



## บทที่ 6

### สรุปและเสนอแนะ

จากการศึกษาการขับขีของรถสามล้อเครื่องที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่องว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงใด ลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร โดยทำการศึกษาเฉพาะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร .

ในการศึกษานี้ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) และจากประชากรผู้ขับรถสามล้อเครื่องในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมด 14,812 คน กำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูป (Yamane) ณ ระดับความเชื่อมั่น 95 % ความคลาดเคลื่อน  $\pm 10\%$  ทำให้ได้ประชากรตัวอย่างของการวิจัย จำนวน 120 ตัวอย่างในส่วนเครื่องมือที่เป็นแบบสอบถาม ส่วนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกได้คัดเลือกผู้ขับรถสามล้อเครื่อง จำนวน 20 คน ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร สำหรับข้อมูลที่ได้จากการสังเกตพฤติกรรมจะศึกษาในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่น คือช่วงเวลา 06.00 น. - 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 น.- 19.00 น.

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้แบบสอบถามซึ่งออกแบบเพื่อใช้สำรวจพฤติกรรมการขับขีของผู้ขับรถสามล้อเครื่องที่ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร

ใช้วิธีการทางมานุษยวิทยาในการศึกษาเพิ่มเติม โดยใช้เครื่องมือการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

สมมติฐานของการวิจัย มี 5 ประการ ได้แก่

1. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถสามล้อเครื่อง มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
2. การจอดรถในที่ห้ามจอดของคนขับรถสามล้อเครื่อง มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
3. การขับรถแซงในที่คับขันของคนขับรถสามล้อเครื่อง มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
4. การขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวของคนขับรถสามล้อเครื่อง มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก
5. การหยุดรถผู้โดยสารนานของคนขับรถสามล้อเครื่อง มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

สรุปผลการ วิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 4 ตอนได้ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของคนขับรถสามล้อเครื่อง
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักเรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร มีอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ อัตราค่าเช่าบ้าน หลักประกันคุ้มครองชีวิต ระยะเวลาในการขับรถสามล้อเครื่อง ระยะเวลาการได้รับอนุญาตใบขับขี่ จำนวนชั่วโมงของการขับรถ
5. ผลการพิสูจน์สมมติฐาน

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

1. ข้อมูลทั่วไปของคนขับรถสามล้อเครื่อง

ผลการศึกษาพบว่า ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 56.70 รองลงมา มีอายุระหว่าง 18-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.00 และส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสแล้วคิดเป็นร้อยละ 85 และมีบุตรที่อยู่ในความดูแลจำนวน 1-2 คนจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 55.00 รองลงมามี 3-4 คน คิดเป็นร้อยละ 23.30

ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ จบการศึกษาระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 77.00 ประกอบอาชีพรองในการทำนามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00 และเกือบทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 83.00 มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

สำหรับเรื่องรายได้ของกลุ่มประชากรเป้าหมายจากการศึกษาพบว่า กลุ่มประชากรเป้าหมายมีรายได้ 4,001-5,000 /เดือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 23.30 รองลงมา มีรายได้มากกว่า 7,000 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20 และส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า รายได้ของตนที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการครองชีพ คิดเป็นร้อยละ 45.00

ประชากรเป้าหมายนี้เกือบทั้งหมดไม่มีรถสามล้อเครื่องเป็นของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 97.00 โดยส่วนใหญ่จะเสียค่าเช่ารถวันละ 201-300 บาท คิดเป็นร้อยละ 94.83 โดยขับรถมากกว่า 25 วัน ใน 1 เดือน ประมาณร้อยละ 60.00 เมื่อศึกษาถึงจำนวนชั่วโมงที่กลุ่มประชากรเป้าหมายขับใน 1 วัน พบว่าส่วนใหญ่ขับรถประมาณวันละ 8-12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 56.70 และส่วนใหญ่ยังไม่ได้ทำประกันชีวิตคิดเป็นร้อยละ 80.00

นอกจากนี้ยังพบว่า ส่วนใหญ่เป็นคนต่างจังหวัดที่เข้ามาประกอบอาชีพขับรถสามล้อเครื่องในกรุงเทพฯ มา 1-3 ปี และ 3-6 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.30 โดยที่ยังไม่มีบ้านเป็นของตนเองต้องเสียค่าเช่าบ้านเดือนละ 1,001-2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 65.00 รองลงมาเสียค่าเช่าบ้านต่ำกว่า 1,000 บาทคิดเป็นร้อยละ 35.00

เมื่อศึกษาถึงสาเหตุที่กลุ่มประชากรเป้าหมายมักกระทำผิดกฎจราจรพบว่า ส่วนใหญ่กระทำผิดเพราะความรีบร้อน คิดเป็นร้อยละ 55.00 รองลงมา กระทำผิดเนื่องจากไม่รู้เท่าไม่ถึงการณ์โดยไม่มีเจตนาที่จะฝ่าฝืนกฎจราจร คิดเป็นร้อยละ 31.70 และเมื่อศึกษาถึงสถิติของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีพบว่าส่วนใหญ่ไม่ประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 53.30 รองลงมา มีอุบัติเหตุ 1-5 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 46.70

## 2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย

จากการศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด(ลำดับที่ 1-10) เรียงลำดับความสัมพันธ์จากมากไปหาน้อยได้แก่

- ลำดับที่ 1 ขณะขับรถสายตาของท่านมักจดจ่อกับการหาผู้โดยสารตลอดทาง
- ลำดับที่ 2 ท่านสามารถขับรถแซงคันอื่นได้ ท่านจะแซง
- ลำดับที่ 3 ระหว่างต่อรองราคา ถึงแม้การจราจรจะหนาแน่นท่านมักหยุดรอนกว่าตกลงกันได้

ลำดับที่ 4 ขณะที่ท่านขับรถด้วยความเร็วสูง หากมีผู้โดยสารเรียกท่านจะขับไปรับผู้โดยสารทันที

ลำดับที่ 5 เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏ ท่านจะเร่งเครื่องเพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว

ลำดับที่ 6 ท่านมักจอดรถรอผู้โดยสารบริเวณป้ายรถประจำทาง

ลำดับที่ 7 ในที่มีคนคับคั่งท่านมักจอดรอจนกว่าจะรับผู้โดยสารได้

ลำดับที่ 8 ท่านหยุดรถเมื่อผู้โดยสารเรียกบริเวณปากทางเข้าอาคาร

ลำดับที่ 9 ขณะหยุดรอสัญญาณไฟ หากมีรถจำนวนมาก ท่านมักขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปข้างหน้า และเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม

ลำดับที่ 10 ในภาวะการจราจรหนาแน่น เมื่อมีโอกาสท่านมักขับรดแซงคันอื่นตลอด

### 3.ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักเรียงลำดับจากมากไปน้อย

จากการศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด(ลำดับที่ 1-5) เรียงลำดับความสัมพันธ์จากมากไปหาน้อยได้แก่

ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน

ลำดับที่ 2 พฤติกรรมการขับรดฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

ลำดับที่ 3 พฤติกรรมการจอดรอในที่ห้ามจอด

ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการขับรดแซงในที่คับขัน

ลำดับที่ 5 พฤติกรรมการขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียว

4.แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร มีอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ อัตราค่าเช่าบ้าน หลักประกันคุ้มครองชีวิต ระยะเวลาในการขับรดสามล้อเครื่อง ระยะเวลาการได้รับอนุญาตใบขับขี่ จำนวนชั่วโมงของการขับรด

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร มีดังนี้

1. อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่าง ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุน้อยจะมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการแข่งรถในที่คับขันน้อยกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุมาก

2. สถานภาพสมรสที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

3. ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

4. รายได้ของคนขับรถเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

5. อัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ คนขับรถสามล้อเครื่องที่เช่าบ้านในอัตราต่อเดือนสูง จะมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันสูงตามไปด้วย

6. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

7. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่ต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

8. ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน

9. จำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับระหว่าง 8-12 ชั่วโมง มีพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันมากกว่าผู้ที่ขับน้อยกว่า 8 ชั่วโมงและมากกว่า 12 ชั่วโมง

10. อายุที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

11. สถานภาพสมรสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีสถานภาพโสดจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

12.ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

13.รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีรายได้มากขึ้นแต่ไม่เกิน 6,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวมากขึ้นด้วย ส่วนผู้ที่มีรายได้มากกว่า 7,000 บาท มีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวน้อยกว่าผู้มีรายได้ระหว่าง 6,001-7,000 บาท

14.อัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ คนขับรถสามล้อเครื่องที่เสียค่าเช่าบ้านมากขึ้นแต่ไม่เกิน 2,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวเพิ่มขึ้นด้วย

15.หลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ คนขับรถสามล้อเครื่องที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวน้อยกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่ไม่ทำประกันชีวิต

16.คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

17.ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน

18.คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับรถสามล้อเครื่องแตกต่างกันจะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงต่อวันในการขับร่น้อยมีแนวโน้มมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียวน้อยตามไปด้วย

19.อายุที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอร์รถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

20.สถานภาพสมรสที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอร์รถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

21.ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการจอร์รถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

22. รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

23. อัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

24. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่ทำประกันชีวิตจะมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อยกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่ไม่ได้ทำประกันชีวิต

25. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่าง

26. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่สามล้อเครื่องแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่มากขึ้นในช่วงตั้งแต่ 1-9 ปี มีแนวโน้มมีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดน้อยลง ส่วนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 9 ปี มีพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดมากกว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 6-9 ปี

27. จำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอดที่แตกต่างกัน

28. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีอายุแตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน

29. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีสถานภาพการสมรสที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่สมรสแล้วจะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่เป็นโสด

30. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จะมีพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนปลาย

31. คนขับรถสามล้อเครื่องที่เช่าบ้านในกรุงเทพมหานครในอัตราค่าเช่าที่แตกต่างกัน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่แตกต่างกัน ความแตกต่าง

ดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 กล่าวคือผู้ที่เข้าบ้านในอัตราที่สูงขึ้นในช่วงอัตราค่าเช่าบ้านไม่เกิน 2,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรมากขึ้นด้วย

32. รายได้ของคนขบถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 กล่าวคือ รายได้ของคนขบถสามล้อเครื่องสูงขึ้นในช่วงรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท มีแนวโน้มมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรสูงขึ้นด้วย ส่วนผู้ที่มีรายได้มากกว่า 5,000 บาท เมื่อรายได้สูงขึ้นมีแนวโน้มมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรน้อยลง

33. คนขบถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรที่แตกต่างกัน

34. คนขบถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขบถ สามล้อเครื่องแตกต่างกัน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ.05 กล่าวคือคนขบถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาในการขบถมากขึ้นแต่ไม่เกิน 6 ปี มีแนวโน้มมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรน้อยลง ส่วนผู้ที่มีระยะเวลาในการขบถมากกว่า 6- 9 ปี มีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขบถมากกว่า 3-6 ปี

35. ระยะเวลาการ ได้รับ ใบอนุญาตขับขี่ที่แตกต่างกันของผู้ขบถสามล้อเครื่องมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตไม่เกิน 6 ปี มีแนวโน้มมีพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรน้อยลงด้วย ส่วนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 6-9 ปี มีพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรมากกว่าผู้ได้รับใบอนุญาตมากกว่า 3-6 ปี

36. จำนวนชั่วโมงต่อวันของการขบถสามล้อเครื่องของคนขบถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขบถสามล้อเครื่องที่มีจำนวนชั่วโมงในการขบถมากขึ้นมีแนวโน้มมีพฤติกรรมกรรมการขบถฝ่าฝืนสัญญาไฟฟ้จากรน้อยลง

37. อายุที่แตกต่างกัน ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน

38. สถานภาพสมรสของคนขบถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 กล่าวคือคนขบถสามล้อเครื่องที่มีสถานภาพโสดมีพฤติกรรมกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ที่มีสถานภาพสมรสแล้ว



39. ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่จบการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากกว่าคนขับรถสามล้อเครื่องที่จบการศึกษาระดับชั้นประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนปลาย

40. รายได้ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือ คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีรายได้ระหว่าง 4,001-6,000 บาท มีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ที่มีรายได้ระหว่าง 3,000-4,000 บาทและผู้ที่มีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป

41. อัตราค่าเช่าบ้านที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน

42. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีการทำหลักประกันการคุ้มครองชีวิตที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน

43. คนขับรถสามล้อเครื่องที่มีระยะเวลาการขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน

44. ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่ของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กล่าวคือคนขับรถสามล้อเครื่องที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 6 ปีที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่มากขึ้นมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากตามไปด้วย ส่วนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มากกว่า 9 ปีมีพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานมากกว่าผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วมากกว่า 6-9 ปี

45. จำนวนชั่วโมงต่อวันของการขับรถสามล้อเครื่องของคนขับรถสามล้อเครื่องที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการหยุดร่อผู้โดยสารนานที่แตกต่าง

## ผลการพิสูจน์สมมติฐาน

1. การขับรดฝ้ายฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรดสามล้อเครื่อง มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ เท่ากับ 131.00 มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07

2. การจอดรถในที่ห้ามจอด มีผลกระทบให้เกิดปัญหาการจราจรมาก เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ เท่ากับ 128.00 มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07

3. การขับแซงในที่คับขัน มีผลกระทบให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ เท่ากับ 115 มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีรวมทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07

4. การขับรดในลักษณะประมาทและหวาดเสียวมีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรน้อย เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ เท่ากับ 106.57 มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07

5. การหยุดรอผู้โดยสารนาน มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ เท่ากับ 138.00 มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 126.07

## สรุปการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก(In-depth Interview)

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกคนขับรดสามล้อเครื่องที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับรดสามล้อเครื่องที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรสรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

### ลักษณะทางสังคม

ผู้ขับรดสามล้อเครื่องที่พบเห็นจะเป็นผู้ชายที่มีครอบครัวแล้ว ส่วนใหญ่จะอายุประมาณ 30-40 ปี มีอาชีพหลักคืออาชีพขับรดสามล้อเครื่องเพียงอาชีพเดียว มีเพียงส่วนน้อยที่มีอาชีพเสริมเช่น บางคนช่วงฤดูทำนาจะหยุดขับรด เพื่อกลับไปทำนาที่ต่างจังหวัด หลังจากทำนาเสร็จสิ้นก็จะกลับมาขับรดสามล้อเครื่องเหมือนเดิม ฐานะทางครอบครัวส่วนใหญ่ยากจนหาเลี้ยง

ชีพไปวัน ๆ มีรายได้ไม่พอใช้ การศึกษาดำแก่ภาคบังคับ นอกจากนี้ส่วนใหญ่จะเป็นคนที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดร้อยเอ็ด

### บุคลิกภาพ

รูปร่างหน้าตาและสำเนียงบ่งบอกว่าเป็นชาวภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นส่วนใหญ่ นิสัยใจคอโอบอ้อมอารี ซื่อสัตย์ มีความจริงใจ มีลักษณะเฉิ่มเนื้อเฉิ่มตัว ไม่ค่อยที่จะสนใจข่าวสารบ้านเมือง ไม่ค่อยมีความทะเยอทะยาน พอใจในอาชีพขบรดสามล้อเครื่อง การแต่งกายไม่ค่อนพิถีพิถัน ง่าย ๆ สบาย ๆ ไม่ค่อยมีความมั่นใจในตนเอง

### ประวัติชีวิต

ส่วนใหญ่คนในหมู่บ้านรวมทั้งพ่อแม่ไม่ค่อยที่จะส่งเสริมให้การศึกษา ต้องการที่จะให้ช่วยกันทำมาหากินมากกว่า สนับสนุนที่จะให้เข้ามาหางานทำในกรุงเทพฯ ตั้งแต่อายุยังน้อย แต่ถ้าบางคนไม่ต้องการที่จะเข้ามาหางานทำในกรุงเทพฯ ก็จะมีอาชีพเช่นเดียวกับบิดามารดาซึ่งส่วนใหญ่มีอาชีพทำนา แต่พอจะทุกคนก่อนที่จะเข้ามาในกรุงเทพฯ เคยผ่านชีวิตการทำงานมาก่อนตั้งแต่เรียนหนังสือ

### ครอบครัวและเครือญาติ

ส่วนใหญ่มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันหลายคนอยู่รวมกันเป็นครอบครัวขนาดใหญ่ หลังจากมีครอบครัวแล้วจึงจะแยกออกไป พี่น้องจะมีความสนิทสนมกันนอกจากนี้หลายคนจะชักชวนพี่ ๆ น้อง ๆ เข้ามาหางานทำในกรุงเทพฯ รวมถึงมาประกอบอาชีพขบรดสามล้อเครื่องด้วยกัน ผู้ที่มีครอบครัวแล้ว ส่วนใหญ่ภรรยาจะอยู่ที่บ้านต่างจังหวัด มีอาชีพทำนา ส่วนน้อยที่จะเข้ามาอยู่ด้วยกันในกรุงเทพฯ และภรรยาที่เข้ามาอยู่ที่กรุงเทพฯ ด้วยจะไม่ค่อยได้ประกอบอาชีพอะไรทำหน้าที่แม่บ้านเพียงอย่างเดียวภรรยามักจะเป็นคนที่อยู่หมู่บ้านเดียวกันผู้ขบรดสามล้อเครื่องเหล่านี้มักจะมี ความกตัญญูต่อบิดามารดา โดยในแต่ละเดือนรายได้จากการขบรดสามล้อเครื่องส่วนหนึ่งจะส่งกลับไปให้บิดามารดาที่บ้านต่างจังหวัด ถึงแม้ว่าโดยส่วนใหญ่แล้ว ภรรยาและบุตรของผู้ขบรดสามล้อเครื่องจะไม่ได้อยู่ด้วยกัน แต่ก็ไม่มีปัญหาด้านครอบครัว ผู้ขบรดส่วนใหญ่ไม่มีบ้านเป็นของตนเองจะรวมกันเช่าบ้านพักกับเพื่อน ๆ หรือพี่น้องที่เข้ามาอยู่กรุงเทพฯ ด้วยกัน โดยจะอยู่ใกล้ ๆ กับตู้ ห้องละหลาย ๆ คน เฉลี่ยกันออกค่าที่พัก

## ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของผู้ขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่จะมีลักษณะคล้ายคลึงกันอาจจะเรียกได้ว่าเป็นแบบแผนก็ได้ โดยมากจะตื่นนอนก่อนที่จะมารับรถที่อยู่ประมาณ 1 ชั่วโมง หลังจากนั้นจะหาอาหารรับประทาน และมารับรถที่อยู่ตามแต่ช่วงเวลาของแต่ละคน หลังจากนั้นจะวิ่งรับส่งผู้โดยสารจนกระทั่งใกล้ถึงเวลาเปลี่ยนกะ ก็จะนำรถมาที่อยู่เพื่อให้คู่กะได้ขับต่อไป หลังจากที่ส่งรถแล้วก็จะหาข้าวรับประทานอีกครั้งหนึ่งก่อนที่จะขับไปพักผ่อนที่บ้านหรือห้องพัก จากนั้นจะเป็นช่วงเวลาที่พักผ่อนจริงๆ ส่วนใหญ่จะไม่ค่อยออกไปเที่ยวนอกบ้าน แม้กระทั่งในวันหยุดต่าง ๆ จะไม่ค่อยที่จะออกไปเที่ยวที่ไหนเช่นกัน แต่ถ้าเป็นวันที่หยุดขับรถบางคนเลือกที่จะกลับบ้านต่างจังหวัดเพื่อกลับไปเยี่ยมครอบครัว ถ้าไม่กลับไปเยี่ยมครอบครัวก็จะนอนพักผ่อนที่บ้านเช่นกัน มีส่วนน้อยที่จะออกไปพักผ่อนนอกบ้าน

## ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ผู้ขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่เห็นว่า รถสามล้อเครื่องไม่น่าจะมีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร จะมีบ้างก็เป็นเพียงส่วนน้อย เช่นในการจอดหรือหยุดรับส่งผู้โดยสารอาจจะกีดขวางการจราจรบ้าง แต่ก็ก็เป็นช่วงเวลาสั้น ๆ ไม่น่าจะส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรมากนัก ไม่สมควรที่จะยกเลิกควรที่จะให้วิ่งรับส่งผู้โดยสารต่อไป รถสามล้อเครื่องมีคุณลักษณะพิเศษคือ คล่องตัว สามารถพาผู้โดยสาร ไปถึงที่หมายครั้งละ หลาย ๆ คน เข้าตรอกซอกซอยได้ง่าย ทำให้ส่งผู้โดยสารถึงจุดหมายได้อย่างรวดเร็ว รถที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาจราจรส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นรถประจำทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถมินิบัส ที่ผู้ขับมีพฤติกรรมชอบฝ่าฝืนกฎจราจร ขับปาดหน้าไม่วิ่งในช่องทางซ้ายสุด เมื่อจะเข้าป้ายบางครั้งในช่วงเวลาเร่งด่วน ไม่สามารถจอดที่ป้ายได้ จะต้องจอดในช่องทางอื่น ทำให้เสียช่องทางไปอีก รถที่ตามมาจะต้องหยุดตามไปด้วยส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด รถจักรยานยนต์ก็เช่นกันที่ไม่ชอบวิ่งในช่องทางซ้ายสุด ชอบวิ่งช่องทางอื่นและขับแทรกไปมา รถอื่นจะแซงและใช้ความเร็วด้วยความลำบาก ทำให้รถอื่นใช้ความเร็วได้ไม่เต็มที่ การจราจรบางครั้งต้องชะงักไม่สิ้นไหล แนวทางในการแก้ปัญหาจราจรของผู้ขับรถ ส่วนใหญ่เห็นคล้ายกันว่าควรที่จะกวดขันผู้ขับที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สร้างถนนให้มีพื้นที่มากขึ้น จำกัดรถที่มีอายุการใช้งานมาก ๆ ให้เข้ามาวิ่งในถนนได้น้อยลง รวมทั้งต้องการให้บริษัทผลิตรถยนต์ให้น้อยลง

## การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่ผู้ขับรถสามล้อเครื่องที่มาจากต่างจังหวัด เดิมทีเดียวไม่ได้มีความคิดที่จะเข้ามาขับรถสามล้อเครื่องเพียงแค่ว่าต้องการมาหางานทำที่กรุงเทพฯ เท่านั้น แต่เมื่อทำงานที่กรุงเทพฯ ได้ระยะหนึ่งส่วนใหญ่ต้องการที่จะเปลี่ยนอาชีพที่ดีกว่า เมื่อมีผู้ชักชวนให้มาขับรถสามล้อเครื่องเห็นว่าเป็นอาชีพที่อิสระ รายได้และค่าตอบแทนพออยู่ได้จึงหันมาขับรถสามล้อเครื่อง โดยจะชักชวนกันมาอยู่หลาย ๆ คนที่มาจากหมู่บ้านเดียวกัน เมื่อได้ขับรถแล้วมักจะไม่เปลี่ยนอาชีพเป็นอย่างอื่น ระยะทางที่ผู้ขับรถสามล้อรับส่งผู้โดยสาร ส่วนใหญ่มีระยะทางประมาณ 2-3 กิโลเมตร ได้รับค่าจ้างครั้งละประมาณ 30-40 บาท บางคนมีลูกค้าประจำ แต่ส่วนใหญ่ไม่มี การประกอบอาชีพมีทั้งวิ่งขับไปเรื่อย ๆ และจอดตามจุดต่าง ๆ ที่เสียค่าคิว ส่วนใหญ่จะวิ่งไปเรื่อย ๆ แต่สำหรับผู้เสียค่าคิว จะจอดรอผู้โดยสารที่จุดนั้น ๆ ค่าคิวส่วนใหญ่เดือนละประมาณ 250 บาทต่อ 1 จุด สำหรับรายได้โดยเฉลี่ยแล้วในแต่ละวันหักค่าใช้จ่ายแล้วจะเหลือเงินจากค่าใช้จ่ายประมาณวันละ 300 บาท ค่าเช่าที่จะต้องเสียส่วนใหญ่ประมาณกะละ 270 บาท ผู้โดยสารที่มักจะใช้บริการรถสามล้อเครื่องจะเป็นแม่ค้า นักเรียน หากถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ผู้ขับรถมักจะใช้วิธีการต่อรองขอความเห็นใจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อไม่สามารถที่จะต่อรองหรือขอความเห็นใจได้นิยมที่จะติดสินบนเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละครั้ง ประมาณ 50-100 บาท รถทุกคันเจ้าของอยู่จะมีประกันภัยประเภทที่ 3 ไว้ ส่วนสุขภาพไม่ค่อยมีปัญหาที่เกิดจากการขับรถ จะมีก็เพียงความปวดเมื่อย หลังเลิกขับ

## ชีวิตในอนาคต

ส่วนใหญ่ผู้ขับรถสามล้อเครื่องมีความพอใจในอาชีพ ยังไม่ต้องการที่จะเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่น จะขับรถสามล้อเครื่องจนกว่าจะไม่สามารถขับได้ ถ้ามีความจำเป็นที่จะต้องเปลี่ยนอาชีพ ส่วนใหญ่เห็นว่า จะกลับไปทำนาที่บ้านต่างจังหวัด แต่ถ้ามีบุตรต้องการที่จะให้มีการศึกษามากกว่า ไม่ต้องการให้มีอาชีพขับรถสามล้อเครื่อง

## สรุปผลที่ได้จากการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

### สภาพการจราจรบริเวณแยกลำสาลี

#### ในวันเวลาราชการ

ช่วงเช้าเป็นช่วงที่มีการจราจรหนาแน่นโดยเฉพาะถนนศรีนครินทร์ขาออกมุ่งหน้าแยกพัฒนาการ ถนนศรีนครินทร์ขาออกจากลาดพร้าวมุ่งหน้าแยกลำสาลี ถนนรามคำแหงขาเข้า การจราจรจะหนาแน่นรถจะเต็มพื้นที่ถนนจากแยกชนแยก ส่วนใหญ่รถจะไม่หยุดนิ่งสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างช้า ๆ จะหยุดนิ่งเป็นบางครั้ง บางวัน แต่ก็น้อยมาก จะไม่หยุดนิ่งเป็นเวลานานเกิน 10 นาที ส่วนใหญ่จะนานประมาณ 1-2 นาที แต่ถนนเส้นเดียวกันในทิศทางตรงกันข้าม การจราจรจะเบาบางกว่า ท้ายแถวจะห่างจากแยกไม่เกิน 200 เมตร เมื่อได้รับสัญญาณไฟประมาณ 2 ครั้ง รถก็จะพ้นบริเวณทางแยกไปได้

ช่วงเย็นการจราจรจะหนาแน่นในทิศทางตรงข้ามกับช่วงเช้า

#### ในวันหยุดราชการ

ทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นสภาพการจราจรคล่องตัวไม่มีปัญหา

การเปิดช่องทางพิเศษเพิ่มเติมเพื่อให้มีพื้นที่ถนนมากขึ้น ในช่วงเช้าจะเปิดเส้นทางเดียวคือ ทางยกระดับข้ามแยกระหว่างถนนรามคำแหงใหม่กับถนนรามคำแหงขาออก 1 ช่องทาง จะใช้เป็นเส้นทางขาเข้าของถนนรามคำแหง ส่วนในช่วงเย็น จะเปิดช่องทางพิเศษในถนนศรีนครินทร์ขาออกเพื่อให้รถที่มาจากศรีนครินทร์ขาเข้าจากแยกพัฒนาการมีช่องทางเดินรถมากขึ้น ซึ่งช่องทางพิเศษนี้จะเป็ช่องทางที่ให้รถวิ่งเลี้ยวขวาเข้าถนนรามคำแหงใหม่ สำหรับในวันหยุดราชการจะไม่เปิดช่องทางพิเศษแต่อย่างใด

### สภาพการจราจรบริเวณแยกรามคำแหง

#### ในวันเวลาราชการ

ช่วงเช้าการจราจรหนาแน่น โดยเฉพาะรามคำแหงขาเข้าที่มาจากแยกลำสาลี ถนนรามคำแหงขาเข้าที่มุ่งหน้าแยกคลองตัน ถนนพระรามที่ 9 ขาเข้า การจราจรจะมีรถเต็มพื้นที่ตลอด บางครั้งถึงกับหยุดนิ่งบนถนนรามคำแหงขาเข้าแต่ก็จะไม่เกินประมาณ 5 นาที แต่ในถนนเส้นเดียวกันในทิศทางตรงกันข้ามการจราจรจะคล่องตัวไม่เกิดปัญหา แต่สำหรับถนนพระรามที่ 9 ใหม่ ทั้ง 2 ฝั่งการจราจรไม่มีปัญหา ถนนพระรามที่ 9 ใหม่ขาเข้าจะมีท้ายแถวห่างจากแยกรามคำแหงประมาณ 500 เมตร แต่เมื่อได้รับสัญญาณไฟจราจรประมาณ 3-4 ครั้งรถก็จะหมดไป

ช่วงเย็นการจราจรจะหนาแน่นในทิศทางตรงกันข้ามกับช่วงเช้า  
สำหรับวันหยุดราชการ

ในช่วงเช้าและช่วงเย็นการจราจรคล่องตัวไม่มีปัญหา

การเปิดช่องทางพิเศษเพิ่มเติมเพื่อให้มีพื้นที่ถนนเพิ่มขึ้นช่วงเช้าบนถนน  
รามคำแหงขาออกจะเปิดช่องทางพิเศษอีก 1 ช่องทาง จากแยกหมู่บ้านเสรี ถึงแยกรามคำแหง  
ในช่วงเวลา 07.00 น. ถึงเวลา 09.00 น. ช่วงเย็นเวลา 15.00 น. ถึงเวลา 19.00 น. จะเปิดช่องทาง  
พิเศษเพิ่มอีก 1 ช่องทาง บนถนนรามคำแหงขาเข้า จากแยกคลองตันถึงแยกรามคำแหงแล้วให้  
เลี้ยวขวาเข้าถนนพระรามที่ 9 ใหม่ โดยจะแบ่งเป็น 2 ช่วงเวลาและระยะทางคือ ในช่วงหลังเวลา  
15.00 น. จะเปิดช่องทางพิเศษตั้งแต่ รพ.แพทย์ปัญญาถึงแยกรามคำแหง และหลังเวลา 17.00  
น.จะเปิดช่องทางพิเศษให้ยาวขึ้น คือตั้งแต่แยกคลองตันถึงแยกรามคำแหง จนถึงเวลา 19.00 น.

ส่วนในวันหยุดราชการการจราจรจะเป็นไปตามปกติ ไม่มีการเปิดช่องทางพิเศษ

สภาพการจราจรบริเวณแยกคลองตัน

ในเวลาราชการ

ช่วงเช้า การจราจรจะมีความหนาแน่น โดยเฉพาะในถนนรามคำแหงขาเข้าที่มา  
จากแยกรามคำแหง ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ขาเข้า ถนนสุขุมวิท 71 ขาเข้า รถจะหยุดนิ่ง ในบางครั้ง  
จะเป็นเวลานาน ถนนเส้นอื่น ๆ จะน้อยกว่า เนื่องจากจะมีผู้ใช้รถที่จะขับเข้าเมืองมีเป็นจำนวนมาก  
ส่วนในถนนเส้นเดียวกันแต่ทิศทางตรงกันข้ามสภาพการจราจรจะเบาบางกว่ารถจะหยุดเพื่อรอ  
สัญญาณไฟเท่านั้น ไม่หยุดเป็นเวลานาน จะหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟประมาณ 1-2 ครั้งรถก็จะพัน  
ทางแยก

ช่วงเย็น การจราจรจะหนาแน่นในทิศทางตรงกันข้ามกับช่วงเช้า

สำหรับแยกคลองตันมีการเปิดช่องทางพิเศษจะเปิดช่วงระหว่างเวลา 17.00 น.-  
19.00 น. เฉพาะในวันเวลาราชการในถนนรามคำแหงขาเข้า เพื่อให้รถที่มาจากถนนเพชรบุรีตัดใหม่  
เลี้ยวเข้ามาใช้มุ่งหน้าแยกรามคำแหงแต่ในวันหยุดราชการ ไม่มีการเปิดช่องทางพิเศษเส้นทาง  
การจราจรจะเป็นไปตามปกติ

ในวันหยุดราชการ

สภาพการจราจรจะคล่องตัวไม่มีปัญหา รถสามารถเคลื่อนตัวได้ตลอดไม่หยุดนิ่ง  
เป็นเวลานาน

## วิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุการจราจรติดขัดในถนนรามคำแหง

จากการสังเกตการณ์ และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบริเวณแยกลำสาลี แยกรามคำแหง แยกคลองตัน และถนนรามคำแหง พอที่จะวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาการจราจร บริเวณดังกล่าวมีดังนี้คือ

1. รถยนต์โดยสารประจำทาง ขนาดเล็ก(มินิบัส) และขนาดใหญ่ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ วิ่งไม่เป็นระเบียบในช่องทางต่าง ๆ เช่น วิ่งไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ส่วนใหญ่จะวิ่งเข้าช่องทางอื่น เมื่อถึงป้ายก็จะกลับเข้ามาในช่องทางซ้ายสุด ทำให้รถที่ตามมาต้องชะลอความเร็ว การจราจรต้องชะงักลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าหัวรถเข้าในช่องทางซ้ายสุดได้แล้วแต่ตัวรถไม่สามารถเข้าไปได้ ก็จะเกิดการขวางช่องทางจราจร ทำให้เส้นทางจราจรลดน้อยลง ปัญหาการจราจรก็จะตามมา หรือการออกจากป้าย ถ้าหัวรถออกมาจากช่องทางที่ 1 ได้ แต่ตัวรถออกมาไม่ได้ปัญหาก็จะเกิดเช่นกัน หรือ พฤติกรรมของคนขับรถที่ไม่ชอบปฏิบัติตามกฎจราจรขับสายไปมาเป็นเจ้าถนน

2. ช่องทางเลี้ยวกลับรถ (ยูเทิน) บางจุดไม่สัมพันธ์กัน การไม่สัมพันธ์กันนี้เป็นไปทั้งในระยะทางความไกลใกล้ และปริมาณของรถที่จะเลี้ยวกลับทำให้เกิดการกีดขวางรถทางตรงที่แล่นมา

3. บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหงเป็นท่าจอดรถโดยสารซึ่งมีรถโดยสารเป็นจำนวนมากแล่นเข้าออก จากท่าจอดรถนี้ตัดหน้ารถทางตรงเป็นเหตุให้เกิดการจราจรติดขัดต่อเนื่อง

4. รถยนต์ส่วนบุคคลที่ออกจากบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหงแล้วชิดขวาในทันทีเพื่อที่จะเลี้ยวเข้าไปในซอยวัดเทพศิลาซึ่งระยะทางระหว่างหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง และปากซอยวัดเทพศิลาเป็นระยะทางสั้น ๆ เมื่อรถเปลี่ยนช่องทางในทันทีทำให้เกิดปัญหาการจราจรคือ รถทางตรงจะชะลอความเร็ว การจราจรเคลื่อนตัวช้าลง

5. เนื่องจากถนนรามคำแหงมีซอยเป็นจำนวนมากเมื่อรถออกจากซอยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน รถทางตรงจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็วทำให้การจราจรไม่คล่องตัว ถ้าเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนจะทำให้ติดขัด

6. ประชาชนซึ่งมีเป็นจำนวนมากบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหงและใกล้เคียงข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอยหรือทางม้าลายการแล่นมาของรถจะต้องชะลอให้ประชาชนข้ามเป็นเหตุให้การจราจรไม่คล่องตัว

7. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีน้ำใจในการขับรถ เช่น ไม่ยอมให้รถอื่นแซง

8. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรส่วนใหญ่จะขับตามความต้องการของตัวเอง เอาความสะดวกของตัวเองเป็นหลัก



9. รถไฟที่วิ่งตัดผ่านถนนรามาคำแหงทำให้รถอื่นจะต้องหยุดเพื่อให้รถไฟวิ่งผ่านไปก่อน ในช่วงเย็นจะทำให้การจราจรมีปัญหาพอสมควร

แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในถนนรามาคำแหง

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันให้รถที่วิ่งในถนนรามาคำแหงโดยเฉพาะรถประจำทางให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด เช่น ให้วิ่งในช่องทางซ้ายสุด

2. พิจารณาเปิด-ปิดจุดกลับรถบางจุดในบางเวลา บางโอกาส ตามสภาพการจราจรทั้งขาเข้าและขาออก ถนนรามาคำแหงโดยถือหลักประชาชนส่วนมากจะได้รับความสะดวก ประชาชนส่วนน้อยจะต้องเสียสละบ้าง

3. ควรหาทางแก้ไขเกี่ยวกับท่ารถโดยสารบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง ไปอยู่บริเวณอื่นเพราะการขับรถออกจากท่าและเข้าท่าจอร์จจะตัดตรงทางตรงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้รถติดขัด

4. รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงแนวทางปฏิบัติและขอความร่วมมือในการแก้ไขจราจรในรูปแบบต่าง ๆ

5. สำหรับรถที่แล่นออกจากซอยทั้ง 2 ฝั่งถนนทำให้เกิดขวางรถทางตรง ควรที่จะให้รถที่ออกจากซอยซ้ายชิดขอบทางแล้วแล่นตรงไปก่อนแล้วจึงให้เปลี่ยนช่องทางที่เหมาะสม ข้างหน้าทำให้รถที่ออกจากซอยไม่กีดขวางรถในช่องทางอื่น รถสามารถเคลื่อนตัวได้ดีและต่อเนื่องไม่ขาดตอน

6. กรณีประชาชนไม่ข้ามถนนในทางข้ามควรประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนข้ามถนนในทางข้าม ถ้าไม่ได้ผลควรจะดำเนินการทางกฎหมายโดยเคร่งครัด

ปัญหาในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้พบปัญหาและอุปสรรคในการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรเป้าหมายคือผู้ขับรถสามล้อเครื่อง ไม่มีเวลาให้กับผู้วิจัยมากในการตอบแบบสอบถาม จะต้องคัดเลือกเฉพาะผู้ที่เต็มใจในการให้ความร่วมมือในการตอบ ส่วนใหญ่จะต้องเร่งรีบในการหาผู้โดยสาร

2. ผู้ขับรถสามล้อเครื่องส่วนใหญ่มีความรู้ชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 อ่านหนังสือไม่ค่อยออก ผู้วิจัยจะต้องอ่านให้ฟังและอธิบายซึ่งเสียเวลาเป็นอย่างมาก

3. การตอบคำถามในส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่กล้าที่จะแสดงความคิดเห็นมากนัก แม้กระทั่งปัญหาการจราจรเนื่องจากกลัวผลจากการที่แสดงความคิดเห็นแล้วจะกลับมาหาผู้ตอบอีก

4. ในการไปขอความร่วมมือกับเจ้าของอุ้งรถสามล้อเครื่อง บางอุ้งให้ความร่วมมือดี แต่บางอุ้งไม่ค่อยให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล

5. ในการไปสัมภาษณ์ผู้ขับรถสามล้อเครื่องบางคนไม่ต้องการที่จะให้ข้อมูล ส่วนตัวทั้งหมด เช่นครอบครัวเครือญาติ ทำให้ข้อมูลที่ได้บางส่วนไม่ครบถ้วน

6. ผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่จะมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการให้สัมภาษณ์ก็จะพูดออกสำเนียงอีสาน ทำให้การสื่อสารระหว่างผู้สัมภาษณ์กับผู้ถูกสัมภาษณ์เป็นไปด้วยความยากลำบาก

7. ในการสัมภาษณ์ จะต้องใช้เวลาพอสมควรในการสร้างความคุ้นเคยกับผู้ถูกสัมภาษณ์ บางครั้งจะต้องเลี้ยงอาหารบ้าง จะต้องเสียเวลาและไปพบกับผู้ถูกสัมภาษณ์แต่ละคนหลายครั้ง

#### ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

##### 1. ข้อเสนอแนะที่จะนำไปใช้ประโยชน์

1.1 การพิจารณาใบอนุญาตขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ ควรที่จะมีมาตรการเสริมเพื่อเป็นหลักประกันว่า ผู้ได้รับใบอนุญาต จะเป็นผู้ขับรถที่มีวินัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ กำหนดเพียงคุณสมบัติทางด้านอายุเท่านั้นก็สามารถที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้ว เมื่อมาขับรถรับจ้างสาธารณะอาจจะทำให้เกิดปัญหากับผู้ไร้รถใช้ถนนหรือการจราจรได้

1.2 เร่งรัดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวัดขั่น จับกุมผู้ที่ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมที่กระทำผิดกฎหมายให้มากยิ่งขึ้น

1.3 แก้ไขกฎจราจร โดยมีบทบังคับเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะเพิ่มเติมเพื่อให้ผู้ขับมีระเบียบวินัย มากกว่ารถอื่นและเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

1.4 นำแนวความคิดของผู้ขับรถสามล้อเครื่องมาช่วยในการแก้ไขปัญหาการจราจร เช่นการประชาสัมพันธ์ข่าวสารการจราจรให้มาก เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรู้สภาพการจราจรตลอด

## 2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรที่จะศึกษากลุ่มประชากรเป้าหมายให้มากขึ้นกว่าเดิม รวมทั้งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่มากขึ้น

2.2 ควรที่จะศึกษาเปรียบเทียบระหว่างพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ในกรุงเทพมหานคร กับผู้ขับขี่ต่างจังหวัดว่ามีความแตกต่างกันหรือไม่อย่างไร

2.3 ควรที่จะศึกษาชีวิตความเป็นอยู่ของผู้ขับขี่รถสามล้อเครื่อง ในรายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำผิดโดยใช้วิธีการทางมานุษยวิทยาให้ได้รายละเอียดเพิ่มเติมมากยิ่งขึ้น

2.4 ในการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรที่จะศึกษาผู้ที่เกี่ยวข้องกับคนอื่นด้วย นอกเหนือจากผู้ที่เปิด ปิดสัญญาณไฟตามทางแยก

2.5 ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถสามล้อเครื่องที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรเพิ่มเติม โดยเปรียบเทียบทัศนคติระหว่างผู้ขับขี่รถสามล้อเครื่องกับผู้ไร้อิฐฉันทน์ว่ามีความแตกต่างกันหรือไม่



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย