสนามสามารถแบ่งการจัดวินได้ 4 แบบ คือ การ

แขวนเบอร์หรือพวงกุญแจ การเขียนเบอร์ การจอดต่อกิว และมาก่อนได้ออกก่อน วินขนาดกลางถึงใหญ่ ส่วนมาก จะใช้การแขวนเบอร์เนื่องจากกรณีจำนวนมาก ในบริเวณวินไม่มีที่จอดรถเพียงพอ การแขวนเบอร์จึงสามารถจอดรถในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรที่ห่างออกไปได้ เมื่อถึงคิวรถคันใดออกแล้วก็จะนำเบอร์ลง และเมื่อกลับเข้ามาอีกครั้งก็จะนำเบอร์ขึ้นมาแขวนต่อกิวอีกครั้ง การแขวนเบอร์นี้มีลักษณะคล้ายกับการเขียนเบอร์ แต่การเขียนเบอร์ไม่ค่อยเป็นที่นิยม เนื่องจาก ไม่สะดวก เมื่อเทียบกับ การแขวนเบอร์ เนื่องจากต้องมี กระดานดำ หรือ ไวท์บอร์ด ชอล์ก หรือปากกา และที่ ลบกระดาน สำหรับการจอดต่อกิวนั้นมี 2 ลักษณะ คือ การจอดรถต้องมีพื้นที่ว่าง เพราะเมื่อจอดรถ เรียงกันจำนวนมากแล้ว จะไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น ลักษณะที่ 2 คือ การจอดรถเรียงกันโดย ผู้ขับบีต้องคอยเลื่อนรถอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากบริเวณที่ตั้งวินเป็นซอยแคบไม่สามารถจอดรถตามปกติ ได้ เมื่อผู้โดยสารขึ้นรถออกไปแล้ว คันต่อมาก็จะเลื่อนเข้ามาแทนที่ที่หัวคิว แบบสุดท้าย คือ มาก่อน ได้ออกก่อน ลักษณะนี้ไม่เชิงเป็นการจัดวิน แต่จะเป็นการรู้และเข้าใจกันระหว่างผู้ขับบีรถจักรยานยนต์ รับจ้าง ซึ่งจะไม่แข่งคิวหรือแย่งผู้โดยสารกัน วินที่มีการจัดคิวแบบนี้ส่วนใหญ่เป็นวินขนาดเล็กมีรถ จำนวนไม่มาก

ทางด้านจุดจอดรถของผู้โดยสาร ส่วนมากจุดจอดรถเพียงที่เดียว หรือวินเดียว ส่วนวินรถ จักรยานยนต์รับจ้างที่มีวินย่อยนั้นจะเป็นวินที่มีรถจำนวนมาก หรือเป็นซอยลึก จึงมีวินย่อยเพื่อบริการอยู่ ที่กลางซอยและกันซอยและการแสดงให้ทราบว่า มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างจะเขียนป้ายบอกใน ลักษณะต่าง ๆ

3) อัตราค่าโดยสาร ค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง มี 2 ลักษณะ คือ อัตราค่าโดยสารที่แน่นอน เป็นค่าโดยสารบนเส้นทางที่เดินรถอยู่ประจำ ได้แก่ เส้นทาง เข้า-ออก ซอยและจุด หมาย หรือสถานที่ที่ไกลออกไปที่ผู้โดยสารใช้บริการเป็นประจำ โดยบางวินมีการจัดทำป้ายเพื่อบอก อัตราค่าโดยสารเอาไว้เพื่อเป็นมาตรฐาน เพื่อเป็นการป้องกันการเรียกค่าโดยสารแพงจนเกินไปจากผู้โดยสาร และการตัดราคาเพื่อแย่งผู้โดยสาร และอัตราค่าโดยสารไม่ได้ให้บริการบ่อยนัก หรือวินนั้น ๆ ไม่มีป้ายบอกอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารขั้นต่ำของวินที่อยู่บริเวณปากซอย จะมีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าบริเวณอื่น คือ ส่วนใหญ่อัตราค่าโดยสารระหว่าง 3-5 บาท ซึ่งเป็นอัตราค่าโดยสาร เข้า-ออก ซอย และระยะทางใกล้ อัตราค่าโดยสารนี้แพงกว่ารถประจำทาง หรือรถสองแถว ซึ่งเก็บค่าโดยสาร 2-3 บาท เพียงเล็กน้อย แต่ได้รับความสะดวกมากกว่าสำหรับวินที่ตั้งบริเวณถนนใหญ่ ที่ชุมชนหนาแน่นและจุดเปลี่ยน การเดินทาง ซึ่งส่วนใหญ่จะเดินรถในถนนใหญ่ มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ 5 บาท และ 10 บาท ซึ่งถูกกว่า เมื่อเทียบกับรถสามล้อเครื่องและรถแท็กซี่ ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำประมาณ 20 บาท ขึ้นไป



อัตราค่าโดยสารเมื่อเดินรถในชอย จะถูกกว่าเมื่อเดินรถออกสู่ถนนใหญ่ เนื่องจากการเดินรถในชอยสามารถเดินรถได้จำนวนที่ข้อมากกว่า เพราะมีจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการเป็นจำนวนมาก และสภาพการจราจรในชอยไม่ติดขัด และเมื่อส่งผู้โดยสารเข้าชอยแล้ว ยังมีโอกาสรับผู้โดยสารออกมาอีกด้วย ในขณะที่รถที่ออกสู่ถนนใหญ่จะกลับวินโดยไม่มีผู้โดยสารกลับมาด้วย และต้องพบกับสภาพการจราจรติดขัด ทำให้กลับถึงวินช้าจึงเดินรถได้น้อยกว่าเมื่อเดินรถเข้า-ออกชอย นอกจากนี้ยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมสูง เนื่องจากผู้ขับขี่จำนวนมากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะการเดินรถจักรยานยนต์ในช่องทางจราจรด้านขวา และการเดินรถย้อนทิศทาง

### การสังเกตพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกต่าง ๆ

ผู้วิจัยได้พิจารณาเลือกทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น และมีถนนสายหลักเส้นเดียวกันหรือต่อเนื่องกัน โดยเป็นเส้นทางการเดินทางที่สำคัญโดยมีเกณฑ์ คือเป็นทางร่วมทางแยก หรือวงเวียนที่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุมการจราจร มีระดับผิวการจราจรเรียบ โดยได้เลือกศึกษาจำนวน 3 จุด คือสี่แยกหลานหลวง วงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย และแยกคอกวัว ซึ่งทั้ง 3 จุดนี้มีถนนสายหลัก 2 สายเชื่อมต่อกัน คือ ถนนหลานหลวง และถนนราชดำเนิน ในการศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษาในช่วงเวลาเร่งด่วน ที่มีการจราจรหนาแน่นซึ่งมีอยู่ 2 ช่วง คือ ช่วงเช้าระหว่างเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเย็นระหว่างเวลา 16.00 - 19.00 น. โดยดำเนินการเก็บข้อมูลในระหว่างวันที่ 10 ธ.ค. 2539 - 10 ม.ค. 2540 สามารถสรุปได้ว่า

### การจราจรบริเวณแยกหลานหลวง

แยกหลานหลวงมีลักษณะเป็นสี่แยก เป็นจุดที่มีการจราจรหนาแน่นมากทางแยกหนึ่งในกรุงเทพมหานคร เป็นแยกที่มีถนนสายสำคัญ 2 สายตัดกัน คือ ถนนหลานหลวง และถนนจักรพรรดิพงษ์ โดยเฉพาะถนนหลานหลวง เป็นเส้นทางที่ผู้ขับรถส่วนใหญ่จะใช้เป็นเส้นทางเดินทางจากใจกลางเมืองจากแยกสะพานอมราชผ่านแยกหลานหลวง เข้าสู่ถนนราชดำเนิน ตรงไปยังสถานที่ต่าง ๆ เช่น สนามหลวง หรือสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เพื่อข้ามไปยังฝั่งธนบุรี เป็นต้น

สำหรับเขตพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะอยู่ในเขตการควบคุมของสถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง ส่วนสัญญาณไฟจราจร จะอยู่ในส่วนรับผิดชอบของกองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร โดยมีการควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ ( A.T.C. ) สัญญาณไฟจราจรที่บริเวณแยกนี้ ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีการควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจของส่วนกลางคือ กองบังคับการ

ตำรวจจราจร เพื่อความเป็นเอกภาพในการระบายนรถให้สัมพันธ์กันในแต่ละแยกให้เกิดความคล่องตัว ส่วนในเวลาปกติเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ จะเป็นผู้ควบคุม และในช่วงกลางวันที่การจราจรไม่หนาแน่นมากนัก จะเป็นการควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งเสาสัญญาณไฟจราจรในแยกนี้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งมีป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งอยู่ใกล้เคียงอีกเช่น ป้ายห้ามจอดรถ เครื่องหมายบนพื้นทางแสดงทิศทางการเดินรถ เครื่องหมายทางข้ามทางของคนเดินถนน เป็นต้น

ช่วงเวลาเช้า ก็ระหว่างเวลาประมาณ 06.00 - 09.00 น. เป็นช่วงเวลาที่เป็นการจราจรหนาแน่น จะเรียกว่าเป็นชั่วโมงเร่งด่วน ถนนหลานหลวง จะมีปริมาณรถเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจะมีรถที่วิ่งมาจากถนนเพชรบุรี ถนนสวรรคโลก และจากทางด่วน ตรงมายังถนนหลานหลวง เพื่อขับตรงไปยังถนนราชดำเนิน ซึ่งรถที่ผ่านแยกนั้นมีเป็นจำนวนมาก หากบางครั้งมีการติดขัดบ้าง เนื่องจากติดช่องทางเลียวขวา และติดป้ายหยุดรถประจำทางซึ่งมีรถประจำทางหยุดจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร จึงเสียพื้นที่ผิวการจราจรไป 1 ช่องทาง

ด้านถนนจักรพรรดิพงษ์ ที่เป็นการจราจรซึ่งสามารถวิ่งสวนทางกันได้ ไม่มีปัญหาทั้งสองด้านทั้งในด้านของแยกแม่น้ำศรี และในด้านของถนนนครสวรรค์

สำหรับพฤติกรรมรถฝ่าฝืนกฎจราจร บริเวณสี่แยกหลานหลวง จะพบว่ามีรถฝ่าฝืนไม่มากเท่าไรนัก ส่วนใหญ่จะพบว่าการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง มีมาก โดยผู้ที่ฝ่าฝืนส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ และการจอดรถยนต์โดยสารรับผู้โดยสารไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย การหยุดรถล้ำเส้นหยุด และการวิ่งและจอดรถในช่องทางด้านขวาของรถจักรยานยนต์

### การจราจรบริเวณแยกผ่านฟ้า

แยกผ่านฟ้ามีลักษณะเป็นแยกใหญ่ที่มีการจราจรหนาแน่นมาก เป็นทางร่วมทางแยกที่มีถนนจำนวนหลายสายคือ ถนนราชดำเนินนอก ถนนนครสวรรค์ ถนนหลานหลวง ถนนมหาไชย ถนนราชดำเนินกลาง ถนนพระสุเมรุ โดยมีเส้นหลักคือ ถนนราชดำเนินนอกและราชดำเนินกลาง บริเวณทางร่วมทางแยกจะเป็นบริเวณที่มีพื้นที่มาก โดยมีสะพานผ่านฟ้าลีลาศ เป็นจุดกลางทางร่วมทางแยก เป็นเส้นทางที่เป็นเส้นหลักโดยถนนราชดำเนินนอกจะเป็นเส้นทางไปถึงพระที่นั่งอนันตสมาคม และถนนราชดำเนินกลางจะเป็นเส้นทางไปสู่ท้องสนามหลวง และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เพื่อเดินทางไปยังฝั่งธนบุรี โดยจะเป็นเส้นทางหลัก และประชาชนนิยมใช้

เส้นทางที่จะต้องผ่านแยกนี้ นั่น เป็นจุดที่เริ่มต้นในเส้นทางที่เข้าไปภายในเขตเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งกรุงเทพมหานคร ได้มีการกำหนดไม่ให้มีการขับขี่ยานยนต์บรรทุก 10 ล้อ และรถยนต์โดยสารที่ไม่มีผู้โดยสารเข้ามาในเขตเกาะรัตนโกสินทร์ ดังนั้น รถที่ผ่านแยกนี้ นั้นจะมีรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส รถบัสนำเที่ยว รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ และการใช้รถผ่านแยกนี้จะมีปริมาณมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนในเวลาเช้าและเย็น รวมทั้งประชาชนที่มีการใช้ทางข้ามในแยกนี้ เนื่องจากที่บริเวณคลองรอบกรุงตรงจุดป้อมพระกาฬ มีท่าเรือเรือค่วนที่วิ่งในคลองดังกล่าว ประชาชนที่ใช้การขนส่งด้วยเรือจะขึ้นฝั่งและมีการข้ามถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรต้องมีการชะลอความเร็ว

สำหรับเขตพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะอยู่ในเขตการควบคุมของสถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง และสถานีตำรวจนครบาลตำราญราษฎร์ และส่วนสัญญาณไฟจราจรจะอยู่ในส่วนรับผิดชอบของกองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร โดยมีการควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ ( A.T.C.) สัญญาณไฟจราจรที่บริเวณแยกนี้ ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีการควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจของส่วนกลาง คือ กองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อความเป็นเอกภาพในการระบายนรถให้สัมพันธ์กันในแต่ละแยกให้เกิดความคล่องตัว ส่วนในเวลาปกติจะเป็นการควบคุมโดยสถานีตำรวจตามที่ได้รับมอบหมาย แต่หากในช่วงที่มีการจราจรติดขัด ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะได้ดำเนินการขอปลดสัญญาณอัตโนมัติ เพื่อใช้การให้สัญญาณตามสภาพการจราจรที่ติดขัดอยู่ เป็นครั้งคราวตามแต่สภาพการจราจร

ในช่วงเวลาเช้า คือระหว่างเวลาประมาณ 06.00 - 09.00 น. เป็นช่วงเวลาที่เป็นการจราจรหนาแน่น จะเรียกว่าเป็นชั่วโมงเร่งด่วน ในบริเวณแยกผ่านฟ้าทั้งสองด้าน ในช่วงเช้าในแยกนี้จะมีการติดขัดค้างแยกที่ในช่องตรงไปทางถนนราชดำเนินนอก และถนนนครสวรรค์ เนื่องจากการจราจรติดขัด จะติดมาจากแยกสนามม้าในการเดินทางเข้าไปในตัวเมือง ทำให้มีท้ายของรถที่ติดขัดติดยาวไปถึงวงเวียนอนุสาวรีย์ ประชาธิปไตย และติดพันไปเรื่อย ๆ รวมทั้งในเวลาเย็น จะมีการค้างของรถที่จะตรงไปทางสนามหลวง และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ไม่สามารถไปได้ จึงทำให้มีท้ายแถวและติดพันค้างแยกค่อไปถึงแยกหลานหลวง ทำให้ถนนหลานหลวงติดขัด

สำหรับการฝ่าฝืนกฎจราจรที่พบเห็น ส่วนใหญ่จะเป็นการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง การขับรถคร่อมเส้นแบ่งช่องทางจราจร การเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน โดยรถทุกชนิดโดยส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก เป็นเหตุให้บางครั้งมีการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกันขึ้น และทำให้เป็นเหตุให้ความเร็วของรถน้อยลง โดยส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์จะมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงมากที่สุด

## การจราจรบริเวณแยกวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย

แยกอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย เป็นทางร่วมทางแยกที่มีลักษณะเป็นวงเวียนที่มีขนาดใหญ่ โดยตั้งอยู่บนถนนสายหลักคือถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งเป็นถนนสายสำคัญที่จะเป็นเส้นทางการเดินทางไปสนามหลวง และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า เพื่อที่จะตรงไปฝั่งธนบุรี เพื่อออกเดินทางไป จ.นครปฐม และเส้นทางขนส่งทางภาคใต้ทั้งหมด และเส้นทางจากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าซึ่งเป็นเส้นทางที่ขนส่งผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่แถบพุทธมณฑล มาทำงานในใจกลางกรุงเทพฯ ฯ

มีถนนราชดำเนินนอกเป็นถนนหลัก มีการใช้การจราจรมาก การเคลื่อนที่จะเป็นไป ความจุกะสัญญาไฟจราจร โดยรถที่มาจากแยกผ่านฟ้าตรงมาตามถนนราชดำเนินกลาง เมื่อมาถึง บริเวณวงเวียนจะเป็นช่องทางทั้งหมด 6 ช่องทาง จะต้องผ่านสัญญาไฟจราจรก่อนเข้าวงเวียน เพื่อให้ รถในวงเวียนทางด้านขวาที่มีสัญญาจราจรจัดระบบไว้แล้ว สรุปได้ว่าในวงเวียนนี้จะมีการไหลเวียน ของรถในลักษณะปล่อยทีละด้าน และควบคุมด้วยสัญญาไฟจราจร และหากการจราจรติดขัดจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าไปควบคุมการจราจรด้วยตนเอง และลงไปอำนวยความสะดวกด้วยตนเอง โดยในพื้นที่ ของวงเวียนนี้อยู่ในการควบคุมของ สถานีตำรวจนครบาลตำรวจราษฎร์ และมีผู้จราจรที่มีการควบคุมสัญญา โดยระบบคอมพิวเตอร์ (A.T.C.) โดยกองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร

ในเวลาเร่งด่วนจะมีการควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อความเป็นเอกภาพในการจัดการจราจร ให้ไหลเคลื่อนตัวไปด้วยความคล่องตัว โดยใช้การควบคุมสัญญาไฟ แบบอัตโนมัติ และเครื่องหมายสัญญาไฟมีเห็นอย่างชัดเจน รวมทั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและ ที่ตั้งอยู่บนป้ายต่าง ๆ

ช่วงเวลาเช้า ในระหว่างเวลาประมาณ 06.00 - 09.00 น. เป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น จะเรียกว่าเป็นชั่วโมงเร่งด่วน จะมีปริมาณรถเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจะมีรถที่มาจากแยก ผ่านฟ้าตรงไปทางสนามหลวง และ ฝั่งตรงกันข้ามจากสนามหลวง ตรงไปยังแยกผ่านฟ้า ซึ่งทั้ง 2 ด้าน จะมีการติดขัดเนื่องจากไม่สามารถปล่อยรถไปได้ เนื่องจากการติดขัดต่อเนื่องมาจากแยกด้านหน้าไม่สามารถเลื่อนไหลไปได้ และช่วงเย็นจะมีปัญหาจากผู้ปกครองที่มารับบุตรหลานที่โรงเรียนสตรีวิทยา โดยจะจอดไม่เป็นระเบียบ ทำให้กีดขวางการจราจร

สำหรับในวงเวียนนี้มีปัญหาคือคนข้ามถนนจะมีเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะข้ามโดยไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่ปฏิบัติตามสัญญาไฟให้คนข้าม ทำให้เกิดการชะลอความเร็วของรถจึง เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาได้ ส่วนรถประเภทต่าง ๆ ที่มีปัญหามากที่สุดคือ รถยนต์โดยสารประจำ

ทางมักไม่จอดชิดทางด้านซ้าย และชอบเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ทำให้เกิดปัญหา รวมทั้งรถจักรยานยนต์ที่มักฝ่าฝืนสัญญาณจราจรต่าง ๆ เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง และเครื่องหมายบนพื้นทาง การแข่งรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิดทำให้มีการชะลอความเร็วของรถคันอื่น ๆ

### สรุปการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำนวน 3 คน เกี่ยวกับปัญหาจราจร

1. ประชาชนส่วนมากขาดระเบียบวินัย ไม่เคารพกฎจราจร ไม่มีวินัยในการใช้ถนน
2. สาเหตุปัญหาจราจรมาจากพื้นผิวการจราจรบางพื้นที่ ที่มีการก่อสร้างเป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการสัญจรไปมา
3. ในจุดทางแยกหลานหลวงไม่มีปัญหาในการจราจร และมีความเห็นว่าวารถจักรยานยนต์เป็นปัญหาการจราจรที่สำคัญมาก
4. จำนวนรถมีมากขึ้น
5. ในจุดทางแยกผ่านฟ้ามีปัญหา เช่น จำนวนรถมาก การเคลื่อนตัวเป็นไปได้ช้า ๆ เนื่องจากทางแยกที่ต่อกัน
6. รถบรรทุก และรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่เป็นรถที่เป็นปัญหาการจราจรมากที่สุด
7. ความไม่มีน้ำใจของคนไทย
8. ในจุดทางแยกวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย มีปัญหาการจราจร เช่น อากาศเป็นพิษ, ประชาชนผู้ขับขี่ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร และคิดว่ารถยนต์ส่วนบุคคลเป็นปัญหาการจราจรที่สำคัญมาก และในช่วงเวลาที่เปิดเรียนมีผู้ปกครองนำรถมาจอดรอรับบุตรหลานมาก และมักไม่จอดให้เป็นระเบียบ

ปัญหาจราจรได้เกิดจากปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งจากการรวบรวมของผู้วิจัยแล้ว พบว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรจะเป็นสาเหตุในการทำให้รถติดมากที่สุด เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎหมายจราจร ไม่มีวินัยในการใช้ทาง มักจะเห็นแก่ตัวต้องการไปด้วยความเร็ว

## 6. ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย

ตามความเป็นจริงแล้ว สังคมวิทยาว่าด้วยความเบี่ยงเบน ( Sociology of Deviant Behavior ) ได้เสนอแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ มากมาย เพื่ออธิบายถึงพฤติกรรมเบี่ยงเบน ดังนั้น การศึกษาพฤติกรรมเบี่ยงเบนจึงมีแนวการศึกษาต่าง ๆ กันออกไป ตามแต่จะกำหนดว่าจะวิเคราะห์ในระดับใด หรือวิเคราะห์ในจุดใด

ซึ่งในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้มุ่งที่จะศึกษาถึงสาเหตุว่า อะไรคือปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบน และมีการเกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างไร และในลักษณะใด ซึ่งปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราการเกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนนั้นมีลักษณะอย่างไร โดยผู้วิจัยได้เลือกทำการศึกษาถึงพฤติกรรมเบี่ยงเบน โดยมีการใช้การฝ่าฝืนกฎจราจร หรือการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เป็นตัวชี้วัดถึงพฤติกรรมเบี่ยงเบน โดยเลือกศึกษาวิจัยกับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน คือมีการกระทำผิดกฎจราจร

แต่อย่างไรก็ดีในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ยังมีข้อจำกัดในการใช้ทฤษฎีมาเป็นแนวทางการคิด การวิเคราะห์มีข้อจำกัดในด้านการตีความทฤษฎี กับการวัดค่าตัวแปรตามทฤษฎี ซึ่งควรที่จะได้รับการศึกษาอย่างต่อเนื่อง และกว้างขวางมากยิ่งขึ้น จึงจะประสบผลในการนำเอาแนวความคิดและทฤษฎีมาใช้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด

ในส่วนของกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย จะปรากฏว่าในการสุ่มตัวอย่าง จะเกิดความยากลำบากในการใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ ( Accidental Sampling ) ให้เกิดการกระจายของกลุ่มตัวอย่างให้ได้มากที่สุด เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในพื้นที่ที่มีเป็นจำนวนมาก ในแต่ละจุด หรือแต่ละคิวมีจำนวนไม่แน่นอน และกลุ่มตัวอย่างที่ได้อาจจะไม่ใช่เป็นตัวแทนของกลุ่มตัวอย่างอย่างแท้จริง ผลการวิจัยที่ได้ อาจจะส่งผลให้เห็นเพียงแนวโน้มที่อาจจะเป็นไปได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น

อีกประการหนึ่งคือ กลุ่มตัวอย่างที่ให้ข้อมูลนั้น ไม่สามารถให้ข้อมูลได้อย่างเต็มที่นัก เนื่องจากว่าในขณะที่ทำการสัมภาษณ์ หรือการให้กรอกแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างจะต้องคอยพะวงกับการหาผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการ รวมทั้งในขณะที่ทำแบบสอบถามจะมีเพื่อนคนอื่นมาร่วมทำด้วยในบางส่วนของแบบสอบถามเช่น ส่วนของการทดสอบความรู้ด้านกฎจราจร

การใช้ข้อมูลสัมภาษณ์แบบเจาะลึก บางครั้งผู้ให้ข่าวให้ข้อมูลไม่หมด หรืออาจคาดเคลื่อนจากความเป็นจริง เช่นในเรื่องของรายได้ และให้เงินกับเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น เพราะอาจจะกลัวว่าข้อมูลที่ได้อาจจะย้อนกลับมาเป็นผลเสียกับผู้ให้ข่าวได้

## 7. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

สำหรับในส่วนข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับผลงานวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้นจากการวิจัยครั้งนี้ โดยจะบอกกล่าวออกเป็น 2 ตอนดังนี้

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการในการศึกษาวิจัยต่อไป

1. เนื่องจากว่า แนวความคิดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน ในการใช้การฝ่าฝืนกฎจราจร หรือการกระทำผิดกฎจราจรมาทำการศึกษาวิจัย โดยมีตัวแปร หรือปัจจัยที่อธิบายถึงพฤติกรรมเบี่ยงเบน การเลือกตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้มาจากหลายแนวคิด หลายทฤษฎี และมาจากสถิติต่าง ๆ ที่มีความสำคัญโดยพบว่าจะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเบี่ยงเบน คือการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนตัวแปรอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาพิจารณาครั้งนี้ อาจจะนำมาศึกษาเพิ่มเติมได้ ดังนั้นการทำความเข้าใจแนวคิด ทฤษฎีอย่างถูกต้อง การเลือกตัวแปรที่ศึกษาอย่างรอบคอบ การวัดตัวแปรที่ถูกต้อง และเชื่อถือได้ กับการสุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม และการวิเคราะห์ตีความข้อมูลอย่างถูกต้อง จึงจะสามารถสะท้อนภาพ และสร้างความเข้าใจในพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรได้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไป

2. สำหรับการเลือกกลุ่มตัวอย่าง ที่ศึกษาควรจะให้ครอบคลุมมากกว่านี้ โดยให้ครอบคลุมพื้นที่ทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร เพราะในแต่ละพื้นที่จะมีปัจจัยส่วนตัว และปัจจัยแวดล้อมที่ต่าง ๆ กันไป และให้ศึกษาจำนวนประชากรที่มากขึ้นกว่าเดิม จะทำให้ได้ผลการวิจัยที่ครอบคลุมและถูกต้องยิ่ง ๆ ขึ้น และหากมีการศึกษาต่อเนื่องในเรื่องของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร เพราะขณะนี้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็วขึ้นเรื่อย ๆ และมีอยู่ในทุก ๆ พื้นที่ เพื่อจะได้มีการเทียบเคียงถึงพฤติกรรมต่าง ๆ และรายละเอียดที่พบได้ดีขึ้น

3. การใช้บริการของผู้โดยสารต่างๆ มีความต้องการในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างสูง หากมีการศึกษาในส่วนของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะได้ข้อมูลมาเพื่อการศึกษาวิจัยที่เป็นประโยชน์ต่อไป

4. การศึกษาสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมด้านการจราจรในบริเวณแยกต่าง ๆ ค่อยไป หากมีการสังเกตการณ์ในแยกที่ไม่อยู่ต่อเนื่องกัน โดยอยู่ในจุดที่สำคัญ จะทำให้ได้ข้อมูลด้านการจราจรที่หลากหลายมากกว่า

## 2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติเพื่อการใช้ประโยชน์

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ หากพิจารณาแล้วมีข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติอยู่หลายประการ โดยจะกล่าวถึงในส่วนที่สำคัญ เป็นลำดับไป

ในการกระทำผิดกฎหมายจราจรนั้นถือว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างหนึ่ง คนที่ฝ่าฝืนกฎจราจรถือว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน แต่อย่างไรก็ดี ในการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือการกระทำผิดกฎหมายจราจร นั้นสามารถแบ่งหลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาได้เป็น 3 ชั้น โดยพิจารณาจากผลการวิจัยทั้งแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกคือ

1. มีการฝ่าฝืนกฎจราจรเพราะไม่รู้ว่ากฎหมายจราจรคืออะไร มีการบังคับใช้อย่างไร โดยจากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามพบว่า สาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรคือ ความไม่รู้กฎหมาย รวมทั้งการทดสอบความรู้ด้านกฎหมายจราจร พบว่า มีระดับคะแนนที่ได้ไม่สูงนัก เพราะหากว่าตามความเป็นจริง ทุกคนที่ขับขีรถบนท้องถนนจะต้องมีความรู้ในกฎจราจร ทุก ๆ อย่างเป็นอย่างดี ซึ่งมีคนทำได้เต็ม 15 คะแนนเพียงคนเดียว ซึ่งควรที่จะมีการรณรงค์ในเรื่องให้ความรู้ด้านกฎหมายด้วยวิธีการอันสมควร

2. มีการฝ่าฝืนกฎจราจรเพราะไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้ จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ผู้ให้สัมภาษณ์จะให้ข้อมูลว่าในบางครั้งที่มีการกระทำผิดเกิดขึ้น ไม่ได้ตั้งใจจะฝ่าฝืน แต่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จึงจำเป็นต้องฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การขับรถมาด้วยความเร็วปกติ แต่ไม่สามารถหยุดรถได้ทันในสัญญาณไฟแดง เพื่อให้หยุด ก็จะขับผ่านไปทันที หรือการแซงรถคันที่อยู่ด้านหน้าเป็นต้น

3. มีการฝ่าฝืนกฎจราจรทั้ง ๆ ที่รู้ว่าผิด สามารถหลีกเลี่ยงได้ แต่ยังไม่หลีกเลี่ยง กับงใจที่จะฝ่าฝืน เช่นพวกที่มักจะชอบใช้สิทธิในสังคม แต่ในกลุ่มตัวอย่างนี้มีมาก โดยจะอ้างว่ารีบไปรับผู้โดยสาร มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ฝ่าฝืนเครื่องหมายต่าง ๆ บนพื้นทาง โดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน จะมีการฝ่าฝืนกันมาก ดังนั้นจึงควรมีการรณรงค์ในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และเน้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทำการจับกุมและดำเนินคดีอย่างหนัก เพื่อเป็นการให้คนเคารพกฎหมายจราจรให้มากขึ้น



4. ในกรณีพฤติกรรมเบี่ยงเบน คือพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรนั้น จากผลการศึกษาวิจัยพบว่า มีพฤติกรรมที่มีการกระทำผิดบ่อยมาก คือ ขับรถแซงรถคันอื่นด้านซ้าย อันตรายลงไป 5 ข้อหา คือ ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด ขับรถแซงรถคันอื่นในที่คับขัน ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวรถหรือแซง ดังนั้นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ควรที่จะหามาตรการต่าง ๆ เพื่อมารองรับพฤติกรรมนี้ ต่อไป หรือมีการรณรงค์ ให้รักษากฎจราจร โคนเน้นย้ำในกรณีของข้อมูล เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ในช่วงแรก และทำการจับกุมแบบจริงจังต่อไป

5. ควรมีการจัดระเบียบให้ดีขึ้น ซึ่งในการใช้บริการของผู้ขับขี่โดยมีผู้ซ้อนท้าย ต่างมีความเสี่ยงด้วยกันทั้งสองคน โดยการเดินทางนั่งซ้อนท้ายนั้น ไม่มีกฎหมายทางการขนส่งสาธารณะมาควบคุม เพื่อรักษาประโยชน์ให้กับประชาชนทั่วไป รวมทั้งการรักษาความปลอดภัยอุบัติเหตุ ควรที่จะมีการดำเนินการในการควบคุม และจัดระเบียบ รวมทั้งออกกฎหมายมาควบคุมดูแลอีกชั้นหนึ่ง เพื่อให้เป็นระบบแบบแผนมากขึ้น

6. ควรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการเร่งรัดทำงาน หรือให้ผู้ที่เกี่ยวข้องช่วยเหลือ ในการจัดการจราจร กวดขันจับกุมผู้ละเมิดกฎจราจร อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อเป็นการควบคุมและจัดการจราจรให้ดีขึ้น และไม่ให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจากบุคคลอื่น ๆ

7. สภาพพื้นผิวถนนที่ดีจะเป็นการช่วยทำให้การจราจรคล่องตัว ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงดูแลรักษา ควรที่จะหมั่นตรวจสอบและหากพบว่าชำรุดควรมีการดำเนินการซ่อมแซมในทันที



สถาบันวิจัยการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย