

บทที่ 6

สรุปและเสนอแนะ

จากการศึกษาการขับรดของคนขับรดไมโครบัสที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรดไมโครบัสว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงใด ถ้าระดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรดไมโครบัสที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร บังคับทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยทำการศึกษาเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ในการศึกษานี้ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) และจากประชากรผู้ขับรดไมโครบัสเขตกรุงเทพมหานคร กำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูป (Yamane) ณ ระดับความเชื่อมั่น 95 % ความคลาดเคลื่อน $\pm 10\%$ ทำให้ได้ประชากรตัวอย่างของการวิจัย จำนวน 120 ตัวอย่างในส่วนของเครื่องมือที่เป็นแบบสอบถามส่วนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกได้คัดเลือกผู้ขับรดไมโครบัส จำนวน 20 คน ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร สำหรับข้อมูลที่ได้จากการสังเกตพฤติกรรมจะศึกษาในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่น คือช่วงเวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 - 19.00 น.

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้แบบสอบถามซึ่งออกแบบเพื่อใช้สำรวจพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับรดไมโครบัสที่ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ใช้วิธีการทางมานุษยวิทยาในการศึกษาเพิ่มเติม โดยใช้เครื่องมือการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

สมมติฐานของการวิจัยมี 5 ประการ ได้แก่

1. การขับรถฝ่าฝืนในสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถไมโครบัส มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
2. การจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถไมโครบัส มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
3. การขับรถแซงในที่คับขันของคนขับรถไมโครบัส มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
4. การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถไมโครบัส มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
5. การหยุดรอผู้โดยสารนานของคนขับรถไมโครบัส มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 4 ตอนได้ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถไมโครบัส
2. ลำดับความสำคัญที่มากที่สุดของพฤติกรรมหลักเรียงลำดับจากมากไปน้อย 5 อันดับ
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย 10 อันดับ
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรมีอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ อัตราค่าเช่าบ้าน ระยะเวลาในการขับรถไมโครบัส ระยะเวลา การได้รับอนุญาตใบขับขี่จำนวนชั่วโมงของการขับรถ

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

1. ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถไมโครบัส

ผลการศึกษาพบว่าประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31- 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.8 รองลงมามีอายุระหว่าง 26-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.2 และส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสคิดเป็นร้อยละ 56.7 ประชากรส่วนใหญ่จะจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมา คือ ระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 15.8 และส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่บ้านเช่า คิดเป็นร้อยละ 53.3 รองลงมาคือ อพาร์ทเมนต์คิดเป็นร้อยละ 23.3 รายได้ที่ประชากรเป้าหมายได้รับเป็นส่วนใหญ่คือ 7,000 - 8,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.8 และมีบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูในครอบครัวจำนวน 1-2 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 52.5

ในเรื่องของระยะเวลาในการขับรถในกรุงเทพมหานคร ของกลุ่มประชากรเป้าหมาย มากกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.1 และได้พบว่าส่วนใหญ่จะหัดขับรถจากบริษัทบางกอกมอเตอร์ คิดเป็นร้อยละ 52.4 และการได้ใบอนุญาตนั้นจะไปทำด้วยตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 97.5 และจะได้ใบอนุญาตมาไม่น้อยกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.5

เมื่อศึกษาถึงเวลาที่ใช้ขับรถในแต่ละวัน พบว่าส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการขับรถ 4-8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 75.8 และพบว่าเหตุผลในการกระทำความคิดของกลุ่มเป้าหมายนั้น มีสาเหตุมาจาก ความรีบร้อนคิดเป็นร้อยละ 53.3 ประชากรเป้าหมายเกือบทั้งหมด ยังไม่เคยถูกร้องเรียนจากผู้โดยสารภายใน 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 90.8 และอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีนั้น จะมีสัดส่วนค่อนข้างเท่ากันคือ ไม่เคยเกิด คิดเป็นร้อยละ 49.2 ส่วนเคยเกิดนั้นคิดเป็นร้อยละ 50.8

สำหรับเรื่องสภาพของรถ ที่กลุ่มประชากรเป้าหมายขับอยู่นั้น รถส่วนใหญ่มีสภาพพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 65.0 และอายุการใช้งานของรถไมโครบัสนั้นจะอยู่ในระยะเวลา 1-2 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51

2. ลำดับความสำคัญที่มากที่สุดของพฤติกรรมหลัก เรียงลำดับจากมากไปน้อย 5

อันดับ

- ลำดับที่ 1 พฤติกรรมสการจอดรถในที่ห้ามจอด ตัวแปร V25 - V30
ค่าเฉลี่ย ของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 233 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 48.50
- ลำดับที่ 2 พฤติกรรมการขับรดแข่งในที่คับขัน ตัวแปร V19 - V24 ค่า
เฉลี่ย ของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 226 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ฐานเท่ากับ 62.04
- ลำดับที่ 3 พฤติกรรมการร่อผู้โดยสารนาน ตัวแปร V1 - V6 ค่าเฉลี่ย
ของค่าดัชนีในกลุ่มนี้เท่ากับ 215 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่า
กับ 40.02
- ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียว ตัว
แปร V7 - V12 ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนี ในกลุ่มนี้เท่ากับ 212
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 65.90
- ลำดับที่ 5 พฤติกรรมการขับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ตัวแปร V13 - V18
ค่าเฉลี่ยของค่าดัชนีในกลุ่มนี้ เท่ากับ 204 ส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐานเท่ากับ 51.36

3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย

จากการศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยที่มีผลทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด (ลำดับ 1-10) เรียงลำดับความสัมพันธจากมากไปหาน้อย ได้แก่

- ลำดับที่ 1 ถ้าท่านสามารถขับรถแซงรถคันอื่นได้ ท่านจะแซงทันที
- ลำดับที่ 2 ท่านจะรองจนกว่าผู้โดยสารจะนั่งประจำที่เสียก่อนจึงออกมา
- ลำดับที่ 3 ท่านมักจะหลีกเลี่ยงการจอดบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น
- ลำดับที่ 4 ขณะขับรถสายตาของท่านมักจะจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง
- ลำดับที่ 5 ในกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องจนต้องจอดบนถนน ท่านมักจะนำรถออกจากถนนโดยเร็ว
- ลำดับที่ 6 เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปได้โดยเร็ว
- ลำดับที่ 7 ในการจอดรถ ท่านจะจอดรถขนานกับไหล่ทาง ห่างไม่เกิน 25 เซ็นติเมตร
- ลำดับที่ 8 ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสท่านมักขับรถแซงคันอื่นตลอด
- ลำดับที่ 9 ถ้าไม่มีผู้โดยสารหรือผู้โดยสารน้อย ท่านจะขับรถด้วยความเร็วสูง
- ลำดับที่ 10 เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองอำพันกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะลดความเร็วของรถลง

4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร มี อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ หลักประกันชีวิต ระยะเวลาที่ขับรถไมโครบัสในกรุงเทพมหานคร จำนวนชั่วโมงของการขับรถ

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลัก ที่มีผลทำให้เกิดปัญหาทางรางร มีดังนี้

1. อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ .05

พบว่าอายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 61.5 ของผู้ที่มีอายุ 20-25 ปี มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานมากที่สุด ร้อยละ 40.0 ของผู้ที่มีอายุ 26-30 ปี มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานรองลงมา ร้อยละ 27.9 ของผู้ที่มีอายุ 31-35 ปี มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานน้อย และร้อยละ 6.9 ของผู้ที่มีอายุมากกว่า 35 ปี มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานน้อยที่สุด จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานมากกว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีอายุมาก

2. ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 36.8 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษา มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานมากที่สุด ร้อยละ 27.5 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษา มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 14.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามัธยม มีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานน้อยที่สุด จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับประถมจะมีพฤติกรรมกรรมการหยุดรผู้โดยสารนานมากกว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและระดับสูงกว่า

3. หลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าการทำประกันชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 12.2 ของผู้ที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 42.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่ไม่ทำประกันชีวิต มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารมาก จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานน้อยกว่าคนขับรถไมโครบัสที่ไม่ได้ทำประกันชีวิต

4. ระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพมหานคร ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าระยะเวลาที่ขับรถในกรุงเทพฯ ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 26.1 ของผู้ที่ขับรถในกรุงเทพฯ เป็นเวลาน้อยกว่า 3 ปี มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 62.0 ของผู้ที่ขับรถในกรุงเทพฯ เป็นเวลา 3-5 ปี มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารมาก ร้อยละ 20.8 ของผู้ที่ขับรถในกรุงเทพฯ มากกว่า 5 ปี มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานน้อยที่สุด จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่ขับรถในกรุงเทพฯ น้อยกว่า 5 ปี จะมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากกว่า คนขับรถไมโครบัสที่ขับรถในกรุงเทพฯ มากกว่า 5 ปี

5. ประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 10.0 ของผู้ที่เคยขับรถแท็กซี่มาก่อนมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 47.1 ของผู้ที่เคยขับรถประจำทางมาก่อน มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากที่สุด ร้อยละ 40.3 ของผู้ที่เคยขับรถบรรทุกมาก่อนมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมาก ร้อยละ

4.8 ของผู้ที่เคยขับรถส่วนตัวมาก่อนมีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานน้อยที่สุด จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถประจำทางมาก่อนจะมีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานมากกว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถแท็กซี่ รถบรรทุก และรถส่วนตัวมาก่อน

6. จำนวนชั่วโมงในการขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับกับพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 33.3 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัส 4-8 ชั่วโมงมีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 23.1 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสเป็นเวลา 8-12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานน้อย ร้อยละ 64.7 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสมากกว่า 12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานมากที่สุด จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่ขับรถมากกว่า 12 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ที่ขับรถไมโครบัส 4-8 ชั่วโมง และ 8-12 ชั่วโมง

7. รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญที่สถิติที่ระดับ .05

พบว่ารายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 25.0 ของผู้ขับรถไมโครบัสที่มีรายได้น้อยกว่า 8,500 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวน้อย ร้อยละ 35.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้ 8,500 - 9,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวน้อย ร้อยละ 51.6 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้ 9,000 - 10,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวมากที่สุด ร้อยละ 27.3 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้มากกว่า 10,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวน้อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่มีรายได้ 9,000 - 10,000 บาท จะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและ

หวาดเสียว มากกว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 8,500 บาท 8,500 - 9,000 บาท และมากกว่า 10,000 บาท

8. จำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดูที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 12.5 ของคนขับรถไมโครบัสที่ไม่มีภาระเลี้ยงดูบุตร มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย ร้อยละ 33.3 คนขับรถไมโครบัสที่มีจำนวนบุตรหรือผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดู 1-2 คน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย ร้อยละ 40.0 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีจำนวนบุตรหรือผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดู 3-4 คน มีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากที่สุด จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถไมโครบัสที่มีจำนวนบุตรหรือผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดู 3-4 คน จะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่ีบุตรหรือไม่มีผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดู และผู้ที่มีจำนวนบุตรและผู้ที่เป็นภาระเลี้ยงดู 1-2 คน

9. ประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าประเภทรถที่เคยขับมาก่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจรที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือร้อยละ 30.0 ของผู้ที่เคยขับแท็กซี่มาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย ร้อยละ 58.8 ของผู้เคยขับรถประจำทางมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากที่สุด ร้อยละ 22.6 ของผู้ที่เคยขับรถบรรทุกมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย ร้อยละ 23.8 ของผู้ที่เคยขับรถส่วนตัวมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรน้อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถประจำทางมาก่อนจะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถแท็กซี่ รถบรรทุก และรถส่วนตัวมาก่อน

10. รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันทีแถกต่างกัน ความแถกต่างดั่งกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติทีระคั้บ .05

พบว่ารายได้ทีแถกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันทีแถกต่างกัน (ความแถกต่างดั่งกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติทีระคั้บ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 20.5 ของคนขั้บรดไมโครบัสทีได้เงินเดือนน้อยกว่า 8,500 บาท มีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันน้อย ร้อยละ 35.3 ของคนขั้บรดไมโครบัสทีมีเงินเดือน 8,500 - 9,000 บาท มีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันน้อย ร้อยละ 41.9 ของคนขั้บรดไมโครบัสทีมีเงินเดือน 9,000 - 10,000 บาท มีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันมากที่สุด จึงกล่าวได้ว่าคนขั้บรดไมโครบัสทีมีรายได้ 9,000 - 10,000 บาท จะมีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันมากกว่าคนขั้บรดไมโครบัสทีมีรายได้น้อยกว่า 8,500 บาท และ 8,500 - 9,000 บาท และ 10,000 บาท

11. หลักประกันการคู้้บครองชีวิตทีแถกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันทีแถกต่างกัน ความแถกต่างดั่งกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติทีระคั้บ .05

พบว่าการทำประกันชีวิตทีแถกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันทีแถกต่างกัน (ความแถกต่างดั่งกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติทีระคั้บ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 40.8 ของผู้ทีทำประกันชีวิตมีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันมาก ร้อยละ 19.7 ของผู้ทีไม่ได้ทำประกันชีวิต มีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันน้อย จึงกล่าวได้ว่าคนขั้บรดไมโครบัสทีทำประกันชีวิต จะมีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันมากกว่าผู้ทีไม่ได้ทำประกันชีวิต

12. ประเภททีเคยขั้บมาก่อนทีแถกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันทีแถกต่างกัน ความแถกต่างดั่งกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติทีระคั้บ .05

พบว่าประเภททีเคยขั้บมาก่อนทีแถกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันทีแถกต่างกัน (ความแถกต่างดั่งกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติทีระคั้บ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 25.0 ของผู้ทีเคยขั้บรดแท็กซีมาก่อนมีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันน้อย ร้อยละ 29.4 ของผู้ทีเคยขั้บรดประจำทางมาก่อนมีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันน้อย ร้อยละ 37.1 ของผู้ทีเคยขั้บรดบรรทุกมาก่อนมีพฤติกรรมการขั้บรดแวงในทีคั้บขันมาก

ร้อยละ 4.8 ของผู้ที่เคยขับรถส่วนตัวมาก่อนมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันน้อย จึงกล่าวได้ว่าคนขับรถไมโครบัสที่เคยขับรถบรรทุกมาก่อน จะมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันมากกว่าคนขับไมโครบัสที่เคยขับรถแท็กซี่ รถประจำทาง และรถส่วนตัวมาก่อน

13. ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) ร้อยละ 42.1 ของคนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดมากที่สุด ร้อยละ 15.0 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาจะมีพฤติกรรมการหยุดรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อย ร้อยละ 28.6 ของผู้ที่ขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับมัศึกษามีพฤติกรรมหยุดรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อย จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถไมโครบัสที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาจะมีพฤติกรรมการหยุดรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดมากกว่าผู้ที่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและสูงกว่า

14. หลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าการทำประกันชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 12.2 ของผู้ที่ทำประกันชีวิต จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อย ร้อยละ 29.6 ของผู้ที่ไม่ทำประกันชีวิตมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดมาก จึงกล่าวได้ว่า คนขับรถไมโครบัสที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อยกว่าผู้ที่ไม่ทำประกันชีวิต

15. สถานที่ที่หัดขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัย สำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าสถานที่ที่หัดขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติ กรรมการ รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน (ความแตกต่างดังกล่าว มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 34.1 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับ รถไมโครบัสด้วยตัวเอง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดมาก ร้อยละ 15.9 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถไมโครบัสจากบริษัทบางกอกมอเตอร์ มี พฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดน้อย ร้อยละ 15.4 ของ พนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถอื่นๆ จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่ พนักงานกำหนดน้อย จึงกล่าวได้ว่าพนักงานขับรถไมโครบัสที่หัดขับรถไมโครบัสด้วยตัวเองจะมี พฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดมากกว่าพนักงานขับรถไมโครบัส ที่หัดขับรถจากบริษัทบางกอกมอเตอร์ และ ที่อื่นๆ

16. จำนวนชั่วโมงทำงานในการขับรถไมโครบัสที่แตกต่างกัน มีความสัม พันธ์กับพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกันความแตก ต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

พบว่าจำนวนชั่วโมงทำงานในการขับ ไมโครบัสที่แตกต่างกันมีความ สัมพันธ์กับพฤติกรรมการ รับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดที่แตกต่างกัน (ความ แตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05) กล่าวคือ ร้อยละ 25.0 ของพนักงานขับรถไม โครบัสที่ทำงาน 4-8 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนด ร้อยละ 16.5 ของพนักงานขับรถไมโครบัส จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้า พนักงานกำหนดน้อย ร้อยละ 52.9 ของพนักงานขับรถไมโครบัสที่ทำงานมากกว่า 12 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอกบริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดมาก จึงกล่าวได้ว่าคนขับ รถไมโครบัสที่มีจำนวนชั่วโมงทำงานมากกว่า 12 ชั่วโมง จะมีพฤติกรรมการรับส่งผู้โดยสารนอก บริเวณที่เจ้าพนักงานกำหนดมากกว่าพนักงานขับรถไมโครบัสที่มีชั่วโมงทำงานน้อยกว่า 12 ชั่วโมง

สรุปพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัส

- คนขับรถไมโครบัสทำให้เกิดปัญหาจราจรหรือไม่

จากการสังเกต และสอบถามผู้ขับรถไมโครบัสตลอดจนผู้เกี่ยวข้อง พอสรุปได้ว่า คนขับรถไมโครบัสนั้นไม่ได้ทำให้เกิดปัญหาจราจร เราได้แบ่งการสังเกตและการสอบถามออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. สอบถามและสังเกตพฤติกรรมของคนขับด้วยตัวของผู้วิจัยเองในกรณีนี้ ผลที่ได้ออกมาจะพบว่าผู้ขับรถไมโครบัส จะมี อัตราการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย เนื่องจากทางบริษัทไมโครบัสได้มีการดูแลและตรวจสอบพนักงานขับรถของบริษัทเองโดยให้มีนายตรวจคอยตรวจสอบพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัสแต่ละคน ด้านนายตรวจพบว่าพนักงานผู้ใดฝ่าฝืนหรือทำผิดกฎจราจร หรือกฎของบริษัท เช่นไม่วิ่งในช่องทางด้านซ้าย ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด หรือไม่จอดรับส่งผู้โดยสารตามจุดที่กำหนด ก็จะทำหนังสือรายงานไปยังบริษัทเพื่อที่จะทำการ ตักเตือนหรือลงโทษ ซึ่งการลงโทษมีหลายวิธีด้วยกัน เช่น ถ้าทำผิดครั้งแรกอาจจะตักเตือน ถ้าทำผิดครั้งที่สอง จะตัดเงิน ครั้งที่สามจะให้หยุดวิ่งรถ หรือถ้าทำผิดเกินกว่า สามครั้ง ทางบริษัทอาจจะพิจารณาให้ออกจากงานได้ และในส่วนของ การจูงใจที่บริษัทก็มีเช่น จะมีการตั้ง เบี้ยขยัน ขึ้นมา เบี้ยขยันคือ ถ้าพนักงานขับรถไมโครบัสคนใด ไม่ทำผิดกฎ ไม่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ ตางาน ก็จะได้เบี้ยขยันพิเศษนี้ เดือนละ 1,300 บาท ซึ่งทำให้คนขับรถไมโครบัสเพิ่มความระวัง ในการขับขี่มากขึ้น

สาเหตุอีกประการหนึ่งคือ ทางบริษัททางกอกไมโครบัสจะจัดให้มี การอบรมพนักงานขับรถก่อนที่จะออกมาปฏิบัติหน้าที่ในการอบรมนั้นจะเน้นไปในด้านของ กฎหมายจราจรเบื้องต้นตลอดจนมารยาทในการใช้รถใช้ถนน จนถึงวิธีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เกี่ยวกับเครื่องยนต์ จึงทำให้พนักงานขับรถของบริษัทส่วนใหญ่มีความรู้ความสามารถพอสมควร

เหตุผลอีกประการหนึ่งคือรถไมโครบัสเป็นรถที่ประกันที่นั่งให้แก่ผู้โดยสาร คือจะไม่มีการขึ้นบนรถไมโครบัส และในกรณีที่รถเต็มแล้ว จะมีป้ายคำว่าเต็มอยู่หน้ารถ และรถก็จะไม่ เข้าป้ายเพื่อรับผู้โดยสารอีก ยกเว้น มีผู้โดยสารที่ต้องการจะลง ซึ่งทำให้เกิด ความรวดเร็ว ไม่ต้องจอดรอแช่อยู่กับป้ายจากการสังเกต และพูดคุย ก็พบว่าคนขับเหล่านี้จะมี

มาหาในการขับรถ คือจะใจเย็น และมีความสุข ซึ่งสาเหตุน่าจะมาจากสภาพของรถ คือรถไมโครบัสจะเป็นรถเกียร์อัตโนมัติทำให้คนขับไม่เกิดความเมื่อยล้า ตลอดจนเครื่องปรับอากาศทำให้ลดความเครียดของคนขับลงได้ และพนักงานขับรถเหล่านี้จะทำงานเพียงวันละ 8 ชั่วโมงเท่านั้น ซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่คนเราสามารถจะรับได้ เฉลี่ยแล้วจะวิ่งรถได้ประมาณ 3 เทียว ต่อ 1 กะ ซึ่งไม่ทำให้คนขับรถเกิดความรู้สึกเหนื่อยและเครียดเกินไป และยังมีเวลาพักผ่อนมากพอ สมควร เหตุผลที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ เกี่ยวกับสวัสดิการต่างๆ ตลอดจนเงินเดือน โดยเฉลี่ยเงินเดือนของพนักงานที่ได้ จะอยู่ประมาณ 9,500 บาท สวัสดิการที่มีให้ก็คือชุดทำงาน ประกันรถประเภทที่ 1 และในอนาคต บริษัทยังมีโครงการที่จะทำแพลตฟอร์ม เพื่อให้พนักงานเช่าอยู่ได้ในราคาถูกอีกด้วย ซึ่งสวัสดิการเหล่านี้จะสร้างขวัญและกำลังใจให้กับพนักงานขับรถไมโครบัส

2. จากการสอบถามผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จากการสอบถามผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทอื่น ก็พบว่าทัศนคติต่อพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัสนั้น เป็นไปในทางบวก คือจะไม่ค่อยมีปัญหามากมายนัก ถ้าเทียบกับรถขนส่งมวลชนชนิดอื่น

ส่วนความคิดเห็น จากเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น (บริเวณถนนลาดพร้าว) พบว่ามีการจับกุมรถไมโครบัสที่ทำผิดกฎจราจรน้อยมาก และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถไมโครบัสนั้นก็ ไม่ค่อยมีให้เห็นเหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะมาสนับสนุน เหตุผลของผู้วิจัยก็คือ ในการให้บริการรถไมโครบัสนั้น จุดประสงค์หลักก็คือต้องการให้ผู้ที่ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้บริการของไมโครบัสเพื่อที่จะลดจำนวนรถส่วนตัวให้น้อยลง ซึ่งในปัจจุบันก็เป็นไปตามวัตถุประสงค์พอสมควร แต่ทั้งนี้และทั้งนั้นทางบริษัทบางกอกไมโครบัสควรจะเอาใจใส่ในเรื่องสภาพของรถยนต์ เช่น เบาะที่นั่งโดยสาร ในปัจจุบันพบว่าเบาะที่นั่งนั้น ไม่มีความสบายเมื่อนั่งไปนาน ตลอดจนสภาพของรถบางคันที่มีสภาพเก่า เมื่อใดที่บริการของรถไมโครบัสสามารถดึงดูดให้ผู้ที่ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้บริการของรถไมโครบัสได้แล้ว เมื่อนั้นสภาพการจราจรก็จะมีอาการคล่องตัวมากขึ้นไม่มากก็น้อย

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจร

ตลอดระยะเวลาที่ผู้วิจัยได้เฝ้าสังเกตปัญหาจราจร พบว่าสามารถแบ่งได้ เป็น 3 สาเหตุใหญ่ๆ คือ

1. สภาพของถนน

สภาพของถนนในที่นี้ หมายถึงสภาพพื้นผิวจราจรว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร รวมถึงการก่อสร้างต่างๆ เช่น การสร้างทางด่วน การสร้างรถไฟฟ้า หรือแม้แต่การขุดถนนของหน่วยราชการต่างๆ เช่น องค์กร การโทรศัพท์ การไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง ผู้วิจัยเห็นว่าในบางครั้งการจราจรติดขัด เป็นเพราะพื้นผิวดถนนไม่สามารถ เอื้ออำนวยต่อการใช้ความเร็วของรถยนต์ ในขณะที่ช่วงเวลานั้นรถสามารถใช้ความเร็วได้ เนื่องจากพื้นผิวดถนนเกิดการขูดข่วน สาเหตุจากรถที่มีน้ำหนักมากวิ่งผ่านบ่อย หรือมีวัสดุหล่น ทำให้รถที่วิ่งต้องระมัดระวังวัสดุเหล่านี้ สิ่งต่างๆ เหล่านี้ ต้องอาศัยความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร และกรมการขนส่งทางบก ตลอดจนความรับผิดชอบต่อส่วนรวมของผู้ประกอบการเหล่านี้ด้วย

ส่วนสาเหตุอีกอย่างหนึ่งที่ควรแก้ไข คือความเหมาะสมของถนน ในบางถนนมีจำนวนรถมาก แต่ช่องทางกลับมีน้อย เช่น ในซอยภาวนา เป็นซอยที่มีรถค่อนข้างมาก ก็เป็นทางลัดและทางออกได้หลายแห่ง ประกอบกับมีบ้านเรือนประชาชนอยู่มาก แต่ช่องทางจราจรกลับถูกผู้ประกอบการข้างทาง ได้แก่รถเข็น หาบเร่ ตลอดจนมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มาแย่งช่องทางซึ่งก่อให้เกิดปัญหาจราจรได้ เพราะฉะนั้นควรมีการร่วมมือกันระหว่างผู้เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะได้ปรับปรุงช่องทางให้มีพื้นผิวที่เรียบร้อย ทำให้รถสามารถใช้ความเร็วได้ และเข้มงวดบรรทุกวัสดุ เช่น หิน ดิน หรือ สิ่งของอื่นที่มีทำวัสดุเหล่านี้ ตกตามถนน ซึ่งจะช่วยให้รถที่วิ่งตามมาต้องใช้เวลาระมัดระวัง ก่อให้เกิดทั้งอุบัติเหตุ การชłodตัวของรถ และความสกปรกของท้องถนน

2. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

ในส่วนของพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนนั้นพบว่าเกิดจากผู้ที่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนคำว่าขาดวินัย คือ การที่ผู้ขับขี่มักจะกระทำความผิดกฎจราจร เมื่อมีโอกาสเสมอ นั่นก็คือความมักง่าย ซึ่งประเทศของเรานั้นขาดการปลูกฝังในเรื่อง เหล่านี้ รวมถึงการได้มาของใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีปัญหาในเรื่องการซื้อใบอนุญาตขับขี่ ทำให้ในถนน ปัจจุบันนี้ มีผู้ที่ได้ใบอนุญาตมาด้วยความไม่รู้กฎจราจรเบื้องต้นต่างๆ รวมถึงหลักการขับรถที่ถูกต้อง

จากการสังเกตของผู้วิจัยพบว่ารถส่วนบุคคลและรถประจำทางมักจะทำผิดมากกว่ารถชนิดอื่น การแก้ไขปัญหานั้นในเรื่องวินัยจราจรนี้ เราสามารถทำได้โดย

2.1 การปลูกฝังความมีวินัยในการใช้รถใช้ถนน เราควรจะเริ่มปลูกฝังในเด็กชั้นประถมศึกษา ควรบรรจุลงเป็นหลักสูตรสั้นๆ ในวิชาลูกเสือ เนตรนารี หรือ ส.ป.ช. ซึ่งถ้าเด็กเหล่านี้ได้รับการปลูกฝังในสิ่งที่ถูกต้องตั้งแต่เด็กแล้วพวกเขาก็จะสามารถดักเตือนคนใกล้ตัว หรือผู้ปกครองให้ทำในสิ่งที่ถูกต้อง หรือเมื่อเขาเหล่านี้ เติบโตขึ้น ก็จะสามารถเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพได้

2.2 มาตรการการจับกุมและกำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จากการสังเกตในหลายๆ จุดบริเวณถนนลาดพร้าวพบว่าในแต่ละแยกจะมีผู้กระทำความผิดมาก แต่เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่เพียงพอ จึงทำให้ไม่สามารถดักเตือนและจับกุมผู้ทำความผิดได้ ทำให้ผู้ที่กระทำความผิดนั้น ไม่รู้สึกที่ตนเองได้กระทำความผิด และเกิดความเคยชิน ในปัจจุบันเมื่อตำรวจจับกุมผู้กระทำความผิดได้แล้ว ผู้กระทำความผิดมักให้สินบนแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ ก่อให้เกิดเป็นทำเนียบปฏิบัติว่า เมื่อใดที่กระทำความผิดแล้วนั้น ก็ต้องเสียเงินให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในทันที เพื่อที่จะได้ไม่ต้องเสียเวลา การแก้ไขปัญหานี้ทำได้หลายทาง เช่น การเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หรือ การมีอาสาสมัครจราจร ซึ่งสามารถมีอำนาจในการตรวจจับและให้ตำรวจจราจรนำไปปรับได้ ไม่ควรให้มีการอ้อมอวลต่อผู้กระทำความผิดเนื่องจากจะเป็นปลูกฝังค่านิยมที่ผิดการเพิ่มเงินเดือนแก่ตำรวจจราจร ให้เพียงพอจะได้แก้ปัญหาการรับสินบน เนื่องจากเงินเดือนนั้นไม่เพียงพอต่อรายจ่าย

3. จำนวนรถ

รถยนต์ได้กลายเป็นปัจจัยที่ 5 ของคนกรุงเทพฯ ไปแล้ว เนื่องจากค่านิยมทางสังคมที่ผิด ตลอดจนความไม่สะดวกสบายของขนส่งมวลชน และมีจำนวนไม่เพียงพอต่อคนกรุงเทพฯ ทำให้คนกรุงเทพฯ คำนึงที่จะเป็นเจ้าของรถยนต์ เพราะในปัจจุบันมีเงินเพียงไม่กี่หมื่นบาทก็สามารถนำรถออกมาขับได้แล้ว ซึ่งจะเห็นได้จากรถที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นทุกวัน

การแก้ไขปัญหาของการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ทำได้โดย

3.1 การเพิ่มภาษีสำหรับรถยนต์คันที่ 2 และ 3 เราจะเห็นว่าในหนึ่งครอบครัวนั้นจะประกอบไปด้วยพ่อแม่ลูก ซึ่งถ้าเป็นครอบครัวที่มีฐานะร่ำรวย ก็จะมีรถถึง 3 คัน แทนที่จะใช้รถเพียงคันเดียวและไปลงจุดที่ใกล้เคียง และต่อรถไปยังปลายทางได้

3.2 รถที่มีอายุเกิน 10 ปี ห้ามวิ่งในเขตกรุงเทพมหานครเพราะ รถที่มีอายุเกินกว่า 10 ปี เป็นรถที่ใกล้จะเสื่อมสมรรถภาพ หรือเสื่อมสมรรถภาพแล้ว ถ้าจะวิ่งต้องนำไปวิ่งในต่างจังหวัด ในบางครั้ง รถเก่าเหล่านี้ก็จะจอดเสียอยู่บนถนน ทำให้เกิดปัญหาจราจรขึ้นมาได้

3.3 ในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือในถนนที่การจราจรหนาแน่น ควรมีจำนวนผู้โดยสารในรถเก๋งส่วนบุคคลมากกว่าหนึ่งคนจะเห็นได้จากในปัจจุบันรถส่วนใหญ่จะมีคนนั่งเพียงคนเดียว และควรมีช่องทางพิเศษ และอำนวยความสะดวกให้แก่รถที่มีผู้โดยสารเกิน 2 คน

3.4 ควรให้เอกชนเข้ามาบริหารงานหรือรับผิดชอบในส่วนจาของระบบการขนส่งมวลชนเพื่อที่จะให้เกิดประสิทธิภาพในการบริการประชาชนทำให้ประชาชนหันมาใช้รถโดยสารมากขึ้น

สรุปการสังเกตและสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

1. บริเวณแยกรัชโยธิน

บริเวณแยกรัชโยธินนี้จะมีตำรวจจราจรประจำป้อม 1 นาย เพื่อกวดสัญญาณไฟ แยกรัชโยธินนี้จะมีปัญหาในช่วงโมงเร่งด่วนคือ 06.30 - 08.30 น. ในช่วงเวลานี้จะมีเจ้าหน้าที่ ประมาณ 4-5 นาย คือ

1. เจ้าหน้าที่ประจำตู้ มีหน้าที่กวดสัญญาณไฟ เจ้าหน้าที่กวดสัญญาณไฟนี้จะต้องเป็นคนที่แก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้ และทราบถึงปัญหาในจุดต่างๆ มีความคุ้นเคยกับแยกรัชโยธินนี้ ในส่วนนี้ผู้วิจัยได้สังเกตพบว่า เจ้าหน้าที่ที่กวดไฟบริเวณแยกนี้ จะมีความชำนาญ รู้สาเหตุการติดขัด รู้ว่าควรจะกวดสัญญาณให้ทางถนนเส้นไหนไปก่อน จากการสังเกตพบว่าการปล่อยรถบริเวณแยกนี้จะปล่อยให้รถในถนนพหลโยธินเป็นหลัก เนื่องจากในพหลโยธินขาออกนั้น รถสามารถเคลื่อนตัวได้เรื่อยๆ เพราะเป็นถนนสายออกนอกเมือง ส่วนในถนนรัชดาภิเษกนั้น จะมีรถรอสัญญาณไฟ 2 ด้าน คือ ด้านที่มาจากรัชดาขาเข้า ที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนพหลโยธิน และด้านที่มาจาก รัชดาขาเข้าที่ที่ต้องการเลี้ยวขวาเข้าถนนพหลโยธิน โดย 2 บริเวณนี้จะมีรถรอสัญญาณไฟหนาแน่นในช่วงเช้า เนื่องจากรถเหล่านี้จะมาจากบริเวณแยกประชานุกูล รับรถมาจากถนนทวี และสะพานพระราม 7 ส่วนบริเวณถนนรัชดาขาออก จะมีรถรอเลี้ยวขวา เข้าถนนพหลโยธิน บริเวณนี้จะมีรถรอสัญญาณไฟมากในช่วงเย็น เพราะรถเหล่านี้จะมาจากบริเวณสำนักงานแถวรัชดาและโอโศก เพื่อที่จะกลับบ้านในบริเวณเสนา เกษตร บางเขน ดอนเมือง

ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจนอกเหนือจากการประจำตู้แล้ว ยังมีตำรวจลงไปปิดรถในช่วงโมงเร่งด่วน โดยจะขึ้นประจำจุดทั้งหมด 4 คน คือ

- คนที่ 1 จะขึ้นคอยปิดรถบริเวณถนนรัชดาขาออก โดยบริเวณนี้จะมีรถรอสัญญาณเลี้ยวขวา เข้าถนนพหลโยธินอย่างเดียว ส่วนรถตรงไปจะไม่มีเนื่องจากมีสะพานลอยข้ามแยกสำหรับรถตรงไป ตำรวจจราจรจะทำหน้าที่เร่งรถให้ใช้ความเร็วผ่านแยกไป ประกอบกับตัดรถหรือหยุดรถกรณีที่ทำยแฉไปกีดขวางการจราจร หรือรถไปค้างอยู่บริเวณตำรวจจราจรที่ลงไปปิดรถ จะมีวิหขุติดต่อกันกับตำรวจที่อยู่ในป้อม ซึ่งมีหน้าที่กวดสัญญาณไฟ และตำรวจจราจรที่คอยปิดรถในถนนรัชดาขาเข้า และถนนพหลโยธิน

- คนที่ 2 จะคอยขึ้นปิดรถบริเวณถนนรัชดาฯเข้า โดยบริเวณนี้จะมีรถรอ สัญญาณไฟเขียวขวาเข้าถนนพหลโยธิน การทำงานก็จะเหมือนกับจราจรคนที่ 1

- คนที่ 3 จะคอยขึ้นปิดรถบริเวณถนนพหลโยธินขาออก รถบริเวณนี้จะ เป็นสายที่มีปัญหามากที่สุด เพราะจำนวนรถจะมากในบางครั้งถ้าแถวจะอยู่บริเวณหน้าห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว แต่การจราจรในช่วงนี้ จะเคลื่อนตัวได้ตลอด การปล่อยไฟจะให้ทางเส้นนี้มากกว่าเส้นอื่น

- คนที่ 4 จะคอยขึ้นปิดรถบริเวณถนนพหลโยธินขาเข้า ถนนบริเวณนี้จะมี ปัญหาเฉพาะช่วงเช้า แต่จะไม่มากเนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจะคอยปิดรถด้วยตัวเองตลอด

การจับกุมผู้กระทำความผิด

จากการสังเกต และการสัมภาษณ์ตำรวจจราจร ในช่วงโมงเร่งด่วนพบว่า ตำรวจจราจรจะไม่ค่อยจับกุมผู้กระทำความผิด เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ถ้าเจ้าหน้าที่เข้าไปจับกุมรถ 1 คัน ต้องใช้เวลาประมาณ 5-10 นาที ก็จะทำให้ปัญหาจราจรที่เจ้าหน้าที่ผู้นั้นดูแลอยู่ก็จะมีปัญหา และความผิดที่พบก็จะเป็นความผิดเล็กน้อย เช่น ใช้ช่องทางผิดช่องทาง หรือรถประจำทางไม่วิ่งทางช่องทางซ้าย และยังพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ลงไปปิดรถด้วยตนเอง จะสามารถคลี่คลายปัญหาได้ดีกว่าที่จะใช้สัญญาณไฟเพียงอย่างเดียว

สุขภาพของตำรวจจราจร

ตำรวจจราจรจะมีหน้าากปกป้องกันฝุ่นและควันซึ่งทางกรมตำรวจแจกให้ จากการสอบถามพบว่า หน้ากากเหล่านี้ มีคุณภาพที่ไม่สามารถป้องกันควันพิษและฝุ่นได้ และตำรวจจราจรที่ทำงานเกิน 3 ปี จะมีปัญหาในด้านการเดินหายใจ โดยเวลาที่มีเสมหะจะเป็นสีเขียวขุ่น ไม่เหมือนในสมัยก่อน และการหายใจในตำรวจจราจรบางราย ก็จะมีอาการติดขัดเวลาหายใจ ซึ่งทางการควรจะเห็นความสำคัญและเอาใจใส่ต่อสุขภาพของตำรวจจราจรมากกว่าในปัจจุบัน

ปัญหาจรรยาในทัศนะของตำรวจจราจร

1. ปริมาณของรถ ที่มีจำนวนมากกกว่าถนน
2. มารยาทในการใช้รถใช้ถนน
3. สภาพของถนน

จากการสังเกตและสอบถามพบว่าในการกวดขันควบคุมจราจร ในชั่วโมงเร่งด่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจนี้ จะขึ้นอยู่กับสภาพของการจราจรว่ามีสภาพเป็นอย่างไร หากแถวของรถมีความยาวขนาดไหน ในชั่วโมงเร่งด่วนนี้ จะไม่มีการกำหนดที่แน่นอนว่าจะต้องปล่อยรถฝั่งละกี่นาที และในการกำหนดสัญญาณไฟนี้ แต่ละจุดต้องมีตำรวจจราจรที่คุ้นเคยและชำนาญในแต่ละแยก แยกที่ผู้วิจัยได้สังเกต พบว่า เจ้าหน้าที่ที่กำหนดสัญญาณไฟ ในชั่วโมงเร่งด่วนนี้ จะเป็นเจ้าหน้าที่ที่คุ้นเคยกันตลอด เพราะจะรู้ถึงปัญหา ของแต่ละถนน แต่ละแยก และจะเป็นคนที่มีไหวพริบดี สามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้ และในแต่ละแยกผู้สัญญาณจะมีนาฬิกาจับเวลาบอกถึงเวลาที่ปล่อยรถว่าได้ปล่อยไปเป็นเวลากี่นาทีแล้ว ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ ที่เข้ามาทำงานจะพบว่าแต่ละคน มีความรักในอาชีพนี้ เพราะถ้าหากไม่มีใจรักในอาชีพนี้แล้ว จะไม่สามารถทำอาชีพนี้ได้ อย่างมีความสุข เพราะต้องอาศัยความอดทน และเงินค่าตอบแทนที่น้อย

จะเห็นว่าตำรวจจราจรทั้ง 6 คนที่มีหน้าที่กวดขันควบคุมจราจรจะต้องมีความคุ้นเคย และชำนาญพื้นที่ในแต่ละแยก โดยแต่ละแยกจะมีเจ้าหน้าที่กวดขันควบคุมจราจรเป็นหัวหน้า 1 คน โดยจะกวดขันควบคุมจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน และในการกวดขันควบคุมจราจรทั้ง 6 คนนี้ จะต้องติดต่อประสานงานกับแยกที่เชื่อมต่อกันหรือสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดต่อกัน จะทำให้ทราบถึงสภาพและจำนวนรถของถนน และสามารถคาดเดาถึงเหตุการณ์จราจร ทำให้ตำรวจจราจรสามารถเตรียมตัวรับมือกับปัญหาได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย