

การสังเกตแบบมีส่วนร่วมการจราจรบริเวณสี่แยก 3 จุด

1. แยกศรีนุช

สถานที่ตั้งและลักษณะทั่วไป

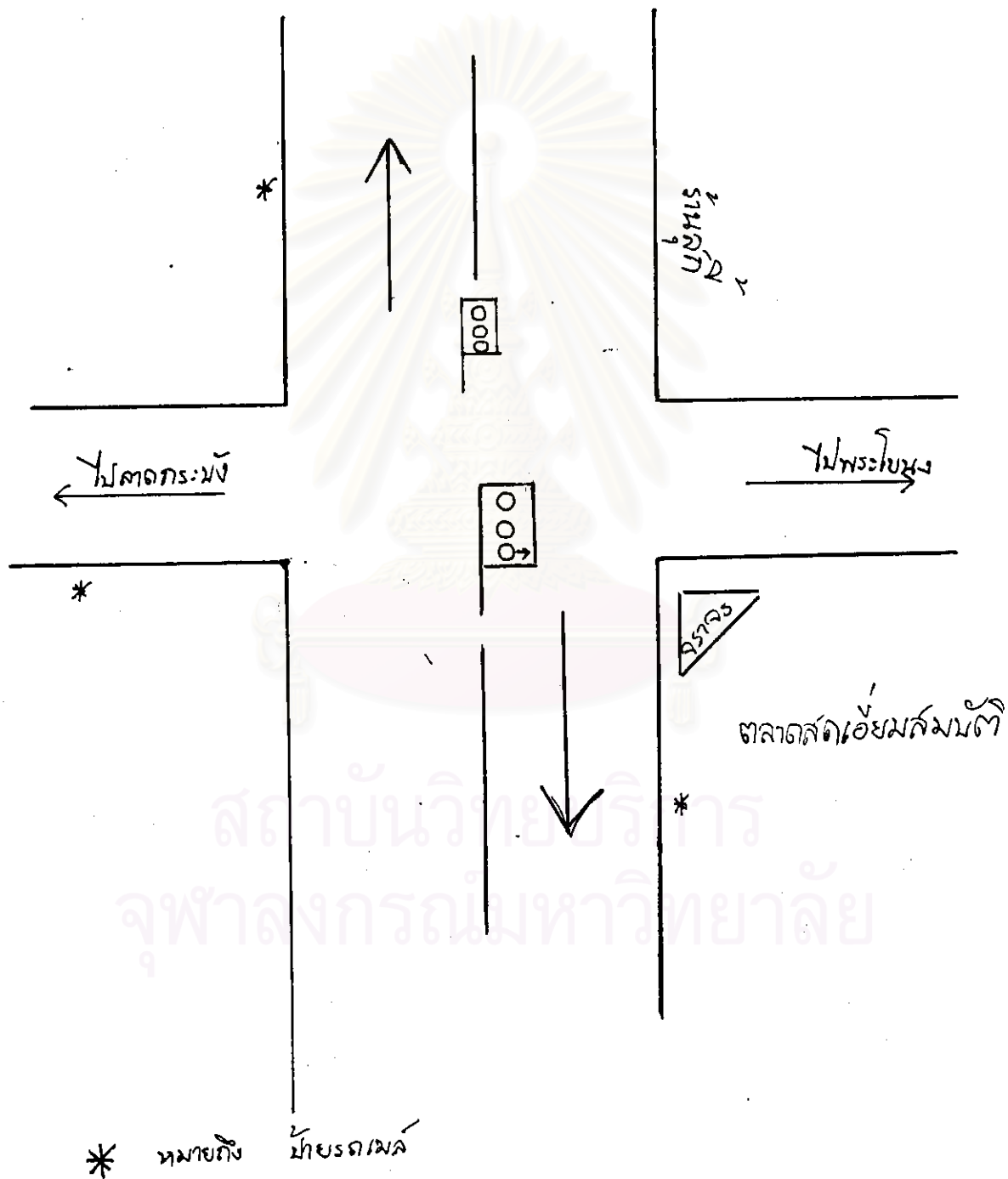
แยกศรีนุช เป็นแยกที่ตัดระหว่างถนนอ่อนนุช กับ ถนนศรีนครินทร์ ถนนอ่อนนุชเป็นถนนเส้นทางยาวหลายสิบกิโลเมตร โดยเริ่มแยกมาจากถนนสุขุมวิท 77 ยาวเข้ามาเรื่อย ๆ ต่อไปเป็นลาดกระบัง มีนบุรี ดัดออกฉะเชิงเทรา หรือ นครนายกได้ ส่วนถนนศรีนครินทร์ เป็นถนนเส้นนอกที่ถือว่าเป็นของแขวงการทาง เพราะเมื่อก่อนหน้าที่ยังไม่เจริญ หรือเมืองยังไม่ขยายตัวออกมารอบนอก ถนนเส้นนี้ถือว่าอยู่ในเขตชานเมือง

สภาพโดยทั่วไปแล้วแยกนี้จัดเป็นแยกหนึ่งที่สภาพผิวการจราจร หรือสภาพถนนดีพอสมควร ถนนกว้างขวาง เป็นแยกที่ใหญ่เข้ามาจากปากซอยสุขุมวิท เพราะเป็นแยกเดียวที่มีอยู่ แต่เข้ามาทางเส้นศรีนครินทร์จะถือว่าเป็นแยกใหญ่เฉพาะเส้นทางเท่านั้น แต่มาซึ่งแยกที่ใหญ่ที่สำคัญ หรือเปรียบเทียบได้ว่าแยกนี้เป็นแยกทางผ่านเฉย ๆ เพราะตลอดถนนศรีนครินทร์จะมีแยกหลายแยก แยกใหญ่หรือแยกสำคัญก็จะเป็นแยกที่อยู่หัว - ท้ายถนน ที่ว่าเป็นจุดเข้าออกหรือเชื่อมกับถนนหลายสาย เช่น แยกทาสาลี

ที่มาของการจราจรติดขัด

ถนนเส้นศรีนครินทร์ จะมีตึกสำนักงาน หรืออาคารพาณิชย์มากมายตลอดทั้งเส้นถนน มีทั้งห้างสรรพสินค้า ซิคอนแอสควร์ เซริเซนเตอร์ ร้านอาหารต่าง ๆ จึงทำให้เส้นนี้ดูพลุกพล่านมากกว่าในอดีต แต่ตรงเฉพาะแยกศรีนุชนี้ มีเพียงตลาดสดที่ใหม่เล็กนัก ชื่อว่า "ตลาดสดเอี่ยมสมบัติ" และ

บริเวณสี่แยกศรีนุช



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร้านขายสุกี้ ที่อยู่ตรงหัวมุมถนน จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดบ้าง ทั้งคนเดินเท้า และ บรรดารถต่าง ๆ ที่วิ่งอยู่

แยกศรีบูรณะจะมีรถวิ่งมาอยู่ตลอดเวลา เพราะถนนอ่อนนุชเองก็มีผู้ที่อาศัยอยู่มาก และถนนอ่อนนุชก็มีตรอกซอยคั่นข้างเขอะ เป็นซอยเล็กซอยน้อย ทำให้ดูจอบ้างอย่างในช่วงเช้า และเป็น ต่ออย่างเร็วก็ตาม แยกนี้ก็ไม่ถึงกับกล่าวได้ว่าเป็นแยกที่มีปัญหาการจราจรติดขัด เพราะจากที่กล่าวว่าเป็น แยกทางผ่านเฉย ๆ ถ้าหัวกับท้ายควบคุมปริมาณได้ดี แยกนี้ก็จะดีตามด้วย การสลับไหลของรถเป็นไป ไปได้ด้วยดี

#### ประเภทของรถที่พบ

บริเวณทางแยกศรีบูรณะ จะมีทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถประจำทางที่วิ่งเฉพาะในซอยอ่อนนุชเป็นรถ เมล์สีขาว คาดแดง ของบริษัทลาดกระบัง รวมถึงรถสองแถวขนาดเล็กที่วิ่งรับส่งเฉพาะถึงแค่มกลาง ซอยเลขบริเวณสี่แยกศรีบูรณะไปไม่ถึง 1 กิโลเมตร นอกจากนี้แล้วก็จะมีรถเมล์ของ ขสมก. วิ่งผ่าน ตลอดทั้งเส้นถนนศรีนครินทร์ เช่น สาย 207 ทั้งมินิบัส และรถเมล์

สาย 145 ทั้งรถเมล์ และรถปรับอากาศ

สาย 133 เป็นรถเมล์

รถปอ.พ. สาย 15 ที่วิ่งสาโรง-ปากเกร็ด

นอกจากนี้ยังมีรถขนขยะ เพราะเลยเข้าไปในซอยอ่อนนุชจะเป็นที่ตั้งขยะของทาง กทม. และยังมีรถบัส คันใหญ่ ๆ ที่วิ่งรับส่งพนักงานของบริษัทต่าง ๆ รถพวกนี้จะทำให้การจราจรติดที่เฉพาะเส้นทางเข้า - ออก อ่อนนุชเท่านั้น

สาเหตุหรือพฤติกรรมที่มีผลต่อปัญหาจราจรบริเวณแยกศรีนุช จากการสังเกตของผู้วิจัย

สาเหตุจากรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนรถประจำทาง ได้แก่

1. ผู้ขับขี่รถขาดความชำนาญในการขับขี่ ที่โดยมากจะเป็นผู้หญิง เช่น เวลาที่ต้องการจะเปลี่ยนเลน แต่ว่าขาดความชำนาญหรืออาจจะไม่กล้า เพราะเวลาที่จะเปลี่ยนเลนจะต้องอาศัยจังหวะที่เหมาะสมและพอดี แต่อย่างในกรณีที่ไม่คล่องก็จะเกิดอาการกล้า ๆ กลัว ๆ ในการเปลี่ยนประเภทจะเข้าก็ไม่เข้า ปักข้อกุกกลางถนน หรือไม่บางที่ก็จอดรอชะลอ ๆ เพื่อให้คันอื่นหยุดทำให้ ท้าให้คันที่จับตามมาต้องชะลอความเร็วของรถลงตาม

นอกจากนี้ยังมีประเภทที่จะขอเข้าจอดข้างทาง เหตุการณ์นี้จะพบบ่อยบริเวณใกล้ป้ายรถเมล์ที่ว่างบางที่จะขอเข้าเลนเพื่อเข้าป้าย แต่ว่าจะเข้าก็ไม่เข้าอีกเหมือนกัน แล้วแทนที่จะรีบ ๆ ลงกลับชักช้า อันนี้ก็จะส่งผลตามมามากเหมือนกัน

2. รับส่งกันตรงบริเวณหัวโค้ง หรือใกล้กับหัวโค้งมุมถนน พฤติกรรมนี้จะทำให้รถติดได้ เพราะการที่มีรถจอดรับส่งกันอยู่นั้น ย่อมต้องเกิดความชักช้าอยู่บ้าง แล้วในกรณีนี้จะทำให้ความลำบากทำให้กับรถที่เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด ทำให้เลี้ยวมาแล้วไปไม่ได้ หรือถ้ารถคันไหนรู้ตัวก่อนว่าต้องไปติดตรงโค้งก็จะเกิดการเปลี่ยนเลน ทำให้รถติดได้ เพราะทางที่มันไปได้ก็มีคนมาขวางแล้ว และยิ่งถ้าเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดก็มา รถทางตรงที่ได้ไปเฉียดก็มา ยิ่งทำให้รถติดกันแบบใหญ่ ซึ่งพฤติกรรมอันนี้จากการสังเกตจะเห็นว่าเป็นทั้งรถยนต์ส่วนบุคคลและรถเมล์ ซึ่งในกรณีรถเมล์หรือรถประจำทางจะเป็นลักษณะที่แท้จริง ๆ แล้วป้ายรถเมล์อยู่ติดกับอีกฟลอป แต่คนจับจอดก่อนทำให้อยู่ใกล้หัวมุมถนนเข้ามาอีก แล้วพอรถคันอื่นตามมาก็เกิดการติดขัด หรือถ้ารถเมล์คันหลังมาเข้าป้ายก็เข้าไม่ได้ หรือท้ายไปส่ายไปอีกขวางอีกเลน เป็นต้น

3. การจอดคอยผู้โดยสารนาน กรณีนี้ที่พบจะเป็นบ่อยกับพวกรถมินิบัส ที่คอยผู้โดยสารว่าจะมีมาขึ้นอีกไหม และยิ่งถ้ามีรถเมล์จากงานชวยอ่อนนุชวิ่งมามากจะมีคมาลงสี่แยกเพื่อต่อรถ รตมินิบัสก็จะรออยู่ โดยที่บางทีพอมีรถเมล์ใหญ่เข้ามา รถเมล์ส่งคนเสร็จแล้วจะออกจากป้ายก็ต้องเปิดประตูเพื่อออกเลนถัดไป ทว่าที่รถที่กำลังวิ่งมาต้องหยุดเพราะรถเมล์มีขนาดใหญ่ กินเนื้อที่เยอะ ถ้ามีพา้ทางจะเบียดออกไปก็อาจชนกันได้

4. การที่เข้าช่องทางผิด กรณีนี้จะเป็นกับพวกรถยนต์ส่วนตัวที่เข้าช่องทางผิด ประเภทจะตรงไปแต่กลับเข้าช่องทางที่จะต้องเลี้ยว ทว่าให้เกิดการขวางทาง รถที่จะเลี้ยวก็เลี้ยวไม่ได้

สาเหตุที่เกิดจากคนเดินถนน ได้แก่

1. ไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย ปัญหานี้ก็ยังคงเป็นปัญหาต่อไปที่คนไม่ยอมเดินข้ามตรงทางม้าลาย คนโดยมากมักจะข้ามกันตรงที่ตนเองอยากจะข้าม หรือว่าลงรถเมล์ได้ตรงไหนก็ข้ามตรงนั้น หรือบางทีก็รอข้ามตรงช่วงจังหวะที่รถว่าง านที่นี้หมายถึงช่วงที่รถวิ่งทิ้งระยะกัน แต่ก็จะมีประเภทที่ข้ามได้ไม่ตลอดรอดฝั่ง ไปติดอยู่กลางถนนช่วงหนึ่ง ทว่าให้บรรดาคนขับต้องหยุดให้ผ่านไปก่อน หมายถึงว่าระดับความเร็วของรถที่วิ่งมาอย่างสม่ำเสมอจะต้องขาดช่วง ทว่าที่รถเกิดการติดขัด

ในกรณีแยกศรีบุญนี้จะไม่มีสะพานลอยคนข้ามถนน แม้ว่าจะเป็ถนนที่มีความกว้างพอสมควรก็ตาม ทว่าให้คนเดินเท้าลำบาก แต่ทั้งนี้จะมีเส้นทางม้าลายไว้ให้คนเดินข้ามถนนแทน

2. คนมักมาขึ้นรถเมล์กันตรงบริเวณหัวโค้ง ซื่อนี้อาจเป็นความผิดร่วมกันระหว่างคนขึ้นและคนขับ เพราะข้อที่มีบอกว่ารถเมล์ขอมาจอดรอรับคนบริเวณใกล้หัวโค้งมุมถนนนั้น อาจเกิดจากการที่คนโดยสารเองเดินเขียบร่นมาเรื่อย ๆ จากป้ายรถเมล์ เพราะอาจจะขี้เกียจเดินไกลทว่าให้มาดักรอแต่ต้นทาง ทว่าให้ป้ายรถเมล์แห่งใหม่เกิดขึ้นอย่างไม่รู้ตัว

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ควบคุมดูแลอยู่ในบริเวณนั้น ท้าให้ทราบว่าแยก  
แห่งนี้อยู่ในความดูแลของสถานีตำรวจประเวศ ตำรวจจราจรที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์คือ สิบตำรวจเอก  
สิทธิสันต์ ศรีขจร จราจรเล่าให้ฟังว่าแยกนี้ไม่ค่อยมีปัญหาด้านการจราจรสักเท่าไร รถผ่านไปได้  
เรื่อย ๆ ซึ่งการจราจรตรงแยกนี้ดีขึ้นกว่าแต่ก่อนเมื่อประมาณ 2 ปีที่แล้วมาก สาเหตุก็เป็นเพราะว่า  
ถนนเส้นรอบนอกได้ทำเสร็จเรียบร้อยแล้ว และเส้นศรีนครินทร์เองก็ไม่มีรถจอดเยอะไร ที่เคยจอดก็  
เช่นการเดินร้อยสายโทรศัพท์ อยู่ช่วงหนึ่ง ท้าให้ช่องทางจราจรเสียไป

### ปัญหาจราจรตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่ดูแลรับผิดชอบแยกนี้เป็นประจำ จึงท้าให้มองเห็นถึงปัญหาการจราจรต่างๆ ที่เกิด  
อันเกิดจากพฤติกรรมที่ขาดวินัยเป็นสำคัญ แม้จะเป็นเรื่องที่อยู่เล็กน้อยก็ตาม แต่เมื่อหลายเล็กน้อยก็ย่อม  
กลายเป็นปัญหาใหญ่ได้เหมือนกัน ด้แก่

1. คนข้ามถนน ที่ข้ามทางม้าลายก็จริงแต่บางครั้งทำเหมือนไม่กลัวรถ เดินเหมือนอยู่ใน  
บ้าน แทนที่จะเดินเร็ว ๆ กลับชักช้า จนบางที่รถต้องเบรคท้าให้
2. บรรดารถเมล์ รถมิโม่สที่จอดที่ป้ายนาน ท้าให้แฉวการจราจรต่อกันยาว
3. ป้ายรถเมล์ที่อยู่ใกล้เกินไป อันนี้หมายถึงป้ายที่ใช้จอดรับส่งกันเป็นประจำ
4. ตลาดเขี่ยมสมบัติที่อยู่ตรงช่วงหัวโค้ง ท้าให้มีรถเข้าออกบ่อย และคนที่เดินมาซื้อกับ  
ข้าวทำงานช่วงเช้าและช่วงเย็นที่ดองเดินข้ามถนนอยู่บ่อย ๆ
5. พวกที่จับรถแต่ไม่รู้จักท้าตามกฎ เช่นพวกเจ้าผิดช่องทางนี่มีเป็นประจำ ท้าให้  
กีดขวางการจราจรได้

## 2. แยกศรีอุดม

### สถานที่ตั้งและลักษณะทั่วไป

แยกศรีอุดมนี้ เป็นแยกที่ตัดระหว่างถนนอุดมสุข กับ ถนนศรีนครินทร์ ถนนบริเวณแยกนี้จะเป็นถนนแบบ 3 เลน ที่มีสภาพพื้นผิวการจราจรค่อนข้างดี มีปริมาณรถค่อนข้างเยอะ ทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถเมล์ รถ 6 ล้อ ตลอดจนรถ 10 ล้อวิ่งมา

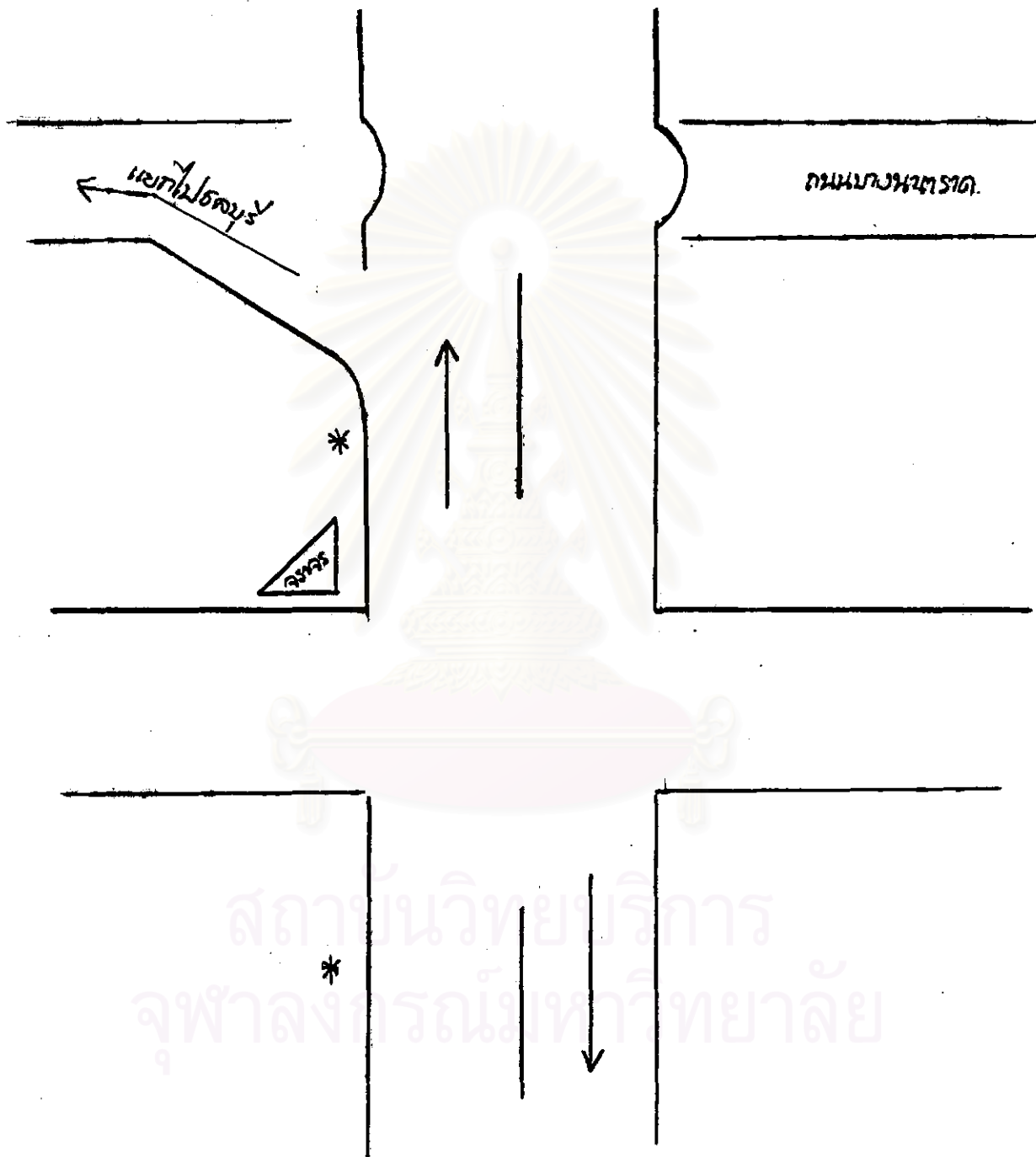
อย่างไรก็ตามแม้ว่าแยกนี้จะจัดได้ว่ามีปริมาณรถค่อนข้างเยอะ แต่รถก็สามารถสับเปลี่ยนไปได้ด้วยดีตามสัญญาณไฟ ไม่ก่อให้เกิดการสะสมของปริมาณรถ แม้จะเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น

แยกศรีอุดมนี้จัดได้ว่า เป็นแยกสุดท้ายบนถนนศรีนครินทร์ เพราะว่าเลยแยกนี้ไปจะเป็นสะพานรอข้ามไปยังถนนเทพารักษ์ และถ้าก่อนขึ้นสะพาน ทางซ้ายมือจะมีแยกเพื่อออกไปออกถนนบางนา - ตราด ไปบางปะกง และชลบุรี ได้ จากแยกนี้อีกเช่นกันที่สามารถเดินทางไปขึ้นทางด่วนได้ นอกจากนี้ถ้ามาจากเส้นอุดมสุขตรงผ่านแยกนี้ไปก็จะเดินทางไปสวนหลวง ร.9 ได้ จะเห็นว่าแยกนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังที่ต่าง ๆ หรือถนนเส้นอื่นได้ หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นถนนที่เชื่อมระหว่างนอกเมืองและตัวเมือง คือแคว้นบางกะปิ ราม ลาดพร้าว เป็นต้น

### สภาพการจราจรในช่วงเร่งด่วน

จากที่กล่าวมาแล้วเส้นนี้มีปริมาณรถค่อนข้างมากในช่วงเช้าและเย็นก็เพราะว่า ช่วงเช้าคนจะเข้าเป็นทางลัดจากปากซอยอุดมสุข หรือสุขุมวิท 103 เข้ามา และก็มีคนที่เดินทางเข้ามาจากเส้นนอกเมือง ท้าให้เป็นด่านแรกของถนนศรีนครินทร์ ก่อนส่งต่อไปแยกศรีบูรุษ ซึ่งเป็นแยกต่อไป ส่วนในช่วงเย็นหลัง

บริเวณสี่แยกศรีอุดม



\* หมายถึง บ้ายรกลม



เลิกงานก็จะสลับกับแยกศรีนุชในตอนเช้า เพราะเป็นหลังเลิกงานคนจะเดินทางกลับบ้าน ดังนั้นเส้นทางออกจึงมีรถเยอะ ทางแยกศรีนุชจึงรับรถก่อน แล้วต่อมาเป็นแยกศรีอุดมที่ปล่อยคนออกนอกเมือง

ในช่วงเป็นตั้งแต่ประมาณ 5 โมงครึ่งจะพบว่ามีรถค่อนข้างเยอะ แต่รถก็จะไหลไปได้เรื่อย ๆ ปล่อยสลับกับฝั่งขาออก และฝั่งที่วิ่งเข้าออกดูผสมๆ รถส่วนมากจะวิ่งกันในอัตราความเร็วที่ค่อนข้างสูงทั้งนี้ก็เพื่อให้เห็นภาพเขียว ถ้ามีคันไหนวิ่งช้ากว่าที่ควรจะเป็นก็จะถูกรีดคันหลังบีบแตรไล่เสียงดัง

นอกจากนี้แล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยังเล่าให้ฟังอีกว่า หลังจาก 4 โมงกว่าไปแล้วที่รถเริ่มมา เพราะคนเลิกงาน พอดีกับช่วงที่รถบรรทุกหยุดวิ่ง จนเวลา 2 ทุ่มจึงมีรถประเภท 6 ล้อออกมาวิ่งและจะเป็นอย่างนี้ไปเรื่อย ๆ พร้อมกับกลับมาเริ่มติดแหม่ช่วง 3 ทุ่ม ที่อนุญาตให้รถบรรทุกกลับก็ออกกลับมาวิ่งได้อีกครั้ง

เรื่องของการปล่อยสัญญาณไฟ เจ้าหน้าที่บอกว่าบางครั้งจะตั้งอัตโนมัติไม่ได้ เพราะคนหรือผู้ใช้รถเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอน ซึ่งบางครั้งก็มีบ้างที่ห้องลงไปบอกเองเพื่อเป็นการเร่งอัตราการแล่นของรถ การปล่อยสัญญาณไฟจะต้องดูความเหมาะสมเพื่อมาที่รถเกิดการสะสม หมายความว่าทางไหนรถน้อยก็จะปล่อยให้รอจนกว่าจะเยอะแล้วถึงปล่อยให้ไป การมาปล่อยสัญญาณนั้นต้องมีการศึกษาเส้นทางมาก่อน มาชว่าอยู่ ๆ จะเปลี่ยนมาควบคุมสัญญาณไฟแยกอื่นได้ง่าย ๆ ต้องรู้จังหวะการตัดรถว่าควรจะตัดช่วงตรงไหน

#### สาเหตุหรือปัญหา รวมทั้งพฤติกรรมที่มีผลต่อการจราจรบริเวณแยกศรีอุดม

1. ติดปัญหาในเรื่องของขบวนเสด็จหรือรถผู้ใหญ่ที่แล่นผ่านมาเพื่อตัดออกไปยังที่ต่าง ๆ จากที่กล่าวแล้วว่าเส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อกับนอกเมือง รวมถึงทางขึ้นลงทางด่วน ซึ่งจัดว่าเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบ่อย อันส่งผลถึงสภาพการจราจรที่ติดขัดได้บ้างช่วงบางเวลา

2. ปัญหาในเรื่องของถนนที่ต่ำเกินไป และไม่มีท่อระบายน้ำ จึงทำให้เกิดการท่วมขังได้ง่าย อย่างเช่นถนนบริเวณแถวห้างสรรพสินค้าชิคอน และเสรี ที่เวลาน้ำท่วมจะทำให้รถติดมาก เพราะผู้ขับขี่ไม่กล้าที่จะขับด้วยความเร็วปกติได้ ต้องชะลอความเร็วของรถลง ทั้งนี้เวลาเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมก็จะมี การประสานข้อมูลกันระหว่างจราจรตามแยกต่าง ๆ ว่าตอนนี้อาจมีการติดขัดหรือรถสะสมมากน้อย เพื่อให้ช่วยกันระบายรถ

3. ปัญหาจากรถเก่าที่สภาพไม่ดี รถพวกนี้จะทำให้รถติดได้มาก เพราะถ้าหากเกิดเสียขึ้นมา ก็จะทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร ซึ่งภายในหนึ่งวันจากการสอบถามเจ้าหน้าที่จะพบว่า มีรถจอดเสียถึงวันละ 2 - 3 ราย ทั้งนี้จะพบเป็นประจำบ่อยมาก

จากการสังเกตของผู้วิจัย สามารถจำแนกพฤติกรรมที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

4. ปัญหาจากป้ายรถเมล์ที่อยู่ใกล้บริเวณทางแยกหรืออยู่ใกล้บริเวณทางโค้งที่อนุญาตให้เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด ซึ่งปัญหานี้เจ้าหน้าที่บอกว่าก็กำลังมีการเร่งสำรวจเหมือนกันถึงความเหมาะสมของระยะป้ายรถเมล์ เพราะว่าถ้าป้ายอยู่ใกล้เกินไป ทำให้เกิดขวางรถคันอื่นที่จะเลี้ยวซ้าย และถ้าเกิดป้ายอยู่ใกล้ทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรซึ่งเราจะต้องเลี้ยว ก็อาจทำให้เข้าช่องทางหรือเลนที่ต้องการไปไม่ทัน ผลคือเกิดการสับสนและการจราจรติดขัดได้

5. ปัญหาจากปากซอยหรือปากทางเข้าออกที่แคบเกินไปกว่าที่จะสวนกันได้ เพราะถ้าสวนกัน อาจเกิดการเฉี่ยวชนบริเวณหน้า ซึ่งเป็นปัญหาต่อรถที่ต่อท้ายที่มาได้ต้องการเลี้ยวเข้าซอยด้วย ทา

ให้เกิดการติดขัด รถที่จะเลี้ยวเข้าก็ต้องรอให้คันที่จะออก ออกมาให้หมดก่อน ครั้นคันหลังที่ตามมาจะได้ออกอีกเลนก็ทำไม่ได้สะดวก เพราะมีรถวิ่งมาเช่นกัน หรือถ้าจะออกตัวไปก็อาจถูกรถอีกเลนบีบแตรไล่ได้ เพราะกลัวว่าจะเบียดกัน ทำให้เป็นปัญหาได้ทั้งนั้น

6. ปัญหาจากคนเดินถนนที่ไม่ยอมข้ามตรงทางม้าลาย คือคิดจะข้ามก็ข้าม ทั้ง ๆ ที่รดยังไม่ติดไฟแดง จะคอยอาศัยเวลาที่รถบนถนนแล่นทิ้งช่วงห่างกันก็จะวิ่ง บางทีถ้าข้ามผ่านก็โชคดีไป แต่ถ้าไม่ทัน ก็ทำให้รถที่วิ่งมาต้องเบรคเพื่อให้นักเดินผ่านไปได้ เป็นเหตุให้รถหลายคันต้องชะงัก หรือชะลอความเร็วของรถลง ตำรวจจราจรบอกว่าคนไทยไม่ค่อยมีวินัย ถ้าเป็นเมืองนอก เขาจะไม่ข้ามจนกว่าจะเป็นไฟแดง

7. ผู้ขับขี่ขาดความชำนาญในการขับรถ เช่นตรงแยกนี้จะมีที่หักกลับรถ หรือ U - TURN แต่ผู้ขับขี่บางคนจะขับช้าเนื่องจากขาดความชำนาญ คือจะไม่ค่อยกล้าไป กลัวไปนกกลัวนี่ ทำให้รถที่ตามมาข้างหลังเสียเวลา แทนที่จะไปได้ตั้งนานแล้ว จริงอยู่ที่ว่าเวลาจะกลับรถเราควรลดความเร็วของรถลง แต่ทุกอย่างต้องมีความเหมาะสมพอดี ไม่ช้าว่าช้าจนเกินเหตุ ดีไม่ดีคันหลังเอาชนท้ายเอาได้ เพราะถ้าคันหน้ามันช้า คอยแตะเบรคอยู่เรื่อยทำให้คันหลังที่บางทีไม่อาจเดาใจได้ชนท้ายเอา

8. ผู้ขับขี่ที่ขับรถช้าเกิน หมายถึงว่าการขับรถบางทีเราก็ต้องใช้ความเร็วให้อยู่ในระดับเดียวกับรถคันอื่น ๆ เพื่อให้รถวิ่งไปได้เรื่อย ๆ ไม่ช้าว่ารถส่วนใหญ่เขาขับช้าแต่เราไปขับเร็วมันก็ไม่ได้ เพราะสภาพการจราจรขณะนั้นอาจเอื้อให้ขับได้ที่ความเร็วเท่านั้น และถ้ารถส่วนใหญ่เขาขับเร็ว เพราะถนนโล่งแต่เรากลับขับช้าก็อาจทำให้เกิดการชนได้ แยกถนนนี้ก็เหมือนกันคือมักขับรถด้วยความเร็ว ในกรณีที่เขาเฉี่ยวบรากลื่น เพราะจะไม่ทำให้เกิดการคั่งค้าง และถ้าใครขับช้าก็อาจถูกบีบแตรไล่เสียงดังได้

ท้ายสุดนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบอกเสริมอีกว่า ในช่วงเย็น ๆ อย่างนี้คนมักจะทาคิดกันมาก อย่างเช่นพวกมอเตอร์ไซด์ที่มักจะไม่ค่อยยอมรอไฟเขียวขึ้น มักจะตัดสัญญาณเอง ซึ่งบางที่ช่องการเดินรถช่องอื่นเขายังไฟเขียวอยู่ ท้ากั้เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายได้ง่าย

เจ้าหน้าที่ก็กล่าวตบท้ายว่า แม้รถจะมากแค่ไหน แต่ถ้าคนไม่มีวินัยานตัวเองก็ท้ากั้ห้รุดติดมากยิ่งขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งพฤติกรรมที่พบบ่อยคือการเข้าม่ถูกช่องทาง จะตรงไปกลับเข้าช่องทางที่จะเลี้ยว หรือจอดตรงทางที่เขาห้ามจอด เป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 3. แยกพัฒนาการ

สถานที่ตั้งและลักษณะทั่วไป

แยกพัฒนาการนี้เป็นแยกใหญ่ที่อยู่ระหว่างแยกศรีบุญและแยกสาธุ เป็นแยกหนึ่งที่รอดก่อนข้างติด  
ฝั่งนี้เนื่องมาจากเป็นแยกที่มีรถสัญจรผ่านไบนามาก รวมทั้งผู้คนที่มาจอดรถเมล์อีกด้วย

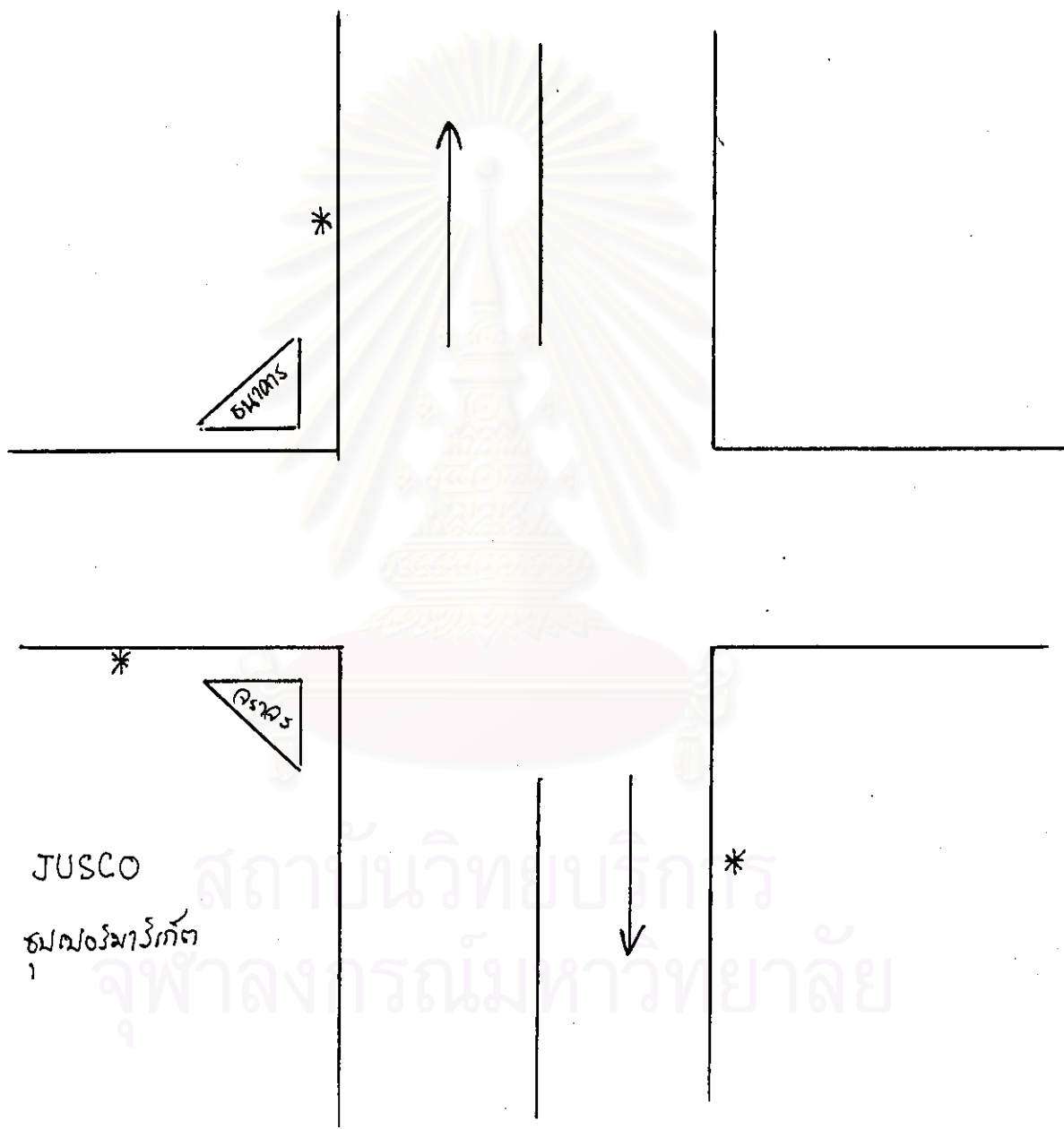
แยกนี้จะเชื่อมต่อกับถนนหลายสาย ได้แก่จากทางถนนศรีนครินทร์ แยกซ้ายจะไปคลองตัน ออก  
ไปเพชรบุรีตัดใหม่ หรือถ้าต่อไปอีกหน่อยจะมีแยกซ้ายเพื่อเข้าถนนพระราม 9 นอกจากนี้ได้วางแยกไป  
ถนนเลขที่สามารถตรงไปออกบางกะปิ ลาดพร้าว และสุขุมวิท 2 ได้ อีกทั้งจากแยกนี้ เลี้ยว  
ขวา ยังใช้เป็นทางลัดตัดไปรอบออ่อนนุช - ลาดกระบังได้

ที่มาของการจราจรติดขัด

สาเหตุที่บริเวณแยกนี้ไม่รอด รวมทั้งผู้คนที่มาสัญจรผ่านไบนามาก เพราะเหตุผลที่กล่าวมาแล้วว่า  
จากแยกนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังที่ต่าง ๆ ได้หลายทาง และนอกจากนี้ประกอพบกับเส้นจากออ่อนนุชมา  
ออกพัฒนาการ ข้างทางจะเป็นตึกประเภทอาคารพาณิชย์เป็นส่วนใหญ่ มีธนาคาร 2 - 3 ธนาคาร  
และมีหมู่บ้านตั้งอยู่ถึง 2 หมู่บ้าน คือหมู่บ้านนาสุก และหมู่บ้านเมืองทอง 2 ซึ่งทำให้มีคนที่ต้องสัญจร  
ผ่านไบนามบริเวณแยกนี้เพิ่มมากขึ้น อีกทั้งถ้าคนจากออ่อนนุชต้องการไปคลองตัน หรือบางกะปิก็จะใช้  
เส้นทางลัดทางนี้ เพราะช่วยประหยัดเวลา ไม่ต้องไปผ่านแยกศรีบุญก่อนแล้วค่อยจึงค่อยมาผ่านแยก  
พัฒนาการ

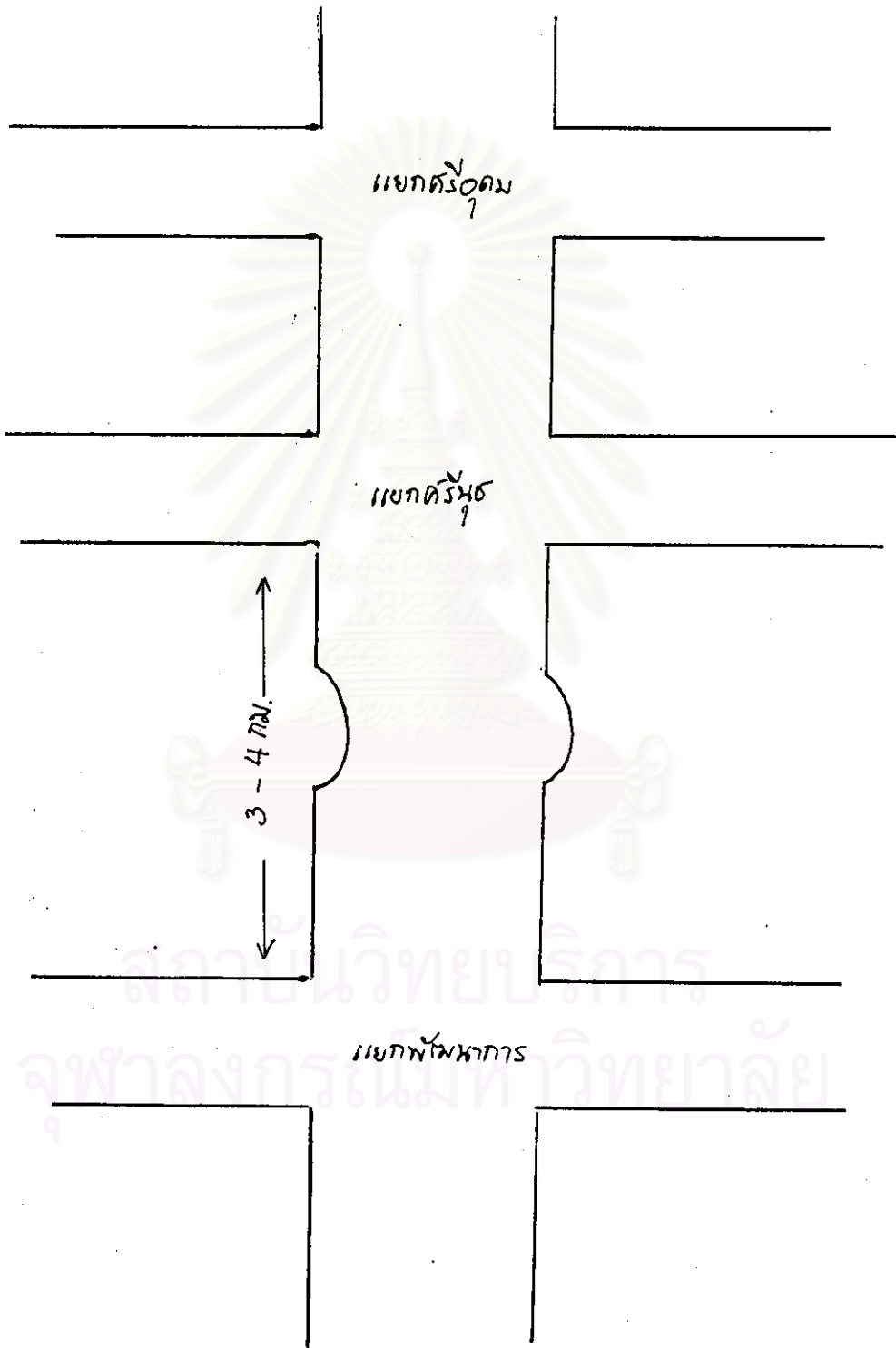
บริเวณแยกนี้ มีสถานที่เด่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณหัวโค้งถนน คือ ห้าง JUSCO ซูเปอร์มาร์  
เก็ตขนาดใหญ่ ที่ภายในอาคารบริเวณเดียวกันได้รวบรวมร้านค้า เช่น ร้านแว่น ร้านถ่ายรูป ร้าน  
ขายหนังสือ ตลอดจนร้านอาหารต่าง ๆ เช่น แมคโดนัลด์ ร้านสุกี้ และโคโคมอน เป็นต้น ไบนามาก  
มาย ทำให้เป็นจุดที่มีผู้คนเข้าออกอยู่ตลอดเวลาโดยเฉพาะในช่วงเวลาเป็นหลังเลิกงานที่คนจะมา  
จับจ่ายซื้อของและทชปะสังสรรค์กัน

บริเวณสี่แยกพัฒนาการ



\* หมายถึง มีขรณเมล์

เส้นทางเชื่อม 3 สันยก



### ประเภทของรถที่พบ

บริเวณแยกนี้จะมีปริมาณรถค่อนข้างเยอะ ส่วนมากจะเป็นรถส่วนบุคคล รองลงมาจะเป็นรถเมล์ โดยสารประจำทาง ทั้งแบบมินิบัส แบบปรับอากาศ แบบรถเมล์ธรรมดา และบอ.พ. ซึ่งจะเป็นสายเดียวกับที่วิ่งผ่านแยกศรีบุญ และแยกศรีอุดม รวมทั้งรถ巴士ขนาดใหญ่ที่วิ่งรับส่งพนักงานบริษัทต่าง ๆ ส่วนรถขนาด 6 ล้อ ก็จะมีพบบ้างแต่ไม่มากนัก

### สภาพถนนทั่วไป

สภาพถนน หรือผิวการจราจรบริเวณนี้ที่จัดอยู่ในเกณฑ์ดี มีบ้างส่วนน้อยที่ผิวถนนขรุขระทากที่รถสายไปมาได้ขณะวิ่ง ตรงช่วงลงสะพานก่อนถึงแยกพัฒนาการนี้ไม่ก็เมตร แต่ก็ไม่ได้จัดว่าเป็นปัญหามากนัก นอกจากน้ำฝนฝั่งขาออก หรือเส้นที่มาจากทางบางกะปิ ก่อนถึงแยกพัฒนาการประมาณ 300 เมตร ในเลนซ้ายสุดมักจะมีการทูปผิวหน้าถนนช่วงหนึ่ง ทากที่รถที่จะวิ่งในเลนดังกล่าวต้องเบี่ยงมาวิ่งในเลนถัดไป ทากที่บางที่เกิดการติดขัดได้ เพราะต้องสลับกันไป

ในส่วนของสภาพถนนทั่ว ๆ ไปนั้นก็ไม่มีปัญหาอะไรมากนัก แม้ว่าถนนจะดูไม่กว้างเท่าบริเวณแยกศรีบุญ และแยกศรีอุดมก็ตาม จากการสังเกตจะเห็นว่าทั้ง 3 แยกที่ผู้วิจัยได้ศึกษานั้นมีความเหมือนกันอยู่อย่างหนึ่งคือ ไม่มีสะพานลอยสำหรับคนข้ามถนน

### การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน

ทั้งในช่วงเช้าและเป็น บริเวณแยกนี้จะนับได้ว่ามีปริมาณรถมาก ช่วงเช้าจะเริ่มตั้งแต่ประมาณ 7.00 น. ไปจนถึง 8.30 น. ส่วนช่วงเย็นรถจะเริ่มเยอะตั้งแต่ 4 โมงเย็นเป็นต้นไป จนกระทั่งถึงประมาณ 2 ทุ่ม โดยเฉลี่ย ซึ่งถ้าการจราจรติดขัดมาก เจ้าหน้าที่จราจรจะต้องลงไปบอกถนนเอง เพื่อช่วยเร่งความเร็วให้กับรถที่แล่นอยู่



ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับปัญหาจราจรบริเวณแยกพัฒนาการ

หากให้ทราบว่าแยกนี้เป็นแยกหนึ่งที่มีปัญหาด้านการจราจรติดขัด เนื่องจากสาเหตุว่า

1. สัญญาไฟจราจรที่เป็นแบบเก่า หากให้สอยพร้อมกันไม่ได้ ต้องบสอยแบบสลับ
2. เกิดจากเส้นทางรถไฟที่ตัดผ่าน หากให้เกิดการติดขัดเวลาที่รถไฟขบวน วันละหลายรอบ
3. เพราะการที่เป็นถนนสายหลัก มีการเชื่อมต่อกับถนนสำคัญหลายสาย

จากการสังเกตของผู้วิจัยบริเวณแยกพัฒนาการ สามารถจำแนกพฤติกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

พฤติกรรมหรือสาเหตุที่มีผลต่อปัญหาจราจรบริเวณแยกพัฒนาการ

1. พฤติกรรมที่เกิดจากคนเดินถนน ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นกับทุกแยก อาจเกิดจากเหตุผลเพราะคนไม่มีวินัยในตัวเอง หรือเพราะความรีบร้อนก็ตาม ล้วนก่อให้เกิดผลกระทบตามมาทั้งสิ้น เพราะในขณะที่คนวิ่งข้าม รถที่วิ่งมาด้วยความเร็วก็ต้องเบรคให้ แต่ถ้าเกิดเบรคไม่ทันก็จะเกิดอันตรายและหากให้ผู้อื่นเดือดร้อนโดยที่เขาที่ไม่ได้เจตนาเหมือนกัน วิ่งข้ามกันทีละคนสองคน ซึ่งก็มีบางครั้งที่ผู้วิจัยพบเห็นเหตุการณ์ดังกล่าวมาด้วยตนเอง คือมีเด็กนักเรียนชายคนหนึ่งได้วิ่งข้ามถนนทั้ง ๆ ที่ยังเป็นสัญญาณไฟเขียวอยู่ รถที่วิ่งเร็วมากก็มาด้วยความเร็วเพราะเป็นสัญญาณไฟที่อนุญาตให้เขามาได้ แต่พอเลี้ยวรถมาก็ต้องรีบเบรค เพราะเด็กคนนั้นได้วิ่งตัดหน้ารถไป หากให้ผู้วิจัยรู้สึกกลัวแทบเห็นแล้วก็ได้แต่ดูทานในใจ

2. กรณีป้ายรถเมล์ที่อยู่ใกล้เกินไปกับแยก หรือหัวโค้ง กรณีนี้ก็จะเป็นสาเหตุร่วมกันของแยกการจราจรต่าง ๆ ที่มีปัญหา เพราะถ้าป้ายอยู่ใกล้แยกเกินไปจะทำให้รถที่เลี้ยวซ้ายผ่านตลอดหรือรถที่มาทางตรงต้องมาติดท้ายแถวไปด้วย เช่นพอรถเมล์เข้าป้ายได้ 2 คันก็ติดแล้ว

3. รถยนต์ส่วนบุคคลที่มักจอดรับส่งกันบริเวณป้ายรถเมล์ ทำให้เกิดการติดขัด เพราะรถคันหลังที่ตามมาบางทีก็ออกเลนไม่ทัน จึงต้องมาติดท้ายแถวเสียเวลาไปกับเขาด้วย

4. รถที่จะเลี้ยว U-TURN เช่นตรงหัวมุมถนน ซึ่งรถที่จะกลับรถ กับรถที่จะเลี้ยวขวานั้น อยู่ในเลนเดียวกัน คือขวาสุด ซึ่งผู้ขับรถจะไม่สามารถรู้ได้เลยว่ารถคันไหนจะกลับรถ หรือคันไหนจะเลี้ยวขวา เพราะสัญญาณไฟเลี้ยวก็จะเปิดข้างเดียวกัน และพอได้สัญญาณไฟเขียว รถแต่ละคันก็จะเร่งความเร็วเพื่อที่จะให้ทัน ำให้กันแยกไป ในขณะที่กำลังวิ่งด้วยความเร็ว นั้น แล้วรถคันหน้าเกิดต้องการกลับรถ เขาก็จะต้องชะลอความเร็วลง ซึ่งก็อาจทำให้รถคันหลังต้องเบรกแบบกระทันหัน ดีไม่ดีอาจเกิดการชนท้ายกันได้ ซึ่งเหตุการณ์นี้เป็นเหตุการณ์ที่ผู้วิจัยประสบด้วยตนเอง โดยผู้วิจัยเป็นรถคันที่วิ่งตามหลังรถที่จะ U-TURN



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร คนที่ 1

ที่แยกที่ทำการวิจัย แยกศรีนุช เขตสน. ประเวศ  
 ชื่อผู้วิจัย นางสาววาสนา สร้อยน้อย นิสิตปริญญาโท  
 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
 สถานที่ บัณฑิตตำรวจจราจรบริเวณแยกศรีนุช

---

ผู้ให้สัมภาษณ์ สิบตำรวจเอกสุทธิศักดิ์ ศรีขจร  
 อายุ 33 ปี  
 ภูมิลำเนาเดิม จ.สมุทรปราการ  
 ที่พักอาศัยปัจจุบัน บ้านพักของตนเองที่สมุทรปราการ  
 สถานภาพ โสด  
 จำนวนบุตร -  
 เป็นตำรวจจราจร 3 - 4 ปี

---

ลักษณะทั่วไป

รูปร่างสูงใหญ่ อารมณ์ดี พูดคุยเก่ง ชอบแสดงความคิดเห็น เปิดเผย พูดจาตรงไปตรงมา และทำทางจริงจังกังในการปฏิบัติงาน

ประวัติการศึกษา

หลังจากจบการศึกษา จากจังหวัดชลบุรีแล้ว ได้เข้ารับการฝึกอบรมที่กองกำกับการตำรวจชายแดน ที่ปราจีนบุรี านปี 31 ย้ายมากองบังคับการฝึกพิเศษ (เป็นครูฝึก) และย้ายมาอยู่จราจรเมื่อประมาณปี 36 - 37

### ชีวิตประจำวัน

ในแต่ละวันจะต้องมาคอยดูแลควบคุมการปล่อยสัญญาณจราจรบริเวณแยกนี้ โดยทำงานเป็นผลัดผลัดแรก จะเริ่มตั้งแต่ 04.00 น. - 14.00 น. ส่วนผลัดที่สอง จะเริ่มตั้งแต่ 14.00 น. - 22.00 น. ถึงแม้ว่าจะมีการแบ่งเป็นผลัด แต่นอกเวลานั้นก็ต้องมาคอยช่วยหนุนกันด้วย เรียกว่าทำงานทั้งวัน

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับอาชีพตำรวจจราจร

ส.ต.อ.สุทธิสันต์ คิดว่าการเป็นตำรวจจราจรนั้นมีข้อดีตรงที่ว่าได้มีโอกาสพบปะกับผู้คนมากมาย แม้ว่าบางทีการพบปะนั้นอาจต้องมีการพูดจาที่รุนแรง หรือว่าได้เบี่ยงกันบ้าง ส่วนข้อเสียคือหากห้ามไม่ค่อยมีเวลาให้กับครอบครัว หมายถึงพ่อแม่ แฟน หรือแม้กระทั่งเพื่อน เป็นต้น

### ความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร

การจราจรปัจจุบันนี้บางจุดก็ดีขึ้นเยอะ เพราะรัฐบาลมีการจัดการที่ดี แต่ว่าเรื่องวินัยการจราจรของผู้คนยังแย่อยู่ ซึ่งเรื่องวินัยนี้เป็นสิ่งที่สำคัญ ดังจะเห็นว่าในวันหนึ่งสามารถออกใบสั่งได้ถึง 30 - 40 ราย บางคนเมื่อทำผิดแล้วจะบอกว่าไม่ได้ตั้งใจ ซึ่งถ้าต่างฝ่ายต่างไม่ตั้งใจ ก็จะก่อให้เกิดปัญหาได้เหมือนกัน แต่ในความเป็นจริงบางครั้ง การปฏิบัติหน้าที่ก็มีการอนุโลมกันบ้าง ถ้ากรณีที่มาจากต่างถิ่นแล้วทำใบเพราะไม่รู้ หรือไม่ได้ตั้งใจอย่างแท้จริง

### ปัญหาในการทำงาน

ในการทำงานนี้ปัญหาที่อาจทักให้หงุดหงิดบ้าง ก็คงเป็นเรื่องของการที่ผู้คนต่างไม่ให้ความเกรงใจเจ้าพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ บ้างก็พูดจาขี้ขวน บ้างก็ทักท้วงอีก ทักให้อาจเกิดการทะเลาะกันได้ ซึ่งถ้าไม่ได้ทำอะไรผิดจริง ตำรวจคงจะมาทำอะไรเราไม่ได้

นอกจากนี้ยังมีเรื่องของผู้บังคับบัญชาที่มารู้จู้ในเรื่องการทำงาน ซึ่งผู้บังคับบัญชามาดังพื้นที่ด้วยตนเองทุกวัน จึงทำให้รู้หรือเห็นอะไรต่างไปจากผู้ปฏิบัติงานที่ดูแลโดยตรง ทำให้เกิดการขัดแย้งกันเรื่องความคิดเห็น หรือแนวทางการปฏิบัติงาน

### ด้านสุขภาพร่างกาย

โดยทั่วไปแล้วด้านสุขภาพร่างกายก็ไม่มีปัญหาอะไรมาก มีบ้างที่บางครั้งจะรู้สึกง่วงและง่วง และง่วง ซึ่งก็มีลักษณะอาการบางอย่างคล้ายเป็นโรคภูมิแพ้ จากเดิมที่ไม่ค่อยมีอาการแบบนี้



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร คนที่ 2

**ชื่อแยกที่ทำการวิจัย** แยกศรีนุช เขตสน. ประเวศ  
**ชื่อผู้วิจัย** นางสาววาสนา สร้อยน้อย นิสิตปริญญาโท  
 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**สถานที่** บัณฑิตตำรวจจราจรบริเวณแยกศรีนุช

---

**ผู้ให้สัมภาษณ์** ตำรวจจราจรสงกรานต์ ชวัญปิ่น  
**อายุ** 49 ปี  
**ภูมิลำเนาเดิม** จ.อยุธยา  
**ที่พำนักอาศัยปัจจุบัน** แพลตดาร์วงของ สน.ประเวศ  
**สถานภาพ** สมรส  
**จำนวนบุตร** 4 คน  
**เป็นตำรวจจราจร** ประมาณ 24 ปี

---

**ลักษณะทั่วไป**

ลักษณะท่าทางดูเป็นผู้ใหญ่ที่สุดานบรรดาเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่สัมภาษณ์มา ยินดีให้ความร่วมมือในการตอบคำถาม

**ประวัติการศึกษา**

หลังจากจบจากโรงเรียนตำรวจนครบาลบางเขน ได้มาเข้ารับการศึกษาเกี่ยวกับด้านการจราจร

ต่อมาได้เข้าทำงานในตำแหน่งของเจ้าหน้าที่สายตรวจ รวมทั้งเคยผ่านงานด้านเสมียมาก่อน จนมาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ สน.ประเวศ แห่งนี้ เป็นแห่งแรกและแห่งเดียวจนถึงปัจจุบัน

### ชีวิตประจำวัน

ชีวิตในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ก็จะต้องคอยดูแลควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามแยกของตน โดยปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับตำรวจจราจรอีกหนึ่งนาย ทั้งนี้จะทำงานกันเป็นผลัด สลับกันคนละ 15 วัน

ผลัดเช้า	เข้าประมาณ ตี 4 จนกระทั่งถึง บ่าย 2 โมง
ผลัดบ่าย	เข้าประมาณ บ่าย 2 จนถึง 4 ทุ่ม

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับอาชีพตำรวจจราจร

เป็นอาชีพที่เข้ามาเพื่อ และรู้สึกสนุกที่ได้ทำ ได้พบปะผู้คน มีการพูดคุย บางครั้งเขาจร้อนเราจเป็น และบางครั้งเราจร้อน เขาจเป็น ต่างกันไป

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร

คาบตำรวจผู้ที่มีความเห็นว่า ปัญหาการจราจรทุกวันนี้มันเกิดขึ้นเพราะปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น แต่ถนนไม่เพิ่มขึ้นตาม จะเห็นว่ามารถป้ายแดงออกมาหมื่นเกือบทุกวัน รัฐบาลน่าที่จะมีมาตรการจำกัดรถบ้าง ไม้ขับสอยหาให้เพิ่มขึ้นมาขนาดนี้ และสำหรับรถพ่วงที่กำลังสร้างนั้นก็มีความรู้สึกว่ แม้จะสร้างไป แต่คนที่เขามีรถส่วนตัว เขาก็จะยังคงใช้รถของเขาอยู่ดี เพราะสบายกว่า และไม่ต้องไปเบียดกัน ดังนั้นนโยบายลดการใช้รถส่วนตัวลงจึงอาจจะไม่ได้ผลเท่าที่ควร

### ปัญหาในการทำงาน

ปัญหาในการทำงานนั้นไม่มี เพราะถ้ามีก็สามารถคุยหรือบอกกับเจ้านายได้ เจ้านายก็พร้อมที่จะรับฟังและอีกอย่างตนเองก็เป็นคนที่กล้าพูด หรือเวลามีใบประชุมต่าง ๆ ตนก็จะเป็นตัวแทน

### การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร คนที่ 3

**ที่แยกที่ทำการวิจัย** แยกศรีอุดม เขตสน. ประเวศ  
**ชื่อผู้วิจัย** นางสาววาสนา สร้อยน้อย นิสิตปริญญาโท  
 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**สถานที่** ป้อมตำรวจจราจรบริเวณแยกศรีอุดม

---

**ผู้ให้สัมภาษณ์** สิบตำรวจเอกยอดชาย แสงเดือน  
**อายุ** 29 ปี  
**ภูมิลำเนาเดิม** จ.สมุทรสงคราม  
**ที่พักอาศัยปัจจุบัน** บ้านพักส่วนตัว  
**สถานภาพ** สมรส  
**จำนวนบุตร** 1 คน  
**เป็นตำรวจจราจร** 7 - 8 ปี

---

#### ลักษณะทั่วไป

โดยทั่วไปแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรป้อมนี้จะมีความเป็นกันเองมาก ยินดีให้ข้อมูลทุกอย่าง  
 อธิบายข้อซักถามต่าง ๆ ทั้งยังบอกว่ามีอะไรก็มาได้เสมอ

#### ประวัติการศึกษา

จบ ม.6 ที่จังหวัดสมุทรสงคราม แล้วเข้ามาต่อที่โรงเรียนตำรวจนครบาลบางเขน หลังจากจบ



ได้เข้ารับราชการเป็นเจ้าหน้าที่สายตรวจ ต่อมาได้เข้ารับการอบรมเกี่ยวกับการจราจร จนกระทั่ง ปัจจุบันได้มาอยู่ที่แยกนี้ แยกศรีอุดม

### ชีวิตประจำวัน

จะทำงานเป็นพลัด แล้วแต่ว่าจะเข้าเช้าหรือบ่าย ส่วนนอกเวลาที่ต้องประจำตามป้อมจราจร แล้ว จะต้องไปคอยควบคุมการจราจรบริเวณอื่นด้วย ซึ่งมักเป็นจุดที่ไม่มีสัญญาณไฟติดตั้ง แต่เป็นแยกที่ พลุกพล่านพอสมควร เช่น ตามชุมชน ตามหน้าโรงเรียน เป็นต้น

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับอาชีพตำรวจจราจร

เป็นอาชีพที่สุจริต และก็ชอบ มีใจรักอยากเป็นตำรวจ เป็นตำรวจในสายไหนก็ได้ ไม่จำกัด เป็นตำรวจจราจรทำให้เราเห็นอะไรหลาย ๆ อย่าง เช่น เรื่องวินัยของผู้คน

### ความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร

จราจรกำลังเป็นปัญหาหนัก ทั้งนี้ไม่ใช่เพราะว่าปริมาณรถเยอะเท่านั้น แต่เพราะวินัยของทั้งผู้ ำรถและผู้คนนั้นไม่มี ถึงทำให้เกิดความวุ่นวาย จะเห็นว่าวันหนึ่งสามารถออกคำสั่งได้มากมาย ส่วน มากจะเป็นข้อหาที่ว่าจอดานป้ายห้ามจอด

### ปัญหาในการทำงาน

ปัญหาในการทำงานโดยส่วนตัวแล้วคงไม่มี จะมีก็แต่เรื่องที่คุณไม่รู้จักรับทราบหมายจราจร าน ฐานะที่ตนเป็นผู้รักษากฎหมายก็ย่อมมองว่ามันเป็นเรื่องที่น่าหนักใจ

### ด้านสุขภาพ

ด้านสุขภาพร่างกายนั้นสมบูรณ์แข็งแรงดี ไม่มีปัญหาอะไร

## การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร คนที่ 4

**ที่แยกที่ทำการวิจัย**      แยกศรีอุดม    เขตสน.    ประเวศ  
**ชื่อผู้วิจัย**                    นางสาววาสนา    สร้อยน้อย    นิสิตปริญญาโท  
    คณะรัฐศาสตร์    จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**สถานที่**                            บัณฑิตตำรวจจราจรบริเวณแยกศรีอุดม

---

**ผู้ให้สัมภาษณ์**                สิบตำรวจเอกสุเทพ    จิวรัมย์  
**อายุ**                                34 ปี  
**ภูมิลำเนาเดิม**                กรุงเทพฯ  
**ที่พักอาศัยปัจจุบัน**        บ้านพักส่วนตัว  
**สถานภาพ**                        สมรส  
**จำนวนบุตร**                    1 คน  
**เป็นตำรวจจราจร**            10 กว่าปี

---

ลักษณะทั่วไป

เป็นตำรวจจราจรที่ใจดี พูดคุยแบบสบาย ๆ ไม่ถือตัว แนะนำสิ่งต่างๆ รวมทั้งอธิบายข้อสงสัยที่ผู้วิจัยถามเป็นอย่างดี ให้ความเป็นกันเองอย่างมาก

ประวัติการศึกษา

จบ มศ.5 เป็นรุ่นก่อนสุดท้ายที่จะยกเลิก หลังจากนั้นได้จบลงเรียนที่มหาวิทยาลัยรามคำแหง ในคณะนิติศาสตร์ แต่ยังไม่จบ ได้ไปสอบเข้าโรงเรียนตำรวจนครบาลบางเขน จบแล้วจึงมารับราชการเป็นตำรวจ 191 ทำงานอยู่ได้ 2 ปี จึงมาลงจรรยาที่ สน. ประเวศ

### ชีวิตประจำวัน

ชีวิตในแต่ละวันจะเหมือน ๆ กับคนอื่นที่ได้อยู่ที่ป้อมจราจร แต่ถ้าในกรณีวันเสาร์-อาทิตย์ ซึ่งก็จะตกลงกันเองกับเพื่อนที่อยู่ป้อมเดียวกัน คือถ้าเข้าคนและครึ่งวันก็จะเหนื่อย เหมือนกับไม่ได้พัก จึงตกลงแบ่งกันใบคนละวันเลย หรือที่เรียกว่า ควงคนละวัน สำหรับจราจรนั้นในวันที่คนส่วนใหญ่เขาหยุดกันดูเหมือนจะยิ่งเป็นวันที่จราจรต้องทำงานหนักเพิ่มขึ้น จะได้พักก็ต่อเมื่อลาหยุดเอง แต่ถ้าเขาลากันมากแล้ว เราก็จะลาไม่ได้ เพราะจะไม่มีเจ้าหน้าที่คอยปฏิบัติงาน

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับอาชีพตำรวจจราจร

เป็นตำรวจจราจรนี้ก็ได้อยู่แล้ว เพราะว่าเรารุ่นกับงานตรงนี้ ไม่อยากไปเริ่มหน่วยงานสายอื่น ซึ่งงานก็ไม่ได้ถือว่าหนักมากมายนัก

### ความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร

ยังคงเห็นว่าปัญหาการจราจร เป็นปัญหาที่หนักมากขึ้นทุกที \_ เพราะคนไม่ทำตามระเบียบวินัย แห่งกฎจราจร ตำรวจจราจรก็ควบคุมหรือปรับ หรือลงโทษได้ไม่ทั่วถึง อย่างเช่น พวกรถบรรทุก และรถยนต์ส่วนบุคคลที่ชอบฝ่าฝืนบ่อย และก็มีปริมาณการรถออกมามากเป็นจำนวนมาก

### ปัญหาในการทำงาน

ปัญหาในการทำงานก็ไม่มีปัญหาอะไร ปฏิบัติงานไปตามหน้าที่ รวมทั้งด้านร่างกายด้วยที่ปกติดี

### การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร คนที่ 5

**ตำแหน่งที่ทำการวิจัย**      แยกพัฒนาการ    เขตสน. ประเวศ  
**ชื่อผู้วิจัย**                      นางสาววาสนา สร้อยน้อย    นิสิตปริญญาโท  
    คณะรัฐศาสตร์    จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**สถานที่**                              บัณฑิตตำรวจจราจรบริเวณแยกพัฒนาการ

---

**ผู้ที่สัมภาษณ์**                  สิบตำรวจตรีพิทักษ์ งามแสง  
**อายุ**                                      31 ปี  
**ภูมิลำเนาเดิม**                      ศรีสะเกษ  
**ที่พำนักอาศัยปัจจุบัน**          แพลตตำรวจ สน.ประเวศ  
**สถานภาพ**                              สมรส  
**จำนวนบุตร**                            2 คน  
**เป็นตำรวจจราจร**                  5 ปี

---

#### ลักษณะทั่วไป

ลักษณะท่าทางเป็นคนเฉย ๆ พูดน้อย เวลาสัมภาษณ์ผู้วิจัยจะต้องอธิบายคำถามอย่างละเอียดและชัดเจน เพื่อให้ผู้ฟังเกิดวิจาร์ณณานานการตอบ

#### ประวัติการศึกษา

ภายหลังจากจบการศึกษานชั้น ม.6 ได้เข้าเรียนต่อที่โรงเรียนตำรวจภูธร 7 จ.นครปฐม เมื่อจบแล้วได้เข้ารับหน้าที่เป็นตำรวจรักษาการณอยู่ที่วังสวนอัมพร เป็นเวลา 1 ปี ต่อมาย้ายมาลงที่ สน.ประเวศ โดยเริ่มจากการเป็นตำรวจสายตรวจ แล้วมาเป็นตำรวจจราจรภายหลัง นับเวลาได้ 5 ปี

### ชีวิตประจำวัน

การทำงานในแต่ละวันจะเริ่มประมาณตี 5 จนกระทั่งถึงบ่าย 2 โมง และอีก 15 วันต่อมาจะเปลี่ยนเป็นเข้าบ่าย 2 โมง จนถึง 4 ทุ่ม ซึ่งจะหมุนเวียนเปลี่ยนกันอยู่อย่างนี้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอีกคน พอหมดช่วงเวลาที่สามารถพักได้

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับอาชีพตำรวจจราจร

ตำรวจจราจรผู้นี้แสดงความคิดเห็นว่าถ้ามีอาชีพอื่น หรือว่ามีธุรกิจเป็นของตัวเอง ก็คงจะไม่รับราชการเป็นตำรวจจราจรแน่นอน เพราะการเป็นจราจรนั้นเสี่ยง เสี่ยงกับการถูกรถชนอย่างที่เคยเป็นเข้ามาแล้วตามหน้าหนังสือพิมพ์ เพราะรถบนถนนจะมีปริมาณมาก ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือว่าเกิดโรคภัยไข้เจ็บ จากฝุ่นละอองต่าง ๆ

แต่ถ้าจะให้เปลี่ยนไปเป็นตำรวจงานสายงานอื่น ก็ไม่อยากจะไป เพราะไม่ต้องการไปเริ่มต้นเรียนรู้งานใหม่ และก็รู้สึกคุ้นเคยกับเพื่อนร่วมงานที่นี่ดีแล้ว

### ความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร

ปัญหาการจราจรทุกวันนี้ดูจะเป็นปัญหาที่แก้ยากและคงต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่าย เพราะรถทุกวันนี้ก็เพิ่มมากขึ้นทุกวัน และคนเองก็ไม่ค่อยทำตามกฎ โดยเฉพาะพวกรถประจำทาง รถยนต์ส่วนบุคคล และรถบรรทุก ซึ่งทุกวันนี้ก็จะมีการออกใบสั่งกันทุกวัน วันละมากหรือน้อยแตกต่างกันไป แต่ต้องมีทุกวัน อย่างเช่นบางที่ที่รถบรรทุกจะเล่นซ้ำเกินใบ เกินกว่าปกติ จนทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้ หรือบางที่ก็ไม่มีฝาคอมหลังรถ เป็นต้น

ส่วนรถยนต์ส่วนบุคคลจะผิดกฎจราจรก็ตรงประเภทเดินรถผิดช่องทางการจราจร จะไปทางตรง แต่กลับเข้าช่องทางที่ต้องเลี้ยว ทำให้เกิดการติดขัด ซึ่งพวกนี้จะมีมาก

### ปัญหาในการทำงาน

ปัญหาในการทำงานดูเหมือนจะไม่มีอะไร เราก็ทำงานไปตามหน้าที่เรื่อย ๆ กับเพื่อนร่วมงานก็สามารถเข้ากันได้ด้วยดี และงานก็ไม่ถึงกับหนักอะไรมาก ซึ่งพอหมดเวรเข้าพลัด ก็ได้เวลาพัก จะไปไหนก็ได้

### ด้านสุขภาพร่างกาย

สุขภาพร่างกายโดยทั่วไปไม่มีปัญหาอะไร มีเจ็บป่วยไม่สบายบ้างก็เป็นเรื่องปกติ



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร คนที่ 6

**ตำแหน่งที่ทำการวิจัย**      แยกพัฒนาการ    เขตสน. ประเวศ  
**ชื่อผู้วิจัย**                    นางสาววาสนา สร้อยน้อย    นิสิตปริญญาโท  
    คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
**สถานที่**                            บัณฑิตตำรวจจราจรบริเวณแยกพัฒนาการ

**ผู้ให้สัมภาษณ์**                สิบตำรวจโทวิชัย กุ๊กง  
**อายุ**                                29 ปี  
**ภูมิลำเนาเดิม**                  จ.สุพรรณบุรี  
**ที่พักอาศัยปัจจุบัน**          บ้านพักของตนเอง  
**สถานภาพ**                        โสด  
**จำนวนบุตร**                      -  
**เป็นตำรวจจราจร**                ประมาณ 2 ปี

**ลักษณะทั่วไป**

เป็นตำรวจจราจรที่มีรูปร่างเล็ก ผิวออกแดง สูงประมาณ 163 เซนติเมตร ท่าทางพูดน้อย และเอาจริงเอาจังต่อการปฏิบัติหน้าที่

**ประวัติการศึกษา**

พอบจบการศึกษาแล้วก็ไปสมัครเป็นตำรวจตระเวนชายแดน หรือ ดชด. หลังจากนั้นได้เข้ารับการฝึกอบรมทางด้านจราจร ภายหลังจึงย้ายมาเป็นตำรวจจราจรที่แยกพัฒนาการ เขต สน. ประเวศ

### ชีวิตประจำวัน

แต่ละวันจะทำงานเป็นผลัด โดย 15 วันจะทำการเปลี่ยนผลัด 1 ครั้ง จากที่เคยเข้าเช้า ก็ไปเข้าบ่าย จากที่เคยเข้าบ่าย ก็เปลี่ยนมาเข้าเช้าน้ำง เป็นอย่างนี้ไปเรื่อย ๆ

### ความคิดเห็นเกี่ยวกับอาชีพตำรวจจราจร

ก็เป็นอาชีพที่ดี และตนเองก็มาจากรักอาชีพนี้ คิดว่าจะตั้งใจทำงาน แต่ในความคิดของหลาย ๆ คนก็ชอบคิดว่าตำรวจจราจรชอบจับผิด ชอบหาเรื่อง แต่ถ้าเราไม่ผิดจริง ตำรวจก็มาทำอะไรเราไม่ได้อยู่แล้ว

### ความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร

ปัญหาการจราจรทุกวันนี้ไม่รู้ว่าจะเป็นอย่างไรต่อไป คงมีแต่หนักขึ้น เพราะเป็นช่วงของการก่อสร้างปรับปรุงหลายอย่าง อาจทำให้เกิดความไม่สะดวกบ้าง และที่สำคัญคือเรื่องปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ส่งผลถึงการจราจรที่คับคั่งได้ เพราะรถมันเต็มถนนไปหมด

### ปัญหาในการทำงาน

ปัญหาในการทำงานสำหรับตอนนี้ไม่มีอยู่แล้ว เพราะว่าตนเองเป็นคนเฉย ๆ มีงานก็ทำไป ส่วนด้านสุขภาพก็ปกติดีทุกอย่าง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### ข้อสรุปและ เสนอแนะ

การจราจรบริเวณสี่แยก 3 จุด บนถนนศรีนครินทร์นี้ ถ้ากล่าวโดยรวมแล้วไม่อาจจัดได้ว่าเป็นแยกที่มีปัญหาหนักเรื่องการจราจร แต่ถ้าให้เปรียบเทียบภายใน 3 จุดนี้ แยกพัฒนาการก็จะเป็นแยกที่มีการติดขัดมากที่สุด เนื่องด้วยเป็นแยกต้น ๆ ที่มีการเชื่อมต่อได้กับถนนหลายสาย ทว่าให้เป็นทางผ่านในการสัญจรมานานที่ต่าง ๆ รวมทั้งผู้คนที่มาขึ้นลงเพื่อต่อรถอีกด้วย

ส่วนแยกศรีบูรุษนั้นเป็นเสมือนแยกทางผ่าน จึงไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องปริมาณรถสะสม รถเคลื่อนตัวไปได้เรื่อย ๆ ตามจังหวะสัญญาณไฟจราจร เช่นเดียวกับแยกศรีอุดมที่แม้ปริมาณรถจะมาก เพราะเป็นจุดที่ต่อเชื่อมระหว่างในเมืองกับนอกเมือง แต่การจราจรก็ไม่สาหัสสักอย่างหลาย ๆ แยกที่อยู่ในเมือง อย่างไรก็ตามปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นบนทั้ง 3 แยกนี้ เกิดจากพฤติกรรมของบรรดาผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก รวมทั้งเรื่องของสัญญาณไฟที่ไม่ทันสมัย และมีการเสียบบ้างในบางครั้ง และเรื่องของสภาพถนน - บ้ายรถเมล์ที่ชำรุดเอื้อต่อการคล่องตัว เช่น

1. พฤติกรรมของคนข้ามถนนที่มักจะข้ามก็ข้าม โดยไม่รอให้รถหยุดเสียก่อน
2. ผู้ขับขี่ที่ยังขาดความชำนาญในการขับรถ
3. เรื่องผิวการจราจรที่รุขระ และมีการซ่อมบ่อย ๆ เป็นบางจุด
4. เรื่องถนนที่ดำเกินไป และไม่มีที่ระบายน้ำ
5. เรื่องป้ายรถเมล์ที่อยู่ใกล้แยกหรือใกล้หัวรถถังเกินไป
6. เรื่องสัญญาณไฟจราจรที่เก่าและมีการเสีย ซึ่งบางที่ก็ใช้กระดาษปิดเอาไว้
7. เรื่องพฤติกรรมกาขับขี่ของบรรดาพนักงานขับรถโดยสาร

### ข้อเสนอแนะ

จากปัญหาดังกล่าวจะเห็นว่า เป็นปัญหาจากจุดนั้นนิดจุดนี้หน่อย ซึ่งถ้าหลายฝ่ายหันมาร่วมมือกัน  
อย่างจริงจัง ก็คงจะช่วยให้เกิดผลได้ด้วยดี ๖ ได้แก่

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเอาจริงเอาจังกับผู้กระทำผิดให้มากยิ่งขึ้นอย่างที่สุด
2. รัฐบาลสร้างสะพานลอยสำหรับคนข้ามในสี่แยกทั้ง 3 จุดนี้ เพราะทั้ง 3 จุดไม่มีสะพานลอย ซึ่ง  
ในแยกที่เป็นถนนกว้าง ๆ จะทำให้คนเดินข้ามกันลำบากมาก
3. รัฐบาลมีการสำรวจและศึกษาถึงความเหมาะสมของระยะป้ายรถเมล์ ว่าควรอยู่ห่างจากแยก  
จากหัวโค้งเท่าไรหรือถึงจะพอดี
4. บนพื้นถนนควรมีการตีเส้นแบ่งช่องทางการเดินรถให้เห็นอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการติดตั้งป้าย  
บอกทิศทางและสถานที่ว่าไปทางไหน ๆ เพราะจะช่วยคนที่ไม่รู้ให้เข้าช่องทางที่ถูก รวมทั้งเป็นการ  
เตือนคนอื่น ๆ ให้เตรียมตัวเข้าเลนที่ถูกด้วยเมื่อเห็นป้ายบอกทางแต่เนิ่น ๆ
5. ควรมีการสำรวจถนนที่อธิบายนี้ เพื่อป้องกันปัญหานี้ที่ท่วมซ้ำ
6. ควรปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้มีความทันสมัย และมีประสิทธิภาพที่ดี เมื่อเสียก็ควรรีบดา  
เนินการแก้ไขโดยเร็ว

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย