

ความสัมพันธ์ระหว่างสายตาฝ้าระว่างในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างกับการเกิดอาชญากรรม

โดยรอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE RELATIONSHIP BETWEEN "EYES ON STREET" PERFORMED BY
MOTORCYCLE TAXI DRIVERS AND CRIME INCIDENCE AROUND
WIN LOCATION IN CHATUCHAK DISTRICT

Mr. Warramet Sirijintana



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Urban Design
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Architecture
Chulalongkorn University
Academic Year 2016
Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความสัมพันธ์ระหว่างสายตาใฝ่ระวางในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างกับการเกิดอาชญากรรมโดยรอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร
โดย	นายวรมธ ศรีจินตนา
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	อาจารย์ ดร.สิริรัตน์ เสรีรัตน์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจิตฺติ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.พนิต ภูจันดา)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(อาจารย์ ดร.สิริรัตน์ เสรีรัตน์)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิจิตรบุษบา มารมย์)

วรมธ ศิริจินตนา : ความสัมพันธ์ระหว่างสายตาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างกับการเกิดอาชญากรรมโดยรอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร (THE RELATIONSHIP BETWEEN "EYES ON STREET" PERFORMED BYMOTORCYCLE TAXI DRIVERS AND CRIME INCIDENCE AROUNDWIN LOCATION IN CHATUCHAK DISTRICT) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: อ. ดร.สิริรัตน์ เสรีรัตน์, 170 หน้า.

จักรยานยนต์รับจ้าง เป็นบริการขนส่งนอกระบบที่มีในกรุงเทพมหานครกว่า 4 ทศวรรษ และมีบทบาทมากขึ้นในปัจจุบัน เนื่องจากโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนหลักของกรุงเทพมหานครนั้นกระจายตัวไม่ทั่วถึง และไม่สามารถให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพได้ ส่งผลให้จักรยานยนต์รับจ้างเข้ามามีบทบาทในการเชื่อมต่อการเดินทาง ด้วยลักษณะกายภาพที่มีขนาดเล็ก คล่องตัว ทำให้สามารถให้บริการได้ทั่วถึง และรวดเร็วโดยเฉพาะในเวลาที่ต้องการความเร่งด่วน นอกจากนั้นจักรยานยนต์รับจ้างยังมีบทบาทในการเป็นผู้เฝ้าระวัง และให้ความช่วยเหลือผู้คนนับเป็นบทบาทที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดภาวะเมืองน่าอยู่ เกิดความรู้สึกลดภัยซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิด “สายตาเฝ้าระวัง” ให้กับเมือง จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่ายังไม่มีการศึกษาทำความเข้าใจถึงกลไกที่ทำให้เกิดปรากฏการณ์การเฝ้าระวังความปลอดภัย ในเมืองของจักรยานยนต์รับจ้างงานวิจัยชิ้นนี้จึงจะทำการสืบสวนกลไกทางสังคมเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้างที่ส่งผลให้เกิดบทบาทในการเฝ้าระวังวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพในการเกิดบทบาทดังกล่าว สังเคราะห์ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อศักยภาพในการเฝ้าระวัง และให้ข้อเสนอแนะในการนำไปประยุกต์ใช้ในการออกแบบชุมชนเมืองในบริบทกรุงเทพมหานคร โดยมีวิธีการวิจัยคือการลงสำรวจพื้นที่เก็บข้อมูล การสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เชิงลึก และวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ศึกษาในเชิงแผนที่ ผลของงานวิจัยแสดงให้เห็นว่าจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง หรือวิน นอกจากส่งผลในการผูกขาดทางเศรษฐกิจแล้วยังส่งผลถึงบทบาททางสังคมในการเฝ้าระวังด้วย โดยปัจจัยทางกายภาพของจุดให้บริการหรือ วินที่ทำให้เกิดสายตาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างคือ มุมมองที่เกิดจากตำแหน่งในการตั้งวินในสิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบวินซึ่งในแต่ละพื้นที่ก็ให้ผลในการเฝ้าระวังได้แตกต่างกันออกไป โดยพบว่าการใช้ประโยชน์พื้นที่โดยรอบวินที่มีการเฝ้าระวังมากคือ ที่ทำงานหรือสถานศึกษา และที่พักอาศัย และการตั้งวินในกลุ่มมองผ่านตรงหน้าเป็นกลุ่มที่มีการเฝ้าระวังที่ดีกว่ากลุ่มอื่นคือ กลุ่มมองเปิดกว้าง และกลุ่มมองเน้น งานวิจัยนี้เป็นการนำเสนอองค์ความรู้ใหม่ และแนวความคิดในการออกแบบโครงสร้างทางกายภาพของย่าน หรือชุมชนเมืองเพื่อส่งเสริมให้เกิดการ

เฝ้าระวังในบริบทไทย

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง

ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา การออกแบบชุมชนเมือง

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2559

5873327425 : MAJOR URBAN DESIGN

KEYWORDS: MOTORCYCLE TAXI DRIVERS / URBAN SURVEILLANCE / EYES ON STREET

WARRAMET SIRIJINTANA: THE RELATIONSHIP BETWEEN "EYES ON STREET" PERFORMED BYMOTORCYCLE TAXI DRIVERS AND CRIME INCIDENCE AROUNDWIN LOCATION IN CHATUCHAK DISTRICT. ADVISOR: SIRIRAT SEREERAT, Ph.D., 170 pp.

Motorcycle taxi has been playing an important role as an informal transportation in Bangkok for decades. Despite limited distribution and efficiency of mass transit network, motorcycle taxi acts as a small "feeder" for the larger network with more flexibility due to its size, speed, and mobility. In addition, motorcycle taxi drivers also have their secondary function as 'eyes on the street', monitoring local activities and providing supports and emergency rescues for those in need. Even so, their roles in society have not been much explored. This research will investigate the socio-spatial mechanism of motorcycle taxi drivers in urban surveillance and analyzes the factors that influence the potential of it. Then, synthetic spatial factors that affect the potential in urban surveillance and recommendations to applications in urban design for Bangkok. The research methodology is observations, in depth interview and analyze data from the survey in the study area map. The results of the research is 3 self-managements of motorcycle taxi service spot, quota in spot and scope of services not only resulted in the monopolization of the economy but also resulted in urban surveillance. WIN's physical factors to Incident "Eyes on Street" in motorcycle taxi drivers are land use and local relationship. workplace education and residential are good for "Eyes on Street". Guard view is good to incident "Eyes on street". That is to say, this research is present the new knowledge and urban design concept of physical structure in city or community to surveillance in the context of Thailand.

Department: Urban and Regional
Planning

Student's Signature
Advisor's Signature

Field of Study: Urban Design

Academic Year: 2016

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์เป็นอย่างดีได้ด้วยความช่วยเหลือ และการให้คำปรึกษา จากอาจารย์ที่ปรึกษา คือ อาจารย์ ดร. สิริรัตน์ ศรประสิทธิ์ และคณาจารย์ที่เป็นกรรมการสอบ วิทยานิพนธ์ทุกท่าน ที่ให้คำแนะนำในทุกขั้นตอนระหว่างการศึกษาวิทยานิพนธ์ การวางแผนและ กระบวนการออกแบบงานวิจัย การนำเสนอผลงานวิทยานิพนธ์ที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ตลอดจนการเขียนรายงานและรูปเล่มวิทยานิพนธ์เพื่อนำเสนอผลงาน การตรวจสอบ แก้ไข ข้อบกพร่องของงานทุกอย่างจนเป็นวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอขอบคุณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อันเป็นสถานศึกษาที่ประสิทธิประสาทวิชาความรู้ ขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัยทุกท่านที่ได้ให้การสั่งสอนรายวิชาที่เป็นพื้นฐานในการศึกษาและการทำงานวิจัย ให้ คำแนะนำ และข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่และ บุคลากรคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในด้าน ต่างๆ ขอขอบคุณเพื่อนนิสิตคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่านที่ให้ คำแนะนำ ช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้กันในการศึกษาตลอดมา ขอขอบคุณน้องๆภาควิชาการ วางแผนภาคและเมืองที่เรียนร่วมกันทุกท่านที่ให้กำลังใจในการทำผลงานนำเสนอที่ในแต่ละ ขั้นตอนจนมาถึงครั้งสุดท้าย ขอขอบคุณกรมการขนส่งทางบก สำนักงานเขตจตุจักร สถานีตำรวจ นครบาลประชาชื่น และผู้ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลทุกท่านตลอดการทำวิทยานิพนธ์ที่ทำให้งาน ดำเนินไปได้ ขอขอบคุณเพื่อนๆสมัยมัธยมที่ให้กำลังใจดีๆกันมาตลอด ขอขอบคุณพี่ผิน พี่วิน จักรยานยนต์รับจ้าง วินบ้านจิตประภัสสร ที่พาออกสำรวจไปยังที่ต่างๆในเขตจตุจักร ให้กำลังใจ ระหว่างทำงานและพูดคุยกับวินอื่นๆเพื่อให้ร่วมมือในการให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ และ ขอขอบคุณอีกหลายความช่วยเหลือที่มาจากหลายทางที่อาจกล่าวถึงไม่หมดที่ส่งผลให้วิทยานิพนธ์ นี้เสร็จสมบูรณ์ สุดท้ายผลอันจะเป็นประโยชน์ ความดีงามทั้งปวง ที่เกิดขึ้นจากการศึกษา วิทยานิพนธ์นี้ ขอมอบแต่คุณพ่อและคุณแม่ที่เคารพยิ่ง ขอขอบคุณท่านทั้งสองที่ให้กำลังใจ เป็น แรงกายแรงใจเป็นทุกสิ่งทุกอย่างให้ลูกคนนี้ได้ตามฝัน ได้เรียนในสิ่งที่อยากเรียน ทำในสิ่งที่ อยากทำ และสนับสนุนในทุกๆทาง รักท่านทั้งสองมากครับ และหากมีข้อบกพร่องด้วยประการ ใดๆ ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้ด้วยความขอบคุณยิ่ง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญรูปภาพ.....	ญ
สารบัญตาราง.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามงานวิจัย.....	4
1.3 แนวความคิดเหตุผล และสมมติฐาน.....	4
1.4 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	5
1.5 ขอบเขตการศึกษา.....	5
1.6 ขั้นตอนการศึกษาและวิธีดำเนินงาน.....	6
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
1.8 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	9
2.1 จักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร.....	9
1) ความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้าง.....	9
2) ความได้เปรียบจากขนาดที่เล็กของจักรยานยนต์รับจ้าง.....	13
3) จักรยานยนต์รับจ้างและการเป็นสายตาเฝ้าระวังให้กับสังคม.....	15
2.2 การจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้าง.....	16
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการสอดส่องดูแลความปลอดภัย.....	17

1) แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม	17
2) แนวความคิดสายตาฝ้าระว้าง	18
2.4 แนวความคิดเมืองในระดับสายตา	22
2.5 แนวความคิดการเกิดอาชญากรรม	23
1) ความหมายและประเภทของอาชญากรรม	23
2) ทฤษฎีสาเหตุในการเกิดอาชญากรรมในเมือง	24
2.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวความคิดงานวิจัย	26
1) รูปแบบการฝ้าระว้างจากการทบทวนวรรณกรรม	26
2) ความสัมพันธ์ของรูปแบบการจัดการตนเองกับการฝ้าระว้าง	28
3) กรอบแนวความคิดที่เกี่ยวข้องในแต่ละรูปแบบการจัดการตนเอง	30
4) โมเดลสมมติฐานรูปแบบการจัดการตนเองเชิงพื้นที่	31
5) กรอบงานวิจัยเรื่องจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง	31
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	32
3.1 กรอบการวิจัย	32
3.2 วิธีการดำเนินการวิจัย	34
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล	40
บทที่ 4 จักรยานยนต์รับจ้างและอาชญากรรมในเขตจตุจักร	42
4.1 บริบทของเขตจตุจักร	42
4.2 จำนวนและการกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร	46
4.3 จำนวนและการกระจายตัวของจุดเกิดอาชญากรรมในเขตจตุจักร	48
บทที่ 5 จักรยานยนต์รับจ้าง สายตาฝ้าระว้าง และอาชญากรรม	50
5.1 ผลการสำรวจการกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร	51
5.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสายตาฝ้าระว้างกับอัตราการเกิดอาชญากรรม	60

5.3 ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก	104
บทที่ 6 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย	108
6.1 การเกิดสายตาฝ้าระว่างในผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง	108
6.2 ผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง วินจักรยานยนต์รับจ้าง และจุดเกิดอาชญากรรม	108
6.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการฝ้าระว่างของผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง	110
6.4 ข้อเสนอแนะในการนำไปประยุกต์ใช้ออกแบบชุมชนเมืองในกรุงเทพมหานคร	114
รายการอ้างอิง	117
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	170



สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปภาพ 1: แสดงการได้เปรียบของจักรยานยนต์รับจ้างบนท้องถนน	14
รูปภาพ 2: ผังการออกแบบคุกตามแนวคิด "แพนอปปติคอน"	18
รูปภาพ 3: แสดงทฤษฎีพื้นที่ป้องกันตนเองตามแนวคิดของ นิวแมน.....	20
รูปภาพ 4: แสดงทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม	25
รูปภาพ 5: แสดงแนวคิดของ มิแชล ฟูโกต์ (ชาย) แนวคิดของ เจน เจคอปส์ (ขวา)	27
รูปภาพ 6: กรอบแนวความคิดในแต่ละรูปแบบการจัดการตนเอง และรูปแบบที่เลือกวิจัย.....	30
รูปภาพ 7: โมเดลสมมติฐานรูปแบบการจัดการตนเองเชิงพื้นที่.....	31
รูปภาพ 8: แสดงกรอบงานวิจัย	31
รูปภาพ 9: กรอบแนวคิดการวิจัย	33
รูปภาพ 10: จำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครแบ่งตามรายเขต	35
รูปภาพ 11: แผนผังวิธีการดำเนินงานวิจัย.....	38
รูปภาพ 12: แสดงขั้นตอนการนำข้อมูลในแต่ละส่วนมาทำความเข้าใจสัมพันธ์กัน.....	39
รูปภาพ 13: โครงร่างคำถามในการสัมภาษณ์เชิงลึก	41
รูปภาพ 14: ขอบเขตในการดูแลของ 6 สน. ที่รับผิดชอบดูแลเขตจตุจักร	43
รูปภาพ 15: แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารในเขตจตุจักร.....	45
รูปภาพ 16: แผนที่แสดงจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร	47
รูปภาพ 17: แสดงตำแหน่งอาชญากรรมในเขตจตุจักร ปี พ.ศ. 2559	49
รูปภาพ 18: ตัวอย่างวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการใช้ประโยชน์อาคารรูปแบบต่างๆ	52
รูปภาพ 19: การกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างตามการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ	53
รูปภาพ 20: แผนที่แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม.....	57
รูปภาพ 21: แผนที่แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามตำแหน่งที่ตั้ง	59

รูปภาพ 22: แผนภูมิแสดงจำนวนคดีอาชญากรรมที่เกิดในเขตจตุจักร ปี พ.ศ. 2559.....	60
รูปภาพ 23: แผนภูมิแสดงจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีคดีเกิดขึ้นในระยะ 100 เมตร.....	60
รูปภาพ 24: แผนที่แสดงกลุ่มตัวอย่างที่มีคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร จากวิน.....	61
รูปภาพ 25: จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างตามประโยชน์อาคารกับคดีในระยะ 100 เมตร.....	64
รูปภาพ 26: จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมและคดีในระยะ 100 เมตร.....	67
รูปภาพ 27: รูปแบบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร.....	68
รูปภาพ 28: ความเข้มข้นการเฝ้าระวังโดยวินจักรยานยนต์รับจ้างตามรูปแบบ มุมมอง.....	70
รูปภาพ 29: แผนที่แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างแยกตามตำแหน่งที่ตั้งและจุดเกิดอาชญากรรม.....	72
รูปภาพ 30: แผนภูมิแสดงจำนวนคดีที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา.....	75
รูปภาพ 31: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 00.00 - 00.59 น.....	76
รูปภาพ 32: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 01.00 - 01.59 น.....	77
รูปภาพ 33: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 02.00 - 02.59 น.....	78
รูปภาพ 34: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 03.00 - 03.59 น.....	79
รูปภาพ 35: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 04.00 - 04.59 น.....	80
รูปภาพ 36: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 05.00 - 05.59 น.....	81
รูปภาพ 37: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 06.00 - 06.59 น.....	82
รูปภาพ 38: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 07.00 - 07.59 น.....	83
รูปภาพ 39: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 08.00 - 08.59 น.....	84
รูปภาพ 40: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 09.00 - 09.59 น.....	85
รูปภาพ 41: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 10.00 - 10.59 น.....	86
รูปภาพ 42: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 11.00 - 11.59 น.....	87
รูปภาพ 43: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 12.00 - 12.59 น.....	88
รูปภาพ 44: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 13.00 - 13.59 น.....	89
รูปภาพ 45: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 14.00 - 14.59 น.....	90

รูปภาพ 46: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 15.00 - 15.59 น.....	91
รูปภาพ 47: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 16.00 - 16.59 น.....	92
รูปภาพ 48: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 17.00 - 17.59 น.....	93
รูปภาพ 49: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 18.00 - 18.59 น.....	94
รูปภาพ 50: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 19.00 - 19.59 น.....	95
รูปภาพ 51: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 20.00 - 20.59 น.....	96
รูปภาพ 52: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 21.00 - 21.59 น.....	97
รูปภาพ 53: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 22.00 - 22.59 น.....	98
รูปภาพ 54: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 23.00 - 23.59 น.....	99
รูปภาพ 55: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในทุกช่วงเวลา	100
รูปภาพ 56: แผนที่แสดงปัจจัยอื่นในพื้นที่ วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและอาชญากรรม	103
รูปภาพ 57: วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างและปัจจัยส่งเสริมการเฝ้าระวัง.....	104
รูปภาพ 58: จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับการเป็นสายตาเฝ้าระวัง.....	110
รูปภาพ 59: รูปแบบการตั้งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างบนถนนสายย่อย	111
รูปภาพ 60: รูปแบบและมุมมองวินิจฉัยยานยนต์รับจ้างกับระดับความเข้มข้นในการเฝ้าระวัง	112
รูปภาพ 61: ทักษะภาพที่มีวินิจฉัยยานยนต์รับจ้างเฝ้าระวังตามแนวคิดของ มิเชล ฟูโกต์	114
รูปภาพ 62: ทักษะภาพที่มีวินิจฉัยยานยนต์รับจ้างเฝ้าระวังตามแนวคิดของ เจน เจคอปส์.....	115

สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1: แสดงการสรุปแนวความคิดของ มิแช็ล พูโกต์ และ เจน เจคอบส์.....	26
ตาราง 2: แสดงพื้นที่และจำนวนประชากรในแต่ละแขวงของเขต จตุจักร (ก.พ. 2560).....	43
ตาราง 3: แสดงจำนวนคดีอาชญากรรมใน 11 กลุ่มที่สนใจที่เกิดขึ้นใน ปี พ.ศ. 2559.....	48
ตาราง 4: แสดงจำนวนวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างแบ่งตามรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร	51
ตาราง 5: แสดงวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมในกลุ่มมองเปิดกว้าง.....	54
ตาราง 6: แสดงวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมในกลุ่มมองผ่านตรงหน้า.....	55
ตาราง 7: แสดงวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมในกลุ่มมองเน้น	56
ตาราง 8: แสดงจำนวนวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างตามการแบ่งกลุ่มด้วยตำแหน่งที่ตั้ง	58
ตาราง 9: วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างสัมพันธ์กับคดีอาชญากรรมตามการใช้ประโยชน์อาคาร	62
ตาราง 10: จำนวนจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างแบ่งตามสภาพแวดล้อมที่ตั้ง.....	65
ตาราง 11: จำนวนจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างแบ่งตามรูปแบบในสิ่งแวดล้อม	66
ตาราง 12: แสดงจำนวนวินจรรย์ยานยนต์และการเกิดอาชญากรรมแยกตามตำแหน่งที่ตั้ง.....	70
ตาราง 13: แสดงจำนวนคดีอาชญากรรมและจุดจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่มีในแต่ละช่วงเวลา.....	73
ตาราง 14: วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างแบ่งตามปัจจัยแวดล้อมและคดีในระยะมองเห็น.....	102

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การป้องกันและลดปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครเป็นนโยบายอันดับต้นๆของประเด็นยุทธศาสตร์เพื่อสร้างมหานครที่ปลอดภัยในแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 - 2575) เป้าหมายด้านอาชญากรรมของแผนพัฒนากรุงเทพมหานครที่จัดทำโดยสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร และคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยฉบับนี้เน้นที่การทำให้อัตราการเกิดอาชญากรรมทุกประเภทลดลง มีอัตราการจับกุมและดำเนินคดีที่เพิ่มขึ้น จำนวนศูนย์/จุดตรวจเฝ้าระวังอาชญากรรมและยาเสพติดในชุมชนเพิ่มขึ้น จำนวนสภาพแวดล้อมชุมชนที่เป็นจุดเสี่ยงได้รับการปรับปรุงให้เป็นพื้นที่ปลอดภัย อัตราส่วนของกล้องวงจรปิด (CCTV) ต่อพื้นที่เพิ่มขึ้น จำนวนเครือข่ายเฝ้าระวังอาชญากรรมในชุมชนที่มากขึ้น และความพึงพอใจและความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการควบคุมอาชญากรรมเพิ่มขึ้น จะสังเกตได้ว่าแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปีนี้ให้ความสำคัญกับการสร้างความร่วมมือระหว่างคนในชุมชนและหน่วยงานรักษาความปลอดภัยในการเฝ้าระวังอาชญากรรมในพื้นที่ของตน จากสถิติอาชญากรรมที่ได้รับรายงานของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2555 จำแนกตามจุดเกิดเหตุพบว่าถนน ตรอก ซอย เป็นสถานที่ที่มีการเกิดอาชญากรรมมากกว่าจุดเกิดเหตุประเภทอื่น โดยมีคดีมากถึง 95,610 คดี (กองบัญชาการตำรวจนครบาล ข้อมูล ณ วันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2556) การจะลดอาชญากรรมในพื้นที่สาธารณะของเมืองตามแนวทางการสร้างความร่วมมือของแผนพัฒนากรุงเทพมหานครทางตำรวจนครบาลหลายพื้นที่ได้มีการจัดโครงการอบรมการเฝ้าระวังอาชญากรรมให้กับผู้คนในพื้นที่ดูแล มีการจัดตั้งกลุ่มอาสาเพื่อการช่วยเหลือดูแลความปลอดภัยขึ้น หนึ่งในการให้ความร่วมมือระหว่างคนในพื้นที่กับตำรวจเพื่อเฝ้าระวังอาชญากรรมคือการให้ความร่วมมือของจักรยานยนต์รับจ้างในชุมชนกับตำรวจโดยมีกิจกรรมหรือการอบรมให้จักรยานยนต์รับจ้างช่วยสอดส่องดูแลพื้นที่ให้บริการของตนและแจ้งเหตุกับตำรวจเมื่อพบสถานการณ์ผิดปกติ ตัวอย่างเช่น กิจกรรม “Home guard” ที่จักรยานยนต์รับจ้างช่วยเฝ้าระวังเหตุในช่วงสงกรานต์ รายงานเหตุการณ์และข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการรักษาความสงบเรียบร้อยเป็นต้น (กรุงเทพธุรกิจ) หรือ การให้การอบรมจักรยานยนต์รับจ้างในการเฝ้าระวังอาชญากรรม วิชากฎหมายภาคประชาชน บทบาทของผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงาน ทักษะการจดจำ

รูปพรรณคนร้ายและเทคนิคการแจ้งเหตุด่วนเหตุร้ายกับตำรวจ (ผู้จัดการออนไลน์) เป็นต้น จากตัวอย่างการให้ความร่วมมือของจักรยานยนต์รับจ้างกับตำรวจทำให้เห็นว่าจักรยานยนต์รับจ้างนอกจากจะมีบทบาทในการเป็นระบบขนส่งนอกระบบที่เป็นทางเลือกเชื่อมต่อการเดินทางแล้วยังมีบทบาทในการเฝ้าระวังความปลอดภัยให้กับเมืองอีกด้วย

จักรยานยนต์รับจ้างคือระบบขนส่งนอกระบบที่เป็นทางเลือกในการเชื่อมต่อการเดินทางในเวลาที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว ของผู้คนในกรุงเทพมหานครมานานกว่า 4 ทศวรรษ จักรยานยนต์รับจ้างได้รับความนิยมและมีแนวโน้มที่จะมีความต้องการใช้บริการเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ดังจะเห็นได้จากจำนวนจักรยานยนต์รับจ้างที่เพิ่มมากขึ้น โดยข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบกได้บันทึกไว้ว่า ในปี พ.ศ. 2537 มีจำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่มีการขึ้นทะเบียนจำนวน 37,500 คน และมีจุดให้บริการในกรุงเทพฯ 2,500 วิน แต่ในปัจจุบันคือปี พ.ศ. 2559 พบว่ามีผู้ขับขี่ที่ขึ้นทะเบียนถึง 98,842 คน และมีจุดให้บริการเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็น 5,567 วิน ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกได้ประมาณการณ์ไว้ว่าหากรวมทั้งผู้ที่ไม่ได้ขึ้นทะเบียนด้วยแล้วจะมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างถึง 121,023 คน ซึ่งความต้องการใช้บริการและจำนวนของจักรยานยนต์รับจ้างที่เพิ่มมากขึ้นสะท้อนให้เห็นถึงระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครไม่สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ยังมีพื้นที่และชุมชนที่อยู่ไกลเกินกว่าที่จะสามารถเดินได้เพื่อเข้าถึงการบริการขนส่งสาธารณะที่โดยมากจะอยู่บนถนนสายหลัก จักรยานยนต์รับจ้างจึงยังเป็นระบบขนส่งที่มาเติมเต็มในการเดินทางจากหน้าประตูบ้านมายังที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรระบบขนส่งมวลชน อาจกล่าวได้ว่าจักรยานยนต์รับจ้างคือระบบขนส่งที่ปรับตัวเองเพื่อดำรงอยู่ท่ามกลางความสับสนวุ่นวายในหลายประการทั้งในเชิงรูปธรรมที่ต้องหาช่องทางและพื้นที่สอดแทรกกระหว่างรถยนต์จำนวนมากบนท้องถนนซึ่งถนนนั้นไร้ซึ่งพื้นที่สำหรับยานพาหนะของพวกเขาในการเดินทาง จุดบริการหรือ วิน นั้นก็ถูกจัดตั้งโดยแทรกตามพื้นที่สาธารณะในลักษณะต่างๆของเมืองตามแต่จะปรับตัวตามสภาพแวดล้อมได้ หรือในเชิงนามธรรมที่จักรยานยนต์รับจ้างเป็นเหมือนผู้เชื่อมผู้คนในสังคมเข้าด้วยกันด้วยการให้บริการของพวกเขาที่ตัดข้ามผ่านกลุ่มคนที่มีความแตกต่างกันทางสังคม ทำให้มีบทบาทของผู้เชื่อมต่อและผู้กระจายในเวลาเดียวกัน (Sopranzetti, 2014)

ลักษณะการให้บริการของจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีรูปแบบการจัดการตนเองเชิงพื้นที่ 3 ประการ คือ จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง หรือ “วิน” จำนวนคนที่อยู่ให้บริการในแต่ละวิน และขอบเขตการให้บริการ (Apiwat & Saksith, 2015) และข้อตกลงเรื่องอื่นๆเช่น ไม่รับผู้โดยสารในเขตให้บริการ หรือหน้าจุดให้บริการของวินอื่น รวมไปถึงข้อย่อยๆเพิ่มเติมเรื่องไม่ดื่มสุราหรือเล่นการพนัน ขณะทำงาน ไม่ขับแข่งกันหรือ ในบางแห่งถึงกับมีข้อห้ามไม่ให้แข่งกัน เป็นต้น การตกลงกันดังกล่าว ทำให้การประกอบอาชีพร่วมกันมีความสงบเรียบร้อยไม่ขัดแย้งกันเมื่อให้บริการผู้โดยสาร นอกจากนี้ จักรยานยนต์รับจ้างมีบทบาทหลักเป็นผู้เชื่อมต่อการเดินทางแล้วพวกเขายังบริการรับส่งสิ่งของ เอกสารจดหมาย หรือรับส่งอาหารตามแต่ที่ลูกค้าว่าจ้างให้ไปจัดการให้ นับเป็นบริการที่นอกเหนือจากการบริการหลัก บทบาทอีกอย่างหนึ่งที่เกิดมาจากการที่ทำงานบนพื้นที่สาธารณะคือการที่เป็นสายตาเฝ้าระวังความปลอดภัยให้กับเมืองดังที่พบในข่าวที่จะเห็นจักรยานยนต์รับจ้างเป็นพลเมืองดีในการให้ความช่วยเหลือผู้คน หรือตำรวจในเหตุการณ์ต่างๆได้อย่างรวดเร็ว เช่น อุบัติเหตุ การทะเลาะวิวาท การก่ออาชญากรรม เป็นพยานหรือผู้แจ้งเบาะแส เป็นต้น งานวิจัยที่ศึกษาบทบาททางการเมืองของจักรยานยนต์รับจ้างสรุปความไว้ว่าพวกเขาคือกลุ่มคนกลุ่มหนึ่งที่มีเมื่อออกมาร่วมมือกันสามารถสร้างความเปลี่ยนแปลงให้กับสังคมได้ ดังตัวอย่างการรวมตัวกันแสดงบทบาททางการเมืองในการชุมนุมเมื่อปี พ.ศ. 2553 ที่จักรยานยนต์รับจ้างเป็นผู้สอดส่องดูแลความปลอดภัยและรับส่งผู้บาดเจ็บในการชุมนุม (Sopranzetti, 2014) อีกหนึ่งตัวอย่างที่พบเห็นตามข่าวคือการที่จักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาสาช่วยตำรวจดูแลความเรียบร้อยในเวลาเทศกาลสำคัญ เฝ้าระวังการก่อการร้าย และเฝ้าระวัง กระจายข้อมูลด้านภัยทางธรรมชาติ ทั้งหมดนี้คือการให้ความช่วยเหลือที่พิเศษที่สังคมได้รับจากจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสิ้น

เมื่อเทียบรูปแบบการจัดการตนเองของจักรยานยนต์รับจ้าง ผลที่เกิดขึ้นเชิงพื้นที่กับการทบทวนวรรณกรรมนั้นพบว่ามีความสอดคล้องกับแนวความคิดที่ทำให้เมืองน่าอยู่ด้วยการสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในเมือง คือ แนวความคิด “สายตาเฝ้าระวัง” ที่ได้ให้ความสำคัญกับกิจกรรมที่หลากหลายของผู้คนในพื้นที่สาธารณะมากกว่ารถบนถนน โดยกล่าวไว้ว่า การทำถนนให้น่าสนใจก็คือการพัฒนาเมืองให้น่าสนใจไปด้วย และถนนที่ดีต้องมีความปลอดภัยในการเดิน (Jacobs, 1961) สอดคล้องกับแนวความคิด “เมืองในระดับสายตา” ที่ได้ให้ความสำคัญกับทางเดินเช่นกัน โดยกล่าวไว้ว่า ถนนที่ดีควรมีการใส่ใจในการออกแบบพื้นที่ชายขอบของพื้นที่สาธารณะที่ส่งเสริมกิจกรรมที่

นอกเหนือไปจากกิจกรรมจำเป็น พื้นที่สาธารณะที่ดีควรส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางเลือกและกิจกรรมทางสังคมด้วย และเมื่อมีคนในพื้นที่สาธารณะมากขึ้นก็จะมีสายตาคอยสอดส่องดูแลเฝ้าระวังมากขึ้นด้วย (J. Gehl, 2001) การให้บริการของจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บนพื้นที่ของชายขอบพื้นที่สาธารณะ การเฝ้าระวังที่เกิดขึ้นจากพวกเขาจึงมีแนวโน้มเป็นไปตามทฤษฎี ทั้งนี้จากการทบทวนวรรณกรรมเบื้องต้นพบว่า ปรากฏการณ์สายตาเฝ้าระวังจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่เกิดขึ้นนี้ยังไม่ได้มีการศึกษาทำความเข้าใจกลไกของการเกิดขึ้น ทั้งหมดที่กล่าวมาข้างต้นจึงเป็นที่มาของงานวิจัยในฉบับนี้ เพื่อทำความเข้าใจปรากฏการณ์และ นำเสนอองค์ความรู้ใหม่เพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริมการพัฒนาเมืองในบริบทของไทย

1.2 คำถามงานวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าจักรยานยนต์รับจ้างนอกจากมีบทบาทในการเป็นผู้เชื่อมต่อการเดินทางแล้วยังมีการให้ความช่วยเหลือในด้านอื่นอีกซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดเรื่อง “สายตาเฝ้าระวัง” และ “เมืองในระดับสายตา” งานวิจัยนี้จึงจะศึกษาว่ามีความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ระหว่างสายตาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างกับการเกิดอาชญากรรมโดยรอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างหรือไม่และเกิดขึ้นได้อย่างไร

1.3 แนวความคิดเหตุผล และสมมติฐาน

สมมติฐานงานวิจัยนี้ตั้งอยู่บนแนวความคิดที่ได้รับการพัฒนามาจากผลการศึกษารูปแบบในการจัดการตนเองของจักรยานยนต์รับจ้างที่มีองค์ประกอบหลัก 3 ส่วน คือ จุดให้บริการ โควตาคนในวิน และขอบเขตการให้บริการ (Apiwat, 2015) ซึ่งรูปแบบดังกล่าวนอกจากส่งผลในการผูกขาดทางเศรษฐกิจแล้วแต่น่าจะส่งผลถึงบทบาททางสังคมในการเฝ้าระวังด้วย และหากว่าสายตาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับการเกิดอาชญากรรม อาชญากรรมที่เกิดในระยะเวลาที่สามารถมองเห็นได้จากจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจะมีอัตราการเกิดที่ต่ำกว่านอกระยะมองเห็นซึ่งอาจคาดการณ์ได้ว่าจักรยานยนต์รับจ้างสร้างความเกรงกลัวในการทำความผิดหรือลดโอกาสในการก่ออาชญากรรมได้ งานวิจัยนี้จะศึกษาเพียงปัจจัยด้านจุดให้บริการเพียงด้านเดียวเท่านั้น

ด้วยเพราะเป็นปัจจัยที่สำคัญอันดับแรกประกอบกับข้อจำกัดทางด้านเวลาของผู้วิจัยเองทำให้การศึกษาเพียงปัจจัยเดียวสามารถทำได้ในเชิงลึกมากขึ้นกว่าการที่สนใจทั้งสามปัจจัย

1.4 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1.4.1 ศึกษาการเกิดสายตาฝ้าระว่างในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเมือง

1.4.2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการปรากฏตัวของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และจุดเกิดอาชญากรรม

1.4.3 สังเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการฝ้าระว่าง และเสนอแนะแนวทางในการนำไปประยุกต์ใช้ในการออกแบบชุมชนเมืองในกรุงเทพมหานคร

1.5 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตของเนื้อหา เป็นการสำรวจจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักรที่ขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก และผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ลงทะเบียนไว้เท่านั้น งานวิจัยชิ้นนี้จะทำการลงสำรวจจุดบริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเหตุการณ์เกี่ยวกับอาชญากรรมในระยะที่ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นเมื่อประจำอยู่ที่วิน และจะลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึกในจุดให้บริการที่ถูกเลือก

ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา เขตจตุจักร มีขนาดพื้นที่ 32.908 ตารางกิโลเมตร พื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบ มีคูคลองสายเล็กสายน้อยหลายสาย มีประชากรจากการสำรวจเมื่อเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2559 จำนวน 158,130 คน (ชาย 73,962 คน, หญิง 84,168 คน) คิดความหนาแน่นของประชากรในพื้นที่ต่อพื้นที่เขตจตุจักร เท่ากับ 4,805.21 คนต่อตารางกิโลเมตร มีการแบ่งพื้นที่เขตจตุจักรออกเป็น 5 แขวง ได้แก่ แขวงลาดยาว แขวงเสนานิคม แขวงจันทระเกษม แขวงจอมพล และแขวงจตุจักร โดยเป็นเขตในกลุ่มเขตกรุงเทพเหนือ ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือฝั่งพระนคร มีอาณาเขต ทิศเหนือติดต่อกับเขตหลักสี่ มีคลองบางเขนเป็นเส้นแบ่งเขต ทิศตะวันออกติดต่อกับเขตบางเขนและเขตลาดพร้าว มีคลองบางบัวและคลองลาดพร้าวเป็นเส้นแบ่งเขต ทิศใต้ติดต่อกับเขตห้วยขวาง เขตดินแดง และเขตพญาไท มีคลองน้ำแก้ว คลองพระยาเวก และคลองบางซื่อเป็นเส้นแบ่งเขต

ทิศตะวันตกติดต่อกับเขตบางซื่อและอำเภอเมืองนนทบุรี (จังหวัดนนทบุรี) มีทางรถไฟสายเหนือและคลองประปาเป็นเส้นแบ่งเขต เขตจตุจักรถือเป็นแหล่งการค้า การบริการ และแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

1.6 ขั้นตอนการศึกษาและวิธีดำเนินงาน

งานวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาที่อ้างอิงแนวความคิดเรื่อง “สายตาเฝ้าระวัง” และ “เมืองในระดับสายตา” มาดูความสอดคล้องกันกับการจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจรัญยานยนต์รับจ้าง อย่างไรก็ตามข้อมูลจรัญยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครมีเพียงการบันทึกทางสถิติที่ได้มาจากการขึ้นทะเบียนของกรมขนส่งทางบกเท่านั้น ซึ่งการเก็บข้อมูลทะเบียนเป็นการบอกตำแหน่งจุดให้บริการจรัญยานยนต์รับจ้างเพียงคร่าวๆ การเก็บข้อมูลทำวิจัยจึงเป็นการตรวจสอบข้อมูลทะเบียนในพื้นที่จริง และสร้างความชัดเจนมากขึ้น ในการดำเนินการศึกษามีทั้งหมด 8 ขั้นตอน ดังนี้

1.6.1. ทบทวนวรรณกรรม แนวความคิด ทฤษฎี ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่ ความเป็นมาของจรัญยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร และบทบาทของจรัญยานยนต์รับจ้างที่มีผลต่อเมือง การจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจรัญยานยนต์รับจ้าง แนวความคิดสายตาเฝ้าระวัง เป็นต้น เพื่อตั้งคำถามงานวิจัย สมมติฐาน วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1.6.2. เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจรัญยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ศึกษา จากสำนักงานเขต และข้อมูลด้านอาชญากรรมในพื้นที่ศึกษาจากสำนักงานตำรวจที่เกี่ยวข้อง คัดเลือกอาชญากรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะและบันทึกข้อมูลลงในตาราง ทำการระบุตำแหน่งสถานที่เกิดเหตุแสดงลงบนแผนที่

1.6.3. สำรวจพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม การลงพื้นที่สำรวจใช้วิธีการเหมาจรัญยานยนต์รับจ้างให้ขับพาผู้สำรวจไปตามจุดให้บริการตามรายชื่อของวินที่ลงทะเบียน และคำอธิบายระบุตำแหน่งในเขต ทำการบันทึกภาพจุดให้บริการและระบุตำแหน่งลงในแผนที่ตรวจสอบว่าจุดให้บริการมีอยู่ตามที่บรรยายไว้จริงหรือไม่ จัดทำตารางบันทึกข้อมูลทางกายภาพ

1.6.4. สร้างกรอบงานวิจัย ระเบียบวิธีวิจัย และเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย จัดกลุ่มจรัญยานยนต์รับจ้างที่มีลักษณะเดียวกันเข้าด้วยกันตามแนวความคิดจากการทบทวนวรรณกรรมและกายภาพของจุดให้บริการที่มีความสอดคล้องกัน คัดเลือกจุดให้บริการจรัญยานยนต์รับจ้างที่มีเหตุ

อาชญากรรมในระยะที่มองเห็นจากจุดบริการ ศึกษา สัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อถามถึงการประกอบอาชีพ ในชีวิตประจำวันของจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีผลกับการเกิดบทบาทการเฝ้าระวังหรือไม่อย่างไร

1.6.5. ลงสำรวจพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม ด้วยการสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยการขอความร่วมมือหัวหน้าวิน และผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างในจุดให้บริการที่ได้เลือกมาเป็นตัวแทน ให้ข้อมูล สรุปผลทางสถิติและแผนที่ที่เกี่ยวข้องจากการลงภาคสนาม

1.6.6. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการลงสำรวจพื้นที่ศึกษาในเชิงแผนที่ นำแผนที่ตำแหน่งจุด ให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้จัดกลุ่มแล้ว แผนที่ระบุตำแหน่งเหตุการณ์อาชญากรรมในพื้นที่ ศึกษา มาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ที่ทำให้เกิดการเฝ้าระวัง และการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยจักรยานยนต์รับจ้าง

1.6.7. สังเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดกลไกการเฝ้าระวัง และการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ด้วยข้อมูลที่สรุปมาจากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์

1.6.8. นำเสนอแนวทางการนำผลการวิจัยมาปรับใช้ในการออกแบบชุมชนเมือง เป็นการสรุปผลการศึกษาเพื่อทราบถึงข้อจำกัด อุปสรรค และองค์ความรู้ใหม่ในการนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่ กรณีศึกษาอื่นๆ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 นำเสนอองค์ความรู้ใหม่ที่ยังไม่มีการศึกษาทั่วโลก และปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเฝ้าระวัง และการช่วยเหลือโดยจักรยานยนต์รับจ้าง

1.7.2 นำเสนอแนวคิดในการออกแบบโครงสร้างทางกายภาพของย่าน หรือชุมชนเมืองเพื่อ ส่งเสริมให้เกิดการเฝ้าระวังในบริบทไทย

1.8 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.8.1 “วินมอเตอร์ไซค์” “วินจักรยานยนต์รับจ้าง” “วิน” หมายถึง สถานที่ซึ่งผู้ขับขี่ จักรยานยนต์รับจ้างนำรถมาจอดคอยรับส่งผู้โดยสาร การจอดนั้นก็ต้องเป็นระเบียบ คือใครมาถึงก่อน จะได้จอดอยู่ลำดับต้นๆ ใครมาทีหลังก็ได้จอดต่อๆกันไป รถที่เข้ามาร่วมในกระบวนการนี้จึงเรียกว่า “รถวิน” สถานที่จอดรถก็เรียกว่า “วิน” ซึ่งอาจจะเป็นที่สาธารณะหรือส่วนบุคคลก็ได้ ผู้ดูแลหรือเก็บ

คำธรรมเนียม เรียกว่า “เจ้าของวิน” หรือ “ผู้คุมวิน” ฯลฯ คำนี้มาจากภาษาอังกฤษว่า WIN แปลว่า ชัยชนะ ซึ่งได้มาจากการแข่งขันกีฬาแข่งม้า ตัวที่ชนะที่หนึ่งเรียกว่า “เข้าวิน” ในภาษาไทย ความหมายของคำว่า “วิน” ได้เปลี่ยนแปลงไปกลายเป็น “สถานที่จอดรถ” ลักษณะการนำรถมาจอด แบบมาถึงก่อนได้ก่อน ก็เป็นการแข่งขันกลายเป็น เมื่อนำรถมาจอดที่ “วิน” ได้ก็เรียกว่า “เข้าวิน” (ประวิทย์,1991)

1.8.2 “การตรวจตราดูแลเมือง” (Urban Surveillance) หมายถึง การดูแล,ระวังระไว,เฝ้าดู, ตรวจสอบ,การติดตาม,สังเกต,พินิจพิจารณา ลักษณะการเปลี่ยนแปลงในเมือง หรือปัญหา รวมทั้ง ปัจจัยที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ ที่เกิดขึ้น

1.8.3 “การช่วยเหลือซึ่งกันและกัน” (Reciprocal Help) หมายถึง ความเต็มใจ ความสมัครใจ ความเห็นอกเห็นใจที่จะแบ่งปัน เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ให้ความช่วยเหลือกันมีความจริงใจและความผูกพันต่อกันช่วยเหลือและดูแลปกป้องสิทธิประโยชน์ให้กัน

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษา และทำความเข้าใจถึงกลไกทางสังคมเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้างในการเฝ้าระวัง และการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเมือง ซึ่งเป็นการหาแนวทางในการเสริมสร้างเมืองให้ปลอดภัยและน่าอยู่มากยิ่งขึ้น และจะเป็นแนวความคิดที่มีความเฉพาะเข้ากับบริบทตามแบบเมืองไทยต่อไป ดังนั้นการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวความคิด และกรอบการวิจัย จึงประกอบด้วย 5 ส่วนหลัก คือ การศึกษาความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร แนวความคิดสายตาเฝ้าระวัง แนวความคิดเมืองในระดับสายตา แนวความคิดการเกิดอาชญากรรม และการจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 2.1 จักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร
- 2.2 การจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้าง
- 2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการสอดส่องดูแลความปลอดภัย
- 2.4 แนวความคิดเมืองในระดับสายตา
- 2.5 แนวความคิดการเกิดอาชญากรรม
- 2.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวความคิดงานวิจัย

2.1 จักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร

การศึกษาจักรยานยนต์รับจ้างจำเป็นจะต้องรู้ถึงความเป็นมาและบทบาทที่ได้ทำการศึกษามาแล้วจากงานวิจัยชิ้นอื่นเพื่อทำความเข้าใจเบื้องต้นจะได้สามารถต่อยอดองค์ความรู้ต่อไปได้

1) ความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้าง

นิพนธ์ พัวพงศกร ได้อธิบายความเป็นมาของจักรยานยนต์รับจ้างใน สมุดปกขาวที่ตีอาร์ไอ ฉบับที่ 4 เมษายน 2537 ในหัวข้อเรื่อง “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ” ว่าจุดเริ่มต้นนั้นเกิดจากการที่ชาวสวนยางทางภาคใต้ต้องการขนส่งยางของตนไปขายให้พ่อค้าแต่ด้วยสภาพถนนของชุมชนที่เล็กและทรุดกันดารดังนั้นบริการจักรยานยนต์รับจ้างจึงเกิดขึ้นเพื่อขนส่งยางด้วยความที่มีขนาดเล็กจึงสามารถขับขึ้นในถนนของชุมชนได้ จักรยานยนต์รับจ้างมีขึ้นในกรุงเทพมหานครที่แรกที

ชอยงามดูพลี และย่านชานเมืองบริเวณตอนเมืองและบางกะปิ เนื่องจากชอยงามดูพลีมีคนอาศัยอยู่หนาแน่นประกอบด้วยแฟลตทหารเรือรวมแล้วกว่า 300 ครั้วเรือนและชุมชนขนาด 200 ครั้วเรือนอยู่ห่างไกลจากถนนพระรามสี่ที่เป็นถนนสายหลักปากทางเข้าชอยถึง 1.2 ก.ม. และคนในชอยมีรายได้ไม่พอจ้างแท็กซี่หรือสามล้อเข้าออกจากชอย คนในชอยจึงต้องเดินเข้าออกจากชอยแทนซึ่งในเวลา กลางคืนชอยจะมีมืดและเปลี่ยวมากและเกิดการปล้นจี้บ่อยครั้งในชอย เวลานั้นมีรถจักรยานยนต์อยู่ 4-5 คันที่แฟลตทหารเรือ เจ้าของจะช่วยรับส่งคนรู้จักเข้าออกจากชอยโดยไม่คิดเงิน ในเวลาต่อมาคนอาศัยรถจิ้งให้เงินช่วยค่าน้ำมัน และในเดือนมิถุนายน 2524 นายทหารเรือกลุ่มหนึ่งจึงรวบรวมคนในแฟลตที่มีรถจักรยานยนต์มาตั้งเป็นชมรมจักรยานยนต์แฟลตทหารเรือขึ้นเพื่อให้บริการรับส่งผู้คนตอนเช้าและเย็นโดยคิดค่าบริการ 2-3 บาทต่อคน ต่อมาบริการได้รับความนิยมทำให้คนขับหาเงินได้มากขึ้นจึงเริ่มมีคนขับเข้าร่วมชมรมมากขึ้นจนกลายเป็นธุรกิจในเวลาต่อมา จะเห็นได้ว่าจักรยานยนต์รับจ้างเกิดจากความจำเป็นของผู้คนที่อาศัยอยู่ในชอยลึกห่างจากถนนใหญ่ ซึ่งความจำเป็นดังกล่าวเกิดจากลักษณะการขยายตัวของเมืองสู่ชานเมืองขาดการวางผังเมืองที่ดีทำให้พื้นที่ถนนทุกประเภทในกรุงเทพมหานครมีน้อยมาก ดังนั้นที่อยู่อาศัยต่างๆจึงอยู่ตามชอยซึ่งชอยส่วนมากไม่มีบริการรถเมล์ด้วยความที่ชอยมีขนาดเล็ก ถนนชานเมืองบางสายก็ไม่มีรถเมล์ให้บริการ ลักษณะการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยตามชอยลึกจึงก่อให้เกิดความต้องการบริการสาธารณะเพื่อเดินทางไปยังถนนใหญ่ที่มีขนส่งมวลชนบริการ นอกจากนี้แล้วกรุงเทพฯยังมีปัญหาการจราจรติดขัด จึงทำให้คนมองหาการบริการที่ประหยัดเวลาเดินทางรวดเร็วและไม่ติดขัดซึ่งจักรยานยนต์รับจ้างคือสิ่งที่ตอบสนองความต้องการของคนกรุงเทพฯได้ อีกทั้งจักรยานยนต์รับจ้างยังสามารถรับผู้โดยสารจากตั้งแต่หน้าประตูบ้านเลยอย่างสะดวกสบายด้วยราคาค่าโดยสารที่ไม่แพงมากนักซึ่งระบบขนส่งระบบอื่นไม่สามารถทำแบบนี้ได้ (นิพนธ์, 1994)

ความที่มีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้นทำให้ต้องวางระบบการบริหารคิวรถ โดยจะเป็นการกำหนดกฎเกณฑ์ร่วมกันเพื่อควบคุมพฤติกรรมกรให้บริการ กฎเหล่านี้ได้แก่การกำหนดอัตราโดยสารถายตัวเพื่อป้องกันการโก่งราคาค่าโดยสาร ระเบียบการจอดรถและการจัดคิวรถ การห้ามแข่งรถในขณะมีผู้โดยสาร เพื่อความปลอดภัย ห้ามดื่มสุราและเล่นการพนันระหว่างปฏิบัติงาน เป็นต้น การจัดระเบียบที่ดีร่วมกันทำให้วินจักรยานยนต์รับจ้างประสบความสำเร็จ การบริการรับส่งเป็นระเบียบ มีบริการสม่ำเสมอและปลอดภัย คนในชอยงามดูพลีจึงนิยมใช้บริการกันมากขึ้นจนในเวลาต่อมาคนขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างบางคนก็ได้แยกตัวออกมาจัดตั้งวินใหม่โดยได้นำแนวทางการบริหารวินจากชอยงามดูพลีมาใช้

การจัดตั้งวินนั้นเริ่มจากการสำรวจปริมาณผู้โดยสาร ในซอยหรือตามถนนต่างๆว่ามีมากน้อยเพียงใด ผู้ก่อตั้งส่วนใหญ่มี 2 ประเภท คือ ข้าราชการทหารหรือตำรวจชั้นประทวน หรือผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น โดยการจัดตั้งวินใหม่จะเลือกเส้นทางที่ยังไม่มีวินใดมาก่อนเพื่อเลี่ยงการวิวาท ค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างมีค่าใช้จ่ายพิเศษ 2 ประเภทคือ ค่าจัดตั้งวิน และเงินค่าวินซึ่งคนขับต้องจ่ายให้ตำรวจโดยจะรวบรวมกันจากสมาชิกในวินไว้ที่เจ้าของวิน ซึ่งในบางกรณีอาจมีค่าใช้จ่ายในการบริการคิวรถให้กับเจ้าของวินด้วย ค่าใช้จ่ายส่วนที่ให้ผู้โดยสารจ่ายเป็นการซื้อความสะดวกในการทำธุรกิจบริการขนส่งนอกระบบ ผู้ก่อตั้งวินทุกที่ต้องมาขออนุญาตกับตำรวจประจำพื้นที่ก่อนเพื่อการป้องกันอาชญากรรม และความปลอดภัยของประชาชนที่มาใช้บริการ นอกจากนี้ในบางท้องที่ตำรวจยังอาศัยคนขับจักรยานยนต์รับจ้างเป็นสายคอยสอดส่องปัญหาอาชญากรรมด้วยซึ่งถือเป็นการร่วมมือกันระหว่างคนในท้องที่กับตำรวจในการดูแลและความเรียบร้อยของเมืองให้ปลอดภัยมากขึ้น โดยปกติตำรวจมักจะอนุญาตให้มีวินจักรยานยนต์เพียง 1 วินในแต่ละซอยยกเว้นซอยที่เชื่อมถนนใหญ่ 2 สายก็อาจมี 2 วิน โดยแบ่งพื้นที่ให้บริการคนละครึ่งซอย เจ้าของวินจักรยานยนต์รับจ้างจะจำกัดจำนวนสมาชิกไม่ให้มีมากหรือน้อยเกินไปเพราะคนขับต้องมีรายได้มากพอในการประกอบอาชีพ ดังนั้นทั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างและเสื่อกี๊ของคนขับที่เป็นสิ่งแสดงสิทธิที่เจ้าของเสื่อสามารถเอารถมาวิ่งรับส่งคนในวินดังกล่าวได้ จึงมีราคาซื้อขายดังนั้นเจ้าของวินจึงอาจขายวินให้ผู้อื่นได้ ราคาซื้อขายวินและเสื่อกี๊นี้เรียกว่าค่าเช่าทางเศรษฐกิจ (Economic rent) ซึ่งเป็นผลตอบแทนที่เจ้าของวินเจ้าแรกและเจ้าของเสื่อกี๊คนแรกได้ การจำกัดจำนวนวินและเสื่อกี๊ทำให้มันมีราคานั้นเอง เจ้าของวินในบางที่อาจไม่ขายเสื่อวินให้คนขับ คนขับจะต้องเช่าเสื่อหรือเช่าสิทธิเข้ามาขับรถในเขตบริการของวินผู้ให้เช่า การซื้อขายหรือเช่านี้ส่งผลผลักดันให้ธุรกิจนี้มีประสิทธิภาพและมีบริการที่ดี (นิพนธ์, 1994)

CHULALONGKORN UNIVERSITY

เจ้าของวินมี 2 ประเภท โดยส่วนมากจะเป็นเจ้าของคนเดียว แต่ในบางวินอาจมีเจ้าของหลายคนในลักษณะหุ้นส่วนได้โดยวินที่มีเจ้าของแบบหุ้นส่วนมักจะมีจำนวนคนในวินน้อยเพราะรายได้อาจลดลงหากว่ามีการเพิ่มคนในวินมากเกินไป วินจักรยานยนต์รับจ้างส่วนมากจะตั้งอยู่หน้าปากซอย ในตอนเช้ารถจะวิ่งเข้าไปหาผู้โดยสารในซอย รองลงมาจะเป็นวินตามตลาด อู่รถประจำทาง ท่ารถเมล์ หรือศูนย์การค้า และบางแห่งจอดอยู่ริมถนนใหญ่ จักรยานยนต์รับจ้างมีลักษณะกึ่งผูกขาดนั้นก็คือวินใดที่ให้บริการบนเส้นทางที่มีผู้โดยสารมากก็จะทำกำไรได้มากแต่ก็ต้องจ่ายเงินค่าเสื่อเพื่อได้สิทธิในราคาที่สูงเช่นกัน

จักรยานยนต์รับจ้างจะไม่รับผู้โดยสารหน้าวินของผู้อื่นหรือรับผู้โดยสารในเส้นทางของวินอื่นเพื่อกันปัญหาการวิวาท วินที่มีเส้นทางซ้อนกันจะแบ่งเขตการให้บริการกัน เช่นเขตจะอยู่ที่กลางซอย ดังนั้นวินปากซอยจะไม่รับผู้โดยสารที่อยู่ในเขตท้ายซอย ในบางพื้นที่ที่เป็นพื้นที่เสรีไม่มีวินใดตั้งถึงจะ

รับผู้โดยสารได้ตามแต่การเรียกใช้บริการ การดำเนินการของจักรยานยนต์รับจ้างถือได้ว่าเป็นไปอย่างเรียบร้อย เพราะคนขับพยายามเคารพในกติกากฎหมายที่ทุกคนมีให้ปฏิบัติร่วมกันซึ่งเป็นสิ่งที่รัฐอาจไม่จำเป็นต้องเข้าไปแทรกแซงการดำเนินธุรกิจขนส่งมวลชนของเอกชน เขตให้บริการของวินจักรยานยนต์รับจ้างมีความยาวอยู่ที่ 1-1.5 กม. โดยจะคิดเป็นราคา 5 บาท (เมื่อปี 2537) และหากจะไปนอกเส้นทางก็จะมีค่าธรรมเนียมราคาขึ้นไป ในเวลากลางคืนค่าโดยสารในบางเส้นทางที่มีคนน้อยอาจแพงกว่ากลางวันเพราะผู้ขับมีต้นทุนค่าเสียโอกาสเท่าเดิม แต่ในย่านชุมชนหนาแน่นค่าโดยสารจะเท่ากัน ปัจจัยทางเศรษฐกิจสามารถบอกความต่างของค่าโดยสารได้โดยมีปัจจัยดังนี้ ระยะทาง ความหนาแน่นของผู้โดยสาร การมีคู่แข่งในสายเดียวกันและการที่คนขับสามารถรับได้ 2 เที่ยว คือเที่ยวไปและกลับ ปัจจัยเหล่านี้ทำให้ค่าโดยสารถูกลงได้

นอกจากการแข่งขันทางการค้าแล้วในเรื่องการบริการก็มีการแข่งขันเช่นกัน จักรยานยนต์รับจ้างถือได้ว่าเกิดอุบัติเหตุบ่อยเมื่อเทียบกับการขับขี่จักรยานยนต์ส่วนตัว ซึ่งไม่ใช่เพราะฝีมือและความชำนาญในการขับแต่เป็นการปฏิบัติตามกติการ่วมกันของผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างเองด้วย เพราะหากว่าเกิดอุบัติเหตุนอกจากคนขับจะเสียรายได้แล้วเจ้าของวินยังเสียกำไรอีกด้วย พวกเขาจึงมีกำหนดห้ามดื่มสุราและเล่นการพนันระหว่างทำงาน ห้ามขับเร็วมากเกินไปหากมีผู้โดยสารบนรถ และในบางวินมีการห้ามขับแข่งกันอีกด้วย หากว่ามีการร้องทุกข์คนขับจะถูกลงโทษพักงาน นอกจากนี้ค่าเสียหายจากอุบัติเหตุทั้งหมดคนขับจะต้องรับผิดชอบเองทำให้การขับเป็นไปอย่างระมัดระวังคุณภาพในการให้บริการอีกอย่างหนึ่งคือการบริการที่สม่ำเสมอไม่มีปัญหาขาดตอนให้รอนานเพราะเส้นทางวิ่งระยะสั้น คนขับจึงสามารถทำเวลาได้และไม่ติดจราจร และที่สำคัญคือทุกวินจะมีกฎว่าคนขับที่ไม่มาขับรถต้องจ่ายเงินตามที่วินกำหนดหรือต้องเอาเสื้อก็มาให้หัวหน้าวินเพื่อหาคนขับแทน และหากว่าขาดหลายวันก็อาจถูกลงโทษได้ ทำให้การให้บริการมีจำนวนสม่ำเสมอและอาจมีการเพิ่มจำนวนรถในช่วงโมงเร่งด่วนได้โดยจะมีคนขับบางคนขับเฉพาะเวลานั้นๆ รายได้เฉลี่ยของคนขับจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ที่วันละ 150-170 บาท (เมื่อปี 2537) ซึ่งสูงกว่าค่าแรงขั้นต่ำในเวลานั้น (125 บาทต่อวันในปี 2536) และสูงกว่าอาชีพอื่นๆที่ใช้ความสามารถเท่ากัน

จักรยานยนต์รับจ้างเป็นการช่วยเหลือตนเองของภาคส่วนเอกชนจากการที่รัฐล้มเหลวในการให้บริการขนส่งมวลชนและมีการเติบโตโดยปราศจากความช่วยเหลือภาครัฐในทางกลับกันต้องเสียค่าคุ้มครองให้แก่เจ้าหน้าที่ด้วยซ้ำไปซึ่งต่างจากธุรกิจขนาดใหญ่ที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐ หากขาดบริการจักรยานยนต์รับจ้างคนกรุงเทพฯก็คงสูญเสียเวลากับการเดินทางมากกว่านี้ก็เป็นได้ สำหรับคนส่วนใหญ่ในตรอกซอยก็ยังคงใช้บริการจากจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อเดินทางจากบ้านไปยัง

ป้ายรถเมล์ จักรยานยนต์รับจ้างก็ยังคงมีบทบาทที่สำคัญให้กับกรุงเทพฯ อยู่ทั้งในทางตรงและบทบาทในทางอ้อม

บทบาทในการเป็นผู้เชื่อมต่อของจักรยานยนต์รับจ้างถูกอธิบายถึงสาเหตุผ่านทฤษฎีและแนวคิดของระยะการเดินทางที่เหมาะสมที่คนปกติสามารถเดินได้ซึ่งคือ 500 เมตร ซึ่งทำให้ขนาดของพื้นที่ระหว่างถนนถึงถนนหรือ บล็อก (Block) มีค่าที่เหมาะสมอยู่ที่ความกว้าง 1 กม. และยาว 1 กม. ที่เหมาะสมกับการเดินของผู้คนต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ หากแต่กรุงเทพมหานครมีขนาดบล็อกที่ใหญ่เกินกว่าที่คนสามารถเดินมายังถนนสายหลักได้ (Super Block) ทำให้ผู้คนเลือกใช้รถส่วนตัวหรือจักรยานยนต์รับจ้างเป็นทางเลือกในการเดินทางแทน และนอกจากรับส่งผู้คนในจุดที่มีปัญหาการจราจรแล้วจักรยานยนต์รับจ้างบางที่ยังมีบริการพิเศษ เช่น ส่งเอกสาร และบริการสั่งซื้ออาหารอีกด้วย บทบาทของพวกเขาถูกสนใจและทำการวิจัยอยู่เรื่อยๆ เช่น บทบาททางการเมือง บทบาททางเศรษฐศาสตร์ เป็นต้น (นิพนธ์, 1994)

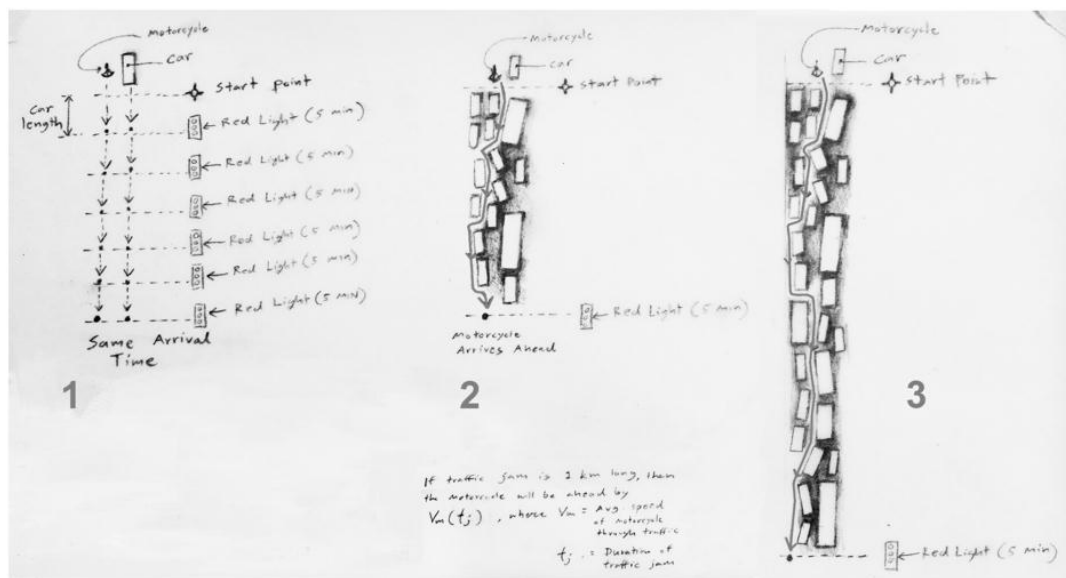
เคลาดิโอ โซปราเน็ตติ (Claudio Sopranzetti) นักศึกษาปริญญาเอกจากมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด ได้นำเสนอผลการศึกษาเรื่อง เจ้าของแผนที่: จักรยานยนต์รับจ้าง การเคลื่อนไหว การเมือง ในกรุงเทพฯ (The Owners of the map: Motorcycle Taxi Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok) ว่าการที่จักรยานยนต์รับจ้างเข้าร่วมชุมนุมทางการเมืองกับกลุ่มเสื้อแดงนั้นสืบเนื่องมาจากความต้องการความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจที่คนกลุ่มนี้ถูกกล่เลยไม่ได้รับความสนใจซึ่งรัฐบาลก่อนหน้านี้ทำเพื่อพวกเขา เช่นนโยบายจัดระเบียบเพื่อลดผู้มีอิทธิพลท้องถิ่นทำให้ไม่มีค่าใช้จ่ายส่วนเกินเพื่อเป็นค่าคุ้มครอง เป็นต้น ในการเข้าร่วมชุมนุมในเหตุการณ์บุกยึดสี่แยกราชประสงค์จักรยานยนต์รับจ้างนอกจากเข้าร่วมชุมนุมแล้วยังมีบทบาทในการเป็น การ์ด รับส่งผู้คนหรือข่าวสาร หาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่และแผ่ระว่างความปลอดภัยอีกด้วย ในการปะทะกันของผู้คน จักรยานยนต์รับจ้างยังทำหน้าที่ส่งผู้บาดเจ็บให้หน่วยกู้ภัย และส่งเสบียงหรือเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ชุมนุมอีกด้วย โซปราเน็ตติได้ให้ความเห็นถึงจักรยานยนต์รับจ้างไว้ว่า เป็นกลุ่มคนที่เมื่อรวมตัวกันจะมีพลังที่สามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงซึ่งหากนำมาใช้ในทางที่ถูกต้องก็จะเป็นผลดีให้กับสังคมได้ (Sopranzetti, 2014)

2) ความได้เปรียบจากขนาดที่เล็กของจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการสัมมนาวิชาการประจำปี 2558 ในหัวข้อ “สามัญติจิตล: พหุลักษณะของเทคโนโลยีสื่อและข้อมูลในสังคมวัฒนธรรมร่วมสมัย” เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2558 ณ ศูนย์สังคมและวัฒนธรรม

ร่วมสมัยศึกษา คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ คุณยรรยง บุญ-หลง ได้อภิปรายถึงความได้เปรียบของจักรยานยนต์รับจ้างในการรับส่งผู้โดยสารที่สะดวก และรวดเร็วกว่าระบบการขนส่งแบบอื่นของกรุงเทพฯ การสรุปรงานวิจัยเรื่อง ขนส่งทำมือ ได้อธิบายความได้เปรียบในการให้บริการผ่านรูปภาพดังนี้

Handmade Transit Hack



รูปภาพ 1: แสดงการได้เปรียบของจักรยานยนต์รับจ้างบนท้องถนน

ที่มา: <http://thaipublica.org/2015/09/big-data-2/>

จากภาพข้างต้นนี้ได้อธิบายว่า หากสมมติให้รถติด ณ เวลาที่ไม่มีที่สิ้นสุดจักรยานยนต์รับจ้างจะนำรถยนต์ที่ไม่มีที่สิ้นสุดเหมือนกัน จากรูปที่ 1 ด้านซ้าย กำหนดให้ระยะทางที่รถติด (traffic block) สั้นที่สุด เท่ากับความยาวของรถยนต์ จักรยานยนต์และรถยนต์นั้นติดไฟแดง 5 นาที คันหนึ่งตามอีกคันหนึ่งโดยที่ไม่มีรถคันอื่นมาแทรก จนรถทั้งสองคันถึงที่หมายในกรณีนี้ จักรยานยนต์กับรถยนต์จะถึงพร้อมกัน จักรยานยนต์ไม่ได้เปรียบกว่ารถยนต์ รูปที่ 2 ให้ระยะของรถติดยาวกว่าตัวอย่างที่ 1 จักรยานยนต์จะซิกแซกแทรกผ่านไฟแดง และถึงที่หมายก่อนรถยนต์เล็กน้อย รูปที่ 3 ให้ระยะรถติดยาวกว่าเดิมอีก จะเห็นได้ชัดว่าจักรยานยนต์ใช้เวลาน้อยกว่า ถ้าระยะรถติดนั้นยาวแบบไม่มีที่สิ้นสุดแล้วจักรยานยนต์จะแซงรถยนต์ไปเรื่อยๆไม่มีที่สิ้นสุดเช่นกัน จะเห็นได้ว่าหากเรานำจุดเด่นของ

จักรยานยนต์รับจ้างมาใช้ประโยชน์ในการให้ความช่วยเหลือสังคมก็จะได้ทั้งความรวดเร็ว และความทั่วถึงในการช่วยเหลือสังคมได้

3) จักรยานยนต์รับจ้างและการเป็นสายตาเฝ้าระวังให้กับสังคม

บทบาททางสังคมของจักรยานยนต์รับจ้างมีปรากฏให้เห็นในข่าวหนังสือพิมพ์และสื่อหลายทาง ข่าวจาก เอ็มจีอาร์ออนไลน์ (MGR online) ประจำวันที่ 17 พฤศจิกายน 2553 กล่าวถึงการสร้างความร่วมมือกันระหว่างตำรวจและภาคประชาชนในการแก้ปัญหาอาชญากรรมโดยจัดการอบรมให้กับจักรยานยนต์รับจ้างให้ความรู้ในเรื่องของ กฎหมายภาคประชาชน บทบาทการช่วยเหลือเจ้าพนักงาน ทักษะการจดจำรูปพรรณคนร้ายและเทคนิคการแจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย การจัดกิจกรรมมีผู้เข้าร่วมโดยความสมัครใจเพราะการรักษาความปลอดภัยไม่ใช่หน้าที่ของตำรวจเพียงลำพัง มีข่าวสนับสนุนอีกมากมาย เช่นข่าวโดย เนชั่น ทีวี (Nation TV) ประจำวันที่ 12 เมษายน 2559 ได้พูดถึงการให้ความร่วมมือของจักรยานยนต์รับจ้างในการช่วยตำรวจในการดูแลรักษาความปลอดภัย ดูแลความสงบเรียบร้อย และเฝ้าระวังเหตุฉุกเฉินในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในชื่อกิจกรรมว่า จักรยานยนต์รับจ้างโฮมการ์ด (Home Guard) ความร่วมมือกันระหว่างตำรวจและจักรยานยนต์รับจ้างจิตอาสาในครั้งนี้แสดงให้เห็นว่ากลุ่มคนกลุ่มนี้สามารถเฝ้าระวังความปลอดภัยในเมืองได้ ทางด้านการเฝ้าระวังการก่อการร้ายในเมืองก็เป็นสิ่งที่จักรยานยนต์รับจ้างให้ความร่วมมือเช่นเดียวกันดังเช่นที่ปรากฏในข่าวจาก ไทยรัฐออนไลน์ วันที่ 29 มกราคม 2559 ทางตำรวจได้มีการรับแจ้งจากจักรยานยนต์รับจ้างในซอยลาดพร้าว 112 เรื่องมีบุคคลต้องสงสัยก่อเหตุวางวัตถุคล้ายระเบิดทำให้เกิดความแตกตื่นหวาดกลัวในพื้นที่ทำให้ตำรวจเข้าไปช่วยเหลือได้ หรือในอีกครั้งที่วินจักรยานยนต์รับจ้างพบวัตถุต้องสงสัยคล้ายระเบิดอยู่ใต้ต้นไม้หน้าสถานีรถไฟชะอำและแจ้งไปยังตำรวจเพื่อการตรวจสอบเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2559 โดย ทีเอ็นเอ็น ไทยแลนด์ (TNN Thailand) รายงาน จะเห็นได้ว่าจักรยานยนต์รับจ้างนั้นมีความสามารถในการสังเกตความผิดปกติในพื้นที่ของตนได้ และทำให้ประสานงานกับตำรวจได้ทันที

ข่าวจาก ไทยรัฐออนไลน์ ในวันที่ 5 มีนาคม 2559 ได้นำเสนอข่าวถึงการที่จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ได้ยื่นเสียงปิ่นจากศูนย์การค้าสามยอดพลาซ่า ถนนเจริญกรุง และได้อยู่ในเหตุการณ์การหลบหนีของโจรที่มาขโมยของ วินจักรยานยนต์รับจ้างตัดสินใจขับรถของตนตามผู้ร้ายและสกัดกั้นการหลบหนีไว้ได้ และสามารถนำผู้ร้ายส่งตำรวจได้ทันที ซึ่งการที่จักรยานยนต์รับจ้างทำงานในพื้นที่สาธารณะของเมืองทำให้บ่อยครั้งยามเกิดเหตุการณ์ใดๆขึ้นพวกเขาจึงสามารถเข้าช่วยได้ในทันที หรือในเหตุการณ์ไฟไหม้ตลาดขายสินค้าบริเวณใต้สถานีรถไฟป่าปีทีเอสอ่อนนุช จากรายงานข่าวของ

ครอบครัวข่าว 3 เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2559 และจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ในเหตุการณ์ได้มองเห็นควันไฟออกมาจากเต็นท์ขายของจึงรีบนำถังดับเพลิงมาช่วยดับไฟจนสามารถดับไฟได้ในเวลา 20 นาที ต่อมาก็เป็นอีกหนึ่งเหตุการณ์ที่จักรยานยนต์รับจ้างเข้าไปช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วส่งผลให้ไม่เกิดความเสียหายมากไปกว่านี้และผู้คนปลอดภัย การขับขึ้นท้องถนนของจักรยานยนต์รับจ้างยังช่วยในการห้ามการทะเลาะวิวาทกันบนท้องถนนได้อีกด้วยที่ ข่าวสด รายงานข่าวเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559 เรื่องการที่จักรยานยนต์รับจ้าง 2 คนห้ามการทะเลาะวิวาทกันที่เกิดขึ้นบนถนนระหว่างผู้ขับรถกระบะโตโยต้าวิโก้สีดำและผู้ขับรถยนต์ยี่ห้อฮอนด้าแดง บนถนนมิตรไมตรี เหตุการณ์นี้จักรยานยนต์รับจ้างทั้งสองได้รับการยกย่องในเรื่องของการช่วยเหลือสังคมเป็นอย่างมาก

ในเรื่องการช่วยเหลือสังคมของจักรยานยนต์รับจ้างยังมีอีกหลายด้าน เช่น การเป็นเวรยามเฝ้าระวังน้ำท่วมโดยระดับน้ำและช่วยขนกระสอบทรายกั้นน้ำ (ผู้จัดการออนไลน์ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2559) การช่วยชาวบ้านในการปรับปรุงถนนด้วยการนำหินคลุกกลบหลุมบ่อบนถนน (โพสต์ทูเดย์ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2559) การช่วยเหลือคนพิการในการขึ้นลงสถานีรถไฟ (กระปุกดอทคอม เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2559) และการช่วยเหลืออื่นๆอีกมากมายที่ไม่ได้นำมารวมรวมและนำเสนอผ่านงานวิจัยเราจึงควรทำความเข้าใจจักรยานยนต์รับจ้างให้มากขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเมืองที่ดีด้วยศักยภาพของจักรยานยนต์รับจ้างที่เฉพาะตัวนี้

2.2 การจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้าง

อภิวัฒน์ รัตนวราหะ ได้นำเสนองานวิจัยเรื่อง ค่าเช่าทางเศรษฐกิจของจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร (Monopoly Rents in Motorcycle Taxi Services in Bangkok, Thailand) โดยสรุปรูปแบบการจัดการตนเองของจักรยานยนต์รับจ้างที่ส่งผลให้เกิดการผูกขาดทางเศรษฐกิจ 3 องค์ประกอบด้วยกัน คือ จุดให้บริการหรือวิน การจำกัดจำนวนคนในวิน และขอบเขตการให้บริการ (Apiwat & Saksith, 2015)

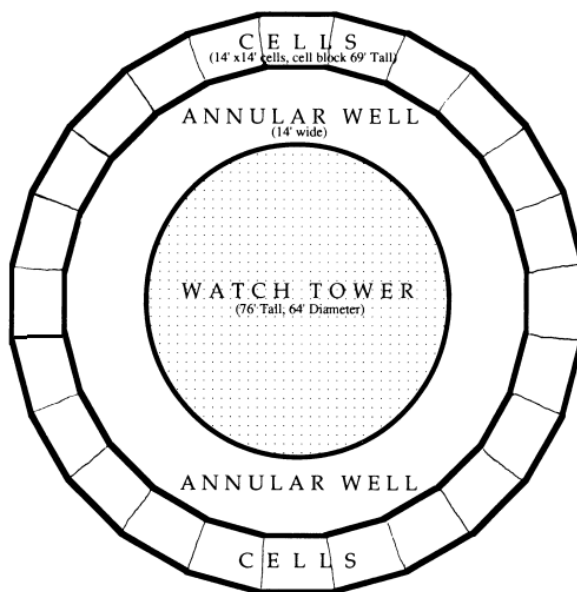
จากการทบทวนวรรณกรรมจักรยานยนต์รับจ้างไม่เพียงเป็นระบบขนส่งที่เชื่อมต่อการเดินทางของผู้คนในกรุงเทพเท่านั้น พวกเขายังมีบทบาททางการเมือง และผลทางเศรษฐกิจด้วย นอกจากนี้จักรยานยนต์รับจ้าง ยังมีบทบาททางสังคมในอีกด้านที่ยังไม่ได้มีการศึกษาและทำความเข้าใจ คือ บทบาททางสังคมของจักรยานยนต์รับจ้างในการเป็นสายตาเฝ้าระวัง และการให้ความช่วยเหลือผู้อื่น ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับกลไกเชิงพื้นที่ และถูกสนับสนุนด้วยทฤษฎี

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการสอดส่องดูแลความปลอดภัย

มีการศึกษาเรื่องการสอดส่องดูแลความปลอดภัยเมืองที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยชิ้นนี้ 2 แนวความคิดคือ แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม และแนวความคิดสายตาเฝ้าระวัง

1) แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม

เป็นแนวความคิดเรื่องการเฝ้าระวังการกระทำผิดของผู้คนโดย มิแช็ล ฟูโกต์ (Michel Foucault) ที่นำเสนอแนวคิดในหนังสือชื่อ วินัยและการลงโทษ: การเกิดคุก (Discipline and Punish: The Birth of the Prison) มิแช็ล ฟูโกต์ ได้นำเสนอรูปแบบพื้นที่ที่มีการเฝ้าระวังการทำความผิดผ่านการยกตัวอย่างกลไกการใช้ระเบียบวินัยกับนักโทษในสถาบันการใช้อำนาจเบ็ดเสร็จเด็ดขาด หรือ คุก ด้วยวิธีการแยกนักโทษออกเป็นกลุ่มๆ เพื่อกำหนดสถานะและหน้าที่ของแต่ละคน การกำหนดตารางเวลาเพื่อให้ผู้ปฏิบัติทำหน้าที่ของตนให้ทันตามกำหนดเวลาและเป็นการฝึกให้ร่างกายได้ใช้ประโยชน์สูงสุด เป็นการสร้างวินัยแทนการใช้อำนาจลงโทษแบบทารุณ การแยกคนออกจากกันทำให้ควบคุมได้โดยง่าย และการออกแบบคุกที่ทำให้นักโทษที่แยกกลุ่มแล้วรู้สึกว่าจะถูกเฝ้ามองตลอดเวลา นั้น ฟูโกต์ ได้ยกแนวความคิดการออกแบบสถาปัตยกรรมของ เจเรมี เบนแธม (Jeremy Bentham) ชื่อ “แพนออปติคอน” (Panopticon) มาอธิบายโดยบอกว่าการที่ออกแบบอาคารให้ผังอาคารเป็นรูปวงกลม จัดวางห้องขังเรียงกันตามเส้นรอบรูปวงกลม และมีหอตรวจการณ์อยู่ตรงกลาง โดยห้องขังนั้นต้องหันประตูเข้าหาหอตรวจการณ์ที่อยู่ตรงกลางอาคารและมีหน้าต่างหันออกไปข้างนอกเพื่อให้ห้องขังมีแสงเพียงพอที่จะทำให้คนในหอตรวจการณ์สามารถสอดส่องพฤติกรรมของคนที่อยู่ในห้องได้เป็นการควบคุมนักโทษที่ตรงข้ามกับคุกมืด กล่าวคือใช้แสงสว่างและการมองเห็นได้ในการสอดส่องและควบคุมความเป็นไปในคุก แนวคิด “แพนออปติคอน” นี้ถูกนำมาปรับใช้ในการออกแบบพื้นที่สาธารณะให้เกิดการสอดส่องดูแลคือการติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ในพื้นที่เมืองโดยการติดตั้งในจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม และให้แสงสว่างในพื้นที่เพื่อทำให้มีการมองเห็นที่ดีและชัดเจนมากขึ้น รวมถึงการจัดการทางกายภาพที่เอื้อให้เกิดการสอดส่องดูแลได้ดีจาก กล้องวงจรปิดหรือจุดรักษาความปลอดภัยที่ทำหน้าที่เปรียบเสมือนกับหอตรวจการณ์ แนวความคิดนี้ถูกนำไปใช้ออกแบบสถานที่ราชการ อาคารเรียน โรงพยาบาล ที่พักอาศัยรวม เป็นต้นด้วย (Foucault, 1995)



รูปภาพ 2: พังการออกแบบคุกตามแนวคิด "แพนออปติคอน"

ที่มา: <http://irregulartimes.com/panopt.html>

แนวความคิดในการเฝ้าระวังอาชญากรรมในพื้นที่สาธารณะของ มิแชล ฟูโกต์ จึงสรุปออกมาได้เป็น 3 องค์ประกอบดังนี้

- การแยกส่วนผู้คนหรือกิจกรรมออกเป็นกลุ่มย่อยตามสิ่งที่เหมือนกันให้ควบคุมได้ง่าย
- มีการสอดส่องดูแลโดยมีหน่วยเฝ้าระวังอยู่ตรงกลางพื้นที่ที่สามารถเห็นโดยรอบได้
- มีองค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่เอื้อต่อการมองเห็นได้ดี

2) แนวความคิดสายตาเฝ้าระวัง

เป็นแนวความคิดเรื่องการดูแลความปลอดภัยเมืองโดย เจน เจคอบส์ (Jane Jacobs) ที่ถูกนำเสนอในบทความเรื่อง ความเป็นความตายของเมืองในอเมริกาที่ยิ่งใหญ่ (The Death and Life of Great American Cities) เจน เจคอบส์ ได้นำเสนอประเด็นเรื่องผลกระทบของการจราจรโดยรถยนต์ที่ขยายตัว และถูกพัฒนาตามแนวความคิดที่เป็นรากฐานในการวางผังเมืองแบบสมัยใหม่ที่ได้แยกการใช้งานพื้นที่เมืองออกจากกัน และเน้นให้อาคารแต่ละหลังตั้งอยู่แบบอิสระเต็มไปด้วยที่ว่างเปล่าโดยรอบนั้นจะนำไปสู่จุดจบของชีวิตชีวาในเมือง โดยได้นำเสนอถึงคุณภาพชีวิตที่ดีของการอยู่ในเมืองผ่านการยกตัวอย่างการใช้ชีวิตประจำวันตามแบบที่เธอได้พบเห็นในชุมชนของเธอเองที่กรีนวิซวิลเลจ นครนิวยอร์ก ทำให้นักวิจัย นักทฤษฎีทางผังเมืองต้องกลับมาคิดใหม่ถึงแนวทางที่ดีและเหมาะสมในการสร้างเมืองให้น่าอยู่กว่าอาจไม่ใช่การให้ความสำคัญกับรถยนต์ แต่

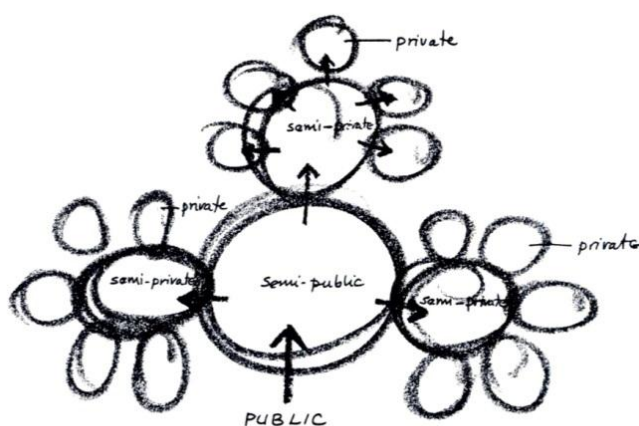
เป็นการให้ความสำคัญกับคนเดินเท้า และคนที่อยู่ในพื้นที่มากกว่า แนวความคิดนี้ส่งผลถึงการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในอเมริกาอย่างมากจากการที่โคมิตีนักวางผังพัฒนาเมืองที่ใช้แนวความคิดสมัยใหม่ (Modernism) ในการพัฒนาและทำโครงการหลายแห่งในอเมริกานามว่า โรเบิร์ต โมเซส (Robert Moses) จนถึงกับเกิดการเดินขบวนประท้วงขึ้นในเมือง

เจน เจคอปส์ ได้กล่าวไว้ว่าถนนที่ดีต้องมีความปลอดภัยในการเดิน มีความปลอดภัยในการใช้งานภายในพื้นที่ของทั้งผู้อยู่อาศัยและผู้ที่ใช้เส้นทางที่เดินผ่านมา เพราะหากว่าคนเกิดความกลัวการใช้งานถนนก็จะลดน้อยลงไปด้วยและยังทำให้ถนนนั้นไม่ปลอดภัยมากขึ้น ถนนที่มีการใช้งานทั้งกลางวันและกลางคืนด้วยผู้ใช้งานที่เป็นคนดีและคนไม่ดี คนกลุ่มเล็กและคนกลุ่มใหญ่ก็อาจเป็นได้ทั้งที่ที่ปลอดภัยและที่ที่ไม่ปลอดภัยได้ในทางเดียวกันและจากคนกลุ่มเดียวกัน ดังนั้นแนวทางที่ทำให้ถนนเกิดความปลอดภัยขึ้นจึงเริ่มที่มีการใช้งานที่ดีและปลอดภัยของคนทั้งสองกลุ่ม 1. ระบุให้ชัดเจนระหว่างพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนบุคคล 2. การมีสายตาเฝ้าระวังบนท้องถนนซึ่งก็คือการดูแลความปลอดภัยกันและกันของผู้ที่เกี่ยวข้องของบนถนน 3. การใช้งานพื้นที่ที่มีความหลากหลายทั้งในอาคารและนอกอาคาร ซึ่งกิจกรรมในอาคารเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมให้คนเฝ้ามองดูถนนหน้าอาคารได้เท่านี้คนทั้งสองกลุ่มก็จะสร้างความปลอดภัยให้กันและกัน แนวทางการสร้างคุณภาพแวดล้อมที่ดีที่ส่งผลช่วยเรื่องการรักษาความปลอดภัยของผู้คนสามารถทำได้โดย 1. ส่งเสริมสภาพแวดล้อมเพื่อคนที่อยู่กับที่และคนที่เดินผ่านไปผ่านมาให้ความสำคัญกับผู้คนบนท้องถนนมากกว่ารถที่ขับไปมาเพราะผู้คนที่เดินอยู่มีประสิทธิภาพในการสอดส่องดูแลและเฝ้าระวังได้มากกว่าคนที่อยู่บนรถ 2. ทำให้เส้นทางน่าสนใจในการมองโดยส่งเสริมกิจกรรมบนทางเท้าด้วยผู้ประกอบการร้านค้าต่างๆ 3. ร้านค้าขายของขนาดเล็กที่กระจายอยู่ตามถนนสามารถช่วยดูแลและเฝ้าระวังความปลอดภัยเสริมได้ 4. ร้านอาหาร ร้านกาแฟและเครื่องดื่ม ต่างๆเป็นหนึ่งทางเลือกในการเชิญชวนผู้คนนั่งดูและแวะพักผ่อนในพื้นที่ได้อีกทางหนึ่งเพราะผู้คนที่ชื่นชอบที่จะดูผู้คนที่เดินกันเองและกิจกรรมที่คนอื่นทำรอบตัว เมืองที่มากด้วยสายตาเฝ้าระวังจากผู้คนก็จะเป็เมืองที่มีความปลอดภัย (Jacobs, 1961)

แนวความคิดสายตาเฝ้าระวังถูกนำไปต่อยอด และพัฒนาเป็นแนวความคิดเพื่อรักษาความปลอดภัยในเมืองอย่างกว้างขวาง เช่น ทฤษฎีพื้นที่ป้องกันตนเองโดย ออสการ์ นิวแมน พัฒนาเป็นแนวความคิดเมืองในระดับสายตาโดย ฌาน เกทล์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านอาชญากรรมอื่นๆอีกมาก

ออสการ์ นิวแมน (Oscar Newman) นำเสนอทฤษฎีพื้นที่ป้องกันตนเองครั้งแรกในปี ค.ศ. 1972 และได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในเวลาต่อมาโดยเขาอธิบายถึงพื้นที่ป้องกันตนเองว่าเป็นรูปแบบของการหลีกเลี่ยงอาชญากรรมในย่านที่พักอาศัยด้วยการออกแบบทางกายภาพให้ป้องกัน

ตนเองได้โดยมีส่วนประกอบคือ สิ่งกีดขวาง ไม่ว่าจะเป็นสิ่งกีดขวางจริงหรือเพียงสัญลักษณ์ก็ตาม ซึ่ง จะแบ่งแยกอาณาเขตส่วนบุคคลและส่วนสาธารณะออกจากกัน และสร้างโอกาสให้ผู้อาศัยสอดส่องจุด ต่างๆทั้งจากภายในและภายนอกอาคาร การออกแบบที่กลมกลืนและจัดกลุ่มอาคารให้ไม่เกิดจุดอับ สายตา แนวความคิดของนิวแมนถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของคำว่า เซ็ปเท็ด (CPTED ที่มาจาก Crime Prevention through Environmental Design) และมีการนำมาปรับใช้ในที่ต่างๆจนถึงปัจจุบัน (กำธร, 2002)



รูปภาพ 3: แสดงทฤษฎีพื้นที่ป้องกันตนเองตามแนวคิดของ นิวแมน
ที่มา: <http://we-aggregate.org/piece/defensible-space-and-the-open-society>

การรักษาความปลอดภัยโดยการออกแบบสภาพแวดล้อม (CPTED) เป็นแนวทางที่กองวิจัยและพัฒนา สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ทำออกมาเป็นคู่มือ มีแนวความคิดอยู่บนฐานของการสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับตนเองเป็นแนวคิดในการจัดการเพื่อป้องกันตนเองจากอาชญากรรมในเขตพื้นที่ส่วนบุคคล โดยกำหนดให้ออกแบบสภาพแวดล้อมของพื้นที่ส่วนบุคคลนั้นๆด้วยลักษณะ 4 ประการ คือ การเฝ้าระวัง การควบคุมช่องทางเข้าออก การแบ่งแยกอาณาเขตระหว่างพื้นที่ส่วนบุคคล กับพื้นที่สาธารณะ การบำรุงรักษาและการจัดการ ซึ่งทั้ง 4 ประการนี้นำมาสู่ยุทธวิธี 3 ข้อตามมาดังนี้

(1) การออกแบบสภาพแวดล้อม 1. สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น รั้วมีลักษณะโปร่ง สามารถมองเห็นบุคคลภายนอกที่ผ่านไปมาได้ รั้วที่ตึ้นนั้นควรโปร่งและสามารถปีนได้ยาก สภาพแวดล้อมในบริเวณบ้านโปร่งไม่มีอะไรมาบดบังสายตา และการออกแบบที่กำหนดช่องเปิดให้

มองเห็นภายนอกได้ นอกจากนี้ยังรวมถึงการออกแบบให้ด้านหน้าของอาคารตรงกันเพื่อการช่วย สอดส่องจากอาคารอีกตรงข้ามถนนด้วย 2. มีแสงไฟส่องสว่างที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพในการ มองเห็นชัดเจนถูกต้อง ความสว่างที่น้อยเกินไปจะทำให้มองเห็นได้ไม่ชัดเจนในขณะที่แสงที่สว่างมากไปก็ จะทำให้เกิดการสะท้อนแสงเข้าตาจากวัสดุแวดล้อมจนทำให้การมองเห็นมีประสิทธิภาพน้อยลงได้ 3. การติดป้ายสัญลักษณ์ที่ให้ข้อมูลที่ถูกต้องชัดเจน มีคำเรียบง่ายสั้นกระชับได้ใจความ ระยะเวลาอักษร เหมาะสม มีการติดตั้งที่มองเห็นง่าย 4. การออกแบบระบบรักษาความปลอดภัย มีการติดตั้ง กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีระบบแลกบัตร ติดตั้งสัญญาณ แจ้งเหตุ และโทรศัพท์ฉุกเฉิน โดยมีข้อคำนึงคือการช่วยเหลือตนเองมากที่สุด วางแผนก่อน และ ป้องกันก่อนเกิดเหตุ 5. การออกแบบสภาพแวดล้อมโดยรวมให้สวยงามเป็นระเบียบน่ารักษา มีความ ชัดเจนไม่ปล่อยให้พื้นที่รกร้าง มีการใช้สอยตอนกลางคืน

(2) การระวางในบริเวณพื้นที่อันตราย 1. เส้นทางเปลี่ยวออกแบบให้มองเห็นชัดเจนและควร ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ปรับภูมิทัศน์รอบทางเปลี่ยวให้สอดส่องดูแลง่ายไม่มีที่อับสายตา ติดตั้งตู้โทรศัพท์ฉุกเฉินหรือเพิ่มการจัดตั้งป้อมยาม 2. พื้นที่ล่อแหลมเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็น เส้นทางหนีเพื่อขอความช่วยเหลือ 3. พื้นที่เปลี่ยว หรือพื้นที่โดดเดี่ยว ไม่มีกิจกรรมใดๆกร้างมีต้นไม้ ปกคลุมควรเปลี่ยนเป็นพื้นที่กิจกรรม หรือติดกล้องโทรทัศน์วงจรปิด และมีการตรวจตราอย่าง สม่าเสมอ

(3) การออกแบบกิจกรรม 1. มีความผสมผสานด้วยการใช้งานในพื้นที่เดียวกัน มีการใช้งาน พื้นที่ที่สมดุลและระวางไม่ให้เกิดกิจกรรมหรือสถานที่ไม่เหมาะสมในพื้นที่ 2. สร้างความเป็นเจ้าของ พื้นที่ด้วยกิจกรรมที่คนในพื้นที่ทำร่วมกันในการจัดการสภาพแวดล้อมที่ใช้งานร่วมกัน มีการสร้างรั้ว กันแสดงความเป็นเจ้าของพื้นที่ของตน 3. เสริมกิจกรรมที่กระตุ้นให้ออกมาใช้พื้นที่กลางแจ้ง เช่น การออกกำลังกาย

แนวความคิดสายตาเผ่าระวางและแนวความคิดที่ถูกพัฒนามาจากแนวความคิดของ เจคอบส์ นี้ให้ความสำคัญกับคุณภาพในการมองเห็นของผู้คนในการสอดส่องดูแลและความปลอดภัยทั้งในที่ สาธารณะและในส่วนบุคคลที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติเป็นหลักสรุปออกมาเป็น 3 องค์ประกอบที่ส่งผล ถึงการเผ่าระวางของผู้คน ดังนี้

- ผู้คนที่มีความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งกับพื้นที่ที่ตนเองอยู่ รู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกันดูแลพื้นที่
- ความหลากหลายของกิจกรรมที่ดึงดูดความสนใจให้ผู้คนอยากเฝ้ามองและถูกเฝ้ามอง
- องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่เอื้อต่อการมองเห็นได้ดี

2.4 แนวความคิดเมืองในระดับสายตา

เมืองในระดับสายตาเป็นแนวความคิดที่ จาน เกห์ล (Jan Gehl) เขียนไว้ในหนังสือ เมืองของผู้คน (Cities for People) เป็นการพูดถึงเมืองขนาดพอเหมาะกับการส่งเสริมการเดินบนเส้นทางในเมืองที่มีคุณภาพซึ่งควรให้ความสำคัญกับมิติมนุษย์อย่างระมัดระวังในทุกการจัดการ เกห์ลได้ให้คำแนะนำว่าเมืองต้องมีสภาพแวดล้อมที่เตรียมไว้ให้คนสามารถที่จะมาเดิน มายืน มานั่ง มาดู มาฟัง และมาคุยกันได้ ระยะที่คนเราจะสามารถมองเห็นการเคลื่อนไหวของผู้คนมีขีดจำกัดอยู่ที่ 100 เมตร (110 หลา) จึงเป็นเหตุผลในการออกแบบเวทีกลางแจ้ง การแสดงคอนเสิร์ต สนามกีฬาที่ต้องคิดถึงระยะ 100 เมตรนี้เพื่อผู้รับชมจะได้เห็นการเคลื่อนไหวของคนในสนามหรือบนเวทีได้ และในระยะที่คนเราสามารถรับรู้ถึงความรู้สึกและอารมณ์ผ่านใบหน้าได้คือ 25 เมตร (72 หลา) ซึ่งเป็นระยะที่มักใช้ในโรงภาพยนตร์หรือโรงอุปรากรและอาจเพิ่มเป็น 35 เมตร (38 หลา) โดยการที่เน้นการแต่งตัว การแสดงสีหน้าให้เกินจริง และการเคลื่อนไหวร่างกายที่มากกว่าปกติช่วยสร้างการรับรู้มากขึ้น ระยะที่คนเราสามารถรับรู้ได้ครบจากทุกประสาทสัมผัส เห็นได้ในทุกรายละเอียดและทุกความรู้สึกจะอยู่ที่ไม่มากกว่า 7 เมตร หากว่าไกลมากกว่านี้การรับรู้จะลดน้อยลง (J. Gehl, -, 2010)

เมืองที่เหมาะสมสำหรับการเดิน ระยะทาง 450 เมตร ใช้เวลาเดินประมาณ 5 นาทีขณะที่การเดินทางในระยะเวลา 900 เมตร ใช้เวลาเดินประมาณ 10 นาที ระยะทางที่ผู้คนส่วนใหญ่สามารถยอมรับได้เปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์และข้อจำกัดทางร่างกาย การเดินในระยะ 500 เมตร ตามที่มีการอ้างอิงจากหลายบทความก็อาจใกล้และรู้สึกน่าเดินมากกว่าระยะทางเพียง 200 หรือ 300 เมตร แต่ขาดความน่าสนใจบนเส้นทาง นอกจากระยะที่เหมาะสมแล้วสภาพแวดล้อมยังควรส่งเสริมการเดินที่สบายด้วย (J. Gehl, -, 2010)

เมืองที่เหมาะสมสำหรับการพบปะกันคือเมืองที่สร้างโอกาสใน 3 ประการคือ การมองเห็น การได้ยิน และการพูดคุย ซึ่งการพบปะกันมีหลายระดับ การได้เห็นหรือมีคนอื่นเห็นถึงแม้จะไม่ได้มีการคุยกันก็ถือเป็นรูปแบบที่ง่ายที่สุดที่ผู้คนจะพบเจอกันในเมืองที่มีชีวิตชีวา การนั่งดูผู้คนและชีวิตชีวาในเมืองคือหนึ่งในสิ่งที่เป็นจุดสนใจของเมืองที่สำคัญและเป็นที่ยอมรับมากที่สุด การดูผู้คนรอบตัวเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเสมอเมื่อ เราเดิน ยืน หรือนั่งในพื้นที่สาธารณะ สิ่งสำคัญที่ควรคำนึงคือการมองจากพื้นที่สาธารณะไปยังชายขอบของพื้นที่และการมองจากชายขอบหรือตัวอาคารออกมา จากการพบปะกันแต่เพียงมองฝ่ายเดียวพัฒนาสู่การพูดคุยกันเป็นกลุ่มเล็กๆได้หากมีที่นั่งและสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้ผู้คนเลือกหยุดคุยกันนอกเหนือไปจากนั่งในอาคาร (J. Gehl, -, 2010)

แนวคิดเมืองในระดับสายตานอกจากที่กล่าวมานี้ยังมีการพูดถึงในประเด็นเรื่องการส่งเสริมการเล่นและการออกกำลังกายในพื้นที่สาธารณะ ด้วยสัดส่วนที่เหมาะสม และการสร้างประสบการณ์ดีๆ ในเมืองด้วยศิลปะและต้นไม้ การส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเป็นต้น สรุปได้ว่าเป็นการให้ความสนใจในเรื่องของการเชิญชวนให้คนออกมาใช้พื้นที่สาธารณะ เมื่อพื้นที่สาธารณะมีคนมาใช้งานมากขึ้นก็จะมีสายตาคอยสอดส่องดูแลและเฝ้าระวังในพื้นที่มากขึ้นตามไปด้วยเป็นการรักษาความปลอดภัยให้กับเมืองได้โดยทางอ้อม ซึ่งแนวคิดเมืองระดับสายตาสันับสนุนให้เกิดผู้พิทักษ์ถนนขึ้นได้

2.5 แนวความคิดการเกิดอาชญากรรม

1) ความหมายและประเภทของอาชญากรรม

อาชญากรรม หมายถึง การทำผิดทางอาญา เป็นคำที่เกิดจากการสมานคำว่า “อาชญา” ที่หมายถึง อำนาจ โทษ และคำว่า “กรรม” ที่หมายถึง การกระทำที่ได้ทำไว้แต่ปางก่อน (ราชบัณฑิตยสถาน, 2554) อาชญากรรมตรงกับภาษาอังกฤษคำว่า “Crime” มาจากคำภาษาละตินว่า “Crimen” หรือ “Criminia” มีความหมายว่า การกระทำหรือการละเลยซึ่งถือเป็นความผิดและมีโทษตามกฎหมาย (An action or omission which constitutes an offence and is punishable by law.) (Oxford, 2014) ในการแบ่งกลุ่มของคดีอาชญากรรมนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดกลุ่มคดีอาญาแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1. คดีความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย และเพศ 1.1 ฆ่าผู้อื่น (คดีอุกฉกรรจ์) 1.2 ทำร้ายผู้อื่นถึงแก่ความตาย 1.3 พยายามฆ่า 1.4 ทำร้ายร่างกายสาหัส 1.5 ข่มขืนกระทำชำเรา

กลุ่มที่ 2. ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ 2.1 ปล้นทรัพย์ (คดีอุกฉกรรจ์) 2.2 ขิงทรัพย์ บาดเจ็บ (คดีอุกฉกรรจ์), ไม่บาดเจ็บ 2.3 ชิงทรัพย์ 2.4 ลักทรัพย์ รถยนต์, รถจักรยานยนต์, อื่นๆ 2.5 กรรโชกทรัพย์ 2.6 ฉ้อโกงประชาชน 2.7 รับของโจร 2.8 ลักพาตัวเรียกค่าไถ่ 2.9 วางเพลิง

กลุ่มที่ 3 คดีความผิดพิเศษ 3.1 พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์ 3.2 พ.ร.บ. คุ้มครองเด็ก 3.3 พ.ร.บ. ลิขสิทธิ์ 3.4 พ.ร.บ. สิทธิบัตร 3.5 พ.ร.บ. เครื่องหมายการค้า 3.6 พ.ร.บ. ว่าด้วยการกระทำผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ 3.7 ความผิดเกี่ยวกับบัตรอิเล็กทรอนิกส์ 3.8

พ.ร.บ. ป่าไม้ 3.9 พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ 3.10 พ.ร.บ. อุทยานแห่งชาติ 3.11 พ.ร.บ. สงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า 3.12 พ.ร.บ. สิ่งแวดล้อม 3.13 พ.ร.บ. เลื่อยโซยนต์ 3.14 พ.ร.บ. การขุดดินและถมดิน 3.15 พ.ร.บ. ศุลกากร 3.16 พ.ร.บ. พอกเงิน 3.17 พ.ร.บ. ห้ามเรียกดอกเบี้ยเกินอัตรา

กลุ่มที่ 4 ความผิดที่รัฐเป็นผู้เสียหาย 4.1 ยาเสพติด ผลิต/นำเข้า/ส่งออก, จำหน่าย/ครอบครองเพื่อจำหน่าย, ครอบครอง, เสพยาเสพติด 4.2 อาวุธและวัตถุระเบิด อาวุธปืนสงคราม, อาวุธปืนธรรมดา, วัตถุระเบิด 4.3 การพนัน สลากกินรวบ, ทายผลฟุตบอลออนไลน์, การพนันอื่นๆ 4.4 ความผิดเกี่ยวกับวัตถุ สื่อสิ่งพิมพ์ลามกอนาจาร 4.5 ความผิดเกี่ยวกับ พ.ร.บ. คนเข้าเมือง นำพา ให้ที่พักพิง ลักลอบหลบหนีเข้าเมือง 4.6 ความผิดเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณี 4.7 ความผิดเกี่ยวกับสถานบริการ 4.8 ความผิดเกี่ยวกับการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

การเกิดอาชญากรรมนั้นมีทั้งที่เกิดในพื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนบุคคลงานวิจัยชิ้นนี้เป็นงานวิจัยเกี่ยวกับเมืองจึงได้เลือกแค่คดีที่เกี่ยวข้องกับเมืองมาศึกษาซึ่งกลุ่มคดีที่เลือกอ้างอิงมาจากงานวิจัยเรื่อง ความหนาแน่นเชิงพื้นที่อาชญากรรม กรณีศึกษาเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ศึกษาตามแบบเคอร์เนล โดย มณฑล เขียวไพศาล และมานัส ศรีวณิช ที่ได้ศึกษาอาชญากรรม 7 ประเภทที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ คือ 1) ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น 2) ความผิดฐานทำร้ายร่างกาย 3) ความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา 4) ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ 5) ความผิดฐานลักรถจักรยานยนต์ 6) ความผิดฐานลักรถยนต์ 7) ความผิดเกี่ยวกับคดียาเสพติด (Yiampisan & Srivanit, 2010)

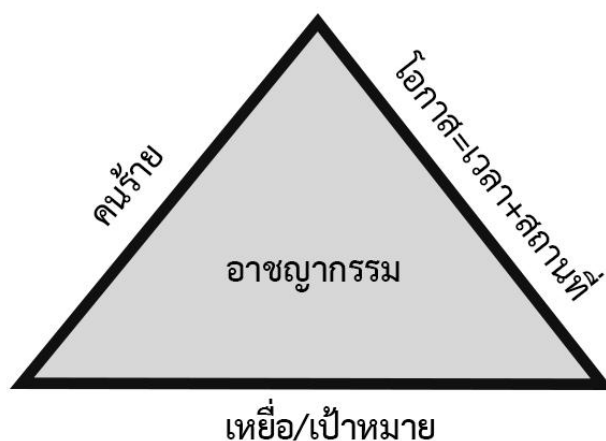
2) ทฤษฎีสาเหตุในการเกิดอาชญากรรมในเมือง

ปัจจัยในการเกิดอาชญากรรมนั้นประกอบด้วยด้านกายภาพ และด้านสังคมที่ส่งผลให้อาชญากรรมตัดสินใจลงมือกระทำความผิดได้ มีองค์ประกอบหลัก 3 อย่างตามทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) คือ

1) ผู้กระทำความผิดหรือคนร้าย (Criminals) หมายถึง ผู้ที่มีความต้องการจะก่อเหตุหรือลงมือกระทำความผิด

2) เหยื่อ (Victims) หรือ เป้าหมาย (Target) หมายถึง บุคคล สถานที่ หรือวัตถุสิ่งของ ที่ผู้กระทำความผิดหรือคนร้าย มุ่งหมายกระทำต่อ หรือเป็นที่ต้องการ

3) โอกาส (Opportunity) หรือช่วงเวลา (Time) และสถานที่ (Place) ที่เหมาะสมในการกระทำความผิดหรือก่ออาชญากรรม



รูปภาพ 4: แสดงทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม

ที่มา: ผู้วิจัย

หากว่ามีองค์ประกอบทั้ง 3 คือ ผู้ร้าย เหยื่อ และโอกาส ครบแล้วก็จะทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้น ทั้งนี้ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรมได้เสนอแนวความคิดในการแก้ไขปัญหาไว้ว่า ต้องทำให้องค์ประกอบด้านใดด้านหนึ่งในสามด้านหายไป เมื่อองค์ประกอบไม่ครบก็จะไม่เกิดอาชญากรรมขึ้น ด้านผู้กระทำความผิดนั้นต้องพยายามลดหรือควบคุมจำนวนผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายในพื้นที่ มุ่งเน้นทฤษฎีเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย และสร้างความหวาดกลัวให้กับคนร้าย ด้านเหยื่อ ต้องรู้จักการป้องกันตัวเอง ครอบครัว และชุมชนหรือสังคม โดยอาจมีตำรวจเข้าช่วยเหลือ ให้ความรู้ ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ด้านโอกาส การตัดโอกาสนั้นสามารถทำได้โดยการออกแบบและการจัดการเมือง ในเรื่องของเวลานั้นเป็นการจัดการให้พื้นที่ของเมืองมีการใช้งานตลอดเวลา มีคนและกิจกรรมในพื้นที่ หรือมีตำรวจสายตรวจ และจุดเฝ้าระวังภัย เป็นต้น ในเรื่องของสถานที่นั้นมีทฤษฎีที่หลากหลายมาเกี่ยวข้องมากมาย ทฤษฎีที่ตำรวจใช้เป็นหลักในการปฏิบัติงานนั้นประกอบไปด้วย 1) ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Through Environmental Design) ดังที่กล่าวมาแล้วว่าเป็นวิธีการปรับสภาพแวดล้อมและใช้ประโยชน์จากสภาพแวดล้อมในการลดโอกาสการก่ออาชญากรรมโดยเพิ่มความเสี่ยงที่คนร้ายจะถูกตรวจพบหรือจับกุมมากยิ่งขึ้น 2) การจัดระเบียบพื้นที่ที่มีแนวโน้มจะเกิดอาชญากรรมหรือพื้นที่เสี่ยง ตามหลักทฤษฎีหน้าต่างแตก

(Broken Windows Theory) โดยต้องรีบแก้ไขปัญหาก่อนที่จะเกิดอาชญากรรมในพื้นที่ดังกล่าว 3) การจัดการพื้นที่ให้ปลอดภัยตามโครงการพื้นที่ปลอดภัย (Safety Zone) 4) ส่งเสริมให้เกิดการดูแลกันของเพื่อนบ้านตามโครงการเพื่อนบ้านเตือนภัย (Neighborhood Watch) รวมถึงการใช้อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย และ 5) การสร้างความร่วมมือระหว่างตำรวจและชุมชนเพื่อแก้ปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ร่วมกันตามโครงการตำรวจผู้ใช้ชุมชน (Community Policing) โดยมุ่งสร้างชุมชนที่เข้มแข็งดูแลตนเองได้อย่างยั่งยืน (ภักดีสินธุภาค, 2013)

จากการทบทวนวรรณกรรมแนวความคิดและทฤษฎีที่ตำรวจใช้ในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมนั้นพบว่ามีความสอดคล้องกับแนวความคิดสายตาเฝ้าระวังของ เจคอบส์ คือ เพิ่มการเฝ้าดูพื้นที่สาธารณะของผู้คนลดโอกาสไม่ให้เกิดอาชญากรรมได้ด้วยการจัดการองค์ประกอบทางกายภาพเมืองที่ส่งเสริมและเอื้อต่อการมองเห็นซึ่งกันและกัน

2.6 สรุปการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดกรอบแนวความคิดงานวิจัย

1) รูปแบบการเฝ้าระวังจากการทบทวนวรรณกรรม

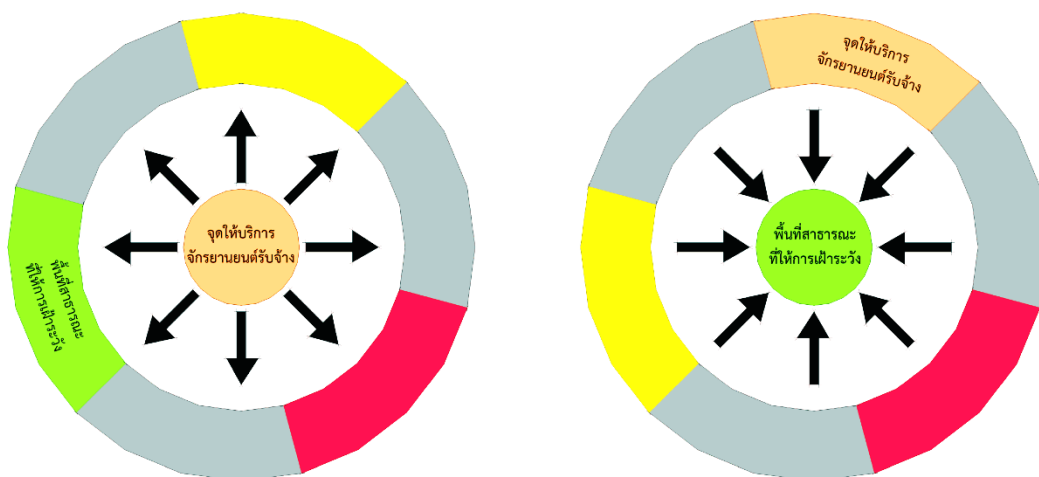
สรุปแนวความคิดการเฝ้าระวังพื้นที่สาธารณะได้เป็นสองแนวทางคือ แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม โดย มิแช็ล ฟูโกต์ (Michel Foucault) และ แนวความคิดสายตาเฝ้าระวัง โดย เจน เจคอบส์ (Jane Jacobs) ซึ่งทั้งสองแนวความคิดมีความแตกต่างกันในทางหลักการและการปฏิบัติซึ่งสรุปออกมาเป็นตารางได้ดังต่อไปนี้

ตาราง 1: แสดงการสรุปแนวความคิดของ มิแช็ล ฟูโกต์ และ เจน เจคอบส์

แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม	แนวความคิดสายตาเฝ้าระวัง
- มีการสอดส่องดูแลโดยมีหน่วยเฝ้าระวังอยู่ตรงกลางพื้นที่ที่สามารถเห็นโดยรอบได้	- ผู้คนที่มีความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งกับพื้นที่ที่ตนเองอยู่ รู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกันดูแลพื้นที่
- การแยกส่วนผู้คนหรือกิจกรรมออกเป็นกลุ่มย่อยตามสิ่งๆที่เหมือนกันให้ควบคุมได้ง่าย	- ความหลากหลายของกิจกรรมที่ดึงดูดความสนใจให้ผู้คนอยากเฝ้ามองและถูกเฝ้ามอง
- มีองค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่เอื้อต่อการมองเห็นได้ดี	- องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่เอื้อต่อการมองเห็นได้ดี

ที่มา: ผู้วิจัย

จากตารางแสดงการสรุปแนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม และแนวความคิดสายตาเฝ้าระวังเป็นรูปภาพได้ดังนี้



รูปภาพ 5: แสดงแนวคิดของ มิแชล พูโกต์ (ซ้าย) แนวคิดของ เจน เจคอปส์ (ขวา)

ที่มา: ผู้วิจัย

แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุมโดย มิแชล พูโกต์ นั้นหากเปรียบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจุดที่คอยสอดส่องดูแลและเฝ้าระวังอาชญากรรม ตำแหน่งที่เหมาะสมในการเฝ้าระวังจะอยู่ที่จุดที่สามารถมองเห็นสภาพแวดล้อมรอบจุดให้บริการได้ดีหลังจากที่ทำการแยกกิจกรรมต่างๆออกเป็นกลุ่มๆแล้วซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดการวางผังเมืองแบบสมัยใหม่ที่แยกส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินออกจากกันแล้วควบคุมดูแลในแต่ละพื้นที่ แต่แนวความคิดสายตาเฝ้าระวังของ เจน เจคอปส์ จะเปรียบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นส่วนหนึ่งในกิจกรรมที่หลากหลายผสมผสานกันบนพื้นที่สาธารณะและร่วมกับปัจจัยอื่นในการเป็นสายตาสอดส่องดูแลอาชญากรรมในพื้นที่รอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

การเกิดสายตาเฝ้าระวังในจักรยานยนต์รับจ้างอาจสอดคล้องกับแนวคิดใดแนวคิดหนึ่งในสองแนวความคิดก็เป็นได้ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตำแหน่งที่ตั้งของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างและความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมโดยรอบจุดให้บริการเองเป็นหลักซึ่งจะทำการจัดกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ศึกษาเข้ากับแต่ละแนวคิดในงานวิจัยชิ้นนี้

2) ความสัมพันธ์ของรูปแบบการจัดการตนเองกับการเฝ้าระวัง

การเฝ้าระวังโดยจักรยานยนต์รับจ้างนั้นเกิดได้ใน 2 กรณีคือ ขณะที่อยู่กับที่คือขณะประจำอยู่ที่จุดให้บริการ และขณะเคลื่อนที่หรือขณะที่ขับรถไปตามเส้นทางการให้บริการ งานวิจัยในครั้งนี้จะศึกษาเพียงการเฝ้าระวังของจักรยานยนต์รับจ้างที่เกิดขณะประจำอยู่ที่จุดให้บริการเท่านั้น เพราะการศึกษาการเฝ้าระวังขณะเคลื่อนที่นั้นมีเส้นทางที่ไม่แน่นอนและควบคุมปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องได้ยาก การศึกษาจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจะศึกษาประกอบกับองค์ประกอบทางกายภาพเมือง เพราะการเฝ้าระวังในพื้นที่สาธารณะพื้นที่หนึ่งๆนั้น มีปัจจัยในด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังด้วย เป็นการทำงานร่วมกันในการช่วยสอดส่องดูแลพื้นที่ของผู้ที่ใช้งานในพื้นที่นั้นๆ

การจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้างมีทั้งหมด 3 อย่างด้วยกันจากงานวิจัยของ อภิวัฒน์ รัตนวราหะ ดังนี้

- จุดให้บริการ หรือวิน จะมีการเลือกทำเลในการตั้งวินตามจุดที่มีการชุมนุมของคนหลายๆ ตามถนนสายใหญ่ๆ ที่เป็นจุดเริ่มต้นของถนนซอยย่อยๆ เข้าไปยังชุมชนในซอย ด้านหน้าหมู่บ้านหรือที่พักอาศัยรวม ด้านหน้าอาคารพาณิชย์และสำนักงาน จุดให้บริการที่เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าในการใช้บริการไม่เพียงส่งผลในการสร้างรายได้ให้กับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างเท่านั้น แต่การประจำอยู่ที่จุดให้บริการรอลูกค้าตลอดทั้งวัน และการมองหาลูกค้าที่ต้องการใช้บริการยังเป็นการเอื้อให้เกิดการสังเกตความเปลี่ยนแปลงของเหตุการณ์รอบตัวเขาไปด้วยทำให้สามารถรับรู้ถึงคนแปลกหน้าที่ผ่านไปผ่านมาหรือเข้าออกสถานที่ใกล้เคียงได้ เพราะผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นจะรู้จักผู้คนที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับวินของเขา เช่น หาบเร่แผงลอย ร้านค้า ชุมชนหรือหมู่บ้าน ด้วยการที่คนกลุ่มนี้มาใช้บริการประจำหรือพบเห็นกันประจำจากการอยู่ในบริเวณเดียวกัน ทำให้จักรยานยนต์รับจ้างเป็นผู้สอดส่องดูแลพื้นที่โดยธรรมชาติและสามารถสังเกตสิ่งผิดปกติที่เกิดขึ้นรอบตัวในระยะมองเห็นได้ (100 เมตร) อย่างไรก็ตามการสอดส่องดูแลที่เกิดขึ้นในจักรยานยนต์รับจ้างนั้นจะแตกต่างกันไปในแต่ละสถานที่

- การจำกัดจำนวนคนในวิน หรือ โควตา เป็นการปกป้องส่วนแบ่งการตลาดให้กับสมาชิกในวินให้มีรายได้ที่คงที่และเพียงพอกับการยังชีพ การจำกัดคนที่สามารถเข้ามาขับในวินเป็นไปตามการดูแลของหัวหน้าวิน ในการเริ่มก่อตั้งวินจะเป็นการจับกลุ่มกันของคนรู้จักกัน เพื่อน หรือเป็นญาติพี่น้องกันชวนกันมาขับวิน โดยก่อนหน้านี้นักวินถูกควบคุมโดยผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่นที่อีกทางหนึ่งทำให้เกิดการซื้อขายเสื้อวินขึ้นเพื่อให้ได้สิทธิในการขับในวินซึ่งราคาค่าเสื้อก็จะแตกต่างกันตามแต่ทำเลที่ตั้งวิน วินไหนมีลูกค้ามากวินนั้นก็จะมีราคาเสื้อที่สูงตาม ในปัจจุบันได้มีการขึ้นทะเบียนจักรยานยนต์รับจ้างขึ้นทำให้การซื้อขายเสื้อวินหมดไปเพราะเสื้อวินนี้จะไปขึ้นทะเบียนเท่านั้นไม่สามารถให้ใครขับแทนตนได้ และการเพิ่มคนในวินเป็นการตกลงกันของคนในวินเอง โดยข้อกำหนดของการตั้งวินกำหนดไว้ว่าต้องแต่งตั้งประธานวิน รองประธานวิน และกรรมการวินในการตัดสินใจร่วมกันที่จะรับคนเพิ่มแล้วถึงให้ผู้ที่จะเข้ามาขับใหม่ไปลงทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกซึ่งมีการเปิดรับลงทะเบียนเป็นรอบ เมื่อกรมการขนส่งทางบกอนุมัติถึงจะสามารถขับจักรยานยนต์รับจ้างได้ ขั้นตอนดังที่กล่าวมาทำให้สมาชิกในวินมีความสนิทกันมาก ประกอบกับการที่ผู้ขับก็อาศัยอยู่ในพื้นที่หรือชุมชนใกล้เคียงกันกับจุดให้บริการทำให้เกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ขึ้นซึ่งเป็นเหตุผลที่ว่าทำไมจักรยานยนต์รับจ้างถึงมีบทบาทในการเป็นผู้ให้เบาะแส แจ้งข้อมูล รูปพรรณสัณฐาน ยามที่เกิดเหตุการณ์ผิดปกติดังกล่าวในพื้นที่ได้

- ขอบเขตการให้บริการ เป็นการปกป้องส่วนแบ่งการตลาดอีกทางหนึ่ง คือการกำหนดพื้นที่และเส้นทางที่จำกัดเฉพาะผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในวินนั้นๆ สามารถให้บริการลูกค้าได้ เป็นการสร้างบริการที่ผูกขาดกับพื้นที่ทำให้จักรยานยนต์รับจ้างจากวินอื่นไม่สามารถให้บริการได้ การผูกขาดนี้ทำให้เกิดลักษณะการให้บริการที่ไปส่งลูกค้าและกลับมาอยู่ที่วินที่ตนประจำอยู่เป็นรอบวนซ้ำไปซ้ำมา การรับส่งลูกค้าในลักษณะนี้จึงเกิดเส้นทางประจำที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างใช้ทุกวันขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่รับรู้เส้นทางและพื้นที่เป็นอย่างดี มีการสอดส่องเส้นทางที่ผ่านโดยธรรมชาติ ทำให้สายตาเฝ้าระวังโดยจักรยานยนต์รับจ้างไม่เพียงเกิดที่วินเท่านั้นแต่มีการเฝ้าระวังในขอบเขตที่ให้บริการด้วย และขนาดที่เล็กทำให้เคลื่อนไหวได้รวดเร็วช่วยในการให้การช่วยเหลือด้านต่างๆ ยามเกิดเหตุได้ทันการณ์เพียงแค่มียานยนต์รับจ้างอยู่ก็สามารถขัดขวางผู้กระทำความผิดที่อาจก่ออาชญากรรมหรือกิจกรรมที่ไม่พึงประสงค์ในพื้นที่ได้

3) กรอบแนวความคิดที่เกี่ยวข้องในแต่ละรูปแบบการจัดการตนเอง

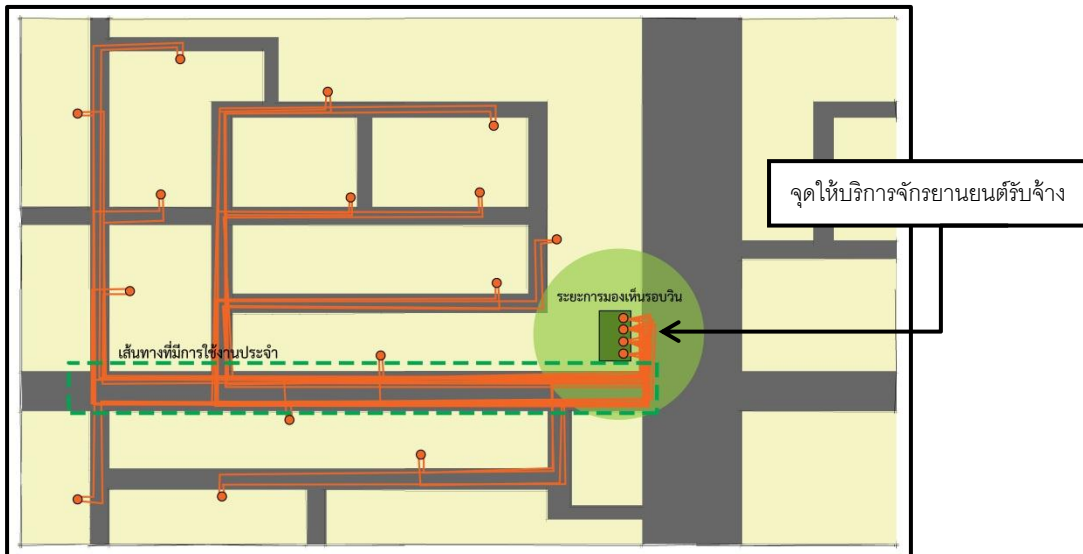
การจัดการตนเองเชิงพื้นที่	ผลที่เกิดในทางเศรษฐกิจ	ผลที่เกิดในทางสังคม	ผลลัพธ์จากทางสังคม	แนวความคิดที่ใช้อธิบาย	เครื่องมือและวิธีการศึกษา
จุดให้บริการหรือวิน	ตั้งวินเองไม่ได้หากมีวินตรงนั้นอยู่แล้ว	การเฝ้าระวังจากการที่ผู้ขับนั่งอยู่ที่วิน	เป็นเหมือนยามของเมืองให้ความช่วยเหลือได้	สายตาเฝ้าระวัง	แยกประเภทวินและสัมภาษณ์เชิงลึกดูว่ารูปแบบใดให้ผลอย่างไร
การจำกัดจำนวนคน	คนต้องรอใช้บริการซึ่งอาจมีคนที่วินไม่พอตามความต้องการ	คนในวินรู้จักกันสนิทกันและช่วยเหลือกัน	รับรู้ถึงคนแปลกหน้าที่เข้าออกพื้นที่	การสร้างสภาพแวดล้อมที่ตอบสนองพฤติกรรมของมนุษย์	แยกประเภทวินและสัมภาษณ์ดูว่าแต่ละที่อยู่ในระดับใดตามทฤษฎี
ขอบเขตการให้บริการ	รับคนนอกเขตไม่ได้ให้คนรอวินประจำเขตมารับคน	การเดินทางซ้ำเส้นทางเดิมจดจำคุ้นเคยกับพื้นที่	เห็นสิ่งผิดปกติบนเส้นทางจะเข้าช่วยได้ทันที	จินตภาพของเมือง	แยกประเภทและให้บอกเส้นทางประจำโดยให้บอกจุดที่เสี่ยงและไม่ปลอดภัยมาด้วย

รูปภาพ 6: กรอบแนวความคิดในแต่ละรูปแบบการจัดการตนเอง และรูปแบบที่เลือกวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย

การศึกษาในครั้งนี้จะทำการศึกษาเพียง จุดให้บริการของจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งเป็นเพียงหนึ่งในสามของการจัดการตนเองเชิงพื้นที่เท่านั้น ด้วยความที่มีเนื้อหาและข้อมูลที่ต้องศึกษาอีกมาก แต่มีข้อจำกัดทางด้านเวลา การมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะหัวข้อใดหัวข้อหนึ่งจึงมีความพอเหมาะกับความยาวมากว่า

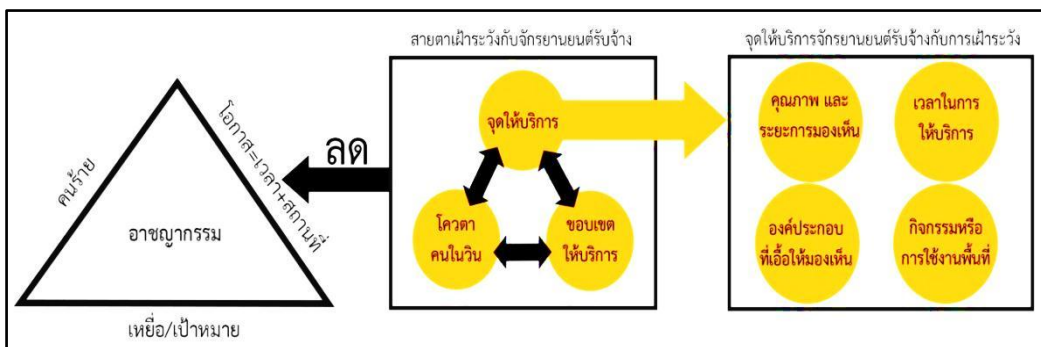
4) โมเดลสมมติฐานรูปแบบการจัดการตนเองเชิงพื้นที่



รูปภาพ 7: โมเดลสมมติฐานรูปแบบการจัดการตนเองเชิงพื้นที่
ที่มา: ผู้วิจัย

จากรูปโมเดลสมมติฐานแสดงให้เห็นถึงการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในหนึ่งจุดให้บริการที่การเฝ้าระวังจะเกิดที่จุดให้บริการและตามเส้นทางที่ได้ใช้ในการรับส่งผู้โดยสาร จะเห็นได้ว่าจะมีช่วงของเส้นทางที่มีความถี่ของการใช้มากกว่าเส้นทางอื่นซึ่งคือเส้นทางหลักในการให้บริการซึ่งสามารถเกิดสายตาเฝ้าระวังขณะเคลื่อนที่ได้ อย่างไรก็ตามงานวิจัยชิ้นนี้ทำการศึกษาเพียงจุดให้บริการ การทำโมเดลสมมติฐานขึ้นมาเพียงเพื่อการมองการเฝ้าระวังของจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อสร้างความเข้าใจในภาพรวมเท่านั้น

5) กรอบงานวิจัยเรื่องจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปภาพ 8: แสดงกรอบงานวิจัย
ที่มา: ผู้วิจัย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาความแตกต่างของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละสถานที่ต่อการเป็นสาเหตุเฝ้าระวังให้กับเมือง จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรมในบทที่ผ่านมาพบว่า คุณภาพและระยะเวลาการมองเห็น เวลาในการให้บริการ องค์ประกอบที่เอื้อให้เกิดการมองเห็น และกิจกรรมหรือการใช้งานพื้นที่นั้นมีผลในการเฝ้าระวังในพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้าง การทำความเข้าใจถึงปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นนี้จำเป็นต้องทราบรูปแบบจุดให้บริการที่มีทั้งหมดในพื้นที่กรณีศึกษาก่อน จากนั้นจึงจะสามารถหาความสัมพันธ์ของแต่ละรูปแบบต่อการเป็นสาเหตุเฝ้าระวังให้พื้นที่ได้ ระเบียบวิธีการวิจัยในการศึกษาเป็นดังต่อไปนี้

- 3.1 กรอบการวิจัย
- 3.2 วิธีการดำเนินการวิจัย
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

3.1 กรอบการวิจัย

รูปแบบการวิจัยถูกกำหนดเป็น 2 ขั้นตอน คือ

3.1.1 การจัดกลุ่มจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

- จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ (Land Use) ตามกรอบแนวความคิดที่ว่าด้วยกิจกรรมหรือการใช้งานพื้นที่มีผลกับการเฝ้าระวังของจักรยานยนต์รับจ้างแตกต่างกัน

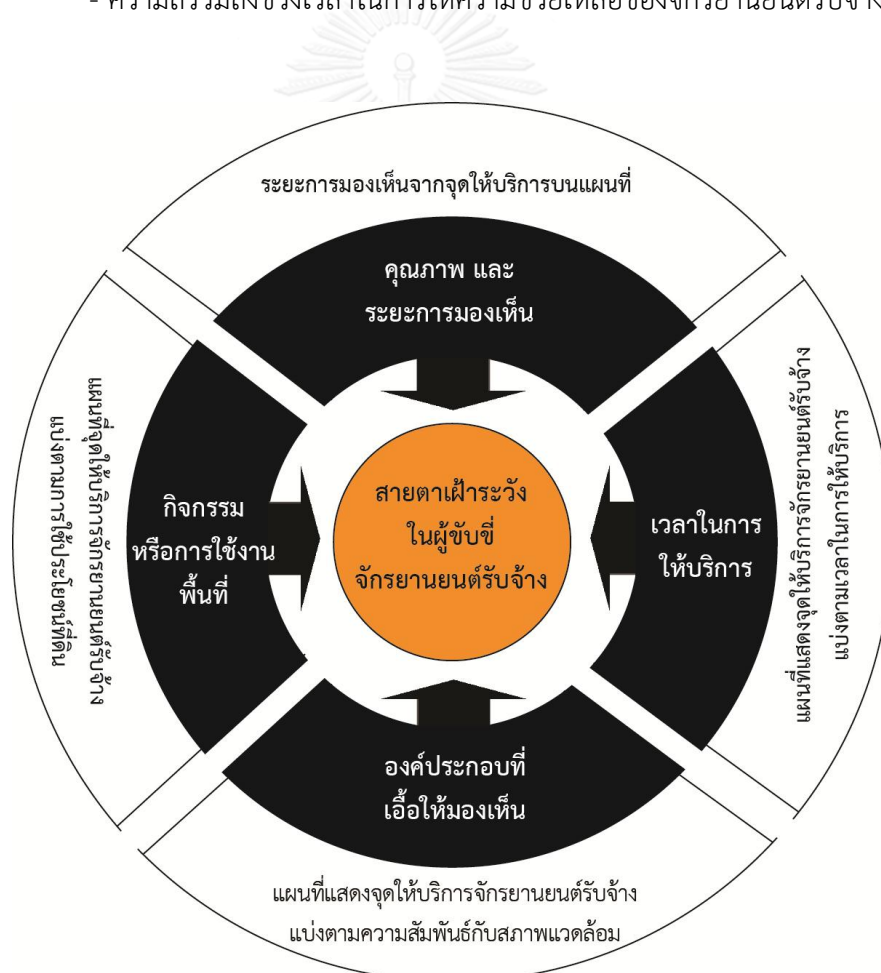
- จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม (Local Relationship) เป็นการแบ่งตามกรอบแนวความคิดที่ว่าด้วยองค์ประกอบที่เอื้อให้มองเห็นที่ส่งผลถึงคุณภาพ และระยะในการมองเห็นนำไปสู่การเฝ้าระวังของจักรยานยนต์รับจ้าง การแบ่งกลุ่มด้วยหลักเกณฑ์นี้จะศึกษาความสามารถในการมองเห็น หรือการสอดส่องดูแลของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่นั่งอยู่ที่จุดให้บริการ

- จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามตำแหน่งที่ตั้งบนพื้นที่ศึกษา เป็นการจัดกลุ่มเพื่อหาผลที่แตกต่างกันในการเฝ้าระวังของจักรยานยนต์รับจ้างหากว่าอยู่ในตำแหน่งที่แตกต่างกันจะส่งผลอย่างไร

3.1.2 การหาข้อมูลการเฝ้าระวังของแต่ละรูปแบบจุดให้บริการ

- เหตุการณ์ที่ถูกรับเห็นและให้การช่วยเหลือโดยจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งเป็นเหตุการณ์ทางอาชญากรรม อุบัติเหตุ และการให้ความช่วยเหลืออื่นๆที่มากกว่าการให้บริการรับส่งผู้คนหรือสิ่งของ

- ความถี่รวมถึงช่วงเวลาในการให้ความช่วยเหลือของจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปภาพ 9: กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย

3.2 วิธีการดำเนินการวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 7 ขั้นตอน คือ

3.2.1 สืบค้นข้อมูลทางสถิติจากกรมการขนส่งทางบกที่ได้รับรวบรวมข้อมูลจำนวนของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้ขึ้นทะเบียนในแต่ละเขตของกรุงเทพฯเอาไว้และเลือกพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้การลงพื้นที่สำรวจใช้วิธีการเหมาจักรยานยนต์รับจ้างให้ขับพาผู้สำรวจไปตามจุดให้บริการต่างๆ ตามรายชื่อของวินที่ทำการลงทะเบียน และคำอธิบายระบุตำแหน่งในเขตโดยข้อมูลมาจากความอนุเคราะห์ของสำนักงานเขตจตุจักร เขตที่ได้เลือกเป็นพื้นที่ศึกษา ทำการบันทึกภาพจุดให้บริการและทำการระบุตำแหน่งลงในแผนที่เพื่อตรวจสอบว่าจุดให้บริการมีอยู่ตามที่บรรยายไว้จริงหรือไม่ จัดทำตารางบันทึกข้อมูลทางกายภาพ และจัดกลุ่มจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเข้าด้วยกัน เพื่อไว้ศึกษาความสัมพันธ์กัน

หลักการในการเลือกพื้นที่ศึกษา ในการเลือกพื้นที่ศึกษานั้นมีเกณฑ์ในการเลือกดังนี้

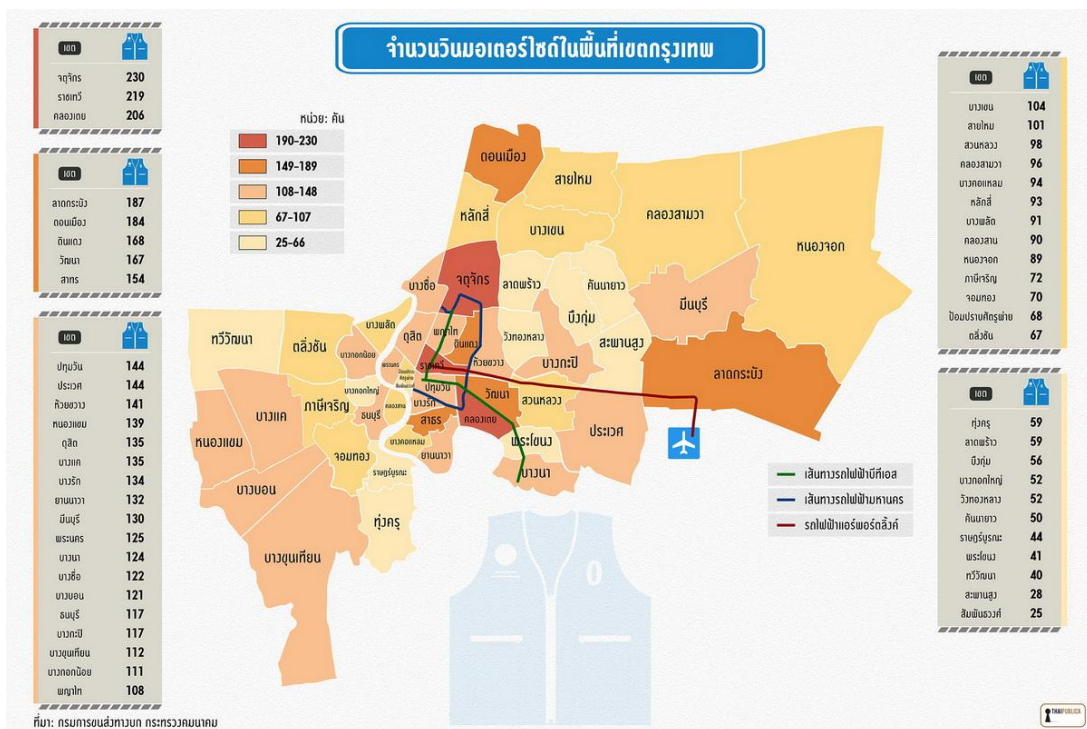
- ความหลากหลายของการเชื่อมต่อของรูปแบบการเดินทางทั้งนี้มาจากการทบทวนวรรณกรรมที่ว่าจักรยานยนต์รับจ้างเป็นระบบขนส่งที่เชื่อมต่อการเดินทางจากระบบขนส่งหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางคือหน้าประตูของสถานที่ที่ลูกค้าต้องการ ดังนั้นรูปแบบที่หลากหลายในการเดินทางและ การคมนาคมที่มีหลายระดับทั้ง เชื่อมต่อระดับจังหวัด ระดับเมือง ระดับย่าน จนถึงระดับชุมชน จึงเป็นหัวข้อสำคัญในการเลือกพื้นที่ศึกษา

- ความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งมาจากการทบทวนวรรณกรรมที่ว่าสายตาเฝ้าระวังต้องอาศัยพื้นที่ที่มีความหลากหลายของกลุ่มคนที่มีความแตกต่างกันส่งผลถึงกิจกรรมที่หลากหลายในพื้นที่ พื้นที่จึงควรมีการใช้งานแบบผสมผสาน

- ความหนาแน่นของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ ทั้งนี้การให้บริการที่มาในพื้นที่หนึ่งๆ จะเป็นผลมาจากความหลากหลายในการเชื่อมต่อการเดินทางและความหลากหลายของการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากสถิติการลงทะเบียนจักรยานยนต์รับจ้างของทุกเขตในกรุงเทพมหานครโดยกรมการขนส่งทางบกพบว่าเขต จตุจักร มีจำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุดในกรุงเทพมหานคร คือ 4,345 คน (จากการลงทะเบียนในปี พ.ศ. 2559) และเป็นเขตที่มีจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุดเช่นกันคือ 230 วิน ประกอบกับเขตจตุจักรถือเป็นแหล่งการค้า การบริการ และแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีรูปแบบการเชื่อมต่อของการเดินทางที่หลากหลาย และมี

การเชื่อมต่อในหลายระดับทั้ง ระดับจังหวัด ระดับเมือง ระดับย่านไปจนถึงระดับชุมชน มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตที่หลากหลายทำให้มีกลุ่มคนที่แตกต่างกันในพื้นที่ส่งผลมาถึงรูปแบบที่แตกต่างกันไปของการบริการจักรยานยนต์รับจ้างตามแต่ละพื้นที่ได้จึงได้เลือกเขต จตุจักร เป็นตัวแทนในการศึกษาจักรยานยนต์รับจ้างกับการเป็นสายตาเฝ้าระวังในงานวิจัยชิ้นนี้



รูปภาพ 10: จำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครแบ่งตามรายเขต

ที่มา: <http://thaipublica.org/2016/06/bangkokpublica-3/>

3.2.2 สืบค้นข้อมูลสถิติการเกิดอาชญากรรมในปี พ.ศ. 2559 ของพื้นที่ศึกษาเขตจตุจักร นำมาระบุตำแหน่งบนแผนที่เป็นแผนที่อาชญากรรม ข้อมูลได้รับการอนุเคราะห์จาก สถานีตำรวจทั้งหมด 6 สถานีที่ให้การดูแลเขตจตุจักร คือ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง สถานีตำรวจนครบาลบางเขน สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ สถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น สถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน สถานีตำรวจนครบาลสุทธิสาร โดยการคัดเลือกคดีที่เกี่ยวข้องนั้นเลือกตามกลุ่มคดีที่เกิดขึ้นในที่สาธารณะอ้างอิงมาจากงานวิจัยเรื่อง ความหนาแน่นเชิงพื้นที่อาชญากรรม กรณีศึกษาเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ศึกษาตามแบบเคอร์เนล โดย มณฑล เขียมไพศาล และมานัส ศรีวิณิช ที่ได้ศึกษาอาชญากรรม 7 ประเภทที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ คือ 1) ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น 2) ความผิดฐานทำร้ายร่างกาย 3) ความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา 4) ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์

5) ความผิดฐานลักทรัพย์ยานยนต์ 6) ความผิดฐานลักทรัพย์ 7) ความผิดเกี่ยวกับคดียาเสพติด (Yiampisan & Srivanit, 2010) ตามที่ได้พบทวนวรรณกรรมมา

3.2.3 การเลือกกลุ่มตัวอย่างจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในการศึกษาใช้วิธีการนำแผนที่ตำแหน่งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างและแผนที่อาชญากรรมในพื้นที่มาดูประกอบกันโดยคัดเลือกแค่จุดให้บริการที่ในระยะ 100 เมตรจากจุดบริการมีการเกิดอาชญากรรมเกิดขึ้น ทั้งนี้ระยะ 100 เมตร เป็นไปตามระยะที่คนเราจะสามารถมองเห็นการเคลื่อนไหวของคนอื่นได้ไกลที่สุด (J. Gehl, -, 2010) เมื่อได้กลุ่มตัวอย่างแล้วจึงจะเตรียมการสัมภาษณ์เชิงลึก

3.2.4 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In Depth Interview) หลังจากการเลือกกลุ่มตัวอย่างแล้วจึงลงพื้นที่เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์วินที่ถูกเลือก ด้วยการเหมาจักรยานยนต์รับจ้างให้ขับพาผู้สำรวจไปตามจุดให้บริการที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยเน้นสัมภาษณ์หัวหน้าผู้ควบคุมดูแลจุดให้บริการเป็นหลักและสมาชิกเป็นผู้ให้คำตอบเสริม จากที่วินทุกวินจะต้องมีหัวหน้าที่ควบคุมดูแลความเรียบร้อยของวินและจะรับรู้เหตุการณ์รวมถึงความเป็นไปในวินมากที่สุดจึงสามารถเป็นตัวแทนในการให้ข้อมูลได้ ระหว่างสัมภาษณ์ได้มีการบันทึกบทสนทนาไว้ประกอบการสรุปผลด้วยแต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามความสะดวกและความสมัครใจที่จะให้บันทึกเสียงของผู้ถูกสัมภาษณ์ด้วยเป็นหลัก และตัวแทนจุดให้บริการมีสิทธิ์ที่จะไม่ให้ความร่วมมือในการตอบคำถามได้

หลักการและแนวคิดในการตั้งคำถามเพื่อการสัมภาษณ์เชิงลึก แบ่งเป็นสองส่วน คือ

- ข้อมูลทั่วไปของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง คือ ระยะเวลาที่ตั้งวิน กลุ่มลูกค้าหลัก เหตุผลที่ทำให้ตั้งวินอยู่ที่จุดนี้ ลักษณะการบริหารวิน ลักษณะการทำงาน การขาดลาไม่มาทำงาน เวลาในการให้บริการ กิจกรรมยามว่างที่วิน ช่วงอายุของคนในวิน การตรวจสอบคนที่เข้ามาขับวิน กฎและข้อตกลงร่วมกันในวิน

- ข้อมูลการเฝ้าระวังและการให้ความช่วยเหลือสังคมในการสร้างความสงบเรียบร้อย การให้ความร่วมมือกับตำรวจ หรือหน่วยงานที่ช่วยเหลือสังคม การให้ความช่วยเหลือผู้คนที่ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนบริเวณหน้าวินหรือพื้นที่ใกล้เคียง ความถี่ของอุบัติเหตุบริเวณวิน การช่วยเหลือตำรวจในการเฝ้าระวัง ให้ข้อมูล หรือสืบหาผู้กระทำความผิดคดีอาชญากรรม ความถี่ของการเกิดคดี

อาชญากรรมบริเวณวินและการให้ความช่วยเหลือ ความสามารถในการจดจำผู้คนที่มาใช้บริการ และความสัมพันธ์กับผู้คนใกล้เคียง

3.2.5 วิธีการประมวลผลข้อมูลจากการสัมภาษณ์

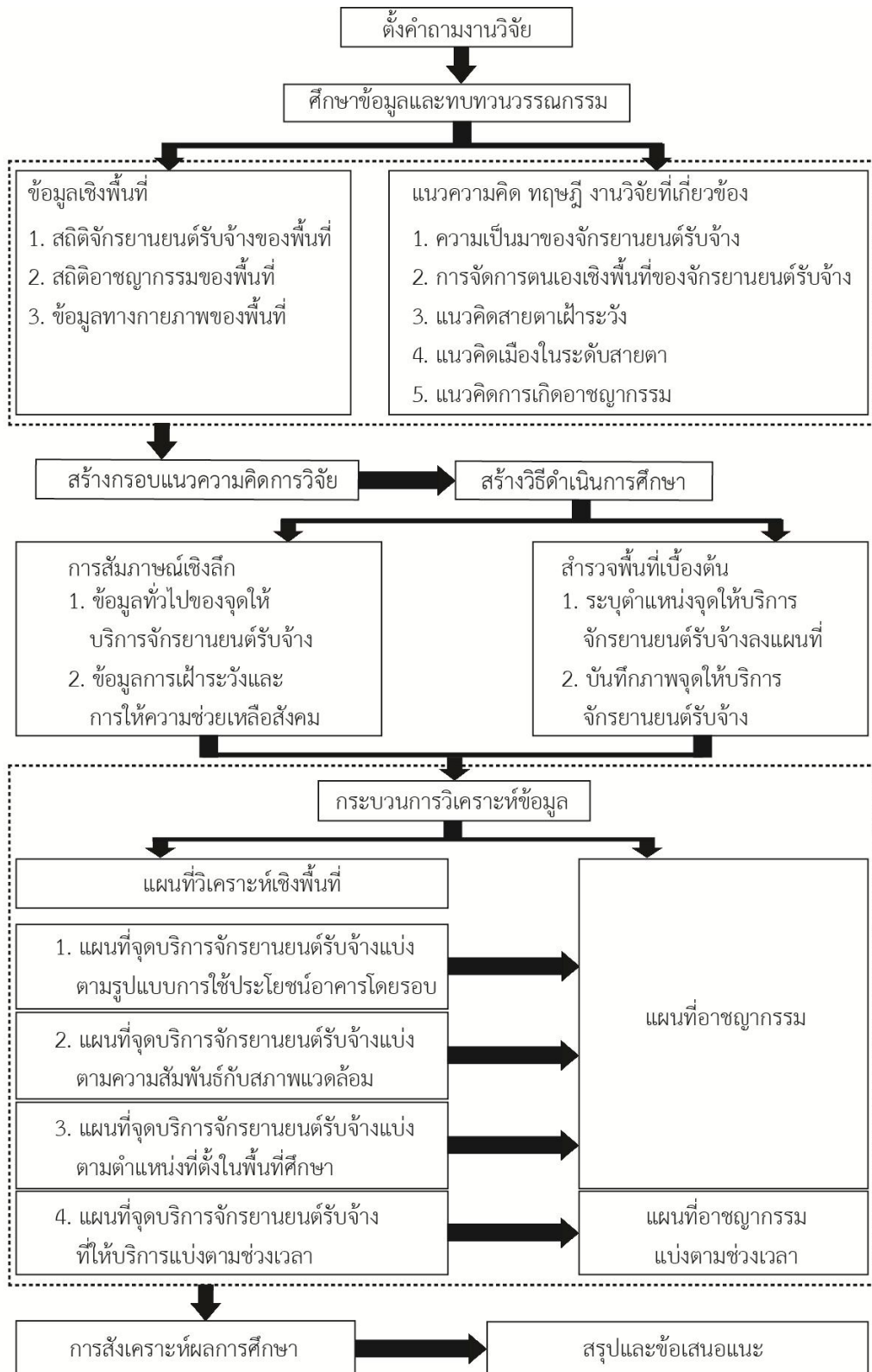
เมื่อได้ข้อมูลจากทั้งการสำรวจ และสัมภาษณ์เชิงลึกแล้วจึงนำมาแสดงข้อมูลในรูปแบบของแผนที่เพื่อการวิเคราะห์ความสัมพันธ์กันของข้อมูล โดยมีการแบ่งชั้นของข้อมูลดังนี้

- 1) แผนที่การให้บริการของจักรยานยนต์รับจ้างที่ถูกเลือกเป็นกลุ่มตัวอย่าง
 - วินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ
 - วินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม
 - วินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามคดีที่เกิดขึ้นในระยะมองเห็น 100 เมตร
 - วินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามเวลาที่ให้บริการ
 - วินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามตำแหน่งที่ตั้ง
- 2) แผนที่การเกิดอาชญากรรมในเขตจตุจักร
 - อาชญากรรมในระยะที่มองเห็นได้จากจุดให้บริการ 100 เมตร ตามช่วงเวลา

การนำข้อมูลมาซ้อนทับกันจะทำให้เห็นความสัมพันธ์กันของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับการเกิดคดีอาชญากรรมในช่วงเวลาต่างๆได้และทราบถึงพื้นที่ที่ได้รับการเฝ้าระวังได้เช่นกัน ซึ่งพื้นที่ที่ได้รับการเฝ้าระวังจากจักรยานยนต์รับจ้างจะมีการเกิดอาชญากรรมที่น้อยกว่าพื้นที่ทั่วไปที่ไม่มีจักรยานยนต์รับจ้างทั้งนี้เป็นไปตามการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบด้วย

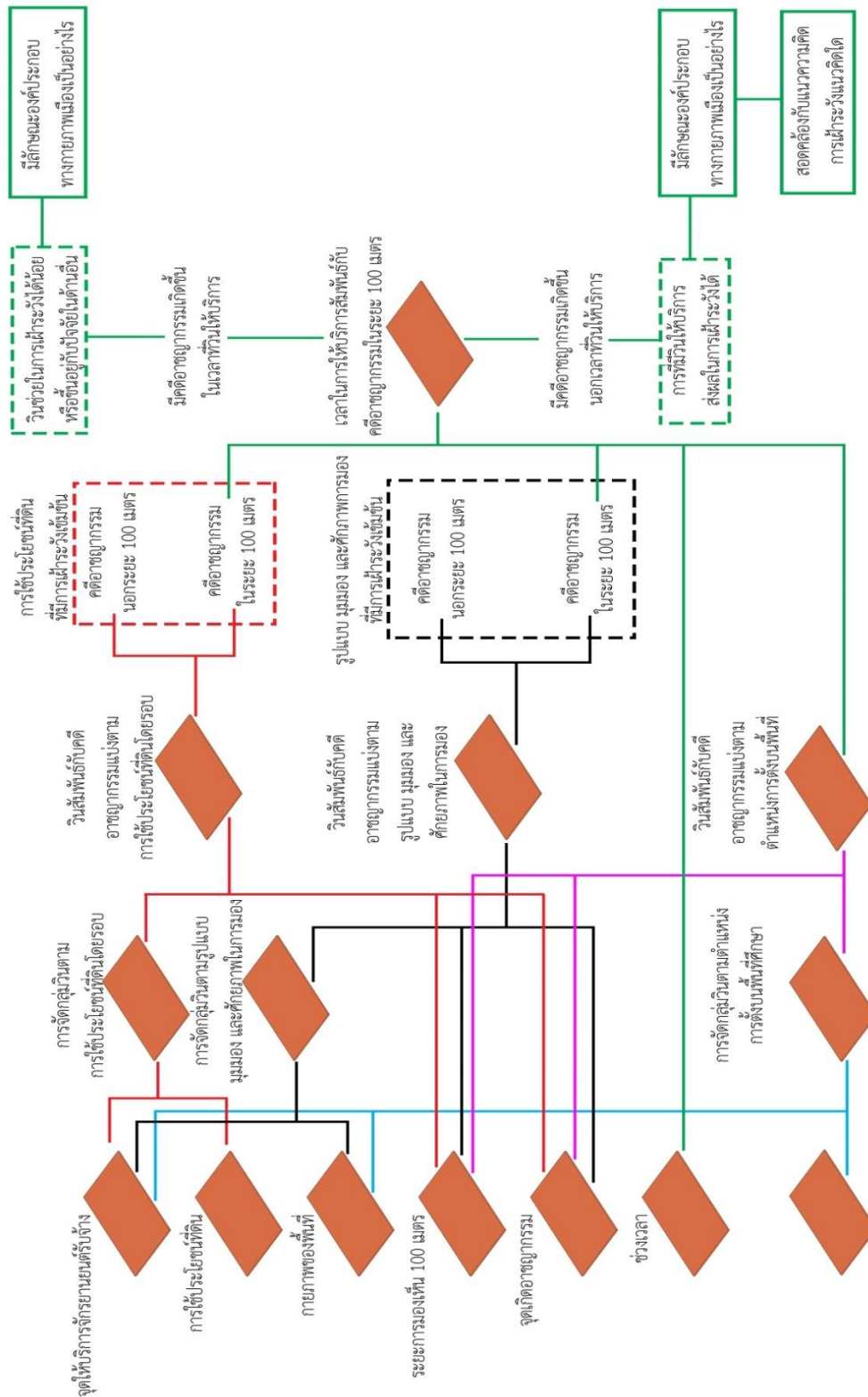
3.2.6 การสังเคราะห์ผลการศึกษา สรุปความสัมพันธ์ของรูปแบบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับการเกิดอาชญากรรมในพื้นที่รอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างว่า จุดใดที่ส่งผลให้ผู้ขับขี่มีสายตาเฝ้าระวังได้ดี และมีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีการเฝ้าระวังพื้นที่

3.2.7 สรุปและข้อเสนอแนะ นำเสนอแนวคิดเพื่อนำไปสู่การออกแบบชุมชนเมืองที่เสริมสร้างความปลอดภัยได้ด้วยการเฝ้าระวังโดยผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง



รูปภาพ 11: แผนผังวิธีการดำเนินงานวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 12: แสดงขั้นตอนการนำข้อมูลในแต่ละส่วนมาดูความสัมพันธ์กัน

ที่มา: ผู้วิจัย

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

มีเครื่องมือที่เกี่ยวข้องในการทำวิจัยดังนี้

- แผนที่เขตจตุจักร เพื่อระบุตำแหน่งจุดให้บริการจากการสำรวจ เป็นแผนที่จากสำนักงานผังเมือง กรุงเทพมหานครที่แสดง ประกอบด้วยข้อมูลด้านการใช้ประโยชน์อาคาร ลักษณะภูมิประเทศของเขตจตุจักร และระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีในเขต สถานที่สำคัญ ชื่อสถานที่ ชื่อถนน เส้นทาง และ คลอง

- กล้องบันทึกภาพจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในการลงสำรวจ ใช้ในการบันทึกข้อมูลทางกายภาพที่พบเห็นในสถานที่ตั้งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ลักษณะการฝังตัวของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างบนพื้นที่สาธารณะ

- เครื่องบันทึกบทสนทนาระหว่างการสัมภาษณ์เชิงลึก ใช้ในการเก็บข้อมูลทางสังคมที่ไม่สามารถมองเห็นทางกายภาพได้นอกจากถามกับจักรยานยนต์รับจ้าง และใช้ในการตรวจสอบหรืออ้างอิงข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ของงานวิจัย

- โครงร่างของคำถามที่จะใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นกรอบให้กับการสนทนาเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเพื่อการนำมาวิเคราะห์และสรุปผลงานวิจัย โดยการถามอาจจะใช้คำถามที่ต่างออกไปจากในโครงร่างแต่มีผลในการได้มาของคำตอบที่เหมือนกัน ทั้งนี้การปรับคำถามให้ได้ข้อมูลที่ตรงตามความต้องการนั้นเป็นไปตามแต่สถานการณ์ที่ได้พบเจอระหว่างสัมภาษณ์

- ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ หรือ Geographic Information System : GIS เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ผลด้วยการซ้อนทับกันของชั้นข้อมูลแผนที่เพื่อหาความสัมพันธ์ของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างและการเกิดอาชญากรรมในแต่ละช่วงเวลาทั้งนี้จุดอาชญากรรมอาจไม่ตรงตามสถานที่จริงจากการที่ได้ข้อมูลสถานที่เกิดเหตุเป็นการบรรยายที่ละเอียดมากน้อยตามแต่การบันทึกของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

หัวข้อวิจัย กลไกทางสังคมเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้างในการเฝ้าระวัง และการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเมือง
เก็บที่วันชื่อ..... วันที่เก็บ..... ช่วงเวลา.....



แบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง	
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง	
1. วันของท่านตั้งมาแล้วนานเท่าไร.....ปี	กลุ่มลูกค้าหลักคือ.....
2. เหตุผลที่ทำให้ตั้งวินอยู่ที่จุดนี้.....	
3. ลักษณะการบริหารวิน	[] 1. หัวหน้าวินและสมาชิกวิน [] 2. เป็นหุ้นส่วนกัน [] 3. อื่นๆ ระบุ.....
4. ลักษณะการทำงาน	[] 1. มีการแบ่งเป็นกะเช้ากะเย็น [] 2. ทำงานตลอดทั้งวัน [] 3. อื่นๆ ระบุ.....
5. ในกรณีลาไม่มาทำงาน จะต้องบอกให้ผู้ใดทราบ หรือทำอย่างไร	
6. เมื่อเกิดปัญหาในวินจะใช้วิธีการแก้ปัญหาอย่างไร	
7. ช่วงเวลาที่วินของท่านให้บริการในหนึ่งวัน [] 1. เช้า..... [] 2. เย็น.....	
8. ช่วงเวลาที่วินของท่านหยุดให้บริการ.....	
9. ในเวลาที่ไม่มียูกค้าท่านมีกิจกรรมใดทำตอนอยู่ที่วิน.....	
10. ในวินของท่านประกอบด้วยสมาชิกอายุประมาณเท่าไรถึงเท่าไร.....	
11. วันของท่านมีการตรวจสอบคนที่เข้ามาขับวินหรือไม่อย่างไร.....	
12. วันของท่านมีกฎที่ต้องทำตามร่วมกันหรือไม่.....	
ตอนที่ 2 ข้อมูลการเฝ้าระวังและการให้การช่วยเหลือสังคมในการสร้างความสงบเรียบร้อย	
1. วันของท่านมีการร่วมมือกับตำรวจ หรือหน่วยงานที่ช่วยเหลือสังคมหรือไม่อย่างไร	
2. วันของท่านได้ให้การช่วยเหลือผู้คนที่บริเวณวินอย่างไรบ้าง..... [] 1. บ่อย ระบุ..... [] 2. เดือนละ..... [] 3. อื่นๆ ระบุ.....	
3. วันของท่านได้ให้ความช่วยเหลือผู้คนที่เมื่อมีเหตุการณ์อุบัติเหตุบริเวณแถววินหรือไม่อย่างไร.....	
4. ในปี 2559 มีเหตุการณ์อุบัติเหตุบริเวณแถววินกี่ครั้ง..... ได้ช่วยเหลือกี่ครั้ง.....	
5. วันของท่านได้ให้การช่วยเหลือตำรวจในการเฝ้าระวัง ให้ข้อมูล หรือสืบหาผู้กระทำความผิดต่ออาชญากรรมหรือไม่อย่างไร	
6. ในปี 2559 มีเหตุการณ์อาชญากรรมบริเวณแถววินกี่ครั้ง..... ได้ช่วยเหลือกี่ครั้ง.....	
7. ในปี 2559 มีเหตุการณ์ที่ได้ให้ความช่วยเหลือสังคมอะไรบ้าง..... [] 1. บ่อย ระบุ..... [] 2. เดือนละ..... [] 3. อื่นๆ ระบุ.....	
8. สามารถจำผู้คนที่ผ่านไปผ่านมาได้ และสังเกตความผิดปกติรอบๆวินได้.....	
9. สนใจกับคนรอบข้างช่วยเหลือกันได้.....	

รูปภาพ 13: โครงร่างคำถามในการสัมภาษณ์เชิงลึก

ที่มา: ผู้วิจัย

บทที่ 4

จักรยานยนต์รับจ้างและอาชญากรรมในเขตจตุจักร

ในบทนี้จะกล่าวถึง สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษาเขตจตุจักร ผลจากการสำรวจภาคสนาม ขั้นต้นที่แสดงผลออกมาในรูปแบบของแผนที่ระบุตำแหน่งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และแผนที่อาชญากรรมในเขตพื้นที่ศึกษาแยกตามประเภทของอาชญากรรมเพื่อนำไปวิเคราะห์ในบทต่อไป โดยมีหัวข้อในบทดังนี้

- 4.1 บริบทของเขตจตุจักร
- 4.2 จำนวนและการกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร
- 4.3 จำนวนและการกระจายตัวของจุดเกิดอาชญากรรมในเขตจตุจักร

4.1 บริบทของเขตจตุจักร

1) ขอบเขตของเขตจตุจักร

ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือฝั่งพระนคร มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่การปกครองต่าง ๆ เรียงตามเข็มนาฬิกา ดังนี้

- ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตหลักสี่ มีคลองบางเขนเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันออกติดต่อกับเขตบางเขนและ เขตลาดพร้าว มีคลองบางบัวและคลองลาดพร้าวเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศใต้ติดต่อกับเขตห้วยขวาง เขตดินแดง และเขตพญาไท มีคลองน้ำแก้ว คลองพระยาเว็ก และคลองบางซื่อเป็นเส้นแบ่งเขต
- ทิศตะวันตกติดต่อกับเขตบางซื่อ และอำเภอเมืองนนทบุรี (จังหวัดนนทบุรี) มีทางรถไฟสายเหนือและคลองประปาเป็นเส้นแบ่งเขต

การแบ่งเขตการปกครอง ถูกแบ่งเป็น 5 แขวง ได้แก่

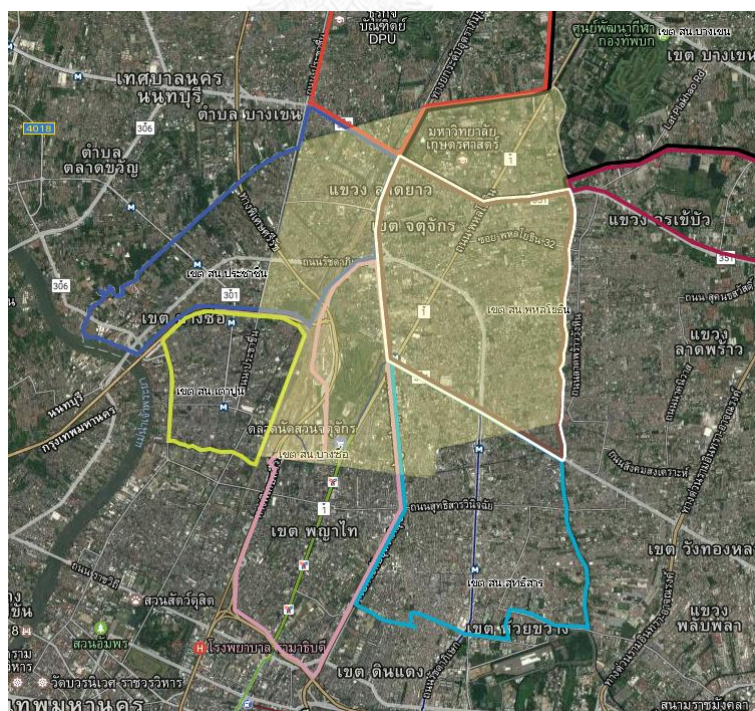
ตาราง 2: แสดงพื้นที่และจำนวนประชากรในแต่ละแขวงของเขต จตุจักร (ก.พ. 2560)

ชื่อแขวง	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร	จำนวนบ้าน	ความหนาแน่น
ลาดยาว	10.69	48,833	26,546	4,100.37
เสนานิคม	2.826	20,053	14,720	7,095.89
จันทระเกษม	6.026	38,963	24,879	6,465.81
จอมพล	5.488	31,168	28,499	5,679.30
จตุจักร	7.878	23,970	13,452	3,042.65
รวมทั้งหมด	32.908	157,987	108,096	4,800.86

ที่มา: <https://th.wikipedia.org>

สถานีตำรวจที่ดูแลความเรียบร้อยในเขตจตุจักรมีทั้งหมด 6 สถานี คือ

- สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
- สถานีตำรวจนครบาลบางเขน
- สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ
- สถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น
- สถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน
- และสถานีตำรวจนครบาลสุทธิสาร



รูปภาพ 14: ขอบเขตในการดูแลของ 6 สน. ที่รับผิดชอบดูแลเขตจตุจักร

ที่มา: <https://www.google.co.th/maps/@13.9645889,100.4150432,11z>

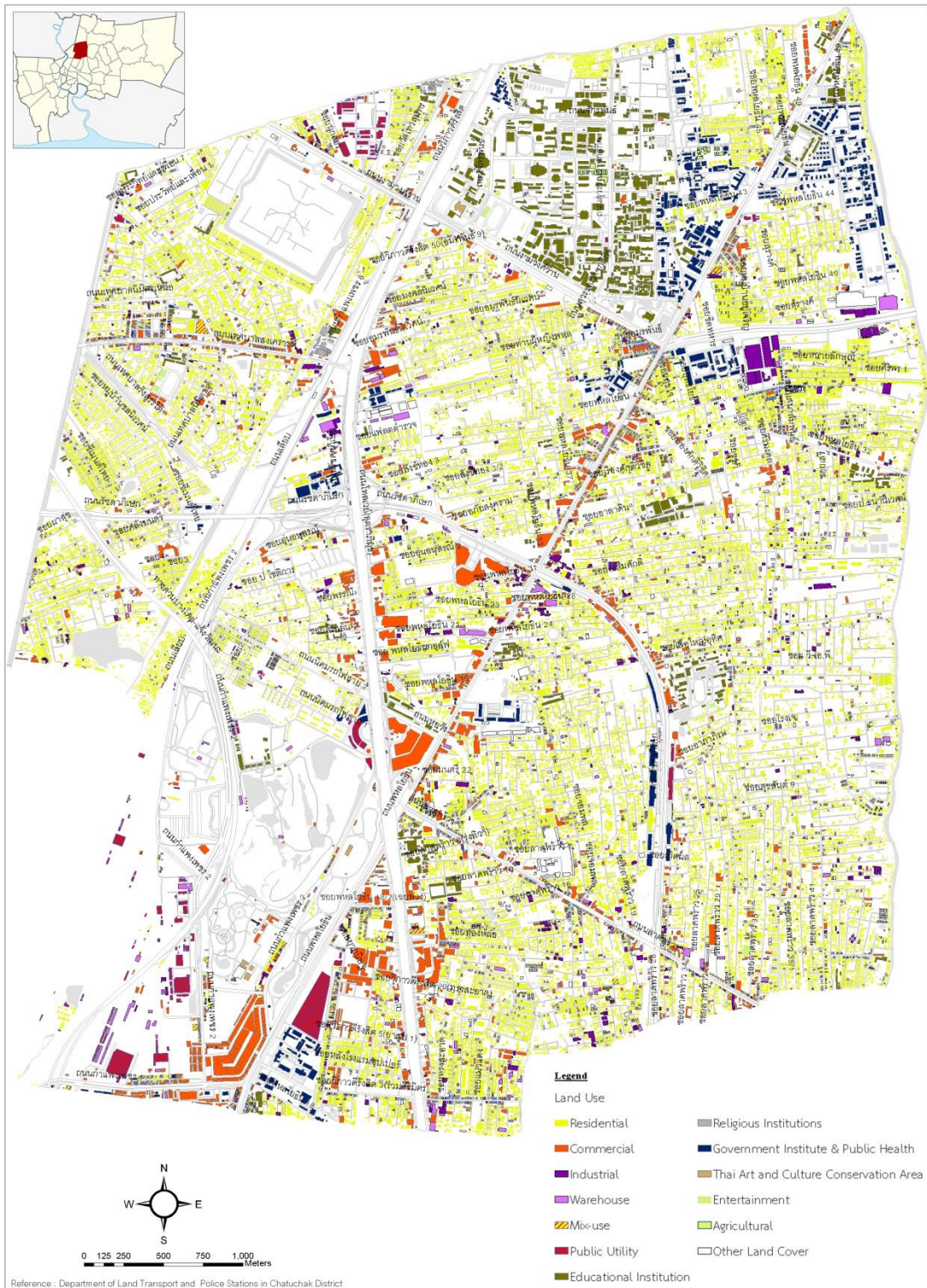
2) ลักษณะทางกายภาพของเขตจตุจักร

- ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน และการใช้ประโยชน์ที่ดิน

เขตจตุจักรประกอบด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายมากแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ เริ่มจากการที่เป็นศูนย์รวมระบบขนส่งอย่างสถานีขนส่งหมอชิตที่เป็นจุดให้บริการรถทัวร์เดินทางระหว่างจังหวัด มีแหล่งท่องเที่ยวขึ้นชื่อและเป็นที่ยู่อักในระดับนานาชาติอย่างตลาดนัดจตุจักร สวนจตุจักร สถานที่ในการพักผ่อนหย่อนใจอย่างศูนย์การค้าเซ็นทรัลลาดพร้าว ยูเนี่ยนมอลล์ สถานที่เพื่อการเรียนรู้ทั้งโรงเรียน การศึกษาระดับอุดมศึกษาอย่างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ พิพิธภัณฑสถาน เป็นศูนย์รวมของสำนักงานที่หลากหลายเช่นสถาบันทางการเงินอย่างสำนักงานใหญ่ธนาคารไทยพาณิชย์และสถานที่ราชการหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร ความหลากหลายในการใช้ประโยชน์ที่ดินเหล่านี้ยังส่งผลไปถึงพื้นที่ที่เป็นที่พักอาศัยและชุมชนที่มีความหนาแน่นในเขตจตุจักรอีกด้วย

- ระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

เขตจตุจักรประกอบไปด้วยถนนสายหลักที่เชื่อมต่อทั้งระดับเมืองและระดับจังหวัดหลายสาย เป็นเขตที่ต้องผ่านเพื่อเข้ามายังใจกลางกรุงเทพมหานครผ่านทางเหนือ และประกอบด้วยระบบขนส่งในพื้นที่หลากหลายรูปแบบ ทั้งรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ที่ตัดผ่านในเขต 4 สถานี คือ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน และสถานีลาดพร้าว เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าหมอชิตซึ่งเป็นสถานีปลายทางของรถไฟฟ้าบีทีเอส (BTS) สายสุขุมวิท สถานีรถไฟเชื่อมภูมิภาคบางเขน สถานีขนส่งสายเหนือ-ตะวันออกเฉียงเหนือ (สถานีขนส่งหมอชิต) อุ้งของบริษัทรถทัวร์หลายบริษัท เช่น นครชัยแอร์ ชาญทัวร์ สยามเฟิร์สทัวร์ เป็นต้น รวมถึงเป็นอยู่หรือต้นสายรถประจำทางที่วิ่งให้บริการในกรุงเทพมหานคร (ขสมก) อุ้งรถตู้ให้บริการทั้งในกรุงเทพฯและเดินทางไปต่างจังหวัด รวมถึงรถแท็กซี่ รถสองแถว รถตุ๊กตุ๊ก และรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย สรุปได้ว่าเป็นเขตที่มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายมากและจะมีโครงการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานอีกมากในพื้นที่ในอนาคตตัวอย่างเช่น รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม และ รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม เป็นต้น หรือโครงการระดับภูมิภาคอย่างรถไฟฟ้าทางคู่ และรถไฟความเร็วสูงที่อาคารสถานีกลางบางซื่อ



รูปภาพ 15: แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์อาคารในเขตจตุจักร

ที่มา: ผู้วิจัย

4.2 จำนวนและการกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร

จักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานครมีจำนวนทั้งหมด 5,567 วิน หรือจุดให้บริการ ที่ได้ทำการขึ้นทะเบียนกับกรมขนส่งทางบก และมีผู้ประกอบการอาชีพขับจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายชื่อ 98,842 คน (ข้อมูลปี พ.ศ. 2559) เขตจตุจักรเป็นเขตที่มีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุด มีจุดให้บริการ 230 วิน จากการลงสำรวจพื้นที่ศึกษาเขตจตุจักรพบว่า มีจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง 19 แห่งที่ไม่มีป้ายบอกราคาค่าบริการ มี 14 แห่งที่ยกเลิกการให้บริการไปแล้ว มี 25 แห่งที่ไม่พบหรือตกลสำรวจซึ่งอาจไม่มีป้ายแสดงจุดให้บริการและการถือครองพื้นที่ไม่ชัดเจน เก็บข้อมูลและระบุตำแหน่งลงแผนที่มาได้ 180 แห่ง โดยการลงพื้นที่ในครั้งนี้ได้พบว่ามีจุดบริการใหม่อีก 4 แห่งที่ยังไม่ได้บันทึกไว้ในทะเบียน จักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักรมีการให้บริการเกาะไปตามแนวถนนเส้นหลักของเขตเป็นส่วนมากมีบางส่วนเท่านั้นที่กระจายตัวเข้าไปในถนนซอยย่อย และพื้นที่ห่างไกลจากถนนใหญ่แสดงให้เห็นถึงหน้าที่ในการเชื่อมต่อการเดินทางให้กับผู้คน และการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจะตั้งวินให้บริการผู้คนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับที่พักอาศัยมากที่สุด ในเขต ทั้งตั้งจุดบริการอยู่หน้าปากซอยเพื่อเข้าสู่ชุมชน บ้านพักอาศัยในซอย หรืออยู่ในซอยลึกในพื้นที่ชุมชน พื้นที่พักอาศัยที่มีผู้คนหนาแน่นเลย



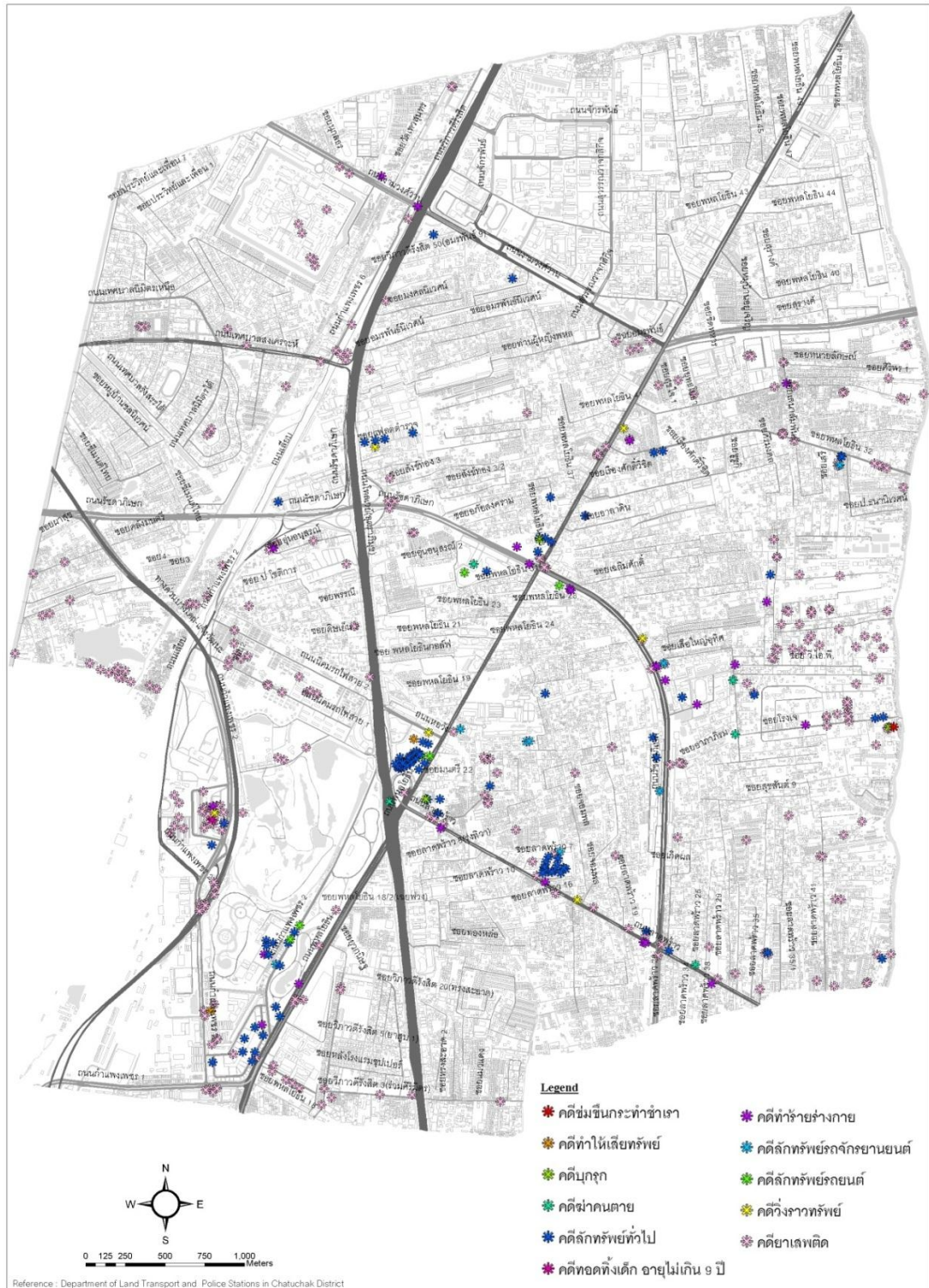
รูปภาพ 16: แผนที่แสดงจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร
ที่มา: ผู้วิจัย

4.3 จำนวนและการกระจายตัวของจุดเกิดอาชญากรรมในเขตจตุจักร

นอกจากการทบทวนวรรณกรรม มีคดีอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่สาธารณะเพิ่มเติมจากการคัดเลือกคือ ความผิดฐานบุกรุก ความผิดฐานทอดทิ้งเด็ก และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ รวมเป็น 11 กลุ่มคดีอาชญากรรม สรุปคดีที่ระบุว่าเกิดขึ้นในเขตจตุจักรปี พ.ศ. 2559 ได้ทั้งหมด 731 คดี สามารถระบุตำแหน่งลงบนแผนที่ได้ 466 คดี ทั้งนี้ทางผู้วิจัยพบปัญหาในการทำแผนที่คือ มีคดีที่ไม่ได้ลงสถานที่เกิดเหตุไว้ในบันทึกประจำวัน หรือระบุสถานที่ไม่ชัดเจน เช่น ระบุแค่บริเวณหน้าบ้าน ริมถนน ริมคลอง เป็นต้น ซึ่งเป็นการบอกที่กว้างไปไม่สามารถลงตำแหน่งได้ นอกจากนี้ยังมีการระบุสถานที่เกิดเหตุเป็นสถานีตำรวจผู้ดูแลพื้นที่ด้วย จากคำอธิบายว่าจับกลุ่มมาจากที่เกิดเหตุจริงมายังสถานีตำรวจ ข้อจำกัดที่พบจึงทำให้ไม่สามารถระบุตำแหน่งที่เกิดเหตุได้ครบ กลุ่มคดีอาชญากรรม 11 กลุ่ม แบ่งออกตามตารางดังต่อไปนี้

ตาราง 3: แสดงจำนวนคดีอาชญากรรมใน 11 กลุ่มที่สนใจที่เกิดขึ้นใน ปี พ.ศ. 2559

กลุ่มความผิด	จำนวนคดี
1. ความผิดฐานฆ่าผู้อื่น	7
2. ความผิดฐานทำร้ายร่างกาย	29
3. ความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา	3
4. ความผิดฐานลักทรัพย์	109
5. ความผิดฐานชิงทรัพย์	9
6. ความผิดฐานลักทรัพย์ยานยนต์	9
7. ความผิดฐานลักรถยนต์	11
8. ความผิดเกี่ยวกับคดียาเสพติด	547
9. ความผิดฐานบุกรุก	3
10 ความผิดฐานทอดทิ้งเด็ก	1
11. ความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์	3
รวม	731



รูปภาพ 17: แสดงตำแหน่งอาชญากรรมในเขตจตุจักร ปี พ.ศ. 2559

ที่มา: ผู้วิจัย

บทที่ 5

จักรยานยนต์รับจ้าง สายตาฝ้าระว้าง และอาชญากรรม

ในบทนี้เป็นการนำข้อมูลทั้งหมดจากการสำรวจ และสัมภาษณ์เชิงลึกที่ได้ทำเป็นแผนที่แล้ว มาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพในการเป็นผู้ฝ้าระว้างความปลอดภัยให้กับเมืองของผู้ขับขี่ จักรยานยนต์รับจ้างโดยการวิเคราะห์เริ่มจาก การศึกษาจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบมีความสัมพันธ์กับการเกิดอาชญากรรมอย่างไร การศึกษาจุดให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมมีความสัมพันธ์กับการเกิดอาชญากรรมอย่างไร และช่วงเวลาที่ จักรยานยนต์รับจ้างให้บริการมีผลกับการเกิดอาชญากรรมอย่างไร โดยมี หัวข้อในการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

5.1 ผลการสำรวจการกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร

5.1.1 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบวินจักรยานยนต์รับจ้าง

5.1.2 รูปแบบ มุมมอง และศักยภาพในการมองเห็น

5.1.3 ตำแหน่งที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

5.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสายตาฝ้าระว้างกับอัตราการเกิดอาชญากรรม

5.2.1 วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมเกิดขึ้นในระยะมองเห็น

5.2.2 วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นและรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ

5.2.3 วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นและรูปแบบ มุมมอง และศักยภาพในการมองเห็น

5.2.4 วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นและตำแหน่งที่ตั้งวิน

5.2.5 วินจักรยานยนต์รับจ้างกับการเกิดอาชญากรรมในแต่ละช่วงเวลา

5.2.6 วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นกับปัจจัยอื่นในการช่วยเป็นสายตาฝ้าระว้างในพื้นที่

5.3 ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก

5.1 ผลการสำรวจการกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร

5.1.1 รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบวินจักรยานยนต์รับจ้าง

จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามความสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ (Land Use) จากการสำรวจจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรณีศึกษาสรุปสถานที่ที่มีผลกับการตั้งจุดบริการจักรยานยนต์รับจ้างได้ ดังนี้ ที่ทำงานและสถานศึกษา (Workplace & Education) มี 29 วิน พาณิชยกรรมและนันทนาการ (Commercial & Entertainment) มีทั้งหมด 25 วิน ที่พักอาศัย (Residential) 88 วิน และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node of Transportation) 38 วิน การศึกษาสถานที่ที่มีผลกับการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างนั้นพบว่าจักรยานยนต์รับจ้างมีความเกี่ยวเนื่องกันกับที่พักอาศัยมากที่สุดคือ 88 จุด จากการสำรวจ 180 จุดให้บริการ

ตาราง 4: แสดงจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร

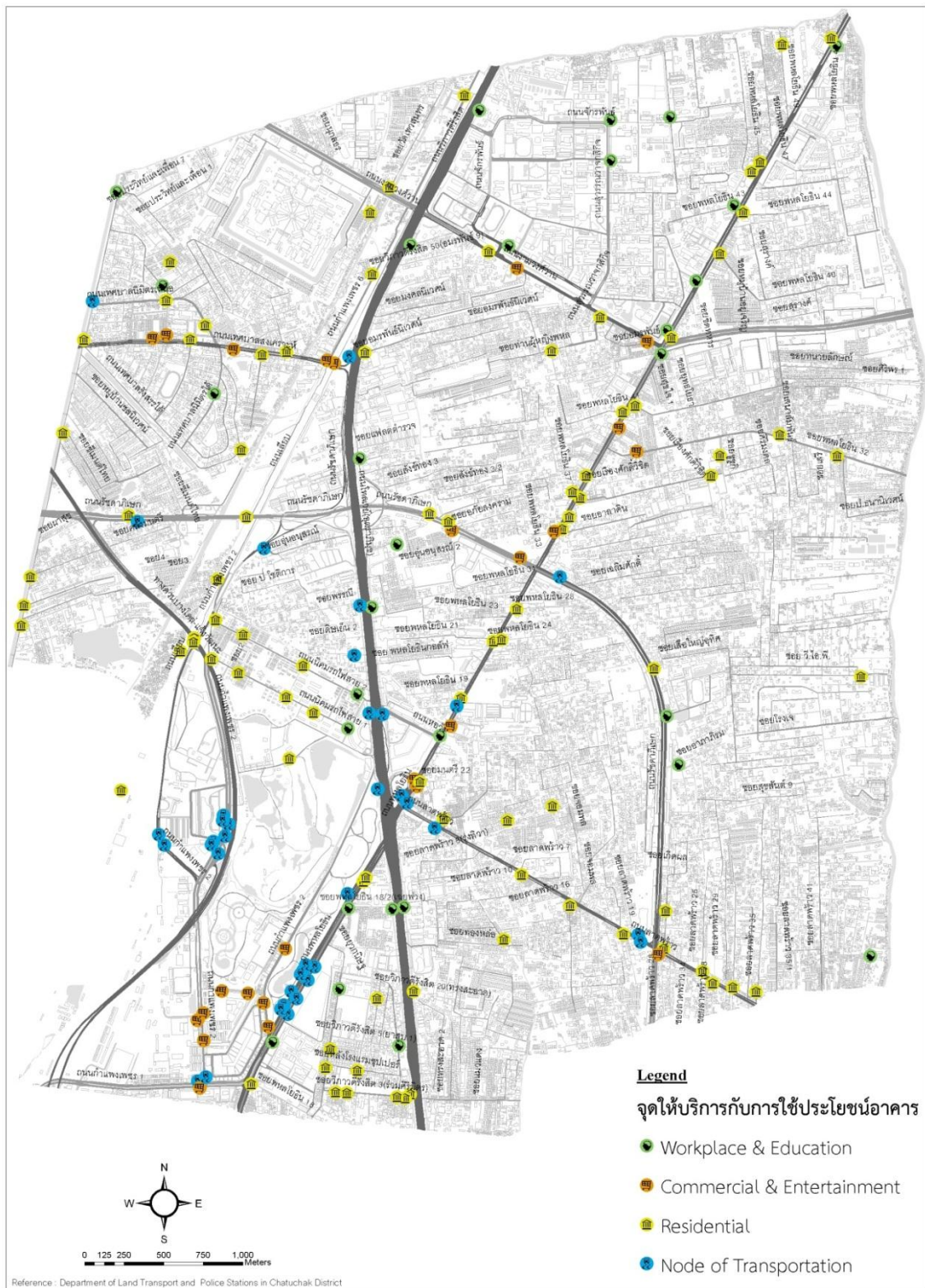
รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคาร	จำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้าง
1. ที่ทำงานและสถานศึกษา	29
2. พาณิชยกรรมและนันทนาการ	25
3. ที่พักอาศัย	88
4. จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	38
รวม	180

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 18: ตัวอย่างวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการใช้ประโยชน์อาคารรูปแบบต่างๆ
 5,6,7 Workplace/Education, 4 Commercial/Entertainment,
 2,3 Residential, 1 Node of Transportation

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 19: การกระจายตัวของวินจักรยานยนต์รับจ้างตามการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ



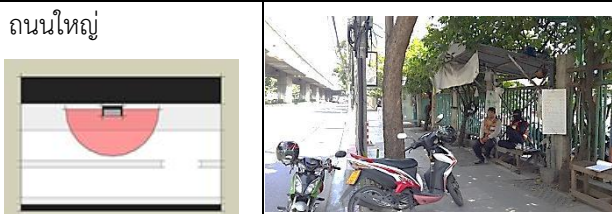
ที่มา: ผู้วิจัย

5.1.2 รูปแบบ มุมมอง และศักยภาพในการมองเห็น

จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม (Local Relationship) การแบ่งกลุ่มด้วยหลักเกณฑ์นี้เพื่อศึกษาความสามารถในการมองเห็น หรือการสอดส่องดูแลของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่นั่งอยู่ที่จุดให้บริการ ระยะการมองเห็นได้อ้างอิงจาก ฎาร เกณฑ์ ที่ระยะไม่มากกว่า 7 เมตร จุดให้บริการทั้งหมด 180 วิน ได้ถูกแบ่งเป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ

2.1 กลุ่มมองเปิดกว้าง (Open View) กลุ่มนี้จะมีมุมมองที่เปิดกว้างสามารถมองเห็นสิ่งที่เกิดขึ้นรอบจุดให้บริการได้มากด้วยตำแหน่งที่ดีในการมองเห็นภาพโดยรวมของพื้นที่ จุดบริการที่มีมุมมองกราดนี้จะพบใน 4 รูป คือ ตรงข้ามกับทางเข้าออกซอยโดนพบทั้งหมด 14 วิน ที่มีรูปแบบการตั้งบริการแบบนี้ หัวมุมของถนนที่ตัดกันพบ 30 วิน จุดที่ตั้งริมถนนใหญ่พบ 42 วิน และจุดที่ตั้งริมถนนใหญ่ที่ปากซอยก่อนเข้าไปซอยย่อย 15 วิน รวมจำนวนจุดให้บริการในกลุ่มนี้คือ 101 วิน

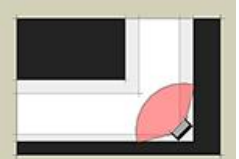

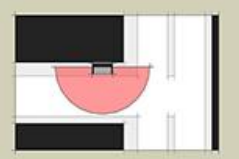

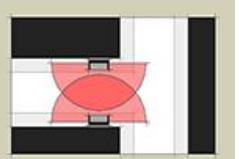

ตาราง 5: แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมในกลุ่มมองเปิดกว้าง

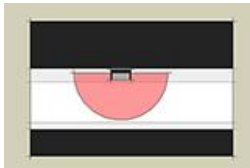
รูปแบบ	รูปตัวอย่าง	จำนวนแบ่งตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่อาคารโดยรอบ	จำนวนทั้งหมด
1 ตรงข้ามทางเข้าออก		3 ที่ทำงานและสถานศึกษา 0 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 11 ที่พักอาศัย 0 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	14
2 หัวมุมถนน		4 ที่ทำงานและสถานศึกษา 3 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 21 ที่พักอาศัย 2 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	30
3 ถนนใหญ่		4 ที่ทำงานและสถานศึกษา 10 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 5 ที่พักอาศัย 23 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	42

4 ถนนใหญ่เข้าไปซอยย่อย		3 ที่ทำงานและสถานศึกษา 2 พาณิชยกรรมและนันทนาการ, 7 ที่พักอาศัย 3 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	15
รวมจำนวนในกลุ่มนี้			101

2.2 กลุ่มมองผ่านตรงหน้า (Guard View) จุดบริการอยู่ในจุดที่เป็นทางผ่านไปยังเส้นทางหรือพื้นที่ที่อยู่ด้านในถัดจากจุดให้บริการทำให้สามารถเห็นการเคลื่อนไหวที่ผ่านไปมาและเป็นการตรวจสอบผู้สัญจรผ่านได้เป็นเสมือนยามเฝ้าสถานที่ พบใน 4 รูปแบบคือ มุมทางโค้งถนนพบ 4 วิน ริมถนนซอยก่อนออกไปยังถนนใหญ่ 25 วิน ริมถนนสองฝั่งของถนนซอย 8 วิน และจุดที่ตั้งระหว่างทางริมถนนซอยย่อยมี 23 วิน รวมจุดให้บริการในกลุ่มนี้คือ 60 วิน



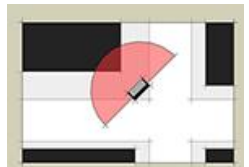

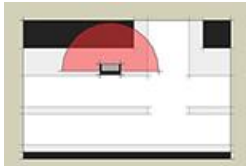

ตาราง 6: แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมในกลุ่มมองผ่านตรงหน้า

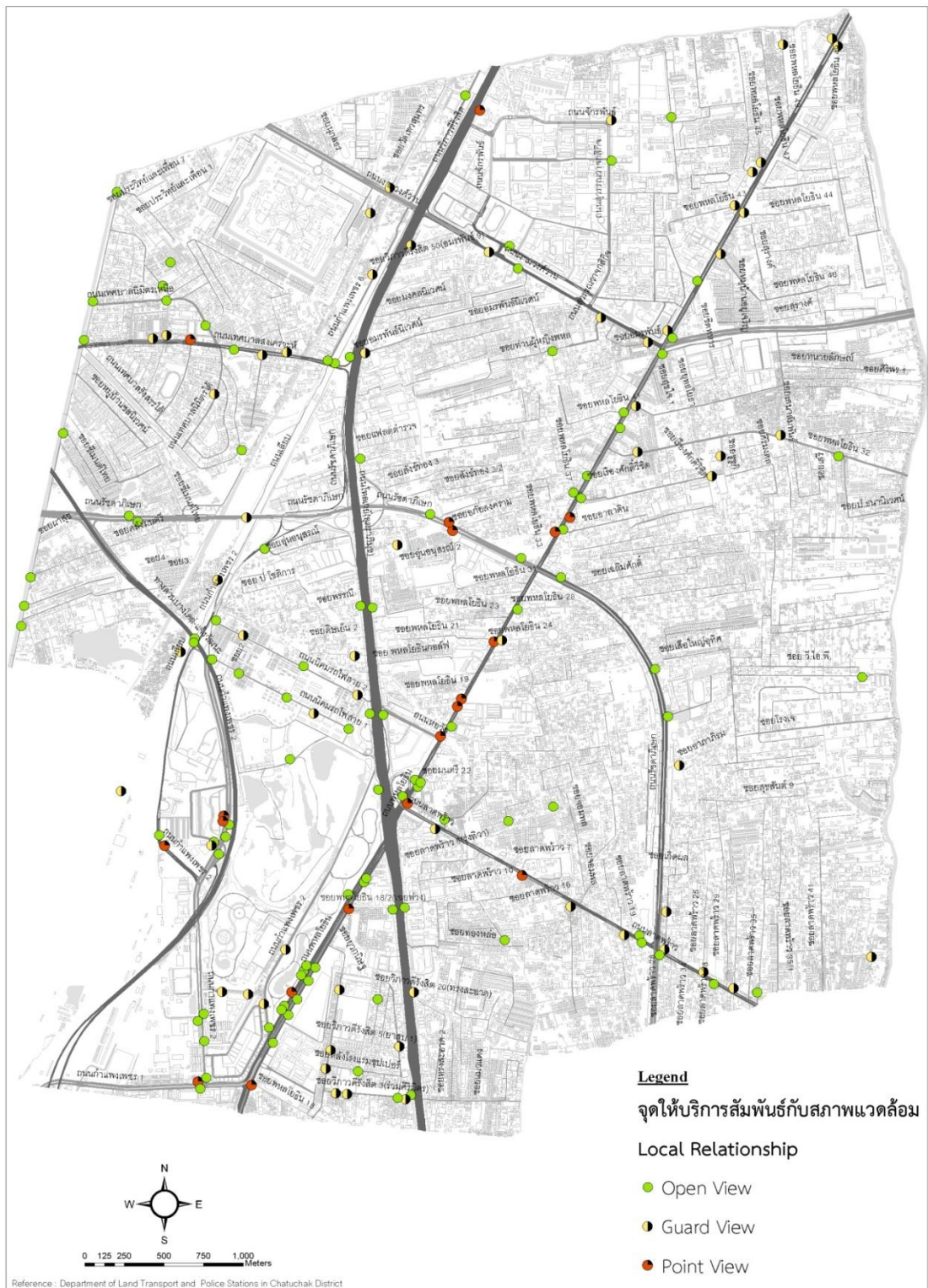
รูปแบบ	รูปตัวอย่าง	จำนวนแบ่งตามประเภทการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ	จำนวนทั้งหมด
1 มุมทางโค้ง	 	2 ที่ทำงานและสถานศึกษา 0 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 1 ที่พักอาศัย 1 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	4
2 ถนนซอยออกไปยังถนนใหญ่	 	2 ที่ทำงานและสถานศึกษา 2 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 20 ที่พักอาศัย 1 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	25
3 สองฝั่งถนนซอยออกไปยังถนนใหญ่	 	3 ที่ทำงานและสถานศึกษา 1 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 4 ที่พักอาศัย 0 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	8

4 ถนนซอย		5 ที่ทำงานและสถานศึกษา 5 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 12 ที่พักอาศัย 1 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	23
รวมจำนวนในกลุ่มนี้			60

2.3 กลุ่มมองเห็น (Point View) กลุ่มที่ไม่ได้หันหน้าเข้าหาถนนแต่จะหันตามจุดที่มีกลุ่มคนมาก ๆ หรือในกรณีที่ให้ความสนใจมาที่คนเดินบนทางเท้ามากกว่าถนนพบกลุ่มมองเห็นได้ 3 รูปแบบ ดังนี้ ริมถนนใหญ่หันหลังให้ถนนมีทั้งหมด 8 วิน ห้วมุมของถนนหันหลังให้กับมุมถนนพบ 3 วิน และริมถนนใหญ่ก่อนเข้าไปยังซอยย่อยโดยหันหลังให้กับถนนมี 8 วิน รวมทั้งหมด 19 วิน

ตาราง 7: แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมในกลุ่มมองเห็น

รูปแบบ	รูปตัวอย่าง	จำนวนแบ่งตามประเภทการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ	จำนวนทั้งหมด
1 ถนนใหญ่หันหลังให้ถนน	 	1 ที่ทำงานและสถานศึกษา 1 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 3 ที่พักอาศัย 3 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	8
2 ห้วมุมถนนหันหลังให้กับมุมถนน	 	0 ที่ทำงานและสถานศึกษา 0 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 0 ที่พักอาศัย 3 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	3
3 ถนนใหญ่เข้าไปซอยย่อยหันหลังให้ถนน	 	2 ที่ทำงานและสถานศึกษา 1 พาณิชยกรรมและนันทนาการ 4 ที่พักอาศัย 1 จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	8
รวมจำนวนในกลุ่มนี้			19



รูปภาพ 20: แผนที่แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม

ที่มา: ผู้วิจัย

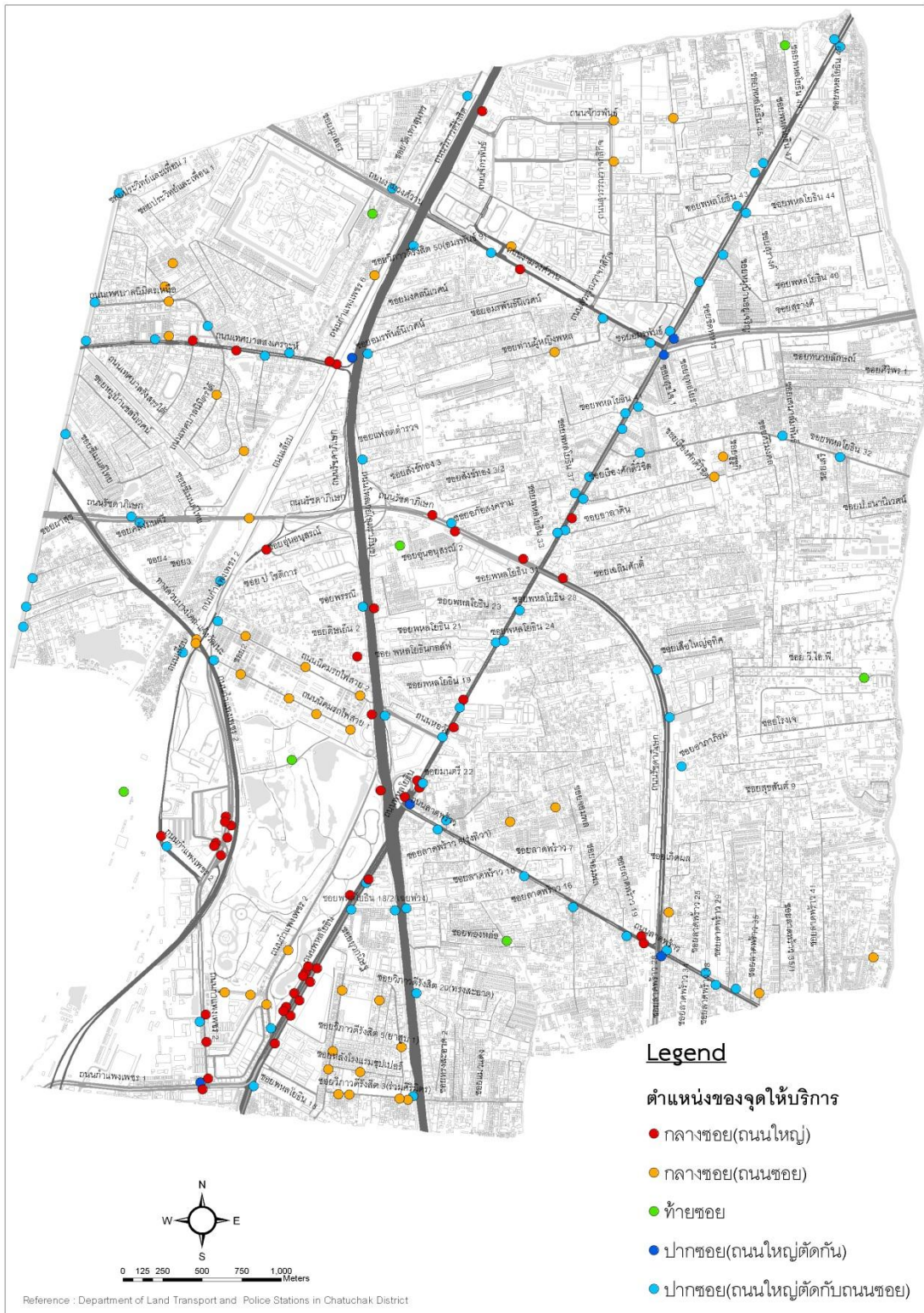
5.1.3 ตำแหน่งที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการลงสำรวจเก็บข้อมูลจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง 180 วิน สามารถจัดกลุ่มแยกตามตำแหน่งที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้างได้ 3 รูปแบบใหญ่ๆคือ ปากซอย กลางซอย และท้ายซอย โดยกลุ่มปากซอยแบ่งเป็น 2 กลุ่มย่อยคือ ปากซอยของถนนใหญ่ตัดกับ และปากซอยของถนนใหญ่ตัดกับถนนซอย และกลุ่มกลางซอยก็สามารถแยกได้เป็น 2 กลุ่มย่อยเช่นกันคือ กลางถนนใหญ่และกลางถนนซอย จำนวนในแต่ละกลุ่มเป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้

ตาราง 8: แสดงจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างตามการแบ่งกลุ่มด้วยตำแหน่งที่ตั้ง

ลักษณะตำแหน่งที่ตั้ง	จำนวน
1. กลางซอย (ถนนใหญ่)	48
2. กลางซอย (ถนนซอย)	43
3. ท้ายซอย	7
4. ปากซอย (ถนนใหญ่ตัดกัน)	6
5. ปากซอย (ถนนใหญ่ตัดกับถนนซอย)	76
รวม	180

ที่มา: ผู้วิจัย



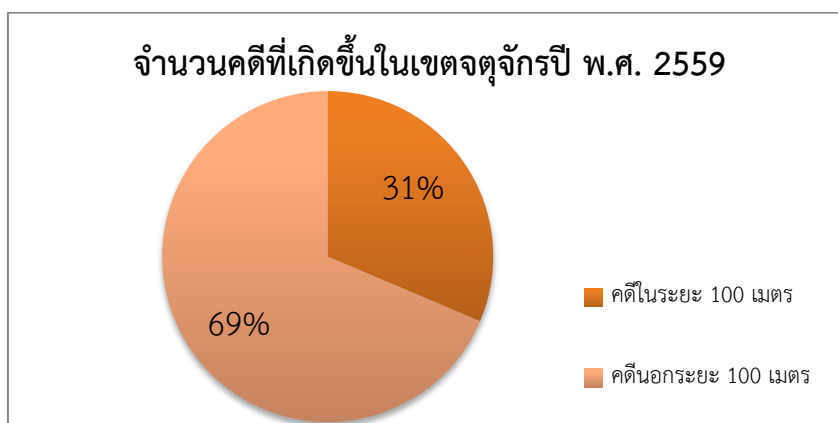
รูปภาพ 21: แผนที่แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามตำแหน่งที่ตั้ง

ที่มา: ผู้วิจัย

5.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสายตาฝ้าระว่างกับอัตราการเกิดอาชญากรรม

5.2.1 จำนวนของวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมเกิดขึ้นในระยะมองเห็น

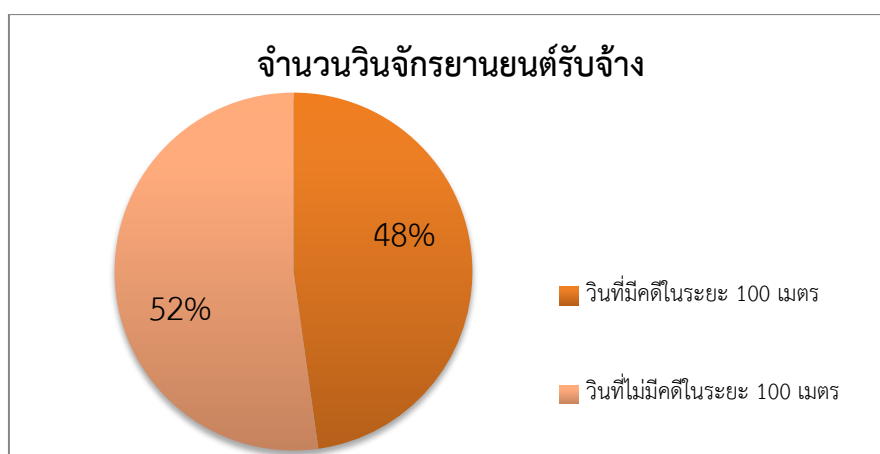
เมื่อได้แผนที่อาชญากรรมแล้วจึงนำมาดูประกอบกับแผนที่วินจักรยานยนต์รับจ้างในเขต จตุจักรโดยการใส่ระยะในการมองเห็นของคนที่จะรับรู้การเคลื่อนไหวได้ 100 เมตร เพื่อหาวินที่มี อาชญากรรมในระยะมองเห็น สรุปได้ว่ามี 146 คดีที่อยู่ในระยะ 100 เมตร ที่สามารถมองเห็นได้จาก จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปภาพ 22: แผนภูมิแสดงจำนวนคดีอาชญากรรมที่เกิดในเขตจตุจักร ปี พ.ศ. 2559

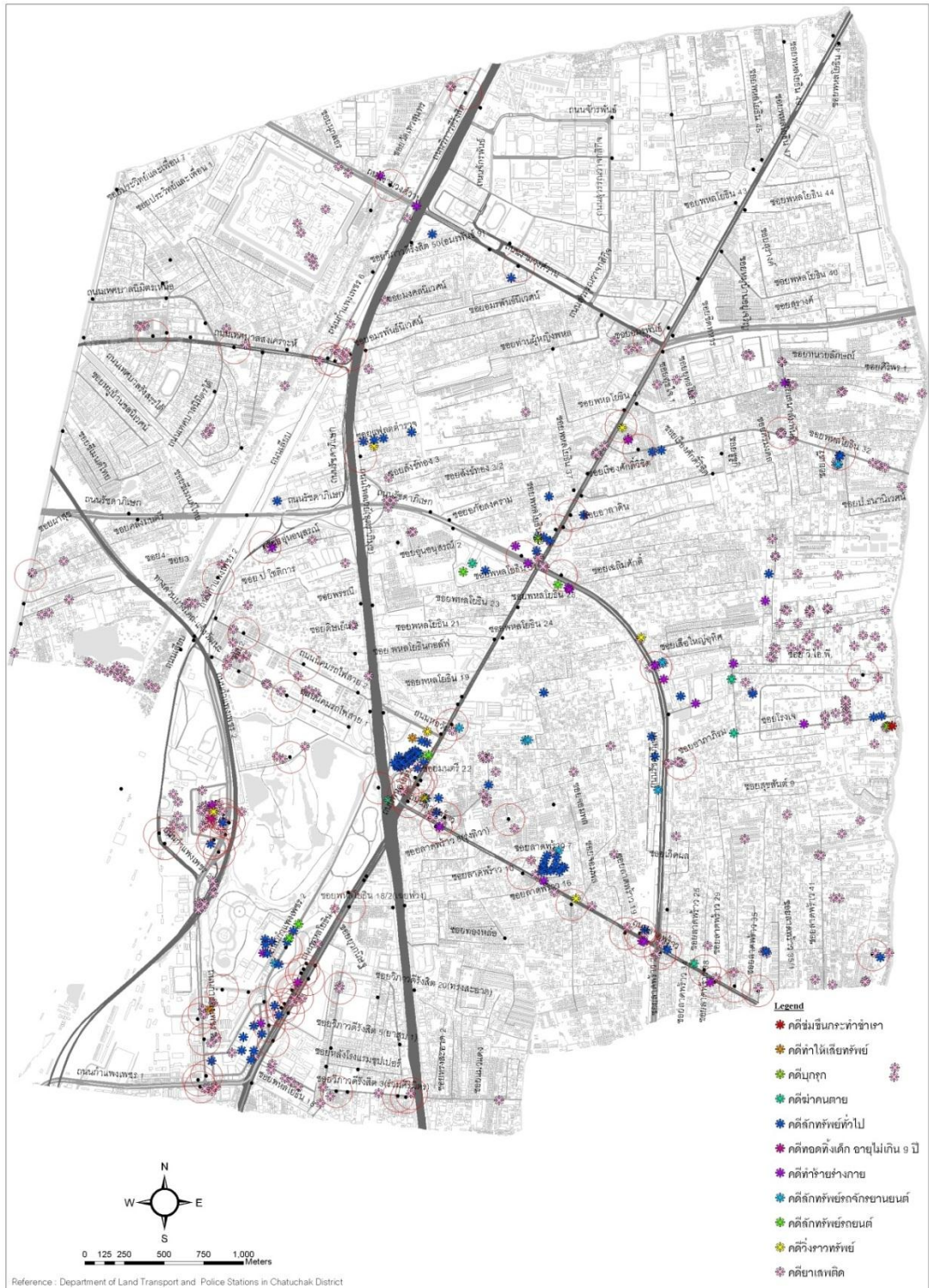
ที่มา: ผู้วิจัย

จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีคดีอาชญากรรมในระยะที่รับรู้การเคลื่อนไหวได้ 100 เมตร มีทั้งหมด 86 วิน จากทั้งหมด 180 วินที่ระบุตำแหน่งได้ของเขต จตุจักร ทั้งนี้จะใช้จุดให้บริการ ทั้งหมด 86 วินนี้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อไป



รูปภาพ 23: แผนภูมิแสดงจำนวนวินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีคดีเกิดขึ้นในระยะ 100 เมตร

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 24: แผนที่แสดงกลุ่มตัวอย่างที่มีคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร จากวิน
ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.2 วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นและรูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ

การวิเคราะห์โดยนำแผนที่จุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างกับการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบมาซ้อนทับกับแผนที่อาชญากรรมและดูจำนวนจุดให้บริการที่มีคดีเกิดในระยะ 100 เมตร รอบจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้าง จากนั้นนับจำนวนที่ได้ในแต่ละการใช้ประโยชน์อาคารมาเทียบกัน

ตาราง 9: วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างสัมพันธ์กับคดีอาชญากรรมตามการใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ใกล้เคียง	วินที่มีคดีในระยะ 100 เมตร (แห่ง)	วินในกลุ่มเดียวกันที่มีในเขต (แห่ง)	วินที่มีคดีในระยะกับจำนวนวินแต่ละกลุ่มในเขต (ร้อยละ)	การพบเห็นเหตุการณ์จากการสัมภาษณ์ (ครั้ง)
1. ที่ทำงานและสถานศึกษา	7	29	24	8
2. พาณิชยกรรมและนันทนาการ	22	25	88	25
3. ที่พักอาศัย	29	88	33	35
4. จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร	28	38	74	32
รวม	86	180	-	100

จากการนำแผนที่จุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างกับความสัมพันธ์การใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบมาซ้อนทับกับแผนที่อาชญากรรมพบว่า การใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างประเภทพาณิชยกรรมและนันทนาการ (Commercial & Entertainment) มีจำนวนจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่พบคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร มากที่สุด คือ 22 วิน จากจำนวนวินในเขตจรรย์ประเภทพาณิชยกรรมและนันทนาการ 25 วิน คิดเป็นร้อยละ 88 ของวินทั้งหมดในกลุ่มนี้ ประเภทของการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบที่มีจำนวนจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่พบคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร รองลงมาคือ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Node of Transportation) โดยพบ 28 วิน จากทั้งหมด 38 วิน คิดเป็นร้อยละ 74 ของวินในกลุ่มจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรนี้ ประเภทที่พักอาศัย (Residential) มี 29 วิน จากจำนวนทั้งหมด 88 วิน คิดเป็นร้อยละ 33 ของวินประเภทที่พักอาศัย และประเภทที่ทำงานและสถานศึกษา มีจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่พบคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร 7 วิน จากทั้งหมด 29 วิน คิดเป็นร้อยละ 24 ของวินในกลุ่มนี้ซึ่งเป็นสัดส่วนที่น้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ

จากการสัมภาษณ์ในแต่ละจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างพบว่า จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบประเภทที่พักอาศัยผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีการรับรู้ถึงอาชญากรรมในพื้นที่ให้บริการของตน 35 ครั้ง ซึ่งมากที่สุดในกลุ่ม รองลงมาเป็นประเภทจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร 32 ครั้ง ประเภทพาณิชยกรรมและนันทนาการ 25 ครั้ง และ ประเภทที่ทำงานและสถานศึกษา 8 ครั้ง รวมทั้งหมดสามารถรับรู้ถึงอาชญากรรมได้ 100 ครั้ง จาก คดีที่มีอยู่ทั้งหมดในปี พ.ศ. 2559 ที่ได้บันทึกไว้ 466 ครั้ง

ผลงานวิจัยพบว่าการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบข้างจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างประเภทที่ทำงานและสถานศึกษา และ ที่พักอาศัย นั้นมีการเฝ้าระวังมากกว่าประเภทพาณิชยกรรมและนันทนาการ และ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร โดยพบว่ามีอาชญากรรมเกิดขึ้นน้อยกว่าสองประเภทหลังมาก เหตุที่เป็นเช่นนี้สามารถอธิบายได้ว่า ผู้คนในที่พักอาศัย สถานศึกษา และที่ทำงาน นั้นจะมีความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ที่ตนได้เข้าไปใช้งานหรือทำกิจกรรมเป็นประจำและจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการกับผู้คนที่อยู่ในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารรอบข้างเป็นที่พักอาศัย สถานศึกษา และที่ทำงานนี้จะมีลูกค้าประจำจากการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในการเดินทางทุกวัน เช่น ผู้ที่อาศัยในซอยไกลจากถนนหลักจะสนิทกับจักรยานยนต์รับจ้างหน้าปากซอยของตนมาก ถึงขนาดมีเบอร์โทรศัพท์เพื่อติดต่อให้มารับถึงหน้าบ้าน หรือจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ใกล้กับที่ทำงานก็จะมีงานเสริมในการรับส่งเอกสารหรือสิ่งของเป็นงานเสริมประจำซึ่งสร้างความไว้วางใจและการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันมากกว่าการบริการธรรมดา เป็นต้น ความสัมพันธ์ในลักษณะนี้ส่งผลให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างรู้จักคนในพื้นที่ ชุมชน หรือที่ทำงาน หรืออีกกรณีหนึ่งคือเป็นคนที่อาศัยในชุมชนนั้นๆ เองด้วยส่งผลให้พวกเขาารู้ถึงคนแปลกหน้าหรือคนที่ไม่ใช่คนในพื้นที่ที่เข้ามายังบริเวณได้ นี่เองคือการเฝ้าระวังที่จักรยานยนต์รับจ้างในการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบแบบที่พักอาศัย สำนักงาน และสถานศึกษามี ต่างจากการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบแบบพาณิชยกรรม นันทนาการ และ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ที่มีลูกค้าส่วนใหญ่เป็นลูกค้าขาจร ดังนั้นการจดจำผู้คนจึงมีน้อยกว่าจากจำนวนคนที่มาใช้บริการมาก ประกอบกับจักรยานยนต์รับจ้างที่ให้บริการในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบเป็นพาณิชยกรรม นันทนาการ และ จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรนั้นไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ให้บริการมากเท่ากลุ่มการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบแบบที่พักอาศัย สำนักงาน และสถานศึกษาความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่จึงมีน้อยกว่ามากส่งผลถึงการเฝ้าระวังที่น้อยไปด้วย



รูปภาพ 25: จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างตามประโยชน์อาคารกับคดีในระยะ 100 เมตร
ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.3 วินจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นและรูปแบบ มุมมอง และ ศักยภาพในการมองเห็น

เป็นการวิเคราะห์โดยการนำแผนที่จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแยกตามความสัมพันธ์กับ สภาพแวดล้อมมาซ้อนทับกับแผนที่อาชญากรรมเพื่อดูว่ารูปแบบใดมีจำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่พบเหตุอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร มากที่สุดซึ่งผลรวมจากการแยกกลุ่มเป็นสามกลุ่มใหญ่และรายกลุ่มย่อยทั้ง 11 กลุ่ม

ตาราง 10: จำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามสภาพแวดล้อมที่ตั้ง

ประเภทความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม	วินที่มีคดีในระยะ 100 เมตร (แห่ง)	วินในกลุ่มเดียวกันที่มีในเขต (แห่ง)	วินที่มีคดีในระยะกับจำนวนวินแต่ละกลุ่มในเขต (ร้อยละ)	การพบเห็นเหตุการณ์จากการสัมภาษณ์ (ครั้ง)
กลุ่มมองเปิดกว้าง	53	101	52	63
กลุ่มมองผ่านตรงหน้า	22	60	37	18
กลุ่มมองเน้น	11	19	58	19
รวม	86	180	-	100

จากตารางข้างต้นสรุปได้ว่ารูปแบบของจุดให้บริการที่พบเห็นคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร มากที่สุดคือ กลุ่มมองเน้น (Point View) คือมีทั้งหมด 11 วิน จากจำนวนทั้งหมดในกลุ่มนี้ 19 วิน คิดเป็นร้อยละ 58 อย่างไรก็ตามในกลุ่มรองลงมาที่มีจำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในค่าที่ไม่แตกต่างกันมากนักคือ กลุ่มมองเปิดกว้าง (Open View) ร้อยละ 52 มีจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง 53 วิน จาก 101 วินที่มีคดีในระยะ 100 เมตร กลุ่มที่มีจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีคดีในระยะ 100 เมตร น้อยที่สุดคือ กลุ่มมองผ่านตรงหน้า (Guard View) 22 วิน จากทั้งหมด 60 วิน หรือคิดเป็นร้อยละ 37 ของวินทั้งหมดในกลุ่มนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ในจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างตามแต่ละกลุ่มนั้นพบว่าผู้ขับขี่สามารถรับรู้ถึงอาชญากรรมในพื้นที่ได้ ดังนี้ กลุ่มมองเปิดกว้าง 63 ครั้ง กลุ่มมองเน้น 19 ครั้ง และกลุ่มมองผ่านตรงหน้า 18 ครั้ง รวมเป็น 100 ครั้ง

เมื่อดูลงมาในแต่ละกลุ่มย่อยๆ จาก 3 กลุ่มใหญ่ นั้นจะพบว่าในแต่ละรูปแบบให้ผลที่แตกต่างกันไปอีกในแต่ละกลุ่มย่อยทั้ง 11 กลุ่ม คือ ตรงข้ามทางเข้าออก 6 จาก 14 วิน หรือร้อยละ 43 หัวมุมถนน 10 จาก 30 วิน หรือร้อยละ 33 ถนนใหญ่ 29 จาก 42 วิน หรือร้อยละ 69 ถนนใหญ่เข้าไปซอยย่อย 8 จาก 15 วิน หรือร้อยละ 53 มุมทางโค้ง 2 จาก 4วิน หรือร้อยละ 50 ถนนซอยออกไปถนนใหญ่ 11 จาก 25 วิน หรือร้อยละ 44 สองฝั่งถนนซอยออกไปยังถนนใหญ่ 3 จาก 8วิน หรือร้อยละ 38 ถนนซอย 6 จาก 23 วิน หรือคิดเป็นร้อยละ 26 ถนนใหญ่หันหลังให้ถนน 4 จาก 8 วิน หรือร้อยละ 50 หัวมุมถนนหันหลังให้กับมุมถนน 3 จาก 3 วิน หรือร้อยละร้อย ถนนใหญ่เข้าไปซอยย่อยหันหลังให้ถนน 4 จาก 8 วิน หรือร้อยละ 50

ตาราง 11: จำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างแบ่งตามรูปแบบในสิ่งแวดล้อม

ประเภทความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม	วินที่มีคดีในระยะ 100 เมตร (แห่ง)	วินในกลุ่มเดียวกันที่มีในเขต (แห่ง)	วินที่มีคดีในระยะกับจำนวนวินทั้งหมด (ร้อยละ)	การเห็นเหตุการณ์จากการสัมภาษณ์ (ครั้ง)
ตรงข้ามทางเข้าออก	6	14	43	3
หัวมุมถนน	10	30	33	14
ถนนใหญ่	29	42	69	26
ถนนใหญ่เข้าไปซอยย่อย	8	15	53	21
มุมทางโค้ง	2	4	50	0
ถนนซอยออกไปถนนใหญ่	11	25	44	11
สองฝั่งถนนซอยออกไปยังถนนใหญ่	3	8	38	4
ถนนซอย	6	23	26	13
ถนนใหญ่หันหลังให้ถนน	4	8	50	6
หัวมุมถนนหันหลังให้กับมุมถนน	3	3	100	2
ถนนใหญ่เข้าไปซอยย่อยหันหลังให้ถนน	4	8	50	0
รวม	86	180	-	100

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 26: จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับสภาพแวดล้อมและคดีในระยะเวลา 100 เมตร

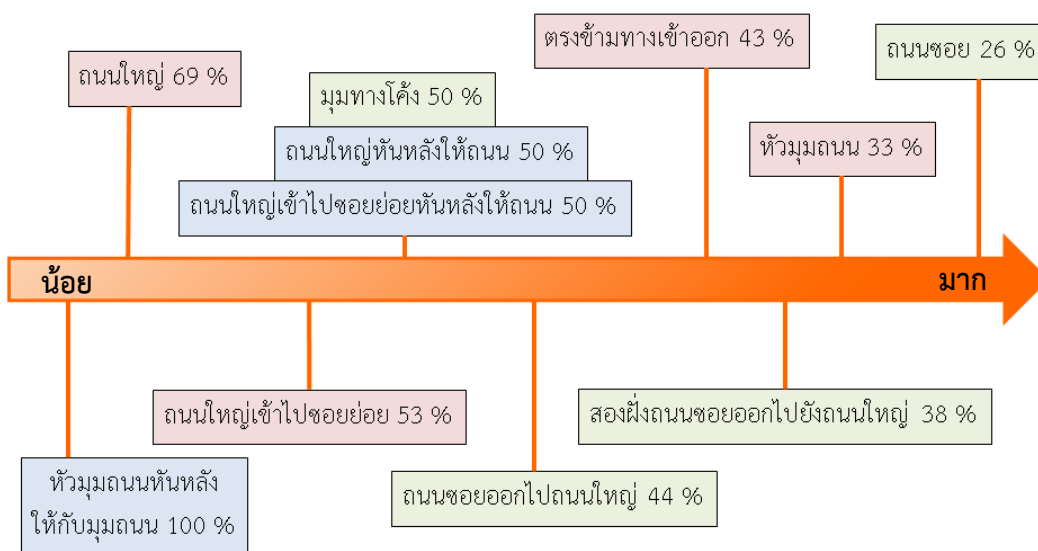
ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 27: รูปแบบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับคดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร
ที่มา: ผู้วิจัย

จักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มมองผ่านตรงหน้า (Guard View) เป็นกลุ่มที่มีการเฝ้าระวังที่ดีกว่ากลุ่มอื่นจากจำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเหตุอาชญากรรมน้อยกว่ากลุ่มมองเปิดกว้าง (Open View) และกลุ่มมองเน้น (Point View) ด้วยระยะมองเห็นที่พอเหมาะของขนาดความกว้างของถนนสายย่อย ตำแหน่งที่เป็นเหมือนประตูที่ทุกคนต้องผ่านข้างหน้าเพื่อเข้าและออกพื้นที่ทำให้สามารถเฝ้าระวังได้ดีจากการสัมภาษณ์ให้ข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์ในซอยจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มมองผ่านตรงหน้าจะเป็นเหมือนด่านสกัดเหตุการณ์อย่างเช่นการวิ่งราวทรัพย์สินได้หรือสามารถให้ข้อมูลกับตำรวจเกี่ยวกับรถหรือบุคคลต้องสงสัยที่อาจจะผ่านไปมาที่จุดให้บริการบ่อยจนผิดสังเกต เป็นต้น กลุ่มมองผ่านตรงหน้าจึงเป็นกลุ่มที่ตัดโอกาสในการกระทำความผิดและโอกาสในการหลบหนีของผู้กระทำผิด เหตุอาชญากรรมที่เกิดในบริเวณรูปแบบการตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างแบบนี้จึงเกิดน้อยกว่ากลุ่มอื่น

จักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มมองเปิดกว้างเป็นกลุ่มที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างแจ้งว่าพบเหตุอาชญากรรมในระยะมองเห็นมากที่สุดจากการสัมภาษณ์ กลุ่มนี้มีมุมมองที่กว้างที่สุดจึงมีสายตาเฝ้าระวังได้ดีสอดคล้องตามแนวความคิดสายตาเฝ้าระวังที่ว่าต้องไม่มีองค์ประกอบที่บดบังการมองเห็น กลุ่มมองเปิดกว้างนี้สามารถสังเกตความผิดปกติโดยรอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างได้มากในภาพรวม หากแต่กลุ่มมองเปิดกว้างมีความสามารถในการสกัดเหตุการณ์ได้น้อยเพราะตั้งอยู่ในระยะกว้างเกินกว่าจะเข้าไปให้ความช่วยเหลือได้ทันอย่างที่กลุ่มมองผ่านตรงหน้าและกลุ่มมองเน้นทำได้ ในกลุ่มย่อยพบว่าจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่มีจำนวนจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่พบเห็นอาชญากรรมในระยะ 100 เมตรมากที่สุดซึ่งเป็นมุมมองแบบมองเปิดกว้าง แต่ถนนที่ใหญ่มากและมีเกาะกลางถนนบังมุมมองก็เป็นสิ่งทำให้ศักยภาพในการเฝ้าระวังลดลงได้หรือพบเห็นอาชญากรรมแต่ไม่สามารถเข้าช่วยเหลือได้ในทันที



รูปภาพ 28: ความเข้มข้นการเฝ้าระวังโดยวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างตามรูปแบบ มุมมอง
ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.4 วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นและตำแหน่งที่ตั้งวิน

เป็นการวิเคราะห์ด้วยการนำแผนที่ตำแหน่งที่ตั้งของวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างมาดูความสัมพันธ์กันกับการเกิดอาชญากรรมในระยะที่ผู้ขับขี่จรรย์ยานยนต์รับจ้างมองเห็นขณะประจำอยู่ที่วิน 100 เมตรโดนรอบ เพื่อหาตำแหน่งที่เกิดอาชญากรรมมากที่สุดไปจนถึงน้อยที่สุด

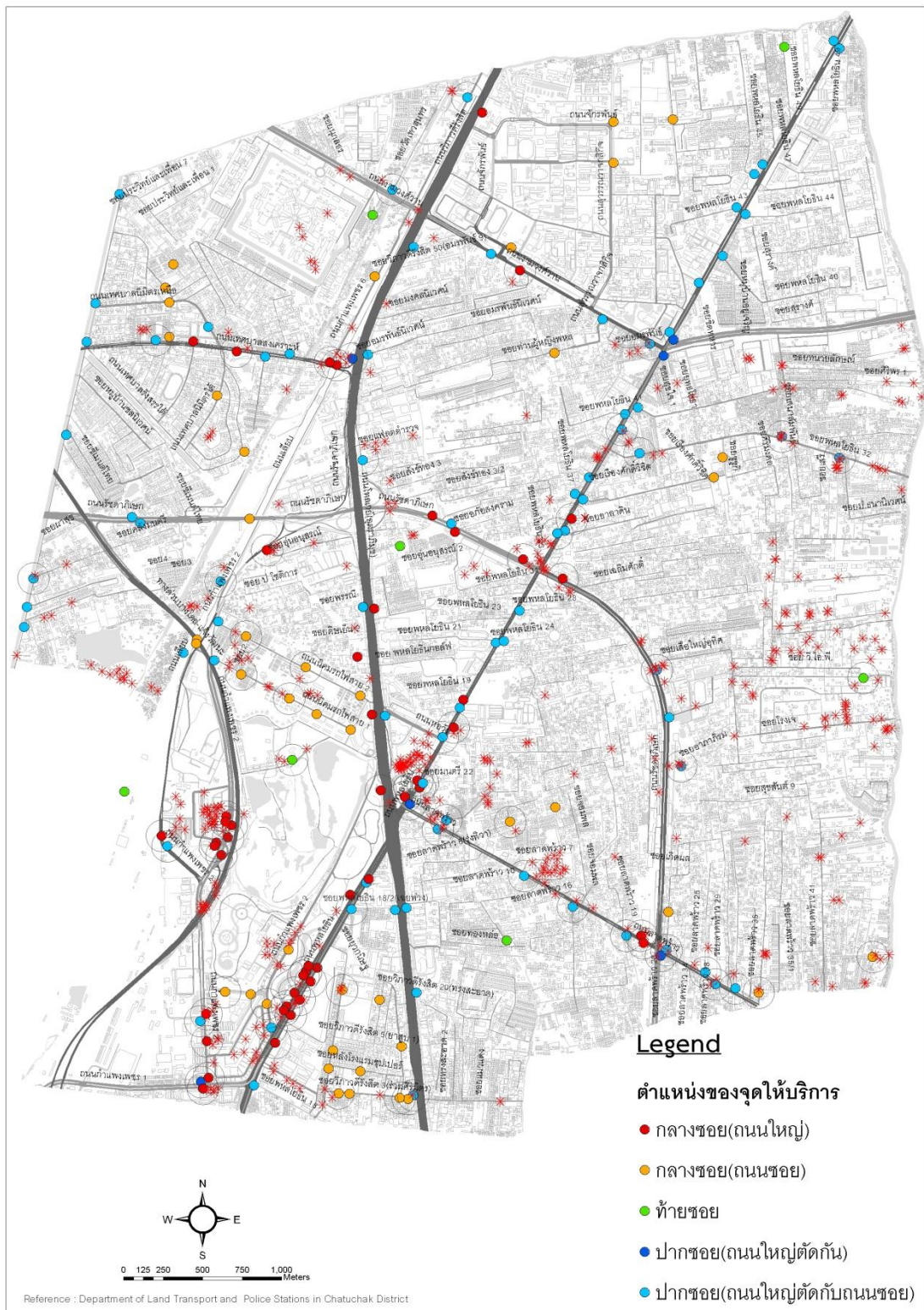
ตาราง 12: แสดงจำนวนวินจรรย์ยานยนต์และการเกิดอาชญากรรมแยกตามตำแหน่งที่ตั้ง

ประเภทของตำแหน่งที่ตั้ง	วินที่มีคดีในระยะ 100 เมตร (แห่ง)	วินในกลุ่มเดียวกันที่มีในเขต (แห่ง)	วินที่มีคดีในระยะกับจำนวนวินแต่ละกลุ่มในเขต (ร้อยละ)
1. กลางชอย (ถนนใหญ่)	36	48	75
2. กลางชอย (ถนนชอย)	14	43	33
3. ท้ายชอย	2	7	29
4. ปากชอย (ถนนใหญ่ตัดกัน)	4	6	67
5. ปากชอย (ถนนให้ตัดกับถนนชอย)	30	76	39
รวม	86	180	-

ที่มา: ผู้วิจัย

จากตารางที่ 12 แสดงให้เห็นถึงจำนวนคดีอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในระยะ 100 เมตร ตามแต่ละตำแหน่งที่ตั้งของวินจักรยานยนต์รับจ้าง ตำแหน่งที่มีการเกิดอาชญากรรมในระยะมองเห็นมากที่สุดคือ กลางซอย (ถนนใหญ่) โดยมีทั้งหมด 36 วินจากทั้งหมด 48 วิน คิดเป็นร้อยละ 75 ลำดับถัดมาคือ ปากซอย (ถนนใหญ่ตัดกัน) 4 วิน ใน 6 วิน คิดเป็นร้อยละ 67 ของทั้งหมด ในลำดับถัดมาคือ ปากซอย (ถนนใหญ่ตัดกับถนนซอย) 30 วิน จาก 76 วิน หรือร้อยละ 39 กลางซอย (ถนนซอย) มีวินที่มีอาชญากรรมในระยะที่มองเห็น 14 วิน จากทั้งหมด 43 วิน และตำแหน่งที่มีการเกิดอาชญากรรมในระยะมองเห็นน้อยที่สุดคือ ท้ายซอย 2 วิน ใน 7 วิน หรือคิดเป็นร้อยละ 29 ของจำนวนวินในตำแหน่งท้ายซอย

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์จะเห็นได้ว่าระยะการตั้งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ห่างจากถนนใหญ่มีการเกิดขึ้นของอาชญากรรมที่น้อยลงโดย ตำแหน่งที่ตั้งบริเวณท้ายซอยมีการเกิดอาชญากรรมน้อยที่สุดซึ่งอธิบายได้ว่า ตำแหน่งท้ายซอยหรือซอยตันนี้ การเดินทางเข้าออกพื้นที่ต้องผ่านเส้นทางเดิมและซอยมีการเชื่อมต่อกับเส้นทางอื่นน้อยทำให้คนที่ใช้เส้นทางโดยส่วนมากจะเป็นคนที่อยู่ในพื้นที่หรือมีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่จะเข้ามาในซอย จักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ตำแหน่งท้ายซอยจึงเกิดการเฝ้าระวังให้กับบริเวณได้ด้วยความรู้จักคนผ่านเข้าออกเส้นทางเป็นประจำหรือมีลูกค้าประจำในบริเวณท้ายซอยเองด้วย เมื่อมีคนแปลกหน้าเข้ามาในพื้นที่จึงสอดส่องดูแลได้ โอกาสในการก่ออาชญากรรมจึงเกิดน้อยกว่าถนนใหญ่ที่ผู้กระทำความผิดสามารถเลือกใช้เส้นทางในการหลบหนีได้หลายเส้นทางกว่า



รูปภาพ 29: แผนที่แสดงวินจักรยานยนต์รับจ้างแยกตามตำแหน่งที่ตั้งและจุดเกิดอาชญากรรม
ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.5 วินจรรย์านยนต์รับจ้างกับการเกิดอาชญากรรมในแต่ละช่วงเวลา

เป็นการวิเคราะห์ด้วยแผนที่แยกเป็นรายชั่วโมง 24 ชั่วโมงเพื่อดูความสัมพันธ์ของการเกิดอาชญากรรมกับเวลาที่จุดให้บริการจรรย์านยนต์รับจ้างแต่ละที่ให้บริการโดยเวลาที่แต่ละที่ให้บริการได้มาจากการสัมภาษณ์และนำมาเสนอในรูปแบบแผนที่ การวิเคราะห์ร่วมกันของเวลาการเกิดอาชญากรรม และเวลาให้บริการของจรรย์านยนต์รับจ้างทำให้สามารถแยกกลุ่มคดีอาชญากรรมออกมาได้ดังต่อไปนี้ 1) คดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร ของวินที่ยังไม่ให้บริการ 2) คดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร ของวินที่ให้บริการแล้ว 3) คดีนอกระยะ 100 เมตร ของจุดให้บริการจรรย์านยนต์รับจ้าง และทั้งนี้ได้แยกอีกกลุ่มออกมาคือ 4) คดีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร ในวินที่ไม่ได้ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ เพราะไม่สามารถระบุได้ว่ามีเวลาให้บริการเป็นอย่างไร

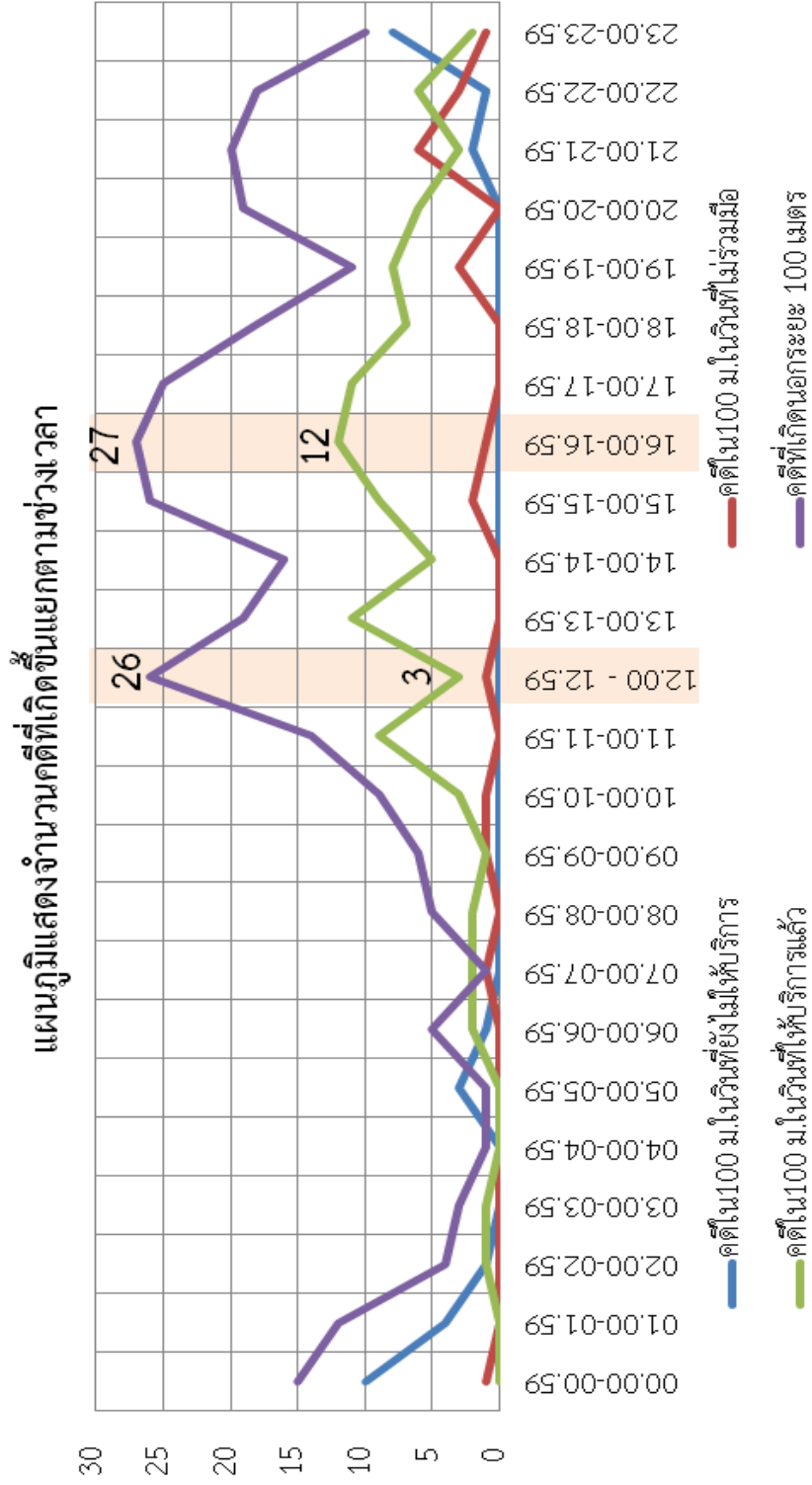
ตาราง 13: แสดงจำนวนคดีอาชญากรรมและจุดจรรย์านยนต์รับจ้างที่มีในแต่ละช่วงเวลา

ช่วงเวลา	วินที่มีให้บริการ	คดีใน 100 ม. ในวินที่ยังไม่ให้บริการ	คดีใน 100 ม. ในวินที่ไม่ร่วมมือ	คดีใน 100 ม. ในวินที่ให้บริการแล้ว	คดีที่เกิดนอกระยะ 100 เมตร	จำนวนคดีทั้งหมดที่เกิดขึ้นในเวลา
00.00-00.59	7	10	1	0	15	26
01.00-01.59	4	4	0	0	12	16
02.00-02.59	6	1	0	1	4	6
03.00-03.59	7	0	0	1	3	4
04.00-04.59	11	0	0	0	1	1
05.00-05.59	33	3	0	0	1	4
06.00-06.59	57	1	0	2	5	8
07.00-07.59	61	0	1	2	1	4
08.00-08.59	61	0	0	2	5	7
09.00-09.59	62	0	1	1	6	8
10.00-10.59	63	0	1	3	9	13
11.00-11.59	63	0	0	9	14	23
12.00-12.59	63	0	1	3	26	30

13.00-13.59	63	0	0	11	19	30
14.00-14.59	63	0	0	5	16	21
15.00-15.59	63	0	2	9	26	37
16.00-16.59	63	0	1	12	27	40
17.00-17.59	62	0	0	11	25	36
18.00-18.59	60	0	0	7	18	25
19.00-19.59	59	0	3	8	11	22
20.00-20.59	49	0	0	6	19	25
21.00-21.59	37	2	6	3	20	31
22.00-22.59	24	1	3	6	18	28
23.00-23.59	16	8	1	2	10	21
รวมทั้งหมด	-	30	21	104	311	466

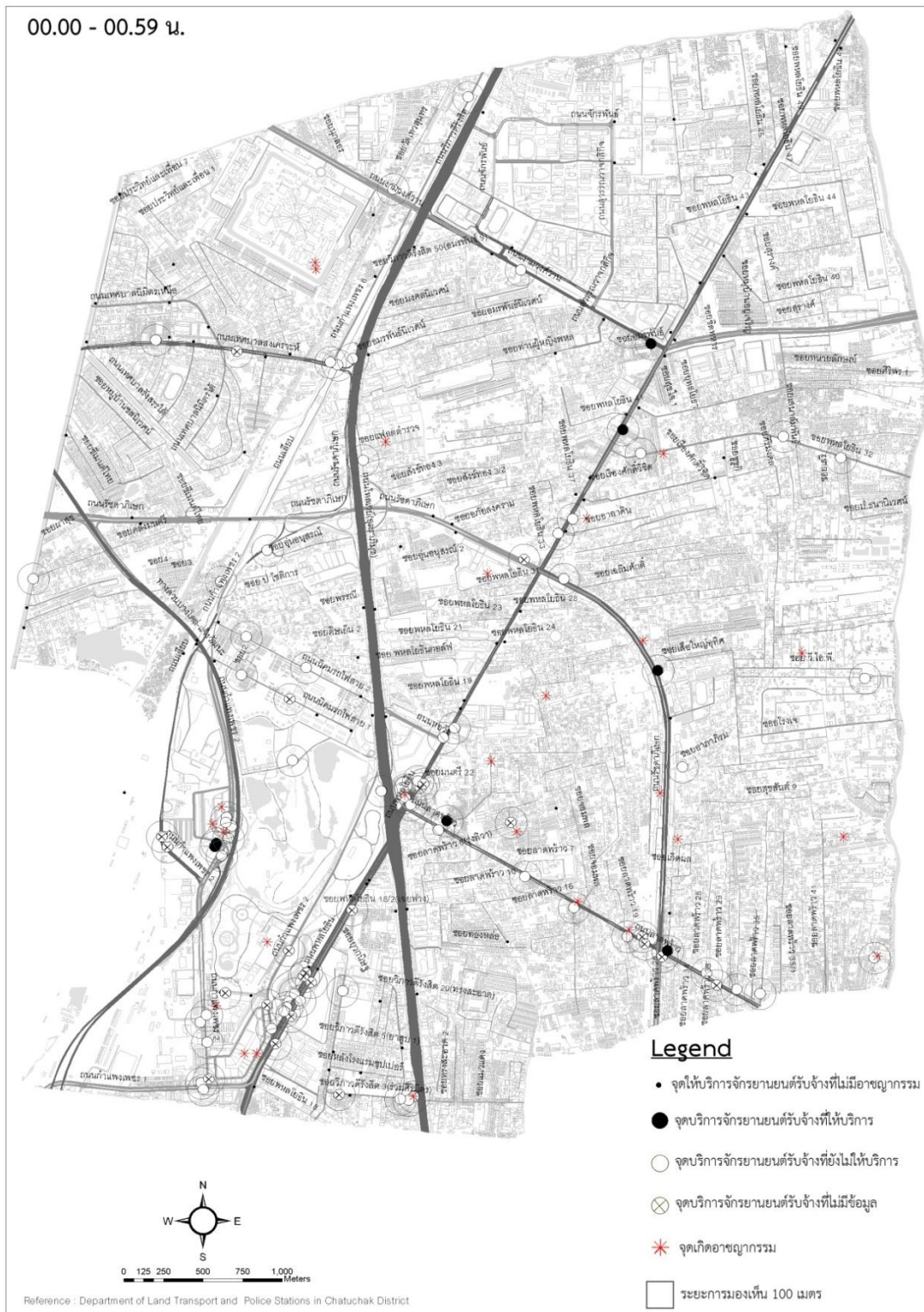
ที่มา: ผู้วิจัย

จากตารางข้างต้นได้แสดงให้เห็นว่าคดีอาชญากรรมที่เกิดขึ้นนอกระยะ 100 เมตร ที่ผู้ขับขี่มองเห็นขณะประจำอยู่ที่จุดให้บริการนั้นมีจำนวนมากกว่าคดีที่เกิดขึ้นในระยะ 100 เมตร คือ 311 คดี ต่อ 104 คดี หรือ ประมาณ 3 : 1 และเมื่อจักรยานยนต์รับจ้างเลิกให้บริการก็ยังพบคดีที่เกิดขึ้นใกล้กับจุดให้บริการ 30 ครั้ง โดยคดีที่เกิดใกล้กับจุดให้บริการจะเกิดขึ้นในเวลากลางวันและยิ่งตีมากขึ้นก็จะมีอาชญากรรมในระยะ 100 เมตรมากขึ้น ช่วงเวลาที่ทั้งในระยะ 100 เมตร และนอกระยะ 100 เมตร มีคดีมากที่สุดของวันอยู่ในช่วงเวลา 16.00 - 16.59 น. ซึ่งเป็นเวลาที่ผู้คนเดินทางกลับที่พักอาศัย จึงอาจเป็นช่วงเวลาที่มีการใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างในการเดินทางมากส่งผลให้ที่จุดให้บริการอาจไม่มีคนประจำอยู่ก็เป็นได้ สายตาเฝ้าระวังจึงอาจลดลง และจากการสัมภาษณ์จะพบว่าช่วงเวลาตอนเย็นจะเป็นช่วงเวลาที่มีปัญหา จักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นวินผี หรือวินเถื่อน ด้วยในเวลา 12.00 - 12.59 น. เป็นช่วงเวลาที่ผู้คนไม่อยู่บ้านหรือที่ทำงาน (พักกลางวัน) ทำให้เป็นการเปิดโอกาสแก่ผู้กระทำความผิด อาชญากรรมที่เกิดนอกระยะ 100 เมตร รอบจุดให้บริการจึงเกิดมาก แต่ในเวลาเดียวกันผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจะอยู่ประจำที่จุดให้บริการและมีลูกค้าน้อยหรืออาจจะไม่มียุคค้าเลยการเฝ้าระวังในระยะ 100 เมตร รอบจุดให้บริการจึงเกิดขึ้นและส่งผลให้จำนวนอาชญากรรมในระยะมองเห็นน้อยกว่านอกระยะมองเห็นมาก



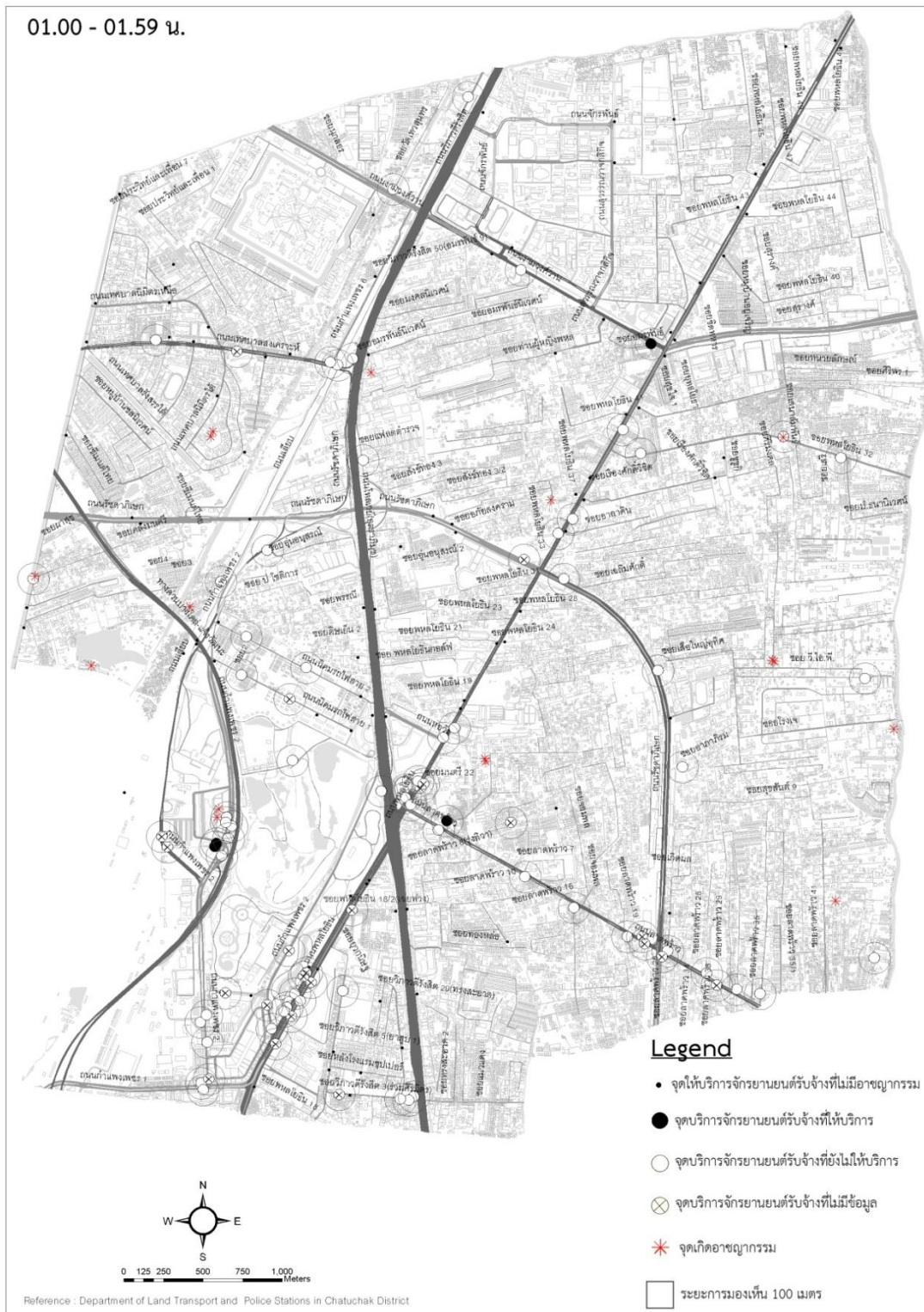
รูปภาพ 30: แผนภูมิแสดงจำนวนคดีที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

ที่มา: ผู้วิจัย



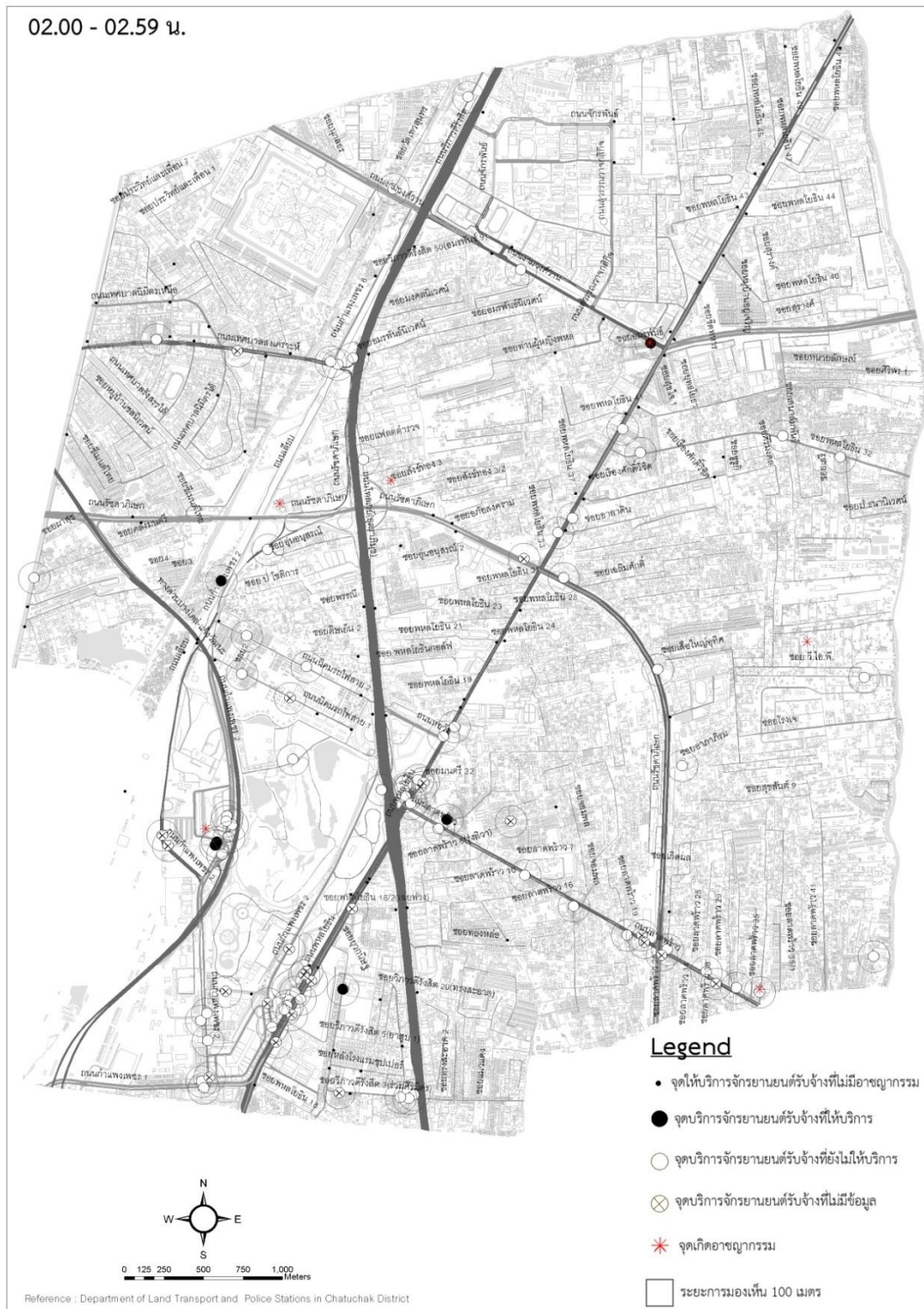
รูปภาพ 31: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 00.00 - 00.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย

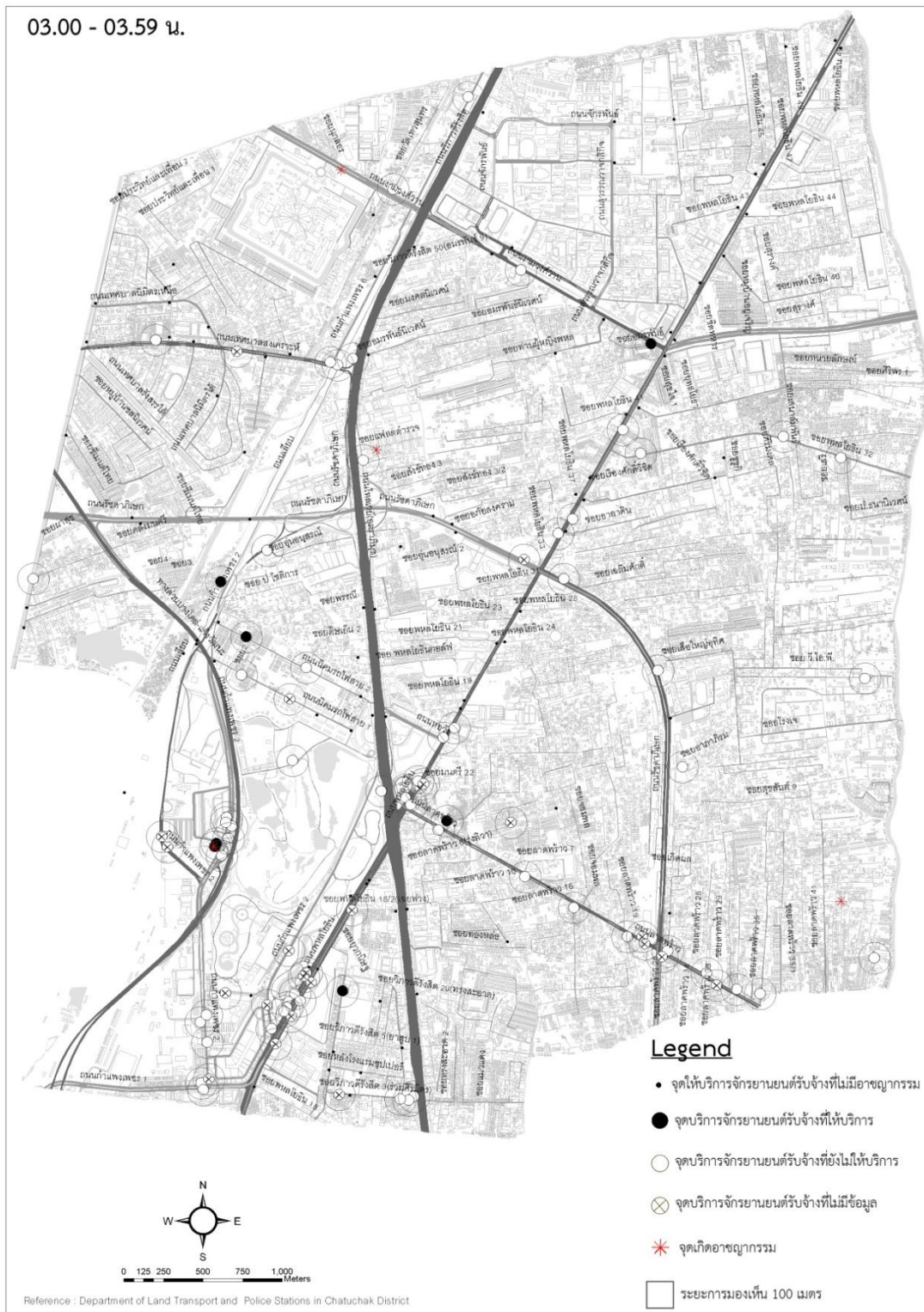


รูปภาพ 32: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 01.00 - 01.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย

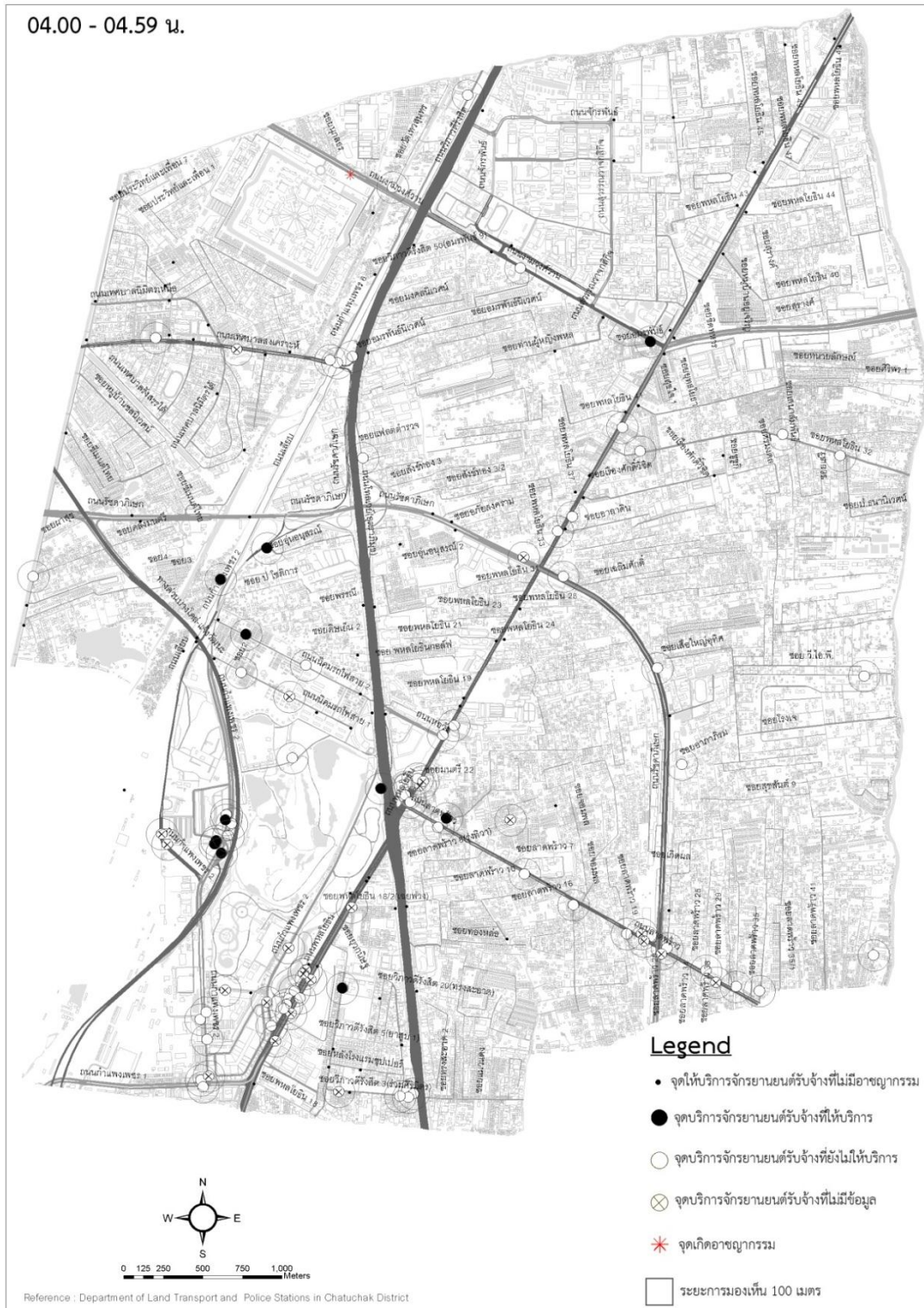


รูปภาพ 33: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 02.00 - 02.59 น.
ที่มา: ผู้วิจัย



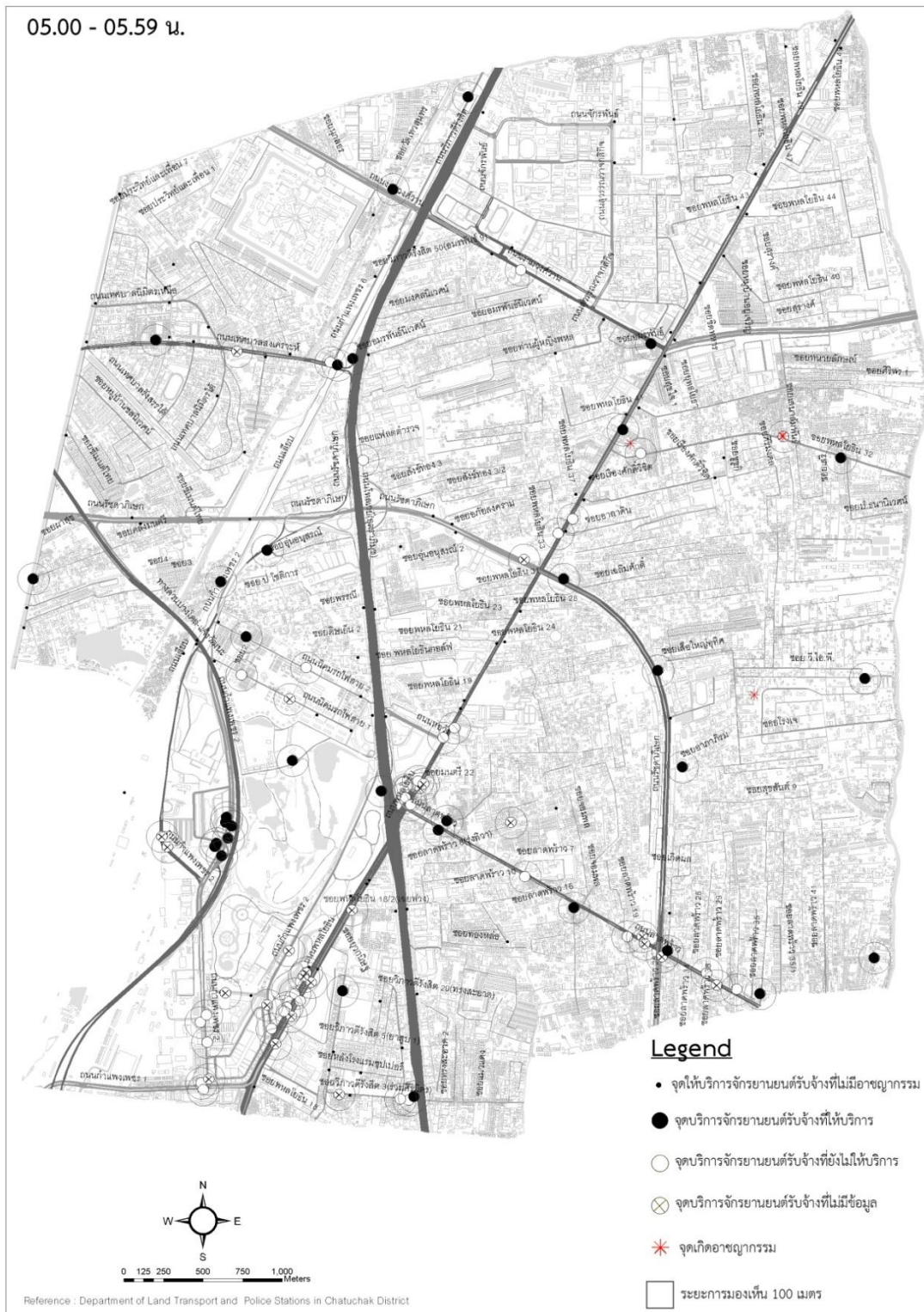
รูปภาพ 34: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 03.00 - 03.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



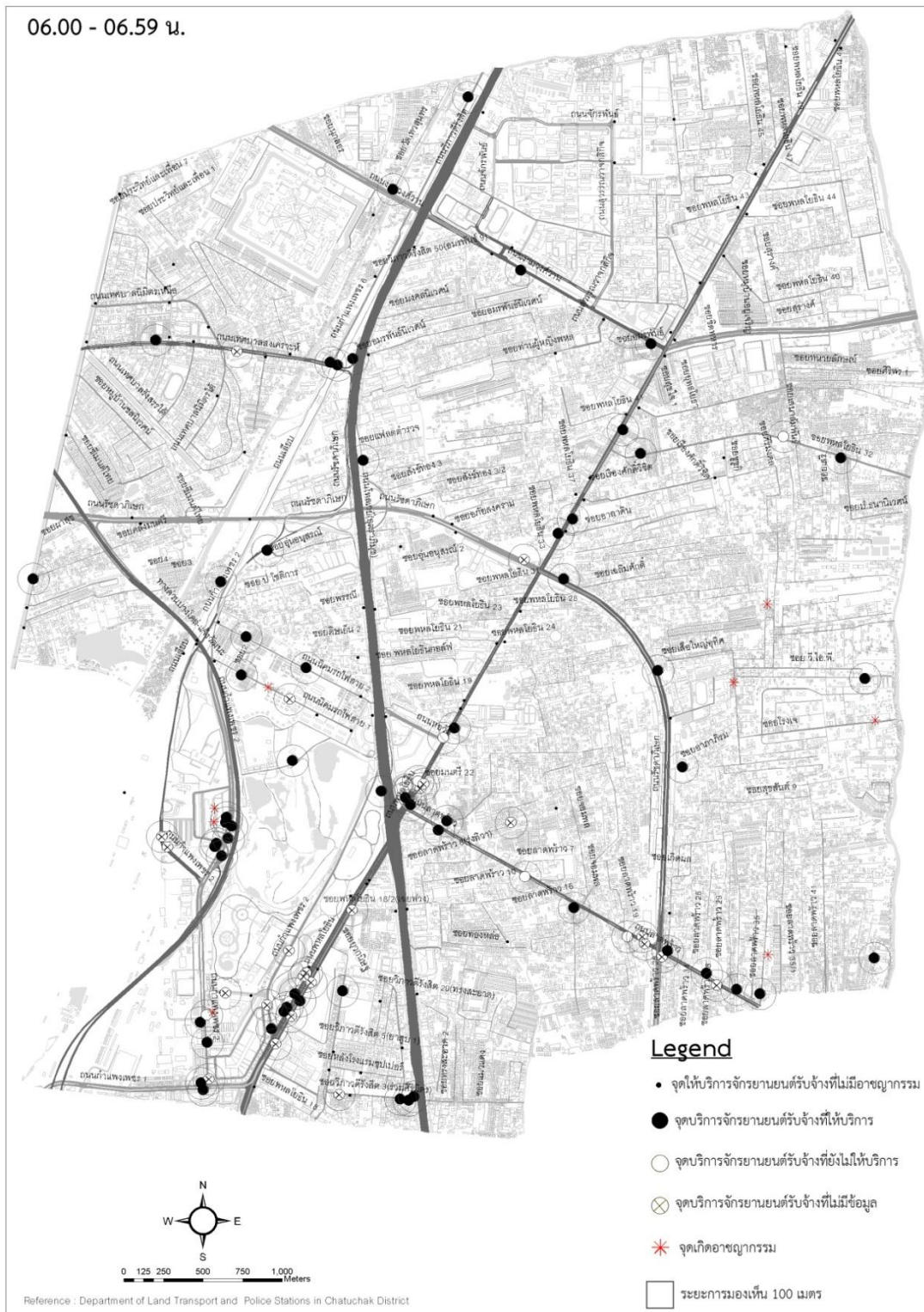
รูปภาพ 35: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 04.00 - 04.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



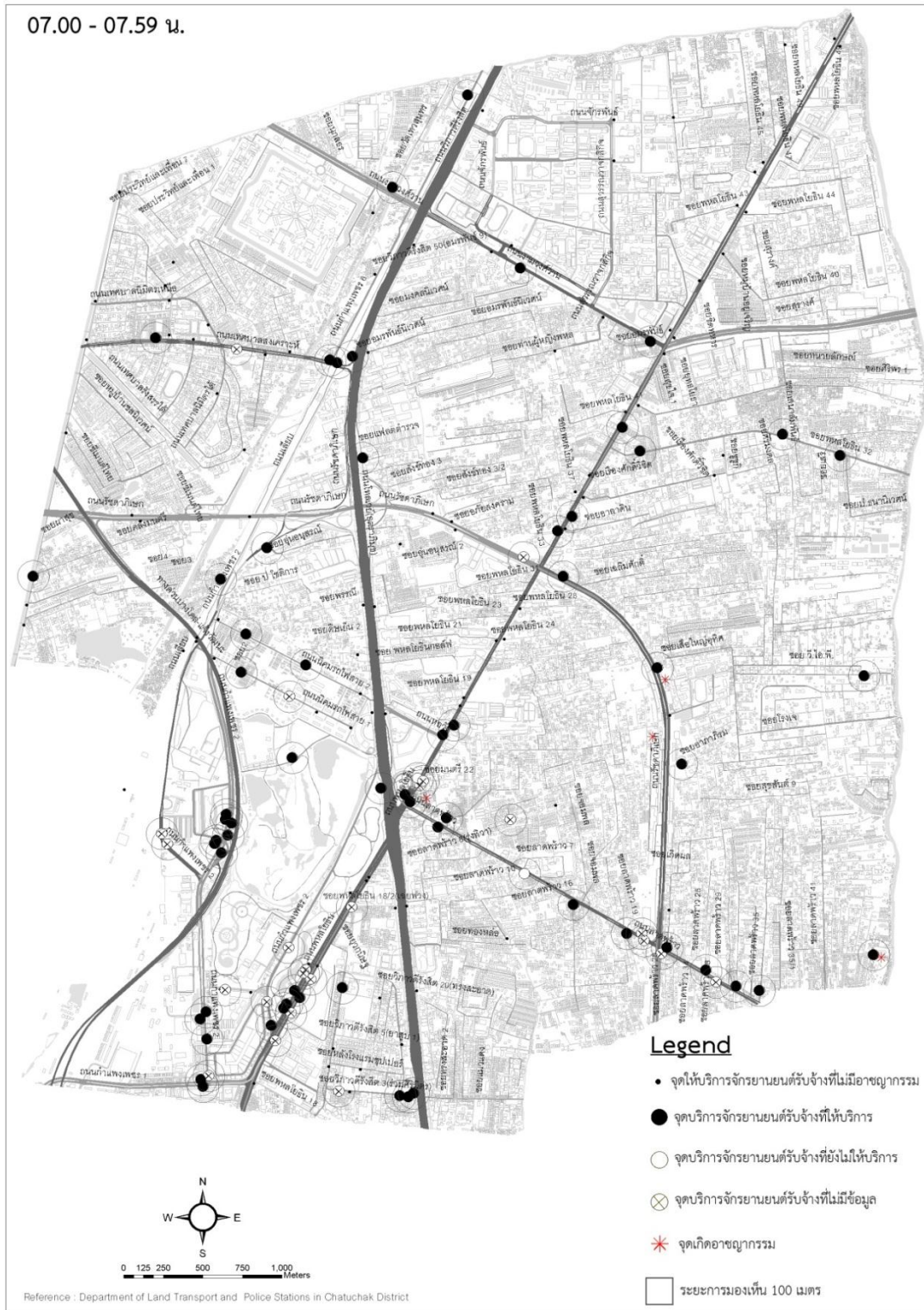
รูปภาพ 36: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 05.00 - 05.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



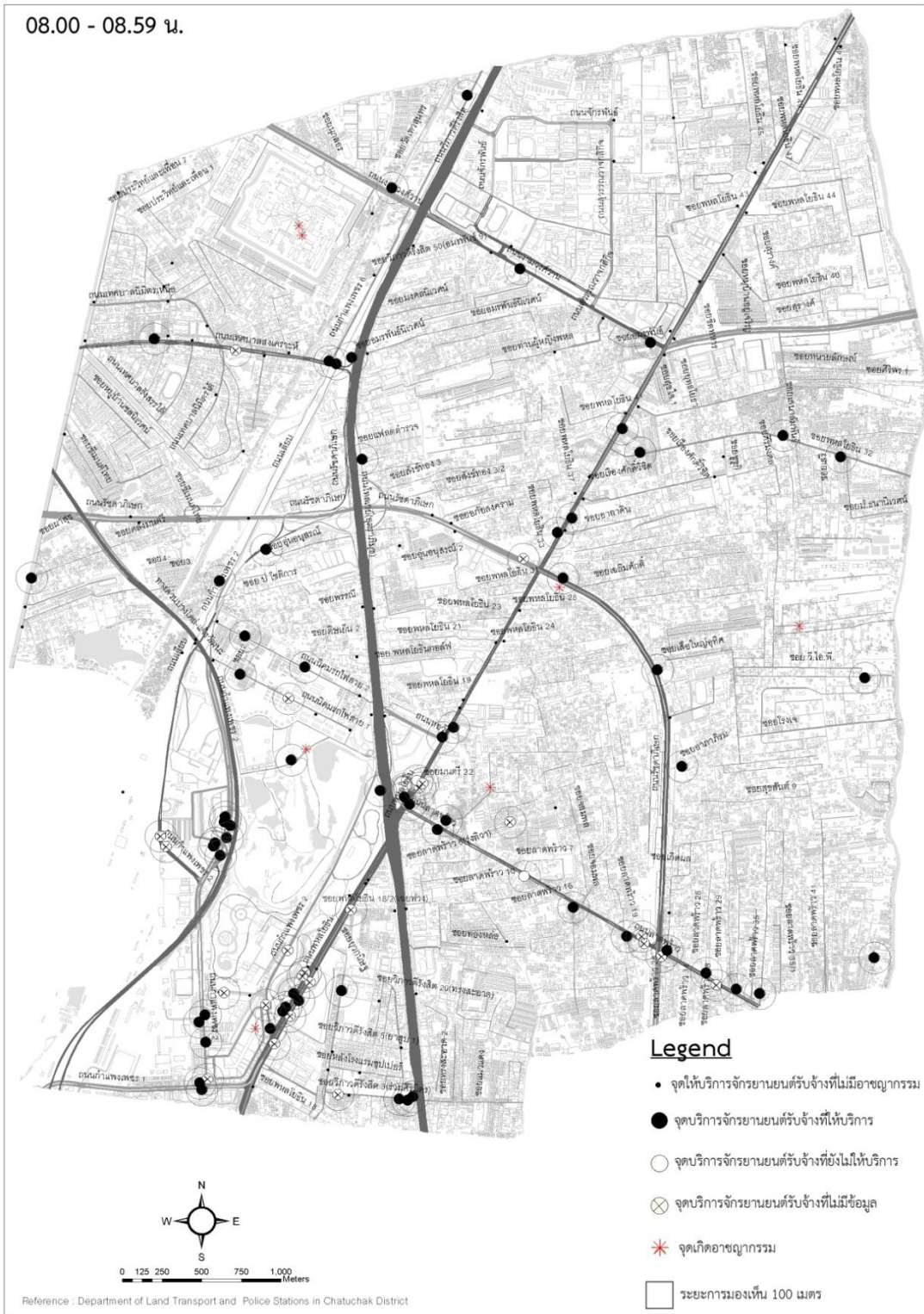
รูปภาพ 37: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 06.00 - 06.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



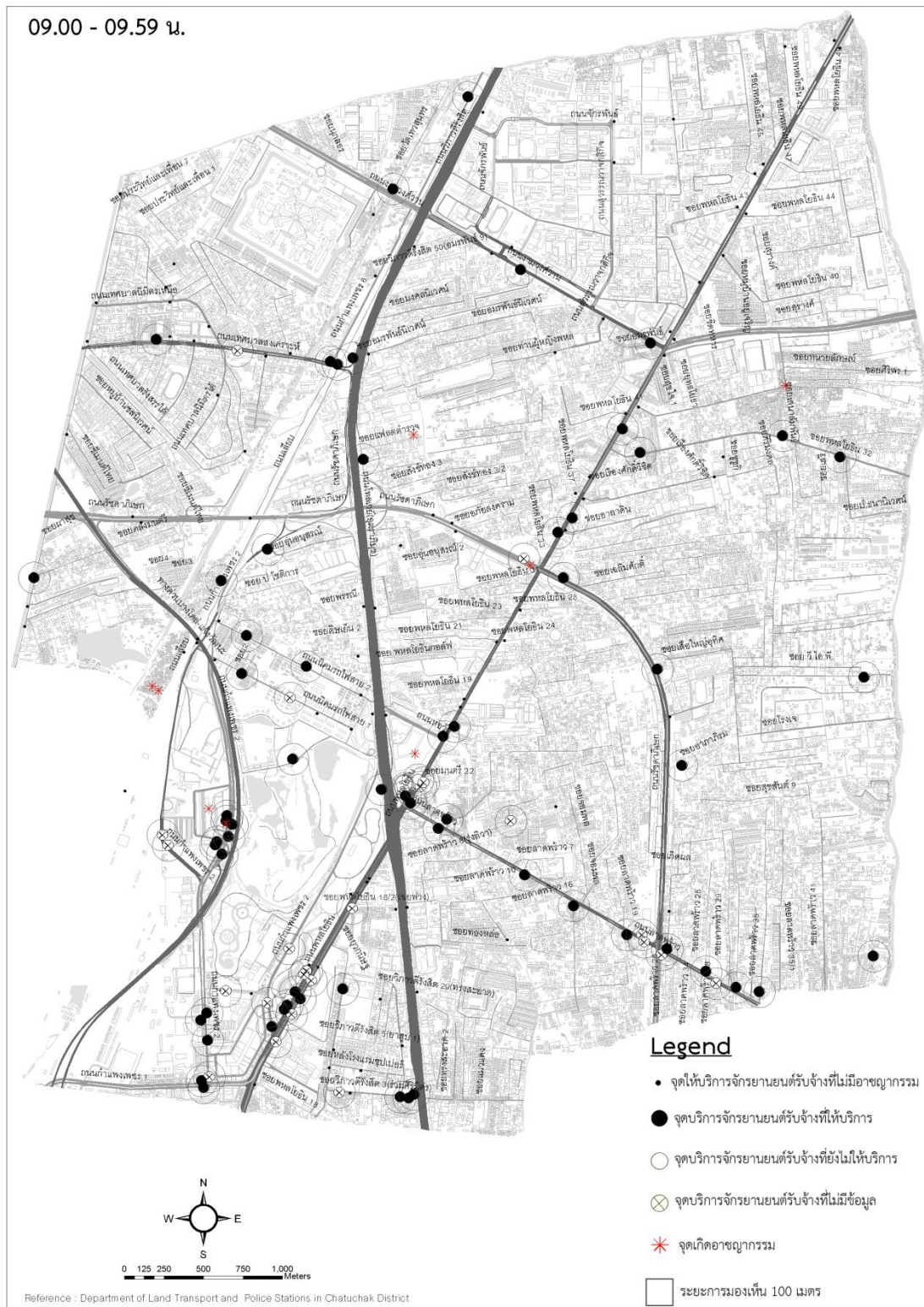
รูปภาพ 38: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 07.00 - 07.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



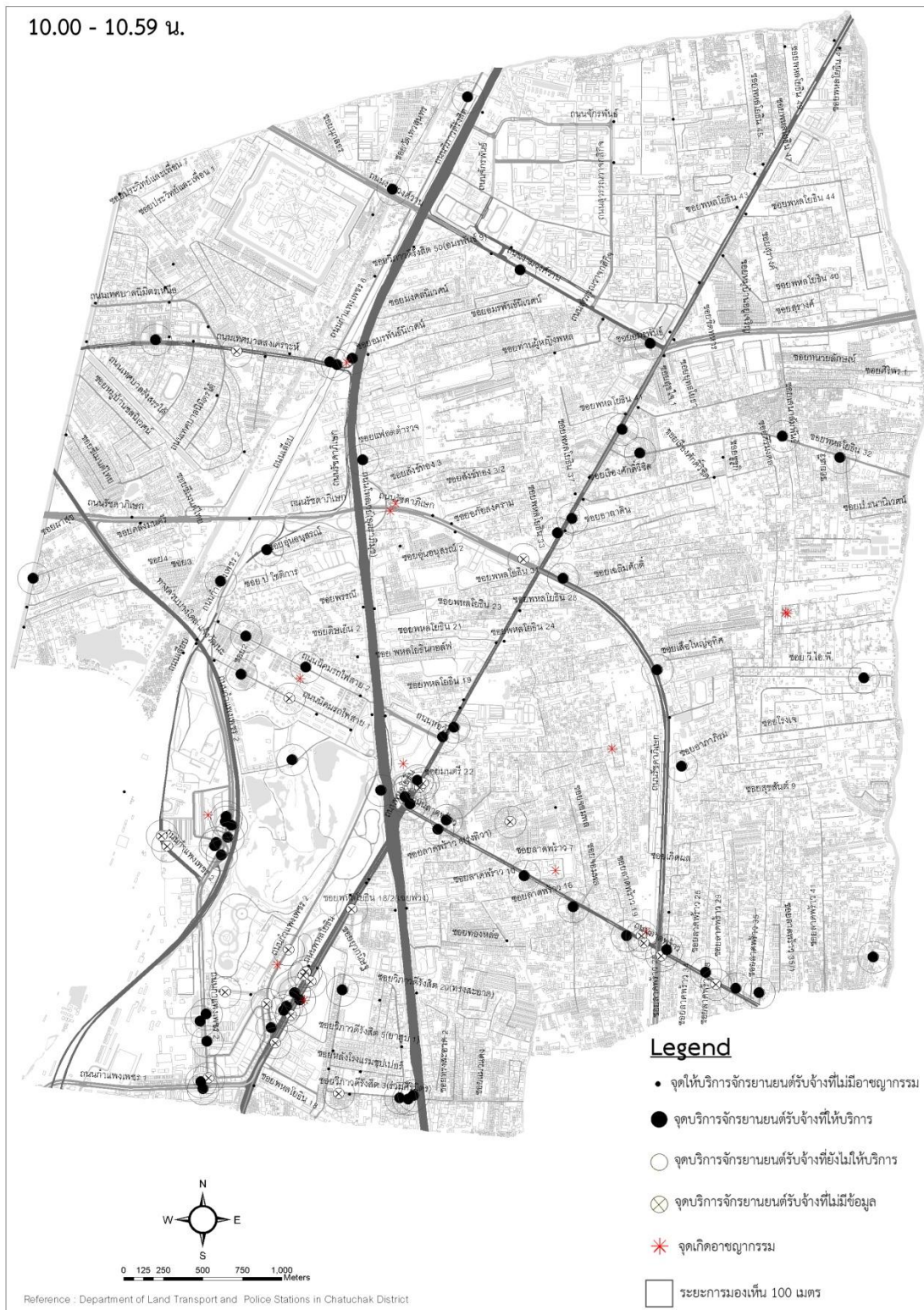
รูปภาพ 39: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 08.00 - 08.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



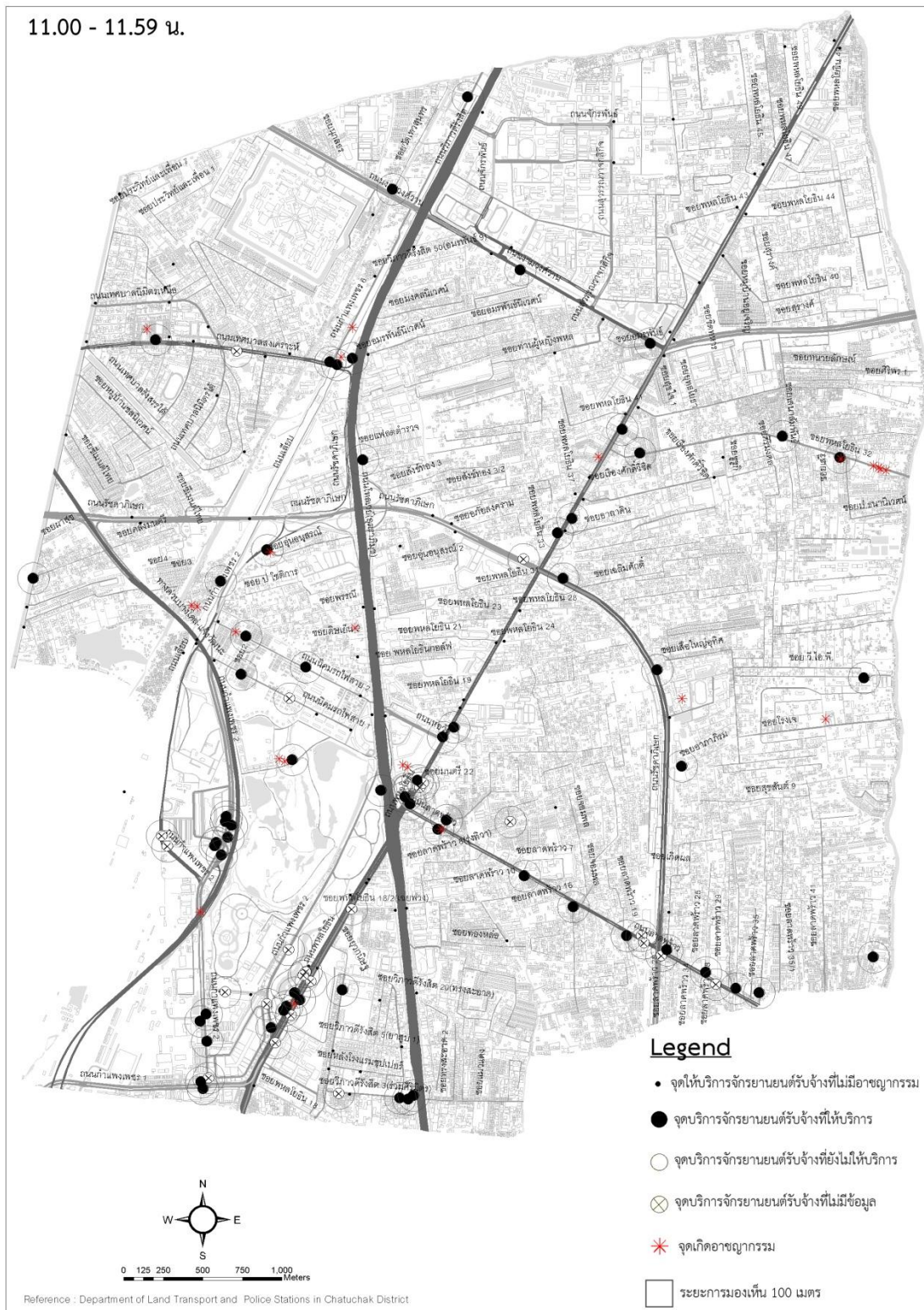
รูปภาพ 40: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 09.00 - 09.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



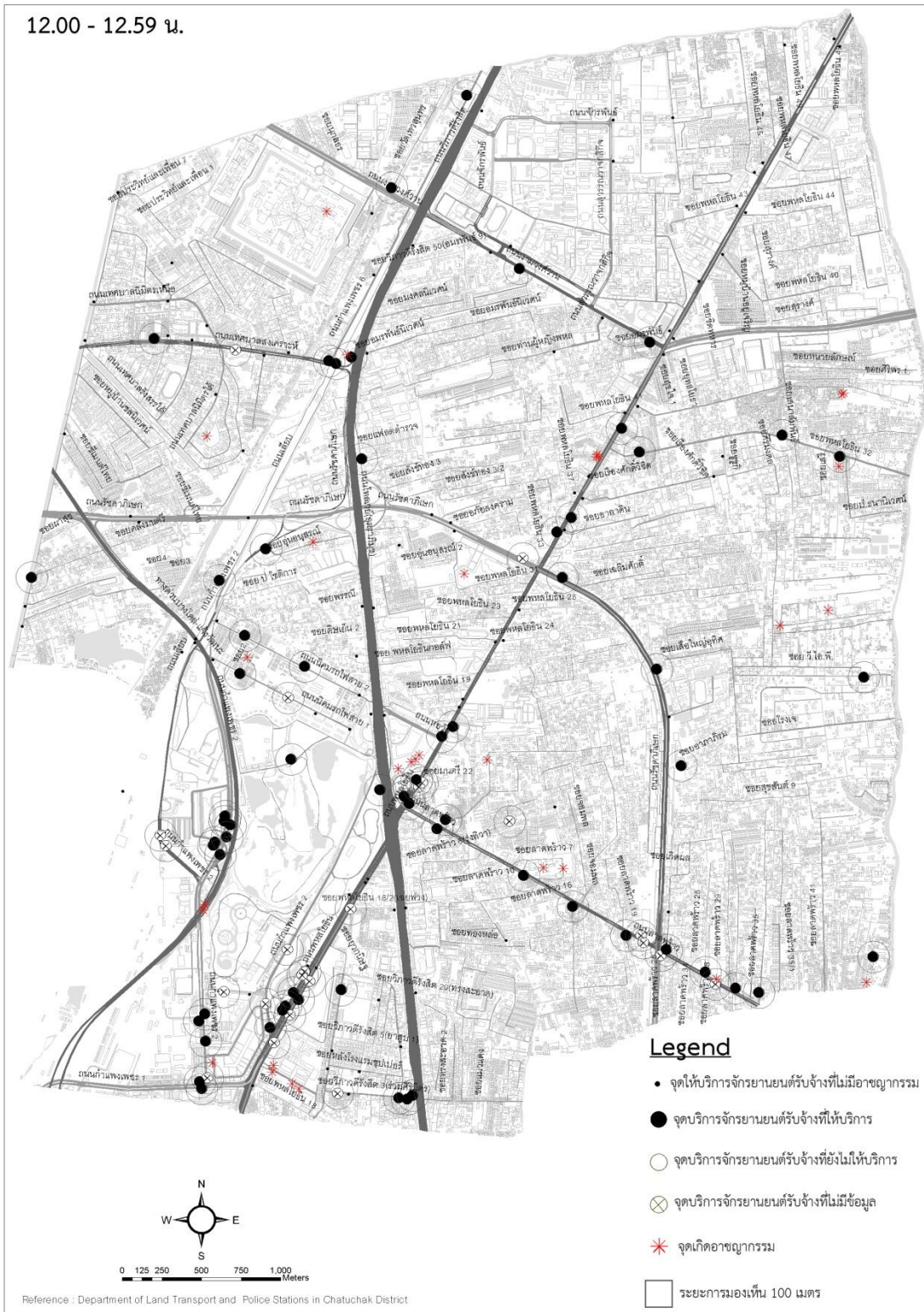
รูปภาพ 41: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 10.00 - 10.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



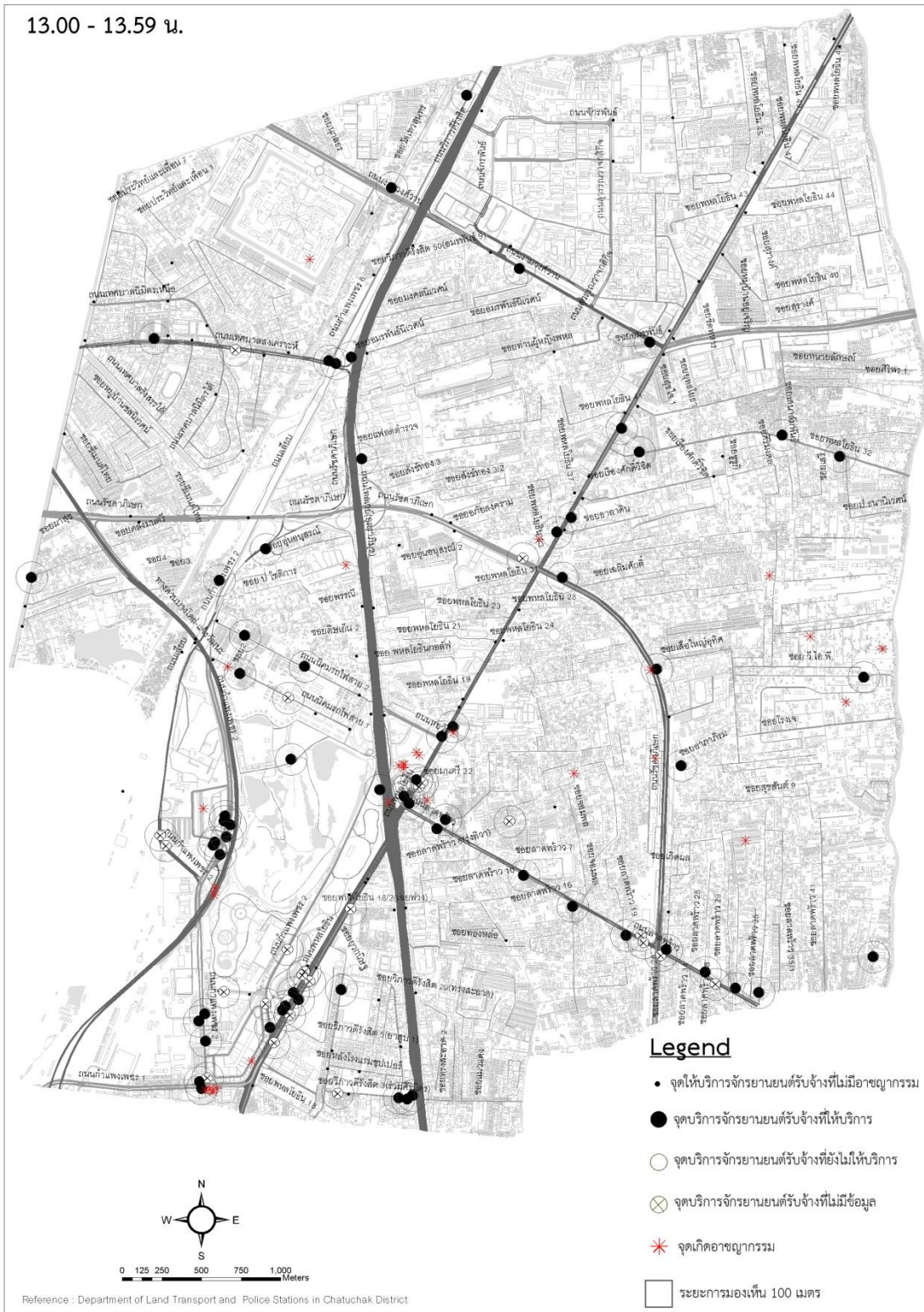
รูปภาพ 42: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 11.00 - 11.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



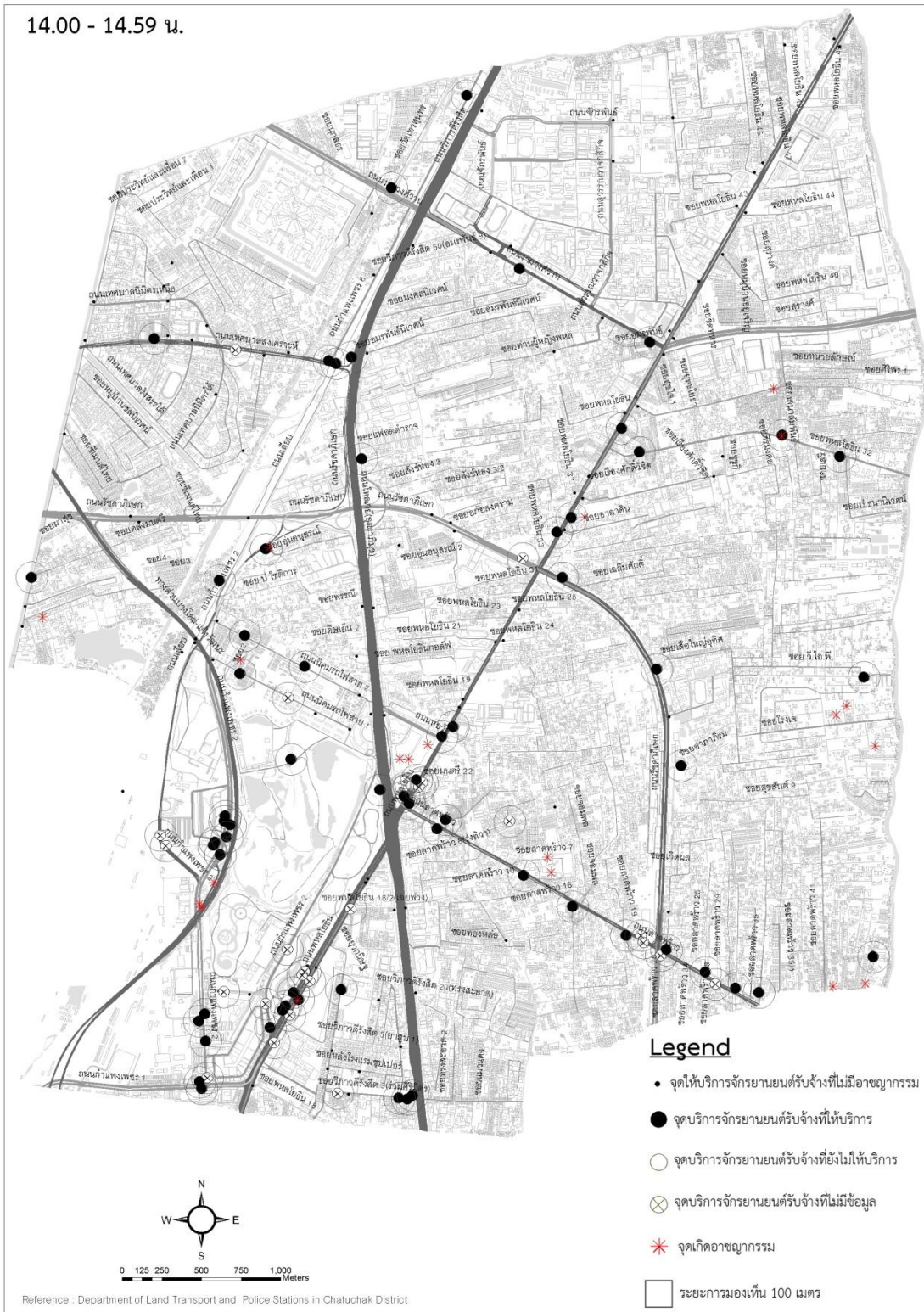
รูปภาพ 43: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 12.00 - 12.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



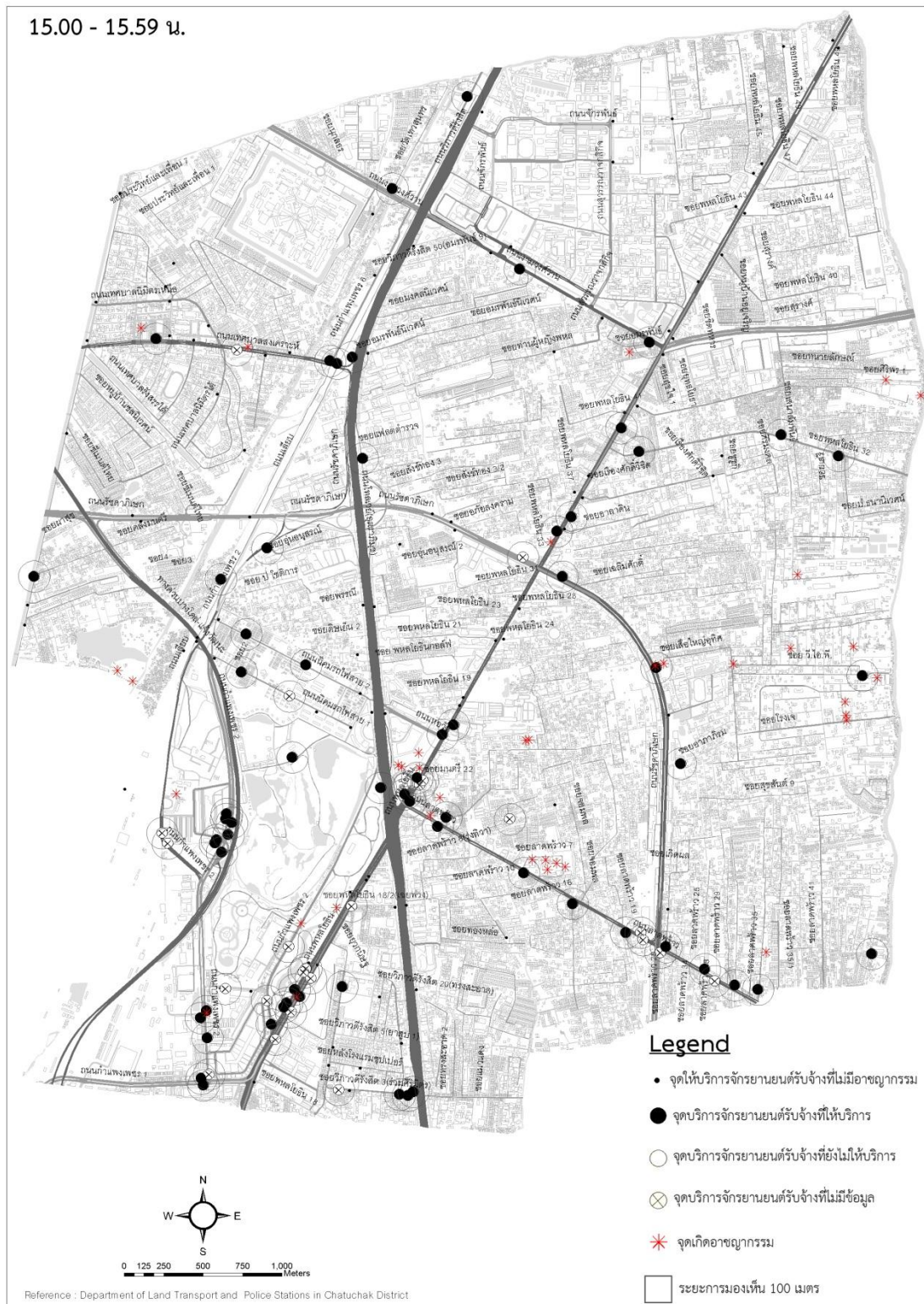
รูปภาพ 44: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 13.00 - 13.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



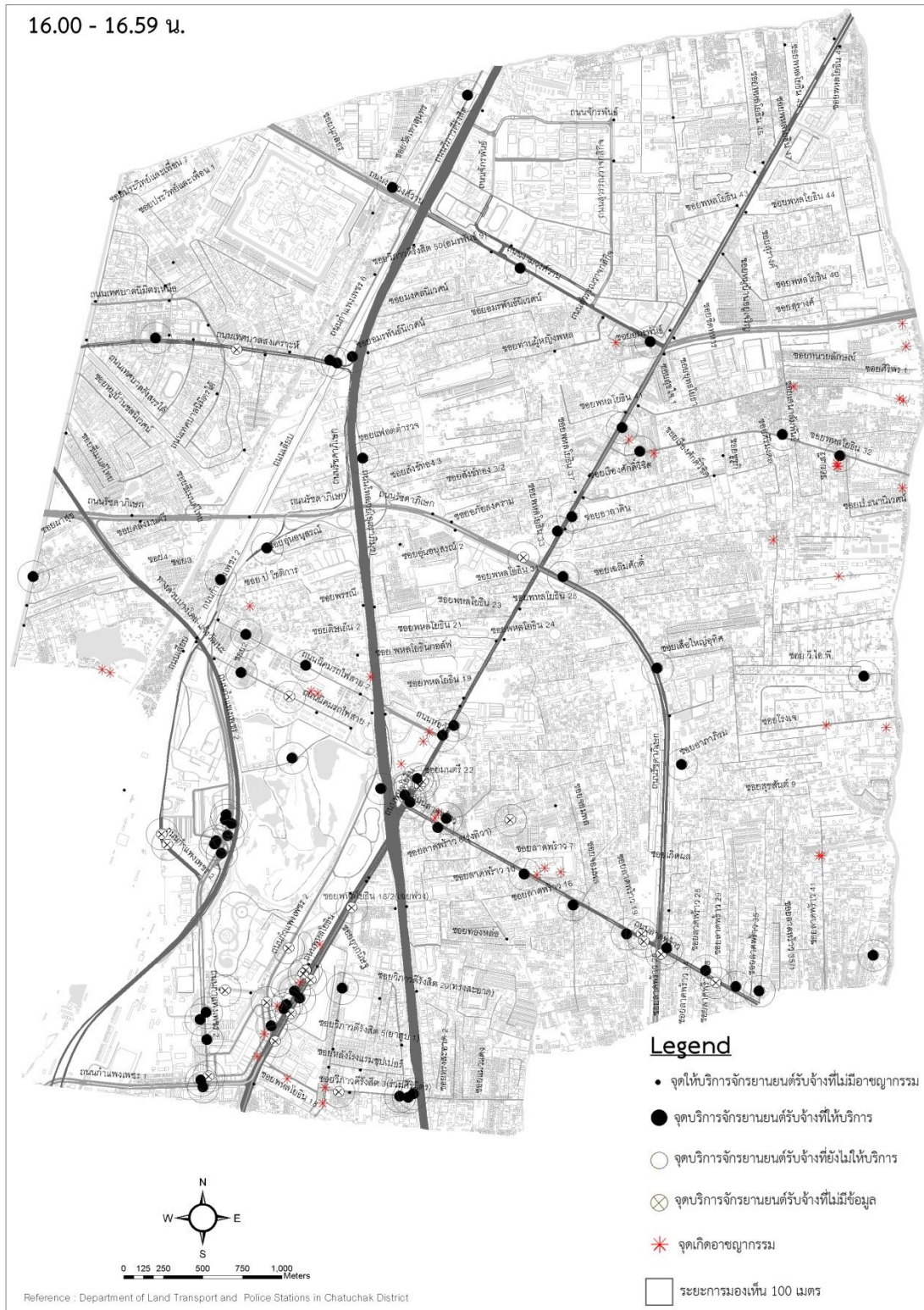
รูปภาพ 45: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 14.00 - 14.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



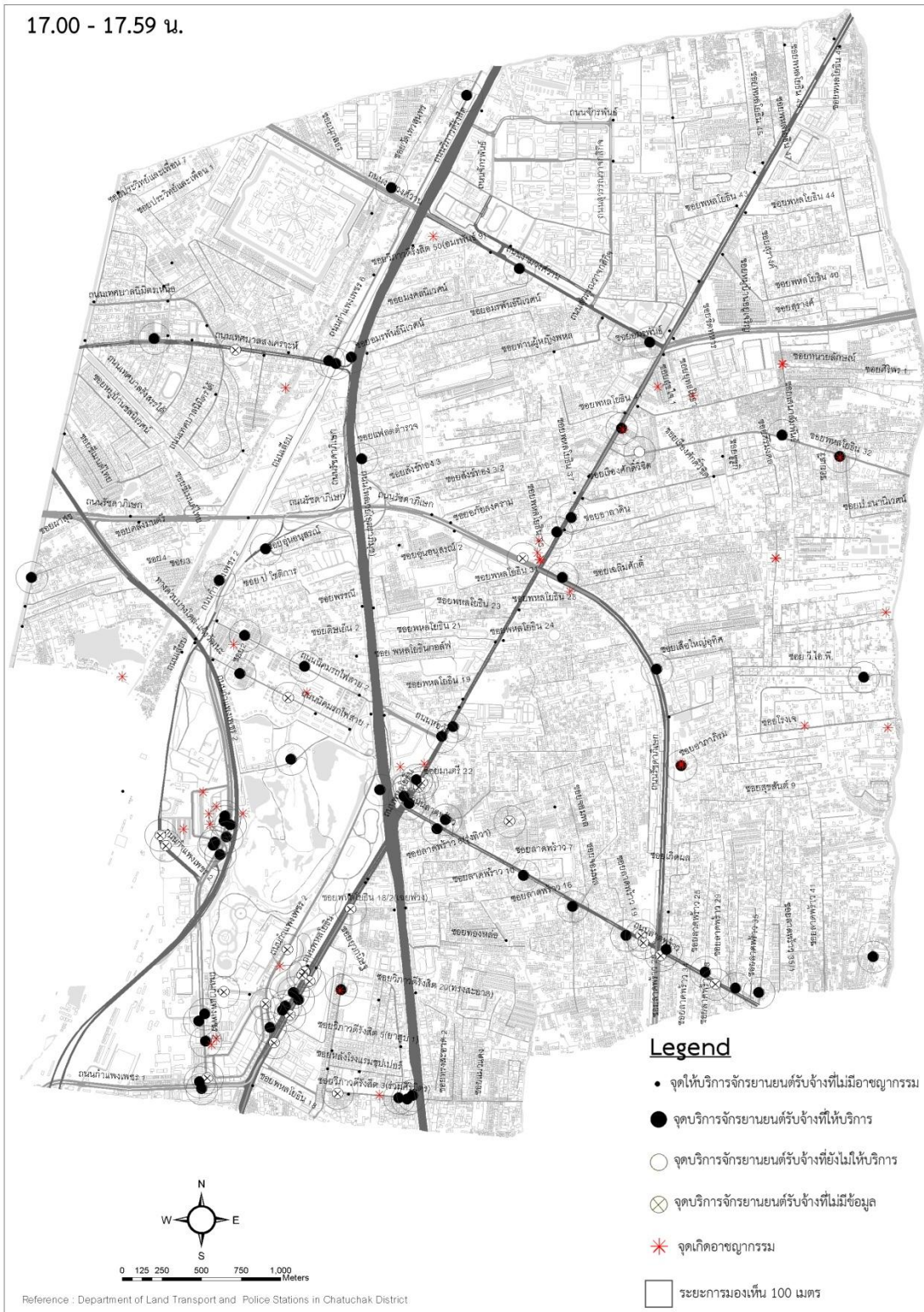
รูปภาพ 46: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 15.00 - 15.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



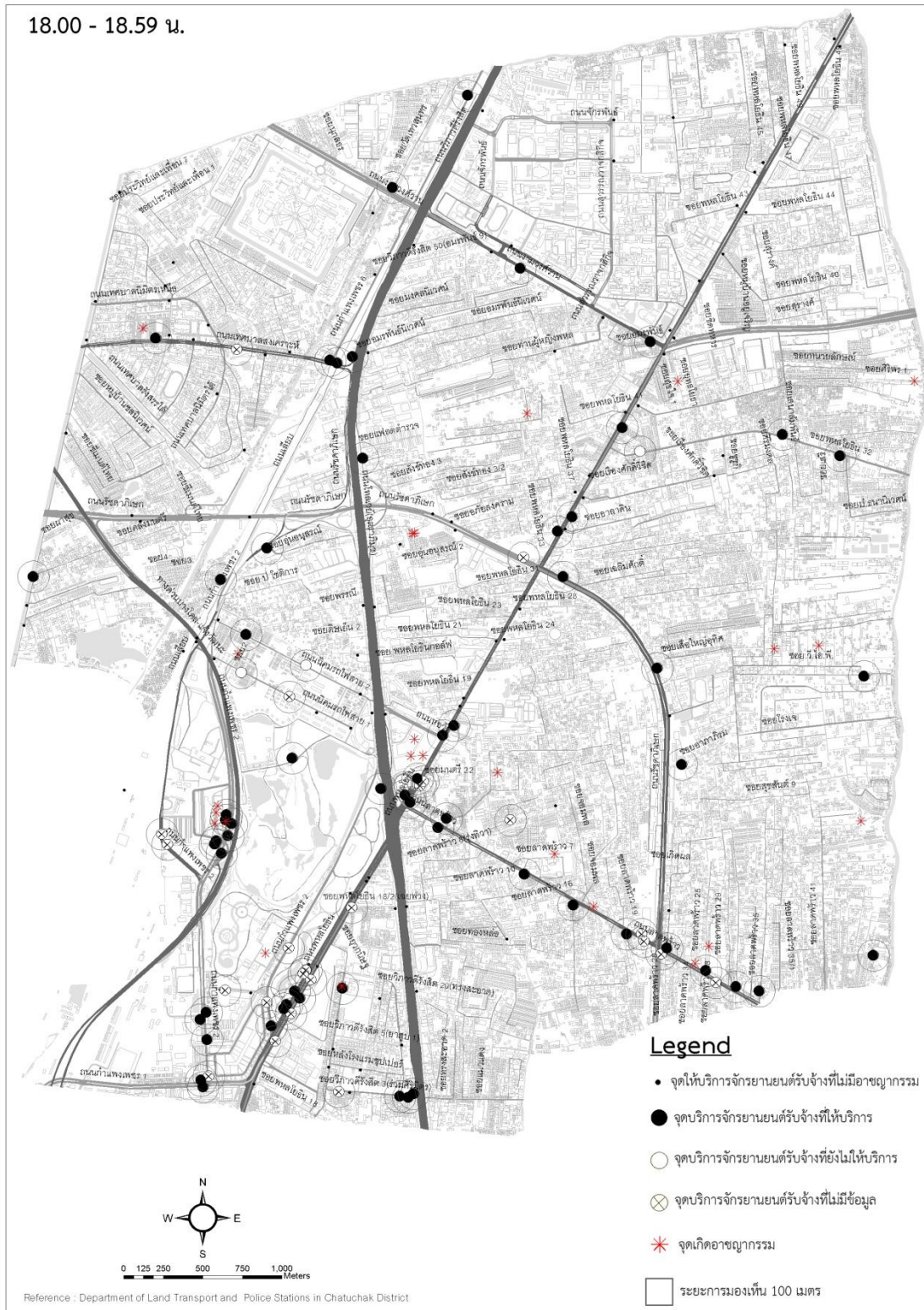
รูปภาพ 47: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 16.00 - 16.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



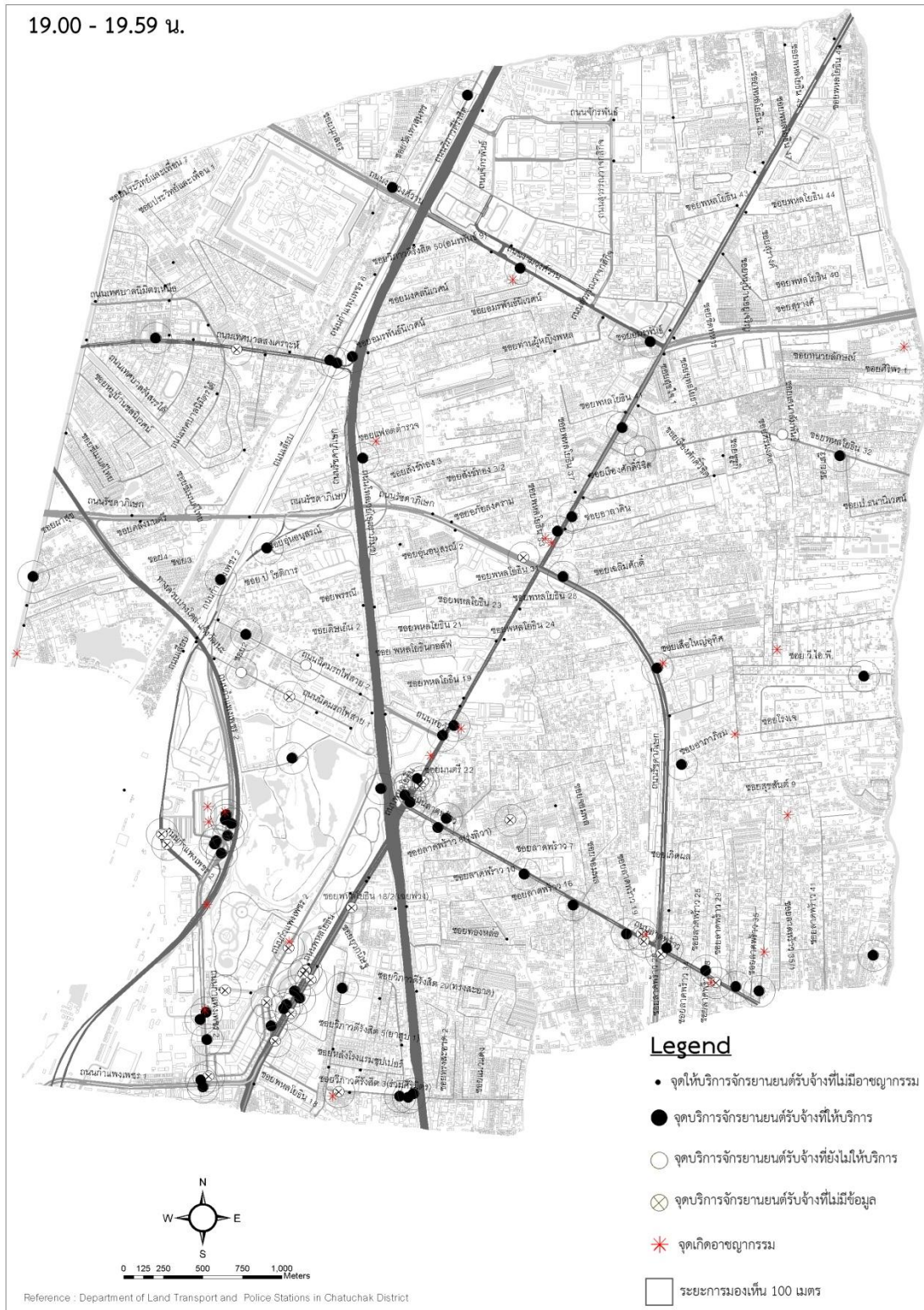
รูปภาพ 48: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 17.00 - 17.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



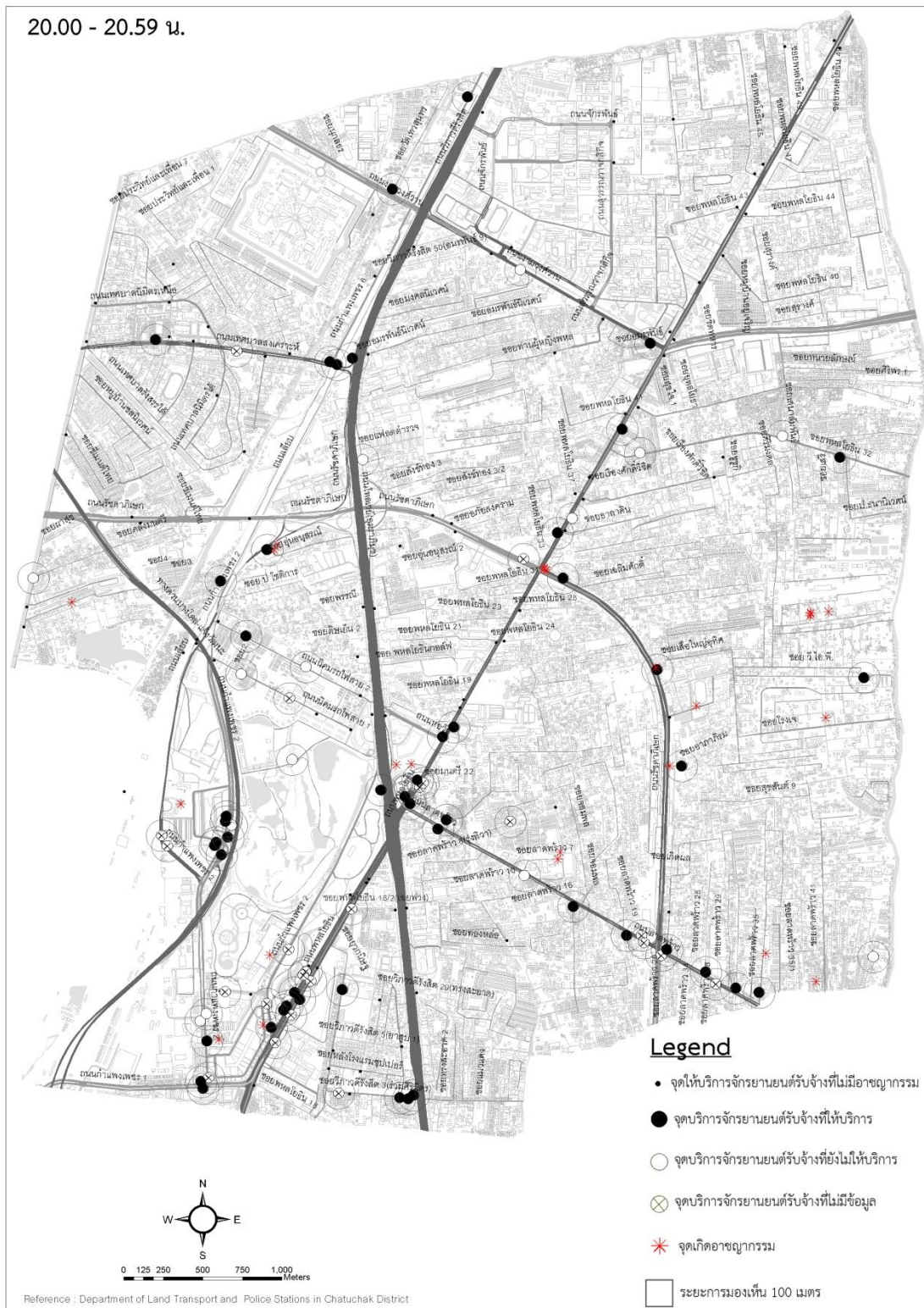
รูปภาพ 49: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 18.00 - 18.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



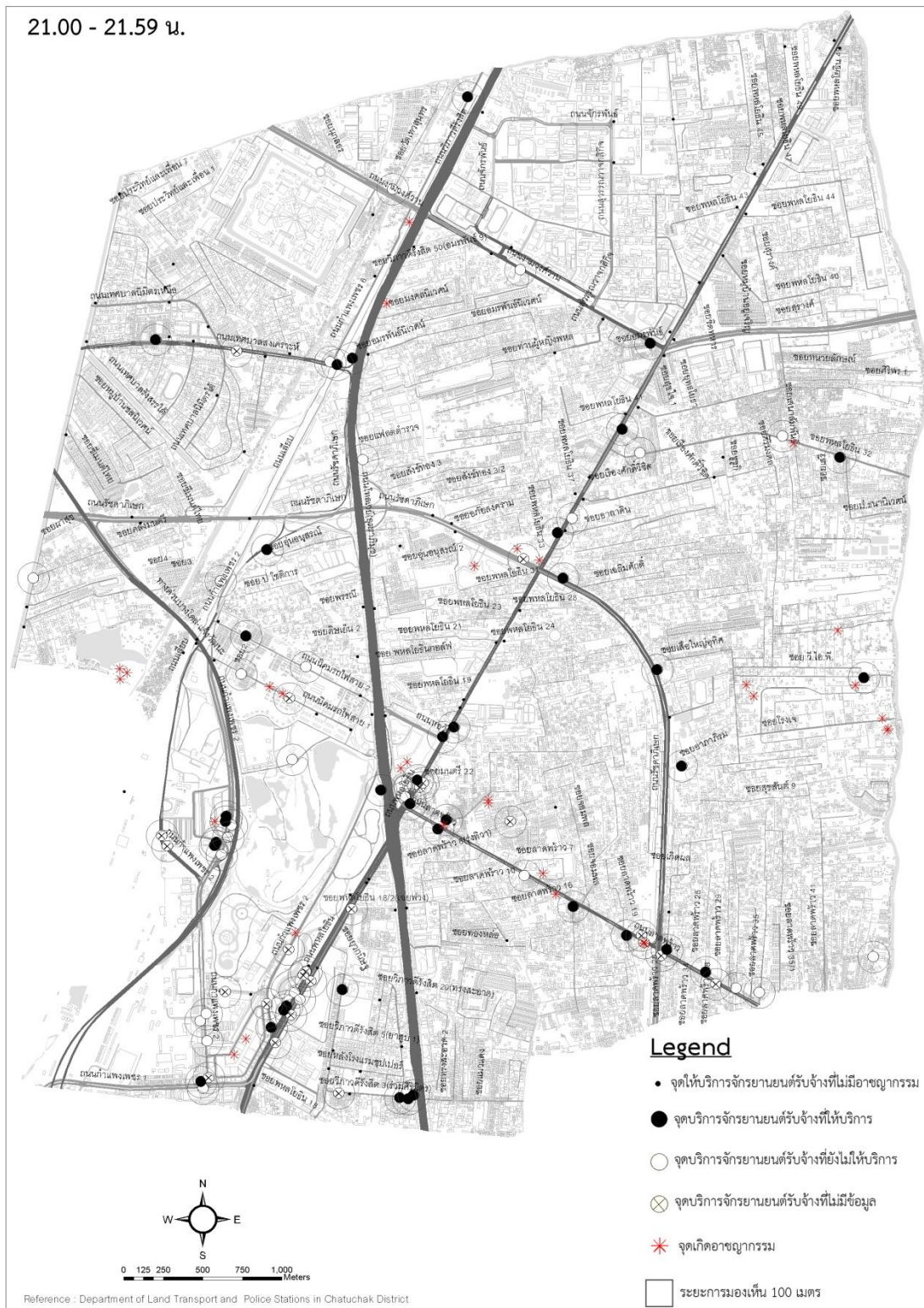
รูปภาพ 50: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 19.00 - 19.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



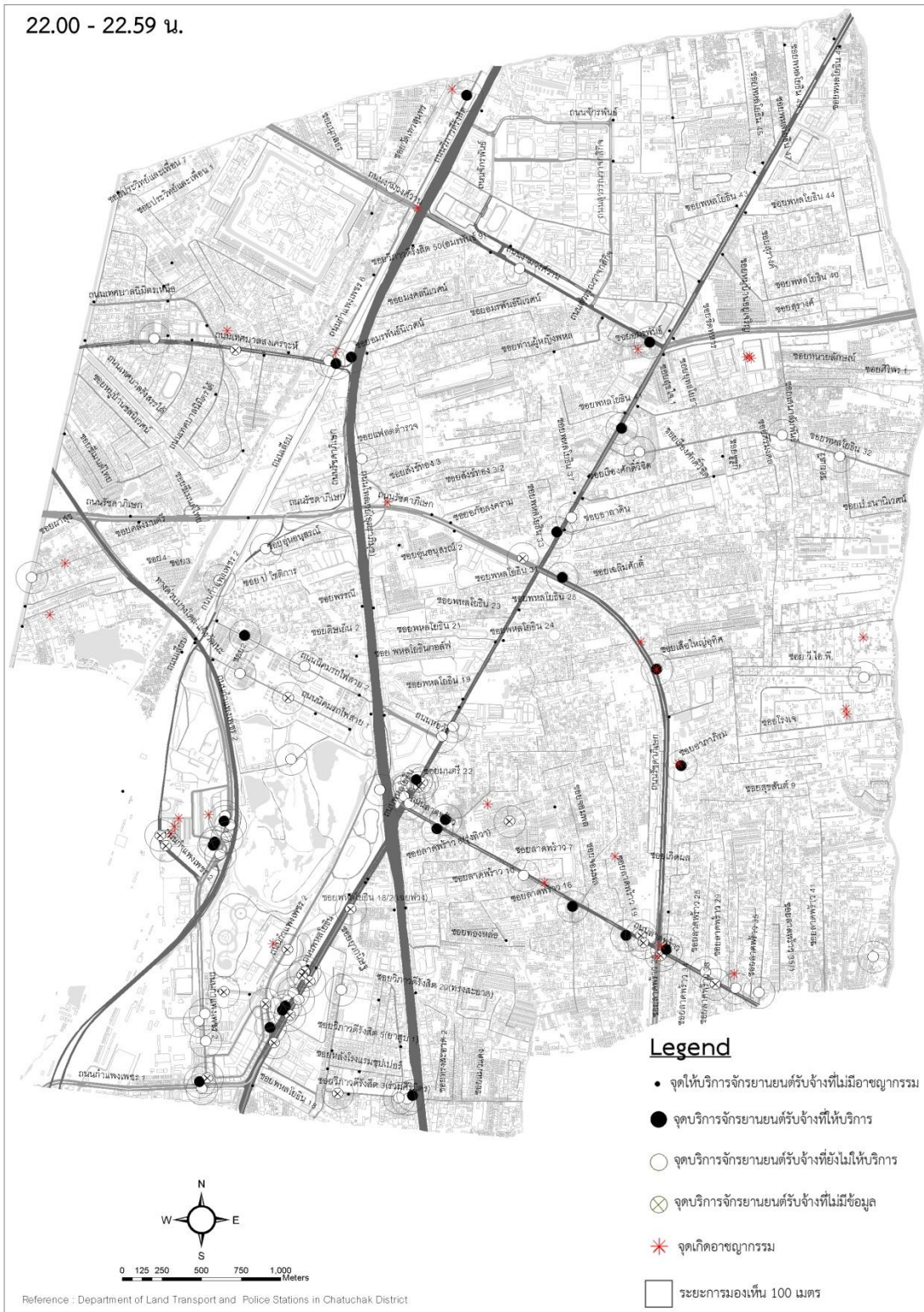
รูปภาพ 51: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 20.00 - 20.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



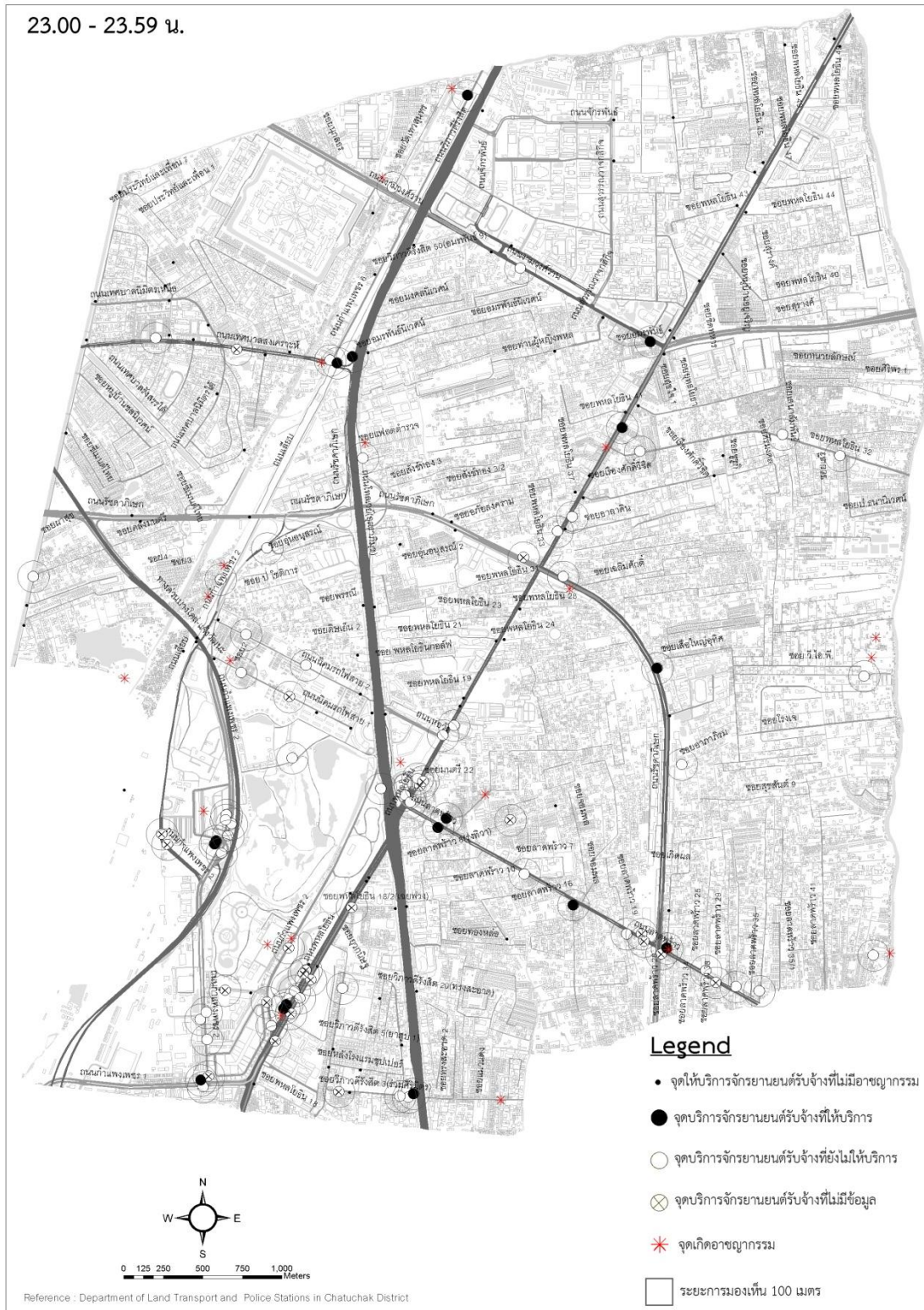
รูปภาพ 52: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 21.00 - 21.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 53: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 22.00 - 22.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 54: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลา 23.00 - 23.59 น.

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 55: วินจักรยานยนต์รับจ้างและจุดเกิดอาชญากรรมในทุกช่วงเวลา

ที่มา: ผู้วิจัย

5.2.6 วินิจฉัยยานยนต์รับจ้างที่มีอาชญากรรมในระยะมองเห็นกับปัจจัยอื่นในการช่วยเป็น
สายตาเฝ้าระวังในพื้นที่

จากการทบทวนวรรณกรรมแนวทางการรักษาความปลอดภัยโดยการออกแบบ
สภาพแวดล้อม (CPTED) นำมาสู่หลักเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มเพื่อการทำแผนที่ดังนี้

- การออกแบบสภาพแวดล้อมที่มองเห็นได้ชัดเจน มีแสงสว่างเพียงพอ มีป้ายแสดง
ข้อมูล มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี ไม่ปล่อยให้พื้นที่รกร้าง จากการสำรวจพบว่าจุดให้บริการ
จักรยานยนต์รับจ้างจะเลือกมุมมองที่มองเห็นลูกค้าได้ชัดเจน มีป้ายบอกราคาถูกต้องตามระเบียบโดย
กรรมการขนส่งทางบก แต่แทบไม่มีระบบไฟฟ้าแสงสว่างที่จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างติดตั้งเอง
เลย อาศัยแสงสว่างจากสภาพแวดล้อมและไฟฟ้าแสงสว่างจากเสาไฟฟ้าส่องสว่างแทนดังนั้น
สภาพแวดล้อมจึงมีผลในการให้แสงสว่างที่จุดให้บริการ

- การระวังในบริเวณพื้นที่อันตราย คือทางเปลี่ยว พื้นที่ล่อแหลม พื้นที่เปลี่ยว ผล
จากการสำรวจพบว่าจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างบางจุดมีการตั้งอยู่ในพื้นที่เปลี่ยวที่ไม่มีปัจจัยอื่น
ใดในการสอดส่องดูแลความปลอดภัยและเป็นการเฝ้าระวังเพียงหนึ่งเดียวในพื้นที่บริเวณนั้นๆ

- การผสมผสานกิจกรรมในพื้นที่ สร้างความเป็นเจ้าของพื้นที่ และส่งเสริมให้คน
ออกมาทำกิจกรรม การสำรวจในระยะ 100 เมตรจากจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง พบปัจจัยอื่นที่
ช่วยในการเฝ้าระวังให้กับพื้นที่รอบจุดให้บริการได้ประกอบด้วย ป้อมยาม ร้านค้า หาบเร่แผงลอย
กล้องโทรทัศน์วงจรปิด และกิจกรรมอื่นที่อาจมีนอกเหนือจาก 4 อย่างที่กล่าวก่อนหน้านี้นี้ คือ คนรอ
รถประจำทางที่ป้ายรถประจำทาง ตลาดสด เป็นต้น

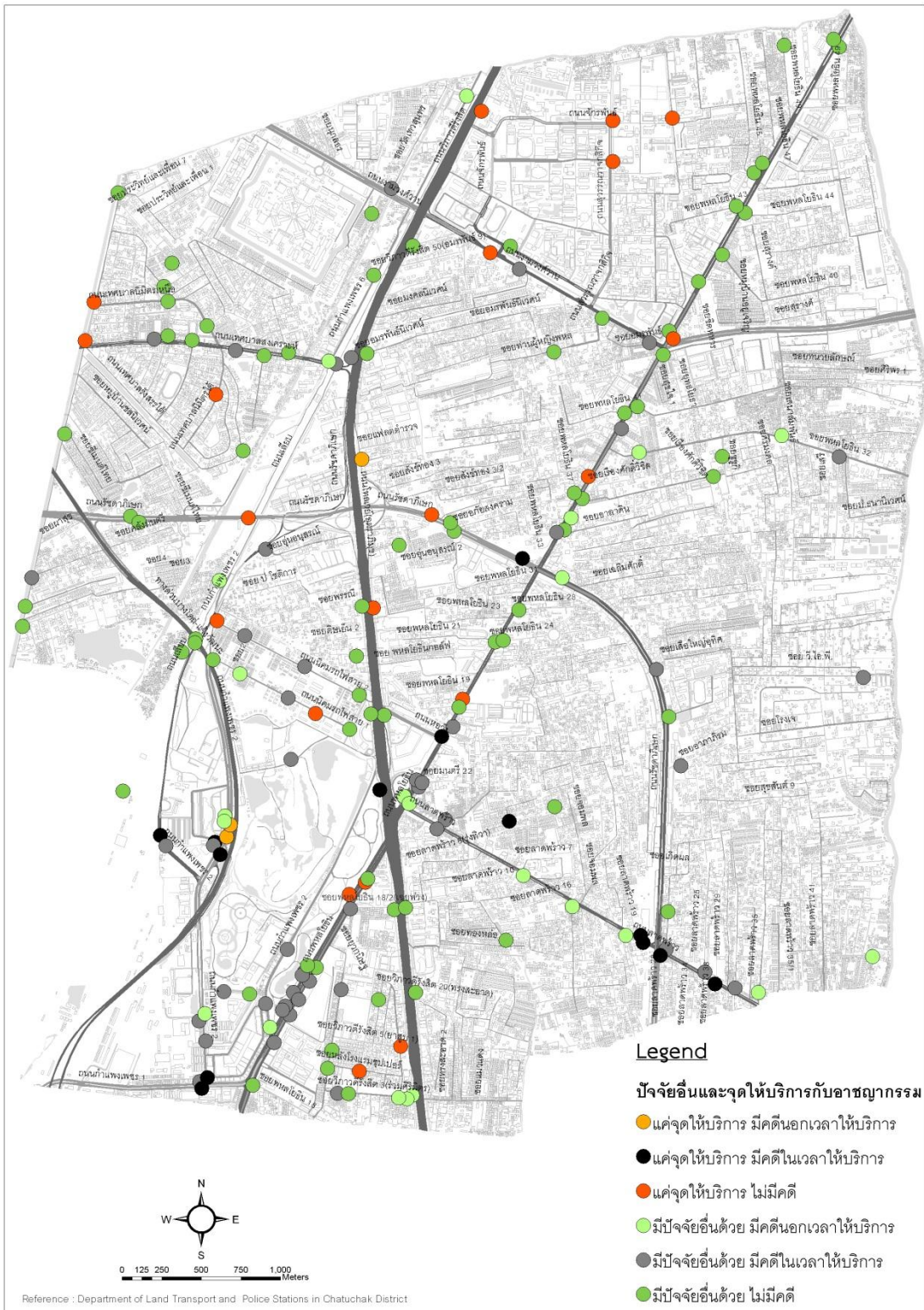
จากทั้ง 3 ข้อข้างต้นสรุปได้ว่าพื้นที่ที่มีการรักษาความปลอดภัยโดยการออกแบบ
สภาพแวดล้อมนั้นต้องประกอบไปด้วยการมองเห็นที่ชัดเจน มีระบบรักษาความปลอดภัยหรือปัจจัย
อื่นที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัย แผนที่ที่สร้างขึ้นจึงเป็นการศึกษาปัจจัยอื่นในพื้นที่ที่ช่วยในการ
เฝ้าระวังนอกจากจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเองและวิเคราะห์ร่วมกับคดีอาชญากรรมที่เกิดขึ้น
ซึ่งจากการสำรจนนำมาทำเป็นตารางแสดงข้อมูลดัง “ตารางแสดงปัจจัยอื่นที่ช่วยส่งเสริมการเฝ้าระวัง

ในพื้นที่รอบวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง” ในภาคผนวก เมื่อสรุปจำนวนวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างตามปัจจัยอื่นและอาชญากรรมในระยะ 100 เมตร แล้วจะทำการเทียบความสอดคล้องกับแนวความคิดว่าตรงตามแนวความคิดเกี่ยวกับการสอดส่องดูแลความปลอดภัยแนวความคิดใด ระหว่าง แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม โดย มิแช็ล ฟุโกต์ หรือ แนวความคิดสายตาฝ้าระวัง โดย เจน เจคอปส์

ตาราง 14: วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างแบ่งตามปัจจัยแวดล้อมและคดีในระยะมองเห็น

ประเภทของความสัมพันธ์กับพื้นที่	จำนวนวินที่พบ	ความสอดคล้องกับแนวความคิด
1. มีเพียงวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ มีการเกิดอาชญากรรมนอกเวลาให้บริการ	3	แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม โดย มิแช็ล ฟุโกต์
2. มีเพียงวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ มีการเกิดอาชญากรรมในเวลาให้บริการ	13	การเกิดอาชญากรรมอาจเกิดจากปัจจัยอื่นนอกเหนือจากการศึกษา
3. มีเพียงวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ ไม่มีการเกิดอาชญากรรม	20	แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม โดย มิแช็ล ฟุโกต์
4. มีปัจจัยอื่นในพื้นที่ มีการเกิดอาชญากรรมนอกเวลาให้บริการ	22	แนวความคิดสายตาฝ้าระวัง โดย เจน เจคอปส์
5. มีปัจจัยอื่นในพื้นที่ มีการเกิดอาชญากรรมในเวลาให้บริการ	48	การเกิดอาชญากรรมอาจเกิดจากปัจจัยอื่นนอกเหนือจากการศึกษา
6. มีปัจจัยอื่นในพื้นที่ ไม่มีการเกิดอาชญากรรม	74	แนวความคิดสายตาฝ้าระวัง โดย เจน เจคอปส์
รวม	180	

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 56: แผนที่แสดงปัจจัยอื่นในพื้นที่ วินจักรยานยนต์รับจ้างและอาชญากรรม

ที่มา: ผู้วิจัย



รูปภาพ 57: วินจักรยานยนต์รับจ้างและปัจจัยส่งเสริมการเฝ้าระวัง

- 1 แค่อจุดให้บริการมีคตินอกเวลาให้บริการ
- 2 แค่อจุดให้บริการมีคติในเวลาให้บริการ
- 3 แค่อจุดให้บริการไม่มีคติ
- 4 มีปัจจัยอื่นด้วยมีคตินอกเวลาให้บริการ
- 5 มีปัจจัยอื่นด้วยมีคติในเวลาให้บริการ
- 6 มีปัจจัยอื่นด้วยไม่มีคติ

ที่มา: ผู้วิจัย

5.3 ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก

5.3.1 ข้อมูลทั่วไปของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

- ระยะเวลาที่ตั้งวิน มีจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งมาไม่เกิน 10 ปีอยู่ 15 วิน ตั้งมาแล้วไม่เกิน 20 ปี 26 วิน ตั้งมาแล้วไม่เกิน 30 ปีอยู่ 20 วิน และมีวินที่ตั้งมานานมากกว่า 30 ปี 2 วิน แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น วินที่ตั้งใหม่ให้บริการมาแล้วกว่า 4 ปีคือ วิน MRT ยูเนี่ยนมอลล์ และวินที่ตั้งมานานคือ วินตลาดอมรพันธ์ ซึ่งให้บริการมา 50 ปี

- กลุ่มลูกค้าของจักรยานยนต์รับจ้าง จะแบ่งได้ตามการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบ คือ ที่ทำงานและสถานศึกษา กลุ่มลูกค้าหลักของจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นพนักงานบริษัทและสำนักงาน นักเรียนนักศึกษา หรือข้าราชการ พาณิชยกรรมและนันทนาการลูกค้าหลักจะเป็นผู้คนที่มาใช้บริการศูนย์การค้าหรือสวนและสถานที่สำหรับนันทนาการ ที่พักอาศัยจะมีลูกค้าหลักเป็นคนในชุมชน ในซอยที่ห่างจากถนนใหญ่ และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรจะทีลูกค้าหลักจากระบบขนส่งมวลชนอื่นๆของเมือง เช่น รถไฟฟ้า รถตู้ รถประจำทาง เป็นต้น

- เหตุผลที่เลือกบริเวณที่ตั้งวินตั้งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง คำตอบจากการสัมภาษณ์พบว่าที่ตั้งตามลักษณะ 2 อย่าง คือ มองหาพื้นที่ที่มีผู้คนมากมายอยู่รวมกันเป็นหลักในการตัดสินใจตั้ง

จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น การใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบแบบที่ทำงานและสถานศึกษา พาณิชยกรรมและนันทนาการ และที่พักอาศัย เหตุผลอย่างอื่นที่ 2 คือ มองหาพื้นที่ที่ขาดการเชื่อมต่อการเดินทางหรือเป็นจุดปลายทางของระบบขนส่งมวลชน

- กิจกรรมยามว่างของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างขณะนั่งรอลูกค้าอยู่ที่จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง คือ การนั่งพูดคุยกันและมองหาลูกค้าที่ต้องการใช้บริการ และการเล่นโทรศัพท์มือถือ

5.3.2 ข้อมูลการเฝ้าระวังและการให้ความช่วยเหลือสังคมในการสร้างความสงบเรียบร้อย

- การช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับจุดให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้าง จะให้การช่วยเหลือโดยการแจ้งเหตุ ชวนแก้ปัญหาการจราจรให้โดยการโบกรถ ยกรถในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุโดยจักรยานยนต์และดูแลคนเจ็บขั้นต้น

- การเป็นสายตาเฝ้าระวังและสอดส่องดูแลความปลอดภัยพื้นที่โดยรอบจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีการให้ความร่วมมือในเรื่องเป็นหูเป็นตาให้กับตำรวจแจ้งเหตุ ในบางเหตุการณ์ก็มีส่วนร่วมในการช่วยจับผู้กระทำความผิด

การสัมภาษณ์ในครั้งนี้ได้รับความร่วมมือจากวินจักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมด 63 วิน โดยยอมให้บันทึกเสียง 49 วิน และ ให้เพียงคำตอบไม่ประสงค์ให้บันทึกเสียง 14 วิน มีวินที่ไม่ประสงค์ให้สัมภาษณ์ 16 วิน ด้วยเหตุผลส่วนตัวบางประการ วินที่ได้ย้ายที่หรือยุบวิน 4 วิน คือ วินหมอชิตใหม่ (ป้อมตำรวจ) และ วินหมอชิตใหม่ (ทางเข้าโรงน้ำแข็ง) ที่ไม่มีคนประจำอยู่ที่วินแต่เข้าไปรอรับผู้โดยสารขาเข้าในสถานีขนส่งหมอชิตเลย และประกอบกับถนนหน้าวินมีโครงการก่อสร้างอยู่จึงไม่สะดวกในการให้บริการด้วย ทำให้ต้องตัดออกจากการเป็นตัวออกไป วิน ร.พ.ม. ถนนกำแพงเพชร 2 ที่ย้ายที่หรือยกเลิกการบริการไปไม่สามารถทราบได้เพราะไม่ได้รับอนุญาตให้ตั้งวินในที่ที่ตั้งอยู่เดิมแล้วจากการสอบถามวินข้างเคียงกัน และวินคอนโดเวนิว แยกรัชโยธิน ที่ย้ายที่หรืออาจเลิกการให้บริการจากโครงการก่อสร้างบริเวณแยกรัชโยธินเช่นกัน และวินกลุ่มสุดท้ายที่มีการให้บริการแค่บางเวลาเท่านั้น 3 วิน ซึ่งตัดออกจากการเป็นตัวออกไป คือ วิน ก.ม. 11 ซอย 2 ที่มาประจำที่วินเพียงตอนเช้าถึง 10.00 น. เท่านั้นและมีสมาชิกในวินเพียง 2 คน ซึ่งหลังจากเวลาให้บริการวินก็จะไม่มีคนประจำอยู่ วินกำแพงเพชร 4 (ประตู 2) และวินหลังสวนจตุจักร ประตู 4 ก็เป็นวินที่ให้บริการแค่เฉพาะช่วงเย็นที่มีตลาดกลางคืนเท่านั้น โดยในเวลากลางวันได้มีการตกลงกับวินบริเวณหน้าสถานี

รถไฟฟ้าหมอบขีตในการร่วมให้บริการเพราะไม่มีลูกค้าหากว่าอยู่ประจำที่วินของตน การคิดราคาก็จะคิดราคาตามป้ายราคาของวินบริเวณหน้าสถานีรถไฟฟ้าหมอบขีต และวินที่มาร่วมให้บริการจะต้องต่อคิวกันรับผู้โดยสารในช่วงที่วินที่ประจำอยู่ที่จุดไม่พอให้บริการและมีผู้โดยสารรอเท่านั้น ถือเป็นข้อตกลงร่วมกันในการให้วินที่ประจำอยู่ที่สถานีรถไฟฟ้าหมอบขีตได้ลูกค้าก่อน ในการสัมภาษณ์ครั้งนี้ได้ข้อมูลทางสังคมเพิ่มเติมจากการสอบถามถึงปัญหาที่จักรยานยนต์รับจ้างพบเจอในการประกอบอาชีพ คือ การเข้ามาของจักรยานยนต์รับจ้างจากนอกเขตเข้ามาแย่งลูกค้า กลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างเหล่านี้ถูกเรียกว่า “วินผี” หรือ “วินเถื่อน” โดยพบในบริเวณที่มีผู้คนมากที่ที่ต้องการใช้บริการ เช่น สถานีรถไฟฟ้าหมอบขีต และสถานีขนส่งหมอขีต ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มนี้มีแนวโน้มกระทำความผิดหรือคิดราคาลูกค้าเกินกว่าความเป็นจริงมาก เพราะไม่ได้มีข้อผูกมัดกับจุดให้บริการ จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เป็นแค่การมาหารายได้เพียงชั่วคราวเท่านั้น แต่ผลกระทบของวินกลุ่มนี้ทำให้วินในพื้นที่เสียชื่อโดยถูกเหมารวมว่าวินที่จุดนั้นๆ โกงราคาลูกค้าแทน ส่งผลให้คนไม่ไว้วางใจจักรยานยนต์รับจ้างทั้งที่วินในพื้นที่มีแนวโน้มทำความผิดน้อยกว่ามากจากการที่ ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องขึ้นทะเบียนกับทางเขตที่ดูแลพื้นที่นั้นและวินในบริเวณเดียวกันมักจะรู้จักกันและให้ความช่วยเหลือกัน

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างพบว่า มีหลายคนทำงานให้กับหน่วยกู้ภัย งานจิตอาสา ในการช่วยเหลือสังคม กลุ่มคนเหล่านี้จะมีทักษะในการให้ความช่วยเหลือดี และสามารถติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยามเมื่อเกิดเหตุการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็ว ซึ่งอาจมีการติดต่อกันโดยใช้วิทยุ เป็นต้น จักรยานยนต์รับจ้างจะได้รับการอบรมในเรื่องของการขับขี่ที่ปลอดภัยและการให้ความช่วยเหลือตำรวจในการสอดส่องดูแลความปลอดภัยชุมชนและพื้นที่ให้บริการตามความสมัครใจโดยพบว่าส่วนมากจักรยานยนต์รับจ้างจะให้ความร่วมมือเข้าร่วมอบรมและช่วยเป็นหูเป็นตาให้กับตำรวจได้ดี

การให้การเฝ้าระวังพื้นที่จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ขับขี่จะมีมากหรือน้อยแตกต่างกันตามแต่ละคน ด้วยที่บางกิจกรรมที่ผู้ขับขี่ทำในเวลาว่างระหว่างรอลูกค้าอาจไม่มีการสอดส่องดูแลพื้นที่เลยก็ได้ เช่น การที่ผู้ขับขี่นั่งเล่นโทรศัพท์มือถือของตน เป็นต้น หรืออาจเป็นเพราะมีการรักษาความปลอดภัยในรูปแบบอื่นในพื้นที่อยู่แล้วก็เป็นได้โดยจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ในบริเวณมีการติดตั้งกล้องวงจรปิด ผลจากการสัมภาษณ์พบว่าพวกเขามีความมั่นใจในระบบรักษาความ

ปลอดภัยนั้นๆ แทนการเฝ้าระวังด้วยตนเอง และจากการสอบถามยังพบเหตุผลอีกประการในการที่ จักรยานยนต์รับจ้างจะเลือกช่วยเหลือผู้คนหรือไม่จากการประเมินสถานการณ์อีกด้วย ว่าเมื่อเข้าไปให้ความช่วยเหลือแล้วจักรยานยนต์รับจ้างเองจะได้รับอันตรายด้วยหรือไม่ เพราะเขาทำงานประจำในพื้นที่ เหตุอาชญากรรมบ้างอย่างผู้กระทำความผิดมักเป็นกลุ่ม หรือมีผู้มีอิทธิพลอยู่เบื้องหลังหากให้การช่วยเหลืออาจทำให้ผู้กระทำความผิดมาทำร้ายตนในภายหลังได้

จำนวนอาชญากรรมในพื้นที่อาจมีมากกว่าที่ตำรวจได้รับการรายงานหรืออาจไม่ถูกตรวจพบ จากการที่คนในพื้นที่เองไม่ใช่แค่เฉพาะจักรยานยนต์รับจ้าง แต่เป็นการที่ผู้คนคำนึงถึงความปลอดภัย ของตนเองก่อนที่จะให้ความช่วยเหลือหรือแจ้งตำรวจเมื่อพบเห็นอาชญากรรม นี่จึงเป็นเหตุอีก ประการที่ทำให้แม้ว่าจะมีการเฝ้าระวังก็ตามแต่การให้ความช่วยเหลือหรือแจ้งความก็อาจไม่เกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตามนี่เป็นเพียงความเห็นบางแง่มุมจากจักรยานยนต์รับจ้างที่อาจถูกผู้มีอิทธิพลคุกคามการ หาทางแก้ปัญหาให้ผู้คนปลอดภัยมากขึ้นจึงเป็นสิ่งต้องศึกษาต่อไปซึ่งอาจมีแนวทางอื่นที่เป็นไปได้

บทที่ 6

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

ในบทนี้จะเป็นการสรุปเรื่องราวตั้งแต่ต้น และสังเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพในการเฝ้าระวังของจักรยานยนต์รับจ้าง และให้ข้อเสนอแนะในการนำไปประยุกต์ใช้ในการออกแบบชุมชนเมืองในกรุงเทพมหานคร เป็นการสรุปผลที่ได้จากการวิเคราะห์ในบทที่ผ่านมาหัวข้อดังนี้

- 6.1 การเกิดสยดาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
- 6.2 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง วินจักรยานยนต์รับจ้าง และจุดเกิดอาชญากรรม
- 6.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเฝ้าระวังของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
- 6.4 ข้อเสนอแนะและบทสรุปงานวิจัย

6.1 การเกิดสยดาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

การศึกษาการเกิดสยดาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และการช่วยเหลือซึ่งกันและกันในเมือง จากการทบทวนวรรณกรรมได้กรอบแนวความคิดว่าการจัดการตนเองเชิงพื้นที่ของจักรยานยนต์รับจ้าง 3 ประการ คือ จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง การจำกัดจำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในแต่ละวัน และขอบเขตให้บริการสามารถส่งผลถึงการเป็นสยดาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างได้ และในงานวิจัยชิ้นนี้ได้ ทำการศึกษาในเชิงลึกที่จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างและพบว่าจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างจะเอื้อให้เกิดการเฝ้าระวังได้นั้นต้องมีระยะการมองเห็นและคุณภาพในการมองที่เหมาะสม มีองค์ประกอบทางกายภาพที่เอื้อให้มองเห็น มีกิจกรรมหรือการใช้งานพื้นที่โดยรอบ มีตำแหน่งที่ตั้งที่ดี และมีเวลาที่ให้บริการที่เหมาะสม รวมถึงพื้นที่สาธารณะควรมีปัจจัยอื่นๆที่ส่งเสริมกันในการเฝ้าระวังความปลอดภัยด้วย

6.2 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง วินจักรยานยนต์รับจ้าง และจุดเกิดอาชญากรรม

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการปรากฏตัวของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง และจุดเกิดอาชญากรรม พบว่า

1) การใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่ผู้ขับขี่จรรย์ยานยนต์รับจ้างรู้สึกเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับพื้นที่ มีความรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่และให้การเฝ้าระวังที่ดี คือในที่พักอาศัย สถานศึกษาและที่ทำงาน

2) รูปแบบ มุมมอง และศักยภาพในการมองเห็น ลักษณะของจุดให้บริการที่ตั้งอยู่ในทำเลที่เอื้อให้เกิดการสอดส่องดูแลเฝ้าระวังนั้นคือจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างในกลุ่มมองผ่านตรงหน้าซึ่งเกิดการเฝ้าระวังได้มากกว่ารูปแบบอื่นด้วยทำเลที่ต้องถูกผ่านถ้าหากว่าจะเข้าหรือออกพื้นที่ ระยะความกว้างถนนที่พอเหมาะกับการมองเห็น และเป็นระยะที่เข้าช่วยได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งก็คือการลดโอกาสในการก่ออาชญากรรมได้

3) เวลาในการให้บริการของแต่ละวันและจำนวนของคนในจุดให้บริการมีผลกับการเฝ้าระวังของผู้ขับขี่จรรย์ยานยนต์รับจ้าง ในเวลาที่มีลูกค้าเรียกใช้บริการมากในช่วงเวลาเร่งด่วนอาจไม่มีผู้ประจำอยู่ที่วินส่งผลให้ไม่มีการเฝ้าระวังในบางช่วงเวลาของวันและเกิดอาชญากรรมในช่วงเวลาที่ไม่มีคนดูแลที่จุดให้บริการได้

4) ตำแหน่งที่ตั้งที่ทำให้จรรย์ยานยนต์รับจ้างเกิดสายตาเฝ้าระวังที่เข้มข้นคือท้ายซอยหรือซอยตันที่พื้นที่ที่มีความเป็นชุมชน ที่ทุกคนที่อาศัยอยู่ด้วยกันรู้จักกันและรู้สึกเป็นเจ้าของบริเวณที่ตนอาศัยอยู่และยังเข้าใกล้ถนนใหญ่มากเท่าไรการเฝ้าระวังจะมีความเข้มข้นน้อยลงไป

5) ปัจจัยอื่นในพื้นที่ที่ส่งเสริมการเฝ้าระวังให้กันและกันเป็นสิ่งสำคัญในการที่ทำให้พื้นที่เมืองปลอดภัย โดยพบว่าความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่มีผลดีในการเฝ้าระวังที่มากกว่าการที่มีจุดให้บริการจรรย์ยานยนต์รับจ้างทำหน้าที่เป็นสายตาเฝ้าระวังในบริเวณนั้นเพียงอย่างเดียว

6) พฤติกรรมส่วนบุคคลหรือกิจกรรมที่ทำขณะนั่งประจำที่จุดให้บริการก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่จะส่งผลถึงการเฝ้าระวัง โดยผู้ขับขี่จรรย์ยานยนต์รับจ้างที่ไม่ให้ความสนใจกับสภาพแวดล้อมก็จะไม่เกิดการเฝ้าระวังขึ้นได้

6.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเฝ้าระวังของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

การสังเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเฝ้าระวัง สรุปได้ว่าการเกิดสายตาเฝ้าระวังในผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในระยะการมองเห็น 100 เมตร จากจุดให้บริการ หรือวิน นั้นมีระดับความเข้มข้นและประสิทธิภาพที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัย 6 ประการ ดังนี้

- 1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบจุดให้บริการ
- 2) ตำแหน่งที่ตั้งของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง
- 3) มุมมองของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างขณะอยู่ที่วิน
- 4) ช่วงเวลาในการให้บริการในแต่ละวัน
- 5) พฤติกรรมส่วนบุคคลของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง
- 6) ปัจจัยภายนอกที่ส่งเสริมการเฝ้าระวัง

1) รูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารโดยรอบจุดให้บริการ

- การใช้ประโยชน์อาคารที่เป็นที่ทำงาน สถานศึกษาและที่พักอาศัย จักรยานยนต์รับจ้างมีความผูกพันกับพื้นที่และผู้คนมากกว่า การใช้ประโยชน์อาคารในแบบพาณิชย์กรรม นั้นหนทางการและจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์อาคารแบบที่ทำงาน สถานศึกษา และที่พักอาศัย จึงมีผลส่งเสริมให้เกิดการเฝ้าระวังได้เข้มข้นกว่า



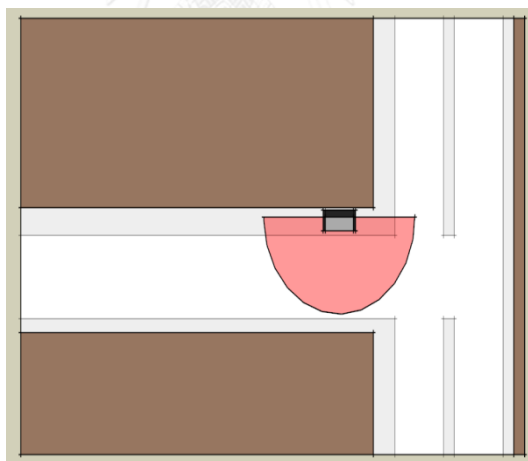
รูปภาพ 58: จุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างกับการเป็นสายตาเฝ้าระวัง

ที่มา: ผู้วิจัย

- การใช้ประโยชน์อาคารเป็นพาณิชยกรรม นันทนาการ และจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร สองรูปแบบนี้มีการเผาระวังจากผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างได้น้อยกว่าที่ทำงาน สถานศึกษา และที่พักอาศัย จึงอาจต้องหาวิธีการในการสร้างความปลอดภัยให้กับพื้นที่เพิ่มเติมนอกเหนือจากการช่วยเหลือโดยจักรยานยนต์รับจ้างอย่างเดียว

2) ตำแหน่งที่ตั้งของจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง

- ตำแหน่งที่ตั้งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างสามารถสอดส่องดูแลและเผาระวังได้ดีควรตั้งอยู่ที่ถนนสายย่อยหรือถนนซอย เพราะมีขนาดความกว้างของถนนที่พอเหมาะในการเผาระวังคืออยู่ในระยะ 7 เมตร ที่จะสามารถรับรู้ได้จากทุกประสาทสัมผัสเมื่อมีการผ่านไปมาหน้าจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ระยะที่กว้างมากกว่านี้จะยิ่งทำให้การเผาระวังมีระดับความเข้มข้นน้อยลงไปได้ หรืออาจไม่สามารถเข้าช่วยเหลือได้ทัน นอกจากนี้ลำดับศักดิ์ของถนนมีผลทำให้ความเข้มข้นในการเผาระวังมากหรือน้อยได้ ท้ายซอยมีการเผาระวังที่เข้มข้นกว่า



รูปภาพ 59: รูปแบบการตั้งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างบนถนนสายย่อย

ที่มา: ผู้วิจัย

- ตำแหน่งจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่บนถนนสายหลักการเผาระวังอาจลดลงตามขนาดความกว้างของถนน หรืออาจมีองค์ประกอบเมืองที่บดบังการมองเห็นได้ เช่น เกาะกลางถนน ต้นไม้ เสาไฟ หรือเสารับทางรถไฟ เป็นต้น การเพิ่มการรักษาความปลอดภัยพื้นที่อาจต้องอาศัยวิธีทางอื่นในการช่วยส่งเสริมกันสอดส่องดูแล

3) มุมมองของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างขณะอยู่ที่วิน

- มุมมองที่เปิดกว้างและมองออกมายังถนนเป็นมุมมองที่เอื้อให้เกิดการเฝ้าระวังโดยจักรยานยนต์รับจ้างได้ดีที่สุดดังนั้นการตั้งจุดให้บริการจึงควรมีลักษณะหันหน้าเข้าหาถนนอย่างไรก็ตามควรเว้นทางให้สำหรับเดินด้านหน้าจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างด้วยก็จะเป็นการสอดส่องดูแลผู้คนบนทางเท้าได้อีกทางหนึ่ง

- มุมมองที่หันหลังให้กับถนนโดยมุ่งเน้นความสนใจที่ทางเท้าหรืออาคารแทนมีข้อดีคือการสอดส่องดูแลให้กับคนบนทางเท้าแต่ก็มีการมองเห็นถนนที่น้อย แนวทางการปรับปรุงจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่หันหลังให้ถนนนี้จึงอาจแนะนำให้ปรับที่นั่งให้เอื้อต่อการมองเห็นถนนให้มากขึ้น ประกอบกับรูปการเฝ้าระวังอื่น ๆ ก็จะช่วยเสริมสร้างการรักษาความปลอดภัยได้



รูปภาพ 60: รูปแบบและมุมมองวินจักรยานยนต์รับจ้างกับระดับความเข้มข้นในการเฝ้าระวัง

ที่มา: ผู้วิจัย

4) ช่วงเวลาในการให้บริการในแต่ละวัน

- จากการสัมภาษณ์พบว่า การเฝ้าระวังจะเกิดไปพร้อมๆ กับการที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมองหาลูกค้าที่ต้องการใช้บริการด้วย เวลาจึงมีผลกับการเฝ้าระวัง โดยในช่วงเวลาที่มีลูกค้ามาก การเฝ้าระวังก็จะมีมากขึ้นตาม ตรงกันข้ามในเวลาที่ไม่มีลูกค้า การต่อคิวเพื่อให้บริการมีหลายคิว ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่จะต้องต่อหลายคน จะใช้เวลาว่างนี้ เล่นโทรศัพท์มือถือ และทำให้การเฝ้าระวังลดลงได้

- ช่วงเวลาที่มีลูกค้าใช้บริการมากบางจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้บริการน้อยอาจทำให้บางช่วงเวลาไม่มีคนประจำอยู่ที่วินเลยการเสริมการเฝ้าระวังให้กับพื้นที่จึงอาจต้องใช้วิธีอื่นหรืออาจเกิดจากผู้มาใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างที่รอใช้บริการอยู่ที่วินก็อาจเป็นได้

- ในช่วงเวลาที่ไม่มีการให้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น ในเวลากลางคืน จะไม่มีการเฝ้าระวังโดยผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง การสอดส่องดูแลจำเป็นจะต้องใช้วิธีอื่นเข้าช่วย

5) พฤติกรรมส่วนบุคคลของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง

- มีการอบรมเรื่องการช่วยสอดส่องดูแลความปลอดภัยชุมชนโดยตำรวจหรือสำนักงานเขตอยู่แล้วจากการสัมมนา การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือที่มากขึ้นระหว่างกันทั้งเจ้าหน้าที่ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และผู้ใช้บริการจะทำให้ การดูแลกันและกันมีประสิทธิภาพ

6) ปัจจัยภายนอกที่ส่งเสริมการเฝ้าระวัง

- การเฝ้าระวังสอดคล้องกับแนวความคิดการสอดส่องดูแลความปลอดภัย 2 แนวความคิด

- วินจักรยานยนต์รับจ้างที่สอดคล้องตามแนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุมการทำให้พื้นที่โดยรอบเอื้อให้เกิดการมองเห็นได้ชัดเจน และการระบุมองเห็นชัดเจนของพื้นที่นั้นๆว่าเป็นพื้นที่สาธารณะหรือส่วนบุคคลจะส่งผลให้วินจักรยานยนต์รับจ้างสามารถเฝ้าระวังได้เข้มข้น

- วินจักรยานยนต์รับจ้างที่สอดคล้องตามแนวความคิดสายตาเฝ้าระวังการทำให้พื้นที่โดยรอบเอื้อให้เกิดการมองเห็นได้ชัดเจน การมีกิจกรรมที่ผสมผสานในพื้นที่โดยมีจักรยานยนต์รับจ้างเป็นส่วนหนึ่งของการเฝ้าระวัง การทำงานประสานกันที่ดีจะทำให้การเฝ้าระวังในพื้นที่เข้มข้น

6.4 ข้อเสนอแนะในการนำไปประยุกต์ใช้ออกแบบชุมชนเมืองในกรุงเทพมหานคร

แบ่งแนวทางในการนำไปใช้ออกแบบทางกายภาพย่านได้ 2 แนวทางตามความสอดคล้องกับแนวความคิดการสอดส่องดูแลความปลอดภัย

1) แนวความคิดการออกแบบเพื่อให้เกิดการสอดส่องและควบคุม

- มีการสอดส่องดูแลโดยมีหน่วยเฝ้าระวังอยู่ตรงกลางพื้นที่ที่สามารถเห็นโดยรอบได้ คือ การมีวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างทำหน้าที่ในการเฝ้าระวังให้สิ่งเดียว อาจเสริมระบบรักษาความปลอดภัยรูปแบบอื่น เช่น กล้องวงจรปิด (CCTV) เป็นต้น

- การแยกส่วนผู้คนหรือกิจกรรมออกเป็นกลุ่มย่อยตามสิ่งที่เหมือนกันให้ควบคุมได้ง่าย คือ การระบุความชัดเจนของเจ้าของพื้นที่ที่มีการแสดงอาณาบริเวณที่ตนเองเป็นเจ้าของที่ชัดเจน

- มีองค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่เอื้อต่อการมองเห็นได้ดี คือ อาจเป็นการปรับรั้วบ้านให้ให้จรรย์ยานยนต์รับจ้างสามารถมองเห็นได้ไม่ทึบเพื่อเฝ้าระวังคนบุกรุก การที่ออกแบบช่องเปิดให้กว้างให้มองเห็นได้ ทึบรวมถึงมีแสงสว่างที่เอื้อให้มองเห็นได้



รูปภาพ 61: ทศนียภาพที่มีวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างเฝ้าระวังตามแนวคิดของ มิแช็ล พูโกต์

ที่มา: ผู้วิจัย

2) แนวความคิดสายตาเฝ้าระวัง

- ผู้คนที่มีความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งกับพื้นที่ที่ตนเองอยู่ รู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกันดูแลพื้นที่ คือ การสร้างเสริมให้คนทำกิจกรรมกลางแจ้งมากขึ้น

- ความหลากหลายของกิจกรรมที่ดึงดูดความสนใจให้ผู้คนอยากเข้ามาชมและถูกเข้ามาชม คือ การที่มีกิจกรรมอื่นเป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมกันในการเฝ้าระวังพื้นที่ของตนนอกจากการเฝ้าระวังโดยวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง ซึ่งอาจเป็นร้านขายของที่มีหน้าร้านติดถนน หาบเร่แผงลอย ก็เป็นได้ และการไม่ปล่อยให้พื้นที่รกร้างโดยการส่งเสริมกิจกรรมในพื้นที่มากขึ้นหรืออาจเสริมระบบรักษาความปลอดภัยรูปแบบอื่นให้กับพื้นที่รกร้างก็เป็นได้

- องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่เอื้อต่อการมองเห็นได้ดี การออกแบบที่ไม่เป็นการบดบังมุมมองและแสงสว่างที่เอื้อต่อการมองเห็นได้ดี



รูปภาพ 62: ทัศนียภาพที่มีวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างเฝ้าระวังตามแนวคิดของ เจน เจคอปส์
ที่มา: ผู้วิจัย

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

- ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในเมืองอย่างยั่งยืนได้ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมระหว่างสำนักงานเขต เทศกิจ สถานีตำรวจ จักรยานยนต์รับจ้าง และต่อยอดไปถึงการสร้างความร่วมมือระดับชุมชนหรือผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ได้

- ศึกษาเพื่อทราบถึงพื้นที่ที่จรรย์ยานยนต์รับจ้างสามารถช่วยเฝ้าระวังให้กับเมืองได้เพื่อหาแนวทางแก้ไขด้วยวิธีที่ต่างออกไปเสริมให้กับในบริเวณที่อาจยังขาดการเฝ้าระวังที่ดีพอ

- เสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขึ้นให้กับจรรย์ยานยนต์รับจ้างในฐานะผู้เฝ้าระวังให้กับเมือง

- สามารถนำวิธีการศึกษาไปปรับใช้กับพื้นที่ศึกษาอื่นได้ เพื่อให้สามารถเข้าใจจรรย์ยานยนต์รับจ้างในพื้นที่นั้นๆได้มากขึ้น

แนวทางในการนำไปศึกษาต่อ

- งานวิจัยในครั้งนี้เพียงศึกษาปัจจัยด้านจุดให้บริการจักรยานยนต์รับจ้างและผลต่อการเฝ้าระวังให้กับเมืองเท่านั้นหากแต่ยังมี ปัจจัยทางด้านอื่นทั้งที่เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้างเอง คือ จำนวนคนในวิน และขอบเขตการให้บริการของวิน และอื่นๆอีกมากที่ส่งผลในการเฝ้าระวังการเกิดอาชญากรรมได้จึงควรมีการศึกษาต่อ

- งานชิ้นนี้ยังไม่ได้ศึกษาและวิเคราะห์จักรยานยนต์รับจ้างร่วมกับองค์ประกอบทางกายภาพของเมืองเพื่อสรุปออกมาเป็นแนวทางการออกแบบพื้นที่ที่มีการเฝ้าระวังโดยจักรยานยนต์รับจ้างเป็นเพียงการศึกษา การใช้ประโยชน์อาคาร รูปแบบวิน ตำแหน่งที่ตั้ง และมุมมองกับผลที่เกิดในการเฝ้าระวังเท่านั้นการพัฒนางานวิจัยเพื่อหาแนวทางการออกแบบเมืองจึงสามารถนำผลวิจัยไปต่อยอดได้

แนวความคิดสายตาเฝ้าระวังเป็นแนวความคิดที่สร้างความปลอดภัยให้กับเมืองได้อย่างยั่งยืนโดยไม่ต้องลงทุนลงแรงมากเพราะทั้งหมดเกิดขึ้นอย่างเป็นธรรมชาติ นอกจากจักรยานยนต์รับจ้างแล้วอาจยังมีองค์ประกอบของเมืองในรูปแบบอื่นที่สามารถเป็นสายตาเฝ้าระวังได้ด้วยอย่างเช่น หาบเร่แผงลอย เป็นต้น การหันมาศึกษาองค์ประกอบเมืองที่ประเทศไทยเรามี ทำความเข้าใจให้มากขึ้นอาจทำให้เราจัดการกับปัญหาของเมืองด้วยวิธีของเราได้ เพราะแนวความคิดในการพัฒนาเมืองนั้นแต่เดิมเกิดมาเพื่อแก้ปัญหาที่มีของแต่ละเมืองนั้นๆ ซึ่งเมื่อนำมาใช้กับประเทศของเราอาจจะไม่ได้ผลก็เป็นได้ สุดท้ายนี้ผู้วิจัยหวังว่างานวิจัยชิ้นนี้จะทำให้ผู้อ่านได้เห็นอีกบทบาทหนึ่งของจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ใช่แค่ให้บริการรับส่งแต่พวกเขาเหล่านี้ คือ “ผู้พิทักษ์ถนนในเสื้อตัวเก่งสีส้ม” ตามแนวความคิดของ เจน เจคอบส์

“ผู้พิทักษ์ถนนในเสื้อตัวเก่งสีส้ม”

รายการอ้างอิง

- Apiwat, R., & Saksith, C. (2015). Monopoly Rents in Motorcycle Taxi Services in Bangkok, Thailand. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 66-72.
- Foucault, M. (1995). *Discipline and punish : the birth of the prison / Michel Foucault ; translation from the French by Alan Sheridan* (2nd vintage books ed ed.): New York : Vintage Books, c1995.
- Gehl, J. (2001). *Life between buildings : using public space / Jan Gehl, Translated by Jo Koch* (4th ed ed.): Copenhagen : Arkitektens Forlag, 2001.
- Gehl, J., -. (2010). *Cities for People / Jan Gehl*: Washington, D.C. : Island Press, c2010.
- Jacobs, J., -. (1961). *Public places, urban spaces : the dimensions of urban design / Mathew Carmona ... [et al.]*
- The Death and life of great American cities / Jane Jacobs* (2nd ed. ed.): Boston : Architectural Press/Elsevier, 2010
- New York : Random House, [1961].
- Oxford. (2014). *Oxford Learner's Pocket Dictionary*: Oxford University Press.
- Sopranzetti, C. (2014). Owners of the map: Mobility and mobilization among motorcycle taxi drivers in Bangkok. *City & Society*, 26(1), 120-143.
- Yiampisan, M., & Srivanit, M. (2010). ความหนาแน่นเชิงพื้นที่อาชญากรรม กรณีศึกษา เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ศึกษาตา แบบเคอร์เนล Using the Kernel Density Estimation Surface for Criminal Pattern: A Case Study in Phranakhon District, Bangkok.
- กำธร, ก. (2002). การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร - การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี / กำธร กุลชล (พิมพ์ครั้งที่ 1 ed.): นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2545.
- นิพนธ์, พ. (1994). ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพฯ. สมุดปกขาวที่ตีอาร์ไอ.
- ภักดีนฤนาถ, ส. (2013). *4 dimensions การบริหารงานสี่สวน: กองบังคับการปราบปราม: บริษัท กรีนแอปเปิ้ล กราฟฟิคปริ้นติ้ง จำกัด*.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2554). พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 / ราชบัณฑิตยสถาน (พิมพ์ครั้งที่ 2 ed.): กรุงเทพฯ : ราชบัณฑิตยสถาน, 2556.





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สรุปผลการดำเนินการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง (รอบ 2)

1 กรกฎาคม - 30 กันยายน 59

ลำดับ	เขต	จำนวนเดิม ปี 57		ลงทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 - 15 ก.ค. 59				อนุมัติ				ไม่อนุมัติ				พิสูจน์สิทธิ์		รวมทั้งสิ้น		หมายเหตุ
		วิน	ราย	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม		จัดตั้งวินใหม่		เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม		จัดตั้งวินใหม่		ยื่น	ราย	ไม่มา	ราย	วิน	ราย	วิน	ราย	
				วิน	ราย	วิน	ราย	วิน	ราย	วิน	ราย									
1	ปทุมวัน	144	1965	106	303	3	18	106	266	3	18	0	37	0	0	1638	327	147	1922	
2	บางกะปิ	119	3435	94	729	11	140	91	682	4	34	3	47	7	106	2878	557	120	3594	ยุบ 3 วิน
3	บางรัก	134	1279	100	290	19	106	100	250	8	44	0	40	11	62	988	291	140	1282	ยุบ 2 วิน
4	วังทองหลาง	52	2501	44	766	1	14	44	704	1	14	0	62	0	0	2071	215	49	2789	ยุบ 4 วิน
5	หลักสี่	93	1989	65	399	5	132	65	386	5	132	0	13	0	0	1799	190	98	2317	
6	ดุสิต	135	1695	122	656	5	41	122	656	5	41	0	0	0	0	1286	409	140	1983	
7	จตุจักร	230	5470	213	1129	8	45	213	944	3	26	0	185	5	19	3375	2095	216	4345	ยุบ 17 วิน
8	สายไหม	101	1761	82	571	5	29	81	492	3	20	35	79	2	9	1556	205	104	2068	
9	สัมพันธวงศ์	25	210	16	98	3	30	16	89	3	30	0	9	0	0	183	27	28	302	
10	ราชเทวี	219	2246	179	915	3	44	179	867	1	22	0	48	2	22	2026	220	215	2915	ยุบ 5 วิน
11	พญาไท	108	2463	84	406	3	18	84	373	3	18	0	33	0	0	2445	33	111	2836	
12	บางเขน	104	2391	0	374	5	96	0	363	1	7	0	11	4	89	2280	111	103	2650	ยุบ 2 วิน
13	ป้อมปราบฯ	68	400	46	151	0	0	45	139	0	0	1	12	0	0	365	35	64	504	
14	ลาดพร้าว	59	917	41	221	3	48	41	185	3	44	0	36	0	4	858	59	62	1087	
15	ดินแดง	167	2756	145	1072	10	125	145	1072	5	85	0	0	5	40	2463	293	163	3620	ยุบ 9 วิน
16	บางซื่อ	123	3422	90	619	5	61	85	530	4	56	5	89	1	5	1301	1830	147	1887	
17	ดอนเมือง	184	1395	148	1144	12	96	146	1132	10	85	2	12	2	11	1317	78	183	2534	ยุบ 11 วิน
18	หัวขวาง	141	3314	0	919	13	77		815	6	62	0	104	7	15	2189	1125	147	3066	
19	คลองสาน	90	888	59	308	6	36	59	298	4	26	7	10	2	10	831	57	92	1,212	ยุบ 2 วิน

ลำดับ	เขต	จำนวนเดิม ปี 57		ลงทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 - 15 ก.ค. 59				อนุมัติ				ไม่อนุมัติ				พิสูจน์สิทธิ์		รวมทั้งสิ้น		หมายเหตุ
		วัน	ราย	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	ยื่น	ไม่มา	วัน	ราย	
20	จอมทอง	70	2,220	51	330	-	-	51	319	-	-	9	11	-	-	2,093	127	68	2,412	ยุบ 2 วัน
21	ทุ่งครุ	59	1,271	40	162	4	56	40	148	4	50	10	14	-	6	1,121	150	62	1,319	ยุบ 1 วัน
22	ธนบุรี	117	1,605	85	684	3	10	82	634	-	-	27	50	3	10	1,400	205	108	2,034	ยุบ 9 วัน
23	บางขุนเทียน	112	2,893	88	669	6	36	88	639	5	31	20	30	1	5	2,578	315	108	3,248	ยุบ 9 วัน
24	บางคอแหลม	94	1,581	69	340	8	45	68	303	2	10	26	37	6	35	1,460	121	96	1,773	
25	บางบอน	121	1,343	75	258	2	26	75	246	2	26	8	12	-	-	1,190	153	106	1,462	ยุบ 15 วัน
26	ยานนาวา	132	2,007	109	589	-	-	105	530	-	-	4	59	-	-	1,862	145	122	2,392	ยุบ 10 วัน
27	ราชบุรีบูรณะ	44	1,664	25	193	-	-	25	172	-	-	7	21	-	-	1,574	90	44	1,746	
28	สาทร	154	1,646	122	553	6	39	118	540	2	10	11	13	4	29	1,530	116	154	2,080	ยุบ 2 วัน
29	ตลิ่งชัน	67	1,044	47	254	2	18	44	241	0	0	3	13	2	18	976	68	67	1,217	
30	ภาษีเจริญ	90	1,465	69	416	13	120	68	395	4	30	1	21	9	90	1,313	152	94	1,738	
31	พระนคร	125	1,048	83	282	4	17	83	265	2	8	0	17	2	9	622	19	117	895	
32	บางกอกใหญ่	52	1,529	36	194	3	17	36	173	2	13	0	21	1	4	919	71	52	1,105	
33	บางพลัด	92	2,735	66	402	7	59	66	342	5	45	66	60	2	14	1,734	275	97	2,121	
34	ทวีวัฒนา	40	734	19	43	2	5	19	42	1	2	1	1	1	3	439	20	41	483	
35	หนองแขม	139	1,492	93	469	0	0	93	439	0	0	5	30	0	0	1,332	160	129	1,771	ยุบ 10 วัน
36	บางแค	135	2,008	99	468	1	10	97	450	0	0	3	4	0	0	1,807	201	135	2,257	
37	บางกอกน้อย	111	3,874	74	425			74	425	0	0			0	0			111		

ลำดับ	เขต	จำนวนเดิม ปี 57		ลงทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 - 15 ก.ค. 59				อนุมัติ				ไม่อนุมัติ				พิสูจน์สิทธิ์		รวมทั้งสิ้น		หมายเหตุ
		วัน	ราย	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	วัน	ราย	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	วัน	ราย	เพิ่มคนใหม่ในวันเดิม	จัดตั้งวันใหม่	วัน	ราย	ยืนยัน	ไม่มา	วัน	ราย	
38	พระโขนง	41	1659	36	329	7	58	36	299	4	32	0	30	3	26	1020	639	44	1351	ยุบ 1 วัน
39	วัฒนา	167	3400	130	659	10	128	129	651	6	71	1	8	4	57	2779	621	173	3501	
40	คลองเตย	206	4650	152	950	8	67	152	880	7	62	0	70	1	5	2286	2364	213	3228	ยุบ 1 วัน
41	บางนา	124	4297	100	971	3	22	100	917	3	22	4	54	0	0	2204	2093	127	3143	
42	สวนหลวง	98	2895	76	461	9	127	76	393	8	119	0	68	1	8	1824	1071	106	2336	
43	ประเวศ	144	3272	132	510	5	68	132	467	5	68	0	43	0	0	1940	1332	149	2475	
44	ดินนยา	52	1087	38	244	6	32	38	231	6	32	0	13	0	0	979	108	53	1242	ยุบ 5 วัน
45	คลองสามวา	96	825	67	257	2	7	66	233	2	7	1	24	0	0	755	70	89	995	ยุบ 9 วัน
46	บึงกุ่ม	56	1364	44	256	1	12	44	234	1	12	12	22	0	0	1287	77	54	1533	ยุบ 3 วัน
47	มีนบุรี	130	1779	87	362	1	26	87	335	0	0	0	27	1	26	1649	130	123	1984	ยุบ 7 วัน
48	ลาดกระบัง	187	2013	138	699	19	173	138	642	8	69	0	57	11	104	1854	159	180	2565	ยุบ 15 วัน
49	สะพานสูง	28	600	17	101	0	0	17	98	0	0	0	3	0	0	574	26	28	672	
50	หนองจอก	89	721	45	200	5	16	43	180	4	13	2	20	1	3	658	54	87	851	ยุบ 6 วัน
	รวมทั้งสิ้น	5468	101218	3,946	23,800	257	2,350	3912	22106	155	1496	274	1680	101	844	75608	19289	5466	98842	

59

ตารางแสดงปัจจัยอื่นที่ช่วยส่งเสริมการเฝ้าระวังในพื้นที่รอบวินจรรย์ยานยนต์รับจ้าง

หมายเหตุ สีเทา = ไม่มีข้อมูล สีแดง = วินยกเลิกให้บริการ สีเหลือง = วินไม่มีป้ายบอกราคา

ลำดับที่	ชื่อวิน	จำนวน ราย	จุดที่มีคดีในระยะ 100 เมตร	จุดที่มีคดีในระยะ 100 เมตร ตอน เลิกให้บริการ	ปัจจัยอื่นช่วยเฝ้าระวัง	ป้อมยาม	ร้านค้า	หาบเร่แผงลอย	กล้อง CCTV	มีกิจกรรมอื่นของผู้คนใกล้วิน
1	กลุ่มจามจุรี	15			1	1	0	0	1	0
2	กลุ่มกุหลาบแดง	24			1	0	0	1	0	1
3	กลุ่มดอกไม้เขียว	1								
4	กลุ่มโพธิ์ทอง	6								
5	กลุ่มร่มไทร	12			1	1	0	0	0	0
6	กลุ่มไทรเงิน									
7	กลุ่มพะยอม									
8	กลุ่มราชพฤกษ์	42			0	0	0	0	0	0
9	หัวโค้งโรงสูบ	1								
10	ซอยพหลโยธิน 34	203			1	0	1	0	1	0
11	ซอยพหลโยธิน 40	21			1	0	1	0	1	0
12	ซอยพหลโยธิน 44	24			1	0	0	0	1	0
13	ซอยพหลโยธิน 45	65			1	0	0	0	1	0
14	ซอยพหลโยธิน 46	33			1	0	1	1	1	0
15	ซอยพหลโยธิน 47	15			1	0	0	1	0	0
16	ซอยพหลโยธิน 49	5			1	1	0	0	0	0
17	ซอยพหลโยธิน 49/1	104			1	0	1	1	1	0
18	หน้ากรมยุทธโยธาทหารบก	57			1	0	1	0	1	0
19	หน้าตลาดบางเขน	18	1		1	0	1	1	0	0
20	หลังตลาดบางเขน	8	1	1	1	0	1	0	1	0

21	ชอยทนายลักษณะ	8								
22	สี่แยกเกษตรนวมินทร์	14			0	0	0	0	0	0
23	หน้ากรมส่งเสริมการเกษตร (ใหม่)	3								
24	แยกชอยศรีอัมพร	1								
25	แยกชอยเสนาสัมพันธ์	5	1	1	1	0	1	0	0	0
26	ริมรั้ว ม.เกษตร (ตรงข้าม รพ. วิกาวดี)	1								
27	สถาบันสุขภาพสัตว์แห่งชาติ	1			0	0	0	0	0	0
28	นครชัยแอร์	11	1		1	0	0	0	1	1
29	หน้าธนาคารกรุงเทพ	14	1		1	0	1	1	0	0
30	หน้าห้างโลตัส (ถนนพหลโยธิน)	49	1		1	0	1	1	0	1
31	บ้านพัก ร.ร.ช่างฝีมือทหาร	15			1	0	0	1	0	0
32	แยกชอยชูชุกิ	8			1	0	0	1	0	0
33	ชอยเสือใหญ่อุทิศ	156	1		1	0	0	0	1	0
34	แยกชอยเงินพัฒนา	32	1		1	0	1	1	0	0
35	ชอยอากาศิรมย์	139	1		1	0	1	1	1	0
36	คอนโดบ้านพระยาภิรมย์	19	1		1	0	1	1	0	0
37	หน้าคาร์เปิร์ก	9			1	0	0	1	0	0
38	ชอยรัชดาภิเษก 46/1	3			1	0	1	0	1	1
39	หน้าธนาคารไทยพาณิชย์	18								
40	หน้าห้างเซ็นทรัล(หอวัง)	17	1		0	0	0	0	0	0
41	หน้าตลาดนัดรัชโยธิน	9	1	1	1	1	0	0	0	0
42	โค้งเซ็นทรัล	17	1		1	1	1	1	0	0
43	หลังกองบัญชาการศึกษา	1								
44	หลังห้างท็อป ม.เกษตร	10	1		1	0	0	1	0	0
45	ตลาดอมรพันธ์	24	1		1	0	1	1	0	0
46	ชอยท่านผู้หญิงพหลฯ	43			1	0	1	1	1	0

47	ตลาดนัดวัดเสมียนนารี	38	1		1	0	1	1	0	0
48	ชุมชนนครหลวง	27								
49	ซอยพหลโยธิน 19	3			0	0	0	0	0	0
50	ซอยพหลโยธิน 21	13			1	1	1	1	0	0
51	ซอยพหลโยธิน 22	22	1		1	0	1	1	0	0
52	ซอยพหลโยธิน 23	53			0	0	0	0	0	0
53	ซอยพหลโยธิน 24	58			1	0	0	1	0	0
54	ซอยพหลโยธิน 26	11			1	0	0	1	0	0
55	ซอยพหลโยธิน 28	19	1	1	1	0	1	1	0	0
56	ซอยพหลโยธิน 30	23			1	0	0	1	0	0
57	ซอยพหลโยธิน 30/1	2			1	0	1	1	0	0
58	ซอยพหลโยธิน 33	10	1		1	0	1	1	0	0
59	ซอยพหลโยธิน 35	56			1	0	1	1	0	0
60	ซอยพหลโยธิน 37				0	0	0	0	0	0
61	ซอยวิภาวดี 34	1			1	0	1	1	0	0
62	ซอยวิภาวดี 36	2								
63	ซอยวิภาวดี 52	1			1	0	0	1	0	0
64	หน้า สน.วิภาวดี	6	1	1	0	0	0	0	0	0
65	หมู่บ้านอมรพันธ์ 4	55			1	0	0	1	1	0
66	ปากซอยหอวังตติวิภา	22			1	0	0	1	0	0
67	หน้าวัดเสมียนนารี	47	1		1	0	0	1	1	1
68	ซอยลาดพร้าว 1	75	1		1	0	1	1	0	0
69	ซอยลาดพร้าว 3 (หมู่บ้าน กฤตติกา)	13	1		0	0	0	0	0	0
70	ซอยลาดพร้าว 15	55			1	1	1	1	0	0
71	ซอยลาดพร้าว 25	10	1		1	0	0	1	1	0
72	ซอยลาดพร้าว 31	24	1		1	0	0	0	0	1
73	ซอยลาดพร้าว 35	40	1	1	1	0	1	1	0	0
74	หลังตลาดสุภาพงษ์	4	1	1	1	0	1	1	0	1

75	ก.ม. 11 (สหภาพรถไฟ)	12	1		1	0	1	1	0	0
76	ชอยพหลโยธิน 18	12			1	0	1	1	1	0
77	ชอยพหลโยธิน 18/1	3								
78	ชอยพหลโยธิน 18/2	20	1		1	0	1	0	0	0
79	ชอยพหลโยธิน 20	1			0	0	0	0	0	0
80	ชุมนุมการเวก	6			1	0	0	0	0	1
81	BTS (บันไดเลื่อน)	33	1		1	0	0	0	0	1
82	BTS (ลานจอดรถ)	18	1		1	0	0	0	1	0
83	BTS (หน้าห้องน้ำ)	14	1		1	0	0	0	1	0
84	BTS (ป้ายรถเมล์หมอชิตเก่า)	10	1		1	0	0	0	1	0
85	กลุ่มตักศิลา									
86	หน้ากรมขนส่งทางบก	32	1		1	0	0	1	0	1
87	หน้าสวนจตุจักร (ประตู 3)	13								
88	ประตูเล็ก หน้าสวนจตุจักร	8	1		1	0	0	0	0	1
89	หมอชิตเก่า (สะพานลอยใหญ่)	17	1		1	0	0	0	0	1
90	หน้าสวนจตุจักร (สะพานลอยใหญ่)	16	1		1	0	0	0	0	1
91	สวนจตุจักร (สะพานลอยเล็ก)	19	1		1	0	0	0	0	1
92	ตรงข้ามธนาคารทหารไทย สนง.ใหญ่	2			0	0	0	0	0	0
93	ปากซอยวิภาวดี 3	23	1	1	1	0	0	1	0	0
94	ซอยวิภาวดี 3 แยก 1									
95	ซอยวิภาวดี 3 แยก 2 (แยก 3)	10	1	1	1	0	0	1	0	0
96	ซอยวิภาวดี 3 แยก 5	11	1	1	1	0	1	0	0	0
97	ซอยวิภาวดี 5 (ตึกแสงโสม)	15			0	0	0	0	0	0
98	ซอยวิภาวดี 17	12			1	0	0	1	0	0

99	ชอยวิภาวดี 19									
100	ปากชอยเฉยพ่วง	14			1	0	0	1	0	0
101	ป.ต.ท. สونغใหญ่	22			1	0	0	0	0	1
102	หลัง ป.ต.ท.	10			1	0	0	1	0	0
103	ป้ายรถเมล์แยกลาดพร้าว	25	1		0	0	0	0	0	0
104	หน้าช่อง 7	16	1		1	1	1	1	1	0
105	หลังช่อง 7	1			1	0	0	1	0	0
106	กลุ่มจินดา	5			0	0	0	0	0	0
107	ตรงข้ามโรงแรมซูปเปอร์	8	1		1	0	1	0	0	0
108	สามแยกคอนโดยูตีไลท์ประตู 2	14			1	0	1	0	0	0
109	ทางเข้าหอซิดใหม่	18								
110	ทางออกหอซิดใหม่	2								
111	หน้าหอซิดใหม่ (ขาเข้า)	20	1		0	0	0	0	0	0
112	หอซิดใหม่ (ขสมก.)	9	1		1	0	1	0	0	0
113	ใต้ทางด่วน (ถ.กำแพงเพชร 2)	1								
114	ตลาดชั้นเดีย	5			1	0	1	1	0	0
115	ตรงข้าม อตก.	20	1		1	0	0	1	0	0
116	ทางเข้าโรงปูน PTI	19	1		1	0	1	0	0	0
117	ก.ม. 11 แพลต ก	1	1		1	0	1	1	0	0
118	ก.ม. 11 แพลต 5	1								
119	ก.ม. 11 แพลต 9									
120	ก.ม. 11 ชอย 2	2	1		1	0	1	0	0	0
121	ก.ม. 11 ชอย 3	5	1	1	1	0	1	0	0	0
122	ก.ม. 11 ชอย 4 (ชอย 5)	9			1	0	1	1	0	0
123	กำแพงเพชร 4 (ประตู 2)	15	1		1	0	0	1	0	0
124	ปากทางเข้า อตก.									
125	หอซิดใหม่ (ป้อมตำรวจ)	7	1		0	0	0	0	0	0

126	จตุจักรพลาซ่า	7	1		1	0	1	1	0	0
127	สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์	1								
128	หลังสวนจตุจักร ประตู 4	2	1		1	0	0	1	0	0
129	ครัวพนมรุ้ง (อดก.)									
130	ร้านดีดีสุกี้									
131	หน้าตู้เอทีเอ็ม (อดก.)	3	1		0	0	0	0	0	0
132	ประตูเหล็ก	8			1	0	0	0	0	1
133	หมอชิดใหม่ (ศาลพระพรหม)	4	1	1	1	0	0	1	0	0
134	ตลาดนัดจตุจักรประตู 1	8								
135	วินโรงสูบ (ก.ม.11)	13			0	0	0	0	0	0
136	ทางขึ้นทางด่วนหมอชิดใหม่	4	1	1	0	0	0	0	0	0
137	หลังสน. ย่อยบางซื่อ	21	1	1	1	0	0	1	0	1
138	สถานีรถไฟฟ้ามหานครโยธิน	1								
139	นิคมรถไฟ ก.ม. 11(+ซอยกักต)	12			1	0	0	1	0	0
140	หน้าอู่บารมีทัวร์	1								
141	หน้าตลาดเจมอลล์	24	1		1	0	1	1	0	0
142	ร.ฟ.ม. ถนนกำแพงเพชร 2		1		0	0	0	0	0	0
143	ในหมอชิดใหม่ (บขส. 2)	54								
144	สะพานลอยหน้าหมอชิดใหม่	8	1	1	0	0	0	0	0	0
145	ร.ฟ.ม.สวนสมเด็จพระย่า	6	1	1	1	0	0	1	0	0
146	หน้าชุมชนพรรมณี									
147	หน้าเจมอลล์ ถนน กำแพงเพชร 2	26	1	1	1	0	0	1	0	0
148	หมอชิดใหม่ (ทางเข้าโรงน้ำแข็ง)	5	1		1	0	1	1	0	0

149	โรงปูนย่านพหลฯ (คลังสินค้า ย่านพหลฯ)	7								
150	วินชุมชน 6 หลัง (บ้านพักรถไฟ)									
151	วินซอยภักดี (ก.ม.11)	2			1	0	0	1	0	0
152	วินซอยไทรคู่ (ก.ม.11)	6			1	0	0	1	0	0
153	วินซอยพร้อมใจ 1 (ปากกล้วย)									
154	วินซอยธนาภิรักษ์ (ก.ม.11)	1			1	0	1	0	0	0
155	วินชุมชนสวนผัก (กม.11)	5	1	1	1	0	1	0	0	0
156	หลังสถานีรถไฟบางเขน	3								
157	โค้งวัดเสมียนนารี	8	1	1	1	0	1	0	0	0
158	จิตประภัสสร	17			1	0	0	0	1	0
159	ตลาดประชานิเวศน์ 1	19	1		1	0	1	1	1	0
160	การเคหะประชานิเวศน์	13			1	0	1	1	0	0
161	หมู่บ้านเกร็ดแก้ว	4	1		1	0	0	1	0	0
162	ชุมชนประชาร่วมใจ 2	8			1	0	0	1	0	0
163	ม.สินพัฒนาธานี	8			1	1	0	1	0	0
164	ประชานิเวศน์ (สะพาน 1)	27			0	0	0	0	0	0
165	ร.ร. เพชรรัตน์	11			1	0	1	1	0	0
166	หน้าสน.ประชาชื่น	17			1	0	1	1	0	0
167	ร.ร. ประชานิเวศน์ (ประถม)	13			1	0	1	0	0	0
168	ช. ธรณีสงฆ์ (หลัง ร.ร.ประชา นิเวศน์)	3			1	0	1	0	0	0
169	ประชานิเวศน์ (สะพาน 3)	16			0	0	0	0	0	0
170	นสพ.ข้าวสาด	5			0	0	0	0	0	0
171	หน้าหมู่บ้านกลางเมือง	7			0	0	0	0	0	0

172	หน้าหมู่บ้านกลางเมือง (รัชดา 58)	3			1	0	0	0	0	1
173	สะพานลอย 191	3								
174	เรือนจำกลางคลองเปรม	57			1	0	1	0	0	0
175	หน้าหมู่บ้านซีเมนต์ไทย	5			1	0	0	1	0	0
176	หมู่บ้านชลนิเวศน์	2								
177	บ้านพัก บก. ทหารสูงสุด	6			1	0	0	1	0	0
178	ซอยเสริมสุข	8			1	0	0	1	0	0
179	ซอยคลังมนตรี	7	1		1	0	1	1	0	0
180	ซอยวิภาวดี 20	28			1	0	0	1	1	0
181	ซอยวิภาวดี 22	28			1	0	0	1	0	0
182	ซอยลาดพร้าว 2	12			1	1	0	0	0	0
183	ซอยลาดพร้าว 4	32	1		1	0	0	1	0	0
184	ซอยลาดพร้าว 12	8	1	1	1	0	1	1	0	0
185	ซอยลาดพร้าว 18	78	1	1	1	0	1	1	0	0
186	ซอยลาดพร้าว 26	11	1	1	1	0	1	1	0	0
187	ซอยลาดพร้าว 28									
188	หน้า ร.พ.ม.ลาดพร้าวตัดรัชดา ฝั่งคู้	33	1		0	0	0	0	0	0
189	ถนนรัชดาตัดลาดพร้าวฝั่งคู้	12	1		0	0	0	0	0	0
190	ปากซอยวัดเทวสุนทร	14	1		1	0	1	0	0	0
191	หน้าวัดเทวสุนทร	10	1	1	1	0	1	0	1	0
192	หมู่บ้านแป๊ะปี่	2			1	0	1	0	0	0
193	คอนโดสุภาลัยปาร์ครัชโยธิน	12			0	0	0	0	0	0
194	SCB สนง.ใหญ่	5								
195	คอนโดเวนิว แยกรัชโยธิน	21	1		0	0	0	0	0	0
196	ซอยรัชดาภิเษก 48 (ปลื้มมณี)	18								
197	รัชดาตลาดไนท์	26								







198	หน้า ม.จันทเกษม	9			1	0	0	1	0	0
199	MRT ยูเนียนมอลล์	10	1	1	1	0	1	0	0	0
200	หน้าอาคารพร้อมพันธ์ 1	8								
201	ปากซอยลาดพร้าว 23	22	1		1	0	1	0	0	0
202	กลางซอยลาดพร้าว 23	3			1	0	1	0	0	0
203	ซอยพหลโยธิน 29-31	3								
204	งามวงศ์วาน 54 แยก 5	8			1	0	1	0	0	0
205	คุณหญิงอิศรา 46	2			0	0	0	0	0	0
206	เปรมสิริ ซอยประเสริฐมนูกิจ 2	7								
207	ร.ร. เสนานิคม	1								
208	ซอยพหลโยธิน 17	7			1	0	1	0	0	0
209	คอนโดอีควิน็อกซ์ฝั่งพหลฯและ วิภาฯ	7			1	1	0	0	0	0
210	ปั๊มแก๊ส SL ซ.วิภาวดี 5 แยก 2	5								
211	ตลาดนัดยี่เป็ง จตุจักรกรีน	5								
212	ขาออก หมอชิตใหม่ สะพานลอย	13	1	1	1	0	0	1	0	0
213	รถตู้ตรงข้ามหมอชิตใหม่	6	1		0	0	0	0	0	0
214	ศูนย์ปฏิบัติธรรม-สวนโมกข์	3								
215	ตรงข้ามตลาดสัตว์เลี้ยง									
216	ML แมนชั่น ซ.วิภาวดี 3	13			1	0	1	0	0	0
217	หมู่บ้าน CKR ซ.พหลโยธิน 18/1	5			1	0	1	0	0	0
218	ซ.วิภาวดี 7	7								
219	สี่แยกข้าง สน.ประชาชื่น	9			1	0	1	1	0	0
220	คาร์แคร์ ประตูหลัง TOP	4			1	0	1	0	0	0
221	ศูนย์เอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์	6			1	1	0	0	0	0





222	ช.วิภาวดี 13	4			1	0	1	0	0	0
223	รัชดาภิเษก 29 – 33				1	0	0	0	0	1
224	พหลโยธิน 43	6			1	0	0	0	1	0
225	ธ.ก.ส. สนง.ใหญ่	1								
226	สโมสรอยู่เจริญ วิภาวดี 20 แยก 9	15								
227	ซอยลาดพร้าว 38	7	1		0	0	0	0	0	0
228	หลังสำนักงานเศรษฐกิจ การเกษตร	2								
229	กรมการข้าว	12			0	0	0	0	0	0
230	ฝั่งตรงข้ามสวนลุมไนท์บาร์ซาร์	9	1		0	0	0	0	0	0
231	ลานจอดรถสวนรถไฟ		1		1	0	1	0	0	0
232	ซอยพหลโยธิน 41				1	0	1	1	0	0
233	วินแยกมะขาม (ม. เกษตรศาสตร์)				0	0	0	0	0	0
234	ก.ม. 11 แพลต 7				0	0	0	0	0	0
	รวม	3595	86							

รายชื่อวินจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจตุจักร

ลำดับที่	ชื่อวิน	สถานที่ตั้ง	รูปวิน	พื้นที่ สน.	จำนวนราย
1	กลุ่มจามจรี	ประตูพหลโยธิน 1 ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	15
2	กลุ่มกุหลาบแดง	ประตูพหลโยธิน 2 ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	24
3	กลุ่มดอกไม้เขียว	ประตูอมลีน ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	1
4	กลุ่มโพธิ์ทอง	ประตูงามวงศ์วาน 1 ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	6
5	กลุ่มร่มไทร	ประตูงามวงศ์วาน 2 ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	12
6	กลุ่มไทรเงิน	ชุมชนโรงสูบ		บางเขน	ไม่มา
7	กลุ่มพะยอม	กรมวิชาการเกษตร		บางเขน	ไม่มา





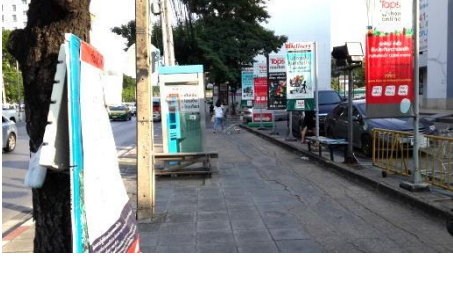

8	กลุ่มราชพฤกษ์	ประตูลีลาวดี ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	42
9	หัวโค้งโรงสูบ	ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	1
10	ซอยพหลโยธิน 34	ช.พหลโยธิน 34		พหลโยธิน	203
11	ซอยพหลโยธิน 40	ช.พหลโยธิน 40		บางเขน	21
12	ซอยพหลโยธิน 44	ช.พหลโยธิน 44		บางเขน	24
13	ซอยพหลโยธิน 45	ช.พหลโยธิน 45		บางเขน	65







14	ซอย พหลโยธิน 46	ช.พหลโยธิน 46		บางเขน	33
15	ซอย พหลโยธิน 47	ช.พหลโยธิน 47		บางเขน	15
16	ซอย พหลโยธิน 49	ช.พหลโยธิน 49		บางเขน	5
17	ซอย พหลโยธิน 49/1	ช.พหลโยธิน 49/1		บางเขน	104
18	หน้ากรม ยุทธโยธา ทหารบก	หน้ากรมยุทธ โยธาทหารบก ถ.พหลโยธิน		พหลโยธิน	57
19	หน้าตลาด บางเขน	หน้าตลาด บางเขน ถ. พหลโยธิน		พหลโยธิน	18







20	หลังตลาด บางเขน	หลังตลาด บางเขน ถ. พหลโยธิน		พหลโยธิน	8
21	ซอยทนาย ลักษณะ	ซอยพหลโยธิน 34		พหลโยธิน	8
22	สี่แยก เกษตรนวมิ นทร์	ถนนเกษตร- นวมินทร์		บางเขน	14
23	หน้ากรม ส่งเสริม การเกษตร (ใหม่)	ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	3
24	แยกซอยศรี อัมพร	ช.พหลโยธิน 32 (แยกช.ศรี อัมพร)		พหลโยธิน	1
25	แยกซอย เสนา สัมพันธ์	ช.พหลโยธิน 32 (แยกช. เสนาสัมพันธ์)		พหลโยธิน	5
26	ริมรั้ว ม. เกษตร (ตรง ข้าม รพ. วิภาวดี)	ถนนงามวงศ์ วานตัดวิภาวดี		บางเขน	1
27	สถาบัน สุขภาพสัตว์ แห่งชาติ	ม. เกษตรศาสตร์		บางเขน	1






28	นครชัยแอร์	ถนน กำแพงเพชร 2		ประชาชน	11
29	หน้า ธนาคาร กรุงเทพ	ปากทาง ลาดพร้าว ถ. พหลโยธิน		พหลโยธิน	14
30	หน้าห้าง โลตัส (ถนน พหลโยธิน)	ถนน พหลโยธิน		พหลโยธิน	49
31	บ้านพัก ร.ร. ช่างฝีมือ ทหาร	ร.ร.ช่างฝีมือ ทหาร		พหลโยธิน	15
32	แยกซอยชูชู กิ	ช.พหลโยธิน 32 (แยกช.ชูชู กิ)		พหลโยธิน	8

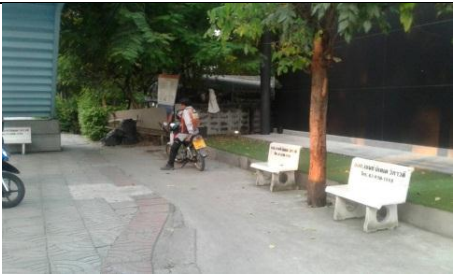





33	ซอยเสือใหญ่อุทิศ	ช.รัชดาภิเษก 36 ถ. รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	156
34	แยกซอยเจนพัฒนา	ช.พหลโยธิน 32 (ช.เจนพัฒนา)		พหลโยธิน	32
35	ซอยอากาศิรมย์	ช.อากาศิรมย์ 23 ถ. รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	139
36	คอนโดบ้านพระยาภิรมย์	ช.รัชดาภิเษก 32 ถ. รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	19
37	หน้าคาร์เบิร์ก	หน้าคาร์เบิร์ก ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	9
38	ซอยรัชดาภิเษก 46/1	ซอยรัชดาภิเษก 46/1 ถ. รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	3







39	หน้า ธนาคารไทย พาณิชย์	ตรงข้าม เมเจอร์		พหลโยธิน	18
40	หน้าห้าง เซ็นทรัล(หอ วัง)	ถนนหอวัง		พหลโยธิน	17
41	หน้าตลาด นัดรัชโยธิน	ถ.พหลโยธิน		พหลโยธิน	9
42	โค้งเซ็นทรัล	โค้งเซ็นทรัล ถ. พหลโยธิน		พหลโยธิน	17
43	หลัง กองบัญชาการ การศึกษา	กองบัญชาการ ศึกษา		พหลโยธิน	1
44	หลังห้างที่ อป ม. เกษตร	ถ.งามวงศ์วาน		พหลโยธิน	10
45	ตลาดอมร พันธ์	ตลาดอมรพันธ์ ถ.งามวงศ์วาน		พหลโยธิน	24

46	ซอยท่าน ผู้หญิงพหล ฯ	ซอยท่าน ผู้หญิงพหลฯ		พหลโยธิน	43
47	ตลาดนัดวัด เสมียนนารี	สวนห่อมตรง ข้ามวัดเสมียน นารี		ประชาชื่น	38
48	ชุมชนนคร หลวง	ช.พหลโยธิน 32		พหลโยธิน	27
49	ซอย พหลโยธิน 19	ซอยพหลโยธิน 19		พหลโยธิน	3
50	ซอย พหลโยธิน 21	ซอยพหลโยธิน 21		พหลโยธิน	13
51	ซอย พหลโยธิน 22	ซอยพหลโยธิน 22		พหลโยธิน	22

52	ซอย พหลโยธิน 23	ซอยพหลโยธิน 23		พหลโยธิน	53
53	ซอย พหลโยธิน 24	ซอยพหลโยธิน 24		พหลโยธิน	58
54	ซอย พหลโยธิน 26	ซอยพหลโยธิน 26		พหลโยธิน	11
55	ซอย พหลโยธิน 28	ซอยพหลโยธิน 28		พหลโยธิน	19
56	ซอย พหลโยธิน 30	ซอยพหลโยธิน 30		พหลโยธิน	23
57	ซอย พหลโยธิน 30/1	ซอยพหลโยธิน 30/1		พหลโยธิน	2

58	ซอย พหลโยธิน 33	ซอยพหลโยธิน 33	 A street scene showing construction workers in orange vests and hard hats working on a road. There are barriers and a motorcycle in the foreground.	พหลโยธิน	10
59	ซอย พหลโยธิน 35	ซอยพหลโยธิน 35	 A view of a narrow street lined with buildings and utility poles. A motorcycle is parked on the left.	พหลโยธิน	56
60	ซอย พหลโยธิน 37	ซอยพหลโยธิน 37	 A storefront of a shop with large glass windows and a sign that says 'SEE F'. A motorcycle is parked in front.	พหลโยธิน	
61	ซอยวิภาวดี 34	ซอยวิภาวดี 34	 An outdoor seating area with tables and chairs under a canopy. A motorcycle is parked nearby.	พหลโยธิน	1
62	ซอยวิภาวดี 36	ซอยวิภาวดี 36		พหลโยธิน	2
63	ซอยวิภาวดี 52	ซอยวิภาวดี 52	 A street scene with people walking and motorcycles parked. The sun is low in the sky, creating a bright glow.	พหลโยธิน	1


64	หน้า สน. วิภาวดี	หน้า สน. วิภาวดี		พหลโยธิน	6
65	หมู่บ้านอมร พันธ์ 4	ช.วิภาวดี 42 ถ.วิภาวดีรังสิต		พหลโยธิน	55
66	ปากซอยหอ วังตัดวิภา	ถ.วิภาวดีรังสิต		พหลโยธิน	22
67	หน้าวัด เสมียนนารี	สะพานลอย ถนนวิภาวดี รังสิต		พหลโยธิน	47
68	ซอย ลาดพร้าว 1	ซอยลาดพร้าว 1		พหลโยธิน	75
69	ซอย ลาดพร้าว 3 (หมู่บ้าน กฤตিকা)	ซอยลาดพร้าว 3		พหลโยธิน	13

70	ซอย ลาดพร้าว 15	ซอยลาดพร้าว 15		พหลโยธิน	55
71	ซอย ลาดพร้าว 25	ซอยลาดพร้าว 25		พหลโยธิน	10
72	ซอย ลาดพร้าว 31	ซอยลาดพร้าว 31		พหลโยธิน	24
73	ซอย ลาดพร้าว 35	ซอยลาดพร้าว 35		พหลโยธิน	40
74	หลังตลาด สุภาพงษ์	ถ.ลาดพร้าว		พหลโยธิน	4
75	ก.ม. 11 (สหภาพ รถไฟ)	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	12







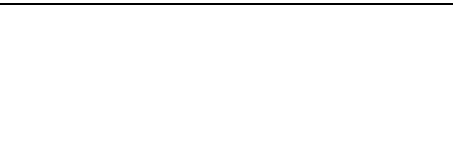
76	ซอย พหลโยธิน 18	ซอยพหลโยธิน 18		บางซื่อ	12
77	ซอย พหลโยธิน 18/1	ซอยพหลโยธิน 18/1		บางซื่อ	3
78	ซอย พหลโยธิน 18/2	ซอยพหลโยธิน 18/2		บางซื่อ	20
79	ซอย พหลโยธิน 20	ซอยพหลโยธิน 20		บางซื่อ	1
80	ซุ้มการเวก	หมอชิตเก่า ถ. พหลโยธิน		บางซื่อ	6
81	BTS (บันได เลื่อน)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	33






82	BTS (ลาน จอดรถ)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	18
83	BTS (หน้า ห้องน้ำ)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	14
84	BTS (ป้าย รถเมล์หมอ ชิตเก่า)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	10
85	กลุ่มตึกศิลา	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	
86	หน้ากรม ขนส่งทาง บก	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	32
87	หน้าสวน จตุจักร (ประตู 3)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	13
88	ประตูเล็ก หน้าสวน จตุจักร	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	8







89	หมอชิดเก่า (สะพานลอยใหญ่)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	17
90	หน้าสวน จตุจักร (สะพานลอยใหญ่)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	16
91	สวนจตุจักร (สะพานลอยเล็ก)	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	19
92	ตรงข้าม ธนาคาร ทหารไทย สนง.ใหญ่	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	2
93	ปากซอย วิภาวดี 3	ช.วิภาวดี 3		บางซื่อ	23
94	ซอยวิภาวดี 3 แยก 1	ช.วิภาวดี 3		บางซื่อ	




95	ซอยวิภาวดี 3 แยก 2 (แยก 3)	ช.วิภาวดี 3		บางซื่อ	10
96	ซอยวิภาวดี 3 แยก 5	ช.วิภาวดี 3		บางซื่อ	11
97	ซอยวิภาวดี 5 (ตึกแสง โสม)	ถ.วิภาวดีรังสิต		บางซื่อ	15
98	ซอยวิภาวดี 17	ซอยวิภาวดี 17		ประชาชื่น	12
99	ซอยวิภาวดี 19	ซอยวิภาวดี 19		ประชาชื่น	ไม่มา
100	ปากซอยเฉย พวง	ซอยวิภาวดี 9		บางซื่อ	14

101	ป.ต.ท. สนง. ใหญ่	ถ.วิภาวดีรังสิต		บางซื่อ	22
102	หลัง ป.ต.ท.	ถ.วิภาวดีรังสิต		บางซื่อ	10
103	ป้ายรถเมล์ แยก ลาดพร้าว	หัวสวนจตุจักร ถ.วิภาวดีรังสิต		บางซื่อ	25
104	หน้าช่อง 7	ช.ร่วมศิริมิตร		บางซื่อ	16
105	หลังช่อง 7	ช.ร่วมศิริมิตร		บางซื่อ	1
106	กลุ่มจินดา	ช.ร่วมศิริมิตร		บางซื่อ	5


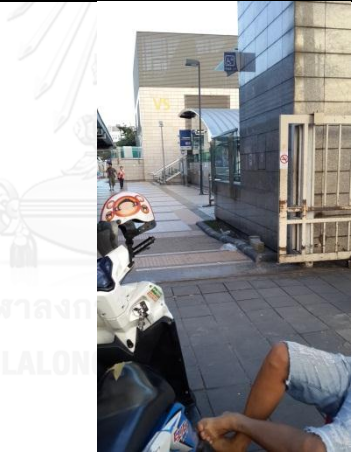

107	ตรงข้าม โรงแรม ซูเปอร์	ช.ร่วมศิริมิตร		บางซื่อ	8
108	สามแยก คอนโดยู ดีไลท์ประตู 2	ช.ร่วมศิริมิตร		บางซื่อ	14
109	ทางเข้าหมอ ชิดใหม่	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	18
110	ทางออก หมอชิดใหม่	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	2
111	หน้าหมอชิด ใหม่ (ขา เข้า)	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	20
112	หมอชิดใหม่ (ขสมก.)	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	9
113	ใต้ทางด่วน (ถ. กำแพงเพชร 2)	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	1





114	ตลาดชั้น เดีย	ถ.กำแพงเพชร 4		บางซื่อ	5
115	ตรงข้าม ออก.	สร.รถไฟฟ้าใต้ ดิน ถ. กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	20
116	ทางเข้าโรง ปูน PTI	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	19
117	ก.ม. 11 แฟลต ก	ก.ม. 11 แฟลต ก		บางซื่อ	1
118	ก.ม. 11 แฟลต 5	ก.ม. 11 แฟลต 5		บางซื่อ	1
119	ก.ม. 11 แฟลต 9	ก.ม. 11 แฟลต 9		บางซื่อ	
120	ก.ม. 11 ซอย 2	ก.ม. 11 ซอย 2		ประชาชื่น	2







121	ก.ม. 11 ซอย 3	ก.ม. 11 ซอย 3		บางซื่อ	5
122	ก.ม. 11 ซอย 4 (ซอย 5)	ก.ม. 11 ซอย 5		บางซื่อ	9
123	กำแพงเพชร 4 (ประตู 2)	ถ.กำแพงเพชร 4		บางซื่อ	15
124	ปากทางเข้า ออกก.	ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	
125	หมอชิตใหม่ (ป้อม ตำรวจ)	ถ.กำแพงเพชร 4		บางซื่อ	7
126	จตุจักร พลาซ่า	ถ.กำแพงเพชร 4		บางซื่อ	7

127	สวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์	ถ.กำแพงเพชร 4		บางซื่อ	1
128	หลังสวน จตุจักร ประตู 4	ศูนย์ทดสอบ แรงงาน ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	2
129	ครัวพนมรุ้ง (อดท.)	ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	
130	ร้านดีดีสุกี้	ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	
131	หน้าตู้ เอทีเอ็ม (อดท.)	ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	3
132	ประตูเหล็ก	ถ.กำแพงเพชร 3		บางซื่อ	8






133	หมอลิตใหม่ (ศาลพระ พรหม)	ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	4
134	ตลาดนัด จตุจักร ประตู 1	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	8
135	วินโร้สูบ (ก.ม.11)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาซิ่น	13
136	ทางซิ่นทาง ด่วนหมอลิต ใหม่	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	4
137	หลั่งสน. ย้อยบางซื่อ	ถ.กำแพงเพชร 3		บางซื่อ	21
138	สถานี	ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	1






	รถไฟฟ้า พหลโยธิน	2			
139	นิคมรถไฟ ก.ม. 11(+ ซอยภักดี)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาชน	12
140	หน้าอู่บาร์มี ทัวร์	ถ.กำแพงเพชร		บางชื่อ	1
141	หน้าตลาดเจ เจมอลล์	ถ.กำแพงเพชร 2		บางชื่อ	24
142	ร.ฟ.ม. ถนน กำแพงเพชร 2	ถ.กำแพงเพชร 2		บางชื่อ	ไม่มา
143	ในหมอนชิด ใหม่ (บขส. 2)	ถ.กำแพงเพชร 2		บางชื่อ	54
144	สะพานลอย หน้าหมอนชิด ใหม่	ถ.กำแพงเพชร 2		บางชื่อ	8

145	ร.ฟ.ม.สวน สมเด็จพระเจ้า	ถ.กำแพงเพชร 2		พหลโยธิน	6
146	หน้าชุมชน พรรณี	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	ไม่มา
147	หน้าเจเจ มอลล์ ถนน กำแพงเพชร 2	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	26
148	หมอลดใหม่ (ทางเข้าโรง น้ำแข็ง)	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	5
149	โรงปูนย่าน พหลฯ (คลังสินค้า ย่านพหลฯ)	ถ.กำแพงเพชร		บางซื่อ	7
150	วินชุมชน 6 หลัง (บ้านพัก รถไฟ)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาชื่น	

151	วินชอยภักดี (ก.ม.11)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาชน	2
152	วินชอยไทร คู่ (ก.ม.11)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาชน	6
153	วินชอย พร้อมใจ 1 (ปากกล้วย)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาชน	
154	วินชอยธนา รักษ์ (ก.ม. 11)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาชน	1
155	วินชุมชน สวนผัก (กม.11)	ถ.กำแพงเพชร 2		ประชาชน	5
156	หลังสถานี รถไฟ บางเขน	ถ.กำแพงเพชร 6		ประชาชน	3
157	โค้งวัด เสมียนนารี	ถ.กำแพงเพชร 6		ประชาชน	8






158	จิต ประภัสสร	ถ.เทศบาล สงเคราะห์		ประชาชน	17
159	ตลาด ประชา นิเวศน์ 1	ถ.เทศบาล สงเคราะห์		ประชาชน	19
160	การเคหะ ประชา นิเวศน์	ถ.เทศบาล สงเคราะห์		ประชาชน	13
161	หมู่บ้าน เกร็ดแก้ว	ถ.เทศบาล สงเคราะห์		ประชาชน	4
162	ชุมชน ประชาร่วม ใจ 2	ถ.เทศบาล สงเคราะห์		ประชาชน	8
163	ม.สินพัฒนา ธานี	ถ.เทศบาล สงเคราะห์		ประชาชน	8

164	ประชา นิเวศน์ (สะพาน 1)	ถ.เทศบาลรัง รักษ์เหนือ		ประชาชื่น	27
165	ร.ร. เพชร รัตน์	ถ.เทศบาลรัง รักษ์เหนือ		ประชาชื่น	11
166	หน้าสน. ประชาชื่น	ถ.เทศบาลรัง รักษ์เหนือ		ประชาชื่น	17
167	ร.ร. ประชา นิเวศน์ (ประถม)	ถ.เทศบาลรัง รักษ์เหนือ		ประชาชื่น	13
168	ช. ธรณีสงฆ์ (หลัง ร.ร. ประชา นิเวศน์)	ถ.เทศบาลรัง รักษ์เหนือ		ประชาชื่น	3


169	ประชา นิเวศน์ (สะพาน 3)	ถ.เทศบาลรั้ง รักษเหนือ		ประชาชน	16
170	นสพ.ข้าวสด	ถ.เทศบาล รั้งสรศักดิ์		ประชาชน	5
171	หน้าหมู่บ้าน กลางเมือง	ถ.รัชตภิเษก		ประชาชน	7
172	หน้าหมู่บ้าน กลางเมือง (รัชดา 58)	ถ.รัชตภิเษก		ประชาชน	3
173	สะพานลอย 191	ถ.วิภาวดีรังสิต		ประชาชน	3
174	เรือนจำ กลางคลอง เปรม	ถ.งามวงศ์วาน		ประชาชน	57



175	หน้าหมู่บ้าน จิเมนต์ไทย	ช.ซิเมนต์ไทย		ประชาชน	5
176	หมู่บ้านชล นิเวศน์	ปากทางเข้า หมู่บ้านชล นิเวศน์		ประชาชน	2
177	บ้านพัก บก. ทหารสูงสุด	ช.บก.สูงสุด		ประชาชน	6
178	ซอยเสริมสุข	ช.เสริมสุข		ประชาชน	8
179	ซอยคลัง มนตรี	ช.คลังมนตรี		ประชาชน	7
180	ซอยวิภาวดี 20	ถ.วิภาวดี		สุทธิสาร	28

181	ซอยวิภาวดี 22	ถ.วิภาวดี		สุทธิสาร	28
182	ซอย ลาดพร้าว 2	ถ.ลาดพร้าว		สุทธิสาร	12
183	ซอย ลาดพร้าว 4	ถ.ลาดพร้าว		สุทธิสาร	32
184	ซอย ลาดพร้าว 12	ถ.ลาดพร้าว		สุทธิสาร	8
185	ซอย ลาดพร้าว 18	ถ.ลาดพร้าว		สุทธิสาร	78
186	ซอย ลาดพร้าว 26	ถ.ลาดพร้าว		สุทธิสาร	11

187	ซอย ลาดพร้าว 28	ถ.ลาดพร้าว		สุทธิสาร	
188	หน้า ร.พ.ม. ลาดพร้าว ตัดรัชดาฝั่ง คู้	ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	33
189	ถนนรัชดา ตัด ลาดพร้าวฝั่ง คู้	ถ.รัชดาภิเษก		สุทธิสาร	12
190	ปากซอยวัด เทวสุนทร	ถ.งามวงศ์วาน		ทุ่งสอง ห้อง	14
191	หน้าวัดเท วสุนทร	ถ.กำแพงเพชร 6		ทุ่งสอง ห้อง	10
192	หมู่บ้านแป็ ป	ถ.วิภาวดีรังสิต		ประชาชื่น	2







193	คอนโดศุภา ลัยปาร์ครีช โยธิน	ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	12
194	SCB สนง. ใหญ่	ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	5
195	คอนโดอเว นิว แยกรัช โยธิน	ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	21
196	ซอย รัชดาภิเษก 48 (ปลี มณี)	ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	18
197	รัชดาตลาด ไนท์	ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	26
198	หน้า ม.เงินท เกษม	ถ.รัชดาภิเษก		พหลโยธิน	9
199	MRT ยูเนี่ย นมอลล์	ถ.พหลโยธิน		พหลโยธิน	10
200	หน้าอาคาร พร้อมพันธ์ 1	ถ.ลาดพร้าว		พหลโยธิน	8

201	ปากซอย ลาดพร้าว 23	ถ.ลาดพร้าว ซอย 23		พหลโยธิน	22
202	กลางซอย ลาดพร้าว 23	ในซอย ลาดพร้าว 23		พหลโยธิน	3
203	ซอย พหลโยธิน 29-31	ถ.พหลโยธิน 29-31		พหลโยธิน	3
204	งามวงศ์วาน 54 แยก 5	ถ.งามวงศ์วาน ซอย 54		พหลโยธิน	8
205	คุณหญิงอิศ รา 46	ซอยงามวงศ์ วาน 46		พหลโยธิน	2
206	เปรมสิริ ซอย ประเสริฐมนู กิจ 2	ถ.เกษตร-นวมิ นทร์		พหลโยธิน	7
207	ร.ร. เสนา นิคม	ข้างร.ร. เสนา นิคม		พหลโยธิน	1

208	ซอย พหลโยธิน 17	ถ.พหลโยธิน		พหลโยธิน	7
209	คอนโด อีควิน็อกซ์ ฝั่งพหลฯ และวิภาฯ	ถ.พหลโยธิน		บางซื่อ	7
210	ปั๊มแก๊ส SL ช.วิภาวดี 5 แยก 2	ถ.วิภาวดี 5 แยก 2		บางซื่อ	5
211	ตลาดนัดyip ซี จตุจักร กรีน	ลานจอดรถ จตุจักรกรีน		บางซื่อ	5
212	ชาออก หมอชิตใหม่ สะพานลอย	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	13
213	รถตู้ตรงข้าม หมอชิตใหม่	ถ.กำแพงเพชร 2		บางซื่อ	6
214	ศูนย์ปฏิบัติ ธรรม-สวน โมกข์	หลัง ปตท.		บางซื่อ	3
215	ตรงข้าม ตลาดสัตว์ เลี้ยง	ถ.กำแพงเพชร 1		บางซื่อ	

216	ML แมนชั่น ช.วิภาวดี 3	ช.วิภาวดีรังสิต 3		บางซื่อ	13
217	หมู่บ้าน CKR ช. พหลโยธิน 18/1	ช.พหลโยธิน 18/1		บางซื่อ	5
218	ช.วิภาวดี 7	ช.วิภาวดี 7		บางซื่อ	7
219	สี่แยกข้าง สน.ประชา ชื่น	ข้าง สน. ประชาชื่น		ประชาชื่น	9
220	คาร์แคร์ ประตูหลัง TOP	ถ.เทศบาล สงเคราะห์		ประชาชื่น	4
221	ศูนย์เอน เนอร์ยีคอม เพล็กซ์	ถ.วิภาวดีรังสิต ข้างการ ประปา		ประชาชื่น	6

222	ช.วิภาวดี 13	ช.วิภาวดี 13		ประชาชน	4
223	รัชดาภิเษก 29 – 33	ข้างป้ายรถเมล์ ช.รัชดาฯ 31		ประชาชน	ไม่มา
224	พหลโยธิน 43	ปากซอย พหลโยธิน 43		บางเขน	6
225	จ.ก.ส. สนง. ใหญ่	ถนน พหลโยธิน ป้ายรถเมล์ หน้าจกส.สนง. ใหญ่		บางเขน	1
226	สโมสรอยู่ เจริญ วิภาวดี 20 แยก9	ซอยวิภาวดี 20 แยก 9		สุทธิสาร	15
227	ซอย ลาดพร้าว 38	ปากซอย ลาดพร้าว 38		สุทธิสาร	7
228	หลัง สำนักงาน เศรษฐกิจ การเกษตร	หลังสำนักงาน เศรษฐกิจ การเกษตร หน้ากรม หม่อนไหม		บางเขน	2

229	กรมการข้าว	กรมการข้าว		บางเขน	12
230	ฝั่งตรงข้าม สวนลุมไนท์ บาร์ซาร์	ฝั่งตรงข้าม สวนลุม ถ.รัช ดา		สุทธิสาร	9
231	ลานจอดรถ สวนรถไฟ				
232	ซอย พหลโยธิน 41				
233	วินแยก มะขาม (ม. เกษตรศาส ตร์)				
234	ก.ม. 11 แพด 7				

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายวรมะธ ศิริจินตนา สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี ด้วยเกียรตินิยมอันดับสอง ปริญญาสาธิตปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น สำเร็จการศึกษาในปีการศึกษา พ.ศ. 2557 และได้เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโท ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา พ.ศ. 2558

