

บทที่ 7

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาการขับขี่ของคนขับรถแท็กซี่ที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถแท็กซี่ว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด ถ้าตีความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถแท็กซี่ที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร โดยทำการศึกษาเฉพาะผู้เช่าขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ในการศึกษาครั้งนี้ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Sampling) และจากประชากรผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร และได้ประชากรตัวอย่างของการวิจัย จำนวน 120 ตัวอย่าง ในส่วนของเครื่องมือที่เป็นแบบสอบถาม ส่วนการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกได้คัดเลือกผู้ขับรถแท็กซี่ จำนวน 20 คน ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร สำหรับข้อมูลที่ได้จากการสังเกตพฤติกรรมจะศึกษาในช่วงเวลาเร่งด่วนที่จราจรหนาแน่น คือระหว่างเวลา 06.00 น.-09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 น.-19.00 น.

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ใช้แบบสอบถามซึ่งออกแบบเพื่อใช้สำรวจพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร

ใช้วิธีการทางมานุษยวิทยาในการศึกษาเพิ่มเติม โดยใช้เครื่องมือการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

สมมติฐานการวิจัยมี 5 ประการ ได้แก่

1. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก

2. การขับรถแซงในที่คับขันของ คนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก

3. การขับรถฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถ ของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก

4. การขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก

5. การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก

สรุปผลการ วิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 4 ตอนได้ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถแท็กซี่
2. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย
3. ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักเรียงลำดับจากมากไปน้อย
4. แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและทางเศรษฐกิจ กับพฤติกรรมหลักที่

ทำให้เกิดปัญหาจราจร มี อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ อัตราค่าเช่ารถ ประสิทธิภาพการขับรถแท็กซี่ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ จำนวนชั่วโมงในการขับรถต่อวัน จำนวนชั่วโมงในการพักผ่อนต่อวัน

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

1) ข้อมูลส่วนตัวของคนขับรถแท็กซี่

ผลการศึกษาพบว่า ประชากรเป้าหมายส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 30-45 ปี คิดเป็นร้อยละ 49.20 รองลงมา มีอายุระหว่าง 18-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.50 และส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 90.80 และมีบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในความดูแล 1-3 คน คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมา มี 3-4 คน คิดเป็นร้อยละ 25

ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ จบการศึกษาระดับประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 48.30 รองลงมาจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 22.60

สำหรับเรื่องรายได้สำหรับกลุ่มประชากรเป้าหมาย จากการศึกษาพบว่า กลุ่มประชากรเป้าหมายมีรายได้ ระหว่าง 3,001-5,000 บาท /เดือน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.80 รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 5,001-7,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25 รายได้ของคนคิดว่าไม่เพียงพอต่อการครองชีพคิดเป็นร้อยละ 62.50

ส่วนใหญ่เสียค่าเช่ารถระหว่าง 401-500 บาท คิดเป็นร้อยละ 57.50 ส่วน ค่าน้ำมันหรือค่าเติมแก๊ส ส่วนใหญ่ ระหว่าง 301-400 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.30 และส่วนใหญ่หักขับ รถด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 35.80

และนอกจากนี้พบว่าประชากรเป้าหมายขับรถแท็กซี่มานานระหว่าง 1-4 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.00 ส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับรถมานานประมาณ 5 ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 52.50 และขับรถนานวันละ 4-8 ชม./วัน คิดเป็นร้อยละ 54.20 และประชากรส่วนใหญ่ตอบว่ามีเวลาในการ

พักผ่อนวันละ 6-8 ชม คิดเป็นร้อยละ 55.80 และรถใช้มานานประมาณ 2-4 ปี คิดเป็นร้อยละ 65

และจากการศึกษาพบว่าประชากรมีภูมิฐานะอยู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คิดเป็นร้อยละ 86.70 รองลงมาอยู่ภาคกลางร้อยละ 6.70

เมื่อศึกษาเกี่ยวกับการได้รับใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแล้วพบว่า เคยได้รับใบสั่ง 1-5 ครั้ง ถึงร้อยละ 75.00 รองลงมาไม่เคยถูกจับกุมร้อยละ 20.80 และส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว 1-5 ครั้ง ประมาณ ร้อยละ 50.00

2.) ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมย่อยเรียงลำดับจากมากไปน้อย

จากการศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมย่อยที่มีผลทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-10) เรียงลำดับความสัมพันธ์จากมากไปหาน้อยได้แก่

ลำดับที่ 1 ตัวแปร V24 ท่านมักจะขับรถช่องทางซ้ายสุดและจะแซงรถอื่นไปช่องขวา จากนั้นจะเปลี่ยนมาขับช่องทางซ้ายสุดเสมอ ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 360 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 3.00

ลำดับที่ 2 ตัวแปร V20 ท่านมักจะขับรถช่องทางเดินรถซ้ายสุดแม้จะเป็นช่องเดินรถประจำทางเพื่อเห็นผู้โดยสารชัดเจน ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 294 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.45

ลำดับที่ 3 ตัวแปร V14 ก่อนจะกลับรถท่านกะประมาณหรือเอาใจคนขับรถคันอื่น ทั้งรถที่สวนมาและรถที่ตามหลัง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 290 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.42

ลำดับที่ 4 ตัวแปร V1 เมื่อถึงทางแยกที่มีสัญญาณไฟเหลืองปรากฏท่านจะเร่งเครื่อง เพื่อให้รถผ่านทางแยกไปโดยเร็ว ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 243 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.03

ลำดับที่ 5 ตัวแปร V25 ท่านมักจะขับรถในกรุงเทพฯ ด้วยความเร็วเกิน 90 กม./ชม. เนื่องจากชำนาญเส้นทาง ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 242 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 2.02

ลำดับที่ 6 ตัวแปร V4 เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟแดงกระพริบบริเวณทางแยก ท่านจะหยุดรถเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อ ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 237 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.98

ลำดับที่ 7 ตัวแปร V8 ขณะขับรถหากมีรถจำนวนมากท่านจะขับเข้าช่องทางอื่นเพื่อแซงไปด้านหน้า เมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 227 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.89

ลำดับที่ 8 ตัวแปร V22 ส่วนใหญ่ท่านขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุดเพื่อสะดวกในการรับผู้โดยสาร ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 222 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.85

ลำดับที่ 9 ตัวแปร V7 เมื่อท่านเห็นว่าถนนว่างท่านมักจะแซงรถขึ้นในช่องทางรถสวน ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 220 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.83

ลำดับที่ 10 ตัวแปร V12 ท่านเคยขับรถแข่งรถคันอื่นด้านซ้าย ด้วยค่าดัชนี เท่ากับ 219 และค่าดัชนีเฉลี่ย เท่ากับ 1.83

3).ลำดับความสำคัญของแต่ละพฤติกรรมหลักเรียงลำดับจากมาก ไปน้อย

จากการศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1-5) เรียงลำดับความสัมพันธจากมาก ไปหาน้อยได้แก่

- ลำดับที่ 1 พฤติกรรมการขับรถซ้ายไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย
- ลำดับที่ 2 การขับรถแข่งในที่คับขัน
- ลำดับที่ 3 การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- ลำดับที่ 4 พฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถ
- ลำดับที่ 5 การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว

4)แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร มี อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ อัตราค่าเช่ารถ ประสบการณ์ในการขับรถแท็กซี่ ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ จำนวนชั่วโมงขับรถต่อวัน จำนวนชั่วโมงพักผ่อนต่อวัน

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลักที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจร มีดังนี้

1. อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
2. รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
3. จำนวนชั่วโมงการขับรถที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่ ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
4. จำนวนชั่วโมงการพักผ่อนที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5.อายุที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

6.อัตราค่าเช่ารถที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน

7.จำนวนชั่วโมงในการขับรถต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

8.จำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแข่งในที่คับขันของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

9.รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

10.ประสบการณ์ในการขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

11.จำนวนชั่วโมงการพักผ่อนต่อวันที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

12.ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

13.รายได้ที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

14.จำนวนชั่วโมงในการขับรถที่แตกต่างกันมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรถแท็กซี่ที่แตกต่างกัน ความแตกต่างดังกล่าวมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการทดสอบสมมติฐาน

1.การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของคนขับรถแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้ เท่ากับ 204.66 มีค่ามากกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปร ซึ่งมีค่าเท่ากับ 202

2. การขับรดแข่งในที่ลับขังของคนขับรดแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรในกลุ่มนี้เท่ากับ 206 มีค่ามากกว่าค่าดัชนีรวมทุกตัวแปรซึ่งมีค่าเท่ากับ 202

3. การขับรดฝ่าฝืนป้ายห้ามกีดขวางของคนขับรดแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อย เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยตัวแปรกลุ่มนี้เท่ากับ 180 มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีรวมทุกตัวแปรซึ่งเท่ากับ 202

4. การขับรดซ้ำไม่ซิคชอบทางด้านซ้ายของคนขับรดแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยตัวแปรกลุ่มนี้เท่ากับ 244 มีค่ามากกว่าค่าดัชนีรวมทุกตัวแปรซึ่งเท่ากับ 202

5. การขับรดในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียวของคนขับรดแท็กซี่ มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรน้อย เนื่องจากค่าดัชนีเฉลี่ยของตัวแปรกลุ่มนี้เท่ากับ 176 มีค่าน้อยกว่าค่าดัชนีเฉลี่ยรวมทุกตัวแปรซึ่งมีค่าเท่ากับ 202

สรุปการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก(In-dept. Interview)

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกคนขับรดแท็กซี่ที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร เกี่ยวกับพฤติกรรมคนขับรดแท็กซี่ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร โดยคัดเลือกเอากลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 ราย ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้คือ

ลักษณะทางสังคม

ผู้ขับรดแท็กซี่ส่วนใหญ่ที่ทำการสัมภาษณ์ เป็นชายไทย อายุระหว่าง 25-40 ปี มีอาชีพหลักคือขับรดแท็กซี่เพียงอย่างเดียว มีภูมิลำเนาส่วนใหญ่อยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รองลงมาอยู่กรุงเทพมหานครและส่วนใหญ่ เป็นคนที่แต่งงานแล้วและมีบุตร และระดับการศึกษาส่วนมากจะจบชั้นประถมศึกษา ฐานะทางครอบครัวส่วนใหญ่ยากจน รายได้จากการขับรดยังไม่พอเลี้ยงชีพ และจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเช่ารถ ค่าน้ำมัน และค่าเช่าบ้านทำให้เงินเก็บออมไม่มี

บุคลิกภาพ

กลุ่มตัวอย่างมีลักษณะและบุคลิกแตกต่างกันไป บางคนสุภาพเรียบร้อย บางคนร่าเริง ส่วนมากเป็นคนเคร่งขมึนและมีอารมณ์แจ่มใส มีบุคลิกภาพเหมาะสม แม้จะอยู่ในที่ที่มีสภาพอากาศร้อนอบอ้าวหรืออากาศเย็นสบาย อารมณ์ก็ไม่แปรปรวน แต่พื้นฐานคือเป็นคนที่มาจกภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือ รูปร่างหน้าตาคล้ายกับคนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความซื่อสัตย์ ขยันทำงาน พอใจในอาชีพ การแต่งกายง่าย แม้ไม่ถูกตามศกฏจรรยา ส่วนใหญ่สูบบุหรี่และดื่มสุรา

ประวัติชีวิต

สำหรับประวัติชีวิตคนขับรถแท็กซี่ พื้นฐานคือชาวชนบท มีอาชีพทำนาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การศึกษาก็ไม่สูงมาก เรียนตามที่บังคับ และหลังจากนั้นก็เดินทางเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากต่างจังหวัดประกอบอาชีพแบบยังชีพ ไม่ได้ทำเพื่อค้าขายและเมื่อเข้ามากรุงเทพมหานครจะทำงานทุกอย่างตามที่เพื่อนหรือชาวบ้านชักชวน ไม่ว่าจะทำงานปั้มหรือรับจ้างทั่วไป พอมีเงินมากกว่ามีอาชีพทำนาและจะส่งเงินทองกลับไปให้บิดามารดา และจากนั้นก็จะมีพรรคพวกชักชวนขับรถแท็กซี่หรือรถสามล้อเครื่อง โดยฝึกหัดกับเพื่อนๆหรือคนชักชวน และเห็นว่าขับรถแท็กซี่เป็นงานอิสระและรายได้ดีจึงตัดสินใจประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

ครอบครัวและเครือญาติ

ส่วนใหญ่เป็นครอบครัวแบบขยาย เป็นครอบครัวแบบชาวไทยทั่วไป บิดามารดามีลูกหลายคนและแต่ละคนแยกย้ายกันทำมาหากิน ส่วนคนขับรถแท็กซี่ส่วนมากจะแต่งงานและมีลูกประมาณ 1-2 คน และบางรายจะให้ภรรยาเลี้ยง บางรายให้บิดามารดาเลี้ยง โดยภรรยาอาจไปอยู่ต่างจังหวัดและจะส่งเงินให้ทุกเดือน และหากมีเทศกาลวันหยุดก็จะเดินทางกลับไปหาภรรยาและลูกๆ เช่น เทศกาล ปีใหม่ ตรุษจีน และวันสงกรานต์ เป็นต้น ความสัมพันธ์ในครอบครัวค่อนข้างดี ไม่มีปัญหาในครอบครัวแม้ว่าจะไม่ได้อยู่ด้วยกัน

ชีวิตประจำวัน

ชีวิตประจำวันของคนขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่จะคล้ายคลึงกัน ชีวิตอยู่กับการขับรถและการพักผ่อน ไม่มีวันหยุด ทำงานทั้งเดือนหยุดเดือนละ 2-3 วัน ชีวิตจะเริ่มตื่นหลังจากตื่นนอนแล้วแต่กะ ถ้ากะกลางวันจะตื่นนอนเวลาประมาณ 04.00 น. ถ้ากะกลางคืนจะตื่นนอนประมาณ 12.00 น. หลังจากตื่นนอนแล้วทำภารกิจส่วนตัว อาบน้ำแปรงฟัน และแต่งตัวจากนั้นจะเดินมาที่จุดจอดซึ่งอยู่ใกล้กับที่พัก และจะรับรถจากกะก่อนหน้า และจากนั้นจะทำการตรวจสภาพรถเช็ควงเล็บที่จำเป็น จากนั้นจะขับรถหาผู้โดยสารตามสถานที่ต่างๆ แล้วแต่ที่ถนัด ไม่แน่นอน แต่ส่วนใหญ่จะรอบบริเวณศูนย์การค้า ตลาด และจะหลีกเลี่ยงเส้นทางที่รถติด และเมื่อเวลาได้รับประทานอาหารก็จะจอดรับประทานอาหารข้างทางหรือที่ที่เคยไปประจำ และเมื่อจะครบเวลาขับรถก็จะนำรถไปล้างที่ปั้มน้ำมัน และเติมน้ำมันให้เรียบร้อยและจะนำรถไปไว้ที่จุด จากนั้นก็จะกลับบ้านนอนเพื่ออรวันรุ่งขึ้นต่อไป

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เชื่อว่าสาเหตุที่การจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครนั้นเกิดจาก จำนวนรถเพิ่มขึ้นมาก จำนวนถนนยังเท่าเดิม การก่อสร้างต่างๆ การขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นต้น ส่วนรถแท็กซี่นั้นส่วนใหญ่คิดว่าส่วนทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเช่นเดียวกัน เนื่องจากคนขับรถไม่เคารพกฎจราจร แต่มีผลกระทบต่อส่วนน้อย เช่น การขับรถกีดขวางการจราจร จอครอผู้โดยสารนาน และขับรถในลักษณะประมาทหวาดหรือเสียว แต่รถอื่นเช่นรถโดยสารประจำทาง รถจักรยานยนต์ ฝ่าฝืนกฎจราจรจำนวนมาก สำหรับแนวทางแก้ไขปัญหารถติดส่วนใหญ่เห็นคล้ายกันว่าควรที่จะกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร สร้างถนนให้มีพื้นที่มากขึ้น จำกัดไม่ให้เพิ่มจำนวนมาก

การประกอบอาชีพ

ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ เป็นชาวต่างจังหวัด และมีอาชีพเกษตรกร ชีวิตแต่ก่อนเป็นชีวิตเรียบง่ายดำรงชีพไปวันๆ ทำเกษตรกรรมแบบยังชีพ ทำเพื่อกินไม่ได้ขายแต่อย่างใด การศึกษาที่ไม่ได้เรียนสูงเพราะว่าไม่มีเงินและไม่เป็นที่นิยม และเมื่อเห็นว่ากรุงเทพมหานครคือแหล่งที่สามารถมีงานและมีเงินจึงเดินทางเข้ามาและทำงานทุกอย่างเพื่อให้ได้เงิน ไม่ว่าจะรับจ้าง เป็นเด็กปั้ม ขับรถตามล้อเครื่องรับจ้าง จนกระทั่งมาขับรถแท็กซี่ ซึ่งเห็นว่าเป็นงานอิสระ และรายได้ดีและสามารถแล่นได้รวดเร็ว ขยับรถแล้วเพิกเฉยเลินหากรถไม่ติด และค่าใช้จ่ายแต่ละวัน ส่วนใหญ่บอกว่าค่าเช่ารถประมาณ 400 -450 บาท ค่าน้ำมันวันละประมาณ 2-300 บาท ค่าล้างรถวันละ 20 บาท ค่าอาหารวันละประมาณ 100 บาท จะเห็นว่าค่าใช้จ่ายแต่ละวันจำนวนมาก ไหนจะค่าเช่าบ้านอีกรายได้เดือนๆละประมาณ 1,500-2,000 บาท นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายส่วนตัวอีกเช่น ค่าบุหรี ค่าเครื่องคั้มประเภทที่โฆษณาว่าเป็นยาชูกำลังคั้มแล้วทำให้ร่างกายกระปี้กระเป่า ค่าหนังสือพิมพ์ ค่าพวงมาลัยคั้ม นั้นคนขับรถแท็กซี่จะต้องขับรถได้ไม่ต่ำกว่าวัน 1,000 บาทจึงจะพออยู่ได้ หากต่ำกว่านี้จะขาดทุนซึ่งขึ้นกับสภาพการจราจรแต่ละวันและดวง แต่ละคนส่วนใหญ่จะขับรถวันละประมาณ 8-10 ชม.และผู้โดยสารมีทุกอาชีพ ทุกวัน เช่น แม่ค้า พ่อค้า นักเรียน นักศึกษา

เกี่ยวกับการถูกจับกุมส่วนใหญ่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมเนื่องจากฝ่าฝืนกฎจราจร และได้รับใบสั่ง และมีหลายข้อหา บางรายก็ไม่ได้รับใบสั่งจะเสียเงินให้กับตำรวจเลขและการไปชำระใบสั่งจะไปด้วยตนเอง บางรายให้เจ้าของอุไปเอาโทษเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่นั้นเกิดแทบทุกราย แต่ละรายลักษณะความรุนแรงต่างกัน แต่รถแท็กซี่ทุกคันจะมีประกันภัยประเภท 3 ซึ่งกรณีที่เกิดจะซ่อมให้รถคู่กรณี

สำหรับเครื่องคั้มชูกำลังนั้น คั้มแทบทุกราย เช่นพวกกระทิงแดง ลิโพ เพื่อจะได้ขับรถไม่ง่วง ส่วนยาเสพติดนั้นไม่มีผู้ใดเสพเลย

เรื่องสุขภาพนั้น ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาจะมีเพียงป่วยเล็กน้อย คามดูแลสุขภาพเปลี่ยน

ปัญหาการขับรถแท็กซี่นั้น ส่วนใหญ่แรกๆจะไม่ทราบเส้นทางจะถามผู้โดยสารและจดจำไว้เอง

ชีวิตในอนาคต

การศึกษาถึงแนวโน้มของการประกอบอาชีพนี้ต่อไปในอนาคตพบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ตั้งใจจะยึดอาชีพนี้ต่อไปในอนาคต ทั้งนี้เพราะว่าเป็นอาชีพอิสระมีรายได้พอประมาณ แม้จะไม่เหลือเก็บหรือสามารถใช้จ่ายได้อย่างฟุ่มเฟือยนัก สำหรับผู้ที่ไม่คิดยึดอาชีพนี้เป็นการถาวรนั้น มีเหตุผลหลายประการ กล่าวคือ เห็นว่าเป็นอาชีพที่รายได้ไม่แน่นอน เป็นอาชีพที่ค่อนข้างคราคร้าทำให้ร่างกายทรุดโทรมเร็ว ยังหาอาชีพอื่นทำยังไม่ได้ หรือคอยฤดูกาลเก็บเกี่ยวบางรายตั้งใจจะเก็บเงินสักก้อนและกลับไปค้าขายต่างจังหวัด เพราะอยากอยู่กับภรรยาและบุตร



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัญหาการจับรถแท็กซี่นั้น ส่วนใหญ่แรกๆจะไม่ทราบเส้นทางจะถามผู้โดยสารและจดจำไว้เอง

ชีวิตในอนาคต

การศึกษาถึงแนวโน้มของการประกอบอาชีพนี้ต่อไปในอนาคตพบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ตั้งใจจะยึดอาชีพนี้ต่อไปในอนาคต ทั้งนี้เพราะว่าเป็นอาชีพอิสระมีรายได้พอประมาณ แม้จะไม่เหลือเก็บหรือสามารถใช้จ่ายได้อย่างฟุ่มเฟือยนัก สำหรับผู้ที่ไม่คิดยึดอาชีพนี้เป็นการถาวรนั้น มีเหตุผลหลายประการ กล่าวคือ เห็นว่าเป็นอาชีพที่รายได้ไม่แน่นอน เป็นอาชีพที่ค่อนข้างครึกคร่าทำให้ร่างกายทรุดโทรมเร็ว ยังหาอาชีพอื่นทำยังไม่ได้ หรือคอยฤดูกาลเก็บเกี่ยว บางรายตั้งใจจะเก็บเงินสักก้อนและกลับไปค้าขายต่างจังหวัด เพราะอยากอยู่กับภรรยาและบุตร

สรุป วิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุการจราจรติดขัดในถนนพญาไท

จากการสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบริเวณแยกวงเวียนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ที่แยกพญาไท ที่แยกราชเทวี พอที่จะวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาการจราจรบริเวณดังกล่าวมีดังนี้คือ

1 แยกวงเวียนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

1.1 แยกวงเวียนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ โดยตัววงเวียนเองไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดมากแต่อย่างใด เนื่องจากเป็นวงเวียนขนาดใหญ่และมีสัญญาณไฟจราจรควบคุมสามารถรองรับรถได้จำนวนมาก แต่เหตุที่การจราจรติดขัดเนื่องจากสาเหตุที่มีแยกดินแดงและแยกพญาไทอยู่ใกล้ ทำให้รถติดต่อเนื่องจากแยกทั้งสองดังกล่าวมาถึงตัววงเวียนทำให้รถติดพันและคับคั่ง ยิ่งในช่วงการจราจรคับคั่งคือช่วงเช้าและช่วงเย็นของแต่ละวันทำให้มีรถจำนวนมาก

1.2 เนื่องจากมีป้ายหยุดรถประจำทางจำนวนมากทั้งสองด้านของวงเวียนทำให้มีรถโดยสารประจำทางจำนวนมากถ่มมาจอด มีผู้โดยสารและประชาชนที่ใช้บริการขนส่งมวลชนจำนวนมาก ทำให้มีรถโดยสารประจำทางและรถรับจ้างจอดครกกีดขวางการจราจรทำให้เกิดความคับคั่งในการจราจรได้

1.3 เนื่องจากได้มีการก่อสร้างรถไฟฟ้า ตลอดแนวถนนพญาไทและตลอดแนวถนนพหลโยธินใกล้กับแยกดังกล่าวก่อให้เกิดการเสียช่องทางจราจรทำให้รถเคลื่อนที่ได้ช้าลง

1.4 เกิดอุบัติเหตุภายในวงเวียน เนื่องจากช่องทางด้านซ้ายสุดก่อนเข้าวงเวียนให้รถถ่มผ่านได้ตลอด จะไปเกี่ยวข้องกับรถที่อยู่ในวงเวียนเป็นประจำและเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร

1.5 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

1. รถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส รถโมโตบัส ซึ่งรับส่งผู้โดยสารแต่ไม่เป็นที่เรียบร้อย จอดกีดขวาง ไม่รับส่งผู้โดยสารในป้าย เกิดการกีดขวางการจราจร รถเคลื่อนที่ได้ช้าลง และการขับรถไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของบุคคลอื่น แซงซ้ายขวาซึ่งพบเห็นทั่วไป

2. รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่องและรถรับจ้างอื่น จอดรับส่งผู้โดยสารซ้อนคัน จอดรบกวนการจราจร เป็นต้น

3. รถยนต์ส่วนบุคคล ก่อให้เกิดปัญหาเช่นเดียวกันแต่น้อย ส่วนใหญ่จะเป็นผู้หญิงขับ ไม่กล้าตัดสินใจทำให้รถเคลื่อนที่ช้าหรือขับรถไม่ใช้ความระมัดระวังจนเกิดอุบัติเหตุหรือขับตามความต้องการของตนเอง เอาความสะดวกสบายของตนเป็นหลัก เช่น ขับรถใช้โทรศัพท์มือถือ เป็นต้น

4. ผู้เดินถนน เนื่องจากมีประชาชนจำนวนมาก ภายในตัววงเวียนอนุสาวรีย์และใกล้เคียงได้ข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย หรือลงจากรถประจำทางนอกป้ายหยุดรถโดยขณะที่รถโดยสารจอดติดสัญญาณไฟกลางวงเวียน ผู้โดยสารก็ลงจากรถและเดินข้ามถนนกีดขวางการจราจร

2. แยกพญาไท

2.1 สำหรับแยกพญาไทนั้น การจราจรจะมีปัญหาในช่วงการจราจรคับคั่งคือ ช่วงระหว่างเวลาประมาณ 07-00-09.00 น. และช่วงเวลา 16.00-19.00 น. ด้านถนนพญาไท ติดต่อเนื่องจากสี่แยกราชเทวีในช่วงเช้า ส่วนในช่วงเย็นติดต่อเนื่องจากแยกวงเวียนอนุสาวรีย์ สำหรับด้านถนนศรีอยุธยาการจราจรติดขัดน้อย เกิดจากการปล่อยรถด้านถนนพญาไทนาน จึงทำให้การจราจรล่าช้า

2.2 มีรถไฟตัดผ่าน ด้านถนนพญาไท ก่อนถึงแยกราชเทวีมีทางรถไฟสายแปดริ้วตัดผ่านและทำให้รถจอดตัว ล่าช้า และหากรถไฟแล่นผ่านทำให้รถติดต่อเนื่องทุกด้าน

2.3 รถจักรยานยนต์ ชอบขับรูดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดงเมื่อเห็นว่ารอดคานานก็จะขับฝ่าฝืนและบางครั้งเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2.4 สาเหตุจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กดสัญญาณไฟจราจรโดยไม่ตั้งเครื่องติดต่อเนื่องจากด้านถนนพญาไททำให้รถค้างแยก แทนที่จะปล่อยรถด้านถนนศรีอยุธยาแล่นได้

2.5 การก่อสร้างทางรถไฟลอยฟ้าทำให้เหลือช่องทางเดินรถน้อยจึงทำให้การเคลื่อนที่รถช้าลง

3. แยกราชเทวี

3.1 ที่แยกราชเทวีเองไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหาแต่อย่างใด แต่รถติดต่อเนื่องจากด้านที่แยกปทุมวันซึ่งเป็นย่านศูนย์การค้า สยามสแควร์และห้างมาบุญครองทำให้รถจำนวนมากติดต่อเนื่องถึงแยกราชเทวี

3.2 เนื่องจากใกล้กับแยกราชเทวี มีสะพานหัวช้างซึ่งเป็นลักษณะคอคอดทำให้รถเบียดแย่งช่องทางเดินรถก่อให้เกิดปัญหาจากรถติดขัดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

3.3 หาก เป็นช่วงวันหยุดเสาร์ อาทิตย์ จะมีคนเดินทางไปที่สนามม้าปทุมวันและศูนย์การค้าสยามสแควร์ จำนวนมาก ก่อให้เกิดรถติดต่อเนื่อง

3.4 มีการก่อสร้างรถไฟลอยฟ้า ทำให้เหลือช่องทางเดินรถน้อยลงและกีดขวางการจราจร

3.5 พฤติกรรมการขับรถภายในแยกราชเทวี รถที่เลี้ยวขวาไปทางแยกปทุมวัน ไม่ให้รถที่เส้นทางตรงจากแยกประดิษฐาน มุ่งหน้าแยกจตุพงษ์ไปก่อน เนื่องจากสัญญาณไฟจราจรสีเขียวพร้อมกันทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือรถเคลื่อนที่ได้ช้า

3.6 พฤติกรรมรถโดยสารประจำทาง รถมินิบัส และโมโตบัส จอดกีดขวางจราจร ไม่เข้าที่จอดและชิดซ้าย

แนวทางแก้ไขปัญหา การจราจรติดขัดในวงเวียนอนุสาวรีย์ แยกพญาไท

แยกราชเทวี

1.เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรถกวดขันการจับกุมผู้ขับรถโดยสารประจำทางที่จอดครกไม่เป็นระเบียบ กวดขันจับกุม รถจักรยานยนต์และรถรับจ้างที่ฝ่าฝืนกฎหมาย

2.กวดขันผู้โดยสารประจำทางที่ลงรถโดยสารประจำทางนอกป้ายและดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ

3.บริเวณแยกพญาไท ไม่มีสะพานลอยคนข้ามทำให้รอรถจอดที่สัญญาณไฟแดงเป็นเวลานาน ควรจะมีการสร้างสะพานลอยคนข้ามทุกด้าน

4.สร้างสะพานบริเวณสะพานหัวช้างใหม่เนื่องจากมีลักษณะเป็นคอคอดโดยขยายช่องทางเดินรถออก

5.ปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกราชเทวีใหม่เนื่องจากสัญญาณไฟจราจรไม่สมบูรณ์ในขณะที่ก่อสร้างรถไฟลอยฟ้า

6.เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละแยกควรมีการประสานงานกันมากกว่านี้เนื่องจากรถติดต่อเนื่องและค้างแยกบ่อยครั้ง

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้คือ

1. ข้อเสนอแนะที่จะนำไปใช้ประโยชน์

1. การกวดขันผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจังและเด็ดขาด เมื่อได้กำหนดเครื่องหมายจราจรไว้พอเพียงแล้ว ก็กวดขันผู้ที่ฝ่าฝืนต่าง ๆ อย่างจริงจัง โดยหาความร่วมมือจากทุกฝ่ายรวมทั้งภาครัฐและเอกชนให้มีส่วนร่วมในการรณรงค์ ในด้านการสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน

2. ควรมีการรณรงค์ ส่งเสริมแก่ผู้กระทำความดีในเรื่องการให้ความร่วมมือหรือเสียสละเพื่อส่วนรวมในด้านการจราจร เช่นการให้รางวัลผู้ขับขี่ชวดยาน ผู้ปฏิบัติคนในการเคารพเอื้อเฟื้อต่อผู้อื่น เป็นอย่างดี พร้อมทั้งแนะนำวิธีการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย

3. ในการแก้ไขปัญหารถราชนั้นต้องเน้นการแก้ไขในแต่ละกลุ่มสาเหตุของปัญหา โดยแก้ไขให้ครบทุกแขนงในรายละเอียด มิใช่แก้ไขเพียงส่วนย่อยบางส่วนของแต่ละสาเหตุ และการแก้ไขควรอยู่ในระดับที่มากพอที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้ การแก้ไขที่มีเพียงปริมาณเล็กน้อยจะเป็นการสูญเปล่า และในที่สุดจะไม่มีผลต่อการแก้ไขปัญหารถราชนแต่อย่างใด

4. ควรให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแก่คนขับรถแท็กซี่และผู้ขับรถรับจ้างทุกประเภท ในลักษณะประเภทของสื่อ สิ่งพิมพ์ หรือวิทยุและติดตามผลการรับรู้ นั้น นอกจากนี้ควรจะมีการจัดทำประวัติการกระทำความผิดของผู้ขับรถทุกประเภทและบันทึกไว้เพื่อใช้ประโยชน์ในการต่อไป

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาวิจัย ในส่วนที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหารถราชนในด้านต่างๆ ต่อไป

2. ควรมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมอย่างละเอียดในด้านใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ เกี่ยวกับผู้ขับขี่ได้ผ่านการทดสอบที่มีมาตรฐานแล้ว ว่ามีหรือไม่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถ

3. ควรศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่รถแท็กซี่ในด้านตัวแปรอื่น รวมทั้งการเพิ่มขอบเขตและประชากรที่จะศึกษา รวมทั้งศึกษากลุ่มประชากรที่ไม่ใช่ผู้เช่ารถแท็กซี่ ทั้งในระดับเขตการศึกษาและระดับประเทศเพื่อเป็นแนวทางในการจัดการพัฒนาแก้ไขพฤติกรรมคนขับรถในอนาคตต่อไป