

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผลของการวิจัยที่ได้จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร” ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้แบ่งการนำเสนอข้อมูลออกเป็น 4 ตอน คือ

- ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
1. ข้อมูลส่วนตัว
 2. ข้อมูลระดับความรู้กฎจราจร
- ตอนที่ 2 ข้อมูลของพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร
1. ข้อมูลพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร
 2. พฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการกระทำผิดบ่อยมาก
 3. จำนวนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในแต่ละพฤติกรรมการกระทำผิด
- ตอนที่ 3 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก
- ตอนที่ 4 การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

ดังจะได้นำเสนอดังต่อไปนี้

สงเคราะห์วิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

1. ข้อมูลส่วนตัว

การนำเสนอข้อมูลส่วนตัวของผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นข้อมูลรายละเอียดซึ่งจะบอกให้ทราบถึงคุณลักษณะบางประการของกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ และจะเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการนำเสนอผลการศึกษา เพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

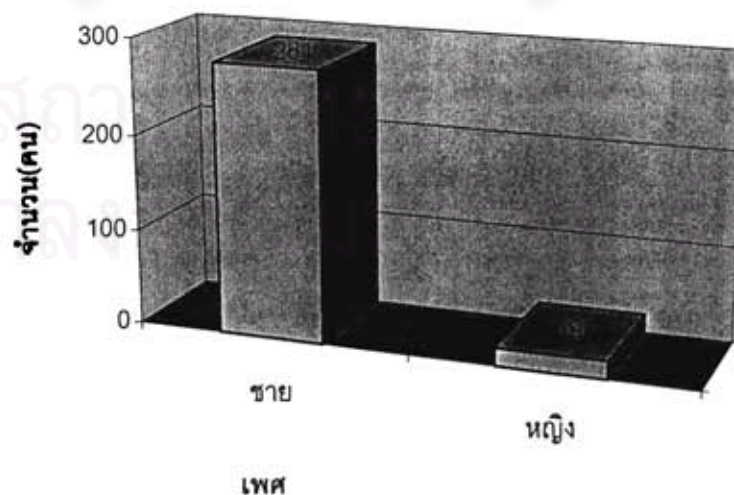
1. เพศ

กลุ่มตัวอย่างมีทั้งเพศชายและหญิง พบว่าเป็นเพศชายจำนวน 281 คน คิดเป็นร้อยละ 93.7 และเพศหญิงจำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 ดังแสดงในตารางที่ 4.1 และแผนภูมิที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	281	93.7
หญิง	19	6.3
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.1 แสดงจำนวนของ กลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ



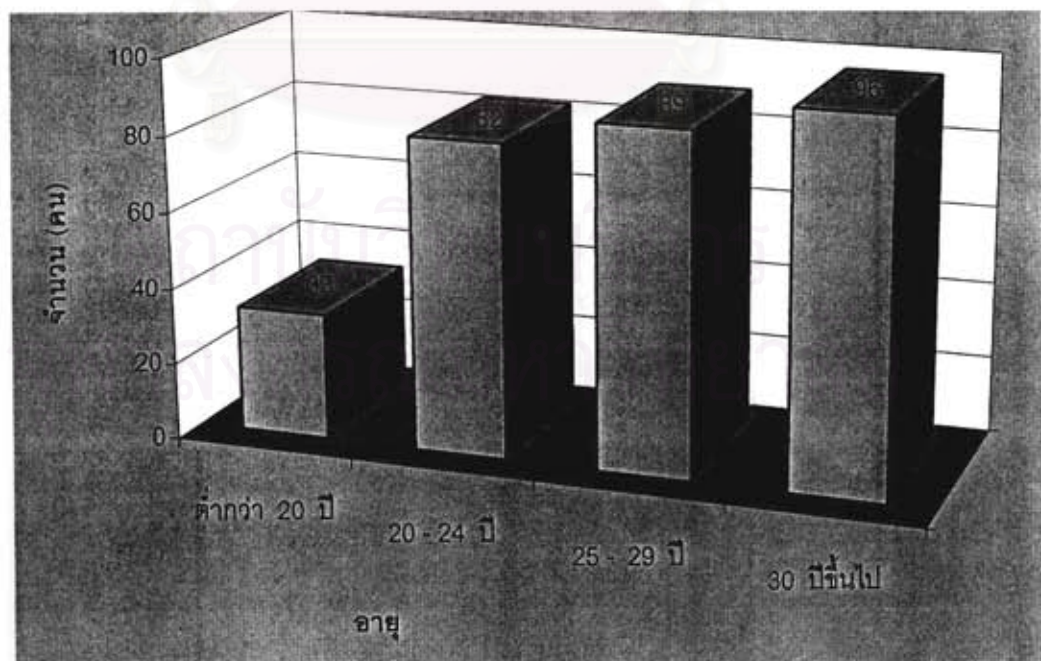
2. อายุ

พบว่าอายุของกลุ่มตัวอย่างมีจำนวนมากที่สุดคือ อายุ 30 ปี ขึ้นไป มีจำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมาคืออายุ 25 - 29 ปี มีจำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7 และอายุ 20 - 24 ปี มีจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 27.3 ส่วนอายุ ต่ำกว่า 20 ปี มีน้อยที่สุดคือ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.2 และแผนภูมิที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	33	11.0
20 - 24 ปี	82	27.3
25 - 29 ปี	89	29.7
30 ปี ขึ้นไป	96	32.0
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.2 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ



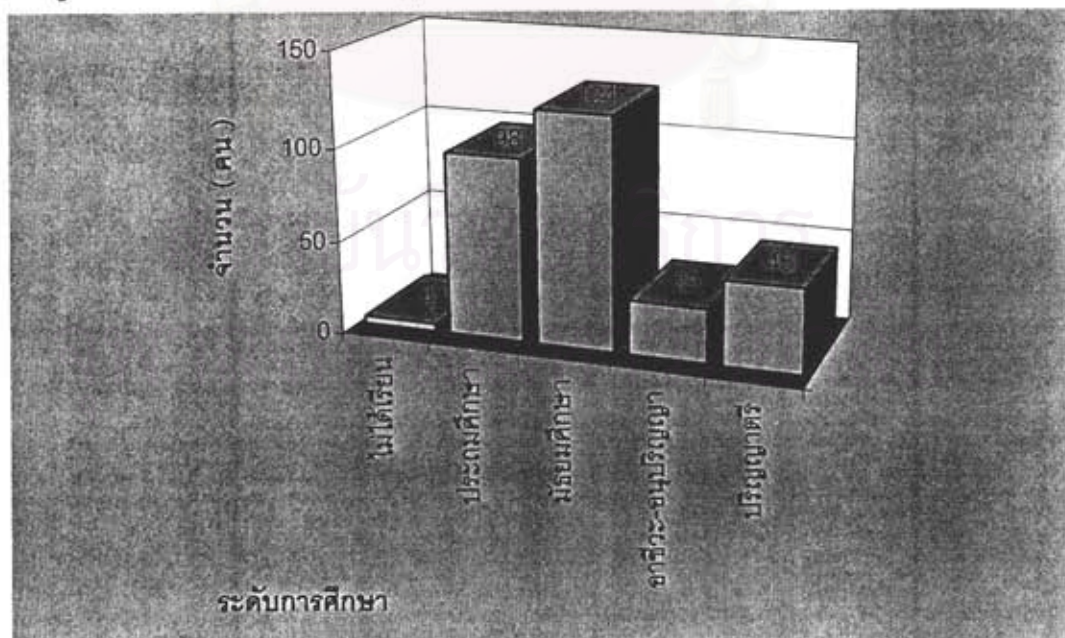
3. ระดับการศึกษา

พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาจำนวนมากที่สุด จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 41.3 , ชั้นประถมศึกษา มีจำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 32.7 , ชั้นปริญญาตรี มีจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 , ชั้นอาชีวะและอนุปริญญา มีจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 9.7 และไม่ได้เรียน มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 ดังแสดงในตารางที่ 4.3 และแผนภูมิที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	4	1.3
ประถมศึกษา	98	32.7
มัธยมศึกษา	124	41.3
อาชีวะ , อนุปริญญา	29	9.7
ปริญญาตรี	45	15.0
รวม	300	100

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา



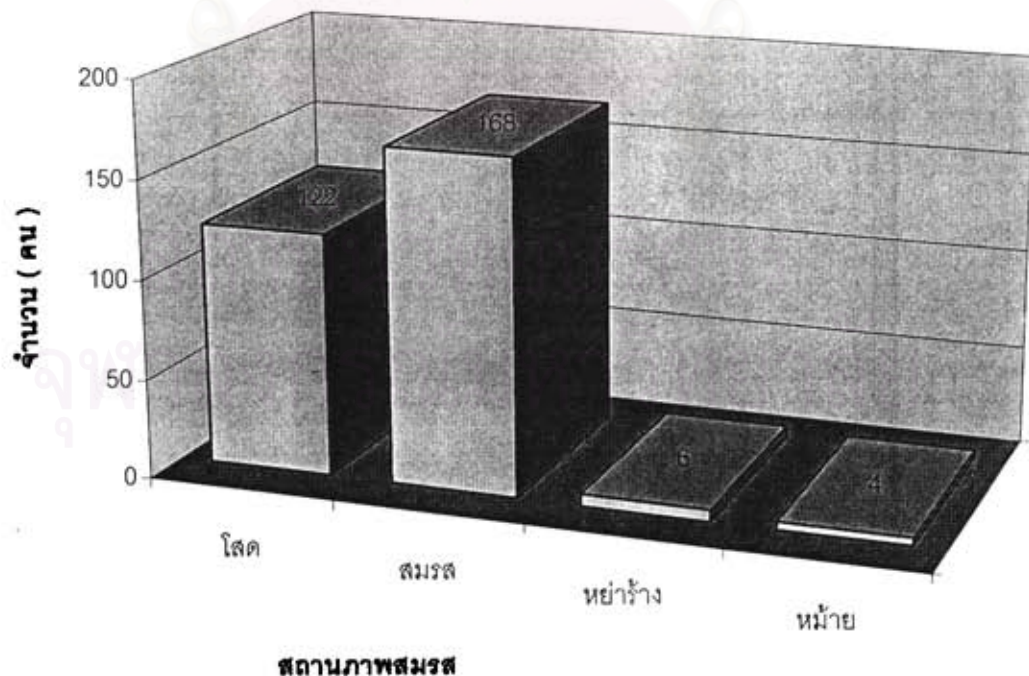
4. สถานภาพสมรส

พบว่ากลุ่มตัวอย่างซึ่งมีสถานภาพสมรสมีมากที่สุดจำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 56.0 รองลงมาคือ โสด มีจำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 ต่อไปคือ หย่าร้าง มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ส่วนกลุ่มที่น้อยที่สุดคือหม้าย มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 ดังแสดงในตารางที่ 4.4 และแผนภูมิที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	122	40.7
สมรส	168	56.0
หย่าร้าง	6	2.0
หม้าย	4	1.3
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพสมรส



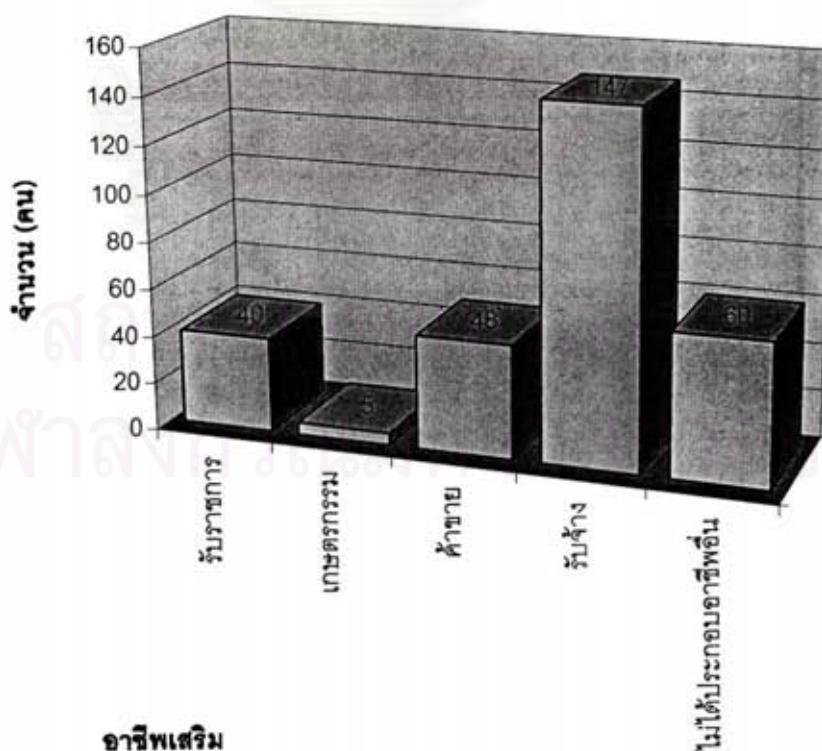
5. อาชีพเสริม

พบว่าการรับจ้างทั่วไปมีจำนวนมากที่สุดคือ 147 คน คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาคือไม่ได้ประกอบอาชีพอื่นมี 60 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 , ค้าขาย มี 48 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 , รับราชการ มี 40 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 และมีน้อยที่สุดคือเกษตรกรมี 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.5 และแผนภูมิที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพเสริม

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รับราชการ	40	13.3
เกษตรกร	5	1.7
ค้าขาย	48	16.0
รับจ้าง	147	49.0
ไม่ได้ประกอบอาชีพอื่น ๆ	60	20
รวม	300	100

แผนภูมิที่ 4.5 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพเสริม



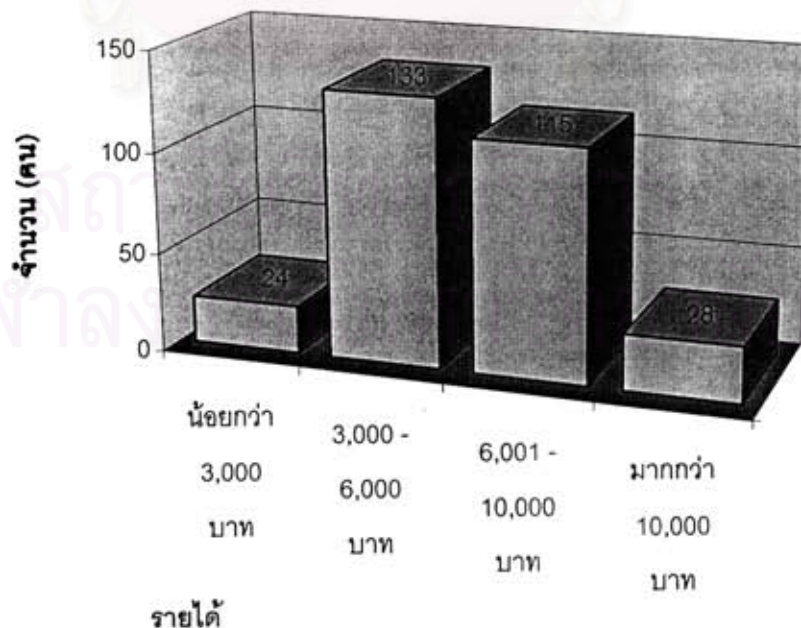
6. รายได้

การประมาณการรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างซึ่งมีรายได้ 3,000 - 6,000 บาท มีมากที่สุดจำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 44.3 รองลงมาคือ 6,001 - 10,000 บาท มีจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 38.3 ต่อไปคือกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 10,000 บาท มีจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 9.3 ส่วนมีรายได้น้อยกว่า 3,000 บาท มีจำนวนน้อยที่สุด คือจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 8.0 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.6 และแผนภูมิที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 3,000 บาท	24	8.0
3,000 - 6,000 บาท	133	44.3
6,001 - 10,000 บาท	115	38.3
มากกว่า 10,000 บาท	28	9.3
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.6 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ต่อเดือน



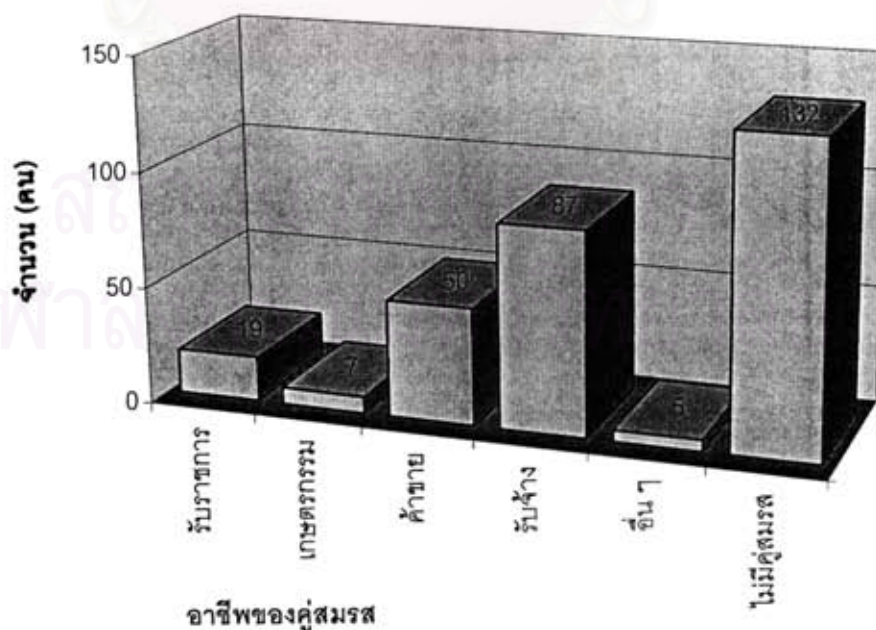
7. อาชีพของกลุ่มมรส

พบว่ากลุ่มมรสประกอบอาชีพรับจ้าง มีจำนวนมากที่สุด คือ 87 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 ต่อมาคืออาชีพค้าขาย มีจำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 ต่อไปคืออาชีพรับราชการ มีจำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 , อาชีพเกษตรกรมีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.3 และน้อยที่สุดคือประกอบอาชีพอื่น ๆ ซึ่งระบุเป็นแม่บ้านทั้งหมด จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 อนึ่ง ผู้ที่ไม่มีกลุ่มมรส คือ โสด , หย่า และหม้าย มีจำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.7 และแผนภูมิที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพของกลุ่มมรส

อาชีพของกลุ่มมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รับราชการ	19	6.3
เกษตรกร	7	2.3
ค้าขาย	50	16.7
รับจ้าง	87	29.0
อื่น ๆ	5	1.7
ไม่มีกลุ่มมรส	132	44.0
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.7 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพของกลุ่มมรส



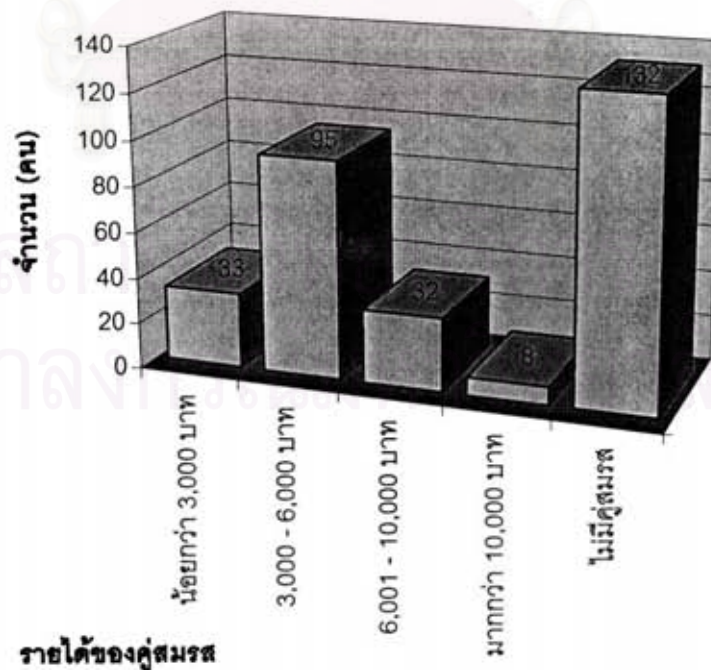
8. รายได้ของผู้สมรส

พบว่ารายได้ตั้งแต่ 3,000 - 6,000 บาท มีจำนวนมากที่สุดคือ 95 คน คิดเป็นร้อยละ 31.7 ต่อมา น้อยกว่า 3,000 บาท มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 , จำนวนเงิน 6,001 - 10,000 บาท มีจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 และมากกว่า 10,000 บาทมีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 อนึ่ง ผู้ที่ไม่มีผู้สมรส มีจำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.8 และแผนภูมิที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของผู้สมรส

รายได้ของผู้สมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 3,000 บาท	33	11.0
3,000 - 6,000 บาท	95	31.7
6,001 - 10,000 บาท	32	10.7
มากกว่า 10,000 บาท	8	2.7
ไม่มีผู้สมรส	132	44.0
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.8 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของผู้สมรส



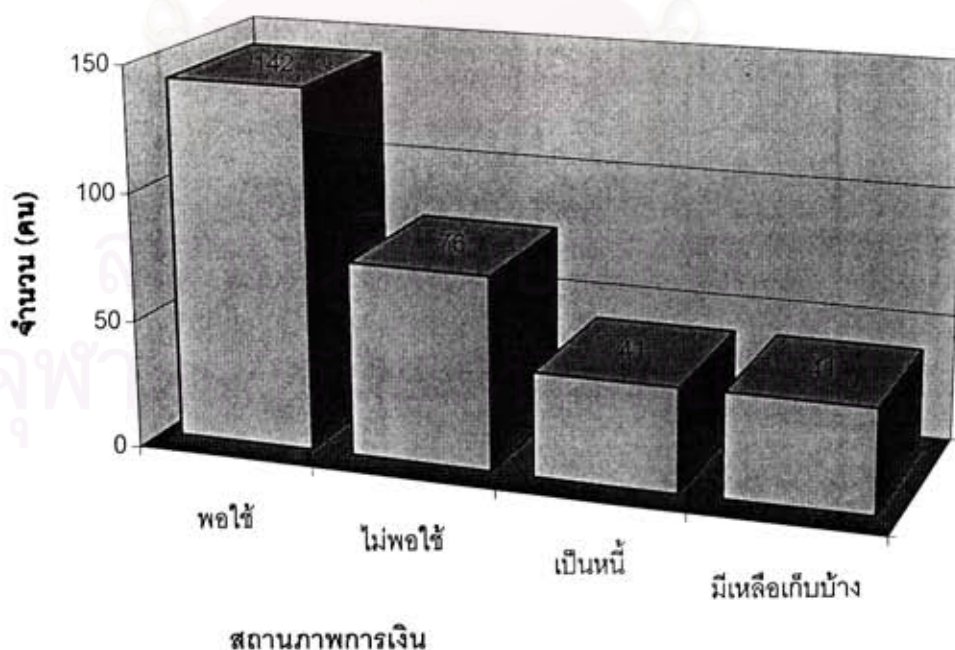
9. สถานภาพทางการเงิน

สถานภาพการเงินของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีรายได้และเพียงพอต่อการใช้จ่ายมีจำนวนมากที่สุดคือ 142 คน คิดเป็นร้อยละ 47.3 ค่อไปคือมีรายได้ไม่พอใช้จ่าย มีจำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 25.3 และกลุ่มที่น้อยที่สุดมี 2 กลุ่ม คือเป็นหนี้สิน และมีเหลือเก็บบ้าง คือมีจำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 13.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.9 และแผนภูมิที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพทางการเงิน

สถานภาพการเงิน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พอใช้	142	47.3
ไม่พอใช้	76	25.3
เป็นหนี้	41	13.7
มีเหลือเก็บบ้าง	41	13.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.9 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพทางการเงิน



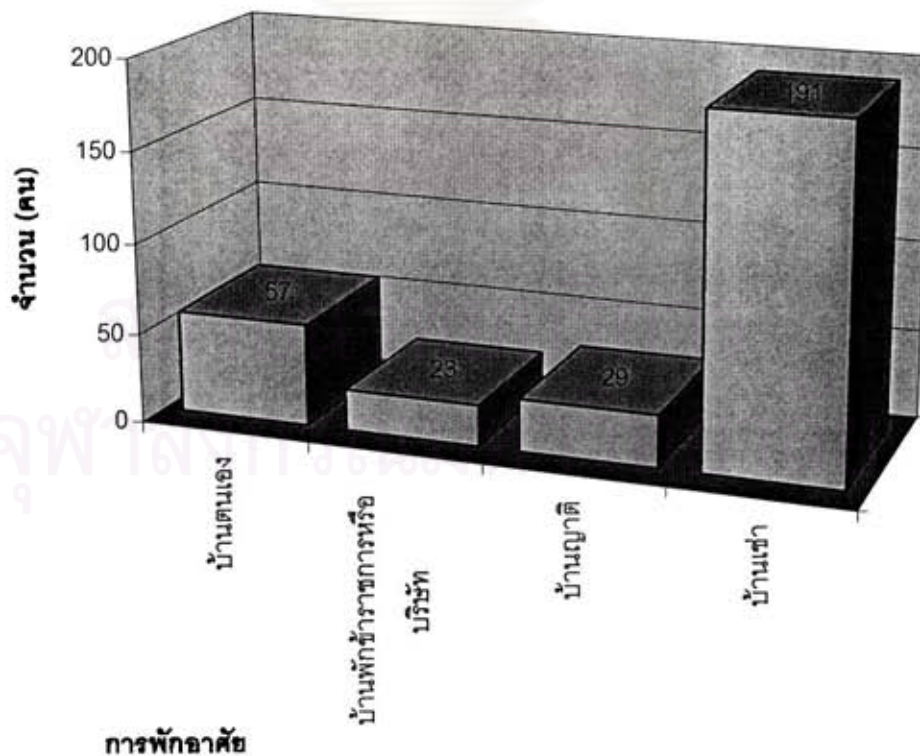
10. บ้านพักอาศัย

พบว่ากลุ่มตัวอย่างพักที่บ้านเช่ามากที่สุด คือมีจำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 63.7 , บ้านของตนเองมีจำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 , พักที่บ้านญาติมีจำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 9.7 บ้านพักข้าราชการ-บริษัทมี 23 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.10 และแผนภูมิที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบ้านพักอาศัย

การพักอาศัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บ้านตนเอง	57	19.0
บ้านพักข้าราชการหรือบริษัท	23	7.7
บ้านญาติ	29	9.7
บ้านเช่า	191	63.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.10 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามบ้านพักอาศัย



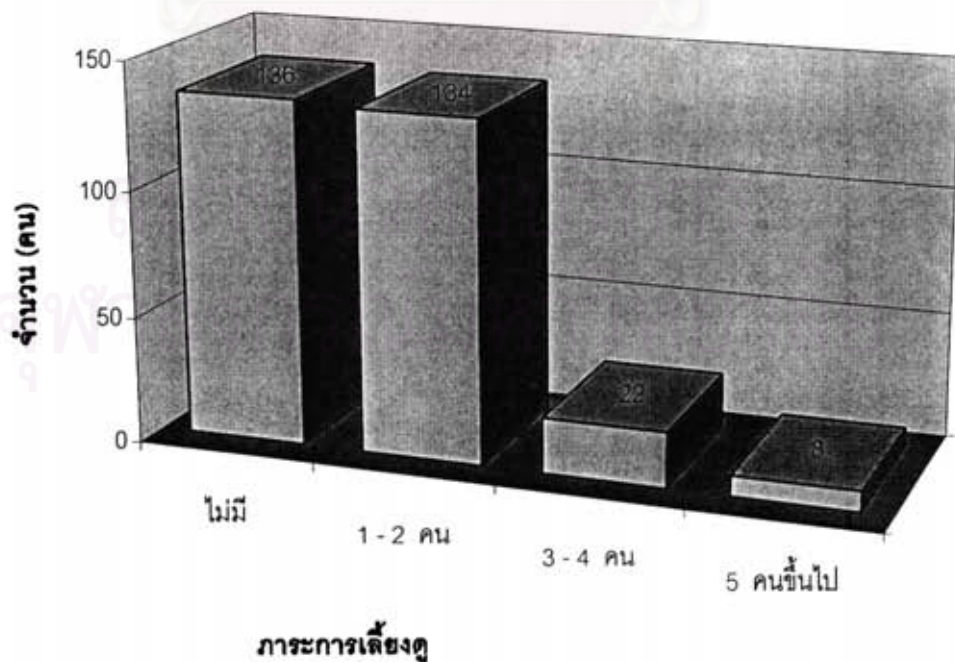
11. ภาวะการเลี้ยงดูบุคคลอื่น

พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีภาวะการเลี้ยงดูบุคคลอื่นมีมากที่สุด คือจำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 45.3 ถ้าคำนวณลงมาคือจะต้องมีภาวะการเลี้ยงดูบุคคล 1 - 2 คน ซึ่งมีจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 44.7 และมีภาวะการเลี้ยงดูบุคคล 3 - 4 คน มีจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 และจะต้องมีภาวะการเลี้ยงดูบุคคล ตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป มีน้อยที่สุดคือจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.11 และแผนภูมิที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภาวะการเลี้ยงดูบุคคล

ภาวะการเลี้ยงดูบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มี	136	45.3
1 - 2 คน	134	44.7
3 - 4 คน	22	7.3
5 คน ขึ้นไป	8	2.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.11 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภาวะการเลี้ยงดูบุคคลอื่น



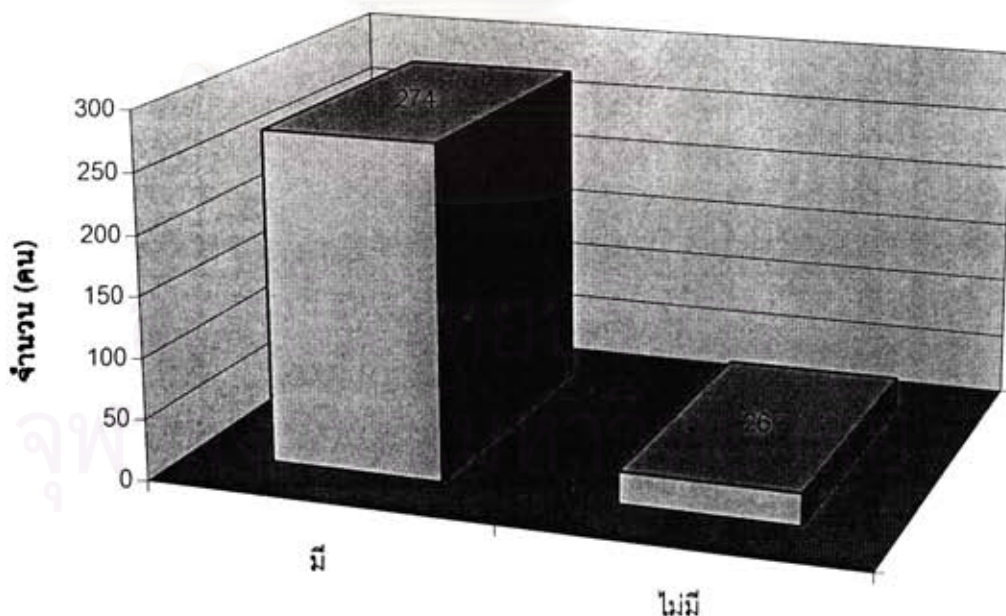
12. การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ คือมีเป็นจำนวน 274 คน คิดเป็นร้อยละ 91.3 และที่ไม่มีใบอนุญาตจะมีจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.12 และแผนภูมิที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มี	274	91.3
ไม่มี	26	8.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.12 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์



การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

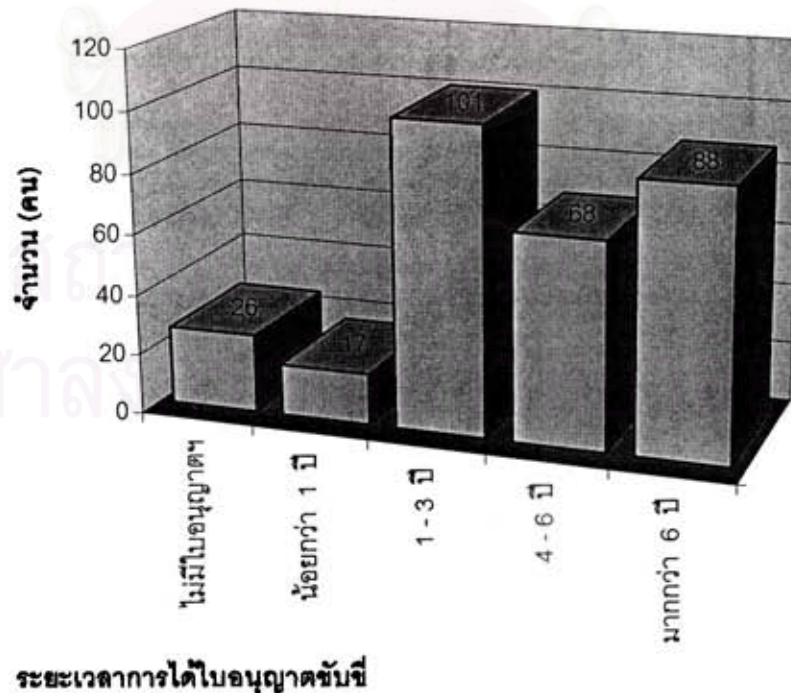
13. ระยะเวลาของการได้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

พบว่าได้ใบอนุญาตมา 1-3 ปี มีมากที่สุดจำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 33.7 , มากกว่า 6 ปี มีจำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 29.3 , เวลา 4 - 6 ปี มีจำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 22.7 และน้อยกว่า 1 ปี มีจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 และไม่มีใบอนุญาตมีจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 ค้างในตารางที่ 4.13 และแผนภูมิที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาการได้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ระยะเวลาได้ใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	26	8.7
น้อยกว่า 1 ปี	17	5.7
1 - 3 ปี	101	33.7
4 - 6 ปี	68	22.7
มากกว่า 6 ปี	88	29.3
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.13 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาการได้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์



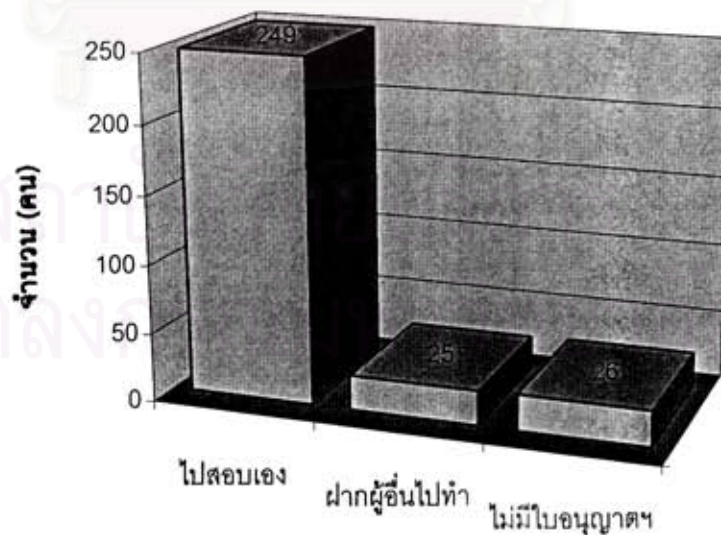
14. วิธีการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไปสอบด้วยตนเอง คือมีจำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 83.0 ส่วนที่ไม่ได้ไปสอบด้วยตนเองโดยฝากให้ผู้อื่นไปทำให้มีเพียงส่วนน้อย คือมีจำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 และผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่มีจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 ดังแสดงในตารางที่ 4.14 และแผนภูมิที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวิธีการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

วิธีการได้ใบอนุญาตขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไปสอบด้วยตนเอง	249	83.0
ฝากผู้อื่นไปทำให้	25	8.3
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	26	8.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.14 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามวิธีการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์



วิธีการได้รับใบอนุญาตขับขี่

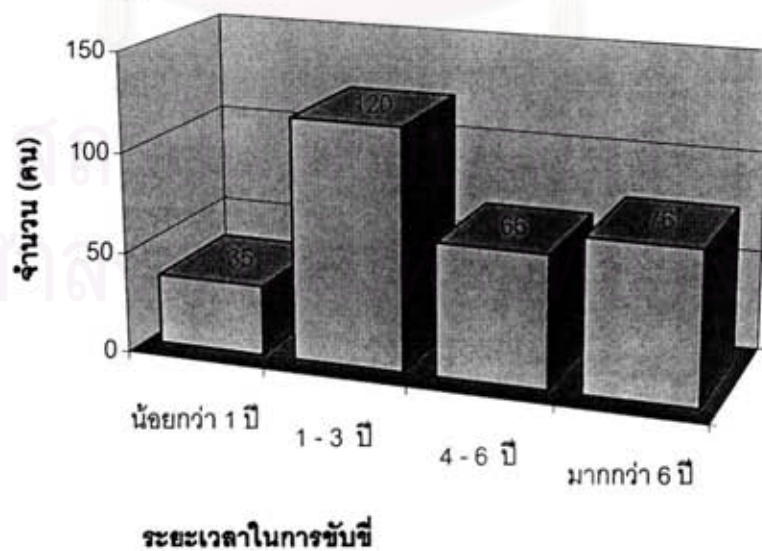
15. ระยะเวลาของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

พบว่าในระยะเวลา 1 - 3 ปี มีจำนวนมากที่สุดคือจำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 และลำดับรองลงมาคือระยะเวลามากกว่า 6 ปี มีจำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 26.3 ต่อมาเป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี มีจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 และที่น้อยที่สุดคือ ระยะเวลาน้อยกว่า 1 ปี มีจำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 11.7 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.15 และแผนภูมิที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ระยะเวลาของการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	35	11.7
1 - 3 ปี	120	40.0
4 - 6 ปี	66	22.0
มากกว่า 6 ปี	79	26.3
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.15 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร



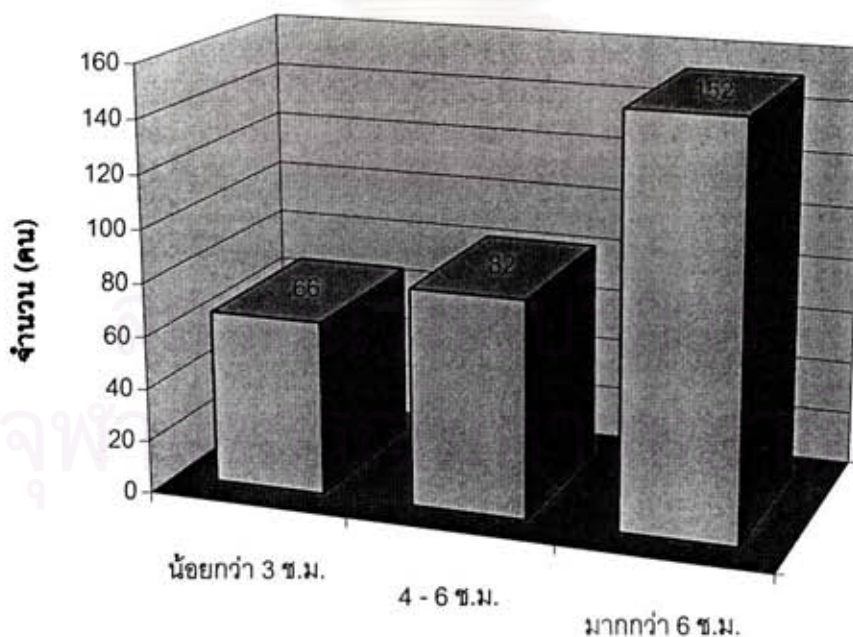
16. ระยะเวลาที่จับขี้รดในแต่ละวัน

พบว่าระยะเวลาที่กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากที่สุดจับขี้รดมีระยะเวลานาน 6 ชั่วโมง คือมีจำนวนถึง 152 คน คิดเป็นร้อยละ 50.7 และลำดับรองลงมาคือระยะเวลา 4 - 6 ชั่วโมง มีจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 27.3 และระยะเวลา น้อยกว่า 3 ชั่วโมง มีน้อยที่สุดคือจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.16 และแผนภูมิที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่จับขี้รดในแต่ละวัน

ระยะเวลาที่จับขี้รดในแต่ละวัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 3 ชั่วโมง	66	22.0
4 - 6 ชั่วโมง	82	27.3
มากกว่า 6 ชั่วโมง	152	50.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.16 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่จับขี้รดในแต่ละวัน



ระยะเวลาในการจับขี้รดแต่ละวัน

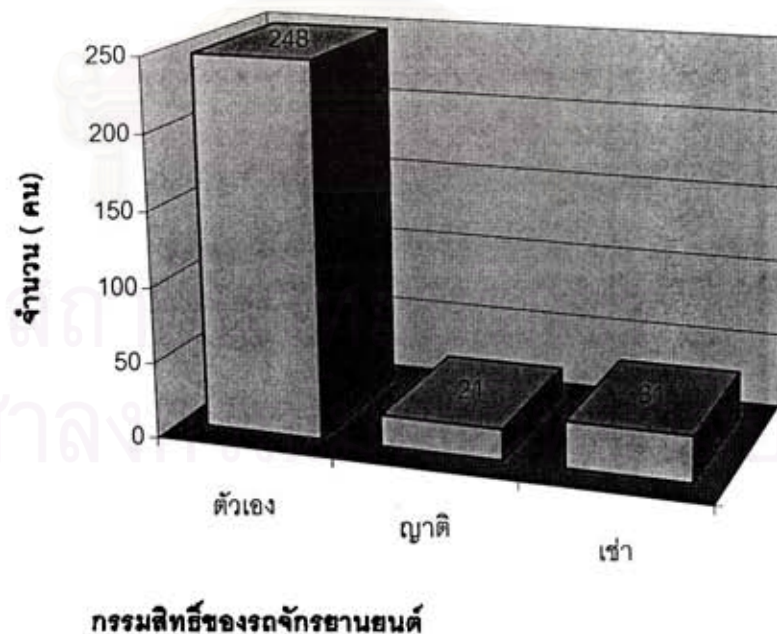
17. กรรมสิทธิ์ของรถจักรยานยนต์

กรรมสิทธิ์ของรถจักรยานยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างใช้อยู่ โดยส่วนมากจะเป็นของตัวเอง ซึ่งมีจำนวน 248 คน คิดเป็นร้อยละ 82.7 และที่รองลงมาเป็นอันดับที่สอง คือเช่ามาไว้ใช้ ซึ่งมีจำนวนถึง 31 คน คิดเป็นร้อยละ 10.3 และลำดับสุดท้ายคือเป็นของญาติ มีจำนวนถึง 21 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 ดังแสดงในตารางที่ 4.17 และแผนภูมิที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรรมสิทธิ์ของรถจักรยานยนต์

กรรมสิทธิ์ของรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ตัวเอง	248	82.7
ญาติ	21	7.0
เช่า	31	10.3
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.17 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามกรรมสิทธิ์ของรถจักรยานยนต์



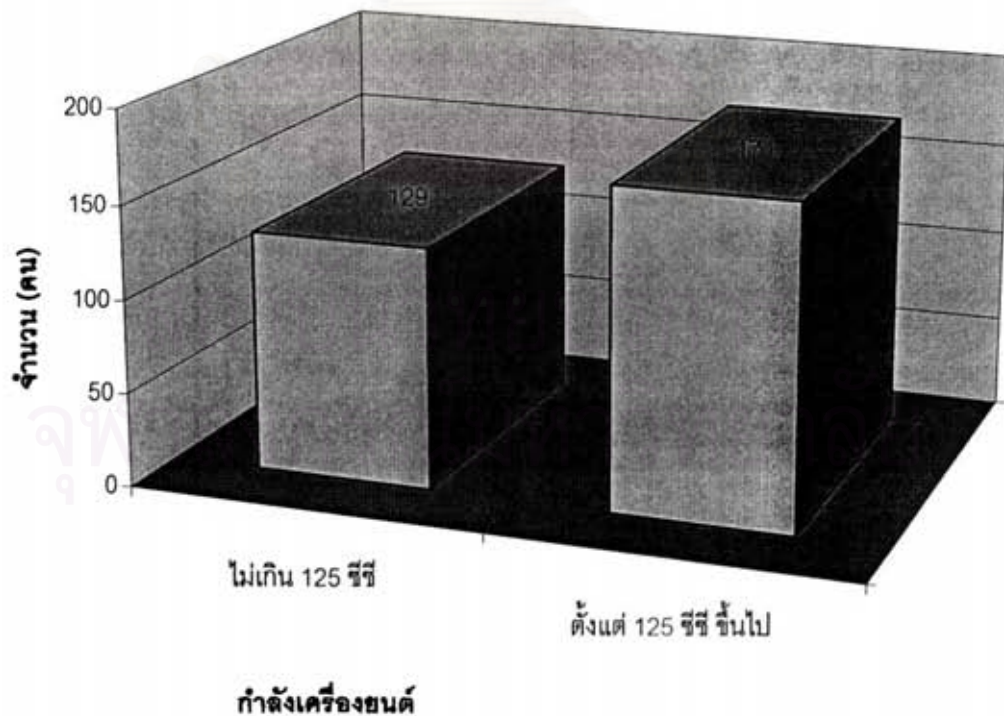
18. กำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์

พบว่ากำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างใช้ขับขี่ โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม พบว่ามีการใช้รถที่มีขนาดเครื่องยนต์ ตั้งแต่ 125 ซีซี ขึ้นไป โดยมีจำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 57.0 และรองลงมาคือไม่เกิน 125 ซีซี มีจำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 43.0 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.18 และแผนภูมิที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์

กำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 125 ซีซี	129	43.0
ตั้งแต่ 125 ซีซี ขึ้นไป	171	57.0
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.18 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกำลังเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์



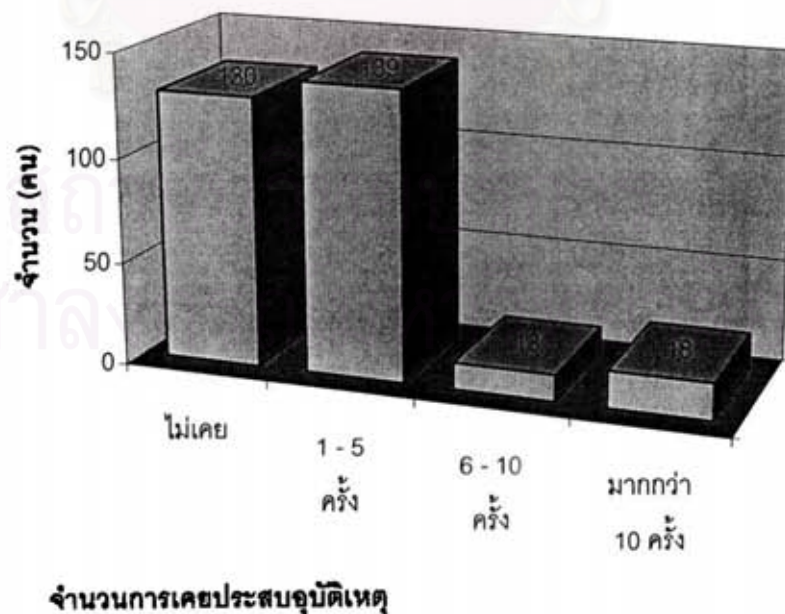
19. การเคยประสบอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี

การเคยประสบอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือจำนวน 1 - 5 ครั้ง มีจำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 46.3 รองลงไปคือไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มีจำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 43.3 และต่อมาจำนวนมากกว่า 10 ครั้ง มีจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 6 และที่น้อยที่สุดคือ 6 - 10 ครั้ง จำนวน 13 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 4.3 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.19 และแผนภูมิที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการเคยประสบอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี

จำนวนการประสบอุบัติเหตุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	130	43.3
1 - 5 ครั้ง	139	46.3
6 - 10 ครั้ง	13	4.3
มากกว่า 10 ครั้ง	18	6.0
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.19 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนการเคยประสบอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี



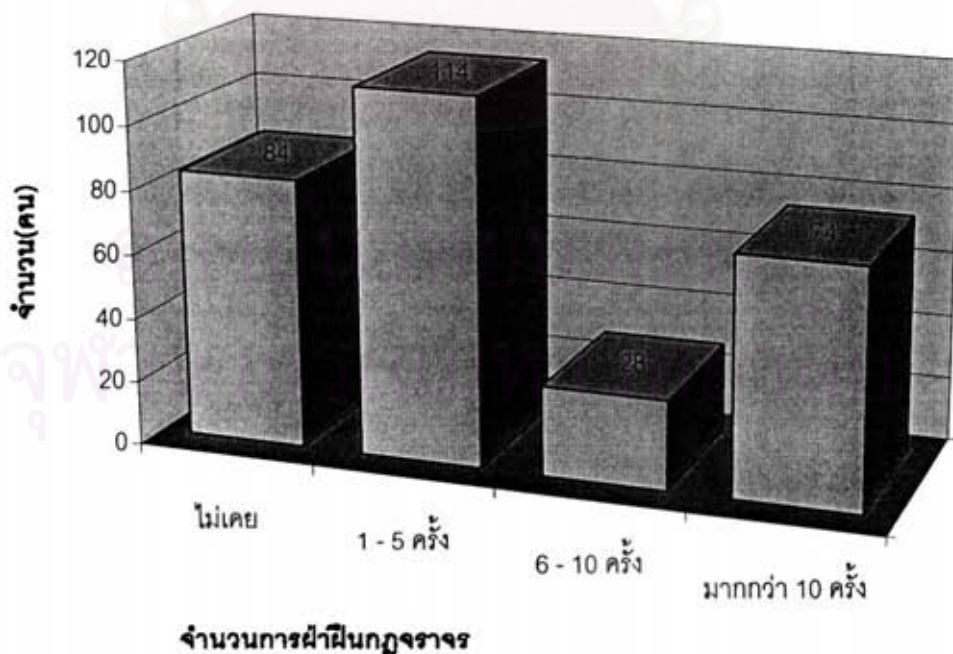
20. จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบ 1 ปี

จำนวนของการเคยฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบ 1 ปี ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจร 1 - 5 ครั้ง กลุ่มตัวอย่างมีมากที่สุด จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 อันดับรองลงไปคือ ไม่เคยฝ่าฝืนกฎจราจร มีจำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0 และมากกว่า 10 ครั้ง เป็นอันดับต่อมา มีจำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 24.7 และที่น้อยที่สุดคือ 6 - 10 ครั้ง มีจำนวน 28 คิดเป็นร้อยละ 9.3 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.20 และแผนภูมิที่ 20

ตารางที่ 4.20 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจร

จำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคย	84	28.0
1 - 5 ครั้ง	114	38.0
6 - 10 ครั้ง	28	9.3
มากกว่า 10 ครั้ง	74	24.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.20 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนการฝ่าฝืนกฎจราจร



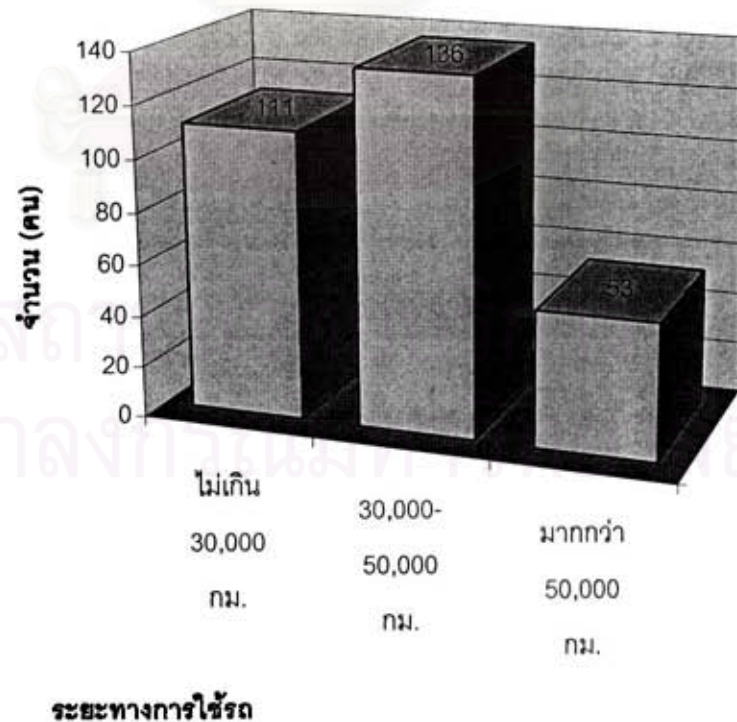
21.ระยะทางการใช้รถจักรยานยนต์

พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีระยะทางการใช้รถในระยะ 30,000 - 50,000 กิโลเมตร มีมากที่สุดคือจำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 45.3 ในระยะทางไม่เกิน 30,000 กิโลเมตร เป็นอันดับรองลงมาคือมีจำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 และมากกว่า 50,000 กิโลเมตร เป็นอันดับสุดท้าย มีจำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 17.7 ดังแสดงใน ตารางที่ 4.21 และแผนภูมิที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางการใช้รถจักรยานยนต์

ระยะทางการใช้รถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 30,000 กิโลเมตร	111	37.0
30,000 - 50,000 กิโลเมตร	136	45.3
มากกว่า 50,000 กิโลเมตร	53	17.7
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.21 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางการใช้รถจักรยานยนต์



22. ทศนคติของสาเหตุการกระทำผิดกฎหมาย

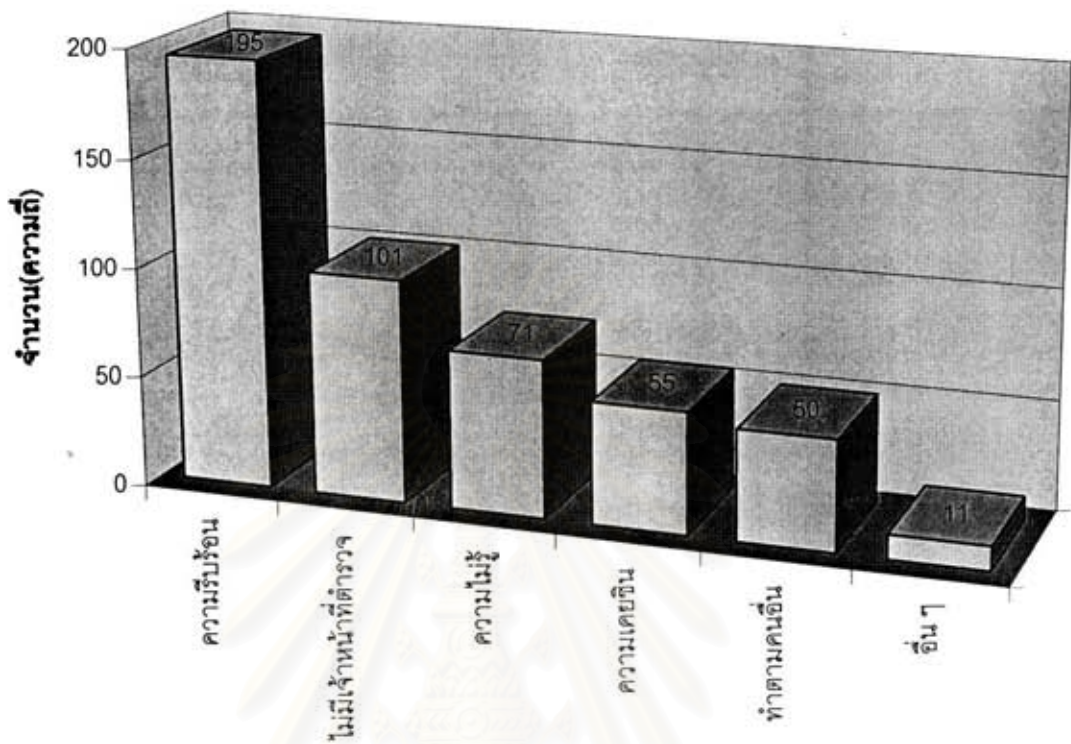
สำหรับในข้อนี้ เป็นคำถามซึ่งผู้วิจัยกำหนดให้เป็นการแสดงทัศนคติของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งคำถามนี้จะเป็นคำถามแบบเปิด ผู้ตอบจะสามารถเลือกคำตอบได้มากกว่า 1 ข้อ และยังสามารถระบุสาเหตุที่ไม่มีในตัวเลือกโดยกรอกข้อมูลได้โดยสะดวก

ซึ่งในการนำเสนอข้อมูลที่ได้ ผู้วิจัยจะเสนอเพียงรายละเอียดของจำนวนความถี่ที่กลุ่มตัวอย่างได้ให้ข้อมูลไว้ และไม่มีการนำเสนอเป็นร้อยละ โดยจะเป็นการเสนอถึงสาเหตุของการกระทำผิดกฎหมาย เรียงตามลำดับที่มีผู้เลือกให้ข้อมูลมากที่สุดไปจนถึงน้อยที่สุด ซึ่งพบว่า ผู้ให้ทัศนคติไว้ถึงสาเหตุการกระทำผิดกฎหมายมากที่สุดคือ ความรีบร้อน และอันดับรองลงมาคือ ในบริเวณนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ อันดับต่อไปคือ ความไม่รู้ , ความเคยชิน , ทำตามคนอื่น เรียงตามลำดับลงไป และนอกจากนั้นคือ อื่น ๆ (คือ เพื่อหาผู้โดยสาร , เพราะความตึกคะนอง , เพราะความจำเป็น , มาด้วยความเร็วไม่สามารถหยุดรถทัน , ตึกพัน , แข่งขันรถ , ไม่เคยผ่านมาก่อน , เห็นแก่ตัว , จุดเดียวไม่มีป้ายตามแยกต่าง ๆ) ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.22 และ แผนภูมิที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติถึงสาเหตุการกระทำผิดกฎหมาย

สาเหตุการฝ่าฝืนกฎหมาย	จำนวน (ความถี่)
ความรีบร้อน	195
บริเวณนั้นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ	101
ความไม่รู้	71
ความเคยชิน	55
ทำตามคนอื่น	50
อื่น ๆ	11

แผนภูมิที่ 4.22 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติถึงสาเหตุการกระทำผิดกฎหมาย



สาเหตุการกระทำผิดกฎหมาย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

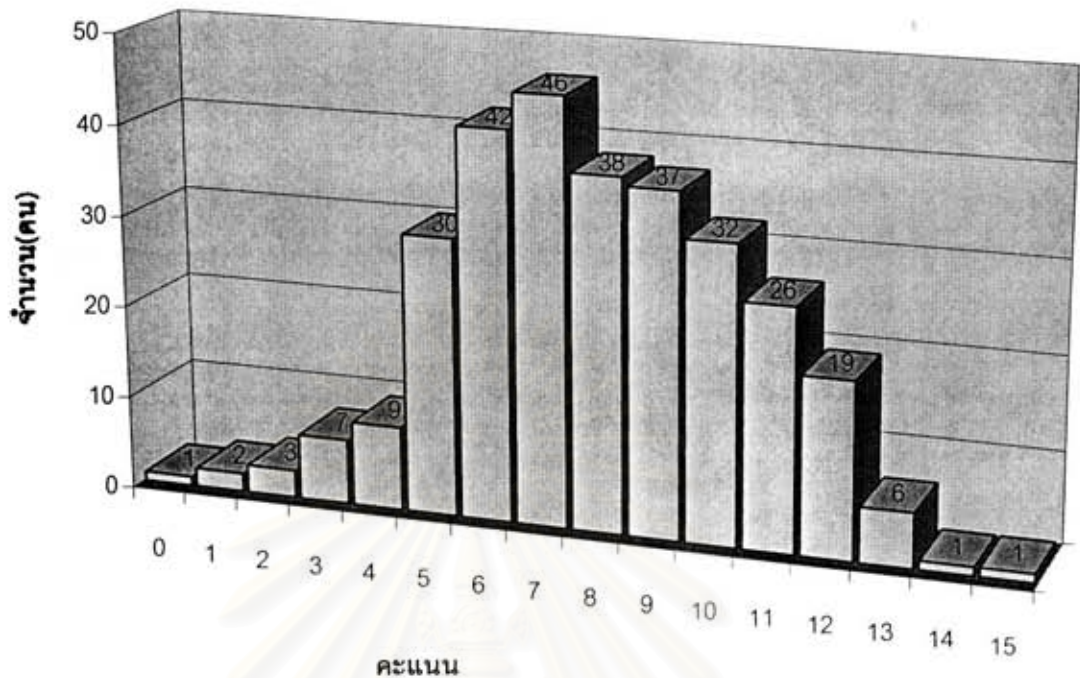
2. ข้อมูลระดับความรู้กฎจราจร

การนำเสนอข้อมูลซึ่งเป็นข้อมูลระดับความรู้กฎจราจร ซึ่งได้จากการแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในแบบสอบถามด้วยคำถามวัดความรู้จำนวน 15 ข้อ ซึ่งกำหนดการให้คะแนนดังนี้ หากตอบถูกได้ 1 คะแนน และตอบผิดได้ 0 คะแนน ผลปรากฏว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้คะแนนต่ำสุด คือ 0 คะแนน และมีคะแนนสูงสุด 15 คะแนน ซึ่งรายละเอียดจะได้อธิบายในตารางที่ 4.23 และแผนภูมิที่ 4.23 ต่อไป

ตารางที่ 4.23 แสดงจำนวนและร้อยละของผลการทดสอบความรู้กฎจราจรแยกตามจำนวนคะแนน

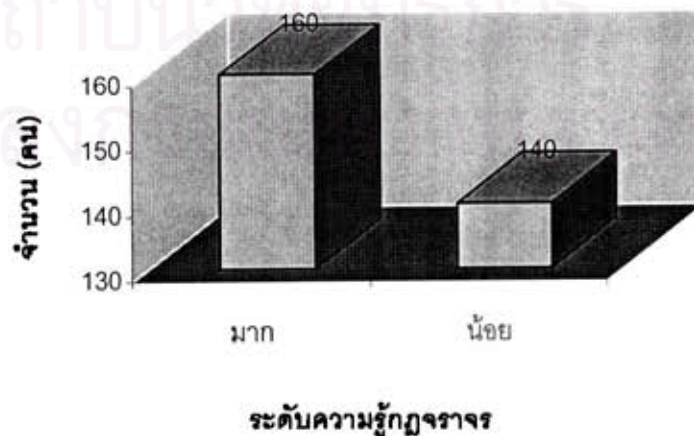
คะแนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
0	1	0.3
1	2	0.7
2	3	1.0
3	7	2.3
4	9	3.0
5	30	10.0
6	42	14.0
7	46	15.3
8	38	12.7
9	37	12.3
10	32	10.7
11	26	8.7
12	19	6.3
13	6	2.0
14	1	0.3
15	1	0.3
รวม	300	100.0

แผนภูมิที่ 4.23 แสดงจำนวนของผลการทดสอบความรู้กฎจราจรแยกตามจำนวนคะแนน



จากการทดสอบระดับความรู้กฎจราจรดังกล่าวข้างต้น ปรากฏว่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) เท่ากับ 7.89 ซึ่งผู้วิจัยได้แบ่งระดับของผู้มีความรู้กฎจราจรมากโดย จะเป็นผู้ที่มีระดับคะแนนตั้งแต่ คะแนนเฉลี่ยขึ้นไป คือตั้งแต่ 7.89 ขึ้นไป มีจำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 53.3 และผู้มีความรู้กฎจราจรน้อย โดยจะเป็นผู้ที่มีระดับคะแนนน้อยกว่าคะแนนเฉลี่ย คือน้อยกว่า 7.89 มีจำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 ดังปรากฏในแผนภูมิที่ 4.24 ต่อไป

แผนภูมิที่ 4.24 แสดงจำนวนของจำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความรู้ด้านกฎจราจร



ตอนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร

1. ข้อมูลพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร

จากแบบสอบถามที่มีการสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อวัดการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้วยชุดคำถามที่สอบถามถึงความถี่ที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้ฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 30 ข้อ โดยแบ่งคำตอบออกเป็น 4 ช่วงความถี่ คือ ไม่เคย น้อย บ่อย และ บ่อยมาก โดยการกำหนดค่าคะแนน เพื่อไว้ใช้ในการคำนวณค่าสถิติ ดังนี้

ไม่เคย	เท่ากับ	0	คะแนน
น้อย	เท่ากับ	1	คะแนน
บ่อย	เท่ากับ	2	คะแนน
บ่อยมาก	เท่ากับ	3	คะแนน

เกณฑ์ในการกำหนดช่วงความถี่ในการกระทำผิดกฎจราจรซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับดังกล่าวแล้ว หากมีการคำนวณคะแนนเฉลี่ย (Mean) จะสามารถจัดกลุ่มของคะแนนเฉลี่ยได้เป็นระดับ โดยคำนวณจากคะแนนเต็ม ในแต่ละข้อเท่ากับ 3 จึงสามารถจัดกลุ่มระดับพฤติกรรมในการกระทำผิดได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 0.00 - 0.75 คะแนน	จะอยู่ในกลุ่มระดับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร	ไม่เคย
คะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 0.76 - 1.50 คะแนน	จะอยู่ในกลุ่มระดับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร	น้อย
คะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 1.51 - 2.25 คะแนน	จะอยู่ในกลุ่มระดับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร	บ่อย
คะแนนเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.26 - 3.00 คะแนน	จะอยู่ในกลุ่มระดับพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร	บ่อยมาก

ซึ่งจากแบบสอบถาม ปรากฏผลที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้ฝ่าฝืนกฎจราจร ในตารางที่ 4.24

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.24 แสดงจำนวนและร้อยละของการฝ่าฝืนกฎจราจรแยกย่อยแต่ละพฤติกรรม

	พฤติกรรม	ไม่เคย		น้อย		บ่อย		บ่อยมาก		ค่าเฉลี่ย (Mean)
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
1	นำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง	4	1.3	130	43.3	105	35.0	61	20.3	1.74
2	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	1	0.3	123	41.0	97	32.3	79	26.3	1.85
3	ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน	0	0.0	95	31.7	127	42.3	78	26.0	1.94
4	ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	0	0.0	74	24.7	122	40.7	104	34.7	2.10
5	ไม่ให้สัญญาณมือหรือแขนเมื่อจะเลี้ยวหรือแซง	1	0.3	127	42.3	110	36.7	62	20.7	1.78
6	ไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวรถหรือแซง	1	0.3	107	35.7	114	38.0	78	26.0	1.90
7	ไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว	2	0.7	155	51.7	111	37.0	32	10.7	1.58
8	ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร	1	0.7	106	35.3	118	39.3	75	25.0	1.89
9	ขับรถแซงรถคันอื่นด้านซ้าย	0	0.0	73	24.3	101	33.7	126	42.0	2.18
10	แซงรถคันอื่นในที่คับขัน	0	0.0	86	28.7	133	44.3	81	27.0	1.98
11	กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร	1	0.3	116	38.7	134	44.7	49	16.3	1.77
12	เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ	0	0.0	118	39.3	113	37.7	69	23.0	1.84

	พฤติกรรม	ไม่เคย		น้อย		บ่อย		บ่อยมาก		ค่าเฉลี่ย (Mean)
		จำ นวน	ร้อยละ	จำ นวน	ร้อยละ	จำ นวน	ร้อยละ	จำ นวน	ร้อยละ	
13	หยุดหรือจอดไม่ให้ สัญญาณมือแขนหรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตรก่อน	0	0.0	121	40.3	112	37.3	67	22.3	1.82
14	หยุดในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุด	0	0.0	134	44.7	109	36.3	57	19.0	1.74
15	หยุดตรงปากทางเข้า ออกของอาคารหรือทาง เดินรถ	1	0.3	149	49.7	102	34.0	48	16.0	1.66
16	จอดตรงปากทางเข้า ออกของอาคารหรือทาง เดินรถหรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ	3	1.0	127	42.3	107	35.7	63	21.0	1.77
17	จอดรบกวนขวางการจราจร	5	1.7	163	54.0	93	31.0	39	13.0	1.55
18	จอดในที่ห้ามจอด	4	1.3	154	51.3	104	34.7	38	12.7	1.59
19	จอดในเขตหยุด ประจำทาง	2	0.7	150	50.0	116	38.7	32	10.7	1.59
20	ขับรถในช่องทางเดินรถ ประจำทาง	4	1.3	131	43.7	122	40.7	43	14.3	1.68
21	ไม่ลดความเร็วเมื่อจะ เลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซง หรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ	1	0.3	150	50.0	107	35.7	42	14.0	1.63
22	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถ เข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน	2	0.7	154	51.3	87	29.0	57	19.0	1.66
23	ไม่ให้รถในทางร่วมทาง แยกผ่านไปก่อน	3	1.0	145	48.3	99	33.0	53	17.7	1.67

	พฤติกรรม	ไม่เคย		น้อย		บ่อย		บ่อยมาก		ค่าเฉลี่ย (Mean)
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	
24	ไม่ให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน	1	0.3	128	42.7	109	36.3	62	20.7	1.77
25	ไม่ให้สิทธิ์แก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน	1	0.3	169	56.3	86	28.7	44	14.7	1.58
26	บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน	7	2.3	161	53.7	109	36.3	23	7.7	1.49
27	นำรถที่มีควันดำมาขับขี่บนถนน	31	10.3	215	71.7	50	16.7	4	13	1.09
28	นำรถที่มีเสียงดังมาขับขี่บนถนน	35	11.7	197	65.7	55	18.3	13	4.3	1.15
29	ขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม	4	1.3	131	43.7	101	33.7	64	21.3	1.75
30	ไม่เปิดไฟหน้าไฟท้ายในเวลากลางคืน	30	10	218	72.7	44	14.7	8	2.7	1.10
	พฤติกรรมรวม									1.699

จากตารางที่ 4.24 ข้างต้นแสดงให้เห็นถึงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามในการฝ่าฝืนกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 300 คน โดยแยกตามข้อพฤติกรรมรวม 30 พฤติกรรม โดยพบว่า แต่ละข้อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือกระทำความผิดกฎจราจรจะมีการกระทำผิดในระดับต่าง ๆ กัน

ซึ่งการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรรวม 30 พฤติกรรมทั้งหมด 300 คน ผู้วิจัยพบว่ามีค่าเฉลี่ย (Mean) รวม ของการฝ่าฝืนกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเท่ากับ 1.699 จะอยู่ในกลุ่มของพฤติกรรม "ฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย"

ดังนั้นการฝ่าฝืนกฎจราจรรวมทุกพฤติกรรมการกระทำผิด ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือการกระทำผิดกฎจราจรบ่อย

2. พฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการกระทำผิดน้อยมาก

สำหรับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือกระทำผิดกฎจราจรพบว่ามีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่มีการกระทำผิดมาก โดยพิจารณาจากค่าร้อยละที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยมาก โดยเรียงลำดับจากจำนวนผู้กระทำความผิดมากไปน้อย ดังแสดงในตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 พฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการกระทำผิดน้อยมาก

ลำดับ	พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร	ร้อยละ
1	9. ขับรถแซงรถคันอื่นด้านซ้าย	42.0
2	4. ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	34.7
3	10. แซงรถคันอื่นในที่คับขัน	27.0
4	2. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	26.3
5	3. ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน	26.0
	6. ไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวรถหรือแซง	26.0
6	8. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร	25.0
7	12. เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ	23.0
8	13. หยุดรถหรือจอดรถไม่ให้สัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตรก่อน และเห็นว่าปลอดภัยไม่กีดขวางการจราจร	22.3
9	29. ขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม	21.3
10	16. จอดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ	21.0

ลำดับ	พฤติกรรมกาฝ่าฝืนกฎจราจร	ร้อยละ
11	5. ไม่ให้สัญญาณมือหรือแขนเมื่อจะเลี้ยวหรือแซง	20.7
	24. ไม่ให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน	20.7
12	1. นำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง	20.3
13	14. หุขรดในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหุขรด	19.0
	22. ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรดเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รดหุขุด หรือวงเวียน	19.0
14	23. ไม่ให้รดในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน	17.7
15	11. กลับรดหรือเลี้ยวรดทางขวาเมื่อมีรดอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร	16.3
16	15. หุขรดตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรด	16.0
17	25. ไม่ให้สิทธิ์แก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน	14.7
18	20. ขับรดในช่องทางเดินรดประจำทาง	14.3
19	21. ไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรดให้รดอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรดหุขุด หรือกลับรด	14.0
20	17. จอดรดกีดขวางการจราจร	13.0
	27. นำรถที่มีควันค้ำมาขับขึ้นบนถนน	13.0
21	18. จอดรดในที่ห้ามจอด	12.7
22	7. ไม่ขับรดไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรดทางเดียว	10.7
	19. จอดรดในเขตหุขุดรดประจำทาง	10.7

ลำดับ	พฤติกรรมกำเริบการฝ่าฝืนกฎจราจร	ร้อยละ
23	26. บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน	7.7
24	28. นำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน	4.3
25	30. ไม่เปิดไฟหน้าไฟท้ายในเวลากลางคืน	2.7

จากข้อมูลในตารางที่ 4.25 ข้างต้นแสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรที่มีการกระทำผิดมากที่สุด 10 พฤติกรรมคือ

1. การขับขีรถจักรยานยนต์แข่งรถคันอื่นด้านซ้าย
2. การไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด
3. แข่งรถคันอื่นในที่คับขัน
4. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
5. ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน
6. ไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวหรือแซง
7. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร
8. เลี้ยวรถหรือถอยรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามถอยรถ
9. หยุดรถหรือจอดรถไม่ให้สัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน และเห็นว่าปลอดภัยไม่กีดขวางการจราจร
10. ขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. จำนวนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างแยกตามระดับของการฝ่าฝืนกฎจราจร น้อยและมาก แยกตามพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

เป็นการนำเสนอถึงจำนวนของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรจากแบบสอบถาม โดยจะแบ่งระดับในการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็น มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก โดยใช้ค่าร้อยละของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรแต่ละข้อเป็นเกณฑ์ คือ ผู้ที่เลือกการฝ่าฝืนกฎจราจร “ไม่เคย” และ “น้อย” ในพฤติกรรมแต่ละข้อจะถือว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในพฤติกรรมนั้นน้อย และหากผู้ที่เลือกการฝ่าฝืนกฎจราจร “บ่อย” และ “บ่อยมาก” ในพฤติกรรมแต่ละข้อจะถือว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในพฤติกรรมนั้นมาก โดยผู้วิจัยจะนำเสนอดังต่อไปนี้

1. การนำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จำนวน 134 คน และ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 166 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการนำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง ดังแสดงในตารางที่ 4.26

7.699

ตารางที่ 4.26 ^A แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการนำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	134
มาก	166
รวม	300

2. การฝ่าฝืนสัญญาไฟแดง

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จำนวน 124 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 176 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟแดง ดังแสดงในตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการฝ่าฝืนสัญญาไฟแดง

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	124
มาก	176
รวม	300

3. การไม่ปฏิบัติตามสัญญาไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จำนวน 95 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 205 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการไม่ปฏิบัติตามสัญญาไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ดังแสดงในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับของการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ปฏิบัติตามสัญญาไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	95
มาก	205
รวม	300

4. การไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จำนวน 74 คน และ ผู้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 226 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด ดังแสดงในตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	74
มาก	226
รวม	300

5. การไม่ให้สัญญาณมือหรือแขนเมื่อจะเลี้ยวหรือแซง

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 128 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 172 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการไม่ให้สัญญาณมือหรือแขนเมื่อจะเลี้ยวหรือแซง ดังแสดงในตารางที่ 4.30

ตารางที่ 4.30 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ให้สัญญาณมือหรือแขนเมื่อจะเลี้ยวหรือแซง

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	128
มาก	172
รวม	300

6. การไม่ให้สัญญาไฟกระพริบก่อนเดี่ยวหรือแซง

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 108 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 192 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการไม่ให้สัญญาไฟกระพริบก่อนเดี่ยวหรือแซง ดังแสดงในตารางที่ 4.31

ตารางที่ 4.31 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการไม่ให้สัญญาไฟกระพริบก่อนเดี่ยวหรือแซง

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	108
มาก	192
รวม	300

7. การไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 157 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 143 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว ดังแสดงในตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.32 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	157
มาก	143
รวม	300

8. การขับรบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 107 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 193 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการขับรบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร ดังแสดงในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับรบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	107
มาก	193
รวม	300

9. การขับรถแข่งรถกันอื่นด้านซ้าย

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 73 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 227 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการขับรถแข่งรถกันอื่นด้านซ้าย ดังแสดงในตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.34 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับรถแข่งรถกันอื่นด้านซ้าย

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	73
มาก	227
รวม	300

10. การจับรถแข่งรถคันอื่นในที่กั้นชั้น

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 86 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 214 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการจับรถแข่งรถคันอื่นในที่กั้นชั้น ดังแสดงในตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการจับรถแข่งรถคันอื่นในที่กั้นชั้น

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	86
มาก	214
รวม	300

11. การกักรถหรือเดี่ยวรถทางขวา เมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100

เมตร

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 117 คน มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 183 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการกักรถหรือเดี่ยวรถทางขวาเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร ดังแสดงในตารางที่ 4.36

ตารางที่ 4.36 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการกักรถหรือเดี่ยวรถทางขวาเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	117
มาก	183
รวม	300

12. การเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 118 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจำนวน 182 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการ เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ ดังแสดงในตารางที่ 4.37

ตารางที่ 4.37 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	118
มาก	182
รวม	300

13.การหยุดรถหรือจอดรถไม่ให้อัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน

พบว่ามีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 121 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจำนวน 179 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการ หยุดรถหรือจอดรถไม่ให้อัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน ดังแสดงในตารางที่ 4.38

ตารางที่ 4.38 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับของการฝ่าฝืนกฎจราจรในการหยุดรถหรือจอดรถไม่ให้อัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	121
มาก	179
รวม	300



14. การหยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ

พบว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 134 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 166 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการหยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ ดังแสดงในตารางที่ 4.39

ตารางที่ 4.39 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการหยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถ

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	134
มาก	166
รวม	300

15. การหยุดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 150 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 150 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยและมาก ในจำนวน ที่เท่ากัน ในการหยุดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคาร หรือทางเดินรถ ดังแสดงในตารางที่ 4.40

ตารางที่ 4.40 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการหยุดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	150
มาก	150
รวม	300

16. การจอดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 130 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 170 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการจอดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ ดังแสดงในตารางที่ 4.41

ตารางที่ 4.41 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการจอดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	130
มาก	170
รวม	300

17. การจอดรถกีดขวางการจราจร

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 168 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 132 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการจอดรถกีดขวางการจราจร ดังแสดงในตารางที่ 4.42

ตารางที่ 4.42 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการจอดรถกีดขวางการจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	168
มาก	132
รวม	300

18. การจ่อครดในที่ห้ามจอด

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 158 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 142 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการจ่อครดในที่ห้ามจอด ดังแสดงในตารางที่ 4.43

ตารางที่ 4.43 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการจ่อครดในที่ห้ามจอด

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	158
มาก	142
รวม	300

19. การจ่อครดในเขตหยุดรถประจำทาง

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 152 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 148 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการจ่อครดในเขตหยุดรถประจำทาง ดังแสดงในตารางที่ 4.44

ตารางที่ 4.44 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการจ่อครดในเขตหยุดรถประจำทาง

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	152
มาก	148
รวม	300

20. การจับรถในช่องทางเดินรถประจำทาง

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 135 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 165 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการจับรถในช่องทางเดินรถประจำทาง ดังแสดงในตารางที่ 4.45

ตารางที่ 4.45 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการจับรถในช่องทางเดินรถประจำทาง

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	135
มาก	165
รวม	300

21. การไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซง หรือผ่านข้างหน้า จอครด หยุดรถ หรือถลันรถ

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 151 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจำนวน 149 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซง หรือผ่านข้างหน้า จอครด หยุดรถ หรือถลันรถ ดังแสดงในตารางที่ 4.46

ตารางที่ 4.46 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซง หรือผ่านข้างหน้า จอครด หยุดรถ หรือถลันรถ

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	151
มาก	149
รวม	300

22. การไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เสาให้หยุดหรือวงเวียน

พบมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 156 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 144 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เสาให้หยุด หรือวงเวียน ดังแสดงในตารางที่ 4.47

ตารางที่ 4.47 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เสาให้หยุด หรือวงเวียน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	156
มาก	144
รวม	300

23. การไม่ให้รถในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน

พบว่ามีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 148 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 152 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการไม่ให้รถในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน ดังแสดงในตารางที่ 4.48

ตารางที่ 4.48 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับของการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ให้รถในทางร่วมทางแยกผ่านไปก่อน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	148
มาก	152
รวม	300

24. การไม่ให้รอดทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 129 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 171 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการไม่ให้รอดทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน ดังแสดงในตารางที่ 4.49

ตารางที่ 4.49 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ให้รอดทางด้านซ้ายผ่านไปก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	129
มาก	171
รวม	300

25. การไม่ให้สิทธิแก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน

พบมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 170 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 130 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการไม่ให้สิทธิแก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน ดังแสดงในตารางที่ 4.50

ตารางที่ 4.50 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการไม่ให้สิทธิแก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	170
มาก	130
รวม	300

26. การบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 168 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 132 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน ดังแสดงในตารางที่ 4.51

ตารางที่ 4.51 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	168
มาก	132
รวม	300

27. การนำรถที่มีควันดำมาขับขึ้นถนน

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 246 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 54 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการนำรถที่มีควันดำมาขับขึ้นถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.52

ตารางที่ 4.52 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการนำรถที่มีควันดำมาขับขึ้นถนน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	246
มาก	54
รวม	300

28. การนำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 232 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 68 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการนำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน ดังแสดงในตารางที่ 4.53

ตารางที่ 4.53 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการนำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	232
มาก	68
รวม	300

29. การขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 135 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 165 คน แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ในการขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม ดังแสดงในตารางที่ 4.54

ตารางที่ 4.54 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับรถข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	135
มาก	165
รวม	300

30. การไม่เปิดไฟหน้าไฟท้ายในเวลากลางคืน

พบว่า มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีจำนวน 248 คน และมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก จำนวน 52 คน แสดงว่า **กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย ในการไม่เปิดไฟหน้า ไฟท้าย ในเวลากลางคืน** ดังแสดงในตารางที่ 4.55

ตารางที่ 4.55 แสดงจำนวนของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามระดับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการไม่เปิดไฟหน้าไฟท้ายในเวลากลางคืน

การฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน (คน)
น้อย	248
มาก	52
รวม	300

จากการนำเสนอรวมทั้งหมด 30 พฤติกรรมนี้ สรุปได้ 2 ประเด็น คือ

1. พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งกลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีการกระทำผิดมาก

- การนำรถที่มีอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบมาวิ่งในทาง
- การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง
- การไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน
- การไม่ขับรดในช่องทางซ้ายสุด
- การไม่ให้สัญญาณมือหรือแขนเมื่อจะเลี้ยวหรือแซง
- การไม่ให้สัญญาณไฟกระพริบก่อนเลี้ยวหรือแซง
- การขับรดบนทางเท้า โดยไม่มีเหตุอันควร
- การขับรดแซงรดคันอื่นด้านซ้าย
- การแซงรดคันอื่นในที่คับขัน
- การกลับรถ หรือเลี้ยวรถทางขวา เมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร
- การเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ

- การหยุดรถหรือจอดรถไม่ให้สัญญาณมือ แขน หรือไฟ ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อน
- การหยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุด
- การจอดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ
- การขับรดในช่องทางเดินรถประจำทาง
- การไม่ให้รดในทางร่วมทางแยกผ่านไวก่อน
- การไม่ให้รดทางด้านซ้ายผ่านไวก่อนเมื่อถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน
- การขับรดข้ามสะพานลอยในขณะที่มีเครื่องหมายห้าม

2. พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งกลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีการกระทำผิดน้อย

- การไม่ขับรดไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว
- การจอดรถกีดขวางการจราจร
- การจอดรถในที่ห้ามจอด
- การจอดรถในเขตหยุดรถประจำทาง
- การไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรด ให้รดอื่นแซง หรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรด
- การไม่ลดความเร็วเมื่อขับรดเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้หยุดรถ หรือวงเวียน
- การไม่ให้สิทธิแก่ผู้ที่อยู่ในวงเวียนด้านขวาไปก่อน
- การบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 1 คน
- การนำรถที่มีควันดำมาขับขึ้นถนน
- การนำรถที่มีเสียงดังมาขับขึ้นถนน
- การไม่เปิดไฟหน้า ไฟท้าย เวลาากลางคืน

ตอนที่ 3 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

เพื่อให้การทำวิจัยในครั้งนี้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น จึงมีการใช้วิธีทางมานุษยวิทยาเพิ่มเติม โดยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ตามเขตพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งหมด 10 ตัวอย่าง ในการสัมภาษณ์นั้นจะใช้นามสมมติกับผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมด จากนั้นจะสรุปตามวิธีการทางมานุษยวิทยา ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

การสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคนที่ 1

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายนิยม (นามสมมติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัชวาท จุณณวัตต์
 นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา วินปากซอยสุขุมวิท 105 (ซอยลาซาล) เขตบางนา กรุงเทพมหานคร
 เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2540 เวลาประมาณ 17.10 น.

ลักษณะทางสังคม

นิยม เป็นชายไทย อายุ 31 ปี เกิดที่ อ.บรบือ จ.มหาสารคาม จบการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ที่โรงเรียนประจำหมู่บ้าน นิยมเคยเรียนมัธยมศึกษาแต่ไม่จบเพราะเกเร ปัจจุบันนิยมมีอาชีพเป็นพนักงานส่งเอกสารของบริษัทแห่งหนึ่งที่สำนักงานตั้งแต่ 08.00 - 17.00 น. หลังเลิกงานประจำ นิยมจะไปขับรถจักรยานยนต์รับจ้างจนถึงเวลาประมาณ 24.00 น. มีครอบครัวแล้ว และมีบุตร 2 คน เป็นชาย 1 หญิง 1 ครอบครัวของนิยมเป็นครอบครัวขนาดกลาง มีความอบอุ่น มีความเป็นอยู่อย่างเรียบง่าย ภรรยาอยู่บ้านที่ อ.บรบือ เป็นแม่บ้านดูแลลูก ๆ ทั้ง 2 คน เป็นชาวจังหวัดเดียวกับนิยม ปัจจุบันนิยมพักบ้านพักของบริษัทที่นิยมทำงานประจำอยู่ เสียค่าเช่าบ้านเดือนละ 1,000 บาท ค่าน้ำไฟ ไม่เกินเดือนละ 100 บาท

บุคลิกภาพ

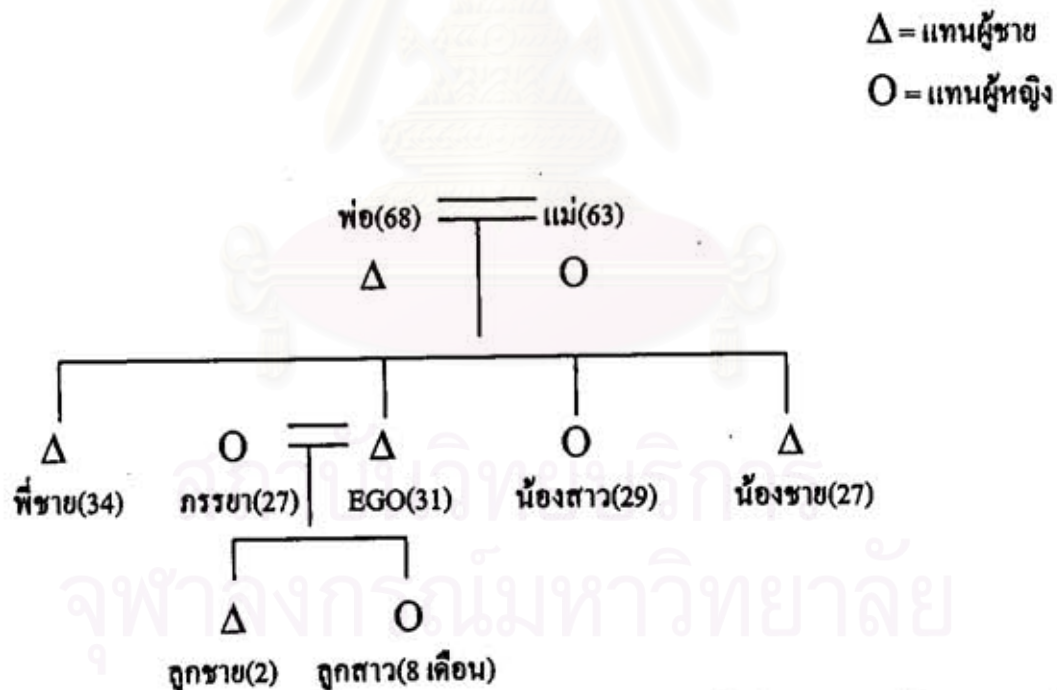
นิยม เป็นคนพูดจาสุภาพ รู้จักกาละเทศะ นอบน้อม มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย มีความซื่อสัตย์ ถึงแม้เวลาสัมภาษณ์นิยมจะเกร็งเพราะไม่เคยให้ข้อมูลแบบนี้แก่ใคร แต่นิยมก็ให้ความร่วมมืออย่างดี ตอบคำถามได้อย่างดี มีการอธิบายประกอบทุกคำถามที่ถาม และมีอารมณ์ขันทำให้ผู้ถามพลอยได้หัวเราะไปด้วย รูปร่างสันตคขนาดชาวไทยทั่วไป หน้าตาใช้ได้ ผิวดำแดง สูงประมาณ 162 ซม. การแต่งกายสะอาดเรียบร้อยมาก ผมสั้นตัดอย่างเรียบร้อย

ประวัติชีวิต

ในหมู่บ้านของนิคม ที่ อ.บรบือ จ.มหาสารคาม เป็นชนบทที่มีการดำเนินชีวิตที่คล้าย ๆ กัน ประกอบอาชีพทำนา ทำไร่ และครอบครัวของนิคมก็ไม่ต่างจากครอบครัวอื่น ๆ ในหมู่บ้าน ครอบครัวนิคมมีพื้นที่ในการเพาะปลูกประมาณ 50 ไร่ มีพี่น้องทั้งหมด 4 คน นิคมเป็นคนที่ 3 รายได้จากการทำนา ทำไร่ เฉลี่ยแล้วประมาณ 30,000 บาทต่อปี นิคมเป็นชายคนหนึ่งในอีกหลายคน ๆ คนในหมู่บ้านที่ใฝ่ฝันที่จะเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ เพราะรายได้ที่ได้จากการทำนา ทำไร่ ไม่พอใช้จ่ายในครอบครัว เมื่อนิคมเดินทางเข้ามากรุงเทพฯ งานแรกที่ได้ทำคือเป็นลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม และช่วงนั้นได้พักอาศัยอยู่กับเพื่อนที่ทำงานที่เดียวกัน และได้ลาออกเนื่องจากรายได้ไม่ดี และมีเพื่อนชักชวนให้มาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้ทำไปขับขีประเภทตลอดชีพที่ จ.มุกดาหาร และสาเหตุที่ทำให้นิคมหันเหชีวิตมาขับรถจักรยานยนต์ เพราะรายได้ไม่พอกับค่าใช้จ่าย โดยที่นิคมขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมาแล้วประมาณ 4-5 ปี

ครอบครัวและเครือญาติ

ผังโคอะแกรม



นิคมมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 4 คน เป็นผู้ชาย 3 คน ผู้หญิง 1 คน นิคมเป็นลูกชายคนที่สอง พี่ชายคนโตจบประถมศึกษาชั้นปีที่ 6 ปัจจุบันแต่งงานและแยกครอบครัวออกไปอยู่อีกหมู่บ้านหนึ่ง ประกอบอาชีพทำนา น้องสาวจบประถมศึกษาปีที่ 6 แต่งงานและแยกครอบครัว ประกอบอาชีพทำนา ส่วนน้องชายคนเล็กจบประถมศึกษาปีที่ 6 ไม่ได้เรียนต่อเพราะไม่มีเงิน และได้อยู่ที่บ้านดูแลพ่อแม่ ช่วยพ่อแม่ทำนา พ่อและแม่ของนิคมเป็นคนใจดี ขยันขันแข็งในการทำงาน แต่บางครั้งก็

ไม่ไหวง่ายเพราะถูก ๆ ไม่ได้ตั้งใจ ถูกชายส่วนใหญ่จะเกรเพราะคิดเพื่อนวัยเดียวกัน ตอนกลางคืนชอบพากันไปเที่ยวงานวัด ส่วนภรรยาของนิยมนเป็นคนมหาสารคามเช่นเดียวกับนิยมน โดยได้รู้จักกันตั้งแต่เรียนประถมศึกษา เมื่อจบการศึกษาต่างคนก็ต่างแยกย้ายไปหางานทำงานและได้เจอกันอีกครั้งในช่วงเทศกาล คบหากันมาเรื่อย ๆ จนแต่งงานและมีลูกด้วยกัน 2 คน ปัจจุบันนิยมนมาทำงานที่กรุงเทพฯ ภรรยาได้ดูแลลูก ๆ ที่มหาสารคาม นาน ๆ ครั้ง นิยมนถึงจะกลับไปเยี่ยมบ้าน ส่วนมากจะกลับช่วงเทศกาล เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ ตรุษจีน ออกพรรษา เป็นต้น รายได้ที่นิยมนหาได้มา นิยมน จะให้พ่อแม่บ้างแต่ไม่มาก เพราะต้องดูแลครอบครัวของตัวเอง โดยส่งให้ภรรยาและลูกเดือนละ 2,000 บาท

ชีวิตประจำวัน

นิยมนตื่นนอนเวลาประมาณ 06.00 น. หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว นิยมนไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางมาทำงานที่บริษัทฯ เพราะที่พักกับที่บริษัทฯ อยู่ติดกัน แต่งตัวเสร็จนิยมนจะมานั่งกินข้าวเช้าโดยเป็นข้าวแกงง่าย ๆ กับเพื่อนที่ทำบริษัทฯ ด้วยกัน และเริ่มทำงานเวลา 08.00 น. และเลิกงาน 17.00 น. พอเลิกงานแล้ว นิยมนจะพักผ่อนประมาณ 15 นาที และนำรถจักรยานยนต์ไปเข้าวิน โดยที่ต้องเข้าก่อน 18.00 น. เลิกขับขีรถจักรยานยนต์เวลาประมาณ 24.00 น. แต่ถ้ายังมีลูกค้าใช้บริการนิยมนก็จะทำไปเรื่อย ๆ ถึงบ้านนิยมนก็อาบน้ำนอนเพราะพรุ่งนี้เช้าต้องไปทำงานประจำ ชีวิตของนิยมนจะเป็นเช่นนี้ทุก ๆ วัน วันหยุดส่วนใหญ่บริษัท ที่นิยมนทำอยู่หยุดให้วันอาทิตย์ แต่นิยมนต้องขับรถจักรยานยนต์รับจ้างทุกวัน จึงถือได้ว่านิยมนแทบจะไม่มีวันหยุดเลย เพราะถ้าวันไหนนิยมนหยุด นิยมนก็ขาดรายได้ในส่วนนั้น และจะกระทบถึงเงินที่จะส่งไปให้ภรรยาและลูก ๆ แต่บางครั้ง นิยมนก็รู้สึกเบื่อกับอาชีพนี้ เพราะทำเช่นนี้เป็นประจำ ทางออกของนิยมนที่จะหายเบื่อก็คือดื่มเหล้า ตั้งสรรคกับเพื่อน ซึ่งจะช่วยผ่อนคลายไปได้บ้าง

ทัศนคติเกี่ยวกับจราจร

ปัญหาการจราจรนั้น นิยมนคิดว่าส่วนใหญ่เป็นปัญหารถติดเพราะมีรถเยอะ คนซื้อรถมาใช้กันมาก แต่หากรถติดจะทำให้รายได้ของนิยมนในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างดี เพราะคนจะรีบและจำเป็นต้องมาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง และประหยัดกว่าที่จะนั่งแท็กซี่ การขับขีของนิยมนและเพื่อนส่วนใหญ่จะชอบหลีกเลี่ยงกฎเกณฑ์ที่ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจได้กำหนดไว้ เช่น รถจักรยานยนต์ห้ามแซงขวา แต่พวกนิยมนจำเป็นต้องแซง เพราะถ้าขับตามหลังรถที่อยู่ข้างหน้าก็จะทำให้ไปส่งลูกค้าช้า เพราะลูกค้าต่างก็รีบ และ นิยมน ก็ต้องรีบทำรายได้ให้ได้มากที่สุดในช่วงรถติด ช่วงที่รายได้ดีคือ ตั้งแต่ 06.00-09.30 น. และ 17.00-20.00 น.

เกี่ยวกับปัญหาการจรรยาบรรณนี้ นิยมคิดว่าคนที่จะแก้ไขได้คือ ตำรวจจรรยาบรรณและตัวผู้ขับขี่ที่จะต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ให้ความร่วมมือกัน ปัญหานี้จึงจะสำเร็จ และตัวนิมเองก็มีส่วนช่วยเหลือในเรื่องนี้คือ นิยมจะปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณแม้เพื่อนของนิมจะไม่ชอบกระทำเช่นนั้นก็ตาม

ในส่วนที่เกี่ยวกับตำรวจจรรยาบรรณในปัจจุบัน นิยมได้บอกว่า ตำรวจจรรยาบรรณส่วนใหญ่ชอบรีดไถบรรดาพวกขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือแท็กซี่ และบางครั้งก็ตำรวจเรียกนิม บางครั้งนิมก็ไม่มีความคิด แต่ที่นำแปลกใจ ถ้านิมให้เงิน 100 บาท เรื่องระหว่างนิมกับตำรวจจรรยาบรรณคนนั้นก็ยุติลง นิมก็ไม่โดนยึดใบขับขี่ แต่ถ้านิมไม่ให้เงิน นิมก็ต้องไปติดต่อบริษัทที่โรงพักในท้องที่ โดยต้องจ่าย 400 บาท ซึ่งนิมก็ยอมที่จะจ่ายเพราะไม่อยากให้มีปัญหา เพราะต้องทำมาหากิน บางครั้งนิมก็ยอมรับว่าทำผิดจริง แต่บางครั้งนิมก็หาสาเหตุไม่พบ เพราะอะไรจึงโดนเรียกจากตำรวจจรรยาบรรณ จึงทำให้บรรดา ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่างพากันไม่ชอบตำรวจจรรยาบรรณ เพราะในสายตาของพวกเขา ตำรวจจรรยาบรรณ คือตัวรีดไถประชาชน บุครี หรือ พวกปล้นในเครื่องบิน ถ้าเป็นไปได้ นิยมต้องการให้ตำรวจจรรยาบรรณปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริต เพราะเขามีหน้าที่ต้องรับใช้ประชาชน

การประกอบอาชีพ

หลังจากนิมจบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 6 แล้ว ได้ศึกษาต่อระดับมัธยมศึกษาตอนต้น แต่เรียนไม่จบเพราะเกเร จึงได้ตามเพื่อนเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ โดยงานแรกที่ทำคือ เป็นลูกจ้างบริษัทฯ แห่งหนึ่ง ลักษณะงานเป็นการเฝ้าเครื่องจักร อัตราค่าจ้างวันละ 125 บาท และได้ลาออกจากที่นั่นเพราะเงินไม่พอใช้ค่าแรงค่า และได้มาหาเพื่อนซึ่งเพื่อนคนนี้ได้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ก่อนแล้ว จึงชักชวนให้นิมมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย ซึ่งการขับรถจักรยานยนต์นี้ นิยมไม่ต้องการเวลาว่างเพราะนิมขับได้ตั้งแต่อยู่ที่ จ. มหาสารคาม แต่ต้องเรียนรู้กฎจรรยาบรรณ และเส้นทางที่จะวิ่งในกรุงเทพฯ ระยะเวลาที่นิมขับมอเตอร์ไซด์ประมาณ 15 ปี โดยใช้รถจักรยานยนต์ยี่ห้อฮอนด้าซึ่งเป็นของนิมเอง เหตุที่ต้องเลือกรถจักรยานยนต์ยี่ห้อนี้เพราะราคาถูก ประหยัดน้ำมัน และเท่ห์

ขั้นตอนในการเป็นสมาชิกวินรถจักรยานยนต์รับจ้างมีดังนี้ จ่ายค่ามัดจำเสื้อ 2,500 บาท จ่ายทันทีเมื่อสมัคร จ่ายค่าวันวันละ 50 บาท จ่ายค่าน้ำดื่มวันละ 10 บาท และที่วินแห่งนี้จะแบ่งออกเป็น 2 กะ คือ กะกลางวัน และกะกลางคืน กะกลางวันเริ่มตั้งแต่ 06.00-18.00 น. และกะกลางคืนเริ่มตั้งแต่ 18.00-06.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เมื่อจ่ายค่าอะไรต่างๆ นานาเสร็จแล้วพวงนี้เข้าก็เอารถจักรยานยนต์มาเข้าวิน ได้เลย

กฎเกณฑ์ข้อบังคับของวินมีดังนี้ 1) ห้ามใส่รองเท้าแตะ 2) ห้ามแซวผู้โดยสาร 3) ห้ามแต่งกายไม่สุภาพ 4) ต้องใส่หมวกกันน็อคทุกครั้งที่ขับขี่ วินแห่งนี้จำเป็นมากที่จะต้องมีหัวหน้าวิน เพราะหัวหน้าวินมีหน้าจัดคิวการวิ่งในแต่ละวัน ดูแลความเรียบร้อยภายในวิน เก็บค่าวินในแต่ละวัน วิ่งเดินเรื่องต่าง ๆ ที่จะกระทบกระเทือนต่อวินของคุณ เพราะส่วนใหญ่ผู้ที่จะเป็นหัวหน้าวินจะต้องเป็นผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น ดังเช่นวินนี้ ก็มีกำนันเป็นหัวหน้าวิน สมาชิกของวินมีทั้งหมดประมาณ 70 คน โดยแต่ละคนจะอยู่ต่างกะกัน โดยคนที่ใส่เสื้อวินหลังแดง, เหลือง, เขียว เป็นกะกลางวัน ส่วนคนที่ใส่เสื้อวินหลังดำ เป็นกะกลางคืน และในการวิ่งแต่ละวันนิยมจะเติมน้ำมันวันละไม่ต่ำกว่า 80 บาท วิ่งได้ประมาณ 20 เทียว หรือมากกว่านั้นถ้ารถดีก็จะได้มาก อัตราค่าโดยสารหัวหน้าวินจะเป็นผู้กำหนดซึ่งขึ้นอยู่กับระยะทาง โดยอัตราแรกที่จะคิดคือ 5 บาทต่อ 1 กม. ถ้าวิ่งออกนอกเส้นทางที่กำหนด จะคิดต่างกันเพราะต้องขึ้นอยู่กับระยะทาง เช่น ไปหัวลำโพงคิด 180-200 บาท, หมอชิตใหม่ 250 บาท เป็นต้น ในการวิ่งที่ผ่านมานิยมเคยได้รับค่าจ้างมากที่สุดเป็นจำนวนเงิน 650 บาท วิ่งไปรังสิต อัตราการวิ่งในแต่ละครั้งถ้าวิ่งทั่ว ๆ ไปประมาณ 60 กม./ชม. แต่ถ้ารถไม่ติดจะวิ่งกันถึง 100 กม./ชม. โดยการวิ่งเร็วขนาดนี้ นิยมเคยประสบอุบัติเหตุมาแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ครั้ง ส่วนใหญ่ชนกับรถกะบะ ซึ่งสาเหตุนอกจากวิ่งเร็ว ยังเนื่องมาจากดื่มสุราแล้วไปขับ แต่ไม่ใช่เป็นการรับส่งผู้โดยสาร อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถตกลงกันได้ เพราะบริษัทประกันจะเป็นคนจัดการ หรือบางครั้งผู้ขับขี่ก็เคลียร์กันเอง ซึ่งในส่วนของการขับขี่เร็วเป็นสาเหตุที่ทำให้นิยมประสบอุบัติเหตุ นิยมคิดว่าจะแก้ปัญหานี้ได้โดยขับรถไม่ประมาณ อย่าขับรถขณะดื่มสุรา และต้องใส่หมวกกันน็อคทุกครั้ง

ตั้งแต่เริ่มขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเคยถูกจับบ่อยมาก เพราะวิ่งช่องขวา ซึ่งปกติจะไม่ให้วิ่งช่องขวา ให้วิ่งซ้าย แต่นิยมบอกว่าถ้าวิ่งซ้ายจะไม่ทันเวลา ก็เลยต้องวิ่งขวา แต่นิยมก็ยอมรับว่าทำผิด ถูกจับในแต่ละครั้งนิยมจะต้องจ่ายไม่ต่ำกว่า 100 บาท ให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่จับกุมนิยม นิยมไม่พอใจมากที่ตำรวจพูดจาไม่สุภาพกับเขา ชอบตะคอก ข่มขู่ ไม่ยอมรับฟังเวลานิยมจะอธิบายสาเหตุที่กระทำผิดคิด ซึ่งนิยมจะต้องทำใจเพราะเขาเป็นตำรวจ

ปัญหาในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างของนิยมไม่มีปัญหาเพราะที่วินจะอยู่กันอย่างพี่น้อง ต่างช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เพราะส่วนมากเป็นคนมาจากภาคอีสาน แต่จะมีปัญหากับผู้โดยสาร เช่น ผู้โดยสารเมาสุรา จะนั่งรถไม่ตี พูดจาไม่สุภาพ นิยมกลัวผู้โดยสารจะหล่นลงจากรถ แต่เมื่อไปส่งเขาถึงที่ เขาก็จ่ายค่าโดยสาร ส่วนค่าใช้จ่ายในการขับรถก็มีค่าน้ำมัน ค่าซ่อมแซม ค่าเช็คสภาพรถ เมื่อเวลาผ่านไป นิยมก็พอใจกับรายได้ที่ได้จากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะมันคุ้มกับการลงทุนลงแรง แต่ความปลอดภัยแก่ชีวิตของนิยมไม่มีเลย ทุกครั้งที่ขับรถจักรยานยนต์ไปส่งผู้โดยสาร นิยมต้องระมัดระวังมาก เพราะนิยมยังมีพ่อ แม่ ลูก เมีย คอยอยู่ ซึ่งถ้านิยมเป็นอะไรไปคนที่บ้านจะต้องเดือดร้อนแน่นอน

และที่วินแห่งนี้ไม่มี นโยบายให้พนักงานทำประกันชีวิต ถ้าพนักงานคนไหนถึงแก่ชีวิตเนื่องจากการจับขี้
เขาก็จะจ่ายให้เฉพาะค่ามัดจำ คือ 2,500 บาท ส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ คนในวินจะช่วยกันคนละเล็กคนน้อย

ทัศนคติของนิคมต่ออาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เขาไม่คิดอะไรมาก เพราะจับแล้ว
ได้เงินดีเขาก็ทำ เพราะเขาเป็นคนที่ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมงาน

ชีวิตในอนาคต

นิคมจะทำงานประจำและขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไปเรื่อย ๆ เพื่อเก็บเงิน ถ้าได้เงินมาก
นิคมจะกลับไป จ. มหาสารคาม เพื่อไปอยู่กับครอบครัวทำนา ทำไร่ อย่างที่บรรพบุรุษเคยทำ แต่
ตอนนี้ขอเก็บเงินไปก่อน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคนที่ 2

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายแสง (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัยรพ จุณณวัตต์
 นิติศปริญญโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา ช้าง ๆ ร้านเซเว่นอีเลฟเว่น ซอยรามคำแหง 43/1 หัวหมาก กรุงเทพฯ
 เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2541 เวลาประมาณ 12.45 น.

ลักษณะทางสังคม

แสงเป็นคนไทย อายุ 40 ปี เกิด พ.ศ. 2501 ที่ อ.หันคา จ. ชัยนาท จบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 7 แสงแต่งงานแล้วและมีบุตร 2 คน เป็นลูกชายทั้งคู่ โดยลูกชายคนโตอายุ 7 ขวบ เรียนที่ ร.ร.สุเหร่าดอนตะแก กรุงเทพฯ และคนเล็กอายุ 1 ขวบ ปัจจุบันแสงประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนภรรยาเป็นแม่บ้าน ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ที่ ซอยลาดพร้าว 112 เป็นบ้านเช่า เดือนละ 2,000 บาท (รวมค่าน้ำไฟ)

บุคลิกภาพ

แสง เป็นคนที่มีมนุษยสัมพันธ์ ให้ความร่วมมือในทุก ๆ ด้าน พุดจาเสียงดังฟังชัด น้ำเสียงมั่นคง มีความคิดสร้างสรรค์ มีลักษณะการเป็นผู้นำครอบครัวอย่างเต็มตัว แต่งกายค่อนข้างสะอาด หน้าตาดูแก่กว่าอายุเพราะจะต้องทำงานตากแดดทั้งวัน สูงประมาณ 160 ซม. รูปร่างสันทัด ผิวดำแดง ชอบเสนอแนะเวลาตอบคำถาม

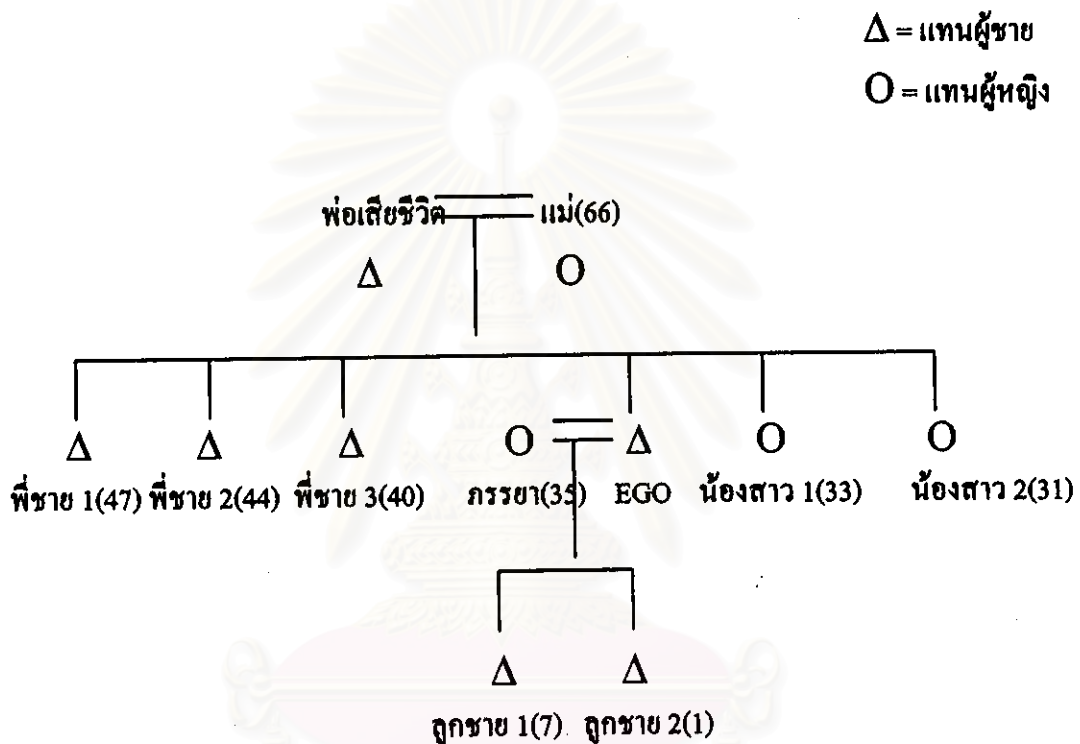
ประวัติชีวิต

ในหมู่บ้านของ แสง ที่ อ.หันคา จ.ชัยนาท เป็นชนบทที่คนในหมู่บ้านส่วนมากจะประกอบอาชีพเกษตรกรรม ทำนา เลี้ยงสัตว์ พื้นที่ในการเพาะปลูกมีประมาณ 60 ไร่ ผู้คนในหมู่บ้านได้รับการศึกษาน้อย ส่วนใหญ่จะหางานทำหรือทำนาช่วยพ่อแม่ และเนื่องจากเป็นเกษตรกรรมแบบยังชีพ ทำให้รายได้น้อย และคนในหมู่บ้านส่วนใหญ่จะเดินทางไปทำงานตามสถานที่ต่าง ๆ รวมทั้งเดินทางหางานทำในกรุงเทพฯ และเมื่อแสงเติบโตแล้วก็มีความคิดคล้ายกัน ต้องการที่จะทำงานที่มีรายได้ดีกว่าอาชีพทำนาและหลังจากช่วยบิดามารดาทำนาอยู่ประมาณ 5 ปี ก็ได้เดินทางเข้ามากรุงเทพฯกับเพื่อนได้งานทำครั้งแรกเป็นงานก่อสร้าง โดยได้พักอาศัยอยู่กับเพื่อน เป็นที่พักที่ทางบริษัทรับเหมาก่อสร้าง

เป็นคนจัดหาให้ แสงคิดว่าอย่างไรอาชีพก่อสร้างก็ต้องดีกว่าการทำนา เพราะถ้าปีไหนฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาล ผลผลิตก็จะได้น้อย ทำให้ขาดทุน จึงต้องเข้ากรุงเทพฯ เพื่อหางานทำ แต่ทำก่อสร้างได้สักพัก รายได้ไม่ดี จึงมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยเพื่อนที่รู้จักเป็นคนชักชวน และแสงเห็นว่ารายได้จากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่าการก่อสร้างมาก

ครอบครัวและเครือญาติ

ผังโคอะแกรม



ครอบครัวของ แสง ในตอนนี้ปราศจากพ่อ แต่มีแม่ที่คอยเป็นกำลังใจให้แสง และถ้ามีวันหยุด แสง จะกลับไปหาแม่ที่ชัยนาทเสมอ แสง มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 6 คน เป็นผู้ชาย 4 คน เป็นหญิง 2 คน แสงเป็นคนที่ 4 พี่ชาย 3 คนของ แสง ต่างมีครอบครัว และแยกย้ายไปอยู่ตามหมู่บ้านต่าง ๆ มีเพียงน้องสาวคนที่ 2 เท่านั้นที่ดูแลแม่ที่ชัยนาท โดยน้องสาวคนเล็กเปิดร้านเสริมสวย ส่วนน้องสาวคนที่ 1 ไปทำงานต่างประเทศ นาน ๆ ครั้งถึงจะกลับมาเยี่ยมบ้าน ปัจจุบันแสงแต่งงานและมีบุตรด้วยกัน 2 คน ภรรยาเป็นคน จ.ชัยนาท โดยก่อนหน้าที่จะแต่งงานกับแสง ภรรยาของแสงเคยทำงานอยู่ในร้านเสริมสวยของน้องสาวของแสง แสงเกิดถูกชะตาจึงตัดสินใจแต่งงานกัน ปัจจุบันพักอยู่ ซอยลาดพร้าว 112 และแสงจะเดินทางกลับบ้านต่างจังหวัด พาภรรยาและลูก ๆ ไปเยี่ยมแม่ ส่วนมากจะกลับในช่วงเทศกาล เช่น วันขึ้นปีใหม่ สงกรานต์ ออกพรรษา เป็นต้น แสงไม่มีปัญหาเกี่ยวกับครอบครัวที่บ้าน

แต่อย่างไร เพราะทุก ๆ คนก็โคเป็นผู้ใหญ่ ต่างก็มีความคิดเป็นของตัวเอง จึงทำให้มีความเข้าใจกันดีภายในครอบครัว ทั้งครอบครัวตนเอง และครอบครัวพี่น้องที่ต่างจังหวัด

ชีวิตประจำวัน

แสงจะตื่นนอน เวลา 06.00 น. เป็นประจำทุกวัน หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว อาบน้ำ แปรงฟัน กินอาหารเช้าที่ภรรยาเตรียมไว้ให้ ใช้เวลาขับรถจักรยานยนต์จากซอยลาดพร้าว 112 มาซอยรามคำแหง 43/1 ประมาณ 20 นาที มาถึงสถานที่ทำงานคือข้าง ๆ เซเว่นอีเลเว่น ก็เอารถเข้าแถวต่อจากคันที่มาก่อน แล้วมานั่งคิมคาเฟอผู้โดยสารมาใช้บริการ แสงจะกินอาหารกลางวันไม่เป็นเวลา หากยังมีลูกค้ามาใช้บริการในช่วงพักเที่ยงแสงจะต้องไปส่ง และแวะรับประทานอาหารตามรายนาม ส่วนมากอาหารจะเป็นข้าวแกง แสงบอกว่ามันง่ายและหารับประทานได้ง่าย และแสงจะเลิกงานเวลาประมาณ 20.00-22.00 น. ถึงบ้านแสงจะอาบน้ำ กินข้าว คุยกับลูก (ถ้ากลับมาก่อน 20.00 น.) ดูทีวี จากนั้นก็จะเข้านอนตามปกติ เพื่อเตรียมตัวทำงานในวันรุ่งขึ้นต่อไป ซึ่งถือว่าเป็นอย่างนี้ประจำทุกวัน อาจจะเรียกได้ว่าแสงไม่มีวันหยุดเลย แต่ถ้าเหนื่อยมากก็จะหยุดเอง แต่ถ้ามีวันหยุด แสงจะใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่นับบ้านเพื่อพักผ่อน พาลูก ๆ ไปเที่ยวสวนสัตว์ แสงจะใช้เวลาในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างวันละประมาณ 10-15 ชม. จะขับตลอดทั้งวันจนกว่าจะถึงเวลาเลิกงาน ถ้าช่วงเวลางานไม่มีผู้โดยสาร แสง ก็จะกลับบ้านไปนอนพัก พอได้เวลาทำงานประมาณ 15.00 น. ก็จะเอารถมาเข้าวินใหม่ ชีวิตประจำวันก็จะเป็นลักษณะนี้จะไม่มีความแตกต่างเลยก็ว่าได้ แต่ถ้าวันไหนแสงเบื่อ แสงจะกลับบ้านนอน หรือไม่มาทำงานเลยเป็นเวลา 3-4 วัน แล้วแสงก็จะกลับมาทำงานตามปกติ

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ปัญหาการจราจรนั้น แสงคิดว่ามาจากการมีรถวิ่งมาก ทำให้รถติด ซึ่งรถติดจะมีผลต่อรายได้ของแสงไม่น้อยเลย จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการมากผิดปกติ ซึ่งทั้งแสงและเพื่อนต่างก็พยายามทำตามกฎจราจรแต่ถ้ารีบไปส่งผู้โดยสารก็จำเป็นจะต้องทำผิดกฎ บางครั้งก็โดนจับ บางครั้งก็ปล่อยภัย โดยปัญหาการจราจรนี้ แสงคิดว่าทุกคนต้องช่วยกันจึงจะแก้ปัญหานี้ได้ และทุกคนจะต้องไม่เห็นแก่ตัว และตัวของแสงเองก็มีส่วนช่วยในเรื่องนี้คือ รถที่วิ่งคันหน้าให้เขาเลี้ยวก่อน แสงจะไม่แซง ซึ่งแสงพยายามที่จะช่วยในเรื่องนี้ แม้ตัวเองจะทำได้เพียงนิดหน่อย แสงก็ภูมิใจที่ตัวเองปฏิบัติตามกฎจราจร

บ่อยครั้งที่แสงโดนตำรวจจราจรจับ และแสงจะรู้สึกดีและไม่คิดกับตำรวจจราจร ในส่วนของตำรวจจราจร แสงเห็นว่าตำรวจจราจรช่วยทำให้รถไม่ติด การจราจรคล่องตัว แต่ในส่วนไม่ดีคือ

คำร้องจากรอบรีดไถ ขูดรีดประชาชน แสงจึงฝากให้คำร้องจากรปฏิบัติกับพวกคนคิดว่าเป็นน้อย พวกคนก็เป็นผู้เสียภาษีคนหนึ่ง

การประกอบอาชีพ

เมื่อจบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 7 แสง ไม่ได้ศึกษาต่อเพราะฐานะทางบ้านยากจน พ่อแม่มีลูกมาก และได้ช่วยบิดามารดาทำนาอยู่พักหนึ่ง จึงได้เข้ามาหาทำงานในกรุงเทพฯ งานแรกที่ทำคือก่อสร้าง รายได้วันละ 90 บาทต่อวัน ลักษณะการทำงาน แสง จะเป็นช่างปูนก่อสร้างอาคารต่าง ๆ เหตุที่ลาออกเพราะค่าแรงน้อย มีความเสี่ยงต่อชีวิต เพราะต้องทำงานที่สูง แสง จึงได้หันเหมาประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีญาติคนหนึ่งเขาได้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมาก่อน ก่อนหน้าที่แสงจะมาขับเขาเป็นคนชักชวนให้แสงมาประกอบอาชีพนี้ โดยแสงมีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง ยี่ห้อคาวาซากิ SE 150 ซีซี เหตุที่แสงเลือกรถยี่ห้อนี้เพราะ รมันใหญ่ ระบบซ่อมไม่มีปัญหาอะไหล่หาง่าย

เมื่อ แสง ตัดสินใจมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ขึ้นตอนที่แสงจะต้องปฏิบัติคือ 1) จ่ายค่ามัดจำเสีย 17,000 บาท 2) จ่ายค่าเช่ารายวัน ๆ ละ 20 บาท 3) รายเดือน ๆ ละ 300 บาท เพื่อหัวหน้าวินจะจัดเก็บส่งนายตำรวจเมื่อจ่ายค่าต่าง ๆ เสร็จแล้ว แสงจำเป็นจะต้องรู้กฎกติกาของวินที่มีอย่างไร โดยที่กฎนี้หัวหน้าวินเป็นคนกำหนดขึ้นมาดังนี้ 1) ห้ามใส่กางเกงขาสั้น 2) ใส่รองเท้าแตะได้ 3) ถ้าดื่มสุรห้ามมาทำงาน 4) พุดจาสุภาพกับผู้โดยสาร วินแห่งนี้มีหัวหน้าวินเป็น สข. ซึ่งเป็นผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น มีหน้าที่ ดูแลพนักงาน ดูแลจรรยาบรรณ ดูแลความประพฤติของพนักงาน ถ้าพนักงานคนไหนประพฤติตัวไม่ดีจะให้หยุด 7 วัน ถ้ามีครั้งที่ 2 อีก ให้หยุด 1 เดือน และถ้ามีครั้งที่ 3 ยึดเสีย เงิน 17,000 ก็ไม่ให้คืน จึงเป็นอีกจุดหนึ่งที่คนขับรถจักรยานยนต์ต้องเกรงกลัว และเกรงใจหัวหน้าวิน เพราะเขาจะทำอะไรก็ได้เพราะเขามีอำนาจ และมีตำรวจคอยสนับสนุน แสงมีเพื่อนร่วมงานประมาณ 150 คน แต่มีรถวิ่งประมาณ 80-90 คัน แต่ทุกวันแสงจะเติมน้ำมัน 80-150 บาท และภายใน 1 วัน แสงจะมีรายได้จากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 300-400 บาท เงินจำนวนนี้หักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้ว ซึ่งอัตราค่าโดยสาร จะพิจารณาจากความคิดเห็นของลูกทีม แล้วเสนอให้หัวหน้าวินพิจารณาอีกทีหนึ่ง อัตราค่าสุดจะเริ่ม 5 บาท จากการทำงานนี้แสงเคยได้รับค่าโดยสารมากที่สุดคือ 200 บาท ไปส่งผู้โดยสารไปหัวลำโพง

ช่วงเวลาที่ผู้มาใช้บริการมากคือเวลา 07.00-09.00 น. และ 15.00-17.00 น. อัตราความเร็วที่แสงใช้วิ่งส่งผู้โดยสารประมาณ 60-80 กม./ชม. แต่ถ้ารถไม่ติดแสงก็จะเพิ่มความเร็วขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อทำเวลาและทำรายได้ ซึ่งจากที่ประกอบอาชีพนี้แสงเคยประสบอุบัติเหตุมาแล้วไม่ต่ำกว่า 4 ครั้ง สาเหตุ

เกิดมาจาก ถนนดิน รดคันอื่นมาชนรถแดง ครั้งที่ทำให้แสงจืดจางคือ แสงกำลังจะไปส่งผู้โดยสาร แล้วแสงก็ขับรดไปชนสุนัข เป็นผลให้ผู้โดยสารหล่นลงจากรถได้รับบาดเจ็บ แสงจะต้องจ่ายให้ผู้โดยสาร 6,000 บาท เป็นค่าทำขวัญ ซึ่งแสงบอกว่าแสงจะจำไปตลอดเพราะแสงเสียขายเงิน เพราะกว่าจะหามาได้ก็ต้องยากลำบากมาก และเวลาแสงไปส่งผู้โดยสารจะให้ผู้โดยสารสวมหมวกกันน็อกทุกคน ซึ่งเป็นการป้องกันผู้โดยสารไปในตัว

ส่วนในเรื่องเกี่ยวกับการถูกจับกุมจากตำรวจจราจร แสงเคยถูกจับมาแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ครั้ง ในข้อหา ไม่ใส่หมวกกันน็อก, วิ่งขวา, ตำรวจจราจรหมั่นไล่ ซึ่งข้อนี้แสงก็ไม่ได้รู้ว่าทำไมตำรวจจราจรจึงต้องหมั่นไล่แสง และทุกครั้งถ้าผิดกฎจราจรแสงก็ยอมรับว่าผิด และทุกครั้งก็โดนจับแสงไม่ยอมให้เรื่องต้องขึ้นโรงพักแสงจึงต้องจ่ายให้แก่ตำรวจจราจรคนนั้นครั้งละไม่ต่ำกว่า 100 บาท ซึ่งตำรวจจราจรปฏิบัติกับแสงไม่ดีเลย คอนก่อนที่จะจ่ายเงินจะพูดมึงอยู่กับแสงตลอด แต่พอแสงจ่ายเงินก็กลับมาพูดดี จึงทำให้แสงคิดว่าทำไมตำรวจจึงปฏิบัติเช่นนี้กับประชาชนซึ่งหาเช้ากินค่ำ

ทุกวันที่แสงขับรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนมากจะไม่มีปัญหากับผู้โดยสาร ถ้ามีก็มีน้อยคือเวลาผู้โดยสารมาแสงจะต้องขับรดช้า ๆ กตัวผู้โดยสารหล่นลงจากรถ ซึ่งรายได้จากการขับรถจักรยานยนต์ รับจ้างแสงคิดว่าคุ้มกับที่ลงทุนลงแรงไป แต่ไม่มีความปลอดภัยกับชีวิต มีความเสี่ยงสูงแต่ต้องทำเพราะรายได้ดี แต่ในตอนนี้ทางวินได้กำหนดให้ถูกทิ่มทุกคนจะต้องเป็นสมาชิกชมรมผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ รับจ้าง ประโยชน์ที่สมาชิกจะได้รับคือ ถ้าหากเกิดอุบัติเหตุจะได้เข้ารับการรักษาดามสถานพยาบาลต่าง ๆ ให้นำใบเสร็จรับเงิน หรือใบรับรองแพทย์ ไปเบิกกับชมรม โดยเบิกได้ไม่เกิน 10,000 บาท และทุกคนจะต้องมี พ.ร.บ.ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ แต่ถ้าถูกทิ่มคนไหนประสบอุบัติเหตุถึงชีวิตเขาจะได้รับเงินจากชมรม 10,000 บาท และจากเพื่อน ๆ ที่วินอีกเล็กน้อย แต่ในส่วนของขวัญ แสง แสงคิดถึงอนาคตของครอบครัวถ้าแสงเป็นอะไรไปจะไม่ใครดูแลลูกเมีย จึงตัดสินใจทำประกันชีวิตกับบริษัทไทยประกันชีวิต จำกัด และแสงไม่ต้องการให้คนอื่นมองพวกของแสงว่าอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่ต่ำต้อย ไม่มีเกียรติ แต่จริง ๆ แล้ว ก็มีหลายคนที่ยกเงิน เก็บทอง และสามารถสร้างฐานะของตนเองได้จากอาชีพนี้

ชีวิตในอนาคต

แสงได้วางแผนชีวิตในอนาคตไว้ว่า จะเก็บเงินเก็บทองจากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างให้ได้มาก ๆ แล้วจะพาครอบครัวไปอยู่ชานนา ประกอบอาชีพทำนา ทำไร่ แต่แสงจะไม่ยึดอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไปตลอดแน่นอนเพราะมีความเสี่ยงสูง แต่แสงก็มีรายได้ดีจากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคนที่ 3

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายค้อ (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัยรพ จุณณวัฒน์
 นิสิตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา สะพานแดง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร
 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2541 เวลาประมาณ 17.00 น.

ลักษณะทางสังคม

นายค้อ เป็นชายไทย อายุ 23 ปี เกิดที่ จ.ชัยภูมิ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ที่โรงเรียนแห่งหนึ่งในกรุงเทพฯ ปัจจุบันมีครอบครัวแล้วแต่ยังไม่จดทะเบียนสมรส และมีบุตรชายด้วยกัน 1 คน ภรรยาเป็นแม่บ้าน ปัจจุบันพักอยู่กับบิดา-มารดา เพราะบิดาเป็นทหาร

บุคลิกภาพ

ค้อเป็นชายไทย รูปร่างสูงท้วม หน้าดากมกาย ผิวดำแดง สูงประมาณ 170 ซม. มีมนุษยสัมพันธ์ดี ขี้มง่าย การแต่งกายสะอาด กริยามารยาทสุภาพเรียบร้อย น่าเชื่อถือเพราะ เวลาสอบถามจะตอบคำถามตามความรู้สึกที่ค้อรู้สึก และชอบแสดงความคิดเห็น ตามประสบการณ์ที่มีการศึกษา แต่ยังไม่ทำงานประจำทำไม่ได้

ประวัติชีวิต

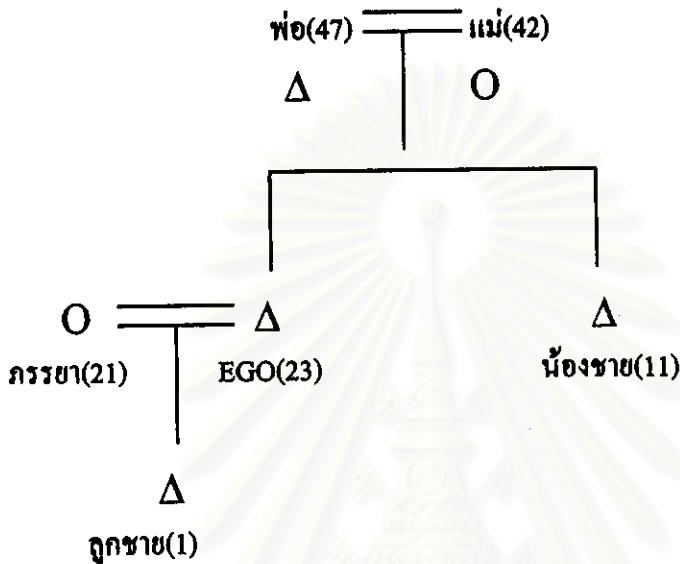
ครอบครัวของค้อ บิดารับราชการทหาร มารดาเป็นแม่บ้าน โดยบิดาได้ย้ายมาประจำอยู่ที่กรุงเทพฯ แต่ค้อเกิดที่ จ.ชัยภูมิ รายได้ส่วนมากมาจากเงินเดือนของบิดา ประมาณ 8,050 บาทต่อเดือน ค้อมีพี่น้อง 2 คน ค้อเป็นคนโต และมีน้องชายกำลังศึกษาอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 ที่โรงเรียนแห่งหนึ่งในกรุงเทพฯ ค้อจบการศึกษาโดยไม่ต้องจ่ายค่าเทอม เพราะเบิกค่าเล่าเรียนได้ การขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นงานแรกที่ค้อทำหลังจากที่ค้อจบการศึกษา เพราะค้อยังหางานประจำทำไม่ได้ ค้อก็ต้องการช่วยเหลือครอบครัว ค้อก็เลยขีรถจักรยานยนต์ไปก่อน โดยค้อได้ทำไปขับขีรถประเภทชั่วคราว ที่กรมการขนส่ง กรุงเทพมหานคร และระยะเวลาที่ค้อขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคือ 1 ปี และชีวิตของค้อไม่ ดิ้นรนอะไรมากมาย เพราะ มีพ่อ-แม่คอยช่วยเหลือ แต่ค้อมีครอบครัวแล้ว ค้อจะต้องรับผิดชอบครอบครัวของตัวเอง ค้อไม่ต้องการพึ่งพาบิดา-มารดา

ครอบครัวและเครือญาติ

คังโคอะแกรม

Δ = แทนผู้ชาย

○ = แทนผู้หญิง



ครอบครัวของคังถือได้ว่าเป็นครอบครัวเล็ก เพราะมีพ่อ แม่ และลูกแค่ 2 คน ซึ่งคังมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 2 คน เป็นชายทั้งสองคน โดยคนโตคือคัง และน้องชายอีกคน โดยบิดามารดาใช้ชีวิตร่วมกันเป็นเวลาถึง 25 ปี บิดาอายุ 47 ปี มีลักษณะนิสัยเจ้าระเบียบเพราะเป็นทหาร เจียบขริม ส่วนมารดาอายุ 42 ปี เป็นแม่บ้าน ลักษณะนิสัยใจดี ชอบขี้บ่น รู้จักเวลาถูกประพฤติตัวไม่ดี และน้องชายของคังอายุ 11 ปี ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ชั้นประถมปีที่ 5 และตัวคังเองก็ได้แต่งงานกับหญิงสาวชาวราชบุรี รู้จักกันโดยที่ฝ่ายหญิงเป็นพนักงานขายของ และได้มารู้จักกับคัง แล้วทั้ง 2 ก็มาอยู่ด้วยกันที่บ้านพ่อของคัง โดยไม่มีพิธีแต่งงาน และได้มีลูกชายที่นารักด้วยกัน 1 คน

ปัจจุบันนี้ คังจะมีรายได้จากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และได้ให้บิดามารดาบ้างบางครั้ง ครั้งละประมาณ 1,000 บาท เพราะส่วนมากคังจะให้ภรรยาเป็นคนจัดการเรื่องเงิน ๆ ทอง ๆ และในความคิดของคัง คังคิดว่าครอบครัวของคังมีความสุขพอสมควร เพราะคังจะเจอะเจอบิดามารดาทุกวัน มีปัญหาอะไร คังก็ปรึกษากับบิดา ซึ่งเป็นผู้ชายด้วยกัน ก็แสดงว่าทุกวันนี้คังอยู่อย่างมีความสุข

ชีวิตประจำวัน

ด๊อยจะตื่นนอนเวลา 06.00 น. ของทุกเช้า หลังจากนั้นก็จะทำภารกิจส่วนตัว เช่น อาบน้ำ แปรงฟัน รับประทานอาหารเช้ากับครอบครัว แล้วก็นำรถมาเข้าวิน เพราะที่บ้านและที่วินอยู่ห่างกัน ประมาณ 500 เมตร พอมาถึงวิน ด๊อยก็จะเช็ครถ แล้วมานั่งรอผู้โดยสาร แต่เวลาที่เริ่มงานจริง ๆ คือ 07.30 น. มีผู้โดยสารมาใช้บริการเรื่อย ๆ จนกระทั่งถึงเวลารับประทานอาหารเช้ากลางวัน ด๊อยก็จะขับรถจักรยานยนต์กลับไปรับประทานอาหารเช้าที่บ้าน ซึ่งเป็นการประหยัดไปอีกทางหนึ่ง กินข้าวกลางวันเสร็จก็จะกลับมาขับวินต่อ และเลิกขับประมาณ 18.00 น. เมื่อกลับมาถึงบ้าน ด๊อยก็จะอาบน้ำอาบท่าเล่นกับลูกชาย ซึ่งจากการสอบถามด๊อย ได้ความว่า ภายในหนึ่งวันด๊อยจะขับมอเตอร์ไซด์ประมาณ 9 ชม. และจะมีเวลาพักในช่วงที่ยังไม่ถึงคิววิ่ง มีวันหยุดคือวันอาทิตย์ พอถึงวันหยุดด๊อยก็จะพักผ่อนอยู่กับบ้าน และจากการที่ด๊อยดำเนินชีวิตแบบนี้เป็นประจำทุกวันด๊อยจะรู้สึกเบื่อและวิธีที่ด๊อยทำให้หายเบื่อก็คือนำวิทยุมาเปิดฟังที่วิน ไม่ใช่ว่าด๊อยจะได้ฟังคนเดียว เพื่อน ๆ ที่วินก็ได้ฟังด้วย ซึ่งแสดงว่าด๊อยก็มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมงาน จึงทำให้ด๊อยเป็นที่รักของเพื่อน ๆ ที่วิน แห่งนี้

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ปัญหาการจราจรในความคิดของด๊อยก็คือ คนส่วนมากชอบทำผิดกฎจราจร ทำให้รถติด ซึ่งถ้าคนเราปฏิบัติตามกฎ ก็จะช่วยกันลดปัญหานี้ลงได้เยอะ แต่ถ้ารถติดก็จะมีผิดต่อรายได้ของด๊อยเพราะจะมีคนมาใช้บริการมอเตอร์ไซด์รับจ้างมากผิดปกติกว่าทุกวัน และจากปัญหาการทำผิดกฎจราจรนี้ ด๊อยและเพื่อนร่วมงานพยายามขับรถตามกฎจราจรในช่วงการจราจรคับคั่ง แต่ถ้ารีบไปส่งผู้โดยสาร ด๊อยและเพื่อนก็ จำต้องทำผิดกฎ ซึ่งด๊อยได้แสดงความคิดเห็นว่าผู้ที่ช่วยทำให้การจราจรไม่ติดขัดคือทุกคนจะต้องช่วยกันปฏิบัติตามกฎจราจร และด๊อยมีความคิดเกี่ยวกับตำรวจจราจรไม่ดีเท่าที่ควร คือ ตำรวจจราจรห้องแดงจะจับผิด หุคไม่สุภาพ ชอบบริคได้ แต่ถ้าไม่มีตำรวจจราจร ปัญหาการจราจรก็ต้องแย่มากกว่า แต่ด๊อยก็ทำใจแบบน้ำพึ่งเรือเสื่อพึ่งป่า

การประกอบอาชีพ

หลังจากที่ต้องจบการศึกษาระดับประถมศึกษาที่ จ.ชัยนาท ด๊อยก็มาศึกษาต่อที่กรุงเทพฯ ในระดับมัธยมศึกษา พักอยู่กับบิดามารดา ที่บ้านพักราชการทหาร ในช่วงนั้นด๊อยไม่มีรายได้เพราะเป็นนักเรียน วันหนึ่งที่พ่อแม่ให้เงินไปเรียนประมาณ 50 บาท พอต้องจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 ด๊อยก็ยังไม่มียานพาหนะ เพราะในกรุงเทพฯ จบ ม. 6 ก็เป็นได้แค่ลูกจ้างโรงงาน, รับจ้างทั่ว ๆ ไป ซึ่งตรงนี้แม่ของด๊อยได้ชักชวนให้ด๊อยมาประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะเป็นห่วงลูกชาย ถ้าจะต้องไปทำงาน

ไกลบ้าน คือก็ไม่มีปัญหาเพราะคือขับรถจักรยานยนต์ได้ด้วยตัวเองมาประมาณ 3 ปีแล้ว ก็ยังเป็นเรื่องง่าย แลมนั่งมีรถจักรยานยนต์ เป็นของตัวเอง ไม่ต้องไปเช่า หรือไปผ่อน โดยคือมีรถจักรยานยนต์ ยี่ห้อซุซูกิ เป็นรถแบบผู้หญิง เหตุที่ต้องเลือกรถผู้หญิงเพราะมีความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร นั่งสบาย คนภายในครอบครัวสามารถขับขี่ได้ด้วย

ขั้นตอนในการสมัครเข้าเป็นสมาชิกภายในวินก็คือ ต้องจ่ายค่าเผื่อค่าเบอร์คนละ 3,000 บาท และก็เอารถมาวิ่งได้เลย ไม่ต้องเรื่องมากเหมือนวินใหญ่ ๆ เพราะสมาชิกภายในวินมี 7 คน กฎเกณฑ์ข้อบังคับก็ไม่มีอะไรมากแถมแต่งตัวให้เรียบร้อย ไม่สวมรองเท้าแตะ ซึ่งสถานที่ที่ใช้ทำงานก็คือสะพานแดง บางชื่อ ซึ่งวินของคือก็มีหัวหน้าวิน มีหน้าที่คอยจัดคิวให้รถออกวิ่ง ดูแลการให้รถไม่แข่งคิวคนอื่น ภายใน 1 วัน คือเติมน้ำมันประมาณ 30-60 บาท แต่ถ้าไปส่งผู้โดยสารที่ไกล ๆ ก็ต้องเติมน้ำมันมากกว่านี้ และภายใน 1 วัน คือจะวิ่งรับจ้างได้วันละไม่ต่ำกว่า 35 เที่ยว ส่วนอัตราค่าโดยสารหัวหน้าวินจะเป็นคนกำหนด แต่ถ้าออกนอกเส้นทางที่กำหนด คือก็จะคิดค่าโดยสารเอง และค่าโดยสารที่คือได้รับมากที่สุดในการวิ่งรับจ้างคือ 150 บาท โดยไปส่งผู้โดยสารที่คอนเมือง

ช่วงเวลาที่ผู้โดยสารมาใช้บริการมากคือช่วงเวลาเช้า เพราะคนจะรีบไปทำงาน ถ้านั่งรถเมล์ หรือแท็กซี่ ก็จะไปไม่ทันเวลา อัตราความเร็วที่คือใช้วิ่งในแต่ละครั้งก็แล้วแต่ถนนช่วงนั้นรถติดมากน้อยแค่ไหน ถ้าติดก็วิ่งประมาณ 40 กม./ชม. แต่ถ้าไม่ติดประมาณ 80 กม./ชม. ขึ้นไป ซึ่งตลอดเวลาที่คือขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง คือไม่เคยประสบอุบัติเหตุเพราะคือจะขับรถด้วยความระมัดระวัง ซึ่งคือได้แนะนำมาตรการป้องกันความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารคือ ผู้โดยสารอย่าได้ประมาท ต้องสวมหมวกกันน็อกทุกครั้ง นั่งให้เรียบร้อย จับให้แน่น ๆ ถึงแม้คือจะไม่เคยประสบอุบัติเหตุแต่คือก็เคยถูกจับมาแล้ว 4 ครั้ง ในข้อหาขับรถผิดกฎจราจร ซึ่งคือก็ยอมรับว่าทำผิดจริง ค่าใช้จ่ายคือจะจ่ายตามที่ตำรวจคนนั้นเขียนในใบสั่ง แต่คือก็ยังอ้างว่าตำรวจพูดไม่สุภาพเลย ปฏิบัติต่อคือไม่ดี พูดยาแข็งกระด้าง แต่คือก็ยอมจ่ายโดยคือ เพราะไม่ต้องการมีปัญหา

ส่วนเรื่องปัญหาในการขับรถก็มีบ้างเช่น รถติดทำให้ไปส่งผู้โดยสารล่าช้า และค่าใช้จ่ายในการขับรถรับจ้างมีค่าเติมน้ำมันอย่างเดียว เพราะคือจะกลับไปกินข้าวที่บ้าน ภายใน 1 เดือน คือจะมีรายได้หลังจากหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ประมาณ เดือนละ 3,000 - 4,500 บาท ซึ่งก็คุ้มกับการลงทุนลงแรง แต่ไม่ปลอดภัยกับชีวิต และคือก็ไม่ได้ทำประกันชีวิต เพราะคือคิดว่าไม่มีความจำเป็น ส่วนทัศนคติที่มีต่ออาชีพนี้ คือคิดว่าถ้ายังไม่ได้งานที่ดีกว่าที่ทำอยู่ คือก็จะทำไปเรื่อย ๆ

ชีวิตในอนาคต

ในอนาคตคือได้วางแผนไว้ว่าจะต้องหางานทำที่มั่นคง งานที่มีเงินเดือนประจำ และจะไม่ยึดอาชีพชั่วคราวจนตนได้รับจ้างเป็นอาชีพประจำแน่นอน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างคนที่ 4

ผู้ให้สัมภาษณ์ น.ส. สมหญิง (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัชวาท จุฬฉัตร
 นิติปรัชญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา หมู่บ้านปรีชา 10 ม. 11 อ.สุขาภิบาล 3 มีนบุรี กรุงเทพฯ
 เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2541 เวลาประมาณ 17.00 น.

ลักษณะทางสังคม

สมหญิงเป็นหญิงสาวชาวไทย อายุ 30 ปี เกิด เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่ จ.ลำปาง จบ การศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 6 ที่โรงเรียนประจำหมู่บ้าน ที่ จว.ลำปาง สถานภาพตอนนี้สมหญิงยัง ไม่ได้แต่งงานเพราะยังไม่พร้อมหลาย ๆ ด้าน สมหญิงชอบทำงาน ชอบอยู่คนเดียว ไปไหนมาไหนคนเดียวเป็นประจำ จึงคุ้นเคยกับการที่จะต้องอยู่คนเดียว ปัจจุบันสมหญิงประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง พักอยู่ บ้านเลขที่ 28/24 หมู่บ้านปรีชา 10 ม. 11 อ.สุขาภิบาล 3 มีนบุรี กรุงเทพฯ เป็นบ้านเช่า จ่าย ค่าเช่าเดือนละ 3,000 บาท

บุคลิกภาพ

สมหญิง เป็นคนรูปร่างไม่ผอมไม่อ้วน ลักษณะหน้าตาใช้ได้ สูงประมาณ 155 ซม. การ แต่งกายเรียบร้อย มองจากลักษณะภายนอก สมศรีเป็นคนรักความสะอาด กิริยามารยาทไม่ค่อยเรียบร้อยเท่าไร เพราะท่าทางออกจะห้าว ๆ คล้ายผู้ชาย เวลาพูดน้ำเสียงใหญ่ แหบ สมหญิงเป็นผู้หญิงที่ไม่ ชอบนุ่งห่ม ไม่ค้ำเหล็ก เพราะตามความคิดของสมหญิง การค้ำเหล็กเป็นสิ่งไม่ดี เป็นอันตรายต่อสุขภาพ แต่ ตัวสมหญิงเป็นผู้หญิงจึง ไม่เหมาะที่จะค้ำเหล็ก

ประวัติชีวิต

สมหญิง เกิดที่ บ้านทุ่งม่านเหนือ จว.ลำปาง ครอบครัวประกอบอาชีพทำนา ทำสวน พื้นที่ที่ใช้ในการเพาะปลูกก็มีไม่มากเท่าไร พอทำมาหากิน สมหญิงมีพี่น้องด้วยกัน 7 คน ซึ่งส่วนใหญ่จะ จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ซึ่งตัวสมหญิงเองก็ได้เรียนจบแค่ประถมศึกษาปีที่ 6 ทั้ง ๆ ที่สมหญิง ต้องการที่จะเรียนต่อให้สูงกว่านี้ แต่เพราะรายได้จากครอบครัวที่ได้รับในแต่ละปีได้น้อย ส่วนมากรายได้ มาจากการขายข้าว ขายถั่วเหลือง

พอมดช่วงฤดูเก็บเกี่ยว ชายข้าวเรียบร้อย สมหญิงและพี่ก็จะพากันมาทำงานในกรุงเทพฯ เพื่อหาเงินส่งไปให้พ่อแม่ที่อยู่บ้านนอก ซึ่งสมหญิงเข้ามากรุงเทพฯ ๑ ครั้งแรก สมหญิงมาช่วยพี่สาวขายกล้วยเดี่ยว ซึ่งพี่สาวก็เป็นลูกจ้างเขานอกทีหนึ่ง แต่สมศรีไม่ต้องจ่ายค่าที่พักเพราะพักอยู่กับพี่สาว ซึ่งทางร้านขายกล้วยเดี่ยวมีห้องให้พัก แต่ห้องก็เป็นห้องแคบ ๆ ลมแทบจะไม่มีผ่านเข้ามา แต่สมศรีก็ต้องอดทนเพราะต้องการเงินส่งไปให้พ่อแม่

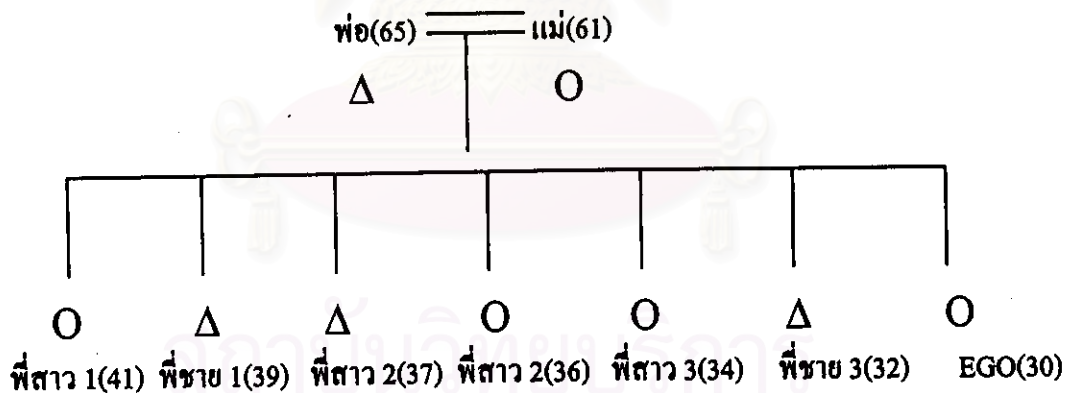
สมหญิงช่วยพี่สาวขายกล้วยเดี่ยวอยู่พักหนึ่ง ก็ไปทำงานโรงงานกับเพื่อน รายได้ดีกว่าขายกล้วยเดี่ยวนิดหน่อย เหตุที่สมหญิงต้องหันเหชีวิตมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเพราะเศรษฐกิจตกต่ำเงินบาทลอยตัว ระยะเวลาที่สมหญิงมาประกอบอาชีพขับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ประมาณ 9 เดือน โดยทำใบขับขี่ประเภทตลอดชีพ ที่ จ.ลำปาง

ครอบครัวและเครือญาติ

คิงโคอะแกรม

Δ = แทนผู้ชาย

○ = แทนผู้หญิง



ครอบครัวของสมหญิง มีบิดา มารดา ซึ่งบิดามารดาสมรสกันมาแล้วเป็นเวลา 55 ปี มีบุตรทั้งหมด 7 คน เป็น ชาย 2 คน หญิง 4 คน บิดาของสมหญิงอายุ 65 ปี มารดาอายุ 61 ปี ทั้งบิดาและมารดาเป็นคนเอาการเอางาน ขยัน เป็นคนใจดีมาก ๆ ถูก ๆ ทุกคนจึงรักท่านทั้งสองมาก ส่วนพี่น้องต่างก็มีครอบครัว และแยกครอบครัวไปอยู่ต่างหาก มีเพียงพี่สาวคนโต พี่ชายคนที่ 1 และพี่สาวคนที่ 2 เท่านั้นที่อยู่ดูแลบิดามารดาที่ จ.ลำปาง ช่วยบิดา มารดา ทำนา ทำสวน

ซึ่งตัวของสมหญิงเองหากมีเวลาว่างจากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และต้องเป็นวันหยุดที่ติดต่อกันหลาย ๆ วัน สมหญิงก็จะไปเยี่ยมบิดามารดา เฉลี่ยแล้วประมาณปีละ 1-2 ครั้ง เพราะถ้ากลับบ่อยก็ไม่ไหวเพราะต้องเสียค่าใช้จ่ายมากพอสมควร และรายได้จากการทำงาน สมหญิงก็ได้ส่งไปให้บิดามารดา โดยส่งให้เดือนละ 2,000-3,000 บาท ต่อเดือน สมหญิงคิดว่าแม้ถูก ๆ แต่ละคนจะประกอบอาชีพต่างกัน ไม่ค่อยมีเวลามาพบปะกัน แต่มีสิ่งหนึ่งที่สมหญิงระลึกถึงอยู่เสมอคือความรักระหว่างพี่น้อง ที่พี่น้องทุกคนมีให้กัน จึงเป็นเหตุให้ครอบครัวไม่มีปัญหา

ชีวิตประจำวัน

สมหญิงจะตื่นนอนเวลา 05.00 น. ทุกวัน หลังจากนั้นจะภารกิจส่วนตัว ออกจากบ้านเช่า ประมาณ 05.45 น. ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง แล้วนำรถไปจอดต่อจากรดที่มาก่อน แล้วไปกวาดวิน แล้วเริ่มงานจริงเวลาประมาณ 06.00 น. รับประทานอาหารกลางวันประมาณ 11.30 น. ลักษณะอาหารเป็นข้าวแกงง่าย ๆ ที่หาได้แถว ๆ นั้น และเลิกขับวินเวลา 21.00 น. แล้วจะรีบกลับบ้าน อาบน้ำ กินข้าว ดูทีวี แล้วก็นอน

ซึ่งภายใน 1 วัน สมหญิงจะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างวันละไม่ต่ำกว่า 13 ชม. มีช่วงบ่ายที่พัก แต่ถ้าถึงช่วงที่สมหญิงต้องไปส่งผู้โดยสารสมหญิงก็จะหาช่วงที่ว่าง เพื่อนั่งพักเอาแรง ถ้าวันไหนที่สมหญิงไม่สบาย สมหญิงก็จะหยุดงาน และวันนั้นแหละเป็นวันหยุดของสมหญิง และสมหญิงก็จะเอาเวลาช่วงเช้าไปทำบุญที่วัด เพราะการไปทำบุญที่วัด จิตใจสงบ ได้บุญ แต่ถ้าวันไหนรู้สึกเบื่อมาก ๆ สมหญิงจะไม่พยายามคิดมาก เพราะคิดแล้วว่าชีวิตต้องดิ้นให้ถึงที่สุด

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ในความคิดของสมหญิง ปัญหาการจราจรมาจาก มีรถมาก ทำให้รถติด แต่ถ้ารถติดมีผลดีกับสมหญิงเพราะรถใหญ่จะวิ่งช้า ทำให้สมหญิงแซงรถคันหน้าได้ง่าย ไปส่งผู้โดยสารทันเวลา สมหญิงพยายามปฏิบัติตามกฎจราจรเพราะไม่อย่างมีเรื่องกับตำรวจจราจร ถ้ามีสมหญิงก็มีแต่เสีย ไม่ได้อะไร ก็เลยอยู่เฉย ๆ ขับรถอย่างระมัดระวัง และหากจะถามว่าใครจะช่วยแก้ปัญหการจราจรติดขัดได้ สมหญิงตอบได้เลยว่า ตัวของสมหญิงเอง และเพื่อนมนุษย์ทุก ๆ คน รวมทั้งตำรวจจราจรทุก ๆ คน สามารถที่จะช่วยแก้ไขปัญหานี้ได้ แต่ต้องค่อยเป็นค่อยไป ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับตำรวจจราจรสมหญิงคิดว่าตำรวจจราจรชอบใช้อำนาจในทางที่ผิด

การประกอบอาชีพ

สมหญิงเข้ามากรุงเทพฯ ครั้งแรกกับพี่สาว มาช่วยพี่สาวขายกล้วยเดี่ยว แต่หลังจากนั้นก็มารับจ้างทำงานในโรงงาน ได้วันละ 80 บาทต่อวัน ลักษณะการทำงานเป็นโรงงานเล็ก ๆ ทำจำพวกกล่องใส่नाศिका, แหวน ระยะเวลาที่ทำงานที่โรงงานแห่งนี้เป็นเวลา 1 ปี 3 เดือน ส่วนสาเหตุที่ลาออกก็คือ ไปอยู่ต่างจังหวัดช่วยบิดามารดาทำนา ทำสวน

แต่สมหญิงก็กลับไปช่วยบิดามารดาได้พักหนึ่ง ก็กลับมากรุงเทพฯ อีก แต่กลับมากครั้งนี้สมหญิงได้มาประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเข้ามาเองไม่มีใครชักชวน เพราะสมหญิงมีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง ขับขี่ได้เอง เป็นรอยี่ห้อ ฮอนด้า 125 ซีซี ที่ตัดสินใจซื้อรอยี่ห้อนี้ เพราะใจรัก และมีความทนทาน

ขั้นการเป็นสมาชิกวินก็คือ จ่ายค่าเดือนละ 50 บาท, จ่ายค่าเช่าเดือนละ 1,500 บาท และกฎเกณฑ์คือถ้าใครมาถึงวินก่อน ก็ออกรถก่อน สถานที่ทำงานอยู่หน้าหมู่บ้านปรีชา 10 ถ.สุขาภิบาล 3 มินบุรี กรุงเทพฯ และภายในวินที่สมหญิงทำงานก็มีหัวหน้าวิน หัวหน้าวินมีหน้าที่เก็บค่าเช่า ค่าเช่าในแต่ละเดือน และหัวหน้าวินก็จะนำค่าเช่านี้ไปให้หมู่บ้าน คนละ 500 บาทต่อเดือน ซึ่งในวินแห่งนี้มีสมาชิก 17 คน เป็น ชาย 16 คน หญิง 1 คน ก็คือสมหญิง

ในแต่ละวันสมหญิงจะเติมน้ำมันวันละ 50-70 บาท และวิ่งรับผู้โดยสารได้วันละ 60 เที่ยว อัตราค่าโดยสารหัวหน้าวินและสมาชิกในวินจะเป็นคนกำหนด เที่ยวละ 5 บาท แต่มีครั้งหนึ่งที่สมหญิงได้รับค่าโดยสารมากที่สุดคือ 100 บาท ขับไปส่งผู้โดยสารที่หน้าห้างพาด้า ถนนรามคำแหง และช่วงเวลาที่ทำรายได้ให้สมหญิงก็คือตอนเช้าและตอนเย็น ในการวิ่งแต่ละครั้งสมหญิงจะใช้ความเร็วประมาณ 30-40 ก.ม.ต่อชม. ถึงแม้สมหญิงจะขับขี่แต่สมหญิงก็เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว 2 ครั้ง ครั้งแรก ชนหมา สาเหตุก็คือ หมาวิ่งตัดหน้า ครั้งที่ 2 ชนเด็ก สาเหตุมาจาก เด็กขับรถจักรยานยนต์มาตัดหน้ารถของสมหญิง ซึ่งสมหญิงยังไม่ได้ทันระวัง จึงเกิดชนกันขึ้น คดีเหล่านี้ก็จบลงได้อย่างง่ายดาย เพราะไม่มีใครเป็นอะไรมากร สมหญิงก็แค่ซื้อยาให้ลูกกรณีทา เพราะแค่ขาแพลง ลักษณะการขับรถสมหญิงจะขับไวบ้าง ช้าบ้างแล้วแต่อารมณ์ และการจราจรบนท้องถนน

จากเหตุการณ์ ที่สมหญิงขับรถชนเด็ก จึงเป็นเหตุให้สมหญิงต้องขับระมัดระวังมากขึ้น แต่สมหญิงก็ยังมีความระมัดระวังผู้โดยสารคือ ตัวสมหญิงเองก็ต้องขับระมัดระวัง ลูกเล็ก ลูกมาคู่ผู้ปกครองเด็ก ถ้าปลอดภัยไม่มีใครอยู่บนถนน สมศรีค่อยออกรถ ตั้งแต่ขับรถจักรยานยนต์มาเป็นเวลา 9 เดือน สมหญิงไม่เคยถูกจับ เพราะสถานที่ที่สมหญิงทำงานเป็นซอย ไม่ใช่ถนนใหญ่ แต่ปัญหาที่ไม่จบ

ลงแค่นั้น สมหญิงก็ยังมีปัญหากับเพื่อนร่วมงานคือ เพื่อนคนอื่น ๆ ขอบแย้งกันออกวิน ขอบแข็งทิว แต่สมหญิงก็ต้องทำใจเพราะเป็นผู้หญิง จะไปต่อว่าก็ไม่ได้ ก็แก้ปัญหาโดยต้องออกมาเข้าวินแต่เช้าจะได้ออกก่อนเพื่อน

ค่าใช้จ่ายในการขับรถก็มี ค่าซ่อมรถ, ค่าน้ำมัน ค่าข้าวกลางวัน ซึ่งวันหนึ่งสมหญิงจะมีกำไรประมาณ 250-350 บาท เฉลี่ยเดือนละ ประมาณ 6,000 บาท โดยสมหญิงถือว่าคุ้มกับการที่ลงทุนลงแรงไป และไม่ต้องไปเป็นลูกจ้างใคร ตัวเองเป็นนายของตัวเอง สบายใจ และสมหญิงคิดว่าอาชีพนี้มีความปลอดภัยเพราะเสี่ยง และสมหญิงก็เป็นผู้หญิง และไม่ได้ทำประกันชีวิต เพราะไม่มีเงินส่งบริษัทประกัน

ทัศนคติเกี่ยวกับอาชีพนี้ จากทุกคนที่มาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทุกคนจะเข้าใจว่าอาชีพนี้เป็นอาชีพที่ไม่มีเกียรติ คนดูถูก แต่สมหญิงก็ไม่สนใจ เพราะรายได้ดีกว่าเสมียนเล็ก ๆ ที่ทำงานบริษัทมาก

ชีวิตในอนาคต

อนาคตสมหญิงวางแผนไว้ว่าจะกลับบ้านไปอยู่กับบิดามารดา และที่ ๆ น้อง ๆ หลาน ๆ แต่ช่วงนี้สมหญิงขอเก็บเงินไปก่อน ถ้าได้มากเมื่อไหร่ ค่อยกลับบ้าน แต่สมหญิงจะไม่ยึดอาชีพนี้ไปตลอด แต่พอมีเงินก็จะเลิก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างคนที่ 5

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายพจน์ (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัยพร จุฬฉลวัฒน์
 นิติศรปริญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา หมู่ 10 ซ. สามัคคีธรรม ถ.สุขาภิบาล 3 มีนบุรี กรุงเทพฯ
 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2541 เวลาประมาณ 20.00 น.

ลักษณะทางสังคม

พจน์เป็นชายไทย อายุ 30 ปี เกิดวันที่ 30 กันยายน 2511 ที่ จ.นครราชสีมา ระดับการศึกษาจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ที่โรงเรียนประจำหมู่บ้าน จ.นครราชสีมา ปัจจุบันแต่งงานแล้ว มีบุตรชาย 1 คน ปัจจุบันประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนภรรยาประกอบอาชีพรับจ้าง ช่วยกันทำมาหากิน ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ที่กรุงเทพฯ เป็นบ้านตัวเอง

บุคลิกภาพ

พจน์เป็นบุคคลที่เรียบร้อย เป็นค่อนข้างขรึม รูปร่างสูงประมาณ 170 ซม. ผิวดำแดง หน้าตาเหมือนกับคนอีสานทั่ว ๆ แต่ทำทางใจดี ภิรมยามรยาทเรียบร้อย แต่งกายพอสะอาด ไม่สวมรองเท้าแตะ สำเนียงพูดภาษากลางไม่ชัด เพราะคนอีสานส่วนมากจะไม่ค่อยกับการพูดภาษากลาง เพราะภาคอีสานจะพูดอีกอย่างหนึ่ง แต่ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับการสื่อสารระหว่างผู้สอบถามกับผู้ตอบคำถาม ส่วนบุหรี่ยุติและสุราพจน์ไม่ดื่ม

ประวัติชีวิต

พจน์เกิดมาเป็นลูกชาวนา ที่ อ.บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา ครอบครัวประกอบอาชีพทำนา เพราะอาชีพทำนาทำกันมาตั้งแต่บรรพบุรุษ โดยลูก ๆ ช่วยกันทำมาหากิน มีที่นาประมาณ 30 ไร่ มีพี่น้อง 4 คน เป็นชาย 3 คน หญิง 1 คน ตั้งแต่เกิดมาก็พักอาศัยอยู่กับบิดามารดา พออายุ 7 ขวบ ก็เข้าโรงเรียนตามเกณฑ์ที่รัฐบาลกำหนด จบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ที่โรงเรียนบ้านหนองแจ้งน้อย และไม่ได้เรียนต่อเนื่องจากเพื่อนส่วนมากไม่ได้เรียนต่อ และประกอบกับฐานะทางบ้านยากจน จึงได้มาช่วยบิดามารดาทำนา และที่ภาคอีสานบางช่วงฝนไม่ตกต้องตามฤดูกาล ทำให้รายได้ไม่เต็มเม็ดเต็มหน่วย พจน์เห็นว่าชีวิตไม่ดีขึ้นและเห็นคนหนุ่มสาวในหมู่บ้านเดินทางมาหางานทำในกรุงเทพมหานคร แล้วกลับไปบ้านบางคนก็มี

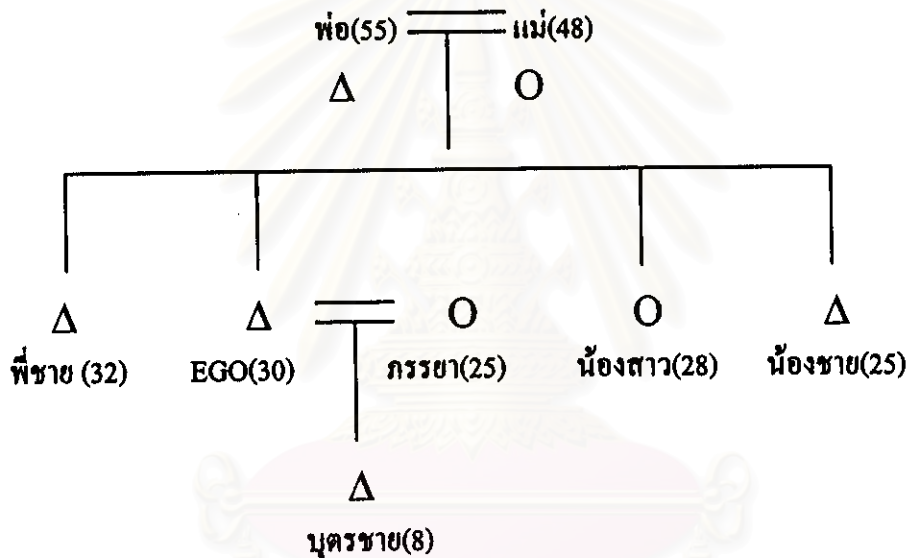
ฐานะการเงินดีขึ้น แต่งตัวดี พงษ์จึงอยากมาที่กรุงเทพฯ โดยงานแรกที่ได้ทำในกรุงเทพฯ คือก่อสร้าง โดยทำได้ประมาณ 1 ปี เห็นว่ารายได้ไม่ดีขึ้นจึงหันเหไปประกอบอาชีพขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างและได้พักอยู่กับญาติ พงษ์ได้ทำใบขับขี่ประเภทตลอดชีพ ที่ อ.บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา และเริ่มขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเมื่อปลายปี 2540 รวมระยะเวลา 5 เดือน

ครอบครัวและเครือญาติ

ผังโคอะแกรม

Δ = แทนผู้ชาย

○ = แทนผู้หญิง



พงษ์มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 4 คน เป็นชาย 3 หญิง 1 ซึ่งพงษ์เป็นคนที่ 2 โดยบิดาและมารดาสมรสกันมาแล้ว 33 ปี บิดาอายุ 55 ปี มารดาอายุ 48 ปี แต่ทั้งคู่ก็ยังทำงานได้ พี่ชายอายุ 32 ปี ประกอบอาชีพรับจ้างที่กรุงเทพฯ น้องสาวอายุ 28 ปี แต่งงานและแยกครอบครัวไปอยู่อีกหมู่บ้านอื่น น้องชายอายุ 25 ปี ทำงานโรงงาน และไม่มีใครอยู่ดูแลบิดามารดาที่ต่างจังหวัด พงษ์ได้แต่งงานกับภรรยา ซึ่งเป็นคนหมู่บ้านเดียวกันและได้จดทะเบียนสมรส และมีบุตรด้วยกัน 1 คน เรียนอยู่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 ที่ รร.แห่งหนึ่งในกรุงเทพฯ

จากที่ลูก ๆ ไม่มีใครอยู่ดูแลบิดามารดา ทำให้ลูก ๆ ต้องกลับบ้านกันทุกปี ประมาณ 3 ครั้งต่อปี และแต่ละคนก็จัดส่งเงินที่ตนเองหามาได้ให้บิดามารดา ตามที่ตัวเองหาได้ และได้จัดสรรส่วนที่จะส่งไปให้ประมาณ ครั้งละ 2,000 บาท ซึ่งไม่ได้ส่งให้เป็นประจำทุกเดือน ถ้าเดือนไหนบิดา

มาราคำต้องการใช้จ่ายก็จะเขียนจดหมายมาบอก พงษ์ก็จะส่งเงินไปให้ และพจน์คิดว่าครอบครัวของพจน์ ในช่วงที่ทุกคนยังไม่มีครอบครัวมีความสุข แต่เมื่อทุกคนแต่งงานไป ทุกคนก็เริ่มห่างเหิน ความสุขที่ได้รับก็มาจากครอบครัวของพจน์เอง แต่ถ้ากลับบ้านที่ต่างจังหวัดพจน์จะใช้เวลาส่วนใหญ่พูดคุยกับบิดามารดา

ชีวิตประจำวัน

พจน์จะตื่นนอนตั้งแต่ 06.00 น. หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว กินข้าวเช้า แล้วก็ขับรถจักรยานยนต์ไปที่วินหน้าหมู่บ้าน เข้าแถวเพื่อรอผู้โดยสาร รับประทานอาหารกลางวันเวลา 12.00 น. ลักษณะอาหารเป็นข้าวแกง หรือไม่ก็ส้มตำ ไก่ย่าง กินกับเพื่อน ๆ หลาก ๆ คน และพจน์เลิกขับรถเวลาประมาณ 20.00-21.00 น.

ภายใน 1 วัน พจน์จะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 5 ชม และเวลาพักจะเป็นช่วงที่รอผู้โดยสารและถ้าไม่มีผู้โดยสาร พจน์ก็จะนอน ซึ่งส่วนใหญ่พจน์จะหยุดงานวันอาทิตย์ และจะใช้เวลาส่วนใหญ่นอนอยู่กับบ้าน ซึ่งจากการสอบถามพจน์เกี่ยวกับการทำงานพจน์รู้สึกเบื่อ เพราะวัน ๆ หนึ่งไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลงอะไรมากมาย และหาทางที่ทำให้พจน์หายเบื่อคือกลับบ้าน รับประทานอาหาร และนอนให้มาก ๆ

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

พจน์คิดว่าปัญหาการจราจรในปัจจุบันคือรถติด คนมีเงินซื้อรถกันมาก ถนนมีน้อย จึงทำให้รถติด ถ้าจะให้ดี ทุกคนน่าจะมานั่งรถเมย์ รถในท้องถนนจะลดจำนวนลงมาก จะทำให้รถไม่ติด แต่ถ้ารถติดจะไม่กระทบต่อรายได้ของพจน์ เพราะดูพจน์จะไม่เคืองร้อนว่าจะมีผู้โดยสารหรือไม่ก็ได้ ส่วนมากพจน์จะมีลูกค้าประจำที่ทำงานแถว ๆ นั้น จึงทำให้พจน์ไม่ต้องขวนขวายหาผู้โดยสาร ซึ่งจากปัญหารถติดพจน์คิดว่าทุก ๆ คนต้องช่วยกันแก้ปัญหา โดยปฏิบัติตามกฎจราจร พจน์และเพื่อนก็ช่วยกันปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎจราจรเพราะกลัวตำรวจจับถ้าทำผิดกฎ ความคิดเห็นเกี่ยวกับตำรวจจราจรพจน์คิดว่าชอบบริโภค ชอบวางอำนาจ

การประกอบอาชีพ

สำหรับการประกอบอาชีพนั้น พงษ์บอกว่าเกิดมาก็เป็นลูกชาวนา พอเริ่มโตสามารถที่จะทำนาได้ก็เริ่มช่วยบิดามารดา ซึ่งขณะที่อยู่บ้านนอกจะเป็นเกษตรกรเต็มตัว ชีวิตประจำวันของเกษตรกรก็ง่าย ๆ และปฏิบัติคล้ายกันมาตั้งแต่ปู่ ย่า ตา ยาย พงษ์ตอนเด็กจะตื่นนอนตั้งแต่เช้าเพื่อเอาควายไปให้พ่อซึ่งรออยู่ที่ทุ่งนาแล้ว ให้บิดาเอาควายไถนา โดยพงษ์จะช่วยด้วย ส่วนมารดา ก็จะตื่นขึ้นมาหุงหาอาหารแล้วนำไปให้บิดาและลูก ๆ ที่ทุ่งนา ชีวิตของพงษ์ก็จะวนเวียนอยู่อย่างนี้มาเป็นเวลานานหลายปี จนกระทั่งอยู่ในช่วงอายุ 18 ปี เพื่อน ๆ ในหมู่บ้านเดียวกันชวนให้มาทำงานที่กรุงเทพฯ เพราะเงินเดือน กับบ้านที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง มีเสื้อผ้าสวย ๆ ใส่ จึงได้ขออนุญาตบิดามารดาเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ โดยตอนแรกมาทำงานรับจ้าง รายได้ก็พออยู่ได้ สาเหตุที่ลาออกเพราะต้องการเปลี่ยนงาน รายได้น้อย ไม่พอใช้ และเนื่องจากพงษ์เป็นคนที่มีเพื่อนฝูงเยอะ เพื่อน ๆ เลยแนะนำให้มาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และพงษ์มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง สามารถขับขี่ได้ด้วยตัวเองมาประมาณ 5 ปีแล้ว และมีรถจักรยานยนต์ ไซค์ยี่ห้อ ฮามาฮา เหตุที่เลือกเพราะคงทนดี ไม่กินน้ำมัน

และขั้นตอนในการสมัครเป็นสมาชิกวินที่ ซ.สามัคคีธรรม ถ.สุขาภิบาล 3 มีนบุรี กรุงเทพฯ คือ จ่ายค่าเช่าวินเดือนละ 400 บาท และไครมาก่อนก็ได้วิ่งวินก่อน ซึ่งภายในวินมีสมาชิก 13 คน แต่ละวันพงษ์จะเติมน้ำมันประมาณ 70 บาท วิ่งได้ประมาณ 50 เทียว เทียวละ 5 บาท โดยอัตราค่าโดยสารหัวหน้าวินเป็นผู้กำหนด และจำเป็นมากที่จะต้องมีหัวหน้าวิน เพราะหัวหน้าวินจะมีหน้าที่ดูแลความสะอาดสบายให้ลูกน้อง ไม่ว่าจะกับตำรวจ หรือผู้มีอิทธิพลในท้องที่ จัดคิว เก็บค่าเช่าในแต่ละเดือน และจากการที่ทำงานมาก พงษ์สามารถวิ่งได้ค่าโดยสารมากที่สุดคือ 100 บาท วิ่งประมาณ 10 กม. ไปส่งผู้โดยสารที่รามคำแหง และช่วงเวลาที่มิใช่โดยสารมาใช้บริการมากคือ 17.00-21.00 น. เพราะเป็นช่วงที่พนักงานบริษัทเลิกงาน อัตราความเร็วที่ใช้วิ่งประมาณ 30-40 กม.ต่อชม. และตั้งแต่พงษ์ทำงานนี้พงษ์ไม่เคยประสบอุบัติเหตุเลย เพราะไม่ได้วิ่งออกถนนใหญ่ ส่วนการขับขีรถมอเตอร์ไซค์ของพงษ์พงษ์จะขับรถใจเย็น ๆ ไม่ต้องรีบร้อนเพราะยังงี้ก็ต้องไปถึงที่หมายปลายทาง และทุกครั้งที่เป็นผู้โดยสาร พงษ์จะให้ผู้โดยสารทุกคนสวมหมวกกันน็อค ซึ่งก็เป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยป้องกันผู้โดยสาร

เกี่ยวกับการขับรถผิดกฎจราจร พงษ์เคยถูกจับมาแล้ว 4 ครั้ง เพราะขับผิดกฎจราจร แซงขวา วิ่งเร็ว แต่พงษ์ก็ยอมรับว่ามีความผิดจริง เมื่อพงษ์ถูกจับพงษ์จะไปจ่ายเงินกับสถานีตำรวจที่เจ้าหน้าที่คนนั้นสังกัดอยู่ ก็จ่ายตามใบสั่ง

ค่าใช้จ่ายในการขับรถก็มี ค่าน้ำมัน ค่าอาหาร เมื่อหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้ว พงษ์จะมี

กำไร

วันละ 100 บาท และพจนันคิดว่าเมื่อทำอาชีพนี้คุ้มกับที่ลงทุนลงแรง เพราะสบายกว่าการทำงาน
 ในโรงงาน แต่ความปลอดภัยก็ครั้งต่อครั้ง ซึ่งพจนันก็ไม่ได้ทำประกันชีวิต เพราะไม่มีเงินจ่ายค่า
 ประกัน ทศนิตต่ออาชีพขั้บรถจักรขานยนต์รับจ้างก็คือพจนันรู้สึกสบายใจกับอาชีพนี้ มีเวลาพักผ่อน

ชีวิตในอนาคต

เกี่ยวกับการวางแผนชีวิตในอนาคต พจนันไม่ได้หวังอะไรมากมาย เพราะทุกวันนี้ก็ทำ
 งานให้ดีที่สุด ให้ได้เงินมากที่สุด รักษาชีวิตให้รอดไปวัน ๆ หนึ่ง เมื่อเก็บเงินได้มาก หรือเบื่อกับอาชีพนี้
 มาก พจนันถึงจะคิดว่าจะไปทำอะไรดี แต่ถ้าจะถามว่าจะยึดอาชีพนี้ไหม พจนันจะตอบว่าไม่



สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้สมัครนักเรียนระดับชั้นที่ 6

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายแดง (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ท.ชัยรพ จุฑฉวีวงศ์
 - นิติตปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา สถานีรถไฟสามเสน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร
 เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2540 เวลาประมาณ 18.00 น.

ลักษณะทางสังคม

แดงเป็นชายไทย อายุ 26 ปี เกิดวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2515 ที่ จ.ร้อยเอ็ด ระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ที่โรงเรียนบ้านเปลือยศรีแก้ว จ.ร้อยเอ็ด เป็นโรงเรียนประจำหมู่บ้าน ปัจจุบันแต่งงานแล้ว มีบุตรด้วยกัน 1 คน ปัจจุบันประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนภรรยาประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป และพักอาศัยอยู่ที่ ซอยมิตรอนันต์ ถนนวิภาวดี เป็นบ้านเช่า เสียค่าเช่าเดือนละ 1,500 บาท

บุคลิกภาพ

แดงเป็นคนรูปหล่อ สูงโปร่ง หน้าตาดี ซึ่งดูจากลักษณะใบหน้า เขาไม่หน้าจะเกิดที่ภาคอีสานเพราะชายที่อยู่ภาคอีสานส่วนใหญ่ หน้าตาพอใช้ได้กันทั้งนั้น สูงประมาณ 174 ซม. ผิวดำแดง ผมสั้นตัดอย่างปรามิด ไม่มีหวดเครา การแต่งกายกางเกงยีนส์ รองเท้าหนัง เสื้อเชิ้ต ถือว่าแต่งตัวดีทีเดียว และเป็นคนรักความสะอาด ภิรมยามรยาทเรียบร้อย พุดจาไพเราะ ไม่สูบบุหรี่และดื่มสุราบ้างเวลาสังสรรค์กับเพื่อน ๆ ที่ทำงานด้วยกัน

ประวัติชีวิต

แดงเกิดมาในครอบครัวชาวนาเต็มตัว ที่หมู่บ้านที่กล่าวมาแล้วข้างต้น มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 3 คน แแดงเป็นคนที่สอง เป็นชาย 2 คน หญิง 1 คน พี่คนโตเป็นผู้ชาย มีครอบครัวไปแล้ว น้องสาวคนเล็กเรียนอยู่มัธยมศึกษาปีที่ 3 ซึ่งครอบครัวของแดงไม่มีที่เป็นของตนเองต้องเช่าที่คนอื่นทำนา รายได้จากการทำงานส่วนหนึ่งก็ต้องเอามาจ่ายค่าเช่าที่ จึงทำให้รายได้ที่ได้ไม่เต็มเม็ดเต็มหน่วย แต่ครอบครัวแดงก็ต้องทำ เพราะไม่มีรายได้มาจากทางไหนนอกจากทำนาอย่างเดียว

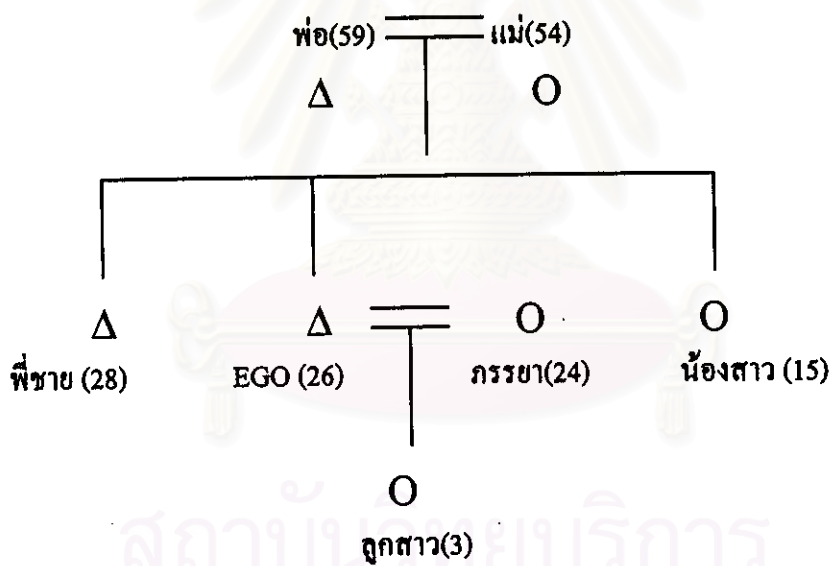
แดง ได้เข้าเรียนที่ โรงเรียนเป็ลยศรีแก้ว เป็นโรงเรียน ประจำหมู่บ้าน จน ป.6 บิดามารดาให้เรียนต่อ แต่แดงไม่ชอบ เพราะแดงเป็นคนเรียนหนังสือไม่เก่ง ก็เลยออกมาช่วยบิดามารดาทำนาจนเป็นวัยรุ่น เห็นเพื่อนคนอื่นเขาแต่งตัวดี มีเงิน ฐานะทางบ้านก็ดีขึ้น แแดงก็เลยติดตามเพื่อนเข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ พร้อมทั้งนำภรรยาไปด้วย งานแรกที่ทำที่กรุงเทพฯ คือ ทำรองเท้า และช่วงนั้นได้แต่งงานแล้ว และพักอยู่ด้วยกันกับภรรยา และแดงได้ทำใบขับขี่ประเภทชั่วคราว ที่ จ.ร้อยเอ็ด จึงได้หันเหชีวิตจากช่างทำรองเท้ามาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะรายได้จากขับรถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่า และสบายกว่า แแดงได้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างมาแล้ว 8 ปี ปัจจุบันยังไม่คิดที่จะเปลี่ยนงาน

ครอบครัวและเครือญาติ

ดั่งไคอะแกรม

Δ = แทนผู้ชาย

O = แทนผู้หญิง



แดงมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 3 คน แแดงเป็นคนที่ 2 โดยคนโตเป็นผู้ชายสนิทกับแดงมาก ถ้ามีปัญหาอะไรแดงจะปรึกษากับพี่ชายคนนี้ คนเล็กเป็นผู้หญิง กำลังเรียนอยู่มัธยมศึกษาปีที่ 3 บิดามารดาใช้ชีวิตร่วมกันมาเป็นเวลา 40 ปี บิดาอายุ 59 ปี มารดาอายุ 54 ปี ทั้งสองท่านเป็นคนใจดี ขยันทำมาหากิน แม่จะชอบเข้าวัดฟังธรรม พี่ชายคนโตแต่งงานไปแล้ว มีอาชีพทำไร่อยู่ต่างหมู่บ้าน จะมีแต่น้องสาวที่อยู่ดูแลพ่อแม่ที่บ้านต่างจังหวัด แแดงมีภรรยาแล้วโดยภรรยาเป็นคน อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รู้จักกันโดยเคยเป็นลูกจ้างบริษัทเดียวกัน และมีบุตรสาวด้วยกัน 1 คน อายุ 3 ขวบ อนาคตของบุตร แแดงจะให้เรียนที่กรุงเทพฯ เพราะเด็กที่เรียนที่กรุงเทพฯ จะรู้มากกว่าเด็กที่เรียนต่างจังหวัด

หากแคงมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน แคงและครอบครัวก็จะกลับบ้านที่ต่างจังหวัดเพื่อไปเยี่ยมบิดาและมารดา ประมาณปีละครั้ง ส่วนเรื่องเงินทองส่งให้บ้างบางครั้งแต่ไม่บ่อย เพราะแคงก็มีครอบครัวที่จะต้องรับผิดชอบ ในความคิดของแคงตอนนี้แคงคิดว่าครอบครัวของแคง ไม่มีความสุข เพราะต่างคนก็ต่างทำมาหากินแต่แคงก็พยายามที่จะกลับบ้านให้มากที่สุดคิดถึงพ่อและแม่ เพราะทั้งสองท่านก็แก่มาากแล้ว

ชีวิตประจำวัน

แคงจะตื่นนอนเวลา 05.00 น. หลังจากนั้นก็จะทำภารกิจส่วนตัว แล้วย่นารถมาที่วิน นั่งทำความสะอาดรถ ถูกระจกเพื่อรอผู้โดยสาร เวลาที่เริ่มงานก็ตั้งแต่ 05.30 น. รับประทานอาหารกลางวัน ประมาณ 12.00 น. ลักษณะอาหารเป็นข้าวราดแกง เพราะประหยัด และราคาถูก แคงจะเลิกขับวินประมาณ 21.00 น. ถึงบ้านก็จะอาบน้ำ นอน

ภายใน 1 วัน แคงจะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างได้วันละไม่ต่ำกว่า 10 ชม. ส่วนมากจะไม่มีเวลาพัก เพราะแคงไม่รู้ว่าลูกค้าจะมาใช้บริการช่วงเวลาไหน จะพักก็ช่วงกินข้าวเที่ยง และช่วงรอผู้โดยสาร ซึ่งแคงเกือบจะไม่มีวันหยุดเลย ต้องทำงานทุกวัน จนแคงรู้สึกเบื่อกับงานนี้ แต่แคงก็มีวิธีการที่ทำให้หายเบื่อคือ ถ้ามีเวลาพักมาก ๆ แคงและเพื่อน ๆ ก็จะมานั่งล้อมวงกัน เพื่อเล่นหมากรอก ซึ่งเป็นเกมส์ที่นิยมเล่นในหมู่คนขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

แคงคิดว่าการจราจรในกรุงเทพฯ ๑ คัดขัดมากขึ้น เนื่องมาจาก มีรถมาก และการปล่อยรถแต่ละแยกไม่เท่ากัน เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดว่าไม่ทำให้รถติดเพราะถ้าเกิดรถติด รถจักรยานยนต์ก็ยังไม่วิ่งซิกแซกได้ และมีผลต่อรายได้คือทำให้กลับมารับผู้โดยสารที่ วินช้า ทำให้เสียเที่ยวรถ วิ่งน้อยลง ส่วนเรื่องเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร แคงและเพื่อนพยายามขับรถอย่างใจเย็น รมั้กระวัง ซึ่งแม้แคงจะช่วยได้เพียงเล็กน้อยแต่แคงกับเพื่อนก็ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งถ้าทุกคนทำได้อย่างแคงก็จะช่วยได้อีกเยอะ และแคงก็ต้องการให้ทุกคนทำอย่างแคงบ้าง คือให้ปฏิบัติตามกฎจราจร และอีกคนหนึ่งที่จะช่วยได้ดี คือตำรวจจราจร

สำหรับความคิดเห็นเกี่ยวกับตำรวจจราจร คือตำรวจจราจรแต่ละท้องที่ปฏิบัติหน้าที่ไม่เต็มที่

การประกอบอาชีพ

การประกอบอาชีพของแดงนั้น แดงทำมาตั้งแต่สามารถที่จะช่วยบิดามารดาได้ และทำมาเรื่อย ๆ จนเริ่มเห็นเพื่อนหนุ่มสาวในหมู่บ้านเดียวกัน ต่างเริ่มเข้ามาหางานทำที่กรุงเทพฯ เพราะสังคมบ้านนอก ถ้าบ้านไหนมีเงินมีทองก็จะเป็นที่นับหน้าถือตา แดงก็ต้องการให้ครอบครัวของแดงเป็นอย่างนั้นด้วย และเมื่อเข้ามากรุงเทพฯ งานแรกที่ทำคือทำรองเท้า รายได้จากการทำรองเท้าไม่พอใช้ ลักษณะการทำงาน ทำข้าง ๆ ถนน ช่วงเช้ากับเย็น เช่น ซ่อมรองเท้าที่ใช้ไม่ได้ ทำได้ประมาณ 3 ปี จึงคิดเปลี่ยนงานเพราะรายได้ไม่ดี แดงได้รู้จักกับเพื่อนคนหนึ่งและเพื่อนคนนั้นได้ชักชวนให้แดงมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับคน ในส่วนตัวแดงขับรถจักรยานยนต์ได้ประมาณ 10 ปี แล้ว แดงก็มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง ยี่ห้อฮอนด้า เหตุที่เลือกยี่ห้อนี้เพราะ ประหยัดน้ำมัน

เมื่อแดงตัดสินใจที่จะขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างขึ้นตอนที่แดงกระทำคือ จ่ายค่าเสียแรกเข้า 5,000 บาท ค่าวันวันละ 20 บาท และกฎเกณฑ์ของวินนี้มีดังนี้ แต่งกายให้สุภาพเรียบร้อย, ห้ามนุ่งกางเกงขาสั้น, คีมของมีนเมาห้ามขับรถ, ห้ามแซงผู้โดยสาร ส่วนสถานที่ทำงานคือ สถานีรถไฟสามเสน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร วินแห่งนี้มีสมาชิก 25 คน ซึ่งจากความคิดของแดงจำเป็นอย่างมากที่จะต้องมีหัวหน้าวิน และมีไว้เพื่อดูแลจัดรถคิว ควบคุมดูแลความปลอดภัยของลูกทีมแต่ละคน, จัดเก็บค่าเช่ารายวัน, เก็บค่าเสีย, เคลียร์ปัญหาต่าง ๆ กับผู้มีอิทธิพลในละแวกนั้น

แดงจะเติมน้ำมันวันละ 50-80 บาท สามารถวิ่งได้มากกว่า 10 เทียว อัตราค่าโดยสารหัวหน้าวินจะเป็นคนกำหนด แต่ถ้าออกนอกเส้นทาง แดงก็จะคิดคำนวณเอง ซึ่งดูจากระยะทาง และแดงเคยได้รับค่าจ้างมากที่สุดอยู่ในช่วง 500-600 บาท วิ่งประมาณ 100 กม. และช่วงเวลาเช้าและเย็นจะมีผู้มาใช้บริการมาก อัตราความเร็วขึ้นอยู่กับรถคิดหรือไม่คิด ถ้าคิดก็วิ่งช้า แต่ถ้าไม่คิดก็เร็วพอสมควร

จากการทำงานนี้แดงเคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว 2 ครั้ง สาเหตุเพราะประมาณ ซึ่งคิดนี้จบลงด้วยแดงจะต้องมานั่งซ่อมรถเอง แดมยังต้องเจ็บตัวฟรี แต่แดงก็ยังให้คำข้อคิดเกี่ยวกับการขับรถคืออย่าประมาท และใจเย็น ๆ แดงเคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว แดงก็ไม่อยากให้ผู้โดยสารต้องมาประสบเช่นแดง ซึ่งทุกครั้งแดงจะให้ผู้โดยสารสวมหมวกกันน็อกทุกครั้ง เพื่อความไม่ประมาท

ตั้งแต่ขับรถมาแดงเคยถูกจับมาแล้วหลายครั้ง สาเหตุมาจากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร แต่ถ้าแดงถูกจับแดงก็ยอมรับว่ามีความผิดจริง ในการถูกจับในแต่ละครั้งแดงจะจ่ายเงินตามใบสั่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกให้ บางทีก็ไม่ต้องการให้เขียน ก็จ่ายให้ 100 บาท เรื่องนี้ก็ไม่ต้องขึ้นโรงพัก แต่ปัญหาอีกอย่างหนึ่งที่เจอกับอาชีพของแดงคือรถติด ทำให้มาวิ่งเข้าวินไม่ทัน

ค่าใช้จ่ายในการขับรถก็มี ค่าน้ำมัน ค่าวันวันละ 20 บาท ค่าอาหารกลางวัน 20 บาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้ว แคงจะเหลือกำไรประมาณเดือนละ 6,000-7,000 บาท ซึ่งมันก็คุ้มค่ากับการลงทุนลงแรงและไม่เหนื่อยมากนัก แต่ถ้าจะพูดถึงความปลอดภัยแคงคิดว่าไม่ปลอดภัยเท่าไร อัตราความเสี่ยงมีมากเพราะเราไม่รู้ว่าจะรถใหญ่จะวิ่งมาชนเราเมื่อไหร่ และแคงก็ไม่ได้ทำประกันชีวิตเพราะถ้าต้องใช้เงินมาก ทัศนคติของแคงต่ออาชีพนี้คือเป็นอาชีพที่ดีแต่ต้องเสี่ยงต่ออันตรายมาก

ชีวิตในอนาคต

ในการวางแผนชีวิตในอนาคตแคงยังไม่คิดอะไร เขาคิดเพียงว่าเขาจะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไปเรื่อย ๆ เพราะรายได้ดี สามารถมีเงินเก็บ และแคงจะไม่ปีคอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเพราะถ้าอายุมากจะเป็นอันตราย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง คนที่ 7

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายเอ (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัยพร จุฬฉลวัตต์
 นิติศปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา หมู่บ้านรินทอง อ.สุขาภิบาล 3 มีนบุรี กรุงเทพมหานคร
 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2541 เวลาประมาณ 18.20 น.

ลักษณะทางสังคม

เอเป็นชายไทย อายุ 29 ปี เกิดวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2512 ที่ อ.ศรีมหาโพธิ์ จ.ปราจีนบุรี ระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 รร.บ้านท่าคูม ปัจจุบันแต่งงานแล้ว มีบุตร 2 คน เป็นชายทั้ง 2 คน ฐานะทางบ้านค่อนข้างยากจน ปัจจุบันประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนภรรยาเป็นแม่บ้านดูแลลูก ๆ และได้พักอาศัยอยู่บ้านเช่าในซอยสามัคคีธรรม อ.สุขาภิบาล 3 มีนบุรี กรุงเทพมหานคร เสียค่าเช่าเดือนละ 1,900 บาท

บุคลิกภาพ

เอเป็นคนรูปร่างสูง ผิวดำ หน้าตาดกกล้า ๆ พวกเขมร เพราะบ้านอยู่ติดชายแดนกับกัมพูชา สูงประมาณ 165 ซม. ผมสั้น ตัดไม่เรียบร้อย ชอบใส่หมวก มีขนาดเล็กน้อย การแต่งกายไม่ค่อยสะอาดเท่าไร ใส่เสื้อยืด กางเกงยีนส์ รองเท้าแตะ แต่ท่าทางการพูดจาอ่อนน้อม มีความเป็นกันเอง น้ำเสียงนุ่มนวล สายตาเย็น ลักษณะเหมือนคนที่ผ่านชีวิตมามาก ไม่คึดมูรธาและไม่สูบบุหรี่

ประวัติชีวิต

เอเกิดมาในครอบครัวที่มีฐานะยากจน เกิดตามที่อยู่ที่ถูกตัวไว้ข้างคัน บิดามารดามีอาชีพรับจ้าง มีที่เป็นของตนเองเพียง 5 ไร่ มีพี่น้องด้วยกัน 5 คน ทุกคนมีอาชีพรับจ้าง ซึ่งบิดามารดาปลูกฝังมาตั้งแต่เด็ก ส่วนมากบิดามารดาจะรับจ้างทำสวน ทำไร่ โดยที่เอเป็นที่ชายคนโต ชีวิตในวันเด็กของเอจึงต้องลำบากมากต้องเสียสละทุกอย่างเพื่อน้อง ๆ ต้องทำงานมากกว่าทุกคน เวลากินข้าวก็ต้องกินน้อย เพื่อน้อง ๆ จะได้กินกันเยอะ ๆ เอได้เข้าเรียนที่โรงเรียนบ้านท่าคูม เป็นโรงเรียนประจำหมู่บ้าน จนจบ ป.6 เนื่องจากไม่มีเงินเรียนต่อและเพื่อนในหมู่บ้านก็ไม่มีใครอยากจะเรียนต่อกัน หลังจากออกจากโรงเรียนก็อยู่กับบิดามารดาช่วยกันทำไร่ทำสวน และเมื่อประมาณ พ.ศ. 2533 เอได้เดินทางพร้อมด้วยเพื่อน ๆ 5

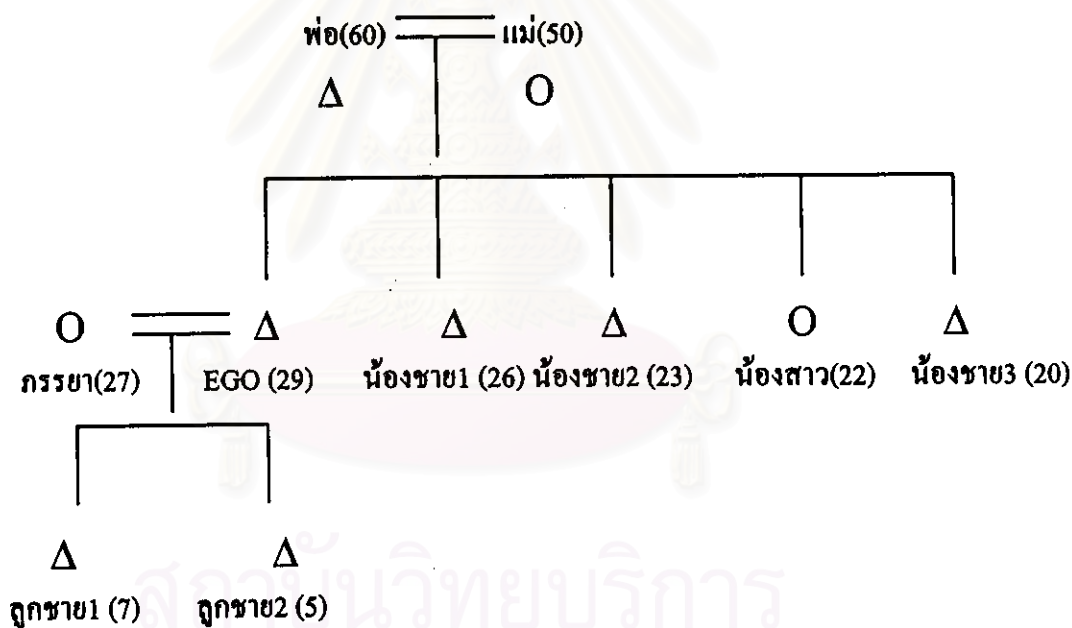
คนเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ เห็นเพื่อนที่เข้ามาทำงานที่กรุงเทพฯ รายได้ดี ครอบครัวมีฐานะดี เอ๋ก็ต้องการอยากจะมีอย่างเพื่อนคนนั้น และแคงก็คิดว่าอาชีพใหม่ที่กรุงเทพฯ จะต้องดีกว่าการทำไร่ ทำสวน ซึ่งวัน ๆ ก็หลังสู้ฟ้าหน้าสู้แดด และเมื่อเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ งานแรกที่เอ๋ทำคือขายของ ประเภทเสื้อผ้า โดยได้พักอาศัยอยู่กับเพื่อน ช่วยกันออกค่าเช่า และหลังจากนั้น 3 ปี ได้หันเหชีวิตมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยได้ไปทำใบขับขี่ตลอดชีพที่ จ.นครสวรรค์ ระยะเวลาในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 5 ปี

ครอบครัวและเครือญาติ

คังโคอะแกรม

△ = แทนผู้ชาย

○ = แทนผู้หญิง



เอ๋ มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันทั้งหมด 5 คน คังที่กล่าวมาแล้ว บิดาอายุ 60 ปี และมารดาอายุ 50 ปี ทั้งสองมีความโอบอ้อมอารี ใจดี ขยันทำมาหากิน พี่น้องแต่ละคนก็มีครอบครัวและแยกบ้าน จะมีก็แต่น้องสาวและน้องชายคนเล็กที่อยู่ดูแลบิดามารดาที่ต่างจังหวัด และช่วยบิดามารดาทำไร่ ทำสวน แต่ทั้งสองไม่ได้เรียนต่อเพราะไม่มีเงินจะส่งให้เรียน มีภรรยาและบุตรแล้ว

ภรรยาเลี้ยงลูกอยู่กับบ้าน รับส่งลูกไปโรงเรียน เอ๋แต่งงานกับภรรยาซึ่งทำอยู่ร้านเสริมสวย และมีบุตรด้วยกัน 2 คน คนโตอายุ 7 ขวบเรียนอยู่ที่โรงเรียนวัดศรีบุญเรือง คนเล็กอยู่กับบ้านเป็นเพื่อนแม่ แต่ถ้ามีเวลาว่างเอ๋ก็จะกลับบ้านไปเยี่ยมบิดามารดา ซึ่งจะกลับในช่วงเทศกาล เช่น วัน

ขึ้นปีใหม่ สงกรานต์ ออกพรรษา เป็นต้น และรายได้จากการขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เอ็งก็ส่งให้บิดามารดาบ้างเป็นครั้งคราว แต่ครั้งก็ไม่ต่ำกว่า 3,000 บาท และเอ็งคิดว่าครอบครัวของเอ็งมีความสุขตามอัธยาศัย

ชีวิตประจำวัน

เอ็งตื่นนอนเวลา 05.00 น. หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว กินข้าวเช้าที่ภรรยาเตรียมไว้ให้ แล้วนำรถไปเข้าวินที่หมู่บ้านรินทอง เมื่อไปถึงวินก็จะเช็ครถ รอรับผู้โดยสาร และเวลาเริ่มงานคือประมาณ 05.30 น. รับประทานอาหารกลางวันประมาณ 11.30 น. ลักษณะอาหารเป็นข้าวราดแกง ราคาประหยัด เลิกงานเวลา 22.00 น. และเมื่อกลับไปถึงบ้านเอ็งก็จะอาบน้ำ กินข้าว กุ้ยกับลูก ๆ แล้วก็นอน เพราะพรุ่งนี้ต้องทำงานแต่เช้า

ภายใน 1 วัน เอ็งขับรถจักรยานยนต์รับจ้างได้วันละประมาณ 12 ชม. ซึ่งเวลาพักก็คือช่วงที่รอผู้โดยสาร และเอ็งก็ไม่มีวันหยุด นอกจากจำเป็นจริง ๆ เอ็งถึงจะหยุด เพราะถ้าหยุดบ่อย ๆ ก็ขาดรายได้ วันไหนเป็นวันหยุดเอ็งจะพักผ่อนอยู่บ้านอยู่กับครอบครัว เพราะเอ็งให้ความสำคัญกับสถาบันครอบครัวมาก แต่ถ้าหากวันไหนที่ไปทำงานเกิดอาการเบื่อหน่าย ถ้าออกที่ทำให้เอ็งหายเบื่อก็คือคุยเล่นกับเพื่อน ๆ

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

เอ็งคิดว่าสาเหตุที่ทำให้การจราจรติดขัดนั้น คิดว่าเกิดจากสาเหตุหลายประการรวม ๆ กัน เช่น ผู้ขับขี่ขับรถไม่เป็นระเบียบ , รถมีเยอะแต่ถนนมีน้อย , ผู้คนขับรถอย่างไม่มีน้ำใจ , ไม่เคารพกฎจราจร เป็นต้น

แต่ถ้ารถติดก็มีผลต่อรายได้ของเอ็ง คือ คนที่อยู่บนรถเมล์ เวลารถติดแล้วจะไปทำงานสาย ก็ต้องตงจากรถเมล์มาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้เอ็งได้รับผลพลอยได้ตรงนี้ไปด้วย แต่ทุกครั้งที่ขับรถจักรยานยนต์ เอ็งและเพื่อนจะขับรถซัดซัดตลอดเพื่อสร้างวินัยให้แก่ตนเอง และคนอื่น และพยายามเคารพกฎจราจร และในส่วนของปัญหาการจราจรตามความคิดของเอ็ง บุคคลที่จะสามารถช่วยได้ก็คือคนขับรถทุกคนต้องช่วยกันรักษากฎจราจรอย่างเคร่งครัด และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในปัจจุบันมีทั้งดีและไม่ดี บางคนก็พูดจาไม่รู้เรื่อง ชอบเอาเปรียบประชาชนคนจน ๆ

การประกอบอาชีพ

การประกอบอาชีพของเขื่อนั้นคงที่กล่าวมาแล้วว่า ต้องทำงานหนักมาตั้งแต่เล็ก ๆ เมื่อเข้ามาในกรุงเทพฯ งานแรกที่ทำคือขายเสื้อผ้า ได้เดือนละ 800 บาท ซึ่งน้อยมาก ไม่พอกับค่าใช้จ่าย แต่เขาก็อดทนทำงานนี้อยู่ประมาณ 3 ปี ก็ออกเพราะหางานใหม่ได้ งานที่ทำได้ก็คือขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีเพื่อนชักชวนให้มาขับด้วยกัน และที่มาขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเพราะรายได้ดีกว่าอาชีพเดิมมาก และเป็นอาชีพอิสระ ซึ่งเขาก็มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง และสามารถขับขีได้เองประมาณ 7-8 ปี โดยใช้รถจักรยานยนต์ ยี่ห้อ ฮอนด้า เหตุที่เลือกเพราะชอบ รูปร่างสวย ประหยัดน้ำมัน คนใช้กันเยอะ

หลังจากคิดที่จะประกอบอาชีพนี้ สิ่งแรกที่เข็ต้องทำคือ เข็ต้องจ่ายค่าเสียค่าเบอร์เดือนละ 500 บาท จ่ายเสร็จก็เอารถมาวิ่งวินได้เลย กฎเกณฑ์ที่นี่ไม่มีอะไรมากมายเพราะทุกคนต่างรู้ว่าตัวเองจะปฏิบัติต่อผู้โดยสารอย่างไร และสถานที่ทำงานอยู่ที่ หมู่บ้านรินทอง อ.สุขาภิบาล 3 มีนบุรี กรุงเทพมหานคร ซึ่งภายในวินแห่งนี้มีสมาชิก 17 คน และมีหัวหน้าวินคอยเก็บค่าเสีย อุเลความเรียบร้อยภายในวิน และเข้าอบรมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการจราจรเพื่อนำมาเล่าสู่สมาชิกในวินฟัง

ภายใน 1 วัน เข็จะเติมน้ำมัน วันละ 100 บาท วิ่งได้ประมาณ 60 เทียว เทียวละ 5 บาท เพราะเป็นวินในซอยไม่ได้วิ่งออกถนนใหญ่ และเข็เคยได้รับค่าโดยสารมากที่สุดคือ 600 บาท วิ่งประมาณ 80-100 กม. ส่วนอัตราค่าโดยสารคนที่เป็นคนกำหนดก็คือหัวหน้าวิน ช่วงเวลาที่มีผู้มาใช้บริการมากคือช่วงเช้าและเย็น อัตราความเร็วที่ใช้วิ่งในแต่ละครั้งประมาณ 60-80 กม./ชม.

ตั้งแต่เข็ขับรถจักรยานยนต์ เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว 2 ครั้ง สาเหตุมาจากถูกรถคันอื่นตัดหน้า คดีนี้จบลงได้โดยผู้ที่ตัดหน้านั้นยอมรับผิด และชดใช้ค่าเสียหาย เหตุการณ์ครั้งนั้นจึงเป็นเหตุให้เข็ต้องขับรถอย่างระมัดระวังตัวเสมอ และเข็ก็ยังมีการป้องกันผู้โดยสารคือให้ผู้โดยสารใส่หมวกกันน็อกทุกครั้ง และเข็จะขับรถช้า ๆ ไม่ประมาณ ถึงแม้เข็จะขับรถช้าแต่เข็ก็โดนจับอยู่บ่อย ๆ เหตุที่เข็ทำผิดบ่อย ๆ เข็คิดว่าตำรวจแก๊ง และตำรวจคงไม่มีเงินใช้ ถึงต้องจับเข็ พอจับเข็ก็ต้องจ่าย 100 บาทให้เขา ซึ่งเข็ถือว่ามันไม่ยุติธรรม ซึ่งบางครั้งเข็ก็ยอมรับว่าไม่ผิดแต่ที่จ่ายเพราะไม่ต้องการขึ้นโรงพัก ข้อหาส่วนใหญ่ก็แล้วแต่ตำรวจจะตั้งขึ้นมาส่วนมากไม่ผิดก็ทำให้มีความผิดได้เพราะเขาเป็นผู้ถือกฎหมาย และเวลาจ่ายก็ต้องจ่ายตรงที่โดนจับเลย และตำรวจก็พูดจาไม่ดีเอามาก ๆ แต่ก็มีบางคนทีพูดจาพอฟังได้ แต่ทุกอย่างเข็เข้าใจเพราะเขาเป็นตำรวจ ปัญหาในการขับรถจักรยานยนต์ของเข็คือต้องระวังคนร้ายที่จะมาทำร้ายเวลาขับไปส่งผู้โดยสารในที่เปลี่ยว ๆ

ค่าใช้จ่ายในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างหลังจากหักค่าน้ำมัน ค่าอาหาร ค่าวิน ค่าเชื้อ ก็เหลือประมาณเดือนละ 6,000 บาท ซึ่งก็ถือว่าคุ้มกับการที่ลงทุนลงแรง และเป็นอาชีพที่เป็นอิสระ ไม่มีเจ้านาย เราทำเราก็ได้ ยิ่งใครทำมากก็ยิ่งจะได้มาก แต่อาชีพนี้ไม่มีความปลอดภัยกับชีวิตเลย เอ้ต้องระวังตัวเองอยู่ตลอด แต่ดีหน่อยที่เอมี พ.ร.บ. ถ้ามีปัญหาอะไรเกี่ยวกับรถ พ.ร.บ.ก็จัดการให้หมด

ทัศนคติต่ออาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างในส่วนของเอ้คือ ได้พบผู้คนมากมาย ได้รู้เรื่องราวต่าง ๆ จากคนที่มาใช้บริการ สิ่งสำคัญเป็นอาชีพที่อิสระ

ชีวิตในอนาคต

การวางแผนชีวิตในอนาคต เอ้ อยากมีเงินสักก้อน แล้วจะนำเงินจำนวนนั้นไปประกอบอาชีพอื่นที่ไม่ใช่อาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น ค้าขาย แต่ตอนนี้ก็ทำอาชีพนี้ไปก่อน เพราะเงินดี แต่จะให้ยึดอาชีพนี้เป็นอาชีพประจำ เอ้ไม่คิดที่จะทำไปตลอดเพราะมีความเสี่ยงมาก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง คนที่ 8

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายตั้ง (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัยรพ จุณณวัฒน์
 นิติปริญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา ซอย กม. 27 พหลโยธิน กรุงเทพมหานคร
 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2541 เวลาประมาณ 14.00 น.

ลักษณะทางสังคม

ตั้ง เป็นชายไทย อายุ 27 ปี เกิดวันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2515 ที่ 65/5 หมู่ 6 ต.วังตะเคียน อ.วัดสิงห์ จ.ชัยนาท ระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่โรงเรียนประจำอำเภอวัดสิงห์ ปัจจุบันสถานภาพโสด ยังไม่คิดที่จะแต่งงานเพราะอยู่คนเดียวสบาย และยังไม่พร้อม ปัจจุบันประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และได้พักอาศัยอยู่ที่ 249/21 ที.วี.ซี. คอนโด เป็นบ้านเช่า เสียค่าเช่าเดือนละ 2,000 บาท

บุคลิกภาพ

ตั้ง เป็นคนร่าเริง พูดเสียงดัง ดูยังไม่เป็นผู้ใหญ่ทั้งที่อายุก็มากแล้ว รูปร่างสันทัด ผมหักศก ใบหน้าที่เหลี่ยม สูงประมาณ 165 ซม. การแต่งกายใส่เสื้อเชิ้ต กางเกงยีนส์ ความสะอาดซึ่งดูจากการแต่งกายก็ถือว่าสะอาดพอใช้ ภิรยามารยาทค่อนข้างเรียบร้อยและชอบคุย น้ำเสียงดังฟังชัด ชอบแสดงความคิดเห็น บุหรี่สูบวันละประมาณ 1 ซอง และดื่มสุรา

ประวัติชีวิต

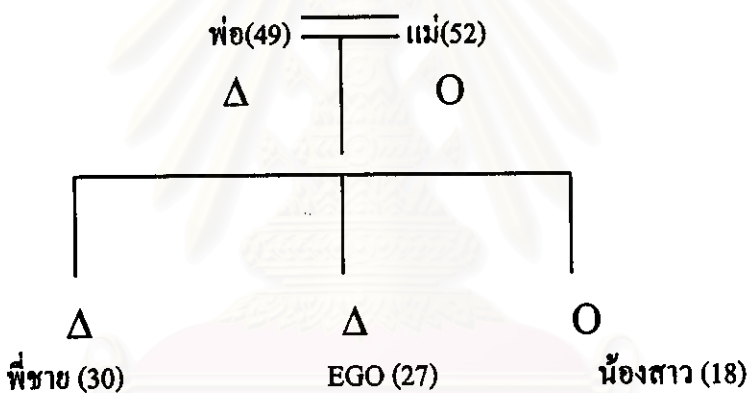
ตั้งเกิดมาในครอบครัวทำนา และปลูกยูคาลิปตัส มีพื้นที่ในการเพาะปลูกที่ใช้ในการทำนา 10 ไร่ ใช้ปลูกยูคาลิปตัส 4 ไร่ แต่การปลูกยูคาลิปตัสจะทำให้ดินเสื่อมเร็ว แต่ถ้ายูคาฯ โตเต็มที่ 2 ปีก็สามารถขายได้ และรายได้ก็ดี เพราะจะมีพ่อค้าจากในตัวเมืองมาซื้อเพื่อเอาไปทำห้างร้าน ใช้ในการก่อสร้างต่าง ๆ รายได้ปีหนึ่งก็ประมาณ 30,000-40,000 บาท มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 3 คน ตั้งเป็นคนคนที่ 2 จบการศึกษาจากโรงเรียนบ้านวังตะเคียน ไม่ต้องเสียค่าเทอมเพียงแต่เสียค่านั่งสือ ค่ากินในแต่ละวันละ ซึ่งแทบจะไม่ต้องซื้อข้าวกินเพราะมารดาจะทำข้าวกล่องให้ทุกวันเพื่อเอาไปกินที่โรงเรียน และตั้งก็เห็นว่าเป็นการประหยัดช่วยครอบครัวอีกทางหนึ่ง เหตุที่ตั้งต้องเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ เพราะถ้าหมด

ช่วงฤดูหนาว ก็จะไม่มีงานทำ และเพื่อนในวัยเดียวกันก็จะเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ เป็นส่วนมาก ดั้งก็ ขออนุญาตบิดามารดาเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ ซึ่งงานแรกที่ทำคือ เป็นเด็กฝึกงานบริษัทแห่งหนึ่ง ซึ่งทำหน้าที่เป็นช่างเชื่อม และได้พักอาศัยอยู่กับเพื่อน พ.ศ. 2538 เป็นช่วงที่ดิ่งหันเหชีวิตมาประกอบอาชีพ ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเพราะค่าจ้างที่ทางบริษัทฯ ที่ดิ่งเป็นเด็กฝึกงานให้น้อยไม่พอใช้ ดั้งก็เลยมาขับ จักรยานยนต์รับจ้างกับเพื่อน โดยทำใบขับขี่ประเภทตลอดชีพ ที่ จ.ชยนาท ระยะเวลาที่ดิ่งขับรถ จักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 2 ปี

ครอบครัวและเครือญาติ

ดิ่ง โคอะแกรม

Δ = แทนผู้ชาย
○ = แทนผู้หญิง



ดิ่ง มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 3 คน โดยมีผู้ชาย 2 คน ผู้หญิง 1 คน ซึ่งดิ่งเป็นคน ที่ 2 ครอบครัวดิ่งมีความสัมพันธ์กันดี เพราะบิดามารดาดูแลอย่างทั่วถึง บิดาอายุ 49 ปี เป็นคนดูมาก ส่วน มารดาอายุ 52 ปี เป็นคนใจดี และที่คนโตอายุ 30 ปี แต่งงานแล้ว และไปอยู่บ้านภรรยา ส่วนน้องสาวคน สุดท้องอายุ 18 ปี จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายแต่ตอนนี้ยังหางานทำไม่ได้ เพราะอยู่ในช่วง เศรษฐกิจตกต่ำ เงินบาทลอยตัว อะไร ๆ ก็ลอยหนีไปหมด และน้องสาวคนนี้ก็เป็นคนดูแลบิดามารดาที่ อยู่ต่างจังหวัด

ดิ่งจะกลับบ้านที่ต่างจังหวัดในช่วงที่บ้านมีเทศกาลงานวัดต่าง ๆ เพราะดิ่งยังต้องการ เที่ยว ต้องการไปพบปะเพื่อนรุ่นราวคราวเดียวกัน แต่ภายในหนึ่งปีจะได้กลับบ้านประมาณ 2-3 ครั้ง ส่วนราย ได้จากการทำงานก็แล้วแต่ดิ่งจะส่งให้บิดามารดาบางทีก็ 2,000-2,500 บาท เพราะดิ่งคิดว่าที่บ้านบิดา

มารคาก็ไม่เคืองร้อนเรื่องเงินมากเท่าไร เพราะน้องสาวก็เรียนจบแล้ว สำหรับความอบอุ่นของครอบครัวที่คิดถึงก็ตอนนี้ถือว่าอบอุ่นดี

ชีวิตประจำวัน

ตื่นนอนเวลา 05.00 น. หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว อาบน้ำแปรงฟัน และรับประทานอาหารเช้า ๆ เช่น ขนมปัง แชนวิช นม กาแฟ และเตรียมตัวอาธมาเข้าวิน เมื่อมาถึงวินก็จะมาลงซื้อใครเข้าก่อนเข้าหลัง เช็คทำความสะอาดรถวิน และเริ่มงานเวลา 06.00 น. แล้วจะวิ่งรับส่งผู้โดยสาร ไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งเวลา 11.00-12.00 น. ก็จะพักรับประทานอาหารกลางวัน ลักษณะอาหารก็จะมี ก๋วยเตี๋ยว, ข้าวผัด, ข้าวราดแกง หากินง่ายเพราะข้าง ๆ วินจะเป็นร้านขายข้าว กินข้าวเสร็จก็จะมาวิ่งรับผู้โดยสารต่อ ระยะเวลา 22.00 น. เป็นเวลาเลิกงาน ดั่งจะรีบกลับบ้านคอนโด อาบน้ำ กินข้าว ดูทีวี แล้วเข้านอน

ภายในหนึ่งวันดั่งจะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 9-10 ชม. พักในช่วงประมาณ 10.00-14.00 น. ที่พักในช่วงนี้เพราะผู้โดยสารน้อย และแดดร้อน แต่มีวันหยุดคือวันอาทิตย์ ดั่งก็จะใช้วันหยุดนี้ให้เป็นประโยชน์ โดยการ ไปเที่ยว อุหนัง กินเหล้ากับเพื่อน แต่ทุกวันนี้ดั่งประกอบอาชีพนี้ดั่งก็ไม่รู้สึกเบื่อ เพราะเมื่อทำ ๆ ไปมันก็สนุกดี แต่ถ้าเบื่อบ้าง ๆ ดั่งก็จะเล่นหมากรอกกับเพื่อน

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ปัญหาการจราจรนี้ ดั่งคิดว่าเป็นปัญหาที่การจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากจำนวนรถส่วนตัวมีมากเกินไป ถนนยังเท่าเดิม แต่รถเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ข้าง ๆ ถนนมีแต่รถป้ายแดงใหม่ ๆ กันทั้งนั้น เป็นปัญหาเร่งด่วนที่ทุกคนจะต้องช่วยกันแก้ไข โดยเฉพาะคนที่ม้อานาจในประเทศ และทุกคนน่าจะช่วยกันขึ้นรถเมล์ให้มาก ๆ อาจจะลดจำนวนรถบนถนนลงได้บ้าง ซึ่งทุกวันนี้การขับรถของดั่งและเพื่อนก็ขับกันอย่างระมัดระวัง

แต่ถ้าวันไหนรถติดจะไม่มีผลต่อรายได้ของดั่งเพราะส่วนใหญ่ ดั่งจะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ในซอย ซึ่งทุกวันนี้ดั่งก็ขับรถเป็นปกติ แต่ความคิดเห็นเกี่ยวกับตำรวจจราจรที่มีคือต้องเพิ่มเวลาการทำงานของตำรวจให้มากกว่าเดิม และเพิ่มคนให้พอดลอด 24 ชม. เพราะประชาชนจะได้ปลอดภัยทั้งผู้มารับบริการและผู้ให้บริการ

การประกอบอาชีพ

หลังจากที่ถึง จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นแล้ว ก็ไม่ได้เรียนต่อเพราะดิ่งเกร และขี้เกียจที่จะเรียนต่อ ประกอบกับฐานะทางบ้านไม่ดี และช่วงนั้นตั้งคิดเพื่อน ก็เลยเข้ามาทำงานทำกับเพื่อนที่กรุงเทพฯ งานแรกที่ตั้งทำคือเป็นเด็กฝึกงานช่างเชื่อม ที่บริษัทแห่งหนึ่ง รายได้เดือนละ 3,000 บาท กินอยู่พร้อมเสร็จ ลักษณะการทำงานมีเชื่อมเหล็กคัต, ประจุ, หน้าต่าง และทุกอย่างที่ถูกคำนวณว่าจ้างให้ทำ ทำงานนี้ประมาณ 5 ปี ก็ลาออก มีสาเหตุมาจากเบื่อและเจ็บคตเพราะการเชื่อมในแต่ครั้งถ้าไม่มีหน้ากากป้องกันแสงแล้ว สายตาจะเสีย คตแดง และเป็นอันตรายต่อดวงตามาก ซึ่งตั้งรู้สึกเจ็บคตมาก จึงได้ลาออก และมีเพื่อนมาชักชวนให้มาประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งตั้งก็ขับรถจักรยานยนต์ได้เองตั้งแต่สมัยเรียน เพราะสมัยนั้นเพื่อนสอนให้ ปัจจุบันตั้งมีจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง ยี่ห้อฮอนด้า เหตุที่เลือกยี่ห้อนี้เพราะสวยดี ะโหล่งหาง่าย

ขั้นตอนแรกที่ตั้งมาเป็นสมาชิกวินแห่งนี้ก็คือ จ่ายค่าเสื้อ 10,000 บาท, ค่าวินวันละ 20 บาท และมีกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้ ห้ามขับรถเร็วจนเกินไป, หยุดรถในทางแยก, พุดจาสุภาพกับผู้โดยสาร, แต่งตั้งใครทำความสะอาดวินในแต่ละวันคนนั้นต้องทำ และสถานที่ที่ทำงานคือ ปากซอย กม.27 หมู่บ้านทหารอากาศ

ภายในวินแห่งนี้ จำเป็นมากที่จะต้องมีหัวหน้าวิน ซึ่งหัวหน้าวินมีหน้าที่เก็บค่าเสื้อ ค่าวินในแต่ละวัน คอยควบคุมภายในวิน รักษากฎของวิน และให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎ วินแห่งนี้มีสมาชิกทั้งหมด 24 คน และตั้งจะเติมน้ำมันวันละ 50 บาท สามารถวิ่งได้ประมาณ 20-30 เทียว อัตราค่าโดยสารหัวหน้าวินจะเป็นคนกำหนด ซึ่งจะคิดป้ายไว้ว่าวิ่งประมาณนี้ต้องเก็บจากผู้โดยสารเท่านี้ เช่น ไม่เกิน 5 กม. 15 บาท เป็นต้น และตั้งเคยได้รับค่าจ้างมากที่สุดคือ 200 บาท วิ่งประมาณ 15 กม. ซึ่งช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากคือ เวลา 06.00-08.00 น. และ 16.00-20.00 น. อัตราความเร็วที่ใช้วิ่งในแต่ละครั้ง 40-50 กม.ต่อชม.

เกี่ยวกับการประสบอุบัติเหตุ ตั้งยังไม่เคยเจอกับตัวเองแต่เพื่อนในวินเดียวกันเคยเจอมาแล้ว คือถนนเลื่อน เบรกไม่ทัน เพราะในการขับรถในแต่ละครั้งตั้งจะขับไม่เร็ว ระวังระวัง และไม่ประมาท เพราะสิ่งนี้เป็นประโยชน์สำหรับความปลอดภัยของตั้งและผู้โดยสาร ซึ่งตั้งต้องให้ความสำคัญอย่างมาก เพราะถ้าผู้โดยสารเป็นอะไรไป ตั้งจะต้องมีความผิดและจะต้องมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีกมากมาย และตั้งก็ไม่อยากเจอปัญหานี้

เกี่ยวกับตำรวจจราจรและการทำตามกฎจราจร ตั้งแต่ขับรถมาตั้งยังไม่เคยโดนจับเพราะ
วิ่งเฉพาะในซอย แต่ถ้าโดนจับจริง ดึงก็ยอมรับว่าทำผิด เพราะถ้าไม่ผิดตำรวจก็คงไม่จับ

ค่าใช้จ่ายในการขับรถมีค่าน้ำมัน ค่าอาหาร ซึ่งเมื่อหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วจะเหลือ
ประมาณ วันละ 200-300 บาทต่อวัน หรือประมาณ 6,000-9,000 บาทต่อเดือน ซึ่งดึงก็คิดว่าคุ้มกับการ
ประกอบอาชีพนี้ แต่ไม่ปลื้มคึกคักแน่นอนกับชีวิตและดึงไม่คิดที่จะทำประกันเพราะ ไม่มีเงินไปเสียค่า
ประกัน

ทัศนคติต่ออาชีพนี้

ดึงคิดว่าเป็นงานอิสระ ตัวเองเป็นนายของตัวเอง

ชีวิตในอนาคต

การวางแผนชีวิตในอนาคต ซึ่งดึงยังไม่คิดตรงจุดนี้เพราะอยากทำวันนี้ให้ดีที่สุด เพราะ
ที่ผ่าน ๆ มารายได้ก็ดี แต่สักวันหนึ่งดึงจะกลับบ้านแต่ต้องได้เงินเยอะ ๆ เสียก่อนถึงจะไปประกอบ
อาชีพ ค้าขายที่บ้าน และตอนนี้ดึงจะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไปเรื่อย ๆ ก่อนเพราะรายได้เป็นกอบ
เป็นกำ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง คนที่ 9

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายสมศักดิ์ (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ท.ชัยพร จุณฉวัตต์
 นิติศปริญญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา สยามสแควร์ ซอย 3 พญาไท กรุงเทพมหานคร
 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2541 เวลาประมาณ 12.00 น.

ลักษณะทางสังคม

สมศักดิ์ เป็นชายไทย อายุ 31 ปี เกิดวันที่ 24 กันยายน 2510 ที่บ้านเลขที่ 107 หมู่ 5 ต.ม่วง อ.บ้านม่วง จ.สกลนคร ฐานะทางบ้านยากจน ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย ปัจจุบัน แต่งงานแล้วมีบุตรด้วยกัน 1 คน เป็นหญิง และได้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนภรรยาประกอบอาชีพรับจ้างในโรงงานแห่งหนึ่ง ได้พักอาศัยอยู่ที่บ้านเช่าแถว ๆ รังสิต เสียค่าเช่าเดือน ละ 1,500 บาท

บุคลิกภาพ

สมศักดิ์เป็นคนที่พูดน้อย ถามคำตอบคำ รูปร่างตันทัด ผิดคำแดง ผมตรงแสกกลาง ลักษณะหน้าตา ดากทม จมูกโค้ง สูงประมาณ 170 ซม. การแต่งกายชอบใส่กางเกงยีนส์ เสื้อยืด เสื้อผ้า สะอาดสะอาด รับประทานอาหารเรียบร้อย เป็นคนที่มีความมั่นใจในตนเอง ตั้งใจจากเวลาตอบคำถาม จะต้องตอบอย่างมีเหตุผล เพราะสมศักดิ์ได้รับการศึกษาจนจบ ม. 6 ซึ่งถือว่ามีการศึกษา ไม่สูบบุหรี่ แต่ดื่มสุรบ้างบางครั้งเวลาสังสรรค์กับเพื่อน เพราะกลุ่มเพื่อนของสมศักดิ์ทุกคนดื่มเหล้าทั้งนั้น ถ้าสมศักดิ์อยากเข้าสังคมแบบนี้กับเพื่อน สมศักดิ์ก็ต้องดื่มเหล้า แต่ดื่มเพียงแต่น้อยไม่ให้เมา เพราะถ้าเมาจะขับรถกลับบ้านไม่ได้

ประวัติชีวิต

สมศักดิ์เกิดมาในครอบครัวชาวนา บิดามารดาเป็นชาวนามาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษ และสืบต่อกันมาเป็นรุ่น ๆ โดยถูก ๆ ช่วยกันทำมาหากิน พี่น้องทั้งหมด 5 คน รายได้จากครอบครัวมาจากการขายข้าว ขายมันสำปะหลัง มีพื้นที่การทำนาและปลูกมันสำปะหลัง 14 ไร่ ตั้งแต่เกิดมาก็พักอาศัยอยู่กับบิดามารดา พออายุเข้าโรงเรียนจึงเข้ารับการศึกษที่โรงเรียนประถมประจำหมู่บ้าน พอจบก็ได้มา

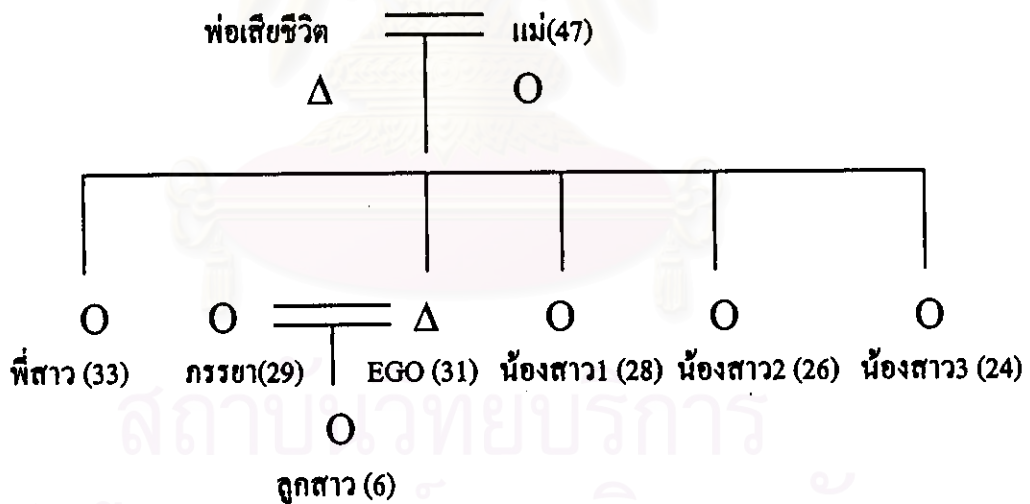
เรียนต่อชั้นมัธยมตอนต้นและตอนปลายในตัวเมืองจังหวัดสกลนครซึ่งเป็นโรงเรียนของรัฐบาล ช่วงที่เข้ามาเรียนในตัวเมือง สมศักดิ์ได้มาเช่าห้องพักอยู่กับเพื่อน เพราะการเดินทางจากบ้านมาที่ตัวเมืองลำบากถนนเป็นถนนดินฝุ่นเยอะ และถ้าเวลาฝนตกถนนจะเป็นโคลนตม รถมจะติดถูกโคลนลุด และไม่สามารถมาโรงเรียนได้ สมศักดิ์เลยขอบิดามารดามาอยู่ในตัวเมือง พอช่วงเสาร์-อาทิตย์ สมศักดิ์ก็รีบกลับบ้านเพื่อไปช่วยบิดามารดาทำนาทำสวน พอจบ ม. 6 ก็ช่วยบิดามารดาทำนา เพราะยังหางานทำไม่ได้ พออายุ 25 ปีก็แต่งงาน และมีบุตรด้วยกัน 1 คน ประมาณเดือนกันยายน ปี 2540 เพื่อนที่หมู่บ้านเดียวกันชักชวนให้ไปขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่กรุงเทพฯ บอกว่ารายได้ดี สมศักดิ์ก็เลยเข้ามากรุงเทพฯ กับเพื่อนเพื่อมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง พร้อมทั้งนำภรรยาและบุตรเข้ามากรุงเทพฯ ด้วย และงานแรกที่ทำคือขับรถจักรยานยนต์รับจ้างและพักอยู่รังสิตกับภรรยาและลูก ระยะเวลาในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง 6 เดือน

ครอบครัวและเครือญาติ

ดั่งไคอะแกรม

Δ = แทนผู้ชาย

○ = แทนผู้หญิง



สมศักดิ์มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันทั้งสิ้น 5 คน โดยสมศักดิ์เป็นคนที่ 2 และเป็นลูกชายคนเดียวในครอบครัว จึงเป็นที่รักยิ่งของบิดามารดา และได้มีโอกาสเรียนสูงกว่าพี่น้อง ครอบครัวมีความสัมพันธ์กันดีเพราะส่วนใหญ่ครอบครัวจะมีแต่ผู้หญิง จึงไม่เคยที่จะทะเลาะกัน ปัจจุบันบิดาเสียชีวิตแล้ว เนื่องจากป่วยเป็นโรคมะเร็ง ส่วนมารดาอายุ 47 ปี เป็นคนใจดี มีมนุษยสัมพันธ์ดีกับเพื่อนบ้าน ส่วนพี่สาวและน้องสาวแต่งงานกันไปหมดแล้ว มีเพียงน้องสาวคนเล็กที่แต่งงานแต่ไม่เคยกลับบ้านไปอยู่ต่างหากเพราะสงสารมารดา ไม่มีใครดูแล จึงอยู่บ้านนั้นเพื่อดูแลมารดาและช่วยมารดาทำนา โดยมี

สามีของน้องสาวเป็นคนหาเลี้ยงครอบครัว และส่วนตัวของสมศักดิ์เองสมศักดิ์ก็แต่งงานแล้ว และได้พาครอบครัวของตนเองมาอยู่ที่กรุงเทพฯ และภรรยาคนนี้มีสมศักดิ์รู้จักกันก่อนแต่งงานประมาณ 1 ปี ภรรยาเป็นคนจังหวัดเดียวกันและหมู่บ้านใกล้เคียงกัน พร้อมทั้งมีบุตรด้วยกัน 1 คน เป็นหญิงอายุ 6 ขวบ เรียนอยู่ชั้นอนุบาลที่รังสิต เหตุที่ต้องอาศัยอยู่ที่รังสิตเพราะใกล้กับที่ทำงานภรรยา สมศักดิ์ไม่ต้องการให้ภรรยาเดินทางไกล เลยตัดสินใจอยู่ที่นั่น แม้ว่าที่ทำงานของสมศักดิ์จะอยู่ปทุมวันก็ตาม

หลังจากว่างงานที่ทำอยู่ปัจจุบันสมศักดิ์ก็จะพยายามกลับบ้าน โดย 1 ปี สมศักดิ์จะกลับบ้าน 4 ครั้ง รายได้ส่วนหนึ่งก็จะส่งให้แม่ เดือนละ ๗ ครั้ง ถ้าส่งก็ประมาณ 1,000-2,000 บาท เพราะส่งมากก็ไม่ได้เพราะสมศักดิ์ก็ต้องดูแลครอบครัวของสมศักดิ์เอง แต่ในความรู้สึกของสมศักดิ์ สมศักดิ์คิดว่าครอบครัวที่อยู่กรุงเทพฯ มีความอบอุ่นเพราะมีพร้อมทั้งพ่อ แม่ ลูก ส่วนครอบครัวที่บ้านนอก จะหาความสุขเหมือนสมัยเด็กไม่ได้แล้ว เพราะทุกคนก็ต่างมีครอบครัว

ชีวิตประจำวัน

สมศักดิ์ตื่นนอนเวลา 05.00 น. หลังจากนั้นก็ทำภารกิจส่วนตัว อาบน้ำ แปรงฟัน และรับประทานอาหารเช้าที่ภรรยาทำไว้ให้ และต้องออกจากบ้านที่รังสิตแต่เช้า โดยขับรถจักรยานยนต์มาทำงาน พอมาถึงวินก็เก็บกวาดวิน และเริ่มงานเวลา 07.30 น. และจะขับรถส่งผู้โดยสารไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งเวลาประมาณ 12.00-13.00 น. จะพักรับประทานอาหารกลางวัน ลักษณะอาหารก็เป็นพวกข้าวราดแกง ก๋วยเตี๋ยว เพราะหากินง่าย ราคาประหยัด เสร็จแล้วก็จะกลับมาทำงานต่อ เลิกงานเวลา 22.00-23.00 น. แต่กว่า สมศักดิ์จะกลับถึงบ้านก็ประมาณเที่ยงคืน เมื่อถึงบ้านสมศักดิ์ก็รีบอาบน้ำ และกินข้าว นอน

ภายในหนึ่งวัน สมศักดิ์จะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างประมาณ 10-14 ชม. ได้พักในช่วงที่ยังไม่มีผู้โดยสารมาใช้บริการ หากว่ามีวันหยุดสมศักดิ์จะอยู่บ้านกับลูกกับภรรยา แต่จริง ๆ สมศักดิ์ไม่มีวันหยุดเลยเพราะต้องหารายได้เลี้ยงครอบครัว ถ้าหยุดก็ถือขาดรายได้ ทุกวันนี้สมศักดิ์รู้สึกเบื่อกับการทำงานมาก แต่สมศักดิ์ก็มีวิธีทำให้หายเบื่อก็คือคุยกับเพื่อน และเล่นหมากรอก

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ความคิดเห็นของสมศักดิ์เกี่ยวกับปัญหาการจราจรก็คือคนส่วนมากชอบทำผิดกฎจราจร จอดรถในที่ห้ามจอด ซึ่งปัญหานี้นำมาซึ่งทำให้รถติด ทำให้ไปทำงานสาย อารมณ์หงุดหงิด หาทางที่แก้ได้ก็คือทุกคนต้องช่วยกัน และตำรวจจราจรต้องขยันทำงาน เพราะตำรวจจราจรช่วยแก้ปัญหานี้ได้มาก

แต่ถ้าหากรถติดจะมีผลต่อรายได้ของสมศักดิ์มาก เพราะยังติดยั้งติด คนจะได้มาใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น และในการขับรถทุกครั้ง สมศักดิ์และเพื่อนก็ปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อช่วยแก้ปัญหาการจราจรอีกทางหนึ่ง

และความคิดเห็นเกี่ยวกับตำรวจจราจรในปัจจุบันคือ ตำรวจจราจรต้องปราบปรามผู้กระทำความผิดกฏอย่างจริงจัง และไม่ทุจริตในหน้าที่ ให้ความเป็นกันเองกับประชาชนทั่วไป ไม่ต้องการให้มาพุดจาไม่สุภาพ ขูรีดประชาชน และอีกประการหนึ่งก็คือการเป็นตำรวจจราจรทำให้มีรายได้ดี มีฐานะกว่าตำรวจแผนกอื่น

การประกอบอาชีพ

สมศักดิ์เมื่อเด็กนั้นก็ไม่ค่อยเคียดแค้นเรื่องเงินทองเพราะเป็นลูกชายคนเดียวในครอบครัว และได้รับการศึกษาจนจบชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย และสมศักดิ์ก็ได้เข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ งานแรกก็คือขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เริ่มงานเวลา 07.30 น. ทำงานลักษณะนี้มาประมาณ 6 เดือน คนที่ชักชวน สมศักดิ์ให้มาทำงานนี้คือเพื่อน เพราะเพื่อนคนนี้ได้กลับไปเยี่ยมบ้านที่บ้านนอกและชักชวนให้มาทำงานที่ กรุงเทพฯ ดึกว่าจะอยู่บ้านเฉย ๆ สมศักดิ์มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง และสามารถขับขีได้ด้วยตัวเองเป็นเวลา 14 ปีแล้ว โดยรถจักรยานยนต์ยี่ห้อยามาฮ่าเบลล์ เหตุที่เลือกขีนี้เพราะใจชอบ

เมื่อสมศักดิ์ตัดสินใจมาขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างขั้นตอนแรกที่ทำคือ จ่ายค่าเสียหรือค่าเปิดหน้าเดือนละ 1,000 บาท, จ่ายรายวันวันละ 40 บาท กฎเกณฑ์ประจำวันก็ไม่มีอะไรมากคือทุกคนต้องออกรถตามคิว สถานที่ทำงานคือ สยามสแควร์ซอย 2

ในความคิดเห็นของสมศักดิ์จำเป็นมากที่จะต้องมีหัวหน้าวิน เพราะหัวหน้าวินมีหน้าที่เก็บค่าคิว ควบคุมการออกคิว และเคลียร์ปัญหาต่าง ๆ กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเรื่องสถานที่ เพราะที่จอดอยู่ปัจจุบัน เขาห้ามจอดแต่หัวหน้าวินก็สามารถที่จะคุยกับตำรวจให้สามารถประกอบอาชีพที่บริเวณนี้ได้ จึงนับว่าหัวหน้าวินมีความสำคัญมาก สมาชิกในวิน มี 15 คน เมื่อก่อนมีประมาณ 20 แต่มีบางส่วนลาออกแล้วไปหางานอื่นทำ และสมศักดิ์จะเติมน้ำมันวันละ 50 บาท วิ่งได้ประมาณ 20 เทียว อัตราค่าโดยสารจะกำหนดตามระยะทาง ซึ่งผู้ขับขีจะเป็นผู้กำหนดเอง ส่วนค่าจ้างที่สมศักดิ์เคยได้รับมากที่สุดคือ 300 บาท โดยวิ่งไปส่งลูกค้าจากสยามไปปากเกร็ด ประมาณ 20 กม. ซึ่งช่วงเวลาที่ลูกค้ามาใช้บริการมากที่สุดคือ 16.00-20.00 น. เพราะเป็นช่วงเลิกงานคนกำลังกลับบ้าน อัตราความเร็วที่ใช้วิ่งในแต่ละวันประมาณ 50-60 กม.ต่อชม.ซึ่งจากการทำงานนี้สมศักดิ์ไม่เคยประสบอุบัติเหตุเพราะจะขับรถอย่างระมัดระวังตลอดเวลา

ส่วนเรื่องมาตรการในการป้องกันความปลอดภัยให้ผู้โดยสารก็คือ จะให้ผู้โดยสารสวมหมวกกันน็อกทุกครั้ง ถ้าไม่สวมหมวกกันน็อกจะไม่ออกรถ

ในเรื่องเกี่ยวกับการถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สมศักดิ์เคยถูกจับมาแล้ว 2 ครั้ง สาเหตุมาจากขับรถฝ่าไฟแดง ซึ่งสมศักดิ์ก็ยอมรับว่ามีความผิดจริง และไปจ่ายเงินที่สถานีตำรวจ 1 ครั้ง และอีก 1 ครั้ง จ่ายที่ป้อมตำรวจ ในสายตาของสมศักดิ์คิดว่าตำรวจจราจรเป็นคนดู และพยายามยึดเย็ดข้อหาให้ผู้กระทำผิด เพราะตำรวจรู้กฎหมายมากกว่าประชาชน และจะยึดใบขับขี่หากไม่จ่ายเงินตรงนั้น

รายได้ที่ได้จากการประกอบอาชีพนี้เมื่อหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่มีค่าน้ำมัน ค่าซ่อมแซม ค่าอาหาร จะเหลือประมาณ 150-250 บาทต่อวัน หรือ 7,500 บาทต่อเดือน ซึ่งถือว่าคุ้มกับการทำงานที่เสี่ยงต่อชีวิต และสมศักดิ์คิดว่าอาชีพนี้เสี่ยงมาก ไม่รู้ว่าจะประสบอุบัติเหตุเมื่อไหร่ แต่สมศักดิ์ก็ไม่คิดที่จะทำประกันชีวิต

ทัศนคติต่ออาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างก็คือ ดี เพราะได้ช่วยเหลือคนที่รถติดทำให้เขาไปทำงานทันเวลา

ชีวิตในอนาคต

การวางแผนชีวิตในอนาคตของสมศักดิ์ สมศักดิ์ต้องการเก็บเงินให้ได้ซักก้อนหนึ่งแล้วจะกลับไปอยู่บ้านนอก ไปประกอบอาชีพค้าขาย แต่สมศักดิ์จะไม่ยึดอาชีพนี้เป็นอาชีพประจำ เหตุที่ทำเพราะต้องการเงิน ไปลงทุนค้าขายที่บ้านนอกเท่านั้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์ผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง คนที่ 10

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายเอก (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัยรพ จุณณวัฒน์
 นิติปริญาโท คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 สถานที่และเวลา ซอยเรวดี หน้ากระทรวงสาธารณสุข
 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 254 เวลาประมาณ 18.00 น.

ลักษณะทางสังคม

เอกเป็นชายไทย อายุ 36 ปี เกิดวันที่ 15 กันยายน พ.ศ. 2505 ที่บ้านเลขที่ 30/71 ซ.มิ่งขวัญ ต.ตลาดขวัญ อ.เมือง จ.นนทบุรี ระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาปีที่ 7 จากโรงเรียนวัดลานนาบุญ ปัจจุบันแต่งงานแล้ว และมีบุตรด้วยกัน 3 คน ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนภรรยาประกอบอาชีพพนักงานทำความสะอาด และได้พักอาศัยอยู่ที่นนทบุรีเป็นบ้านตัวเอง

บุคลิกภาพ

เอกเป็นบุคคลที่ดูน่านับถือ เนื่องจากดูเป็นผู้ใหญ่ เป็นคนค่อนข้างอารมณ์ขัน รูปร่างผอม ขมหยิกหงอกประปราย สูงประมาณ 160 ซม. การแต่งกายสวมกางเกงสีดำ เสื้อยืด และมีเสื้อวินสตีเขียวทับอยู่อีกตัวหนึ่ง

ลักษณะการแต่งกายเรียบร้อยและสะอาดพอสมควร เพราะวัน ๆ หนึ่งต้องอยู่กับฝุ่น แคร่ร้อนทั้งวัน กริยามารยาทอ่อนน้อม น้ำเสียงพูดหวาน ๆ ไม่มีหางเสียง สูบบุหรี่วันละ 1.5 ซอง และดื่มสุราเกือบทุกวันหลังจากเลิกงาน

ประวัติชีวิต

เอกเกิดมาในครอบครัวที่มีฐานะยากจนบิดามารดามีอาชีพรับจ้างทั่วไป ไม่มีที่เป็นของตัวเอง เอกต้องช่วยเหลือบิดามารดามาตั้งแต่เด็ก โดยเกิดที่บ้านเลขที่ดังกล่าว มีพี่น้องทั้งหมด 4 คน คนโตเป็นผู้หญิง แต่งงานแล้วและตามสามีไปอยู่จังหวัดระยอง น้องชายจบการศึกษาระดับ ปวช. และทำงานแล้วที่สมุทรปราการ เป็นโรงงานทำกระดาษ ส่วนน้องสาวกำลังศึกษาอยู่ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง พออายุย่างเข้าวัยที่จะต้องเข้ารับการศึกษา เอกได้ศึกษาที่โรงเรียนประจำหมู่บ้านจนจบชั้นบังคับ สมัยนั้นให้เรียนจนจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 7 จบแล้วเอกก็ช่วยบิดามารดารับจ้างทำสวน เก็บผล

ไม้ เพราะที่จันทบุรีจะมีสวนผลไม้เยอะแต่เอกและครอบครัวก็เป็นได้แค่ลูกจ้าง แต่ก็ภูมิใจในตัวของบิดามารดาที่สามารถเลี้ยงลูก ๆ ให้เติบโตและได้รับการศึกษา ลักษณะการทำงานคอนั้นก็คือ เอกจะไปช่วยบิดามารดาถือตะกร้าใส่ผลไม้ ช่วยเก็บผลไม้ ช่วยรดน้ำต้นไม้ และช่วยทุกอย่างที่บิดามารดาให้ทำ และเมื่อประมาณ พ.ศ. 2527 ก็ได้เข้ามาทำงานกรุงเทพฯ โดยทำงานเป็นพนักงานขับรถส่งของ ของบริษัทแห่งหนึ่งที่สมุทรปราการ และช่วงนั้นก็รู้จักผู้หญิงคนหนึ่ง และได้แต่งงานกัน มีบุตรด้วยกัน 3 คน ให้อยู่กับบิดามารดาที่จันทบุรี โดยเอกและภรรยาจะส่งเงินไปให้ทุกเดือน และในปี 2535 มีสาเหตุที่ทำให้ชีวิตของเอกต้องหันเหมาประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเพราะรายได้จากการเป็นพนักงานส่งของไม้พอใช้เพราะถูก ๆ ก็เริ่มเติบโตต้องเข้าโรงเรียน ต้องเสียค่าใช้จ่ายขึ้น เอกก็เลยมาประกอบอาชีพนี้เพราะรายได้ดี และทำมาเรื่อย ๆ ประมาณ 6 ปีแล้วที่ประกอบอาชีพนี้

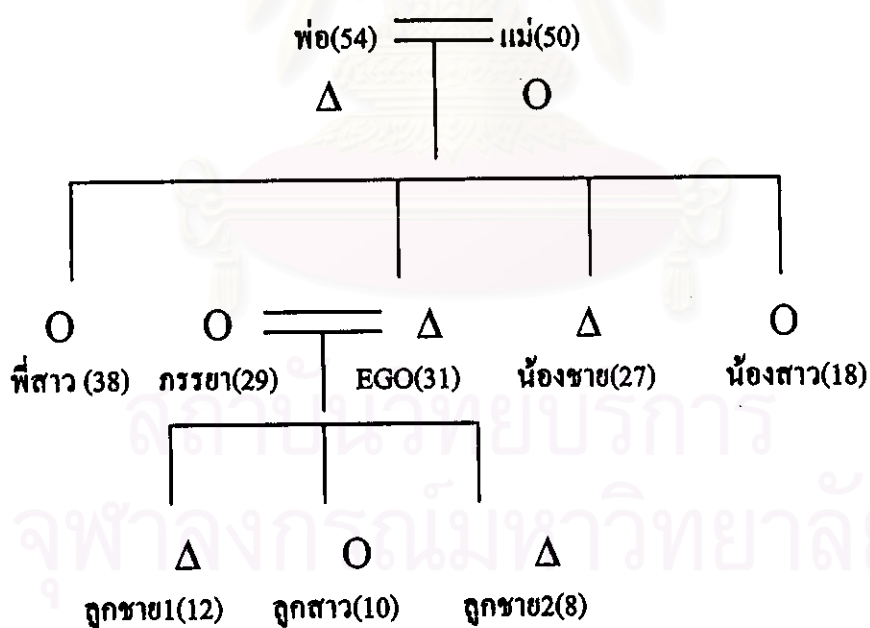


ครอบครัวและเครือญาติ

ดั่งใจอะแถม

Δ = แทนผู้ชาย

○ = แทนผู้หญิง



เอกมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันรวม 4 คน เอกเป็นคนพี่ 2 มีภรรยาและบุตรแล้ว เอกพักอาศัยอยู่กับภรรยาที่นันทบุรี ส่วนบุตรให้อยู่กับบิดามารดาที่จันทบุรี เอกแต่งงานเมื่อ พ.ศ.2524 จดทะเบียนสมรสแล้ว ภรรยาเป็นคนจังหวัดนครราชสีมา ทำงานอยู่โรงงานเย็บผ้า รู้จักกันจนกระทั่งได้แต่งงานเพราะเห็นกันบ่อย โรงงานทั้ง 2 คนอยู่ใกล้ ๆ กัน

ที่บ้านที่จังหวัดจันทบุรีมีเพียงน้องสาวที่กำลังศึกษาอยู่เป็นคนดูแลบิดามารดา และลูก ๆ ของเอก ซึ่งลูกชายคนโตเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 1 อีก 2 คนเรียนโรงเรียนวัดถนนวนาบุญ ซึ่งโรงเรียนนี้ผู้เป็นบิดาของเขาก็เคยเรียนที่นี่มาก่อน ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพราะเป็นโรงเรียนของรัฐบาล จะมีแค่ค่า อาหาร ค่าสมุด คินสอ หนังสือ และหากมีเวลาจะเดินทางกลับบ้านเพื่อไปหาบุตรและเยี่ยมบิดามารดา จะไปทุกครั้งที่ว่างเพราะคิดถึงลูก ๆ ค่ะ ส่วนรายได้จากการทำงานทั้งของเอกและภรรยา ก็จะส่งให้บิดามารดาเพื่อเป็นค่าเล่าเรียนลูก ค่าขนม เดือนละ 3,000 บาท ทุกเดือน และระยะเวลาที่เอกขับรถจักรยานยนต์รับจ้างคือ 6 ปี ในความคิดของเอกเกี่ยวกับความสัมพันธ์ภายในครอบครัวมีความสุข เพราะทุกคนอยู่กันอย่างพร้อมหน้าพร้อมตา ยิ่งถ้าได้กลับบ้านจะรู้สึกอบอุ่นมาก เจอทั้งลูก ๆ บิดามารดาญาติพี่น้อง

ชีวิตประจำวัน

เอกจะตื่นนอนเวลา 04.00 น.ของทุกวัน หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว อาบน้ำแปรงฟัน และจะไปถึงวินประมาณเวลา 04.15 น. จะดูคิวว่าอยู่อันดับที่เท่าไร หลังจากนั้นก็จะไปรับลูกค้าประจำประมาณ 4 รายส่งลูกค้าเสร็จถึงจะมารอรับผู้โดยสารที่วิน และเวลาเริ่มก็ตั้งแต่ 04.15 หรือ 04.30 น. ของทุกวัน และจะรับส่งผู้โดยสารไปเรื่อย ๆ จนกระทั่งเวลา 12.00 น. จะพักรับประทานอาหารกลางวัน มีโต๊ะ 27-35 บาท เป็นข้าวราดแกง หรือ ก๋วยเตี๋ยว และน้ำดื่ม กินข้าวเสร็จก็จะไปทำงานต่อ และเลิกงานเวลา 21.00 น. หรือบางวันจะกลับมานอนช่วง 10.00 -12.00 น. แล้วกลับไปเข้าวินใหม่ เพราะช่วงนั้นไม่ค่อยมีลูกค้า

สำหรับวันหยุดของเอก ส่วนใหญ่จะเป็นวันอาทิตย์เพราะมีลูกค้าน้อย และวันหยุดเอกจะใช้เวลาส่วนใหญ่อยู่กับบ้าน นอน ดูทีวี และการทำงานในทุกวันนี้เอกรู้สึกเบื่อบ้างและวิธีทำให้หายเบื่อก็คือกลับบ้านนอนพักผ่อน เปิดพัดลมให้หายร้อน จะได้อารมณ์ดีขึ้น เมื่ออารมณ์ดีก็จะกลับไปทำงานใหม่ ชีวิตทุกวันนี้ก็จะเป็นในลักษณะนี้ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลงมากมาย

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

เอกคิดว่ารถในกรุงเทพฯ ทุกวันนี้มีจำนวนมากขึ้นแทบทุกวัน สังเกตได้จากภายในบ้านหนึ่งหลังจะมีรถมากกว่า 1 คัน และทุกคนไม่นิยมมานั่งรถเมล์ ชอบขับรถมาเอง ยิ่งทำให้รถติดเพราะมีรถส่วนตัววิ่งมากบนถนน สาเหตุที่ทำให้การจราจรติดขัดนั้นคิดว่าเกิดจากสาเหตุหลาย ๆ ประการรวมกัน คือรถมาก ผู้ขับขี้อวดไม่เป็นระเบียบ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ถนนไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จริงจังในการทำงานได้แค่คอยจ้องจับ

แต่ถ้ารถติดจะมีผลต่อรายได้ของเอามาก เพราะช่วงรถติดจะเป็นชั่วโมงเร่งด่วน คนจะ
มาใช้บริการมาก ซึ่งในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งเอกและเพื่อนจะขับตามกฎจราจร แต่ถ้าแถวนั้น
ไม่มีตำรวจจราจรก็จะแข่งเพื่อเร่งทำเวลารีบกลับมารับผู้โดยสารที่วิน ในความคิดของเอก คิดว่าไม่มีใคร
จะแก้ปัญหารถติดได้ หากทุกคนไม่ช่วยกัน ช่วยนิดหน่อยดีกว่าไม่ช่วยเลย และความคิดเห็นเกี่ยวกับ
ตำรวจจราจรก็คือชอบรีดไถอย่างเดียว

การประกอบอาชีพ

การประกอบอาชีพของเอกนั้นดังที่กล่าวมาแล้วตั้งแต่เด็กมีอาชีพทำสวน ส่วนใหญ่ใช้
ชีวิตในสวนผลไม้ รับจ้างเก็บผลไม้ให้เจ้าของสวน และเมื่อเข้ามาในกรุงเทพฯ ได้มาทำงานรับจ้างขับรถ
ส่งของที่สมุทรปราการ หารายได้เดือนละ 6,000 บาท ลักษณะงานเป็นการส่งสินค้าโดยใช้รถ 6 ล้อ
ส่งตามบริษัทต่าง ๆ ทำงานลักษณะนี้เป็นเวลา 4 ปี จึงลาออกเพราะเบื่อและทำงานหลายชั่วโมง บางวัน
เลิกงานดึก ไม่มีเวลานอน บางทีต้องไปส่งของต่างจังหวัด และรถติดมาก

สาเหตุที่กล่าวมาข้างต้นทำให้เอกต้องหางานใหม่ โดยได้มาสอบถามที่วินแห่งนี้ว่าต้อง
การสมาชิกเพิ่มหรือไม่ แควินที่ไม่จำกัดว่าจะต้องมีสมาชิกจำนวนเท่าไร ก็ได้รับเอกเข้าร่วมเป็นสมาชิก
ด้วย โดยเอกมีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง ผูกมัดการขับขี่ด้วยตัวเองมาเป็นเวลา 10 ปี ใช้อะไหล่
ฮอนด้า

เมื่อเอกตกลงใจที่จะทำงานที่วินแห่งนี้ ก็ต้องทำตามระเบียบของที่นี้คือจ่ายค่าเสื้อวินตัว
ละ 7,500 บาท ครั้งเดียววิ่งได้ตลอด, ค่าคิววันละ 30 บาท และมีกฎเกณฑ์ต้องปฏิบัติคือ ต้องลงเบอร์ทุก
ครั้งคือไครมาถึงวินก่อนลงก่อน, ต้องใส่เสื้อวินทุกครั้งที่มาทำงาน, ต้องจ่ายค่าวินซึ่งต้องจ่าย 30 บาทใน
เวลา 18.00 น. ซึ่งสถานที่ทำงานคือ ซ.เรวดี หน้ากระทรวงสาธารณสุข และภายในวินแห่งนี้จำเป็นมากที่
จะต้องมีหัวหน้าวิน เพราะมีหน้าที่จัดระเบียบภายในวิน ควบคุมสมาชิกภายในวิน, เก็บค่าวินในแต่ละ
วัน มีสมาชิกทั้งสิ้น 40 คน ต่างคนก็ต่างมีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง แต่ถ้าไม่มีหัวหน้าวินจะพาไป
ซื้อโดยซื้อผ่อนหรือสก็๊วกก็ได้กับร้านที่หัวหน้าวินรู้จัก ซึ่งจะได้ส่วนลด และได้สิทธิพิเศษคือผ่อนน้อย
ดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งก็เป็นสิ่งดีสำหรับคนที่ยังไม่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตัวเอง และในแต่ละวันเอกจะเติมน้ำมันวันละ
80-100 บาท วิ่งได้ 20 กว่าเที่ยวหรือมากกว่านั้น อัตราค่าโดยสารหัวหน้าวินเป็นคนกำหนด
เช่นสุดซอย 40 บาท ไปต่างซอยเรวดี 30-39 คิค 10 บาท, ซอย 40-59 คิค 20 บาท, ซอย 60-65 คิค 30
บาท เป็นต้น ซึ่งจากการทำงานขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง เอกเคยได้รับค่าจ้างมากที่สุดคือ 400 บาท วิ่ง
จากซอยเรวดี ไปหมอชิตใหม่ เพราะช่วงนั้นอยู่ในช่วงสงกรานต์ รถจะติด เมื่อเอกจะเรียกค่าโดยสารเท่า

ไทรก็ได้ผู้โดยสารที่ยอมจ่ายเพราะจะต้องไปให้ทันรถทัวร์ ปัจจุบันช่วงเวลาที่ผู้โดยสารใช้บริการมากคือ เวลา 07.00-09.00 และ 16.00-20.00 น. อัตราที่ใช้วิ่งในแต่ละครั้งประมาณ 40-50 กม.ต่อชม.

ตั้งแต่ขับมอเตอร์ไซค์รับจ้างมาเป็นเวลา 6 ปี เอกเคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว 4-5 ครั้ง โดยที่จำได้เลขชนกับแท็กซี่ โดยผู้โดยสารในรถแท็กซี่เปิดประตูลงมา และเอกไม่ทันสังเกตเห็นเพราะ กำลังจะแซง ก็เลขชนเอกอย่างจัง ทำให้หน้าอาการของเอกแตก ผลคือ ผู้โดยสารในแท็กซี่คนนั้นยอมจ่าย ค่าเสียหายให้ และอีกครั้งหนึ่งคือล้มเองเพราะถนนลื่น บาดเจ็บที่หัวเข่าและข้อศอกเล็กน้อย ซึ่งจาก เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทำให้เอกต้องขับรถอย่างระมัดระวังทั้งกับผู้โดยสารและตัวเอกเองจะได้ไม่เป็น อันตราย หลังจากเคยประสบอุบัติเหตุเอกยังเคยถูกจับ 2 ครั้ง ข้อหา 1) ประกันหมดอายุ 2) ผู้โดยสารไม่ สวมหมวกกันน็อค ซึ่งจากทั้ง 2 เหตุการณ์ เอกยอมรับว่าผิดเพราะเป็นความผิดพลาดของเอกเองที่ไม่ ตำรวจความเรียบร้อย ของเอกสารและไม่เตือนผู้โดยสาร ทั้ง ๆ ที่การนั่งซ้อนรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทุก คนจะต้องสวมหมวกกันน็อค และกฎหมายก็กำหนดให้ต้องสวมใส่ทุกคน และถูกจับก็จ่ายให้ตำรวจ ทันทีเพราะไม่ต้องการไม่ให้ตำรวจยึดใบขับขี่ ในการปฏิบัติของตำรวจกับเอก ตำรวจจะแจ้งข้อหา แล้ว ให้เดินไปจ่ายที่ป้อมตำรวจตามจำนวนที่เขียนในใบสั่ง

ส่วนปัญหาภายในวินก็มีคือ รถจักรยานยนต์ในวินมากเกินไป ไม่มีที่จอดต้องหาที่จอด ตามข้างถนนใกล้ ๆ พอใกล้จะถึงคิวต่อเอารถจักรยานยนต์ของคนไปเข้าวิน และค่าใช้จ่ายในการขับรถ มีค่าน้ำมัน 80 ค่าเช่าวิน 30 ค่าข้าว 30 ค่าไรสุทธิที่ได้ประมาณวันละไม่ต่ำกว่า 500 บาท คิดเป็นเดือน ประมาณ 15,000 บาท ซึ่งเอกก็คิดว่าคุ้มกว่าไปรับจ้างเพราะงานนี้ไม่ต้องออกแรงมากมายแต่จะต้องขยัน จึงจะทำให้ได้เงินมาก ถ้าจะถามถึงความปลอดภัยนั้นไม่มีเลยเพราะไม่รู้ว่าจะต้องไปอยู่ได้ห้อง รถติดแต่ก็ระวังตัวตลอดขับรถโดยไม่ประมาท และไม่เคยที่จะทำประกันชีวิต แต่มี พ.ร.บ. เหตุที่ไม่ ทำประกันชีวิตเพราะยังไม่คิดว่ามีความจำเป็นในตอนนีแต่ในอนาคตไม่แน่เหมือนกัน

ทัศนคติต่ออาชีพนี้

เอกคิดว่าเป็นอาชีพที่อิสระ และรายได้ดี

ชีวิตในอนาคต

การวางแผนชีวิตในอนาคต เอกคิดว่าจะขับรถจักรยานยนต์รับจ้างไปเรื่อย ๆ เพราะ สามารถทำรายได้เป็นกอบเป็นกำ คิดว่าที่จะไปทำงานบริษัท ไปเป็นลูกจ้างคนอื่น เพราะงานนี้เราเป็น นายของตัวเอง และจะยึดอาชีพนี้ตลอดไป

ตอนที่ 4 การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participant Observation)

เพื่อให้การวิจัยครั้งนี้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิจัยทางมานุษยวิทยามาทำการศึกษาเพิ่มเติมโดยใช้วิธีการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมเป็นเครื่องมือศึกษาพฤติกรรม ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณทางแยกต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดในโครงสร้างของการประกอบอาชีพขั้รถจักรยานยนต์รับจ้าง และปัญหาจรรยา รวมทั้งสาเหตุและวิธีการแก้ไขปัญหา โดยแยกศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. พฤติกรรมของรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยทั่วไป
2. พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนตามทางแยกต่าง ๆ

1. พฤติกรรมของรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยทั่วไป

จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม ผู้วิจัยได้นำเสนอเฉพาะ โครงสร้างของการประกอบกรรถจักรยานยนต์รับจ้าง และพฤติกรรมในการประกอบอาชีพเท่านั้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การจัดตั้งวินหรือคิว

กลุ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่รวมตัวกันเพื่อเดินรถ รับ-ส่ง ผู้โดยสารในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง หรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเรียกว่า "วิน" การขออนุญาตจัดตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในปัจจุบันไม่จำเป็นต้องไปขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเหมือนในสมัยก่อน โดยการขอจะต้องติดต่อขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ก่อตั้งหรือหัวหน้าวินเป็นผู้ขออนุญาตจากสารวัตรใหญ่หรือสารวัตรจราจร ของสถานีตำรวจนครบาลที่วินรถจักรยานยนต์รับจ้างจะจัดตั้งขึ้น เพื่อกำหนดที่ตั้งของวิน เส้นทางเดินรถและจำนวน รถจักรยานยนต์รับจ้าง และจัดทำประวัติของหัวหน้าวิน ผู้ขับขี่ตลอดจนรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ด้วย โดยให้ปรากฏหลักฐานภาพถ่ายรถ, ผู้ขับขี่ ชื่อเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ และสำเนาทะเบียนรถ นอกจากนี้จะต้องกำหนดสิทธิ์ประจำคิวรถ และปักชื่อวินรถไว้ด้านหลัง พร้อมหมายเลขประจำตัวของผู้ขับขี่ เพื่อให้ผู้ขับขี่สวมใส่ขณะปฏิบัติงาน เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นสมควรว่าในพื้นที่นั้นเหมาะสมก็จะอนุญาตให้จัดตั้งได้ แต่ถ้าพื้นที่นั้นไม่เหมาะสมก็จะไม่อนุญาตให้จัดตั้ง เช่น สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน ตามนโยบายที่ปฏิบัติต่อเนื่องมาได้พิจารณาเห็นว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมีวินรถประเภทนี้ ในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน เนื่องจาก

1. เป็นย่านประกอบธุรกิจการค้า ส่วนใหญ่สภาพพื้นที่เป็นอาคารร้านค้าต่างๆ จำนวนมาก ไม่ใช่ย่านพักอาศัย เช่นเขตชานเมือง จึงไม่มีขอยลิกๆ ที่จำเป็นจะต้องใช้รถประเภทนี้วิ่งรับ-ส่งระหว่างซอย เพราะเป็นอาคารริมถนนใหญ่เป็นส่วนมาก
2. พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเขตพื้นที่ทรัพย์สินของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งมีสิทธิในการดูแลรักษา และมีเจ้าหน้าที่ในส่วนต่างๆ คอยดำเนินการอยู่อย่างเป็นระเบียบ และทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไม่มีนโยบายที่จะให้วินรถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นภายในเขต
3. เขตพื้นที่ สน.ปทุมวัน เป็นเขตส่งเสริมให้เคารถจักรยานยนต์ และสภาพถนนต่างๆ ได้กำหนดแนวห้ามจอดตลอดสายเป็นส่วนใหญ่ เช่น ถนนพญาไท, พระรามที่ 1, พระรามที่ 4 และพระรามที่ 6 ตัดใหม่ เป็นต้น จึงไม่สะดวกหากมีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่จะมาตั้งวินตามปากซอยต่างๆ เพราะไม่ได้เป็นขอยลิกๆ ที่จะเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นช่องว่างระหว่างตัวอาคารเท่านั้น
4. ในเขตพื้นที่ สน.ปทุมวัน ถนนสายหลักหลายสายเป็นทางเสด็จฯ เป็นเส้นทางผ่านของขบวนพระบรมวงศานุวงศ์ ราชอาคันตุกะ หรือบุคคลสำคัญต่าง ๆ หากมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตามซอยต่าง ๆ ในถนนสายสำคัญดังกล่าว จะเป็นการยากลำบากในการเตรียมเส้นทาง และควบคุมเส้นทางรับผิดชอบ ซึ่งมีขบวนผ่านเป็นประจำเกือบทุกวันยากแก่การป้องกันเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ง่าย

สำหรับการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ นอกจากการกวาดชั้นการจับขี้ และการจอดรถให้เป็นไปตามกฎจราจร และกวาดชั้นสภาพรถให้เป็นไปตามกฎหมายแล้วหากประชาชนประสบปัญหาเดือดร้อนอันเนื่องมาจากรถจักรยานยนต์รับจ้าง แล้วร้องเรียนมายังเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะเรียกหัวหน้าวินมาตักเตือนให้คอยควบคุมดูแลผู้ขับขี่ ในความควบคุมให้ปรับปรุงแก้ไข หากยังไม่ดีขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็จะดำเนินการจับกุมต่อไป

นอกจากนี้ในการดำเนินการป้องกันการก่ออาชญากรรมโดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการส่งเสริมจริยธรรม และตำรวจชุมชนสัมพันธ์ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน จัดเก็บประวัติโดยละเอียดของผู้ขับขี่โดยเฉพาะผู้ที่เคยมีประวัติอาชญากรรม เพื่ออำนวยความสะดวก ติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิดและเจ้าหน้าที่ตำรวจชุมชนสัมพันธ์ จัดให้มีการอบรมผู้ขับขี่ในแต่ละวัน ด้าน กฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี่ ด้านความสำนึก ในการเป็นพลเมืองดี การสังเกตจดจำลักษณะของผู้โดยสารซึ่งอาจเป็นคนร้าย การให้ข่าวสารแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ และการแจ้งเหตุ และความรู้ในการร่วมรณรงค์ป้องกันอาชญากรรมทั่วไป

2. จำนวนวิน และจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร

วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานครในอดีต ไม่มีหน่วยงานใดทำการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลเอาไว้ จนกระทั่งกรมการขนส่งทางบก โดยฝ่ายสถิติการขนส่งกองวิชาการและวางแผน ได้ทำการสำรวจจำนวนเส้นทางและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร 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

3. ตำแหน่งที่ตั้งของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เมื่อพิจารณาสถานที่ตั้งวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากที่จอด รับ-ส่ง ผู้โดยสารสามารถแบ่งได้ 4 กลุ่ม ได้แก่ ที่ตั้งบริเวณซอย ถนนใหญ่ ที่ชุมชนหนาแน่น และจุดเปลี่ยนการเดินทาง

1) ซอย วินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่บริเวณปากซอยการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างหรือการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารเข้า-ออกซอยเป็นหลัก ซอยที่มีลักษณะเป็นซอยตันและไม่ลึกมาก ส่วนใหญ่จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยเพียงวินเดียว ถ้าเป็นซอยลึกก็จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่กันซอย และหรือกลางซอยอีก ซึ่งวินที่อยู่กลางซอย หรือกันซอยนี้มีทั้งที่เป็นวินเดียวกับวินที่อยู่ปากซอยและคนละวินกัน สำหรับซอยที่เชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่นั้น มักจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บริเวณปากซอยของทั้งสองด้าน และถ้าหากระยะห่างระหว่างถนนใหญ่นั้นมาก และมีซอยย่อยจากถนนซอยเข้าไปในพื้นที่อีก ก็จะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยย่อยบางซอยด้วย

ระยะห่างระหว่างวินรถจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละวินจะห่างกันพอสมควรและขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างซอยด้วย โดยปกติแล้วบริเวณปากซอยจะมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ เพียงวินเดียว และเป็นที่ทราบกันในหมู่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ว่าจะไม่รับผู้โดยสารหน้าวินอื่นที่ไม่ใช่วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงมีไม่มากและจะเป็นการแข่งขันระหว่างรถจักรยานยนต์รับจ้าง กับรถโดยสารประจำทาง รถสองแถว หรือรถสี่ล้อเล็ก ที่มีอยู่ก่อนในซอยนั้น

2.) ถนนใหญ่ วินรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่ริมถนนสายหลักโดยเฉพาะในเขตเมือง บริเวณที่ตั้งวิน ได้แก่ บริเวณปากซอยของถนนสายหลัก หรือบนทางเดินเท้า เพื่อหลีกเลี่ยงการจกรถกีดขวางการจราจรบนถนนสายหลัก ซึ่งมีการจราจรคับคั่งอยู่แล้ว แต่บางวินก็จกริมถนนใหญ่เลย หากไม่สามารถจกรบนทางเดินเท้า และเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ไม่เข้มงวด จำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่เพิ่มขึ้นจากอดีตเป็นจำนวนมาก วินที่ตั้งริมถนนใหญ่ลักษณะการให้บริการ ส่วนใหญ่เป็นการรับ-ส่งผู้โดยสาร ลักษณะเดียวกับรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง โดยมีจุดมุ่งหมายไกลออกไปจากที่ตั้ง วิน รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณนี้ จึงมีการแข่งขันกับรถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รวมถึงรถโดยสารประจำทางที่ผ่านบริเวณนั้นด้วยโดยรถจักรยานยนต์มีข้อได้เปรียบที่มีความคล่องตัว รวดเร็ว และค่าโดยสารถูกกว่ารถแท็กซี่และรถสามล้อเครื่อง แต่มีข้อเสียในด้านที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างที่เห็นเด่นชัดและมีจำนวนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมาก คือ ถนนติลม

3) ที่ชุมนุมชน ที่ชุมนุมชนที่มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ ได้แก่บริเวณตลาดสด สถานที่ราชการ ที่ประชาชนต้องเดินทางมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก และห้างสรรพสินค้า เป็นต้น วินรถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณที่ชุมนุมชนส่วนมาก จะมีจำนวนวินมากกว่าหนึ่งวินเสมอ บริเวณตลาดหัวขวาง มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ถึง 8 วินด้วยกัน และแต่ละวินตั้งอยู่ไม่ห่างกัน ผู้โดยสารสามารถเดินจากวินหนึ่งไปอีกวินหนึ่งภายในเวลา 2-3 นาที ดังนั้น ผู้โดยสารจึงสามารถเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตนคิดว่ามีบริการที่ดีกว่าได้ การแข่งขันของวินรถจักรยานยนต์รับจ้างนอกจากจะต้องแข่งขันกับพาหนะประเภทอื่นที่มีอยู่ เช่น รถสองแถว รถสี่ล้อเล็กแล้ว ยังต้องแข่งขันกันเองระหว่างรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย

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

4. ขนาดของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ขนาดของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง พิจารณาแบ่งตามจำนวนรถได้ 3 กลุ่ม คือ วินขนาดเล็ก จำนวนรถไม่เกิน 30 คัน วินขนาดกลาง จำนวนรถระหว่าง 31-70 คัน และวินขนาดใหญ่ จำนวนรถมากกว่า 70 คันขึ้นไป ขนาดวินบริเวณชอยนั้น ชอยตันที่ไม่ลึกมากนัก จะเป็นวินขนาดเล็ก ไม่เกิน 30 คัน ส่วนชอยตันที่ลึกจากถนนใหญ่มาก ๆ และชอยที่เชื่อมต่อถนนใหญ่ ขนาดของวินขึ้นอยู่กับจำนวนประชากรในพื้นที่นั้น และจำนวนวินรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง ถ้ามีจำนวน

ประชากรอาศัยอยู่มาก มีจำนวนวินน้อย และชอยเล็กขนาดของวินจะมีขนาดกลาง (31-70 คัน) หรือขนาดใหญ่ (มากกว่า 70 คัน) แต่ถ้ามีจำนวนประชากรอาศัยอยู่น้อย มีจำนวนวินมาก หรือชอยไม่เล็กนักขนาดของวินส่วนใหญ่จะขนาดเล็ก หรือขนาดกลาง

วินที่อยู่ในบริเวณที่ชุมนุมชน ขนาดของวินจะค่อนข้างใหญ่ คือส่วนมากจะมีจำนวนรถเกินกว่า 30 คัน เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการค่อนข้างมากและส่วนมากมีจุดหมายที่ไกลจากที่ตั้งวินออกไป ดังนั้นจำนวนจะไม่เพียงพอในช่วงที่มีผู้โดยสารมาก โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ถ้ามีจำนวนรถอยู่น้อย เนื่องจาก วินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ บนถนนใหญ่ ในเขตเมือง ที่มีการจราจรคับคั่งการจอดรอรับ-ส่งผู้โดยสาร จะกีดขวางการจราจร และถนนในพื้นที่จำนวนมากเป็นเขตห้ามจอดรถ

5. การเดินรถ

1) ช่วงเวลาบริการ ในระยะแรกรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งดำเนินการโดยกลุ่มทหารเรือให้บริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารในช่วงเช้าและเย็น ต่อมาการให้บริการเดินรถมีช่วงเวลาเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่เช้าตรู่จนกระทั่งเวลาค่ำ 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 จอดรอผู้โดยสาร เพื่อความเป็นระเบียบของวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงจำเป็นต้องมีการจัดวินเดินรถจากการสำรวจภาคสนามสามารถแบ่งการจัดวินได้ 4 แบบ คือ การแขวนเบอร์หรือพวงกุญแจ การเขียนเบอร์ การจอดต่อคิว และมาก่อนได้ออกก่อน วินขนาดกลางถึงใหญ่ส่วนมาก จะใช้การแขวนเบอร์เนื่องจากรถมีจำนวนมาก ในบริเวณวินไม่มีที่จอดเพียงพอ การแขวนเบอร์จึงสามารถจอดในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรที่ห่างออกไปได้ เมื่อถึงคิวรถคันใดออกแล้วก็จะนำเบอร์ลงและเมื่อกลับเข้ามาอีกครั้งก็จะนำเบอร์ขึ้นมาแขวนต่อคิวอีกครั้ง การแขวนเบอร์นี้มีลักษณะคล้ายกับการเขียนเบอร์ แต่การเขียนเบอร์ไม่ค่อยเป็นที่นิยม เนื่องจาก ไม่สะดวก เมื่อเทียบกับการแขวนเบอร์ ต้องมีกระดานดำ หรือไวท์บอร์ด ชอล์ก หรือปากกา และที่ลบกระดาน สำหรับการจอดต่อคิวนั้นมี 2 ลักษณะ คือ การจอดรอต้องมีพื้นที่ว่าง เพราะเมื่อจอดเรียงกันจำนวน

มากแล้ว จะไม่เกิดขวางทางสัญจรของผู้อื่น ลักษณะที่ 2 คือ การจอดรถเรียงกันโดยผู้ขับขี่ต้องคอยเลื่อนรถอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากบริเวณที่ตั้งวินเป็นซอยแคบไม่สามารถจอดรถตามปกติได้ เมื่อผู้โดยสารขึ้นรถออกไปแล้ว คันต่อมาก็จะเลื่อนเข้ามาแทนที่ที่หัวคิว แบบสุดท้าย คือ มาก่อนได้ออกก่อน ลักษณะนี้ไม่เชิงเป็นการจัดวิน แต่จะเป็นการรู้และเข้าใจกันระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งจะไม่แข่งคิวหรือแย่งผู้โดยสารกัน วินที่มีการจัดคิวแบบนี้ส่วนใหญ่เป็นวินขนาดเล็กมีรถจำนวนไม่มาก

ทางด้านจุดจอดรถรอผู้โดยสาร ส่วนมากจุดจอดรถเพียงที่เดียว หรือวินเดียว ส่วนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีวินข่อยนั้นจะเป็นวินที่มีรถจำนวนมาก หรือเป็นซอยลึก จึงมีวินข่อยเพื่อบริการอยู่ที่กลางซอยและกันซอยและการแสดงให้ทราบว่า มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างจะเขียนป้ายบอกในลักษณะ ต่าง ๆ

3) อัตราค่าโดยสาร ค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง มี 2 ลักษณะ คือ อัตราค่าโดยสารที่แน่นอน เป็นค่าโดยสารบนเส้นทางที่เดินรถอยู่ประจำ ได้แก่ เส้นทาง เข้า-ออก ซอยและจุดหมาย หรือสถานที่ที่ไกลออกไปที่ผู้โดยสารใช้บริการเป็นประจำ โดยบางวินมีการจัดทำป้ายเพื่อบอกอัตราค่าโดยสารเอาไว้เพื่อเป็นมาตรฐาน เพื่อเป็นการป้องกันการเรียกค่าโดยสารแพงเกินไปจากผู้โดยสาร และการตัดราคาเพื่อแย่งผู้โดยสาร และอัตราค่าโดยสารไม่ได้ใช้บริการบ่อยนัก หรือวินนั้น ๆ ไม่มีป้ายบอกอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารขั้นต่ำของวินที่อยู่บริเวณปากซอย จะมีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าบริเวณอื่น คือ ส่วนใหญ่อัตราค่าโดยสารระหว่าง 3-5 บาท ซึ่งเป็นอัตราค่าโดยสาร เข้า-ออก ซอย และระยะทางใกล้ อัตราค่าโดยสารนี้แพงกว่ารถประจำทาง หรือรถสองแถว ซึ่งเก็บค่าโดยสาร 2-3 บาท เพียงเล็กน้อย แต่ได้รับความสะดวกมากกว่าสำหรับวินที่ตั้งบริเวณถนนใหญ่ ที่ชุมนุมชนและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ซึ่งส่วนใหญ่จะเดินรถในถนนใหญ่ มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ 5 บาท และ 10 บาท ซึ่งถูกกว่าเมื่อเทียบกับรถสามล้อเครื่องและรถแท็กซี่ ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำประมาณ 20 บาท ขึ้นไป

อัตราค่าโดยสารเมื่อเดินรถในซอย จะถูกกว่าเมื่อเดินรถออกสู่ถนนใหญ่ เนื่องจากการเดินทางในซอยสามารถเดินรถได้จำนวนเที่ยวมากกว่า เพราะมีจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการเป็นจำนวนมาก และสภาพการจราจรในซอยไม่ติดขัด และเมื่อส่งผู้โดยสารเข้าซอยแล้ว ยังมีโอกาสรับผู้โดยสารออกมาอีกด้วย ในขณะที่รถที่ออกสู่ถนนใหญ่จะกลับวินโดยไม่มีผู้โดยสารกลับมาด้วย และต้องพบกับสภาพการจราจรติดขัดทำให้กลับถึงวินช้าจึงเดินรถได้น้อยกว่า เมื่อเดินรถเข้า-ออกซอย นอกจากนี้ยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมสูง เนื่องจากผู้ขับขี่จำนวนมากไม่ปฏิบัติตามกฎต้องตามกฎจราจร โดยเฉพาะการเดินทางจักรยานยนต์ในช่องทางจราจรด้านขวา และการเดินรถย้อนทิศทาง

2. พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนตามทางแยกต่าง ๆ

ผู้วิจัยได้พิจารณาเลือกทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น และมีถนนสายหลักเส้นเดียวกันหรือต่อเนื่องกัน โดยเป็นเส้นทางการเดินทางที่สำคัญโดยมีเกณฑ์ คือเป็นทางร่วมทางแยก หรือวงเวียนที่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุมการจราจร มีระดับผิวการจราจรเรียบ โดยได้เลือกศึกษาจำนวน 3 จุด คือที่แยกหลานหลวง 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

การจราจรบริเวณแยกหลานหลวง

1. ลักษณะทางกายภาพ

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

ลักษณะทางภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อมนั้น ในบริเวณรอบ ๆ ทางแยก จะเป็นอาคารพาณิชย์ 3 ชั้น ซึ่งคาดว่าปลูกสร้างมาไม่น้อยกว่า 20 ปี โดยรอบ ซึ่งจะมีทางเดินเท้าที่กว้างสามารถเดินได้โดยสะดวก มีต้นไม้ขนาดใหญ่ปลูกไว้ 2 ข้างทาง ให้ความร่มรื่น อาคารจะเป็นอาคารแถวไม่มีจุดสังเกตใดที่เป็นจุดสำคัญ ใกล้เคียงห่างจากทางแยกประมาณ 100 เมตร มีปั้มน้ำมันศาลเท็กซ์

ที่แยกหลานหลวงเป็นทางแยกที่พื้นถนนทำด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก และลาดผิวการจราจรด้วยยางแอสฟัลต์ ซึ่งมีความเรียบ รถต่าง ๆ สามารถวิ่งได้โดยสะดวกรวดเร็ว ไม่มีผิวถนนที่ขรุขระหรือกำลังซ่อมแซมแต่อย่างใด ถนนหลานหลวงเป็นถนนที่มีความกว้าง โดยมีช่องทางเดินรถถึง 6 ช่องทาง มีการจัดการจราจรให้เดินรถทางเดียว มีทิศทางจากแยกสะพานชมราช ซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันออก วิ่งตรงไปผ่านมาทางแยกหลานหลวง และตรงต่อไปจนถึงถนนราชดำเนินกลาง ทางทิศตะวันตก ซึ่งมีช่องทางด้านขวาสุดเป็นช่องทางที่ไว้สำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางวิ่งสวนทางได้

สำหรับถนนจักรพรรดิพงษ์ จะตัดผ่านถนนหลานหลวง โดยทางทิศเหนือจะตรงไปยังถนนนครสวรรค์ และทางทิศใต้ จะตรงไปยังสี่แยกแม่น้ำศรี สำหรับถนนหลานหลวงจะมีการจราจรให้รถวิ่งสวนทางกันได้ โดยมีช่องทางเดินรถ 6 ช่องทาง แบ่งเป็นข้างละ 3 ช่องทาง แต่ขนาดความกว้างของช่องทางไม่เท่ากับถนนหลานหลวง โดยในถนนจักรพรรดิพงษ์จะมีช่องทางที่แคบกว่า ที่สี่แยกไม่มีสะพานลอยคนข้ามถนน มีแต่เพียงเครื่องหมายบนพื้นทางสำหรับคนเดินข้าม (ทางม้าลาย) ซึ่งสามารถเดินข้ามถนนได้โดยรอสัญญาณไฟจราจรให้รถหยุดและปลอดภัยเสียก่อน ที่บริเวณสี่แยกมีป้อมตำรวจสำหรับให้เจ้าหน้าที่กวดสัญญาณไฟจราจรขนาดเล็ก โดยจะอยู่ทางด้านมุมถนนด้านตะวันออกเฉียงใต้ของแยก ภายในป้อมตำรวจมีเครื่องปรับอากาศ พร้อมเก้าอี้ ผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร และวิทยุรับส่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งอยู่ในป้อม

2. ลักษณะการควบคุมการเดินรถในสี่แยกหลานหลวง

สำหรับการคมนาคมขนส่งของสี่แยกหลานหลวงนี้ เป็นทางแยก ที่มีความสำคัญดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น คือ มีถนนจำนวน 2 สายมาตัดกัน คือถนนหลานหลวง และถนนจักรพรรดิพงษ์ เป็นเส้นทางหลักที่ผู้ใช้ทางส่วนใหญ่ ใช้เป็นเส้นทางเดินทางไปยังถนนราชดำเนิน สนามหลวง สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และฝั่งธนบุรี เป็นต้น ทำให้ปริมาณรถที่ใช้การจราจรมีเป็นจำนวนมาก การเคลื่อนที่จึงค่อนข้างช้า เนื่องจากการจราจรติดขัด โดยจะมีรถทุกประเภทที่ผ่านแยกดังกล่าว โดยมีทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส รถไมโครบัส รถจักรยานยนต์ รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถรับส่งที่รวมทั้งขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ ซึ่งการใช้ทางจะมากหรือน้อยจะขึ้นอยู่กับช่วงเวลาในการเดินทางของแต่ละวัน และช่วงกลางวันจะมีปริมาณการใช้รถมากตลอดวัน โดยเฉพาะในช่วงระยะเวลาเร่งด่วน ส่วนใหญ่ถ้ามีการจราจรติดขัดจะเป็นในลักษณะการค้างมาจากแยกผ่านฟ้า ซึ่งไม่สามารถไปต่อได้จึงติดขัด โดยในถนนจักรพรรดิพงษ์ ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาเพราะเป็นถนนสายเล็กซึ่งเชื่อมต่อกับถนนสายหลักเท่านั้น

สำหรับเขตพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะอยู่ในเขตการควบคุมของสถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง ส่วนสัญญาณไฟจราจร จะอยู่ในส่วนรับผิดชอบของกองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร โดยมีการควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ (A.T.C.)

สัญญาณไฟจราจรที่บริเวณแยกนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีการควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจของส่วนกลางคือ กองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อความเป็นเอกภาพในการระบายรถให้สัมพันธ์กันในแต่ละแยกให้เกิดความคล่องตัว ส่วนในเวลาปกติเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ คือ สน.นางเลิ้ง จะเป็นผู้ควบคุม และในช่วงกลางวันที่การจราจรไม่หนาแน่นมากนัก จะเป็นการควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์

ซึ่งเสาสัญญาณไฟจราจรในแยกนี้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งมีป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งอยู่ใกล้เคียงอีกเช่น ป้ายห้ามจอดรถ เครื่องหมายบนพื้นทางแสดงทิศทางการเดินรถ เครื่องหมายทางข้ามทางของคนเดินถนน เป็นต้น

3. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนและสภาพการจราจรบริเวณแยกหลานหลวงที่ได้จากการสังเกต

ช่วงเวลาเช้า คือระหว่างเวลาประมาณ 06.00 - 09.00 น. เป็นช่วงเวลาที่เป็นการจราจรหนาแน่น จะเรียกว่าเป็นชั่วโมงเร่งด่วน ถนนหลานหลวง จะมีปริมาณรถเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจะมีรถที่วิ่งมาจากถนนเพชรบุรี ถนนสุวรคโลก และจากทางด่วน ตรงมายังถนนหลานหลวง เพื่อขับตรงไปยังถนนราชดำเนิน ซึ่งรถที่ผ่านแยกนั้นมีเป็นจำนวนมาก หากบางครั้งมีการติดขัดบ้างเนื่องจากติดช่องทางเลียวขวา และติดป้ายหยุดรถประจำทางซึ่งมีรถประจำทางหยุดจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร จึงเสียพื้นที่ผิวการจราจรไป 1 ช่องทาง

ด้านถนนจักรพรรดิพงษ์ ที่เป็นการจราจรซึ่งสามารถวิ่งสวนทางกันได้ ไม่มีปัญหาทั้งสองด้านทั้งในด้านของแยกแมนศรี และในด้านของถนนนครสวรรค์

สำหรับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร บริเวณสี่แยกหลานหลวง จะพบว่ามีรถฝ่าฝืนไม่มากเท่าไรนัก ส่วนใหญ่จะพบว่าการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง มีมาก โดยผู้ที่ฝ่าฝืนส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ และการจอดรถยนต์โดยสารรับผู้โดยสารไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย การหยุดรถล้ำเส้นหยุด และการวิ่งและจอดรถในช่องทางด้านขวาของรถจักรยานยนต์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปภาพที่ 4.2 แสดงภาพของสี่แยกหาดานหลวง บันทึกภาพบนถนนหาดานหลวง



รูปภาพที่ 4.3 แสดงภาพของสี่แยกหาดานหลวง บันทึกภาพบนถนนจักรพรรดิพงษ์



การจราจรบริเวณแยกผ่านฟ้า

1. ลักษณะทางกายภาพ

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

ลักษณะทางภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อม ในบริเวณรอบ ๆ ทางแยก ซึ่งเป็นบริเวณกว้างมีสถานที่สำคัญหลายจุดโดยมีรายละเอียดดังนี้ คือ ทางทิศเหนือของทางแยกจะเป็นถนนราชดำเนินนอกทางด้านซ้ายของถนนเป็นกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สุดถนนเป็นพระที่นั่งอนันตสมาคม ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือคือ สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง ต่อมาเป็นถนนนครสวรรค์ที่ตรงไปยังราชตฤณมัยสมาคม หรือสนามม้านางเลิ้ง ที่ติดกันถัดมาทางทิศตะวันออก เป็นถนนหลานหลวง ถัดไปเป็นอาคารกรมโยธาธิการ ถนนดำรงรักษ์ และมีถนนเล็กสามารถไปถึงวัดสะแก ถัดมาเป็นสะพานผ่านฟ้าลีลาศ ตัดขวางถนนราชดำเนินอยู่ ถัดมาทางทิศใต้ของทางแยกคือป้อมพระกาฬ และมีถนนมหาไชย ซึ่งสามารถไปถึงสะพานพระพุทธยอดฟ้าได้ ถัดมาเป็นลานมหาเจษฎาบดินทร์ วัดราชนัคคาราม ต่อมาทางทิศตะวันตกเป็นถนนราชดำเนินกลาง และถัดมาเป็นอาคารพาณิชย์ 5 ชั้น เป็นที่ตั้งของบริษัท เทเวศม์ประกันภัย ถัดมาเป็นถนนพระสุเมรุ และอาคารธนาคารกรุงเทพ ฯ จำกัด

แยกผ่านฟ้าเป็นทางร่วมทางแยกที่พื้นถนนทำด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก และลาดผิวการจราจรด้วยยางแอสฟัลต์ ซึ่งมีความเรียบ รถต่าง ๆ สามารถวิ่งได้โดยสะดวกรวดเร็วไม่มีผิวถนนที่ขรุขระหรือกำลังซ่อมแซมแต่อย่างใด ทางแยกผ่านฟ้าเป็นทางแยกที่มีถนนจำนวนหลายสายมาบรรจบ โดยสามารถแยกออกได้เป็นสองฝั่งคือ เมื่อมาจากทางแยกหลานหลวงและตรงเข้าทางแยกผ่านฟ้า ก่อนจะข้ามสะพานผ่านฟ้าซึ่งเป็นทางตรง จะมีถนนจำนวน 4 สาย โดยทางทิศเหนือจะมีถนนราชดำเนินนอก โดยไปสุดที่พระที่นั่งอนันตสมาคม เป็นถนนที่มีการสัญจรที่เป็นการจราจรสวนทางกันได้ โดยมีเส้นทางจราจร 6 ช่องทาง สวนทางกันข้างละ 3 ช่อง และนอกถนนจะเป็นถนนคู่ขนานโดยมีเกาะกลางกั้นด้านละ 2 ช่องจราจร ถัดมาทางทิศตะวันออกเป็นถนนนครสวรรค์ จะมีช่องจราจรเป็นการเดินรถทิศทางเดียว 4 ช่องทาง มาจากแยกผ่านฟ้าตรงไปยังสนามม้านางเลิ้ง เพื่อตรงไปทางถนน

เพชรบุรี และมีช่องทางด้านขวาสุดได้จัดเป็นช่องสำหรับรถยนต์โดยสารประจำทาง ส่วนทางใต้ 1 ช่องทาง ถัดต่อมาเป็นถนนหลานหลวง เป็นถนนที่มีการจัดการจราจรเดินทางเดียวตรงมาจากแยกหลานหลวงมุ่งหน้ามาทางแยกผ่านฟ้า และถัดมาทางทิศใต้ เป็นช่องทางของถนนดำรงรักษ์ เป็นถนนเล็ก ที่ใช้เป็นทางลัดไปทางวัดสะแก และถนนเจริญกรุงได้ ถนนทั้ง 4 เส้นซึ่งอยู่ในทางร่วมทางแยก ในด้านก่อนขึ้นข้ามสะพานผ่านฟ้าภิลาศ

บนสะพานผ่านฟ้าภิลาศจะเป็นสะพานกว้าง มีเกาะกลางถนนแบ่งช่องการจราจร ออกด้านละ 6 ช่องทางจราจร มีเส้นแบ่งช่องการจราจรชัดเจน และมีพื้นผิวเรียบ โดยเมื่อพ้นจากตัวสะพานแล้ว ทางด้านแยกผ่านฟ้าด้านทิศใต้ติดกับสะพานผ่านฟ้าภิลาศ จะเป็นป้อมพระกาฬ และถัดไปเป็นถนนมหาไชย ซึ่งตรงไปทางวัดราชนาคา เป็นถนน 5 ช่องการจราจร โดยช่องที่ตรงเข้าไปมี 2 ช่องทาง และทิศทางที่วิ่งออกมามีจำนวน 3 ช่องทาง พื้นผิวเรียบ ต่อมาในทิศตะวันตกจะเป็นถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งมุ่งหน้าตรงไปยังสนามหลวง และสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า บนถนนราชดำเนินกลาง แบ่งการจราจรออกเป็น 2 ด้าน โดยแต่ละด้านมีจำนวน 6 ช่องทาง มีเกาะกลางถนนกั้นกลาง แต่เป็นเกาะเดี่ยว ๆ และทางเข้าหน้าที่ได้จัดให้มีการจอดรถยนต์กลางเกาะได้ ถัดไปทางด้านทิศเหนือของแยกจะเป็นถนนพระสุเมรุ ซึ่งตรงไปทางบางลำพู

ในแต่ละถนนจะมีเครื่องหมายแบ่งช่องทางจราจรบนพื้นทางอย่างชัดเจน บริเวณรอบ ๆ ทางแยกผ่านฟ้าจะมีทางม้าลายทุก ๆ ด้าน ไว้เพื่อสำหรับคนไว้เดินข้ามถนนซึ่งมีเป็นจำนวนมาก

2. ลักษณะการควบคุมการเดินรถในทางแยกผ่านฟ้า

สำหรับการคมนาคมขนส่งของแยกผ่านฟ้า นั้น เป็นทางแยกใหญ่ที่มีความสำคัญ เพราะเป็นทางแยกที่มีถนนจำนวนหลายสายมารวมกัน สำหรับแยกนี้ผู้วิจัยจะยึดเอาสะพานผ่านฟ้าภิลาศมาเป็นจุดหลักในการอธิบาย ดังนี้

บนสะพานผ่านฟ้าในช่องการจราจรที่มุ่งหน้าไปทางสนามหลวง จะมีถนนราชดำเนินนอก และถนนหลานหลวง รวม 2 สายหลักที่จะต้องผ่าน ซึ่งในด้านจะนี้การควบคุมการจราจรจะอยู่ในการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง และเมื่อผ่านสะพานจะสามารถวิ่งตรงไปทางวงเวียนประชาธิปไตย เลี้ยวซ้ายเข้าถนนมหาไชย ส่วนในทางกลับกัน บนสะพานผ่านฟ้าภิลาศ ที่มาจากทางสนามหลวง ตรงไปทางถนนราชดำเนินนอกและถนนนครสวรรค์ เมื่อผ่านสัญญาณไฟจราจรแล้วก็จะวิ่งข้ามมาบนสะพานผ่านฟ้า และหยุดรอสัญญาณไฟจนกว่าจะได้รับให้ไปได้ และมีที่ออกมาจากทางถนนพระสุเมรุ ให้ตรงไปและเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาได้ และขับตรงไปยังถนน

ราชดำเนินนอกเพื่อตรงไปยังพระที่นั่งอนันตสมาคม และเข้าถนนนครสวรรค์ เพื่อตรงไปยังสนามม้า นางเลิ้ง ที่บริเวณแยกมีป้อมของเจ้าหน้าที่ตำรวจสำหรับควบคุมการจราจรจำนวน 2 ป้อม โดยป้อมหนึ่งจะอยู่บริเวณหัวถนนหลานหลวง และหัวถนนนครสวรรค์ เป็นป้อมที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยอยู่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง และอีกป้อมหนึ่งอยู่บริเวณมุมหัวถนนราชดำเนินกลางด้านหัวถนนพระสุเมรุ ป้อมนี้จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจของสถานีตำรวจนครบาลตำรวจราษฎร์ เป็นผู้ควบคุมดูแล

3. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนและสภาพการจราจรบริเวณแยกหลานหลวงที่ได้จากการสังเกต

สำหรับการคมนาคมขนส่งของสี่แยกผ่านฟ้า จะเป็นทางแยกที่พิเศษ เนื่องจากเป็นทางร่วมและทางแยกที่มีบริเวณกว้าง โดยพิจารณาแยกออกเป็น 2 ด้าน โดยมีสะพานผ่านฟ้าทิศใต้เป็นจุดแบ่ง คือด้านที่อยู่ในฝั่งถนนราชดำเนินนอก และฝั่งถนนราชดำเนินกลาง โดยในฝั่งถนนราชดำเนินนอก โดยมีการควบคุมการจราจร 1 จุด และในฝั่งถนนราชดำเนินกลางอีก 1 จุด เส้นทางที่จะต้องผ่านแยกนี้ขึ้นเป็นจุดที่เริ่มต้นในเส้นทางที่เข้าไปภายในเขตเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งกรุงเทพมหานคร ได้มีการกำหนดไม่ให้มีการขับขีรถยนต์บรรทุก 10 ล้อ และรถยนต์โดยสารที่ไม่มีผู้โดยสารเข้ามาในเขตเกาะรัตนโกสินทร์ ดังนั้น รถที่ผ่านแยกนี้ขึ้นจะมีรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส รถบัสนาเที่ยว รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ และการใช้รถผ่านแยกนี้จะมีปริมาณมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนในเวลาเช้าและเย็น รวมทั้งประชาชนที่มีการใช้ทางข้ามในแยกนี้เนื่องจากที่บริเวณคลองรอบกรุงตรงจุดป้อมพระกาฬ มีท่าเรือเรือควนที่วิ่งในคลองดังกล่าว ประชาชนที่ใช้การขนส่งด้วยเรือจะขึ้นฝั่งและมีการข้ามถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรต้องมีการชะลอความเร็ว

สำหรับเขตพื้นที่ในการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะอยู่ในเขตการควบคุมของสถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง และสถานีตำรวจนครบาลตำรวจราษฎร์ และส่วนสัญญาณไฟจราจรจะอยู่ในส่วนรับผิดชอบของกองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร โดยมีการควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ (A.T.C.) สัญญาณไฟจราจรที่บริเวณแยกนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีการควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจของส่วนกลาง คือ กองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อความเป็นเอกภาพในการระบายรถให้สัมพันธ์กันในแต่ละแยกให้เกิดความคล่องตัว ส่วนในเวลาปกติจะเป็นการควบคุมโดยสถานีตำรวจตามที่รับผิดชอบ 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 การจับรถคร่อมเส้นแบ่งช่องทางจราจร การเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน โดยรถทุกชนิดโดยส่วนใหญ่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก เป็นเหตุให้บางครั้งมีการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกันขึ้น และทำให้เป็นเหตุให้ความเร็วของรถน้อยลง โดยส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์จะมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงมากที่สุด



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปภาพที่ 4.5 แสดงภาพของทางแยกผ่านฟ้า บันทึกภาพจากด้านถนนราชดำเนินนอก



รูปภาพที่ 4.6 แสดงภาพของทางแยกผ่านฟ้า บันทึกภาพจากด้านถนนราชดำเนินกลาง



รูปภาพที่ 4.7 แสดงภาพของถนนราชดำเนินนอก



รูปภาพที่ 4.8 แสดงภาพของถนนนครสวรรค์



รูปภาพที่ 4.9 แสดงภาพของถนนราชดำเนินกลาง



รูปภาพที่ 4.10 แสดงภาพของถนนบนสะพานผ่านฟ้าสีดาก



การจราจรบริเวณแยกวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย

1. ลักษณะทางกายภาพ

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

ลักษณะทางภูมิประเทศ และสิ่งแวดล้อม ในบริเวณรอบ ๆ วงเวียน จะเป็นอาคารเป็นกลุ่ม ๆ โดยทางด้านทิศเหนือของวงเวียน จะเป็นถนนดินสอ มีโรงเรียนสตรีวิทยา เป็นอาคารสูง 7 ชั้น มีรั้วรอบเป็นอาณาบริเวณ และมีร้านอาหารจิตร เป็นอาคารชั้นเดียวติดอยู่บริเวณทางเดินเท้า ทางด้านทิศใต้เป็นถนนดินสอ มีร้านอาหารเมธาวลัย ศรีแดง เป็นอาคารชั้นเดียวคล้ายกับร้านอาหารจิตร และมีอาคารเมืองโบราณตั้งอยู่อีกด้านหนึ่งของถนนดินสอ ตรงกลางวงเวียน เป็นอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยมีอาณาเขตกว้าง โดยตรงกลางเป็นอาคารมีสัญลักษณ์รัฐธรรมนูญ วางอยู่บนพานสีทองขนาดใหญ่ และมีเสาปักอยู่รอบนอกจำนวน 4 ด้าน

วงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย เป็นวงเวียนที่มีพื้นถนนเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก และลาดผิวการจราจรด้วยยางแอสฟัลต์ ซึ่งพื้นผิวการจราจรจะมีความเรียบ รถต่าง ๆ สามารถวิ่งได้โดยสะดวกรวดเร็ว ไม่มีการซ่อมแซม หรือปิดช่องทางการจราจรแต่อย่างใด ในบริเวณวงเวียนมีการแบ่งช่องการจราจรทั้งหมด 6 ช่องการจราจร และมีการจัดการจราจรด้วยสัญญาณไฟโดยจะมีเส้นหยุดหลังเสาสัญญาณไฟจะมีการแบ่งการจราจรออกเป็น 5 ช่องการจราจร ในวงเวียนนั่นเอง โดยในถนนราชดำเนินกลางมีการแบ่งช่องการจราจรเป็น 6 ช่องการจราจร ทั้งสองด้านที่สวนกัน โดยในส่วนวงเวียนที่จะหยุดรถที่สัญญาณไฟ จำนวน 5 ช่องทาง จะเป็นการกั้นรถเพื่อให้รถทางตรงในถนนราชดำเนินไปก่อน รอบ ๆ วงเวียนไม่มีสะพานลอยคนเดินข้าม โดยจะมีเครื่องหมายบนพื้นทางขึ้นทางสำหรับคนเดินข้าม (ทางม้าลาย) ซึ่งสามารถเดินข้ามถนนได้โดยมีสัญญาณไฟสำหรับคนเดินข้ามทุกถนนในวงเวียน มีป้อมตำรวจจำนวน 1 ป้อม ติดเครื่องปรับอากาศตั้งอยู่บนทางเดินเท้าฝั่งถนนราชดำเนินกลางทางทิศตะวันตกของถนน มีเก้าอี้ ผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร

2. ลักษณะการควบคุมการเดินรถในวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย

สำหรับการคมนาคมขนส่งของวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยนั้น เป็นวงเวียนที่มีความสำคัญคงได้กล่าวมาแล้ว มีถนนราชดำเนินนอกเป็นถนนหลัก มีการใช้การจราจรมาก การเคลื่อนที่จะเป็นไปตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร โดยรถที่มาจากแยกผ่านฟ้าตรงมาตามถนนราชดำเนินกลาง เมื่อมาถึงบริเวณวงเวียนจะเป็นช่องทางทั้งหมด 6 ช่องทาง จะต้องผ่านสัญญาณไฟจราจรก่อนเข้าวงเวียน เพื่อให้รถในวงเวียนทางด้านขวาที่มีสัญญาณจราจรจัดระบบไว้แล้ว เมื่อได้รับสัญญาณไฟจราจรให้ไปแล้ว จะวิ่งมารอสัญญาณไฟที่แยกถนนดินสอ มี 6 ช่องจราจร เมื่อได้สัญญาณไฟไปแล้วจึงวิ่งต่อไปทางสนามหลวงได้จำนวน 6 ช่องทาง และสามารถเข้าวงเวียนต่อไปได้อีก โดยจะติดสัญญาณไฟจราจรอีก มีจำนวน 5 ช่องทาง ซึ่งสามารถวิ่งต่อไปเข้าถนนดินสอทางทิศเหนือของวงเวียนหรือย้อนกลับไปที่แยกผ่านฟ้า

ส่วนรถที่มาจากสนามหลวง ตรงเข้ามาในวงเวียน จะติดสัญญาณไฟจราจร เมื่อได้สัญญาณไฟแล้วจะวิ่งเข้าไปในวงเวียนได้และสามารถเลี้ยวซ้ายเข้าไปในถนนดินสอได้ และจะตรงไปเพื่อไปยังแยกผ่านฟ้าได้ จะมีสัญญาณไฟจราจรอีกจุดหนึ่ง และมีเส้นทางในวงเวียนที่จะวิ่งต่อไปก็จะมีสัญญาณไฟจราจรอีกจุดหนึ่ง แต่จะมีเหลือเพียง 5 ช่องทาง

สรุปได้ว่าในวงเวียนนี้จะมีการไหลเวียนของรถในลักษณะปล่อยทีละด้าน และควบคุมด้วยสัญญาณไฟจราจร และหากการจราจรติดขัดจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าไปควบคุมการจราจรด้วยตนเอง และลงไปอำนวยความสะดวกด้วยตนเอง โดยในพื้นที่ของวงเวียนนี้อยู่ในการควบคุมของ สถานีตำรวจนครบาลตำราญราษฎร์ และมีผู้การจราจรที่มีการควบคุมสัญญาณโดยระบบคอมพิวเตอร์ (A.T.C.) โดยกองวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร

ในเวลาเร่งด่วนจะมีการควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อความเป็นเอกภาพในการจัดการจราจร ให้ไหลเคลื่อนตัวไปด้วยความคล่องตัว โดยใช้การควบคุมสัญญาณไฟแบบอัตโนมัติ และเครื่องหมายสัญญาณไฟมีเห็นอย่างชัดเจน รวมทั้งเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและที่ตั้งอยู่บนป้ายต่าง ๆ

3. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนและสภาพการจราจรบริเวณแยกวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย

ช่วงเวลาเช้า ในระหว่างเวลาประมาณ 06.00 - 09.00 น. เป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น จะเรียกว่าเป็นชั่วโมงเร่งด่วน จะมีปริมาณรถเป็นจำนวนมาก เนื่องจากจะมีรถที่มาจากแยก

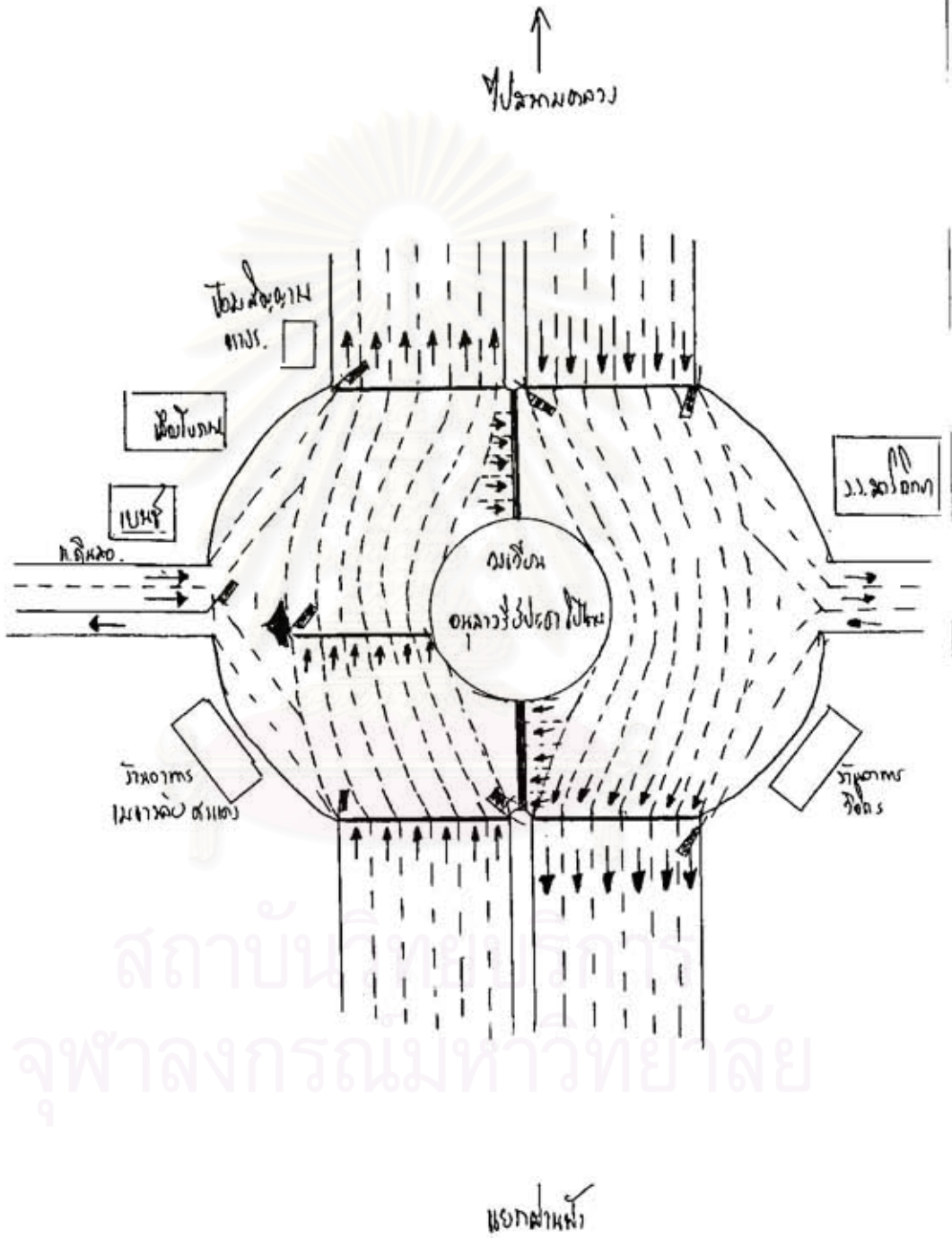
ผ่านฟ้าตรงไปทางสนามหลวง และ ผังตรงกันข้ามจากสนามหลวง ตรงไปยังแยกผ่านฟ้า ซึ่งทั้ง 2 ด้าน จะมีการติดขัดเนื่องมาจากไม่สามารถปล่อยรถไปได้ เนื่องจากการติดขัดต่อเนื่องมาจากแยกด้านหน้าไม่สามารถเลื่อนไหลไปได้

สำหรับในวงเวียนนี้มีปัญหาคือคนข้ามถนนจะมีเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะข้ามโดยไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟให้คนข้าม ทำให้เกิดการชะลอความเร็วของรถจึงเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาได้ ส่วนรถประเภทต่าง ๆ ที่มีปัญหามากที่สุดคือ รถยนต์โดยสารประจำทางมักไม่จอดชิดทางด้านซ้าย และชอบเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ทำให้เกิดปัญหา รวมทั้งรถจักรยานยนต์ที่มักฝ่าฝืนสัญญาณจราจรต่าง ๆ เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง และเครื่องหมายบนพื้นทาง การแข่งรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิดทำให้มีการชะลอความเร็วของรถคันอื่น ๆ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปภาพที่ 4.11 แสดงแผนที่สังเขปแสดงวงเวียนอนุตาวรีย์ประชาธิปไตย



รูปภาพที่ 4.12 แสดงภาพของวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย



รูปภาพที่ 4.13 แสดงภาพของถนนราชดำเนินกลางที่มาจากแยกผ่านฟ้า



รูปภาพที่ 4.14 แสดงภาพของถนนราชดำเนินกลางที่ผ่านวงเวียนมุ่งหน้าไปทางสนามหลวง



รูปภาพที่ 4.15 แสดงภาพของถนนดินสอฝั่งทางทิศใต้ของวงเวียน อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย



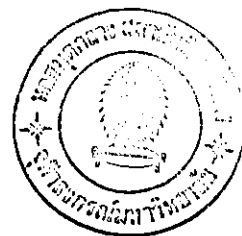
รูปภาพที่ 4.16 แสดงภาพของถนนดินสอด้านทิศเหนือของวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย



รูปภาพที่ 4.17 แสดงภาพของป้อมควบคุมการจราจรที่บริเวณวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย



การสัมภาษณ์ผู้ให้ข่าวสำคัญ จำนวน 3 ราย



สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจอรกร คนที่ 1

ผู้ให้สัมภาษณ์ เชียว (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัชพร จุณณวัฒน์
 สถานที่และเวลา แยกผ่านฟ้า วันที่ 20 ธันวาคม 2539 เวลา 18.00 น.

ลักษณะทางสังคม

เชียวเป็นชายไทย อายุ 28 ปี เกิดที่ ต.พระพุทธ อ.จักราช จ.นครราชสีมา ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) จาก จ.นครราชสีมา ปัจจุบันโสด และประกอบอาชีพรับราชการตำรวจ ปัจจุบันพักอาศัยอยู่กับเพื่อนข้าราชการตำรวจด้วยกันที่ 67 คอนโดบางซื่อ ซึ่งเป็นบ้านเช่า เดือนละ 2,500 บาท

บุคลิกภาพ

เชียวรูปร่างสันทัด ผิวดำ-แดง ตาเนียงพูดภาษากลางไม่ชัด ความสูงประมาณ 167 ซม. กริยามารยาทเรียบร้อย และการแต่งกายสุภาพสะอาด สบาย ๆ และเชียวสูบบุหรี่และดื่มเหล้า

ประวัติชีวิต

เชียวเกิดที่ 13 หมู่ 2 ต.พระพุทธ อ.จักราช จ.นครราชสีมา ครอบครัวประกอบอาชีพทำนามาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษ และมีพื้นที่ในการเพาะปลูกประมาณ 20 ไร่ ซึ่งรายได้ส่วนใหญ่มาจากการขายข้าว โดยปัจจุบันเชียวมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 6 คน โดยเชียวเมื่อจบการศึกษาจาก ร.ร.จักราชวิทยา ก็ได้มาสมัครสอบเป็นตำรวจ เพราะบิดามารดาต้องการให้เป็นข้าราชการ และในชนบทส่วนใหญ่ต้องการให้ลูกหลานเป็นข้าราชการ เพราะบิดามารดาจะได้รับผลประโยชน์ตรงนั้นด้วย เช่นรักษาพยาบาลฟรี เมื่อเชียวสอบตำรวจได้ก็ได้ศึกษาที่โรงเรียนตำรวจนครบาลบางเขน ซึ่งใช้เวลาเรียน 1 ปี และบรรจุครั้งแรกที่โรงเรียนพลตำรวจแห่งนี้ด้วยเช่นกัน โดยบรรจุเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2534 ได้รับเงินเดือน เดือนละ 7,120 บาท ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง ผบ.หมู่ งาน 5 กก.1 บก. จร. ช่วงเวลาที่มาปฏิบัติหน้าที่คือ 05.00 - 19.00 น.

ครอบครัวและเครือญาติ

ในครอบครัวของเชียว ปัจจุบันบิดาได้เสียชีวิตแล้วด้วยโรคมะเร็งตับ โดยมีเพียงมารดาที่เป็นหัวหน้าครอบครัว ซึ่งมารดามีอายุ 53 ปี และเป็นคนที่มีความใจเข้มแข็ง อ่อนโยน คอยดูแลบุตรทุกคน ไม่ให้บุตรต้องรู้สึกว่าเขาบิดา เพราะท่านเป็นทั้งมารดาและบิดาในคนๆ เดียวกัน ซึ่งหากเชียวมีวันหยุดหรือ

ว่างจากการทำงาน เขียวจะกลับไปเยี่ยมมารดาที่บ้านต่างจังหวัดเป็นประจำ และรายได้จากการทำงาน เขียวก็จะได้จัดส่งไปให้ผู้เป็นมารดาเดือนละ 1,000 บาท โดยจะจัดส่งให้เป็นประจำทุกเดือน เพราะค่าจ้างเขียวเอง ค่าใช้จ่ายก็ไม่ได้มากมาย สามารถที่จะจัดสรรให้พอใช้ได้ในแต่ละเดือน ซึ่งเขียวจะวางแผนการใช้จ่ายไว้ล่วงหน้าแล้ว จึงไม่มีความเดือนร้อนในเรื่องนี้

ชีวิตประจำวัน

เขียวจะตื่นนอนเวลา 04.30 น. ทุกวัน หลังจากทำภารกิจส่วนตัว อาบน้ำ แปรงฟัน แล้วจะเดินทางไปทำงานโดยจะไปถึงสถานี่เวลาประมาณ 05.00 น. ลงเวลามาปฏิบัติงาน ปล่อยแถว และเริ่มงานเวลา 05.30 น. โดยเขียวประจำที่แยกผ่านฟ้า จะพักรับประทานอาหารเวลาประมาณ 13.00 น. ลักษณะอาหารจะเป็นข้าวแกง ก๋วยเตี๋ยว ซึ่งหารับประทานได้ตามร้านขายอาหารทั่ว ๆ ไป หรือถ้าวันไหนมีอาหารกล่องก็ไม่ต้องเสียเงินซื้ออาหารกลางวัน และเป็นการประหยัดไปได้ 1 มื้อ เขียวเลิกงานเวลา 19.00 น. ซึ่งเมื่อถึงบ้าน เขียวจะอาบน้ำ กินข้าว ดูทีวี แล้วเข้านอน

ซึ่งภายในหนึ่งวันเขียวจะมีเวลาพัก และมีวันหยุด ก็วันเสาร์-อาทิตย์ ซึ่งเป็นวันหยุดที่ทางราชการกำหนดให้หยุด โดยเขียวจะใช้เวลาในวันหยุดพักผ่อนอยู่กับบ้าน ทำความสะอาดห้อง ดูทีวี ซึ่งเขียวคิดว่าการดำเนินชีวิตประจำวันเช่นนี้ เขียวไม่รู้สึกเบื่อ และถ้าหากเบื่อ วิธีที่เขียวแก้ปัญหานี้ได้คือ ดูทีวี หรือ อ่านหนังสือ

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ในความคิดของเขียวเกี่ยวกับปัญหาจราจรในปัจจุบัน เขียวคิดว่าประชาชนส่วนมากขาดระเบียบวินัย ไม่เคารพกฎจราจร โดยส่วนมากจะเป็นผู้หญิง ที่ประพุดิตินที่กล่าวมา และสาเหตุปัญหาจราจรมาจากพื้นผิวการจราจรบางพื้นที่ ที่มีการก่อสร้างเป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการสัญจรไปมา

และในจุดทางแยกที่เขียวปฏิบัติหน้าที่อยู่ ไม่มีปัญหาในการจราจร และเขียวคิดว่ารถจักรยานยนต์เป็นปัญหาการจราจรที่สำคัญมาก

สถานีวิทยุบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร คนที่ 2

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายใจ (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัยรพ จุณณวัฒน์
 สถานที่และเวลา วงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย วันที่ 10 ธันวาคม 2539 เวลา 15.00 น.

ลักษณะทางสังคม

ใจเป็นชายไทย อายุ 27 ปี เกิดที่ ค.ดงเสื่อเหลือง อ.โพธิ์ประทับช้าง จ.พิจิตร ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) ปัจจุบันสมรสแล้ว และมีบุตร 1 คน อายุ 3 ขวบ ภรรยาเป็นแม่บ้าน ปัจจุบันพักบ้านพักข้าราชการตำรวจ

บุคลิกภาพ

ใจมีบุคลิกภาพทั่ว ๆ ไป เป็นคนเงียบ สุขุม รูปร่างสูงโปร่ง มีความสูงประมาณ 172 ซม. และการแต่งกายเรียบง่าย กริยามารยาทเรียบร้อย น้ำเสียงใหญ่ทุ้ม พูดจาเป็นกันเอง และเชี่ยวชาญวันละประมาณ 1.5 ของ แต่เชี่ยวชาญไม่เต็มศร

ประวัติชีวิต

ใจเกิดที่ที่อยู่ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ครอบครัวประกอบอาชีพเกษตรกรรม พื้นที่ส่วนใหญ่ใช้ทำเกษตรกรรม และครอบครัวมีรายได้หลักมาจากการประกอบอาชีพนี้ โดยใจมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 2 คน น้องสาวคนเล็กจบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นต้น (ปวช.) และใจจบการศึกษาจากโรงเรียนจิระประวัติพิทยาคม หลังจากจบการศึกษาก็ได้ช่วยครอบครัวทำงาน จนกระทั่งมีเพื่อนที่เคยเรียนโรงเรียนจิระประวัติฯ มาด้วยกัน ได้ชักชวนให้ไปสอบเป็นตำรวจ ถ้าสอบได้ครอบครัวจะได้สบาย และใจก็ได้มาสมัครสอบตำรวจ และสอบได้ เมื่อผ่านขั้นตอนนี้ต่าง ๆ ในการเป็นข้าราชการแล้ว ใจก็ได้มาศึกษาตามหลักสูตรของข้าราชการตำรวจที่โรงเรียนตำรวจภูธร 6 เมื่อจบการศึกษาที่โรงเรียนนี้ก็ได้รับบรรจุครั้งแรกที่ สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ โดยบรรจุครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2536 ปัจจุบันได้รับเงินเดือน เดือนละ 6,590 บาท และปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่จราจร ซึ่งช่วงเวลาที่มาปฏิบัติงานคือ เข้า-บ่าย สลับกันไป

ครอบครัวและเครือญาติ

บิดามารดาของใจสมรสกันมาแล้วเป็นเวลา 29 ปี โดยบิดาอายุ 52 ปี มารดาอายุ 51 ปี ซึ่งทั้งสองท่านเป็นคนใจดี โอบอ้อมอารี เป็นมิตรกับเพื่อนบ้าน ชอบเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ในครอบครัวของใจดังที่ได้

กล่าวมาแล้วว่ามีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 2 คน โดยน้องสาวคนเล็กอายุ 22 ปี ปัจจุบันทำงานในบริษัทฯ แห่งหนึ่งที่บ้านเกิด และน้องสาวคนนี้ก็เป็นคนดูแลบิดามารดา

เกี่ยวกับภรรยาของโจ โจได้รู้จักกับภรรยาที่จังหวัดนครสวรรค์ โดยเรียนที่โรงเรียนเดียวกันในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และคบกันมาเรื่อย ๆ จนกระทั่งตัดสินใจที่จะใช้ชีวิตร่วมกัน และแต่งงานกันในปี พ.ศ. 2537 โดยปัจจุบันหากมีวันหยุดหรือว่างจากการทำงานโจจะกลับไปเยี่ยมบิดามารดาที่ต่างจังหวัด โดยเฉลี่ยแล้ว 4-5 ครั้งต่อปี ส่วนรายได้จากการประกอบอาชีพ โจไม่ได้จัดส่งให้บิดามารดาเพราะรายได้ที่ได้อยู่ในปัจจุบันไม่พอเพียงกับครอบครัวของโจ

ชีวิตประจำวัน

โจตื่นนอนเวลา 05.00 น. ทุกวัน หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว เมื่อไปถึงสถานีโจจะเซ็นชื่อเข้าเวร ฟังการอบรม ปล่อยแถว ซึ่งเวลาเริ่มงานคือ 05.30 น.ของทุกวัน เมื่อปล่อยแถวแล้ว ก็จะไปประจำตามจุดต่าง ๆ ซึ่งโจต้องประจำที่วงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ทำหน้าที่ให้สัญญาณแก่รถที่สัญจรไปมาในท้องที่นั้น และเวลาที่โจพักรับประทานอาหารก็ขึ้นอยู่กับว่าโจโดนเวรกะไหน ถ้ากะเช้าจะพักรับประทานอาหารเวลาประมาณ 12.00 น. โดยอาหารจะเป็นข้าวแกง ราคา 30 บาท ตามร้านอาหารทั่วไป โดยกะเช้าจะเลิกงานเวลา 14.00 น. และถ้าโดนเวรกะบ่ายจะพักรับประทานอาหารเวลาประมาณ 18.00 น. และเลิกงานเวลา 22.00 น. จะสลับกันไปเป็นเช่นนี้ทุกวัน

ภายในหนึ่งวันโจจะมีเวลาพักหลังจากออกเวรแล้วคือ เวลา 14.00 น. และ 22.00 น. และถ้ามีวันหยุดจะเป็นวันอาทิตย์ แต่จะเป็นการหยุดอาทิตย์เว้นอาทิตย์ ส่วนใหญ่โจจะใช้วันหยุดหารายได้พิเศษนอกเหนือจากงานประจำ เพราะรายได้ปัจจุบันไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย จึงจำเป็นต้องทำงานตลอด แต่โจก็ไม่รู้สึกเบื่อจากการประกอบอาชีพนี้เพราะ โจคิดว่าโจสนุกกับงาน

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ในความคิดของโจเกี่ยวกับปัญหาจราจรในปัจจุบัน โจคิดว่ามีสาเหตุมาจาก 1) ปัจจุบันจำนวนรถมีมากขึ้น 2) ผู้คนที่ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร 3) ผู้ใช้รถไม่มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งในจุดทางแยกที่โจปฏิบัติงานอยู่ก็มีปัญหาลักษณะนี้ด้วย เช่น จำนวนรถมาก การเคลื่อนตัวเป็นไปได้ช้า ๆ เนื่องจากทางแยกต่อ ๆ ไป มีการก่อสร้างสะพานลอย และภายในทางร่วมแยกนี้มีโรงเรียน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรเพราะเมื่อใกล้ถึงเวลาโรงเรียนเลิก จะมีผู้ปกครองนำรถของคนมาจอดรอรับบุตรหลาน ซึ่งบางครั้งก็จอดไม่เป็นระเบียบ ก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัด และตามความคิดเห็นของโจ โจคิดว่ารถบรรทุกและรถโดยสารประจำทางขนาดใหญ่เป็นรถที่เป็นปัญหาการจราจรมากที่สุด

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ รายนที่ 3

ผู้ให้สัมภาษณ์ นายกอง (นามสมมุติ)
 ผู้สัมภาษณ์ ว่าที่ พ.ต.ต.ชัชพร จุณณวัฒน์
 สถานที่และเวลา แยกหลานหลวง วันที่ 1 มกราคม 2540 เวลา 15.00 น.

ลักษณะทางสังคม

กองเป็นชายไทย อายุ 26 ปี เกิดวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2513 ที่ จ.เพชรบูรณ์ ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม. 6) ปัจจุบันสมรสแล้ว แต่ยังไม่มบุตร และภรรยาเป็นแม่บ้าน โดยปัจจุบันพักอาศัยอยู่บ้านพักข้าราชการตำรวจ

บุคลิกภาพ

กองมีบุคลิกภาพทั่ว ๆ ไปเป็นคนยิ้มง่าย รูปร่างสันทัด ความสูงประมาณ 170 ซม. การแต่งกายสบาย ๆ กริยามารยาทเรียบร้อย กองมีน้ำเสียงแหลม แต่เวลาพูด พูดจากใจจริง พูดจริงทำจริง โดยกองไม่สูบบุหรี่ แต่ดื่มสุรบ้างเป็นบางโอกาส

ประวัติชีวิต

กองเกิดที่ จ.เพชรบูรณ์ ครอบครัวประกอบอาชีพทำนา มีพื้นที่ในการเพาะปลูก 10 ไร่ โดยกองมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกัน 3 คน กองเป็นลูกคนโต โดยคนที่สองเป็นผู้ชาย จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ปัจจุบันทำงานแล้ว และคนที่สองเป็นผู้หญิง จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นต้น (ปวช.) ปัจจุบันทำงานแล้วเช่นกัน และรายได้จากครอบครัวส่วนใหญ่มาจากการทำนา และอาชีพเสริมต่าง ๆ เช่น ทำไร่ เลี้ยงสัตว์ เป็นต้น โดยกองจบการศึกษาจากโรงเรียนห่มเกล้าพิทยาคม หลังจากจบการศึกษาแล้วก็ได้เข้ามาทำงานทำในกรุงเทพฯ พอทราบข่าวว่ามีการเปิดรับสมัครตำรวจก็ได้มาสมัครสอบ เพื่อบรรจุเป็นข้าราชการตำรวจ โดยสอบได้ และได้เข้าเรียนตามหลักสูตรของข้าราชการตำรวจที่โรงเรียนตำรวจภูธร 6 เมื่อจบการศึกษาที่โรงเรียนตำรวจภูธร 6 แล้ว ก็ได้บรรจุครั้งแรกที่ สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง โดยบรรจุครั้งแรกเมื่อพ.ศ. 2537 และได้รับเงินเดือน เดือนละ 6,720 บาท ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งเจ้าหน้าที่จราจร โดยช่วงเวลาที่มาปฏิบัติหน้าที่ในหนึ่งวันคือเวลา 05.00-12.00 น.

ครอบครัวและเครือญาติ

บิดามารดาของกองใช้ชีวิตร่วมกันมาเป็นเวลาประมาณ 30 ปีแล้ว โดยบิดาอายุ 50 ปี มารดาอายุ 48 ปี โดยทั้งสองท่านมีลักษณะนิสัยใจดี ขยันทำมาหากิน เป็นตัวอย่างที่ดีแก่บุตร ซึ่งกองมีพี่น้องร่วม

บิดามารดาเดียวกัน 3 คน รายละเอียดคงได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อก่อนหน้านี้ โดยน้องสาวคนเล็กเป็นคนดูแลบิดามารดาที่บ้านเกิด ส่วนในเรื่องภรรยาของกอง ภรรยาเป็นคนจังหวัดแพร่ และกองรู้จักภรรยาในช่วงที่กองทำงานอยู่กรุงเทพฯ และคบกันมาเรื่อย ๆ จนกระทั่งได้แต่งงานกัน แต่ยังไม่มีการจดทะเบียน เพราะใจคิดว่ายังไม่พร้อมหลาย ๆ ด้าน เช่น เรื่องรายได้ เป็นต้น ซึ่งถ้าหากมีเวลาว่างจากการทำงานปัจจุบัน กองก็จะกลับไปเยี่ยมบิดามารดาที่ต่างจังหวัด ซึ่งระยะเวลาที่จะได้อยู่กับบิดามารดา ก็จะขึ้นอยู่กับว่าเป็นวันหยุดต่อเนื่องหรือเปล่า ถ้าต่อเนื่องก็จะอยู่กับบิดามารดาประมาณ 2-3 วัน ซึ่งในปีหนึ่ง ๆ กองจะกลับไปประมาณ 1-2 ครั้ง ส่วนเรื่องรายได้จากการประกอบอาชีพ กองก็ได้จัดส่งไปให้บิดามารดาที่บ้านต่างจังหวัดเดือนละ 500 บาท ทุกเดือน เพราะรายได้ที่ได้อยู่ในปัจจุบันกองคิดว่าพอใช้

ชีวิตประจำวัน

กองตื่นนอนเวลา 04.30 น. หลังจากนั้นจะทำภารกิจส่วนตัว และเมื่อไปถึงสถานีกองจะเซ็นชื่อปล่อยแถว และเริ่มงานเวลา 05.30 น. โดยกองประจำที่แยกกลางหลวง และหยุดพักรับประทานอาหารเวลา 12.00 น. ลักษณะอาหารเป็นอาหารตามสั่ง ตามร้านอาหารทั่ว ๆ ไป และเวลาเลิกงานก็จะขึ้นอยู่กับว่าทำงานช่วงเช้าหรือช่วงบ่าย แต่เมื่อกลับไปถึงบ้าน กองจะเล่นกีฬา อาบน้ำ กินข้าว นอน

ภายในหนึ่งวันกองจะมีเวลาพักในช่วงพักรับประทานอาหาร และมีวันหยุดคือวันอาทิตย์ ซึ่งกองจะใช้เวลาส่วนใหญ่ในวันหยุดพักผ่อนอยู่กับบ้านกับภรรยา ซึ่งการดำเนินชีวิตประจำวันเช่นนี้ กองรู้สึกเบื่อ เพราะวัน ๆ หนึ่ง ต้องอยู่กับบรรยากาศเป็นพิษ เช่น ควันพิษจากรถโดยสาร ปัญหาโรคติดทำให้เครียด ส่วนวิธีที่ทำให้กองหายเบื่อก็คือ การเล่นกีฬา อ่านหนังสือ

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ในความคิดเห็นของกองเกี่ยวกับปัญหาจราจรในปัจจุบัน มีสาเหตุมาจากปริมาณรถเพิ่มมากขึ้น, ความไม่มีน้ำใจของคนไทย ซึ่งในจุดทางแยกที่กองปฏิบัติงานก็มีปัญหาการจราจร เช่น อากาศเป็นพิษ, ประชาชนผู้ขับขี่ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร และกองคิดว่ารถยนต์ส่วนบุคคลเป็นปัญหาการจราจรที่สำคัญมาก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย