

บทที่ 7

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง เพื่อจะเป็นการลดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาจากผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

สำหรับการศึกษานี้ได้ดำเนินการศึกษาโดยการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างของบริษัท เอส.เอ.ที ทรานสปอร์ต จำกัด ที่จดทะเบียนไว้กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร ใน พ.ศ. 2539 ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 493 คน และมีการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรเยเมน ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 220 คน โดยกลุ่มตัวอย่าง 200 ราย การเก็บข้อมูลใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือโดยผู้วิจัยเป็นผู้สร้างขึ้นเอง รวมทั้งใช้การสัมภาษณ์ แบบเจาะลึกกับผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพฯ จำนวน 20 ราย โดยศึกษาเรื่อง

1. ข้อมูลทั่วไป
2. ประวัติส่วนตัว
3. ภูมิหลังสภาพครอบครัว และ ฐานะทางเศรษฐกิจ
4. ชีวิตประจำวัน
5. สภาพการทำงาน
6. สภาพการการเดินทาง
- 7.ทัศนคติต่อการจราจร
8. ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการจราจร

และได้ทำการสังเกตการณ์ แบบไม่มีส่วนร่วมในการเก็บข้อมูล จัดทำแบบสังเกตการณ์ โดยสังเกตการณ์พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง โดยดูพฤติกรรมในการเดินทาง การขับขี่รถบรรทุกรับจ้างว่าเป็นอย่างไร และสังเกตการณ์สภาพการจราจร ที่บริเวณทางแยก 3 ทางแยก คือ แยกคลองเตย แยกพระราม 4 และ แยก สุนทรโกษา ระหว่างเวลา 06.00-09.00 น. และระหว่างเวลา 16.00-19.00 น. ในช่วงเดือนธันวาคม 2539

สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้ทำการสรุปผลการวิจัยโดยแยกออกเป็นส่วนๆ ดังนี้

1. ข้อมูลของผู้ใช้รถบรรทุกรับจ้าง

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-35 ปี , 36-40 ปี, 26-30 ปี 21-25 ปี , 41-45 ปี, และ 50 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 39.5, 19.5, 16.0, 9.5 , 7.0 , 4.5 , และ 4.0 ตามลำดับ มีระดับความรู้ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ลงมาประถมศึกษา และ มัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 45.0 , 42.5, และ 12.5 ตามลำดับ สมรสแล้ว ร้อยละ 76.0 รองลงมาเป็นโสดและแยกกันอยู่ ร้อยละ 19.0 , 5 ตามลำดับ และส่วนใหญ่มีรายได้(ต่อเดือน) 8,001-12,000 บาท ร้อยละ 76.0 ส่วนที่มีรายได้(ต่อเดือน) ต่ำกว่า 8,000 บาท และ 12,001-15,000 บาท ร้อยละ 19.0 , 5.0 ตามลำดับ และมีภรรยาไม่มีรายได้ ร้อยละ 69.0 รองลงมามีรายได้ไม่เกิน 3,000 บาท , 3,001-6,000 บาท และ 6,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 22.0 , 7.5 และ 15.0 ตามลำดับ และส่วนใหญ่ไม่เสียค่าเช่าบ้าน ร้อยละ 40 รองลงมาเสียไม่เกิน 2,500 บาท 3,501 ขึ้นไป , 2,501-3500 บาท คิดเป็นร้อยละ 35.0 , 1.5 และ 10.0 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีจำนวนบุคคลที่จะต้องรับภาระเลี้ยงดู 1-2 คน ร้อยละ 46.5 รองลงมา 3-4 คน , ไม่มีผู้จะต้องเลี้ยงดู และ จะต้องเลี้ยงดู 5 คนขึ้นไป ร้อยละ 28.0 , 21.5 และ 4.0 ตามลำดับ , มีภูมิลำเนาภาคตะวันออก เฉียงเหนือ (อีสาน) ร้อยละ 51.0 นอกนั้นเป็นผู้มีภูมิลำเนาภาคกลาง , ภาคตะวันออก , ภาคเหนือ , กรุงเทพฯ และภาคใต้ ร้อยละ 75.5 , 12.0 , 11.5, 5.5 และ 4.5 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก 9 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 32.0 รองลงมาคือ 7-9 ปี , 4-6 ปี , 1-3 ปี และต่ำกว่า 1 ปี ร้อยละ 27.0 , 20.5 , 18.5 และ 2.0 ตามลำดับ มีรายได้ไม่พอใช้ร้อยละ 85.0 รองมามีรายได้พอใช้ และเหลือเก็บบ้าง ร้อยละ 11.5 และ 3.5 ตามลำดับ จำนวนชั่วโมงขับขี่รถบรรทุกต่อวัน ส่วนใหญ่ 8-12 ชม. ร้อยละ 64.5 รองลงมา 13-16 ชม. , ต่ำกว่า 8 ชม. และ 16 ชม. ขึ้นไป ร้อยละ 23.0, 11.5 และ 1 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาทางร่างกายร้อยละ 77.0 รองลงมามีปัญหาสายตา , กระดูกในข้อ , ภาวะอาหาร , ด้านจิตใจ ปัญหาพิษสุราเรื้อรัง และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 13.0 กรณีมีปัญหาด้านสายตาวัย ร้อยละ 80.0 สั้น ร้อยละ 15.0 ตาเอียง ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ขับรถยนต์ในกรุงเทพฯ 4-6 ปี ร้อยละ 38.5 รองลงมา 1-3 ปี , 6 ปี ขึ้นไป และต่ำกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.0 , 23.0 และ 6.5 ตามลำดับ

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ เคยใช้ยากระตุ้นประสาทขณะขับรถ ร้อยละ 87.0 รองลงมาไม่เคยใช้ 13.0 เคยใช้ยากระตุ้นประสาทต่ำกว่า 2 ขวด/วัน คิดเป็นร้อยละ 82.8 รองลงมา 3-4 ขวด/วัน และ 5 ขวด/วัน ร้อยละ 14.4 และ 2.8 ตามลำดับ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ไม่ดื่มสุราขณะขับรถ ร้อยละ 65.0 รองลงมาดื่มขณะขับรถ ร้อยละ 35.0 ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ขับขี่รถบรรทุก 10 ล้อ และ พ่วง ร้อยละ 38.5 รองลงมา รถบรรทุก 6 ล้อ , 4 ล้อ และรถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ/พ่วง ร้อยละ 31.5 , 18.5 และ 11.5 ตามลำดับ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยถูกกล่าวตักเตือน 1-2 ครั้ง, ร้อยละ 61.0 รองลงมาไม่เคย , 3-4 ครั้ง และมากกว่า 5 ครั้งขึ้นไป ร้อยละ 30.5 , 6.5 และ 2.0 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ไม่เคย

ถูกตัดหรือหักเงินค่าปรับในการกระทำผิดกฎจราจร ร้อยละ 62.5 รองลงมา คือ เคยถูกตัดหรือหักเงินค่าปรับ ในการกระทำผิด 3-4 ครั้ง และ 5 ครั้งขึ้นไป ร้อยละ 4.0 , 2.5 ตามลำดับ ในรอบปีที่ผ่านมา ผู้ขับขี่ไม่เคยถูกเจ้าหน้าที่ ตำรวจสั่งพัก หรือ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 97.0 รองลงมาเคยถูก 1-2 ครั้ง ร้อยละ 3 ใบขับขี่ที่ผ่านมาผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 60.5 รองลงมาเคยประสบอุบัติเหตุ จราจร 1-2 ครั้ง และ 3-4 ครั้ง คิด เป็นร้อยละ 38.5 และ 1.0 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ไม่มีผู้ขับขี่สำรอง คิดเป็นร้อยละ 94.0 รองลงมามีผู้ขับขี่สำรอง 1-2 คน ร้อยละ 6.0

ในการวัดระดับ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุก พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ร้อยละ 78.0 และ ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย ร้อยละ 22.0

2.ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุก

กลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง เห็นว่าจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ซัดขอบด้านซ้าย, ขับรถบรรทุกในเวลาห้ามขับรถ เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด จอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร , ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร , ขับรถแซง , แซงบนสะพาน , รถเสียจอดไม่แสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณ ตามกำหนด , ขับรถขณะเสพสารออกฤทธิ์ ต่อระบบประสาท , จอดรถกีดขวางทางจราจร , ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหายตามลำดับ จากกลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นในการแก้ไข ปัญหาจราจรของกรุงเทพฯ ว่าควรเป็นด้านใดมากที่สุด คือ การกวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมา ควบคุมปริมาณ ย้ายสถานที่ขนส่งถ่ายสินค้าออกนอกเมือง, ก่อสร้างถนนใหม่, บำรุงซ่อมแซมผิวจราจรทางเท้าให้มีสภาพสมบูรณ์

3.การพิสูจน์สมมติฐาน

จากการศึกษาโดยใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามและทำการพิสูจน์สมมติฐานด้วยวิธีทางสถิติ โดยโปรแกรม SPSS โดยการทดสอบค่าเฉลี่ยสองกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน พบว่า

สมมติฐานการวิจัย 1. ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.17904 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

ดังนั้นเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า " ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีอายุมาก "

สมมติฐานการวิจัย 2. ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์มาก

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.6190 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

ดังนั้น จึงพบว่าเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ " ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุใบอนุญาตการขับขี่รถยนต์มาก "

สมมติฐานการวิจัย 3. ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.0296 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

ดังนั้น จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ " ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย "

สมมติฐานการวิจัย 4. ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.01494 ซึ่งน้อยกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

พบว่า จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า " ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก "

สมมติฐานการวิจัย 5. ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะเป็นพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่ปัญหาสุขภาพร่างกาย

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.86758 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ " ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะเป็นพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่ปัญหาสุขภาพร่างกาย "

สมมติฐานการวิจัย 6. ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.54948 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

ดังนั้นจึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า " ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก "

สมมติฐานการวิจัย 7. ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาก

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.26303 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า " ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบการณการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาก "

สมมติฐานการวิจัย 8. ผู้ที่มีประสบการณ์การขับซิ่งรถในกรุงเทพฯ น้อย จะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับซิ่งรถกรุงเทพฯ มาก

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.28920 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

ดังนั้น จึงเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ " ผู้ที่มีประสบการณ์การขับซิ่งรถในกรุงเทพฯ น้อย จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับซิ่งรถในกรุงเทพฯ มาก "

สมมติฐานการวิจัย 9. ผู้ที่เป็นโสดจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่สมรสแล้ว

ผลการทดสอบค่าทางสถิติพบว่า ค่าความน่าจะเป็นในการยอมรับสมมติฐาน (Significance) มีค่าเท่ากับ 0.18973 ซึ่งมากกว่าความมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้คือ 0.05

พบว่า เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า " ผู้ที่เป็นโสดจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่สมรสแล้ว "

สมมติฐานที่มีการยอมรับมีจำนวน 7 สมมติฐาน คือ

- สมมติฐานที่ 1 ผู้ที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก
- สมมติฐานที่ 2 ผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตของผู้ขับขี่รถยนต์น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์มาก
- สมมติฐานที่ 5 ผู้ที่มีปัญหาสุขภาพร่างกาย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่ไม่ปัญหาสุขภาพร่างกาย
- สมมติฐานที่ 6 ผู้ที่มีประสบการณ์ ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษมาก
- สมมติฐานที่ 7 ผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรมาก
- สมมติฐานที่ 8 ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถใน กรุงเทพมหานคร น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถใน กรุงเทพมหานคร มาก
- สมมติฐานที่ 9 ผู้ที่เป็นโสด จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว

สมมติฐาน ที่ไม่ยอมรับ มีจำนวน 2 สมมติฐาน คือ

- สมมติฐานที่ 3 ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถบรรทุกเฉลี่ยต่อวันน้อย
- สมมติฐานที่ 4 ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

4.สรุปผลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างของกลุ่มตัวอย่างในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับพฤติกรรมของคนขับขี่รถบรรทุกรับจ้างที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร สรุปผลการศึกษามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะทางสังคม

ผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 25-40 ปี และส่วนใหญ่จะสมรสแล้ว มีบุตรประมาณประมาณ 1-3 คน ค่าครองชีพในปัจจุบันสูง งานหายาก ผลดีถ้าครอบครัวไหนมีบุตรน้อย เด็กจะได้เติบโตมาอย่างมีคุณภาพทั้งด้านความรู้และสติปัญญา ส่วนภรรยาจะไม่ประกอบอาชีพอะไร แต่เป็นแม่บ้านอยู่กับบ้าน ระดับการศึกษาส่วนใหญ่จะจบการศึกษาระดับประถมศึกษาปีที่ 4-6 มีส่วนน้อยที่ได้รับการศึกษาในระดับ ม.3 เหตุที่ได้รับ

การศึกษาน้อย มีสาเหตุมาจากฐานะทางครอบครัวยากจน บิดามารดามีบุตรมาก ซึ่งในปัจจุบันส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพ ข้าราชการรับจ้าง เพราะเห็นว่ามีรายได้ดี และ ไม่ต้องใช้ความรู้มากนัก เกี่ยวกับที่พักอาศัยส่วนใหญ่จะพักบ้านเช่า ซึ่งค่าเช่าที่จ่ายเดือนละ 800-1500 บาท ส่วนภูมิลำเนาส่วนใหญ่ของผู้ขับซึ่งจะมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ซึ่งเป็นพื้นที่แห้งแล้ง กันดาร และในปีหนึ่ง ๆ จะมีประชาชนในภูมิภาคนี้อพยพเข้ามาในเมืองหลวงเป็นจำนวนมาก เพื่อมาหางานทำ เพราะพวกเขา มีความขยัน อดทน มีความอดทน และมีความรู้ที่น้อย

บุคลิกภาพ

ส่วนใหญ่ผู้ขับซึ่งรถบรรทุกจ้าง จะมีบุคลิกภาพโดยรวมคล้าย ๆ กันคือ มีรูปร่างสันทนต์ สูงประมาณ 155-174 ซม. ผิวดำ-แดง การแต่งกายและกริยามารยาท ไม่ค่อยเรียบร้อย เพราะ ส่วนใหญ่จะมาจากต่างจังหวัด ได้รับการศึกษาน้อย ซึ่งการแต่งกายจะมุ่งการเก๋ยีนส์ เสื้อยืด ซบคูดึง ส่วนใหญ่จำนวนผู้ขับซึ่งรถบรรทุกจ้างจะดื่มสุรา และสูบบุหรี่ และเสพยาบ้า สาเหตุจากวงนอน เพราะทำงานหนัก ปัจจุบันจะเลิกแล้ว เพราะกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมและทราบถึงอันตราย

ประวัติชีวิต

ส่วนใหญ่ผู้ขับซึ่งรถบรรทุกจ้างจะเป็นชาวภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง มีพื้นฐานทางครอบครัว เศรษฐกิจและสังคมไม่ดี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำนา ซึ่งเป็นอาชีพที่ทำกันมาตั้งแต่บรรพบุรุษ และรายได้ส่วนใหญ่มาจากการขายข้าว ซึ่งภายใน 1 ปี สามารถทำรายได้ไม่เกิน 2 ครั้ง คือ นาปี และ นาปรัง ส่วนสมาชิกภายในครอบครัวจะมีตั้งแต่ 4-9 คน จำนวนนี้รวมบิดามารดาด้วย บุตรทุกคนจะได้รับการศึกษาแค่ระดับประถมศึกษาปีที่ 4-6 มีส่วนน้อยที่ได้เรียนต่อในระดับสูง ส่วนใหญ่จะเป็นลูกคนเล็ก เพราะลูกคนโตจะต้องช่วยบิดามารดาทำงาน และงานแรกที่ผู้ขับซึ่งเข้ามาในกรุงเทพฯ ได้ทำครั้งแรก ส่วนใหญ่จะเป็นงานรับจ้างทั่วไป โดยได้พักอาศัยอยู่กับญาติพี่น้อง เพื่อน เพราะถ้าเขาอยู่คนเดียว จะไม่สามารถจ่ายค่าเช่าได้ เพราะค่าเช่าแพง และเพิ่งจะเริ่มทำงาน ซึ่งก็เป็นเหตุผลหนึ่งที่ไม่แยกตัวออกมาอยู่คนเดียว ระยะเวลาซึ่งรถบรรทุกจ้างตั้งแต่ 1 ปี - 8 ปี

ครอบครัวและเครือญาติ

ส่วนใหญ่ผู้ขับซึ่งรถบรรทุกจ้างจะมีพี่น้องร่วมบิดามารดากันหลายคน บุตรแต่ละคนจะมีช่วงอายุห่างกันประมาณ 2-3 ปี และส่วนใหญ่ได้แต่งงานแล้วแยกครอบครัวไปอยู่ต่างหากทำให้บิดาและมารดาต้องอยู่บ้านกับน้องคนเล็กหรือบุตรคนที่ยังไม่ได้แต่งงาน ส่วนใหญ่ผู้ขับซึ่งจะแสดงความคิดเห็นว่ามารดาใจดีกว่าบิดา เพราะมารดาจะรักบุตร เป็นห่วง จะไม่ทำโทษ แต่ที่ชื่นชมผู้เป็นบิดาก็คือ เป็นหัวหน้าครอบครัวที่ดี ขยันทำมาหากิน และเป็นตัวอย่างที่ดีแก่บุตร ในช่วงที่ผู้ขับซึ่งจะมีครอบครัวเป็นของตัวเอง ส่วนใหญ่จะรู้จักภรรยาที่อยู่จังหวัดเดียวกัน หมู่บ้านใกล้เคียงกัน จนกระทั่งได้แต่งงานและจะอยู่กับบิดามารดาเพียงชั่วคราว จากนั้นจะอพยพมาอยู่กรุงเทพฯ ถ้ามีบุตรก็จะให้อยู่กับบิดามารดาที่บ้านนอก ส่วนใหญ่แล้วจะกลับบ้านไปเยี่ยมบิดามารดาในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วัน

สงกรานต์ วันออกพรรษา เพราะถ้ากลับช่วงนี้จะได้พบพี่ ๆ น้อง ๆ พร้อมหน้าพร้อมตากัน แต่ใช้เวลาอยู่กับบิดามารดาประมาณ 2-5 วัน ก็จะกลับมาทำงานกรุงเทพฯ เหมือนเดิม ส่วนรายได้จะให้บิดามารดาบ้างบางครั้งสำหรับผู้ที่มีครอบครัวแล้ว ส่วนผู้ที่ยังไม่มีครอบครัวจะส่งให้ทุกเดือนเพราะยังไม่มีภาระต้องรับผิดชอบ ซึ่งส่วนใหญ่คิดว่าครอบครัวของจนในปัจจุบันอบอุ่น เนื่องจากความสัมพันธ์อันดีภายในครอบครัว

ชีวิตประจำวัน

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถบรรทุกรับจ้าง มักจะตื่นนอนไม่ค่อนเช้า และมาถึงบริษัท 10.00 น บางคนที่มีครอบครัวก็จะรับประทานอาหารเช้าที่บ้าน ส่วนคนโสด ก็จะหาอาหารเช้ารับประทานข้างนอกเสร็จแล้วจึงเดินทางไปบ้านพักเพื่อเตรียมเครื่องใช้ที่จำเป็นในระหว่างไปส่งของ และได้เดินทางกลับบริษัทอีกครั้งเพื่อรับใบส่งของและกุญแจรถบรรทุก และขับรถไปที่ท่าเรือ ส่วนใหญ่จะเลิกงานประมาณ 20.00 - 24.00 น. ถึงบ้านจะอาบน้ำแล้วเข้านอน เพราะรุ่งเช้าจะต้องตื่นเข้ามาทำงาน

ภายในหนึ่งวันผู้ขับขีรถบรรทุกรับจ้างจะวิ่งส่งของประมาณ 8-12 ชม. และส่วนใหญ่จะไม่มีวันหยุด เพราะการส่งของ จะมีเวลาไม่แน่นอน แต่ถ้ามีก็จะใช้เวลาอยู่กับครอบครัว เช่น นอนอยู่บ้าน พาครอบครัวไปเที่ยว ส่วนการดำเนินชีวิตในแต่ละวันผู้ขับขีรถบรรทุกจะรู้สึกเบื่อมากเครียด และวิธีแก้ปัญหานี้ก็คือ จอดรถพักผ่อน หรือใช้สารกระตุ้นประสาท เช่น ลิโพ เอ็ม 100, 150 หรือ ยาบ้า

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถบรรทุกรับจ้าง จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าว ๆ กัน คือ ผู้ขับขีรถบรรทุกที่มีมารยาทการขับขีรถ ไม่จอดกีดขวางทางเข้าออก ขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ไม่ดื่มสุรา หรือสารกระตุ้นประสาทขณะขับรถ ไม่ขับรถหวาดเสียว เป็นต้น

การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถบรรทุกรับจ้างจะเริ่มต้นมาจากอาชีพอื่น แต่ต่อมารายได้จากการประกอบอาชีพนั้นไม่ดี จึงหันมาประกอบอาชีพนี้ โดยส่วนใหญ่เพื่อนจะชักชวนมาทำ และอาชีพนี้ก่อให้เกิดรายได้เป็นที่พึงพอใจเป็นอย่างมาก โดยเฉลี่ยแล้วจะได้รับเงินเดือน ๆ ละ 8,000 - 10,000 บาท ซึ่งรายได้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาของการส่งของ

ชีวิตในอนาคต

ส่วนใหญ่ผู้ขับขีรถบรรทุกรับจ้างจะไม่ได้วางแผนชีวิตในอนาคตไว้ ปัจจุบันนี้เพียงต้องการประกอบอาชีพนี้ไปเรื่อย ๆ เพื่อเก็บเงิน เพราะอาชีพดังกล่าวไม่ต้องใช้ความรู้มากนัก เมื่อพวกเขาสามารถเก็บเงินได้ตาม

ต้องการหรือตามความพอใจของแต่ละคน แล้วพวกเขา ก็จะพาครอบครัวที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ กลับไปอยู่หมู่บ้านที่ตนเองถือกำเนิด เพื่อประกอบอาชีพที่ตนต้องการ ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ยึดอาชีพนี้เป็นอาชีพประจำ

5. การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม

สรุปการจราจรในบริเวณแยกคลองเตย พระราม 4 แยกสุนทรโกษา

แยกคลองเตย แยกพระราม 4 แยกสุนทรโกษา เป็นแยกที่มีลักษณะเป็นจุดที่มีการจราจรหนาแน่นมากในกรุงเทพมหานคร ซึ่งแยกดังกล่าว จะเกิดจากถนนสายสำคัญมาตัดกันคือ ถนนพระราม 4 ถนนรัชดาภิเษก ถนนสุนทรโกษา และถนนพระราม 3 ระยะห่างของแยกดังกล่าว อยู่ในระยะใกล้เคียงกัน และมีสถานที่ราชการและหน่วยงาน ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียง เช่น การไฟฟ้านครหลวง ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ กรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ทำการขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ อาคารทำการ บริษัท ลีอกลีย์(ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ซีทราเน จำกัด โรงเรียนพระหฤทัยคอนแวน โรงเรียนคลองเตยวิทยา ตลาดสดคลองเตย ตลาดบี๊นัง ฯลฯ สภาพพื้นผิวการจราจรบนถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 4 ถนนพระราม 3 และถนนสุนทรโกษา ทำด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก ในปัจจุบันถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 3 และถนนสุนทรโกษา ไม่มีการก่อสร้างทางบนพื้นผิวถนนแต่อย่างใด สำหรับถนนพระราม 4 พบว่ามีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ทำให้เกิดการจราจรคับคั่งมากในช่วงเวลาเร่งด่วน บริเวณแยกดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ใช้เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ดังนั้น จึงมีการจราจรติดขัดในช่วงเวลา 07.00 - 10.00 น. และ 15.30 - 20.00 น.

สาเหตุที่ทำให้บริเวณแยกคลองเตย แยกพระราม 4 แยกสุนทรโกษามีปัญหาการจราจรมากที่สุด

1. มีการก่อสร้างทางรถไฟฟ้าใต้ดิน
2. บริเวณแยกดังกล่าวเป็นสถานที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ๆ ทั้งทางด้านธุรกิจ การศึกษา การค้า และแหล่งขนถ่ายสินค้าทางเรือที่สำคัญของกรุงเทพฯ
3. คนเดินเท้ามีจำนวนมาก และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะในเรื่องของการข้ามถนน ซึ่งจะมีการข้ามถนนแบบตามใจชอบและกระชั้นชิด ไม่นิยมใช้สะพานลอย
4. รถโดยสารประจำทางมักจอดไม่เป็นระเบียบโดยเฉพาะไม่ยอมเข้าป้าย ทำให้ผู้โดยสารต้องลงไปเดินขึ้นรถบนถนนเองทำให้ขวางรถคันอื่น
5. รถยนต์รับจ้างจอดรับ - ส่งสินค้าไม่เป็นระเบียบ และมีจำนวนมาก บางครั้งมีการจอดกีดขวางเป็นเวลานาน
6. ตำรวจจราจรจะคอยดูแลเฉพาะแยกของตน และเร่งระบายรถยนต์โดยขาดการประสานงานระหว่างท้องที่ต่อเนื่อง
7. ผู้ปกครองจะจอดรับส่ง บุตรหลาน ในบริเวณแยกไม่เป็นระเบียบ

ซึ่งการจรวจบริเวณแยกคลองเตย นี้จะมีผลกระทบไปยังแยกพระราม 4 และส่งผลกระทบไปยังฉี ถนนถนนใกล้เคียง

6.ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีปัญหาที่เกิดขึ้นดังนี้

1.ในช่วงที่ผู้วิจัยเข้าไปทำการวิจัยเป็นช่วงที่การทำเรือฯ จะทำการประมูลว่าจ้างการต่อสัญญาของเอกชนใหม่ จึงทำให้ขาดความร่วมมือ จากเจ้าของบริษัท ฯ เนื่องจากเจ้าของบริษัทฯ เข้าใจว่าผู้วิจัยเป็นคนของการทำเรือฯ

2.การสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างแบบเจาะลึก และใช้แบบสอบถาม จะต้องใช้เวลาในการสัมภาษณ์นานและผู้ถูกสัมภาษณ์จะไม่มีสมาธิ เนื่องจากกลัวเจ้าของบริษัท

3.การสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกจำเป็นต้องใช้เวลาในการสัมภาษณ์นาน และผู้สัมภาษณ์จะเป็นผู้ที่มีความรู้น้อย ในการใช้แบบสอบถามแต่ละรายจะต้องอธิบายให้ผู้ตอบแบบสอบถามฟังทุกราย ทำให้ต้องใช้เวลามากในการสัมภาษณ์แต่ละราย เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลได้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

4.ในการสัมภาษณ์ แบบเจาะลึกผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างในบริษัท ผู้สัมภาษณ์ไม่ได้แสดงตัวว่าเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงทำให้ได้รับความร่วมมือจากผู้ถูกสัมภาษณ์ เนื่องจากว่า ผู้สัมภาษณ์ต้องการให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อมูลที่เป็นความจริง กรณีการเสพยาบ้า และ สิ่งเสพติดอื่น ๆ และในระหว่างการสัมภาษณ์นั้นกลุ่มตัวอย่างจะต้องคอยพะวงว่าจะมีเจ้านายมาพบ รวมทั้งในขณะที่ทำแบบสอบถาม จะมีเพื่อนคนอื่น ๆ มาร่วมทำด้วยในบางส่วนของแบบสอบถาม

5.ผู้วิจัยทำการศึกษาวิจัย สังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมในช่วงที่มีการปรับปรุงพื้นที่การจราจร โดยเฉพาะในบริเวณ แยกคลองเตย ถนนพระราม 4 ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งหากโครงการนี้เสร็จแล้ว อาจทำให้ลักษณะทางกายภาพ และการจัดระบบการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไป

6.จากสภาพการก่อสร้างทำให้เกิดมลภาวะ และ ก่อปัญหาต่อสุขภาพของผู้วิจัยส่วนหนึ่งด้วย โดยการสังเกตการณ์ในพื้นที่ต่าง ๆ ทำให้ผู้วิจัยต้องเผชิญกับฝุ่นละออง และ ควณรถจำนวนมาก

7. ข้อเสนอแนะในการวิจัย

ในการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ โดยจะขอกล่าวออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ก. ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างโดยมีการศึกษาถึงในแง่มุมอื่น ๆ รวมทั้งตัวแปรใหม่ เช่นในเรื่องทัศนคติที่มีต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง มีความสัมพันธ์ หรือมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือไม่ เข้ามาศึกษาด้วย หรือศึกษาเชิงเปรียบเทียบ

2. ควรมีการศึกษากลุ่ม ตัวอย่างของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างหลายพื้นที่ให้ครอบคลุมมากกว่านี้โดยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร เช่น หัวลำโพง สายใต้ เนื่องจากในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้ศึกษาเฉพาะผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างของ บริษัท เอส.เอ.ที. ทรานสปอร์ต จำกัด ที่ทำเรือกรุงเทพฯ ไม่สามารถที่จะเป็นตัวแทนของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมดได้

3. ควรมีการศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของกลุ่มคนอื่น ๆ เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อนำไปเปรียบเทียบให้ได้ผลชัดเจนยิ่งขึ้น เพราะปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครไม่ได้เกิดจากกลุ่มบุคคลใด เช่นกลุ่มผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างเพียงกลุ่มเดียว แต่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน

4. ควรศึกษาถึง สาเหตุอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร เช่นในเรื่องนโยบาย การวางแผนทางด้านการจราจรของรัฐ ที่เป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งที่เกิดปัญหาจราจร ทำให้เกิดปัญหาจราจรได้

5. ควรศึกษาความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อมาตรการการกวดขันวินัยการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

6. ควรศึกษาพฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร ว่าพฤติกรรมลักษณะใดบ้างที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

7. ควรศึกษาถึงผลกระทบและปัญหาการจราจร กรณีการสร้างรถไฟฟ้ามหานคร เช่น การรักษาความปลอดภัย เมื่อมีเหตุเพลิงไหม้ อาคารสูง รวบรวมผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เนื่องจากโครงการก่อสร้าง รถไฟฟ้าดังกล่าว

ข. ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ

จากการศึกษาวิจัย ครั้งนี้หากพิจารณาแล้วมีข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติอยู่หลายประการโดยจะกล่าวถึงในส่วนที่สำคัญ เป็นลำดับไป

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างหนึ่ง ที่บุคคลไม่ยอมรับ และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนั้นอาจเนื่องมาจากสาเหตุต่าง ๆ กัน ซึ่งจากผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะวิธีการที่อาจนำไปปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรดังต่อไปนี้

1. การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ อาจเนื่องจากความไม่รู้ (Ignorance) สาเหตุที่เขาฝ่าฝืนอาจเนื่องจากเขาไม่รู้ถึงกฎจราจร ซึ่งทำให้บุคคลเหล่านั้นฝ่าฝืนกฎจราจรอาจด้วยความไม่ตั้งใจ ดังนั้นจึงควรมีการให้ความรู้และความใจในกฎจราจรแก่ประชาชนโดยทั่วไปอย่างทั่วถึง

2. ความไม่สามารถ (Inability) ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งทำให้บุคคลฝ่าฝืนกฎจราจรได้เนื่องจากไม่สามารถ ที่จะหลีกเลี่ยงไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้ เช่นสภาพความพร้อมของยานพาหนะไม่สามารถหยุดได้ทัน เนื่องจากการหยุดรถ กระทั่งหันอาจทำให้รถข้างหลังหยุดไม่ทันและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงควรมีการวางมาตรการ การเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม

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

4. มีการกำหนดนโยบายของแต่ละกระทรวงเกี่ยวกับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อ การจราจร โดยให้แต่ละกระทรวงมีการประสานงานกัน และหากสามารถทำงานไปพร้อม ๆ กันก็จะทำให้กระทบต่อ การจราจรไม่มากนัก

5. ควรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการเร่งรัดทำงาน หรือ ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดการจราจร ทำการ กวดขันจับกุมผู้ละเมิดกฎจราจรอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะในพื้นที่ต่างๆ เพื่อเป็นการควบคุมและจัดการจราจรให้ดีขึ้น และไม่ให้เกิดไปเรียกรับผลประโยชน์จากบุคคลอื่น ๆ

6. ควรรณรงค์เพื่อสร้างวินัยการจราจรแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคน โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร

7.การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เป็นแนวทางสำคัญที่จะช่วยลดปริมาณรถยนต์
นั่งส่วนบุคคลที่ใช้อยู่ในท้องถนนลงได้

8.สภาพพื้นผิวถนนที่ดีจะเป็นการช่วยทำให้การจราจรคล่องตัว ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการ
ช่วยบำรุงดูแลรักษา ควรที่จะมันตรวจสอบ และ หากพบว่าชำรุด ควรมีการดำเนินการซ่อมแซมทันที