

## บทที่ 6

### สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในการศึกษานี้ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากประชากร ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมือง กรุงเทพมหานคร ที่มีและใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 370 คน และมีการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรเชเมน ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 192 คน การเก็บข้อมูลใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือโดยผู้วิจัยเป็นผู้สร้างขึ้นเอง มีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาในเรื่อง

1. ข้อมูลทั่วไป
2. อาชีพเสริมรายได้-รายจ่ายในครอบครัว
3. ประวัติส่วนตัว
4. ภูมิหลังและสภาพครอบครัว
5. ชีวิตประจำวัน
6. สภาพการทำงาน
7. สภาพการการเดินทาง
8. ทศนคติต่อการจราจร
9. ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการจราจร

มีการสังเกตการณ์ จัดทำแบบสังเกตการณ์ โดยสังเกตการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเป็นช่วงเวลา โดยดูพฤติกรรมในการเดินทาง การขับขี่รถจักรยานยนต์ว่าเป็นอย่างไร และสังเกตการณ์สภาพการจราจร ในบริเวณแยกวิทยุ แยกศาลาแดง

และแยกจันตรีดงนังด ในระหว่งวันท 1 - 23 ธันวาคม 2539 ในช่วงเวลาด 06.00 - 09.00 น. และ 16.00 - 19.00 น.

## สรุปผลการวิจัย



### 1. ข้อมูลของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นชายคือ ร้อยละ 97.4 เป็นหญิงร้อยละ 2.6 มีอายุระหว่าง 31 - 40 ปี ร้อยละ 52.6 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 41 - 50 ปี, 18 - 30 ปี และ มากกว่า 50 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 35.9, 9.9 และ 1.6 ตามลำดับ มีความรู้ในระดับประถมศึกษา รองลงมาคือ มัธยมศึกษา, ไม่ได้เรียน, และอาชีวะหรืออนุปริญญาหรือกิดเป็นร้อยละ 65.1, 25.5, 6.3 และ 3.1 สมรสแล้ว ร้อยละ 72.4 รองลงมาเป็นโสด 30 คน หรือร้อยละ 15.6 นอกนั้นหย่าร้าง เป็นหม้าย และแยกกันอยู่ ร้อยละ 8.3, 3.1, 0.5 ตามลำดับ มีอาชีพ รับราชการ, ค้าขาย, รับจ้าง, ทำงานบริษัท และมีอาชีพอื่น ๆ ร้อยละ 2.6, 42.7, 29.2, 7.8 และ 17.7 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ ไม่มีอาชีพเสริม จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 80.7 รองลงมาค้าขาย เกษตรกรรม รับจ้าง และอาชีพอื่น ๆ ร้อยละ 7.8, 5.7, 5.2 และ 0.5 มีรายได้เดือนละ ไม่เกิน 3,000 บาท ร้อยละ 8.3 ส่วนที่มีรายได้เดือนละ 3,001 - 6,000 บาท และ 6,001 - 9,000 บาท ร้อยละ 40.1, 30.7 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 9,001 - 12,000 บาท และ มากกว่า 12,000 บาท ขึ้นไปร้อยละ 10.4 และ 10.4 ส่วนใหญ่จะมีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวัน 4 - 6 ชั่วโมง ร้อยละ 55.2 รองลงมาจะมีระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันมากกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 41.7 ระยะเวลาในการขับขี่เฉลี่ยต่อวันไม่เกิน 3 ชั่วโมง ร้อยละ 3.1 มีรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังของเครื่องยนต์ ไม่เกิน 125 c.c. (ซี.ซี.) ร้อยละ 51.0 ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีกำลังของเครื่องยนต์ สูงกว่า 125 c.c. (ซี.ซี.) ร้อยละ 49.0 ในรอบ 1 ปี ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ ประสบอุบัติเหตุ 6 - 10 ครั้ง ร้อยละ 50.0 ประสบอุบัติเหตุ 1 - 5 ครั้ง ร้อยละ 46.9 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุร้อยละ 2.1 ประสบอุบัติเหตุมากกว่า 10 ครั้งร้อยละ 1.0 ในรอบ 1 ปี ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ ทำผิดกฎจราจร 1 - 5 ครั้ง ร้อยละ 74.5 ทำผิดกฎจราจร 6 - 10 ครั้ง ร้อยละ 23.4 ไม่เคยทำผิดกฎจราจร และ ทำผิดกฎจราจรมากกว่า 10 ครั้ง มีจำนวนเท่ากันร้อยละ 1.0 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีระยะทางการใช้งานของรถจักรยานยนต์มากกว่า 100,000 กิโลเมตรขึ้นไป ร้อยละ 74.0 มีระยะทางการใช้งานของรถจักรยานยนต์ 50,001 - 100,000 กิโลเมตร ร้อยละ 16.7 ระยะทางการใช้งานของรถไม่เกิน 50,000 กิโลเมตร ร้อยละ 9.4

ในการวัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจรด้วยชุดคำถามพบว่า มีผู้ที่ได้คะแนนสูงสุด คือ 10 คะแนน และมีคะแนนต่ำสุดที่ 4 คะแนน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 7.641 (S.D. = 1.126) ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือต่ำกว่า 7.641 เป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย ซึ่งมีทั้งสิ้น 88 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 45.8 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมากมีทั้งสิ้น 104 คน คิดเป็นร้อยละ 54.2

## 2. ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจร

จากการศึกษาและวิเคราะห์พบว่า ค่าดัชนีของพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ามีผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องหยุดรอสัญญาณไฟจราจรถ้าเส้นแนวมากที่สุด โดยมีค่าดัชนีสูงสุดคือ 550 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2.865 ส่วนเรื่องที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยที่สุด คือการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องการไม่ใช้หมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ ก็มีค่าดัชนีเพียง 209 คะแนน มีค่าเฉลี่ย 1.089 ส่วนดัชนีในภาพรวมของการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีค่าดัชนีอยู่ที่ 333 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ย 1.737 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้คะแนนการฝ่าฝืนกฎจราจรสูงที่สุดมี ร้อยละ 2.1 คือได้คะแนน 22.0 คะแนน ที่ได้คะแนนต่ำสุดมี ร้อยละ 2.6 คือได้ 14.0 คะแนน และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 17.302 คะแนน (S.D. = 1.728) ผู้ที่มีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย คือ 17.302 มีร้อยละ 59.4 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากคือมีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีร้อยละ 40.6

กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นว่าพฤติกรรมกรรมการแข่งรถถ้าเส้น, แขงทางโค้ง, แขงเส้นทึบ, แขงบนสะพาน, แขงรถในที่คับขัน เป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด รองลงมาคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จากการให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครว่าควรเน้นด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับความสำคัญซึ่งพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เห็นว่ามาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรที่ควรเน้นมากที่สุดคือ การกวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาควรกวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และมีการควบคุมปริมาณรถ

### 8. การพิสูจน์สมมติฐาน

จากการศึกษาโดยการใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามและทำการพิสูจน์สมมติฐานด้วยวิธีทางสถิติ โดยโปรแกรม SPSS PC + โดยการทดสอบค่าเฉลี่ยสองกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน พบว่า

**สมมติฐานการวิจัย 1.** ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก

พบว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก ”

**สมมติฐานการวิจัย 2.** ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก

พบว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรายได้มาก ”

**สมมติฐานการวิจัย 3.** ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า

พบว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า “ ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่า ”

**สมมติฐานการวิจัย 4.** ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก

พบว่าไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ “ ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก ”

**สมมติฐานการวิจัย 5.** ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก

พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย ”

**สมมติฐานการวิจัย 6.** ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก ”

**สมมติฐานการวิจัย 7.** ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ”

**สมมติฐานการวิจัย 8.** ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก

พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก ”

**สมมติฐานการวิจัย 9.** ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ

พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ ”

**สมมติฐานการวิจัย 10.** ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

พบว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า “ ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานมานาน จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่ขับรถที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน ”

#### 4.สรุปผลการค้นพบแบบเจาะลึก

##### พฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์แทบทุกคนจะมีพฤติกรรมการขับรถตามแบบฉบับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วไป คือ ในเวลาที่มีการจราจรติดขัดมาก จะแทรกไปตามช่องทางที่มีโอกาส ขณะที่บางคนจะขับรถจักรยานยนต์บนทางเท้า โดยส่วนใหญ่ที่ทำเช่นนั้นก็ต่อเมื่อเห็นรถจักรยานยนต์คันอื่น ๆ ทำจึงทำตาม

เนื่องจากให้ความเห็นว่าหากมีผู้ปฏิบัติเช่นนี้ หรือมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรจำนวนมาก ในเวลาที่มีการจราจรติดขัด เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะละเว้น จึงสามารถปฏิบัติอย่างไรก็ได้เพื่อให้สามารถเดินทางได้เร็วขึ้น

ขณะที่มีส่วนน้อย เช่นนายอนันต์ แสงจันทร์ ที่จะไม่ปฏิบัติเช่นนั้น สาเหตุที่ไม่ ปฏิบัติเช่นนั้นก็เนื่องมาจาก ความกลัวในเรื่องของอุบัติเหตุตนเอง

รถจักรยานยนต์เป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายทุกคนจะรู้กันดีทุกคน แต่ก็ให้ความเห็นว่า ถึงแม้จะอันตรายแต่ก็คุ้มค่าเนื่องจากใช้รถจักรยานยนต์แล้วสะดวก รวดเร็ว แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าบุคคลเหล่านี้เมื่อกล่าวถึงอุบัติเหตุแม้จะกลัว แต่ส่วนใหญ่จะบอกว่าไม่หนักหนา อาจเป็นเพราะเนื่องจาก บุคคลเหล่านี้ส่วนใหญ่ต่างเคยประสบอุบัติเหตุ แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเป็นอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อย พวกเขาจึงมีความเห็นเช่นนี้

## สาเหตุที่หันมาใช้รถจักรยานยนต์

ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ทุกคนรับรู้ว่าการขับขีรถจักรยานยนต์นั้นหากเทียบกับการขับขีรถคันอื่นแล้วในเรื่องของความสะดวกสบาย ข้อจำกัดในการบรรทุกซึ่งบรรทุกผู้โดยสารและสิ่งของจำนวนมาก แต่ในสภาพการจราจรที่ติดขัดนี้ก็หลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะรถจักรยานยนต์จะสะดวกรวดเร็วกว่ามาก เนื่องจากสามารถแทรกตัวได้ การหาที่จอดก็ง่ายกว่า

## ปัญหาสุขภาพ

สภาพการจราจรที่ติดขัดนี้จากการสอบถามทุกคนไม่มีปัญหาสุขภาพทางร่างกายที่เด่นชัด อาจเนื่องจากยังไม่ปรากฏผล หรือความเคยชิน แต่ในทางด้านสภาพจิตใจแล้ว แต่ละคนต่างหงุดหงิดและรบกวนใจ รวมทั้งเกิดความเครียดขึ้นในขณะที่ขับขี แม้ว่าบางคนจะรู้สึกเคยชินกับสภาพเช่นนี้ก็ยังคงรู้สึกหงุดหงิดไม่ได้

## ช่วงการจราจรที่ติดขัด

การจราจรเริ่มติดขัดโดยสรุปแล้วการจราจรจะติดขัดในวันจันทร์ - เสาร์ บางคนกล่าวว่า แม้แต่วันอาทิตย์ในบางอาทิตย์การจราจรก็จะติดขัด

1. ช่วงเช้า ในช่วงเช้า เริ่มติดขัดตั้งแต่เวลาประมาณ 06.30 น. จนถึง 10.00 น. ซึ่งจะเป็นช่วงที่รถติดขัดมากที่สุดในตอนเช้า แต่หลังจากนั้นรถก็ยังติดขัดอยู่บ้าง
2. ช่วงเย็น การจราจรติดขัดมากที่สุดในช่วง 16.00 - 20.00 น.

แต่ในปัจจุบันในวันธรรมดา การจราจรจะติดขัดอยู่ตลอด โดยเฉพาะในเวลาเที่ยงวัน

## อุบัติเหตุ

ส่วนใหญ่จะไม่มีอุบัติเหตุที่รุนแรง แต่ทุกคนต่างก็เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรเนื่องจากการขับขีรถจักรยานยนต์มาแล้วทั้งสิ้น แม้ทุกคนจะมีเครื่องป้องกันคือหมวกนิรภัยก็ตาม เป็นที่

น่าสังเกตว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้มองถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเปอร์เซ็นต์ความร้ายแรงมากกว่าการใช้ยานพาหนะอย่างอื่นอย่างจริงจัง

### ความคิดเห็นต่อสภาพการจราจร

โดยทั่วไป ตามความคิดเห็นของของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนมีความเห็นเช่นเดียวกันว่าการจราจรทุกวันนี้ติดขัดมาก ๆ บางครั้งในช่วงที่สัญญาณไฟเขียวรถก็ยังเคลื่อนที่ไปได้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรตามความเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสรุป ได้แก่

1. ปริมาณรถที่มีมากจนเกินไปบนท้องถนน
2. รถจะติดขัดมากในช่วงที่มีการก่อสร้าง
3. การบริหารงานแก้ไขปัญหารถติดของผู้บริหารนั้นไม่ได้ผล การก่อสร้างหรือการแก้ไขปัญหาลาดความจริงจัง ไม่ตรงจุด
4. การขาดวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
5. บริการสาธารณะของรัฐไม่เพียงพอ และไม่ดีพอ เช่นรถประจำทางมีน้อยมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วนไม่เพียงพอต่อการใช้ การบริการแย่มาก คนที่จะใช้รถประจำทางจึงมีเพียงคนที่ไม่มิต่างเลือกอื่นเท่านั้น
6. พฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่นการเรียกจับผิดกระทำผิดกลางถนนทำให้รถคันอื่นไม่สามารถเคลื่อนที่ไปได้

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ครั้งต่อครั้งที่ยอมรับว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบางคนเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ขณะอีกส่วนหนึ่งมองว่ารถจักรยานยนต์เป็นรถขนาดเล็กถึงจะมีผลกระทบต่อจราจร แต่ก็จะไม่น่าที่จะมีมากอะไร

รถที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรคือ

1. รถเมล์
2. รถแท็กซี่



### 3.รถจักรยานยนต์

#### ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจราจร

- 1.มีการขยายถนน
- 2.รัฐบาลควรมีการทำงานที่จริงจังกว่านี้ เช่นการตัดถนน
- 3.ขึ้นภาษีรถ หรือจำกัดการผ่อนส่ง
- 4.ปรับปรุงบริการสาธารณะให้ดีกว่านี้

### 5.การสังเกตการณ์

#### การจราจรในสี่แยกวิทยุ ศาลาแดง และอังรีนงต์

บริเวณสี่แยกวิทยุจะมีการสร้างฐานบำบัดมลพิษ และมีการก่อสร้างป้อมตำรวจใหม่ ทางด้านถนนวิทยุก็มีการก่อสร้างเช่นเดียวกัน ส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีคนเดินถนนนัก จะมีบ้างแต่ไม่มาก

การจราจรในสี่แยกวิทยุในด้านสารทั้งทางที่จะตรงไปขึ้นสะพานสารคือสารใต้และทางที่ลงมาจากสะพานสารคือสารเหนือรถจะติดขัดมาก แต่ทางด้านสารเหนือรถจะติดขัดมากกว่าเนื่องจากรถที่ทางถนนพระรามที่ 4 จะหนาแน่นมาก เพราะรถที่มาจากคลองเตยมีจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ส่วนรถทางสารใต้นั้นจะติดขัดน้อยกว่าแต่จะไปติดขัดอีกที่ตรงบริเวณปากซอยเซนต์หลุยส์ซอยสาม กับทางขึ้นสะพานสาร ขณะที่รถทางตรงไปถนนวิทยุจะมีปริมาณรถที่ติดขัดน้อยกว่า ส่วนรถทางด้านถนนวิทยุที่ออกมาถนนพระรามที่ 4 นั้นจะติดขัดเช่นเดียวกันเพราะปริมาณรถในถนนพระรามที่จะมีมาก ทางด้านรถที่ตรงมาจากคลองเตยจะหนาแน่นทั้งที่จะตรงไปตามถนนสาร และที่จะไปทางถนนพระรามที่ 4 ส่วนรถที่อยู่ในถนนพระรามที่ 4 ในทางกลับกันจะติดขัดตรงช่วงทางขึ้นลงสะพานไทย - เบลเยี่ยม เพราะรถที่ตรงมาจากทางด้านสะพานไทย - ญี่ปุ่น มีจำนวนมากที่จะลงสะพานไทย - ญี่ปุ่น แล้วไม่ขึ้นสะพานไทย - เบลเยี่ยม ขณะที่รถที่มาจากถนนพระรามที่ 4 ต่างเข้าแถวเพื่อขึ้นสะพานไทย - เบลเยี่ยม ทำให้ต่างฝ่ายต่างกันทางเดินรถกันเองรถจึงติดขัดมาก แต่เมื่อหันทางขึ้นลงก็คล่องตัวขึ้น จะมาหนาแน่นในช่วงสารใต้หลังจากที่เลยซอยสวนพลูไปแล้ว

ส่วนตรงแยกศาลาแดงหนาแน่นไปด้วยผู้คน และรถ เนื่องจากมีสถานที่สำคัญ ๆ มากมายและเป็นแหล่งสถานที่รวมแหล่งธุรกิจต่าง ๆ รวมทั้งเป็นมีโรงเรียนที่มีชื่อเสียงเช่น โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ และยังเป็นเส้นทางที่จะตรงไปยังบางรักอีกด้วย คนที่เดินข้ามถนนนั้นจะข้ามกันตามสัญญาณไฟ แต่ตรงบริเวณทางข้ามถนนสีลมซึ่งมีการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครจะข้ามถนนแบบไม่ตามสัญญาณไฟ เนื่องจากรถติดขัดมากสามารถข้ามไปมาได้แม้จะเป็นสัญญาณไฟห้ามข้าม เพราะรถเคลื่อนตัวช้ามาก โดยเฉพาะมีการก่อสร้างทำให้ทางเดินรถแคบจึงยิ่งติดขัด

ทางด้านรถที่จะเลี้ยวเข้าสีลมนั้นจะติดขัดมากจนแทบขยับไม่ได้ แต่รถที่จะไปทางตรงจะเคลื่อนตัวได้ช้า ๆ ตามสัญญาณไฟ ในทางกลับกัน รถไม่ค่อยติดขัดมากเคลื่อนที่ไปได้เรื่อย ๆ ส่วนรถที่ตรงมาจะเลี้ยวเข้าสีลมแทบจะไม่ได้เขยื้อน แม้จะได้รับสัญญาณไฟเขียว เพราะหากเขยื้อนตัวก็จะยังไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ บางครั้งรถที่จะเลี้ยวเข้าสีลมไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ เมื่อเปลี่ยนสัญญาณไฟก็ทำให้รถที่จะไปทางตรงไม่สามารถเคลื่อนตัวได้จึงยิ่งติดขัด แต่เมื่อแยกศาลาแดงไปแล้วรถจะคล่องตัวขึ้นมาก

แยกอังรีนงัดจะมีคนเดินไปมาเยอะพอสมควรแต่ไม่มากเท่าแยกศาลาแดง จะมีปริมาณรถที่ลดลงทางที่ตรงมาจากพระรามที่ 4 เลี้ยวเข้าถนนอังรีนงัดไปจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยจะว่างมาก ขณะที่ทางกลับกันของถนนอังรีนงัดที่จะออกไปทางแยกอังรีนงัดกลับติดขัดมาก ตรงทางเข้าสุวรรณค์จะมีรถมากทั้งขาเข้าและขาออก การจราจรติดขัด แต่ขาออกจะคล่องตัวกว่า ส่วนถนนพระรามที่ 4 ทางที่ตรงมาจากสยามย่านก็ติดขัดมากกว่าทางที่กลับกัน

เมื่อเปรียบเทียบการจราจรทั้งสามแยกแล้วจะพบว่า แยกที่มีปัญหาการจราจรที่ขัดมากที่สุดคือ แยกศาลาแดง ส่วนแยกที่มีปัญหาการจราจรน้อยที่สุดในทั้งสามแยก แต่ก็นับว่าเกิดปัญหาจราจรมากคือแยกวิฑู

#### สาเหตุที่ทำให้แยกศาลาแดงมีปัญหาการจราจรมากที่สุด

1. มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้ามหานคร
2. บริเวณแยกศาลาแดงเป็นสถานที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ ทั้งทางด้านธุรกิจ การศึกษา การค้า และแหล่งท่องเที่ยวทั้งกลางวันและกลางคืน

3.คนเดินเท้ามีจำนวนมาก และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะในเรื่องของการข้ามถนน ซึ่งจะมีการข้ามถนนแบบตามใจชอบและกระชั้นชิด โดยเฉพาะบริเวณถนนสี่ลมด้านหน้าร้านอาหาร KFC เนื่องจากบริเวณนั้นมีการก่อสร้างดังนั้นคนจึงไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม

4.รถโดยสารประจำทางมักจอดไม่เป็นระเบียบโดยเฉพาะไม่ยอมเข้าป้าย ทำให้ผู้โดยสารต้องลงไปเดินขึ้นรถบนถนนเองทำให้ขวางรถคันอื่น

5.รถรับจ้างจ้อครีบ - ส่ง ผู้โดยสารไม่เป็นระเบียบ และมีจำนวนมาก บางครั้งมีการจ้อครีบรับผู้โดยสารเป็นเวลานาน

6.ตำรวจจราจรจะคอยดูแลและตรงบริเวณแยกศาลาแดงเนื่องจากรถติดขัดมาก แต่จะไม่สนใจดูแลตรงถนนสี่ลม ทำให้มีทั้งรถ และคนเดินเท้ากระทำผิดกฎจราจรจำนวนมาก

ซึ่งการจราจรบริเวณแยกศาลาแดงนี้จะมีผลกระทบไปยังแยกอื่น ในบริเวณถนนพระรามที่ 4 และบริเวณใกล้เคียงจำนวนมาก และเป็นผลกระทบที่รุนแรง

### **สาเหตุที่ทำให้การจราจรในแยกวิทยุมีปัญหาหนักที่สุด**

หากจะเปรียบเทียบกับทั้ง 3 แยก คือแยกวิทยุ แยกศาลาแดง และแยกอังรีนงค์แล้ว จะพบว่าทั้ง 3 แยกล้วนแต่มีปัญหาการจราจรที่จัดว่ารุนแรง และเป็นแยกที่ติดต่อกัน ดังนั้นปัญหาการจราจรจึงต่อเนื่องกันมา แต่แยกวิทยุจะมีปัญหาน้อยกว่าเนื่องจาก

1.มีสะพานไทย - เบลเยียม ที่ช่วยรองรับรถจากบริเวณถนนพระรามที่ 4 ไปยังคลองเตย ซึ่งทำให้รถเบาบางลงไปบ้าง

2.คนเดินเท้าไม่มากนัก จะมีที่ก่อให้เกิดปัญหาในช่วงหน้าสวนลุมพินี แต่ในบริเวณแยกวิทยุไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาเนื่องจากไม่ค่อยมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากนัก

### **8.การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร**

#### **การกวดสัญญาณไฟจราจร**

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในบริเวณแยกวิทยุ ศาลาแดง อังรีนงค์ นั้นก่อนที่จะมาปฏิบัติหน้าที่จะมีการฝึกอบรมในเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ทุกคน ในการปฏิบัติหน้าที่จริง ๆ แล้วทุกคน ต่างให้ความเห็นเป็นอย่างเดียวกันว่า แม้ตามหลักวิชาการ การกวดสัญญาณไฟ จะต้องให้รถ

ที่หยุดรอไม่เกิน 4 นาที เนื่องจากมีการวิจัยออกมาว่า ความอดทนในการรอคอยของคนทั่วไปนั้น จะมีไม่เกิน 4 นาที หลังจากนั้นจะมีผลทางลบต่ออารมณ์ของคน

แต่ในการปฏิบัติหน้าที่จริง ๆ แล้ว ไม่ได้มีการกดสัญญาณไฟโดยมีการนับเวลา แต่จะขึ้นอยู่กับวิจารณ์ของเจ้าหน้าที่ และขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรในช่วงนั้นด้วย บางครั้งเมื่อมีสภาพการจราจรที่ติดขัดมาก ๆ จะมีการวิทยุบอกในแต่ละจุดให้มีการปล่อยรถเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์กัน แต่ในช่วงเวลาที่ไม่ใช่เวลาเร่งด่วนก็จะใช้สัญญาณไฟอัตโนมัติ

### **ปัญหาสุขภาพ**

สภาพการจราจรที่ติดขัดนี้จากการสอบถามแล้วแม้ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะกล่าวว่าจะไม่เกิดปัญหาสุขภาพขึ้น เนื่องจากปัจจุบันมีการปรับปรุงป้อมตำรวจให้ดีขึ้น ซึ่งก็ได้กล่าวว่าที่ดีขึ้นนี้ไม่ใช่เพราะทางราชการ แต่เป็นเพราะเอกชนบริจาคให้ ทำให้รู้สึกดีขึ้น แต่ก็มีการยอมรับว่าเกิดความเครียดขึ้นในบางครั้งที่สภาพการจราจรติดขัดมาก ๆ

### **ช่วงการจราจรที่ติดขัด**

การจราจรบริเวณทั้งสามแยกนี้จะเริ่มติดขัดพร้อม ๆ กันเนื่องจากเป็นแยกที่ต่อเนื่องกัน

1. ช่วงเช้า ในช่วงเช้า เริ่มติดขัดตั้งแต่เวลาประมาณ 06.30 น. จนถึง 10.00 น. ซึ่งจะเป็นช่วงที่รถติดขัดมากที่สุดในตอนเช้า แต่หลังจากนั้นรถก็ยังติดขัดอยู่บ้าง โดยเฉพาะการจราจรบริเวณถนนสีลมนั้นจะยังติดขัดมากอยู่ตลอดเวลา

2. ช่วงเย็น การจราจรติดขัดมากที่สุดในช่วง 16.00 - 20.00 น.

### **อุบัติเหตุ**

ส่วนใหญ่จะไม่มีอุบัติเหตุที่รุนแรงเนื่องจากรถที่ใช้เส้นทางนี้ไม่สามารถแล่นได้อย่างรวดเร็วเพราะการจราจรติดขัดมาก ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วจะเกิดขึ้นน้อยมาก

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นจะมีผลต่อการจราจรมาก โดยจะยังทำให้รถติดขัดมาก อันจะส่งผลกระทบต่อจราจรในเส้นทางอื่น ๆ ด้วย ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดการกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นไม่แน่นอนแล้วแต่ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นรุนแรงหรือไม่ แต่จะพยายามแก้ไขไม่เกิน 10 นาที

### ความคิดเห็นต่อสภาพการจราจร

โดยทั่วไป ตามความคิดเห็นของตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในบริเวณ แยกวิทยุ ศาลาแดง อังรีนงค์ ซึ่งเป็นแยกที่มีเส้นทางต่อเนื่องกันนั้นจะพบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นในบริเวณ 3 แยกนี้มีความรุนแรงสูงมาก และมีผลกระทบต่อคนจำนวนมาก เนื่องจากเป็นแยกซึ่งมีสถานที่ตั้งสำคัญ ๆ ตั้งอยู่

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรตามความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในบริเวณ แยกวิทยุ ศาลาแดง อังรีนงค์ ได้แก่

1. บริเวณ 3 แยกนี้เป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ จำนวนมากจนเกินไป ไม่ว่าจะเป็นโรงเรียนที่มีชื่อเสียง เช่น โรงเรียนเซนต์โยเซฟคอนเวนต์ แหล่งธุรกิจ เช่น บริษัทซี.พี. และแหล่งท่องเที่ยว เช่น พัฒพงษ์ ซอยละลายทรัพย์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่จะไปยัง คลองเตย บางรัก ซึ่งเป็นแหล่งชุมชน ทำให้คนจำนวนมาก ต่างมุ่งตรงมายังถนนสายนี้ เป็นจำนวนมาก ทั้งกลางวัน และกลางคืน

2. รถจะติดขัดมากในช่วงที่มีการก่อสร้าง เรียกว่าจะทำให้การจราจรในแถบนั้นเป็นอัมพาตเลยทีเดียว

3. การบริหารงานแก้ไขปัญหาจราจรของผู้บริหารนั้นไม่ได้มีการมาดูแลปัญหาอย่างจริงจัง จะเป็นลักษณะการแก้ไขปัญหาโดยนั่งดูปัญหาจากเอกสารที่โต๊ะทำงาน นอกจากนี้ยังขาดความจริงจังในการแก้ไขปัญหา ตัวอย่างของที่ช่วยเหลือตำรวจจราจรซึ่งปฏิบัติหน้าที่อย่างหนักที่ทางราชการให้ก็มีเพียงวิทยุ หรือวิทยุ นอกนั้นก็ขึ้นอยู่กับสารวัตร ในแต่ละพื้นที่ว่ามีความสามารถแค่ไหนในการหาการสนับสนุนจากภาคเอกชน บางครั้งมีผลต่อขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

4. การขาดวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งจะพบกันโดยทั่วไป ซึ่งบางครั้งแม้คนที่ทำผิดกฎจราจรจะถูกเรียก แต่ก็มีการขับรถหนีซึ่งเกิดขึ้นบ่อย ทำให้ต้องมีการตามจับกุม นอกจากนี้บางคนเมื่อได้รับใบสั่งแล้วก็มีอาการเพิกเฉยซึ่งมีเป็นจำนวนมาก

5. ผู้มีอำนาจ ที่ทำผิดกฎจราจรแล้วมีการใช้อำนาจในการหลีกเลี่ยงความผิด ซึ่งมีอยู่มาก เป็นจำนวนมาก เป็นอุปสรรคในการปฏิบัติงาน

6. การขาดอุปกรณ์ที่ทันสมัย เช่นรถจากต่างจังหวัด ไม่มีการใช้คอมพิวเตอร์จึงไม่สามารถอายัดได้

7. จำนวนรถที่มีมากจนเกินไป

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่างกล่าวว่า กฎหมายจราจรในทุกวันนี้คืออยู่แล้ว แต่มีช่องทางให้หลีกเลี่ยงในการปฏิบัติมาก และขาดความจริงจัง

### ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหารถจราจร

1. มีการขยายถนนในบริเวณนี้ให้มากกว่านี้ เพราะเป็นย่านใจกลางเมือง ถนนที่มีอยู่ไม่พอเพียงต่อการรองรับ

2. รัฐบาลควรมีการทำงานที่จริงจังกว่านี้

3. ไม่ควรให้ออกาสผู้กระทำความผิดมากจนเกินไป

4. ในการสอบใบขับขี่ควรมีการสอบในเรื่องเส้นทางด้วย เนื่องจากการไม่รู้ทางของผู้ใช้ทางเป็นจำนวนมากที่บางครั้งทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยไม่ตั้งใจ

5. มีการใช้อุปกรณ์ที่ทันสมัยในการตรวจสอบผู้ที่กระทำความผิดและไม่ไปรายงานตัวให้รัดกุมกว่านี้

### ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร มีปัญหาที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

1. การสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องใช้การสัมภาษณ์เป็นเวลานาน ผู้ให้สัมภาษณ์มักมีเวลาให้สัมภาษณ์ในช่วงวันหยุด หากสัมภาษณ์ในวันธรรมดาจะต้องมีการสัมภาษณ์หลายครั้ง เพื่อให้ได้ข้อมูลมากยิ่งขึ้น

2. การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ต้องสัมภาษณ์ในเวลาที่จะเจ้าหน้าที่ตำรวจคนนั้นเข้าเวร ก่อนเวลาปล่อยแถว ซึ่งจะมีเวลาไม่มากนัก จึงต้องมีการนัดสัมภาษณ์ใหม่

3. ผู้วิจัยทำการศึกษาวิจัยในช่วงที่มีการก่อสร้างรถไฟฟ้ารวมทั้งมีการปรับปรุงผิวถนนในบริเวณถนนพระรามที่ 4 ตลอด ดังนั้นลักษณะทางกายภาพและระบบจราจรในพื้นที่ดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปเมื่อโครงการนั้นแล้วเสร็จ

### ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ โดยจะขอกถ้าวออกเป็น 2 ตอน ดังต่อไปนี้

#### ก. ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการศึกษาถึงในแง่มุมอื่น ๆ รวมทั้งตัวแปรใหม่ เช่นในเรื่องทัศนคติที่มีต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า มีความสัมพันธ์ หรือมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือไม่ เข้ามาศึกษาด้วย

2. ควรมีการศึกษากลุ่มตัวอย่างของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ขยายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างเพียง 192 รายที่อาศัยอยู่ในแฟลตสวนพลูเท่านั้น ซึ่งเป็นเพียงตัวแทนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในส่วนน้อย ไม่สามารถที่จะเป็นตัวแทนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมดได้

3. ควรขยายพื้นที่ในการศึกษาระบบจราจรให้กว้างขึ้น เพื่อที่จะสามารถเปรียบเทียบได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เนื่องจากพื้นที่ในการศึกษาแต่ละแยก เช่นในแยกศาลาแดง และแยกบางรักที่เป็นเขตพื้นที่ต่อเนื่องกัน และการจราจรในแต่ละแยกก็ส่งผลซึ่งกันและกัน หากแยกบางรักมีการจราจรติดขัดมาก ก็จะส่งผลต่อการจราจรในแยกศาลาแดงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การศึกษาระบบการจราจรต่อเนื่องกันจะทำให้ทราบถึงปัญหา สาเหตุ และเปรียบเทียบสภาพของแต่ละพื้นที่ได้ชัดเจน ทำให้ได้ข้อมูลเพื่อนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหารถจราจรได้มากขึ้น

4. มีการศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของกลุ่มคนอื่น ๆ เช่น ผู้ขับรถโดยสารประจำทางเพื่อนำมาเปรียบเทียบให้ได้ผลชัดเจนยิ่งขึ้น เพราะปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครไม่ได้เกิดจากกลุ่มบุคคลใด เช่นกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงกลุ่มเดียว แต่เกิดจากประชาชนทุกคน

5. ควรศึกษาถึงสาเหตุอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร นอกเหนือจากพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะ เช่นในเรื่องนโยบาย การวางแผนทางการจราจรของรัฐ ที่เป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งเช่นกันที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

#### ข. ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างหนึ่ง การที่บุคคลไม่ยอมรับและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนั้นอาจเนื่องมาจากสาเหตุต่าง ๆ กัน ซึ่งจากผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะวิธีการที่อาจนำไปปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. การที่บุคคลฝ่าฝืนกฎจราจร อาจเนื่องมาจากความไม่รู้ (Ignorance) สาเหตุที่เขาฝ่าฝืนอาจเนื่องจากเขาไม่รู้ถึงกฎจราจร ซึ่งทำให้บุคคลเหล่านั้นฝ่าฝืนกฎจราจรอาจด้วยความไม่ตั้งใจ ดังนั้นจึงควรมีการให้ความรู้และความใจในกฎจราจรแก่ประชาชนโดยทั่วไปอย่างทั่วถึง

2. สาเหตุอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้บุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรก็เนื่องจากความสามารถ (Inability) โดยเป็นความสามารถที่จะหลีกเลี่ยงไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้ เช่นเมื่อขับรถมาถึงสี่แยกด้วยความเร็วและไม่สามารถที่จะหยุดรถได้ทันเมื่อสัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง เนื่องจากการหยุดรถกะทันหันอาจทำให้รถข้างหลังหยุดไม่ทันและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงควรมีการวางมาตรการการเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม

3. การฝ่าฝืนกฎจราจรที่เกิดขึ้นสาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ การที่ผู้ขับขี่ไม่เต็มใจ (Unwillingness) ที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรนั่นเอง จึงต้องมีการใช้มาตรการกวดขันการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้ ต้องให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ใช้มาตรการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และเสมอภาค มิเช่นนั้นแล้วการกวดขันจับกุมก็จะไม่ส่งผลในการสร้างวินัยการจราจรให้เกิดขึ้นได้



4. การศึกษาถึงพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎธรรมาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นการศึกษาถึงกลุ่มคนระดับล่างที่มีรายได้และการศึกษาไม่สูงนัก ดังนั้นมาตรการที่ใช้ในการลงโทษควรมีการชี้แจงถึงโทษของการฝ่าฝืนกฎธรรมาว่าไม่เพียงแต่จะต้องเสียเงินค่าปรับเท่านั้น ยังมีผลที่ตามมาจากการฝ่าฝืนกฎธรรมาแล้วประสบอุบัติเหตุซึ่งมีผลกระทบต่อครอบครัวโดยตรง

5. การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ และเพียงพอทั้งในพื้นที่รอบนอกและพื้นที่รอบใน

6. มีการกำหนดนโยบายของแต่ละกระทรวงเกี่ยวกับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อธรรมา โดยให้แต่ละกระทรวงมีการประสานงานกัน และหากสามารถทำงานไปพร้อม ๆ กันก็จะทำให้ผลกระทบต่อธรรมาไม่มากนัก



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย