



## บทที่ 4

### ผลการศึกษาวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูล และการอภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม ผู้ศึกษาวิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลและประเมินผลอย่างเป็นระบบ โดยศึกษากลุ่มตัวอย่างจากประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ ในระบบทางพิเศษขั้นที่ 2 หรือ ด่วนอโคก โดยเลือกแบบวิธีสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple random sampling) ซึ่งซับซ้อนโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม จำนวน 391 คน เก็บข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2551 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลและจำแนกผลการศึกษาวิจัยได้ผลดังนี้

#### 4.1 ผลการศึกษาวิจัย

##### 4.1.1 ผลการศึกษาข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง ประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ ในระบบทางพิเศษขั้นที่ 2 หรือ ด่วนอโคก

แบ่งออกเป็น 5 ส่วน คือ

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เรื่อง “การควบคุมความเร็วรถ”
- ส่วนที่ 3 กระบวนการรับรู้ กระบวนการคิด และพฤติกรรมในการขับขี่
- ส่วนที่ 4 ทศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของประชาชน ผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวนทั้งหมด 391 คน

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน) N = 391 คน	ร้อยละ
เพศ		
1) ชาย	261	66.8
2) หญิง	130	33.2
อายุ		
1) 18-25 ปี	148	37.9
2) 26-33 ปี	124	31.7
3) 34-41 ปี	59	15.1
4) 42-49 ปี	36	9.2
5) 50 ปี ขึ้นไป	16	4.1
ไม่ระบุ	8	2.0
ระดับการศึกษา		
1) ต่ำกว่ามัธยมศึกษา 6	14	13.6
2) มัธยมศึกษา 6 /ปวช. หรือเทียบเท่า	45	11.5
3) ปวส. /อนุปริญญา	84	21.5
4) ปริญญาตรี	214	54.7
5) ปริญญาโท	31	7.9
6) ปริญญาเอก	3	0.8
อาชีพ		
1) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	78	19.9
2) รับจ้าง	176	45.0
3) ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	75	19.2
4) เกษตรกร	6	1.5
5) นักเรียน/นิสิต/นักศึกษา	49	12.5
ไม่ระบุ	7	1.8

## ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน) N = 391 คน	ร้อยละ
รถยนต์ที่ใช้		
1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	275	70.3
2) รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)	66	16.9
3) รถบรรทุก/ขนส่งสินค้า	50	12.8
ระยะเวลาการขับขี่		
1) น้อยกว่า 1 ปี	44	11.3
2) 1-5 ปี	151	38.6
3) 6-10 ปี	71	18.2
4) 10 ปีขึ้นไป	125	32.0
ใบอนุญาตขับขี่		
1) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว (1 ปี)	51	13.0
2) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (5 ปี)	155	39.6
3) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีวิต	98	25.1
4) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์นั่งสาธารณะ	65	16.6
5) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ระหว่างประเทศ	14	3.6
6) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล / รับจ้างสาธารณะ	8	2.0
ความถี่ในการใช้ทางพิเศษ		
1) น้อยกว่า 10 ครั้งต่อหนึ่งสัปดาห์	198	50.6
2) 10-20 ครั้งต่อหนึ่งสัปดาห์	189	48.3
3) มากกว่า 20 ครั้งต่อหนึ่งสัปดาห์	4	1.0

จากตารางที่ 4.1 กลุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถนำมาเสนอผลการศึกษา โดยใช้วิธีทางสถิติแสดงผลในรูปตาราง โดยแบ่งเป็น ลักษณะข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รถยนต์ที่ใช้ ระยะเวลาการขับขี่ ใบอนุญาตขับขี่ และความถี่ในการใช้ทางพิเศษ มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. **เพศ** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า จากกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 261 คน คิดเป็นร้อยละ 66.8 และเป็นเพศหญิง จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 33.2 เนื่องจากอัตราส่วนผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกจับกุมนั้น ปรากฏว่าเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง

2. **อายุ** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า จากกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18-25 ปี จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.9 รองลงมา มีอายุระหว่าง 26-33 ปี จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.7 อายุระหว่าง 34-41 ปี มีจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 15.1 อายุระหว่าง 42-47 ปี มีจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.2 และ อายุระหว่าง 50 ปีขึ้นไป มีจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.1 โดยกลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 30.28 ปี อายุต่ำสุด 18 ปี และอายุสูงสุด 59 ปี ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามไม่ระบุอายุ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

3. **ระดับการศึกษา** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 214 คน คิดเป็นร้อยละ 54.7 รองลงมา ได้แก่ ปวส./อนุปริญญา จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 21.5 มัธยมศึกษา 6 / ปวช. หรือเทียบเท่า จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 ปริญญาโท จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.9 ต่ำกว่ามัธยมศึกษา 6 จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 และปริญญาเอก จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8

4. **อาชีพ** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมา ระบุอาชีพอื่นๆ ได้แก่ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.9 ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 เป็นนักเรียน นิสิต หรือนักศึกษา จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 และเป็นเกษตรกร จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามไม่ระบุอาชีพ จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8

5. **รถยนต์ที่ใช้** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 275 คน คิดเป็นร้อยละ 70.3 รองลงมา ได้แก่ รถยนต์นั่งสาธารณะ (แท็กซี่) จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.9 และรถยนต์บรรทุก/ขนส่งสินค้า จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 12.8

6. **ระยะเวลาการขั้บซี** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ขั้บซีรถยนต์มาเป็นเวลาระหว่าง 1-5 ปี จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 38.6 รองลงมาได้แก่ ขั้บซีมากกว่า 10 ปีขึ้นไป จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0 ขั้บซีระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 18.2 และขั้บซีน้อยกว่า 1 ปี จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.3

7. **ใบอนุญาตขั้บซี** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขั้บซีประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (5ปี) จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 39.6 รองลงมาได้แก่ ใบอนุญาตขั้บซีประเภทรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีวิต จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 25.1 ใบอนุญาตขั้บซีประเภทรถยนต์นั่งสาธารณะ จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 16.6 ใบอนุญาตขั้บซีประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคลชั่วคราว (1ปี) จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 ใบอนุญาตขั้บซีประเภทรถยนต์ระหว่างประเทศ จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 และใบอนุญาตขั้บซีประเภทรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล/รับจ้างสาธารณะ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

8. **ความถี่ในการใช้ทางพิเศษ** จากตารางที่ 4.1 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ใช้บริการทางพิเศษ น้อยกว่า 10 ครั้งต่อหนึ่งสัปดาห์ จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 รองลงมาได้แก่ 10-20 ครั้งต่อหนึ่งสัปดาห์ จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 48.3 และมากกว่า 20 ครั้งต่อหนึ่งสัปดาห์ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0

ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เรื่อง “การควบคุมความเร็วรถ”  
 ตารางที่ 4.2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เรื่อง “การควบคุมความเร็วรถ”

ลำดับ	ข้อความ	จำนวน (คน)	
		N = 391 คน	
		ใช่	ไม่ใช่
1.	ตามกฎหมายจราจร ทางพิเศษสามารถขับรถได้ด้วยความเร็วไม่เกิน 110 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง	316 80.8	75 19.2
2.	ป้ายเตือนระดับความเร็วบนทางพิเศษอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง	360 92.1	31 7.9
3.	เขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาล และทางพิเศษ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน สามารถขับที่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	251 64.2	140 35.8
4.	นอกเขตเทศบาล รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน สามารถขับที่ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง	352 90.0	39 10.0
5.	เมื่อฝนตก ป้ายเตือนระดับความเร็วบนทางพิเศษอยู่ที่ 75 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	104 26.6	287 73.4
6.	หน่วยงานที่รับผิดชอบทางพิเศษคือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	150 38.4	241 61.6
7.	ทางพิเศษ ถือเป็นที่นั่งส่วนบุคคล (ควบคุมโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย) ไม่ใช่ทางตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522	170 43.5	221 56.5
8.	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	390 99.7	1 0.3
9.	ผู้ขับขี่ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดมีโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่รถ 10 คะแนน	347 88.7	44 11.3
10.	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปีค้อพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันการตกหล่น	391 100.0	0 0.0

จากตารางที่ 4.2 มีข้อสังเกตว่า คำถามในข้อ 1, 5 และ 7 ของแบบสอบถามเป็น  
 คำถามเชิงนิเสธ (Negative item) มีผู้รับที่ตอบข้อคำถามถูกต้องดังนี้

ตอบข้อคำถามที่ 1	ถูกจำนวน	75 คน	คิดเป็นร้อยละ	19.2
ตอบข้อคำถามที่ 2	ถูกจำนวน	360 คน	คิดเป็นร้อยละ	92.1
ตอบข้อคำถามที่ 3	ถูกจำนวน	251 คน	คิดเป็นร้อยละ	64.2
ตอบข้อคำถามที่ 4	ถูกจำนวน	352 คน	คิดเป็นร้อยละ	90.0
ตอบข้อคำถามที่ 5	ถูกจำนวน	287 คน	คิดเป็นร้อยละ	73.4
ตอบข้อคำถามที่ 6	ถูกจำนวน	150 คน	คิดเป็นร้อยละ	38.4
ตอบข้อคำถามที่ 7	ถูกจำนวน	221 คน	คิดเป็นร้อยละ	56.5
ตอบข้อคำถามที่ 8	ถูกจำนวน	390 คน	คิดเป็นร้อยละ	99.7
ตอบข้อคำถามที่ 9	ถูกจำนวน	347 คน	คิดเป็นร้อยละ	88.7
ตอบข้อคำถามที่ 10	ถูกจำนวน	391 คน	คิดเป็นร้อยละ	100.0

ส่วนที่ 3 กระบวนการรับรู้ และกระบวนการคิด

ตารางที่ 4.3 กระบวนการรับรู้ และกระบวนการคิด

ลำดับ	ข้อความ	ข้อเท็จจริง		$\bar{x}$	S.D.	
		ใช่	ไม่ใช่			
	กระบวนการรับรู้ และกระบวนการคิด					
1.	ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อบังคับทางกฎหมายจราจร	390 (99.7)	1 (0.3)	1.00	0.05	
2.	มีการเรียนการสอนเรื่องกฎหมายจราจรในโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษา	380 (97.2)	11 (2.8)	0.97	0.17	
3.	กฎหมายจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงสร้างถนน และวัฒนธรรมการขับขี่ของคนไทย	159 (40.7)	232 (59.3)	0.41	0.49	
4.	การขับรถเร็วเกิน 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือขับรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร สร้างความตื่นเต้นรำใจ และสนุกสนานในการขับขี่	162 (41.4)	229 (58.6)	0.41	0.49	
5.	การขับขี่ด้วยความเร็วระหว่าง 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางพิเศษ ไม่เพิ่มอัตราความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	241 (61.6)	150 (38.4)	0.62	0.49	
6.	การขับรถเร็วนำหوادثเสีย เป็นพฤติกรรมที่สังคมไม่ยอมรับ (พฤติกรรมเบี่ยงเบน)	383 (98.0)	8 (2.0)	0.98	0.14	

จากตารางที่ 4.3 มีข้อสังเกตว่า คำถามในข้อ 4 และ 5 ของแบบสอบถามเป็นคำถามเชิงนิเสธ (Negative item)

ข้อคำถามที่ 1 ผู้ขับขี่ที่มีความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกฎหมายจราจร จำนวน 390 คน คิดเป็นร้อยละ 99.7 และมีผู้ไม่เข้าใจเกี่ยวกับข้อกฎหมายจราจร จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3

คำถามที่ 2 ผู้ขับขี่ได้รับการเรียนการสอนเรื่องกฎหมายจราจรในโรงเรียนประถมศึกษา และมัธยมศึกษา จำนวน 380 คน คิดเป็นร้อยละ 97.2 และไม่ได้รับการเรียนการสอนเรื่องกฎหมายจราจร จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8

คำถามที่ 3 ผู้ขับขี่ที่มีความเห็นว่า กฎหมายจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพภูมิประเทศ โครงสร้างถนน และวัฒนธรรมการขับขี่ของคนไทย จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 และไม่เห็นด้วย จำนวน 232 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3



คำถามที่ 4 ผู้ขับขี่ที่มีความเห็นว่าการขับรถเร็วเกิน 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือขับรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร สร้างความตื่นเต้นเร้าใจ และสนุกสนานในการขับขี่ จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 41.4 และไม่เห็นด้วย จำนวน 229 คน คิดเป็นร้อยละ 58.6

คำถามที่ 5 ผู้ขับขี่ที่มีความเห็นว่าการขับขี่ด้วยความเร็วระหว่าง 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางพิเศษ ไม่เพิ่มอัตราความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 241 คน คิดเป็นร้อยละ 61.6 และไม่เห็นด้วย จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 38.4

คำถามที่ 6 ผู้ขับขี่ที่มีความเห็นว่าการขับรถเร็วนำหوادثเสียหรือการแข่งขันรถ เป็นพฤติกรรมที่สังคมไม่ยอมรับ (พฤติกรรมเบี่ยงเบน) จำนวน 383 คน คิดเป็นร้อยละ 98.0 และไม่เห็นด้วย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

#### ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

##### ตารางที่ 4.4 พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ลำดับ	ข้อความ	ข้อเท็จจริง		$\bar{x}$	S.D.
		ใช่	ไม่ใช่		
	<b>พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์</b>				
1.	ขับขี่รถยนต์ด้วยความระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	391 (100.0)	0 (0.0)	1.00	0.00
2.	ขับขี่รถยนต์โดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	152 (38.9)	239 (61.1)	0.39	0.49
3.	เมื่อฝนตกบนทางพิเศษ ขับขี่รถยนต์ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	180 (46.0)	211 (54.0)	0.46	0.50
4.	ใช้ทางพิเศษในการขับขี่รถยนต์แข่งขันความเร็ว	30 (7.7)	361 (92.3)	0.08	0.27
5.	ขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง และไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี	391 (100.0)	0 (0.0)	1.00	0.00
6.	เคยประสบอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง	14 (3.6)	377 (96.4)	0.04	0.19

จากตารางที่ 4.4 มีข้อสังเกตว่า คำถามในข้อ 2, 4, 5 และ 6 ของแบบสอบถาม เป็นคำถามเชิงนิเสธ (Negative item)

ข้อคำถามที่ 1 ผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถยนต์ด้วยความระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด จำนวน 391 คน คิดเป็นร้อยละ 100.0 และไม่มีผู้ใดขับขี่โดยไม่ระมัดระวัง และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

คำถามที่ 2 ผู้ขับขี่ที่มักขับขี่รถยนต์โดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 38.9 และไม่ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยขับขี่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 239 คน คิดเป็นร้อยละ 61.1

คำถามที่ 3 เมื่อฝนตกบนทางพิเศษ ผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถยนต์ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 และเมื่อฝนตกบนทางพิเศษจะขับขี่เกินกว่า 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 211 คน คิดเป็นร้อยละ 54.0

คำถามที่ 4 ผู้ขับขี่ที่ใช้ทางพิเศษในการขับขี่แข่งขันความเร็ว จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 และไม่ได้ขับขี่เพื่อแข่งขันความเร็ว จำนวน 361 คน คิดเป็นร้อยละ 92.3

คำถามที่ 5 ผู้ขับขี่ที่เคยขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง และไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี จำนวน 391 คน คิดเป็นร้อยละ 100.0

คำถามที่ 6 ผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 และไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 377 คน คิดเป็นร้อยละ 96.4

ส่วนที่ 5 กระบวนการรับรู้ กระบวนการคิด และทัศนคติในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตารางที่ 4.5 กระบวนการรับรู้ กระบวนการคิด

ลำดับ	ข้อความ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.	<p>ช่วงเวลาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกวดขัน ตรวจจับบนทางพิเศษ</p> <p>1) ตลอดเวลา</p> <p>2) ช่วงเวลา 06.00-09.00 น.</p> <p>3) ช่วงเวลา 09.01-12.00 น.</p> <p>4) ช่วงเวลา 12.01-15.00 น.</p> <p>5) ช่วงเวลา 15.01-18.00 น.</p> <p>ไม่ระบุ</p>	<p>21</p> <p>50</p> <p>149</p> <p>135</p> <p>34</p> <p>2</p>	<p>5.4</p> <p>12.8</p> <p>38.1</p> <p>34.5</p> <p>8.7</p> <p>0.5</p>
2.	<p>ความถี่ในการถูกจับกุมตามข้อหา"ขับรถยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง"</p> <p>1) 1 ครั้ง</p> <p>2) 2 ครั้ง</p> <p>3) 3 ครั้ง</p> <p>4) ตั้งแต่ 4 ครั้งขึ้นไป</p>	<p>374</p> <p>12</p> <p>5</p> <p>0</p>	<p>95.7</p> <p>3.1</p> <p>1.3</p> <p>0.0</p>
3.	<p>อัตราความเร็วที่ของรถยนต์ ที่ถูกจับกุม</p> <p>1) 121-130 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง</p> <p>2) 131-140 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง</p> <p>3) 141-150 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง</p> <p>4) 151-160 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง</p> <p>5) 161-170 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง</p> <p>6) ตั้งแต่ 170 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง ขึ้นไป</p>	<p>238</p> <p>72</p> <p>47</p> <p>20</p> <p>10</p> <p>4</p>	<p>60.9</p> <p>18.4</p> <p>12.0</p> <p>5.1</p> <p>2.6</p> <p>1.0</p>

## ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ลำดับ	ข้อความ	คะแนน	ร้อยละ
4.	ผู้ขับที่คิดว่าควรแก้ไขกฎหมายจราจร จากความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นความเร็วที่ระดับ 1) ไม่เกิน 130 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง 2) ไม่เกิน 140 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง 3) ไม่เกิน 150 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง 4) ไม่เกิน 160 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง 5) ไม่เกิน 170 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง 6) ไม่เกิน 170 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง ขึ้นไป	187 118 60 15 46 2	47.8 30.2 15.3 3.8 11.8 0.5
5.	ถ้าขับที่มากด้วยความเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขับที่จะลดความเร็วลงก็ต่อเมื่อ (เรียงลำดับโดยใส่หมายเลข 1-5 หน้าข้อที่ท่านคิดว่าสำคัญน้อยที่สุด(1) ถึงข้อที่สำคัญมากที่สุดที่(5)) 1) พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจบนทางพิเศษ 2) พบเห็นอุบัติเหตุบนทางพิเศษ 3) เมื่อมีฝนตก ทิศนะวิสัยไม่ดี หรือพื้นถนนลื่น 4) มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย 5) ราคาน้ำมัน / ก๊าซ เชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา	<b>คะแนนรวม</b> 1,605 1,289 1,604 759 608	<b>อันดับ</b> 1 3 2 4 5

จากตารางที่ 4.5 กลุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ โดยใช้วิธีทางสถิติแสดงผลในรูปตาราง โดยแบ่งตามพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ช่วงเวลาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจด่าน ตรวจจับ ความถี่ในการถูกจับกุมฐานความผิด “ขับรถยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามที่กฎหมายกำหนด” ความเร็วที่ถูกจับกุม ความเร็วที่ควรแก้ไข และลำดับเหตุการณ์ที่ทำให้ลดความเร็วรถยนต์ลง ดังมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. ช่วงเวลาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตรวจด่าน ตรวจจับ จากตารางที่ 4.5 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เห็นว่า ช่วงเวลาที่เจ้าหน้าที่

ตำรวจจราจรบนทางพิเศษ กวดขัน ตรวจจับมากที่สุด คือช่วงเวลาระหว่าง 09.01-12.00 น. จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 38.1 รองลงมาได้แก่ ช่วงเวลาระหว่าง 12.01-15.00 น. จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 ช่วงเวลาระหว่าง 06.00-09.00 น. จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 12.8 ช่วงเวลาระหว่าง 15.01-18.00 น. จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 และ ตลอดเวลา จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามไม่ระบุอายุ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

2. ความถี่ในการถูกจับกุมตามข้อหา"ขับรถยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง" จากตารางที่ 4.5 ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เคยถูกจับกุมดำเนินคดีเพียงครั้งเดียว จำนวน 374 คน คิดเป็นร้อยละ 95.7 รองลงมา ได้แก่ ถูกจับกุมดำเนินคดีแล้ว 2 ครั้ง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.1 และถูกจับกุมดำเนินคดีแล้ว 3 ครั้ง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3

3. ความเร็วที่ถูกจับกุม (ขณะที่ถูกดำเนินคดีนี้) จากตารางที่ 4.5 กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ถูกจับกุมที่ความเร็ว 121-130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 238 คน คิดเป็นร้อยละ 60.9 รองลงมาได้แก่ ที่ความเร็ว 131-140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4 ที่ความเร็ว 141-150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 12.0 ที่ความเร็ว 151-160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.1 ที่ความเร็ว 161-170 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.6 และที่ความเร็วตั้งแต่ 170 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขึ้นไป จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0

4. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขกฎหมายจราจร จากความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นระดับความเร็วที่คิดว่าเหมาะสม จากตารางที่ 4.5 กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เห็นควรให้แก้ไขเป็น สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 47.8 รองลงมาได้แก่ ให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 30. ให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 150 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.3 ให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 170 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.8 ให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 170 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

5. เหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามจะลดความเร็วลง จากที่ขับด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อเรียงลำดับตามเหตุผล ดังนี้

5.1 เหตุผลสำคัญที่สุด ให้คะแนน 5 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ให้คะแนน ได้แก่ 1) พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจบนทางพิเศษ อันดับคะแนน จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 2) เมื่อมีฝนตกทัศนวิสัยไม่ดี หรือพื้นถนนลื่น จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 30.4 3) พบ

เห็นอุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 14.8 4) ราคาน้ำมัน/ก๊าซเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.1 และ 5) มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

5.2 เหตุผลสำคัญลำดับที่สอง ให้คะแนน 4 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ให้คะแนน ได้แก่ 1) เมื่อมีฝนตก ทิศนะวิสัยไม่ดี หรือพื้นถนนลื่น จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6 2) พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจบนทางพิเศษ อันดับคะแนน จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 3) พบเห็นอุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 4) มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.8 และ 5) ราคาน้ำมัน/ก๊าซเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.3

5.3 เหตุผลสำคัญลำดับที่สาม ให้คะแนน 3 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ให้คะแนน ได้แก่ 1) พบเห็นอุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน 201 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 2) พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจบนทางพิเศษ อันดับคะแนน จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.7 3) เมื่อมีฝนตก ทิศนะวิสัยไม่ดี หรือพื้นถนนลื่น จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.6 4) มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 และ 5) ราคาน้ำมัน/ก๊าซเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.3

5.4 เหตุผลสำคัญลำดับที่สี่ ให้คะแนน 4 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ให้คะแนน ได้แก่ 4) มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย จำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 5) ราคาน้ำมัน/ก๊าซเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 24.6 1) พบเห็นอุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 2) พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจบนทางพิเศษ อันดับคะแนน จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 9.7 และ 3) เมื่อมีฝนตก ทิศนะวิสัยไม่ดี หรือพื้นถนนลื่น จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3

5.5 เหตุผลสำคัญลำดับที่ห้า ให้คะแนน 1 เรียงลำดับตามจำนวนผู้ให้คะแนน ได้แก่ 1) ราคาน้ำมัน/ก๊าซเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา จำนวน 257 คน คิดเป็นร้อยละ 65.7 2) มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7 และ 3) พบเห็นอุบัติเหตุบนทางพิเศษ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.6

ส่วนที่ 6 ทศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ

ตารางที่ 4.6 ระดับทศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ

ลำดับ	ทศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ	ระดับทศนคติ				$\bar{x}$	S.D.
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง (ร้อยละ)	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (ร้อยละ)		
1.	กฎหมายจราจรถือเป็นมารยาททางสังคมอย่างหนึ่ง	278 (71.1)	113 (28.9)	-	-	3.71	0.45
2.	กฎหมายจราจรควบคุมความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษ (ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง) เหมาะสมกับพฤติกรรมการขับขี่ของคนไทย	24 (6.1)	252 (64.5)	57 (14.6)	58 (14.8)	2.62	0.81
3.	การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด	112 (28.6)	120 (30.7)	75 (19.2)	84 (21.5)	2.66	1.11
4.	การขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในบางครั้ง ไม่ถือเป็นการเสียมารยาทในการขับขี่ เช่น ขับรถเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเวลาที่ไม่มีการตรวจพิกุลพลา้น	62 (15.9)	329 (84.1)	-	-	3.16	0.37
5.	กฎหมายจราจรต้องมีการปรับปรุงเรื่องข้อกำหนดความเร็วให้มีความทันสมัย และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง	312 (79.8)	79 (20.2)	-	-	3.80	0.40
6.	กล้องตรวจจับความเร็วมีมาตรฐาน น่าเชื่อถือ ใช้เป็นพยานหลักฐาน และตรวจสอบได้	16 (4.1)	269 (68.8)	69 (17.6)	37 (9.5)	2.68	0.70

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ลำดับ	ทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ	ระดับทัศนคติ				$\bar{x}$	S.D.
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง (ร้อยละ)	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (ร้อยละ)		
7.	ตำรวจจราจรมีความรู้ความสามารถในการใช้เครื่องมือตรวจจับความเร็ว (เชิงนิมมาน)	4 (1.0)	335 (85.7)	47 (12.0)	5 (1.3)	2.86	0.41
8.	ตำรวจจราจรเคร่งครัด กวดขัน จับกุมผู้ขับขี่ โดยไม่ผ่อนผัน (เชิงนิเสธ)	17 (4.3)	81 (20.7)	134 (34.3)	159 (40.7)	1.89	0.88
9.	ตำรวจจราจรเรียกรับสินบนกับผู้ขับขี่บนทางพิเศษ (เชิงนิเสธ)	12 (3.1)	24 (6.1)	187 (47.8)	159 (40.7)	1.69	0.72
10.	ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่บนทางพิเศษ (เชิงนิมมาน)	7 (1.8)	231 (59.1)	147 (37.6)	6 (1.5)	2.61	0.55

จากตารางที่ 4.6 มีข้อสังเกตว่า คำถามในข้อ 4, 8 และ 9 ของแบบสอบถามเป็นคำถามเชิงนิเสธ (Negative item) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ เห็นด้วยอย่างยิ่งกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรถือเป็นมารยาททางสังคมอย่างหนึ่ง" จำนวน 278 คน คิดเป็นร้อยละ 71.1 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรควบคุมความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษ (ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เหมาะสมกับพฤติกรรมการขับขี่ของคนไทย" จำนวน 252 คน คิดเป็นร้อยละ 64.5 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด" จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 30.7 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "การขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในบางครั้ง ไม่ถือเป็นการเสียมารยาทในการขับขี่ เช่น ขับรถยนต์เร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเวลาที่ไม่มีการจราจรพลุกพล่าน" จำนวน 329 คน คิดเป็นร้อยละ 84.1 เห็นด้วยอย่างยิ่งกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรต้องมีการปรับปรุงเรื่องข้อกำหนดความเร็วให้มีความทันสมัย และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทางพิเศษ" จำนวน 312 คน คิดเป็นร้อยละ 79.8 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "กล้องตรวจจับความเร็วมีมาตรฐาน น่าเชื่อถือ ใช้เป็นพยานหลักฐาน



และตรวจสอบได้ จำนวน 269 คน คิดเป็นร้อยละ 68.8 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "ตำรวจจราจรมีความรู้ความสามารถในการใช้เครื่องตรวจจับความเร็ว" จำนวน 335 คน คิดเป็นร้อยละ 85.7 ไม่เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "ตำรวจจราจรเรียกปรับสินบนกับผู้ขับขี่บนทางพิเศษ" จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 47.8 และเห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่บนทางพิเศษ" จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 59.1 เมื่อนำผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่จัดระดับทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีระดับทัศนคติในเกณฑ์ปานกลาง ที่ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.01-3.00 จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมาได้แก่ ในเกณฑ์สูง ที่ระดับคะแนนเฉลี่ย 3.01-4.00 จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 และต่ำสุดในเกณฑ์ต่ำ ที่ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.00-2.00 จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

### ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

5.1 ปัจจัยที่ทำให้คนส่วนใหญ่ขับขี่รถยนต์เกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางพิเศษ  
ตารางที่ 4.7 ปัจจัยที่ทำให้คนส่วนใหญ่ขับขี่รถยนต์เกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางพิเศษ

ลำดับ	ปัจจัย	จำนวน (คน)
1	รถยนต์ที่ขับมีประสิทธิภาพสูง สามารถใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้ง่าย	6
2	ไม่ทราบว่าบนทางพิเศษจะมีการจำกัดความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	37
3	ความเร่งรีบ , อยากรไปถึงที่หมายให้เร็วที่สุด	55
4	เคยขับรถเร็วจนเคยชิน และติดเป็นนิสัย	7
5	ขับไปเรื่อยๆไม่ทันมองความเร็วบนมาตรวัด พอรู้สึกตัวอีกทีก็ขับเร็วเกินไปแล้ว	39
6	ไม่คิดว่าจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาตรวจจับบนทางพิเศษ	29
7	เห็นคันที่ขับอยู่ด้านหน้าขับเร็วจึงขับเร็วตาม	4
8	ทางพิเศษบางช่วง ถนนมีรถวิ่งน้อย จึงขับใช้ความเร็วสูงบ้างเป็นบางครั้ง	12
9	คิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีอุปกรณ์ทันสมัยที่จะมาตรวจวัดความเร็วได้	7
10	บางคนใช้ทางพิเศษเป็นประจำ จึงรู้สถานที่และช่วงเวลา ตำรวจจะตั้งด่าน จึงเลือกขับเร็วในจุดที่ไม่มีรถจับกุม	3
11	ไม่คิดว่าตนเองจะถูกจับกุม	16
12	คิดว่าถ้าถูกจับแล้วเจ้าหน้าที่จะผ่อนผันการจับกุม	7

## ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ลำดับ	ปัจจัย	จำนวน (คน)
13	ผู้ขับที่บางคนเป็นตำรวจ ทหาร ข้าราชการ หรือนักการเมือง จึงกล้าขับเร็วเพราะตำรวจไม่กล้าจับ	3
14	เป็นช่วงจังหวะที่ต้องเร่งแซงรถคันที่อยู่ด้านหน้า เพราะคันข้างหน้าขับช้า	17
15	รถบางคันอาจมีการให้สินบนเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ จึงกล้าขับเร็ว เช่น รถตู้โดยสาร รถบรรทุกต่างๆ	9
16	กลัวตำรวจจะปิดการจราจรเนื่องจากมีขบวนบุคคลสำคัญผ่าน เพราะเคยมีประสบการณ์ถูกปิดการจราจรลักษณะนี้	6
17	มีฐานะร่ำรวยจริงๆ ถึงถูกจับก็ไม่เป็นไร ค่อยมาชำระค่าปรับภายหลัง	4
18	ไม่กลัวถูกจับเพราะมีญาติหรือคนรู้จักเป็นตำรวจหรือผู้ใหญ่ในสังคม	2
19	เป็นสิทธิส่วนบุคคล เพราะตราบโดยยังไม่ขับนำหวาดเสียวจนอาจเกิดอันตรายแก่ผู้อื่นก็ไม่น่าจะผิด	8
20	รถบางคันคงได้รับการผ่อนผัน เช่น รถพยาบาล หรือ รถของบุคคลสำคัญต่างๆ เพราะรถเหล่านี้จะใช้ความเร็วสูงมาก	3
21	ขับรถมาทดสอบความเร็วของรถบนทางพิเศษเพราะทางโล่ง	1
22	ถูกรถคันที่อยู่ด้านหลังบีบแตรไล่ จึงต้องเร่งความเร็วของรถให้เร็วขึ้น	1
23	นำรถมาขับแข่งกันบนทางพิเศษ โดยเฉพาะช่วงที่เป็นทางตรงและถนนโล่ง	1
24	มาตรวจวัดความเร็วของรถเสีย จึงไม่ทราบความเร็วที่ขับอยู่	2
25	ขับเร็วตามคำสั่งของเจ้านาย หรือขับเร็วโดยอ้างว่าผู้โดยสารรีบ (รถรับจ้างส่วนบุคคลและรถแท็กซี่)	14

- หมายเหตุ : 1. มีผู้ตอบแบบสอบถาม 1 ข้อ จำนวน 196 คน  
 2. มีผู้ตอบแบบสอบถาม 2 ข้อ จำนวน 32 คน  
 3. มีผู้ตอบแบบสอบถาม 3 ข้อ จำนวน 14 คน  
 4. มีผู้ไม่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 179 คน

จากตารางที่ 4.7 ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับที่ส่วนใหญ่ ขับที่รถยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางพิเศษ เรียงลำดับ 3 ลำดับแรก ได้แก่ มีฐานะร่ำรวย ต้องการไปถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด จึงเลือกตัดสินใจใช้ทางพิเศษ จำนวน 203 คน

รองลงมาคือ ขับรถไปเรื่อยๆ ไม่ทันมองความเร็วบนมาตรวัด พอรู้สึกตัวอีกทีก็ขับเร็วเกินไปแล้ว จำนวน 39 คน และ ไม่คิดว่าจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาตรวจจับบนทางพิเศษ จำนวน 29 คน

5.2 การกำหนดความเร็วรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษ ในปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร และความเร็วรถยนต์ที่ควรจะเป็นคือเท่าไร พร้อมให้เหตุผลประกอบ

ตารางที่ 4.8 ความเร็วที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีความเหมาะสมในการแก้ไขกฎหมายให้สามารถขับซีได้

ลำดับ	ความเร็วที่ผู้ตอบแบบสอบถามคิดว่ามีความเหมาะสม	จำนวน (คน)
1	ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	187
2	ไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	34
3	ไม่เกิน 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	15
4	ไม่เกิน 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	6
5	ไม่เกิน 170 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	3
6	ไม่เกิน 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	5
7	ไม่เกิน 190 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	7
8	ไม่เกิน 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	2

หมายเหตุ: มีผู้ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด "การกำหนดความเร็วรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษ ในปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร และความเร็วรถยนต์ที่ควรจะเป็นคือเท่าไร พร้อมให้เหตุผลประกอบ" จำนวน 132 คน

จากตารางที่ 4.8 ผลการศึกษาพบว่า ความเร็วที่ผู้ขับซีคิดว่าเหมาะสมในการแก้ไขกฎหมายให้สามารถขับซีได้คือ ขับซีได้ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 187 คน รองลงมาได้แก่ ขับซีได้ไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 34 คน และ ขับซีได้ไม่เกิน 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 15 คน

5.3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ  
 ตารางที่ 4.9 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ลำดับ	ข้อเสนอแนะ	จำนวน (คน)
1	กำหนดให้ชัดเจนเป็นกฎหมายว่าให้ขับได้เร็วเท่าไร ไม่ควรใช้การผ่อนผัน เพราะการผ่อนผันบางทีมีความไม่แน่นอน อาจยกเลิกเมื่อไหร่ก็ได้ เพราะประชาชนทั่วไปไม่ทราบ และอาจนำไปสู่การเรียกรับสินบนเป็นการต่อรองเพื่อไม่ให้ถูกจับกุมได้	7
2	ให้กำหนดค่าปรับตามอัตราความเร็ว เช่น ใครขับเร็วมากให้ปรับมาก ขับเร็วไม่มากให้ปรับน้อย ไม่ควรปรับอัตราเดียวกันหมด	2
3	กำหนดอัตราค่าปรับให้น้อยลง เพราะปรับอัตราเดียว 500 บาท เป็นเงินค่อนข้างสูง	30
4	ตั้งกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ เพราะรถทุกคันที่ขับเร็วจะได้ถูกจับกุมดำเนินคดีเหมือนกันหมด	2
5	ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้จับกุมมองเจตนาประกอบ เช่น ขับรถส่งลูกไปเรียนหนังสือ หรือนำคนป่วยส่งโรงพยาบาล หรือ ต้องรีบไปขึ้นเครื่องบินเพราะจะไม่ทันเครื่อง	1
6	การจับกุม ให้เป็นการส่งใบสั่งพร้อมภาพถ่ายไปที่บ้าน เพราะจะได้ไม่เสียเวลา และการเรียกจับกุมบนทางพิเศษค่อนข้างอันตรายทั้งกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่	1
7	การจับกุมอยากให้คุณลักษณะของรถที่ขับ รถที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงๆ เช่น 3,000 ซีซี น่าจะผ่อนผันให้ขับเร็วได้มากกว่ารถยนต์ขนาด 2,000 ซีซี หรือ 1,500 ซีซี	1
8	ให้กำหนดอัตราการจำกัดความเร็วเพิ่มขึ้นกว่าปกติในทางพิเศษบางช่วง โดยเฉพาะสายที่ออกต่างจังหวัด เช่น สายแจ้งวัฒนะ - บางปะอิน	4
9	ให้มีการตักเตือนกรณีเป็นความผิดครั้งแรก เพราะบางคนไม่ทราบว่ามีการตรวจจับเรื่องความเร็วและไม่ทราบว่าบนทางพิเศษให้ขับได้เร็วเท่าไร	6

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ลำดับ	ข้อเสนอแนะ	จำนวน (คน)
10	การตรวจวัดความเร็วของตำรวจเป็นการตรวจวัดแบบจุดเดียว ควรจะตรวจวัดแบบของต่างประเทศคือ มีการตรวจวัด ณ จุดที่ความเร็วเริ่มเกิน หากขับเร็วนานเกินติดต่อกันเป็นเวลานานค่อยจับกุม หากขับเร็วช่วงเวลาสั้นๆ(จังหวะเร่งแซง) ก็น่าจะผ่อนผันให้บ้าง	1
11	ให้มีการเสียค่าปรับ ณ จุดที่จับกุมทุกครั้ง เนื่องจากบางครั้งก็มีเจ้าหน้าที่มาบริการปรับให้ บางครั้งก็ไม่มี เพราะสถานีตำรวจทางด่วนกับจุดที่ตั้งด่าน บางครั้งอยู่ไกลกันมากและต้องเสียค่าทางพิเศษ	3
12	ให้มีการจ่ายค่าปรับด้วยบัตรเครดิตได้ เพราะบางครั้งเวลาถูกจับ มีเงินเสียค่าปรับไม่พอ ตู้เอทีเอ็มบนทางพิเศษก็ไม่มี จะได้ไม่เสียเวลา , ค่าทางพิเศษและค่าน้ำมัน เพื่อกลับมาเสียค่าปรับอีกรอบ	2

จากตารางที่ 4.9 ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ควรจะกำหนดอัตราค่าปรับให้น้อยลง เพราะปรับอัตราเดียว 500 บาท เป็นเงินค่อนข้างสูง จำนวน 30 คน รองลงมาได้แก่ ขอให้กำหนดกฎหมายการควบคุมความเร็วให้ชัดเจนว่าสามารถขับชี่ได้ด้วยความเร็วเท่าไร ไม่ควรที่จะผ่อนผัน เพราะการผ่อนผันบางครั้งไม่มีความแน่นอน อาจยกเลิกเมื่อไหร่ก็ได้ เพราะประชาชนทั่วไปไม่ทราบ และอาจนำไปสู่การเรียกรับสินบนเป็นการตอรองไม่ทำการจับกุมได้ จำนวน 7 คน และ ข้อเสนอแนะเรื่องการขอให้มีการดักเตือนในกรณีขับชี่ฝ่าฝืนครั้งแรก เพราะผู้ขับชี่บางคนไม่ทราบว่ามีการตรวจจับเรื่องความเร็ว และไม่ทราบว่าบนทางด่วนให้ขับชี่ได้เท่าไร จำนวน 6 คน

#### 4.2 ผลการทดสอบค่าความสัมพันธ์ของตัวแปรพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ (ผลการทดสอบสมมติฐาน)

เมื่อนำค่าตัวแปรข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รถยนต์ที่ใช้ ระยะเวลาการขับขี่ ใบอนุญาตขับขี่ และความถี่ในการใช้ทางพิเศษ หาความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ เพื่อหาความสัมพันธ์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้ผลดังนี้

ตารางที่ 4.10 ตัวแปรเพศที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์	เพศชาย	เพศหญิง	รวม
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-1.66	8 (2.0%)	2 (0.5%)	10 (2.6%)
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.67-4.33	187 (47.8%)	97 (24.8%)	284 (72.6%)
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.34-6.00	66 (16.9%)	31 (7.9%)	97 (24.8%)
รวม	261 (66.8%)	130 (33.2%)	391 (100%)

Chi-Square = 0.616 D.F. = 2 Significance = 0.616

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.616 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรเพศไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.11 ตัวแปรช่วงอายุที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขีรถยนต์

ระดับคะแนน ระดับพฤติกรรม การขับขีรถยนต์	ช่วงอายุ					รวม
	18-25 ปี	26-33 ปี	34-41 ปี	42-49 ปี	50 ปี ขึ้นไป	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-1.66	7 1.8%	3 0.8%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 2.67-4.33	96 25.1%	91 23.8%	45 11.7%	32 8.4%	14 3.7%	278 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.34-6.00	45 11.7%	30 7.8%	14 3.7%	4 1.0%	2 .5%	95 24.8%
<b>รวม</b>	148 38.6%	124 32.4%	59 15.4%	36 9.4%	16 4.2%	383 100.0%

Chi-Square = 0.076 D.F. = 8 Significance = 0.076

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.076 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรช่วงอายุไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขีรถยนต์

ตารางที่ 4.12 ตัวแปรระดับการศึกษาที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	ระดับการศึกษา						รวม
	ต่ำกว่า ม.6	ม.6/ปวช. หรือ เทียบเท่า	ปวส./ อนุปริญญา	ป.ตรี	ป.โท	ป.เอก	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	0 0.0%	0 0.0%	2 0.5%	8 2.0%	0 0.0%	0 0.0%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 4.00-6.00	12 3.1%	36 9.2%	59 15.1%	149 38.1%	26 6.6%	2 0.5%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 7.00-10.00	2 .5%	9 2.3%	23 5.9%	57 14.6%	5 1.3%	1 .3%	97 24.8%
<b>รวม</b>	14 3.6%	45 11.5%	84 21.5%	214 54.7%	31 7.9%	3 0.8%	391 100.0%

Chi-Square = 0.659 D.F. = 10 Significance = 0.659

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.659 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์



ตารางที่ 4.13 ตัวแปรอาชีพที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	อาชีพ					รวม
	รับ ราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	รับจ้าง	ธุรกิจ ส่วนตัว/ ค้าขาย	เกษตรกร	นักเรียน/ นิสิต/ นักศึกษา	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	1 0.3%	5 1.3%	2 0.5%	0 0.0%	2 0.5%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	62 16.1%	135 35.2%	46 12.0%	5 1.3%	31 8.1%	279 72.7%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	15 3.9%	36 9.4%	27 7.0%	1 0.3%	16 4.2%	95 24.7%
<b>รวม</b>	78 20.3%	176 45.8%	75 19.5%	6 1.6%	49 12.8%	384 100.0%

Chi-Square = 0.173 D.F. = 8 Significance = 0.173

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.173 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรอาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.14 ตัวแปรประเภทใบอนุญาตที่ได้รับที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	ประเภทใบอนุญาตที่ได้รับ						รวม
	รถยนต์ ส่วนบุคคล ชั่วคราว 1 ปี	รถยนต์ส่วนบุคคล 5 ปี	รถยนต์ ส่วนบุคคล ตลอดชีวิต	รถยนต์นั่ง สาธารณะ	รถยนต์ ระหว่าง ประเทศ	รถยนต์ บรรทุกส่วนบุคคล	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	3 0.8%	5 1.3%	0 0.0%	2 0.5%	0 0.0%	0 0.0%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	32 8.2%	107 27.4%	77 19.7%	52 13.3%	9 2.3%	7 1.8%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	16 4.1%	43 11.0%	21 5.4%	11 2.8%	5 1.3%	1 .3%	97 24.8%
<b>รวม</b>	51 13.0%	155 39.6%	98 25.1%	65 16.6%	14 3.6%	8 2.0%	391 100.0%

Chi-Square = 0.248 D.F. = 10 Significance = 0.248

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.248 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรประเภทใบอนุญาตที่ได้รับไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.15 ตัวแปรระยะเวลาที่ซับซ้อนที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	ระยะเวลาที่ซับซ้อน				รวม
	น้อยกว่า 1 ปี	ระหว่าง 1-5 ปี	ระหว่าง 6-10 ปี	มากกว่า 10 ปีขึ้นไป	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	3 0.8%	5 1.3%	0 0.0%	2 0.5%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	28 7.2%	104 26.6%	48 12.3%	104 26.6%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	13 3.3%	42 10.7%	21 5.4%	21 5.4%	97 29.5%
<b>รวม</b>	44 11.3%	151 38.6%	71 18.2%	125 32.0%	391 100.0%

Chi-Square = 0.025 D.F. = 6 Significance = 0.025

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.025 ซึ่งต่ำกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรระยะเวลาที่ซับซ้อนมีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.16 ตัวแปรประเภทรถที่ขับที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	ประเภทรถที่ขับ			รวม
	รถยนต์ นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์ สาธารณะ	รถบรรทุก	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	8 2.0%	2 .5%	0 .0%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	196 50.1%	52 13.3%	36 9.2%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	71 18.2%	12 3.1%	14 3.6%	97 24.8%
<b>รวม</b>	275 70.3%	66 16.9%	50 12.8%	391 100.0%

Chi-Square = 0.497 D.F. = 4 Significance = 0.497

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.497 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรประเภทรถที่ขับไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.17 ตัวแปรความถี่ในการใช้บริการทางพิเศษที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	การใช้บริการทางพิเศษ			รวม
	น้อยกว่า 10ครั้ง/ สัปดาห์	10-20 ครั้ง/ สัปดาห์	มากกว่า 20 ครั้ง/ สัปดาห์	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	4 1.0%	6 1.5%	0 0.0%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	152 38.9%	129 33.0%	3 0.8%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	42 10.7%	54 13.8%	1 .3%	97 24.8%
<b>รวม</b>	198 50.6%	189 48.3%	4 1.0%	391 100.0%

Chi-Square = 0.450 D.F. = 4 Significance = 0.450

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.450 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรการความถี่ในการใช้บริการทางพิเศษไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.18 ตัวแปรระดับความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรม  
การขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	ระดับความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมาย จราจร		รวม
	ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	8 2.0%	2 0.5%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	167 42.7%	117 29.9%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	63 16.1%	34 8.7%	97 24.8%
<b>รวม</b>	238 60.9%	153 39.1%	391 100.0%

Chi-Square = 0.256 D.F. = 4 Significance = 0.256

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.256 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญ  
มาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมาย  
จราจรไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.19 ตัวแปรกระบวนการรับรู้และกระบวนการคิดที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	ระดับกระบวนการรับรู้และกระบวนการคิด			รวม
	ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 1.00-3.00	ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 4.00- 6.00	ระดับสูง คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 7.00-10.00	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	2 0.5%	6 1.5%	2 0.5%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	1 0.3%	159 40.7%	124 31.7%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	0 .0%	55 14.1%	42 10.7%	97 24.8%
<b>รวม</b>	3 0.8%	220 56.3%	168 43.0%	391 100.0%

Chi-Square = 0.000 D.F. = 4 Significance = 0.000

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.000 ซึ่งต่ำกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรกระบวนการรับรู้และกระบวนการคิดมีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.20 ตัวแปรระดับทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายที่มีอิทธิพลต่อระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

ระดับพฤติกรรม การขับขี่รถยนต์	ระดับทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย			รวม
	ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 1.00-3.00	ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 4.00-6.00	ระดับสูง คะแนนเฉลี่ย ตั้งแต่ 7.00-10.00	
ระดับต่ำ คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-3.00	0 0.0%	5 1.3%	5 1.3%	10 2.6%
ระดับปานกลาง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 4.00-6.00	1 0.3%	157 40.2%	126 32.2%	284 72.6%
ระดับสูง คะแนนเฉลี่ยตั้งแต่ 7.00-10.00	1 0.3%	55 14.1%	41 10.5%	97 24.8%
<b>รวม</b>	2 0.5%	217 55.5%	172 44.0%	391 100.0%

Chi-Square = 0.918 D.F. = 4 Significance = 0.918

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ค่า Significance เท่ากับ 0.918 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรระดับทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์



### 4.3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

การนำเสนอผลการศึกษาวิจัย เรื่อง "พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ" ผู้ศึกษาวิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์หาความแตกต่างระหว่างตัวแปร 2 ตัว และวิเคราะห์หาความแตกต่างระหว่างตัวแปร ตั้งแต่ 2 กลุ่มขึ้นไป เพื่อทดสอบสมมติฐาน โดยใช้สถิติ Chi-Square

ในการศึกษาวิจัยนี้ ผู้ศึกษาวิจัยได้กำหนดสมมติฐานไว้ 4 สมมติฐาน ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล (เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รถยนต์ที่ใช้ ระยะเวลาการขับขี่ ใบอนุญาตขับขี่ และความเร็วในการใช้ทางพิเศษ) ที่แตกต่างกัน ย่อมส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาหาความสัมพันธ์ของตัวแปรข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป พบว่าตัวแปรที่มีค่า Significance น้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.05 ได้แก่ตัวแปร ระยะเวลาในการขับขี่ มีค่า Significance เท่ากับ 0.025 จึงยอมรับสมมติฐานที่ว่า ระยะเวลาในการขับขี่ที่มีแตกต่างกันมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่แตกต่างกันด้วย

2. ความรู้และความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วที่แตกต่างกัน ย่อมส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาหาความสัมพันธ์ของตัวแปร ระดับความรู้และความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วที่ พบว่า ค่า Sig เท่ากับ 0.256 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

3. กระบวนการรับรู้และกระบวนการคิด ที่แตกต่างกันย่อมส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาหาความสัมพันธ์ของตัวแปรกระบวนการรับรู้และกระบวนการคิด พบว่า ค่า Sig เท่ากับ 0.000 ซึ่งต่ำกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรกระบวนการรับรู้และกระบวนการคิดมีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

4.ทัศนคติในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษ ที่แตกต่างกันย่อมส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่แตกต่างกัน

จากการศึกษาหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทัศนคติในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษ พบว่า ค่า Sig เท่ากับ 0.918 ซึ่งสูงกว่าค่านัยสำคัญมาตรฐานทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรระดับทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายไม่มีความสัมพันธ์กับระดับพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์

#### 4.4 ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

จากการสังเกตการณ์อย่างไม่มีส่วนร่วมทำให้ทราบถึง บุคลิก ลักษณะนิสัย ระดับความรู้ ความสามารถ มนุษยสัมพันธ์ ทักษะคติและความสนใจในด้านต่างๆของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนการ สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ทำให้ทราบข้อมูลในส่วนของคุณสมบัติส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนด ความคุมความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษ ปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราความเร็วที่เหมาะสมที่ควรบังคับใช้บนทางพิเศษ บทกำหนดโทษที่เหมาะสม สำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ และข้อเสนอแนะอื่นๆ ซึ่งสามารถนำมา ข้อมูลดังกล่าวมาใช้วิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ ได้ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างเป็นประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ และถูกกวดขันจับกุม เนื่องจากฝ่าฝืนกฎหมาย จราจรที่เกี่ยวกับการขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน 9 คน มีดังนี้

##### 4.4.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

###### กรณีศึกษาที่ 1

นายเอกชัย(นามสมมุติ), สัมภาษณ์(17 พ.ค.51)

เพศชาย อายุ 40 ปี จบการศึกษา ระดับปริญญาตรี อาชีพ ธุรกิจส่วนตัว ขับ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อโตโยต้า รุ่นคัมรี่ มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 20 ปี ได้รับใบอนุญาตขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ ใช้บริการทางด่วน 10 – 20 ครั้งต่อสัปดาห์ เคยขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บ่อยครั้ง ซึ่งส่วนมากก็ไม่ถูกจับกุม ดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจรรยาจรฐานขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 3 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วบนทางพิเศษ

นายเอกชัยมีลักษณะเป็นผู้ใหญ่ที่มีหลักการและใช้เหตุผลในการพูดคุย เป็นคน พุดจาสุภาพ มีอัธยาศัยดี แต่งตัวภูมิฐาน ชอบขับรถยนต์รุ่นใหม่ๆ หากมีรถยนต์รุ่นใหม่ๆออกมา จำหน่ายก็มักจะขายรถยนต์ที่ตนเองขับอยู่ และไปซื้อรถยนต์รุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงกว่าหรือมี รูปทรงที่ดูดีกว่ามาใช้ เนื่องจากมีฐานะทางเศรษฐกิจค่อนข้างดี มีรายได้จากการประกอบธุรกิจ ส่วนตัวเดือนละไม่ต่ำกว่า 150,000 บาท และมักจะขับรถยนต์เป็นระยะทางไกลๆเพื่อติดต่อธุรกิจ อยู่เสมอ ชอบขับรถเองจึงไม่จ้างคนขับรถส่วนตัว

## กรณีศึกษาที่ 2

นายพินิจ(นามสมมติ), สัมภาษณ์(27 พ.ค.51)

เพศชาย อายุ 25 ปี จบการศึกษา ระดับปริญญาตรี อาชีพ รับจ้างเป็นพนักงาน บริษัทเอกชนด้านการดูแลระบบคอมพิวเตอร์ ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อนิสสัน รุ่นเซฟิโร่ มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 7 ปี ได้รับใบอนุญาตขับขี้อยนต์ส่วนบุคคล (5 ปี) ใช้บริการทางด่วนประมาณ 5 ครั้งต่อสัปดาห์ มักขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงอยู่เสมอ ซึ่งส่วนมากก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจรรยาบรรณขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 3 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับเร็วบนทางพิเศษ

นายพินิจมีลักษณะวัยรุ่น แต่งตัวทันสมัย พูดจาตรงไปตรงมาแต่สุภาพ มีความสนใจด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ ชอบแต่งรถเป็นงานอดิเรก ซึ่งรถที่นายพินิจขับอยู่ก็ได้รับการแต่งจนมีลักษณะคล้ายรถแข่ง บางครั้งก็จะไปขับแข่งในสนามแข่งรถของเอกชนแถวจังหวัดชลบุรี มีฐานะทางเศรษฐกิจดี เนื่องจากบิดาเป็นเจ้าของกิจการ

## กรณีศึกษาที่ 3

นางพรทิพย์(นามสมมติ), สัมภาษณ์(4 มิ.ย.51)

เพศหญิง อายุ 35 ปี จบการศึกษา ระดับปริญญาตรี อาชีพ พนักงานรัฐวิสาหกิจ/ธุรกิจส่วนตัว ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อออดี้ รุ่นเอ 4 ขับรถมานานประมาณ 15 ปี ได้รับใบอนุญาตขับขี้อยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ ใช้บริการทางด่วนประมาณ 10 ครั้งต่อสัปดาห์ เคยขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บ่อยครั้ง ซึ่งส่วนมากก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจรรยาบรรณขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 2 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับเร็วบนทางพิเศษ

นางพรทิพย์มีลักษณะเป็นนักธุรกิจ แต่งตัวสุภาพ ดูภูมิฐาน พูดจาสุภาพเรียบร้อย เป็นคนค่อนข้างใจเย็นและมีเหตุผล มีฐานะทางเศรษฐกิจดี เนื่องจากครอบครัวทำธุรกิจส่งออกเสื้อผ้า มีรายได้เดือนละหลายแสนบาท ส่วนตนเองทำงานอยู่รัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่งซึ่งเงินเดือนค่อนข้างสูง มีรถยนต์หลายคัน ส่วนใหญ่เป็นรถยุโรป เนื่องจากมั่นใจประสิทธิภาพของรถยนต์ยุโรป ชอบแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้อื่นอยู่เสมอและรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น

#### กรณีศึกษาที่ 4

นางเมธาวี(นามสมมุติ), สัมภาษณ์(17 พ.ค.51)

เพศหญิง อายุ 40 ปี จบการศึกษา ระดับปริญญาตรี อาชีพ ธุรกิจส่วนตัว ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อเบนซ์ อีคลาส มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 20 ปี ได้รับใบอนุญาตขับซึ่งรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ ใช้บริการทางด่วนประมาณ 10 - 20 ครั้งต่อสัปดาห์ เคยขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบ่อยครั้ง ซึ่งส่วนมากก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจราจรฐานขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 1 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วบนทางพิเศษ

นางเมธาวีมีลักษณะเป็นแม่บ้าน พุดจาโผงผางตรงไปตรงมาแต่สุภาพ มีสามีเป็นนักธุรกิจ มีฐานะทางเศรษฐกิจดี ซึ่งตนเองก็ช่วยสามีทำธุรกิจด้วย ขณะถูกจับกุมได้พูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้จับกุมอย่างตรงไปตรงมา และมีความเห็นใจเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเนื่องจากเห็นว่าเป็นงานที่หนักและต้องอยู่กลางแจ้งตลอดเวลา มีความกระตือรือร้นในการให้ข้อมูลในการวิจัยค่อนข้างสูง

#### กรณีศึกษาที่ 5

นายอภิรักษ์(นามสมมุติ) , สัมภาษณ์(4 ก.ค.51)

เพศชาย อายุ 28 ปี การศึกษา ระดับปริญญาโท อาชีพ ธุรกิจส่วนตัว ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อฮอนด้า รุ่นแอดคอร์ด มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 10 ปี ได้รับใบอนุญาตขับซึ่งรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ ใช้บริการทางด่วนประมาณ 10 ครั้งต่อสัปดาห์ มักขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงอยู่เสมอ ซึ่งส่วนมากก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจราจรฐานขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 2 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วบนทางพิเศษ

นายอภิรักษ์ มีลักษณะเป็นนักธุรกิจสมัยใหม่ แต่งตัวเรียบร้อยอยู่เสมอ พุดจาสุภาพเป็นกันเอง แสดงความคิดเห็นอย่างเปิดเผย มีความชอบส่วนตัวเกี่ยวกับรถยนต์ โดยชอบขับรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์สูงๆ ซึ่งรถยนต์ที่ใช้อยู่มีขนาดเครื่องยนต์ 2,400 ซีซี เนื่องจากบางครั้งขับรถเป็นระยะทางไกล เป็นชอบขับรถเร็วโดยเฉพาะบนทางพิเศษ แต่จะขับในช่วงที่เป็นทางตรงและสภาพการจราจรคล่องตัว ในช่วงแรกมีทัศนคติในทางลบกับตำรวจจราจร เนื่องจากตนเองถูกจับกุมในความผิดจราจรบ่อยครั้ง แต่เมื่อผู้วิจัยได้สร้างความคุ้นเคยจนมีความสนิทสนมกันแล้ว นายอภิรักษ์ก็เริ่มมีทัศนคติในทางบวก จากนั้นก็ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์

### กรณีศึกษาที่ 6

นางสาวดลฤดี(นามสมมุติ) , สัมภาษณ์(15 ก.ค.51)

เพศหญิง อายุ 19 ปี การศึกษา กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี ไม่ได้ประกอบอาชีพ ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อฮอนด้า รุ่นซีวิค มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 2 ปี ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว ใช้บริการทางด่วนประมาณ 10 ครั้งต่อสัปดาห์ มักขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงอยู่เสมอ ซึ่งส่วนมากก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจรรยาบรรณขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 1 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับเร็วบนทางพิเศษ

นางสาวดลฤดีมีลักษณะวัยรุ่นยุคใหม่ แต่งตัวตามแฟชั่น รสนิยมทันสมัย ฐานะเศรษฐกิจทางครอบครัวค่อนข้างดี พุดจาเปิดเผยแต่สุภาพเรียบร้อย มีความสนใจด้านเทคโนโลยี และมีทัศนคติเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคลค่อนข้างสูง แสดงความคิดเห็นโดยตรงไปตรงมา แต่ก็รับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น ให้ความร่วมมือและมีความกระตือรือร้นในการให้ข้อมูลเป็นอย่างดี

### กรณีศึกษาที่ 7

นายอนันต์(นามสมมุติ) , สัมภาษณ์(9 ส.ค.51)

เพศชาย อายุ 55 ปี การศึกษา ระดับปริญญาโท อาชีพ รับราชการ ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ยี่ห้อฮอนด้า รุ่นซีวิค มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 30 ปี ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลตลอดชีพ ใช้บริการทางพิเศษประมาณ 10 ครั้งต่อสัปดาห์ ในบางครั้งขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจรรยาบรรณขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 4 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับเร็วบนทางพิเศษ

นายอนันต์มีบุคลิกเป็นคนมีหลักการ สุภาพเรียบร้อย พุดจาโดยยึดหลักเหตุผล รับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นค่อนข้างสูง เป็นผู้ใหญ่นำเคารพ ประสบความสำเร็จในชีวิตทั้งด้านการทำงานและครอบครัว มีความสนใจและความกระตือรือร้นสูงมากในการให้ข้อมูล รวมทั้งมีการพูดคุยอย่างเป็นกันเองในทุกเรื่องแม้ในการพบกันครั้งแรก ให้ความร่วมมือกับผู้วิจัยเป็นอย่างดี

### กรณีศึกษาที่ 8

นายสมบัติ(นามสมมุติ) , สัมภาษณ์(17 ส.ค.51)

เพศชาย อายุ 40 ปี จบการศึกษา ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 อาชีพ ขับรถแท็กซี่ โดยขับรถยนต์นั่งสาธารณะ ยี่ห้อโตโยต้า รุ่นอัลติส (เป็นรถส่วนตัว) มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 20 ปี (ขับรถแท็กซี่รับจ้างส่งผู้โดยสารมานานประมาณ 3 ปี) ได้รับ

ใบอนุญาตขับซึ่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ ใช้บริการทางพิเศษประมาณ 5 - 20 ครั้งต่อสัปดาห์ (จะขึ้นทางพิเศษตามความต้องการของผู้โดยสาร แต่โดยส่วนตัวแล้วจะไม่ขึ้นทางพิเศษ) มักขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจรรยาบรรณขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 3 ครั้ง ทุกครั้งสาเหตุมาจากผู้โดยสารรีบไปทำธุระจึงขับด้วยความเร็วค่อนข้างสูง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วบนทางพิเศษ

นายสมบัติมีภูมิลำเนาอยู่จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แต่เข้ามาทำงานในกรุงเทพมหานครมาประมาณ 10 ปีแล้ว อาชีพเดิมเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง แต่ได้ทำงานเก็บเงินจนสามารถซื้อรถแท็กซี่ที่เป็นของตัวเอง จึงลาออกจากบริษัทมาขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร มีครอบครัวแล้ว ภรรยาขายอาหารตามสั่งอยู่ในกรุงเทพมหานคร ฐานะปานกลางและไม่ขัดสนเรื่องเงิน มีลักษณะขยันหมั่นเพียร พุดจาตรงไปตรงมา จริงใจ มีอัธยาศัยดี ชอบช่วยเหลือสังคม มีความเต็มใจที่จะให้ข้อมูลเนื่องจากเห็นว่าเป็นการทำประโยชน์อย่างหนึ่ง

#### กรณีศึกษาที่ 9

นายวินัย(นามสมมุติ) , สัมภาษณ์(19 ก.ย.51)

เพศชาย อายุ 48 ปี จบการศึกษา ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 อาชีพหลักเป็นพนักงานขับรถประจำตำแหน่งผู้บริหารบริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง อาชีพเสริมขับรถแท็กซี่ (ขับรถยนต์นั่งสาธารณะ ยี่ห้อโตโยต้า รุ่นอัลติส/เป็นรถส่วนตัว) มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานประมาณ 25 ปี (ขับรถแท็กซี่เป็นอาชีพเสริมมานานประมาณ 2 ปี) ได้รับใบอนุญาตขับซึ่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ ใช้บริการทางด่วนประมาณ 10 - 20 ครั้งต่อสัปดาห์ ในบางครั้งขับรถยนต์ด้วยความเร็ว เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งก็ไม่ถูกจับกุมดำเนินคดี และเคยถูกจับกุมในความผิดจรรยาบรรณขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด บนทางพิเศษ 2 ครั้ง ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถเร็วบนทางพิเศษ

นายวินัยมีลักษณะใจเย็น พุดจาสุภาพเรียบร้อย ค่อนข้างเกรงใจผู้อื่น แต่ชอบพูดคุยแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้อื่นโดยเฉพาะเรื่องรถยนต์หรือการขับซึ่รถยนต์ ชอบการขับรถ และมีความรู้เกี่ยวกับรถยนต์แต่ละชนิดเป็นอย่างดี มีความขยันหมั่นเพียรในการทำงาน มีความสนใจและกระตือรือร้นในการให้ข้อมูลในงานวิจัยเป็นอย่างดี

#### 4.4.2 ความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดควบคุมความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษ

ในเรื่องความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ จะมีคำถามทั้งหมด 10 ข้อ เรียงตามลำดับในแบบสอบถามดังนี้

1. ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
4. รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
5. เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
6. หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร
7. ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522
8. ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ
9. ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน
10. ห้ามรถกระบะบรรทุก (ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกหล่น ขับขึ้นบนทางพิเศษ

ซึ่งคำถามทั้ง 10 ข้อ สามารถแบ่งตามลักษณะคำถามได้เป็นเป็น 3 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 คำถามเกี่ยวกับความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับทางพิเศษ ได้แก่

- |               |   |
|---------------|---|
| คำถามข้อที่ 6 | หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร         |
| คำถามข้อที่ 7 | ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522                             |
| คำถามข้อที่ 8 | ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ |



คำถามข้อที่ 10 ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปีค้อพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกลง  
 ข้างขึ้นบนทางพิเศษ

กลุ่มที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็ว ได้แก่

- คำถามข้อที่ 1 ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับขีโดยใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80  
 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- คำถามข้อที่ 3 รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้  
 ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- คำถามข้อที่ 4 รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้  
 ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- คำถามข้อที่ 9 ผู้ขับขีที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับ ไม่เกิน  
 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี 30 คะแนน

กลุ่มที่ 3 คำถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับการควบคุมความเร็วบนทางพิเศษที่ได้จากการสังเกต  
 ได้แก่

- คำถามข้อที่ 2 ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดง  
 ข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- คำถามข้อที่ 5 เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดง  
 ข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

## กรณีศึกษาที่ 1

นายเอกชัย(นามสมมติ)

ตารางที่ 4.21 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 1

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่โดยใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกหล่น ขับขึ้นบนทางพิเศษ	/	

## กรณีศึกษาที่ 2

นายพินิจ(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.22 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 2

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกลง ขับขึ้นบนทางพิเศษ	/	

### กรณีศึกษาที่ 3

นางพรทิพย์(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.23 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 3

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับที่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกหล่น ขับขึ้นบนทางพิเศษ		/

#### กรณีศึกษาที่ 4

นางเมธาวี(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.24 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 4

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร		/
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกลงน ขับขึ้นบนทางพิเศษ	/	

## กรณีศึกษาที่ 5

นายอภิรักษ์(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.25 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 5

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับชี่โดยใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกลงน ขั้บนบนทางพิเศษ	/	

## กรณีศึกษาที่ 6

นางสาวดลฤดี(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.26 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 6

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่โดยใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกลงน ขับขึ้นบนทางพิเศษ	/	

## กรณีศึกษาที่ 7

นายอนันต์(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.27 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 7

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน	/	
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกหล่น ขับขึ้นบนทางพิเศษ	/	



### กรณีศึกษาที่ 8

นายสมบัติ(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.28 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 8

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกลงน ขับขึ้นบนทางพิเศษ	/	

## กรณีศึกษาที่ 9

นายวินัย(นามสมมุติ)

ตารางที่ 4.29 ผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ  
ผู้ให้สัมภาษณ์ กรณีศึกษาที่ 9

ข้อที่	คำถาม	ตอบถูก	ตอบผิด
1	ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
2	ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
3	รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	/	
4	รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
5	เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		/
6	หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจจราจร	/	
7	ทางพิเศษถือเป็น " ทาง " ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522	/	
8	ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ	/	
9	ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน		/
10	ห้ามรถกระบะบรรทุก(ปิคอัพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกลงน ขับขึ้นบนทางพิเศษ	/	

สรุปผลการวัดระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษจาก ผู้ให้สัมภาษณ์ แบ่งตามลักษณะของคำถาม 3 กลุ่ม คือ

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับทางพิเศษ ได้แก่

1. หน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลทางพิเศษ คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกองบังคับการ ตำรวจจราจร
2. ทางพิเศษถือเป็น "ทาง" ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522
3. ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อ จำเป็นต้องหยุดรถ
4. ห้ามรถกระเบาะบรรทุก(ปีค้อพ) บรรทุกสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันตกหล่น ขับขึ้นบนทาง พิเศษ

คำถามในกลุ่มนี้ มี 4 ข้อ ผลการวัดระดับความรู้ มีกลุ่มตัวอย่างตอบถูกทั้ง 4 ข้อ จำนวน 7 คน ตอบถูก 3 ข้อจำนวน 2 คน แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้ทั่วไปบนทางพิเศษ เป็นอย่างดี

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็ว ได้แก่

1. ผู้ขับรถยนต์บนทางพิเศษ สามารถขับที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. รถยนต์ที่ขับในเขตกรุงเทพมหานคร หรือในเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. รถยนต์ที่ขับนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกเขตเทศบาล สามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
4. ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท ตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ 30 คะแนน

คำถามในกลุ่มนี้ มี 4 ข้อ ผลการวัดระดับความรู้เป็นที่น่าสนใจมาก กล่าวคือ ไม่มีกลุ่ม ตัวอย่างคนใดสามารถตอบคำถามถูกทั้ง 4 ข้อ โดยมีกลุ่มตัวอย่างตอบถูก 3 ข้อ จำนวน 1 คน เท่านั้น ตอบถูก 2 ข้อ จำนวน 2 คน ตอบถูก 1 ข้อ จำนวน 1 คน และตอบผิดทุกข้อ จำนวน 4 คน แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วค่อนข้างน้อย โดยมีกลุ่ม ตัวอย่างถึง 4 คน จากทั้งหมด 9 คน ที่ยังมีความรู้ความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายควบคุม ความเร็ว

ความรู้เกี่ยวกับการควบคุมความเร็วบนทางพิเศษที่ได้จากการสังเกต ได้แก่

1. ในปกติป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. เมื่อฝนตก ป้ายสัญญาณไฟกระพริบเตือนความเร็วบนทางพิเศษ จะแสดงข้อความตัวเลขความเร็วอยู่ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

คำถามในกลุ่มนี้ มี 2 ข้อ ผลการวัดระดับความรู้ มีกลุ่มตัวอย่างตอบถูกทั้ง 2 ข้อ จำนวน 2 คน ตอบถูก 1 ข้อจำนวน 7 คน แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีเกี่ยวกับความรู้ทั่วไปบนทางพิเศษอยู่ในระดับปานกลาง

จะเห็นได้ว่าความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษที่ไม่ถูกต้องนี้ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดพฤติกรรมละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ

#### 4.4.3 ปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างทราบว่ามี 10 ปัจจัยซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คือ ความเร่งรีบ รถยนต์มีประสิทธิภาพสูง ขับรถโดยไม่สังเกตมาตรวัดความเร็วหรือขับเร็วจนเคยชิน ไม่ทราบว่าบนทางพิเศษจำกัดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เคยมีประสบการณ์ในการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจปิดการจราจร คิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดเรื่องขับรถเร็ว เห็นรถคันที่อยู่ด้านหน้าขับเร็ว ต้องการนำรถมาทดสอบประสิทธิภาพบนทางพิเศษ ต้องการแข่งรถคันที่วิ่งอยู่ด้านหน้า คิดว่าเป็นสิทธิส่วนบุคคล

#### ความเร่งรีบ ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

“ คนที่ขับรถแล้วใช้บริการทางด่วน คงเบื่อการจราจรที่ติดขัดในทางปกติ จึงยอมจ่ายเงินขึ้นทางด่วน เมื่อขึ้นมาแล้วก็อยากขับไปให้ถึงจุดหมายเร็วๆ บางครั้งก็อาจขับเร็วไปบ้างไม่เช่นนั้นจะมีทางด่วนไว้เพื่ออะไร กลับต้องมาเสียเวลาและเสียค่าปรับเพราะถูกจับเรื่องขับรถเร็วอีก ”

(เอกชัย)

“ คิดว่าคนที่ขับรถขึ้นทางด่วนทุกคนต้องการไปถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด และทางด่วนก็เหมาะกับการใช้ความเร็วมากกว่าทางปกติซึ่งมักจะมีปัญหาการจราจรติดขัด ”

(พินิจ)

“ .โดยปกติแล้วจะใช้ทางด่วนตลอด เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ที่สำคัญคือ เลี่ยงปัญหาการติด เพราะเวลารีบไปทำธุระแล้วเจอรถติดไปทำธุระไม่ทันทำให้เกิดความเครียดและ บางครั้งงานก็เสียหายด้วย ”

(พรทิพย์)

“ เป็นคนที่ไม่ชอบขึ้นทางด่วนเพราะหลายครั้งที่ขึ้นทางด่วนแล้วก็ไปติดบนทางด่วนอีก แต่ ในกรณีที่รีบเช่นนัดลูกค้าไว้ ก็จะใช้ทางด่วนและมักจะขับเร็วกว่าปกติเพื่อไปให้ถึงให้ทันเวลา”

(เมธาวี)

“ ความเร่งรีบในสังคมปัจจุบันทำให้ผู้ขับที่ต้องรีบไปให้ถึงที่หมายให้รวดเร็ว ซึ่งอย่างแรก คือการใช้บริการทางด่วนซึ่งต้องเสียเงิน ต่อมาคือเมื่อขึ้นทางด่วนแล้วก็ป็นธรรมดาที่ต้องมีการเร่ง ความเร็วให้มากกว่าปกติบ้าง ซึ่งก็น่าจะเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงอยู่แล้ว แต่จะเกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันหรือไม่นั้นก็ป็นอีกเรื่องหนึ่ง”

(อนันต์)

“ น่าจะเป็นเพราะความรีบเร่งที่ต้องไปทำงานหรือทำธุระ ทำให้ต้องขับรถด้วยความเร็ว ซึ่งการขับรถแทกที่ต้องขับเร็วเป็นธรรมดาเพราะต้องรีบทำรอบรับส่งผู้โดยสารให้มากๆ จะได้มี รายได้เพิ่มขึ้น ส่วนผมเคยถูกจับกุมเรื่องขับรถเร็วบนทางด่วน 3 ครั้ง ทุกครั้งเนื่องมาจากผู้โดยสาร กำชับว่าให้ขับเร็วๆเพราะรีบ มี 2 ครั้งที่ผู้โดยสารรีบไปขึ้นเครื่องบินที่สนามบิน และออกค่าปรับให้ ด้วย แต่หากไม่มีผู้โดยสารผมก็จะไม่ขึ้นทางด่วน ”

(สมบัติ)

“ น่าจะเป็นเพราะความเร่งรีบของผู้ขับที่ เพราะหากไม่รีบคงไม่เสียเงินขึ้นทางด่วน เมื่อขึ้น ทางด่วนแล้วเห็นถนนโล่งๆก็ใช้ความเร็วสูงบ้าง ”

(วินัย)

รถยนต์ที่ขับเคลื่อนที่มีประสิทธิภาพสูง ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

“ ในปัจจุบันรถส่วนใหญ่ สามารถขับโดยใช้ความเร็วได้เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะเทคโนโลยีด้านยานยนต์พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ส่วนกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วของรถ ออกมาบังคับใช้นานแล้ว ควรปรับปรุงให้เข้ากับยุคสมัย โดยรถยนต์ที่ผมขับอยู่ เป็นรถเก๋งญี่ปุ่น ค่อนข้างใหม่ เครื่องยนต์เบนซินขนาด 2000 ซีซี และเคยขับบนทางด่วนโดยใช้ความเร็วเกือบถึง 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมาแล้ว แต่คราวนั้นไม่ถูกจับเพราะไม่มีด่านตรวจ คิดว่ารถที่วิ่งอยู่บนทางพิเศษ ส่วนใหญ่จะขับเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อยู่ที่เจ้าหน้าที่จะตรวจจับหรือไม่ หากกวดขันจับกุมกันจริงๆ น่าจะโดยเกือบทุกคัน ”

(เอกชัย)

“ กฎหมายที่ออกมาบังคับใช้เรื่องความเร็วบนทางพิเศษนั้น น่าจะออกมาเป็นเวลานานแล้ว แต่รถยนต์ในปัจจุบันสามารถขับโดยใช้ความเร็วสูงๆ ได้ทั้งนั้น ดูตามนิตยสารที่มีการทดสอบรถยนต์ใหม่ บางคันสามารถใช้ความเร็วได้เกิน 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้นผู้ที่ซื้อรถยนต์รุ่นใหม่ๆ มาใช้ ส่วนใหญ่คงขับโดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่จะถูกจับกุมหรือไม่ นั่นเป็นอีกเรื่องหนึ่ง ”

(พรทิพย์)

“ ประสิทธิภาพของรถยนต์มีส่วนสำคัญเป็นอย่างมาก ดิฉันขับรถเบนซ์ ซี 220 รุ่นใหม่ บางครั้งขับไปเรื่อยๆ แต่มาตรวัดความเร็วขึ้นไปถึง 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมงแล้วก็มี บางครั้งเลยต้องลดความเร็วลงบ้าง แต่จริงๆ แล้วความเร็วระดับนี้ เทียบกับประสิทธิภาพของรถยุโรปแล้วไม่น่าจะเป็นความเร็วที่สูงจนทำให้เกิดอันตรายได้เลย เพราะมีระบบป้องกันที่ดี แต่กฎหมายที่ระบุให้ขับไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนั้น น่าจะเป็นกฎหมายที่ออกมานานแล้ว ซึ่งควรได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสม ส่วนที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันให้ถึง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั้น เป็นสิ่งที่ดี เพราะถ้าจับกันที่ความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดว่ารถที่วิ่งอยู่บนทางพิเศษน่าจะถูกรับหมดทุกคัน ”

(เมธาวี)

“ รถยนต์ที่ผมขับนั้นมีประสิทธิภาพค่อนข้างดี สามารถทำความเร็วได้สูงมาก เพราะมันใจในระบบความปลอดภัย ซึ่งโดยปกติหากขับเรื่อยๆ ความเร็วก็เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงแล้ว แต่หากบางครั้งรีบไปธุระก็อาจใช้ความเร็วถึง 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมงก็มี ”

(อภิรักษ์)

“ รถยนต์รุ่นใหม่ๆ ในปัจจุบัน มีประสิทธิภาพดีมาก บางครั้งขับไปเรื่อยๆ ความเร็วเลยไปถึง 150 – 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมงก็มี ซึ่งถ้าความเร็วไปถึงระดับนั้น ดิฉันก็จะลดความเร็วลงมา ไม่ได้ตั้งใจจะขับให้เร็วเป็นประจำ บางครั้งเห็นรถกระบะ รุ่นใหม่ๆ ขับเร็วกว่าก็มี ประเด็นเรื่องประสิทธิภาพของรถก็น่าจะเป็นอีกสาเหตุหนึ่ง ”

(ดลฤดี)

“ ประสิทธิภาพของรถยนต์ในสมัยนี้ต่างจากสมัยเมื่อ 30 ปีที่แล้วเป็นอย่างมาก เมื่อ 30 ปีที่แล้วรถที่สามารถขับได้เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีน้อยมาก ถนนก็ไม่ค่อยจะทันสมัย แต่ปัจจุบันเทคโนโลยีพัฒนาไปมาก รถยี่ห้อฮอนด้า รุ่นซีวิค ที่ผมขับอยู่เพิ่งซื้อมาใช้ได้ปีเศษ สามารถเร่งความเร็วได้ถึง 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ได้อย่างสบาย แต่กฎหมายที่บังคับใช้เรื่องการควบคุมความเร็วก็ยังเป็นฉบับเดิมเมื่อ 30 ปีที่แล้ว ไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับยุคสมัยแต่อย่างใด ”

(อนันต์)

“ ผมขับรถให้ผู้บริหารนั่ง เป็นรถเบนซ์ รุ่นอีคลาส เป็นรถที่มีประสิทธิภาพสูงมาก บางครั้งเจ้านายรีบและสั่งให้ขับเร็วๆ ก็จะใช้ความเร็วประมาณ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยที่รถยังวิ่งไปด้วยสภาพปกติไม่มีอาการโคลงเคลงแต่อย่างใด ”

(วินัย)

การขับรถยนต์โดยไม่สังเกตมาตรวัดความเร็วและเคยชินกับการขับรวดเร็ว ทำให้ผู้ขับที่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ผู้ขับที่เคยชินกับการขับรถยนต์โดยใช้ความเร็วสูงและ

“ เคยถูกจับเรื่องขับรวดเร็วมาหลายครั้งแล้ว ส่วนใหญ่มาจากการขับรถแบบเพลินๆ มากกว่า ซึ่งไม่ได้ตั้งใจว่าจะขับเร็ว แต่เนื่องจากถนนโล่งๆ ประกอบกับรถยนต์ของผมมีประสิทธิภาพสูง และเคยสามารถเร่งความเร็วได้สูงถึง 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมาแล้ว แต่ครั้งนั้นไม่ถูกจับกุมเพราะไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด่าน แต่ครั้งล่าสุดที่ถูกจับกุมเรื่องขับเร็วนั้นก็ขับมาเรื่อยๆ ไม่ทันสังเกตเข็มไมล์ไม่รู้ตัวอีกทีก็ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับกุมแล้ว ”

(พินิจ)

“ คิดว่าเป็นความเคยชินมากกว่าเพราะบางคนขับเร็วมาตลอดแต่ไม่เคยถูกจับเลยเพราะขับไม่เจอด่านตรวจ อย่างทางด่วนสายรามอินทรา ดิฉันเจอคนขับเร็วเป็นประจำ แต่ก็ไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจมาตรวจจับ อาจเป็นเพราะมีกำลังไม่เพียงพอหรือไม่ใช่ช่วงเวลาตั้งด่าน ”

(พรทิพย์)

“ ดิฉันขับรถออกต่างจังหวัดบ่อยๆ ใช้ทางหลวงมอเตอร์เวย์ ซึ่งปกติจะขับอยู่ที่ประมาณ 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะถนนโล่ง รถที่ขับก็ยังไม่ได้อยู่ไม่ได้โคลงเคลงอะไร บางครั้งก็ติดนิสัยเคยชินอย่างนี้มา พอมาขับบนทางด่วนในเขตกรุงเทพฯ แล้วเห็นสภาพถนนใกล้เคียงกัน เช่น ถนนกว้างๆ โล่งๆ ไม่ค่อยมีรถ บางครั้งก็ใช้ความเร็วสูงก็มี แต่ก็เคยถูกจับแค่ครั้งเดียว อาจเป็นเพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจมาตั้งด่านพอดี แต่ถ้าเป็นช่วงรถเยอะๆ หรือฝนตก หรือเป็นช่วงกลางคืน ก็จะไม่รีบนัก โดยอยู่ประมาณ 60 – 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แล้วแต่สภาพแวดล้อม ”

(เมธาวี)

“ ปัจจุบันนี้คงไม่มีใครที่ยังขับเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงแน่ๆ ส่วนใหญ่ขับเกินกันทั้งนั้น อยู่ที่ว่าจะโดนจับหรือไม่โดนเท่านั้น และที่ขับเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น่าจะเป็นความเคยชินมากกว่าที่จะตั้งใจขับเร็ว เพราะทางด่วนถ้าให้ขับได้แค่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็คงไม่จำเป็นที่จะต้องเสียเงินขึ้นทางด่วน แต่ทราบว่าเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันให้ถึง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็เป็นสิ่งที่ดี ”

(ดลฤดี)



“ หลายครั้งที่ถูกจับเรื่องขับรถเร็วนั้นเป็นเพราะขับรถแบบเพลิ่งๆ เนื่องจากเห็นว่าถนนค่อนข้างโล่ง เลยขับเร็วเกินไป แต่เกินไม่มาก ประมาณ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเศษๆ ไม่ได้มีเจตนาที่จะขับเร็วแต่อย่างใด แต่ก็ยอมรับแต่โดยดีเพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจมีภาพถ่ายยืนยันจริงๆ ”

(อนันต์)

“ บางคนขับเร็วเป็นนิสัย เพราะไม่กลัวถูกจับ พวกนี้ บางครั้งก็เป็นพวกตำรวจเอง ทหาร หรือข้าราชการที่มียศตำแหน่งสูงๆ ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่กล้าจับ ”

(สมบัติ)

**ผู้ขับขี่ไม่ทราบทางพิเศษจำกัดความเร็วรถยนต์ไว้ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง**

“ ไม่คิดว่าบนทางด่วนจะจำกัดความเร็วแค่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะบนทางพิเศษไม่มีแยกไฟแดง มีแต่ทางลงกับทางขึ้นและก็ทางร่วมทางแยก รถยนต์น่าจะขับตามกันไปโดยใช้ความเร็วสูงๆได้ ”

(เอกชัย)

“ น่าจะเป็นเพราะว่าทางพิเศษไม่มีไฟเขียวไฟแดง และเป็นถนนแบบวันเวย์ มีหลายช่องทาง ถ้าไม่ใช่ช่วงรถติด ก็สามารถใช้ความเร็วได้เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เท่าที่ผมใช้บริการทางพิเศษอยู่ก็เห็นรถยนต์ขับเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กันเกือบทุกคัน ”

(พินิจ)

“ คนทั่วไปคงคาดไม่ถึงว่าบนทางพิเศษจะมีการจำกัดความเร็วอยู่แค่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งที่ชื่อก็บอกอยู่แล้วว่าเป็นทางพิเศษ น่าจะมีการปรับกฎหมายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสร้างทางด่วนด้วย ”

(พรทิพย์)

“ ไม่คิดว่าบนทางพิเศษจะมีการจำกัดความเร็วอยู่แค่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากจะมีการจำกัดความเร็วบนทางพิเศษจริงน่าจะอยู่ในระดับความเร็วที่สูงกว่านี้ แต่การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันการจับกุมให้ถึง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั้นเป็นการผ่อนผันที่เหมาะสมแล้ว แต่น่าจะประกาศเป็นกฎหมายไปเลยจะได้มีความชัดเจนในการทำงานมากกว่านี้ ”

(อภิรักษ์)

เคยมีประสบการณ์ในการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจปิดการจราจร ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

“ ผมเคยโดนเจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนปิดการจราจรบริเวณก่อนถึงทางขึ้นด่านยมราช ทั้งๆที่วันนั้นเป็นวันเสาร์ช่วงบ่ายๆ การจราจรไม่หนาแน่น แต่ตำรวจปิดการจราจรทุกช่องทางเลย ปิดประมาณ 5 นาที ทราบภายหลังว่าปิดการจราจรเพราะมีขบวนบุคคลสำคัญผ่าน เลยฝังใจว่า ถึงขับบนทางด่วนแต่ก็ไม่แน่ว่าจะถูกปิดการจราจร ครั้งหลังๆเลยขับให้เร็วๆไว้ก่อนจะได้ไม่ถูกกักรถไว้ ”

(เอกชัย)

คิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดเรื่องขับรถเร็ว ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

“ บางครั้งคนทั่วไปใช้ทางด่วนก็เพื่อเลี่ยงปัญหาจราจรติดในทางทั่วไป ก็คิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจคงจะไม่มาเข้มงวดในเรื่องความเร็วมากนัก ก็เลยบางครั้งก็ขับเร็วไปบ้าง เหมือนรถบางคันได้รับการยกเว้นเรื่องความเร็ว เช่น รถพยาบาล หรือรถบุคคลสำคัญ เพราะเห็นว่ารถเหล่านี้ใช้ความเร็วที่สูงมาก ”

(พินิจ)

เห็นรถคันที่อยู่ด้านหน้าขับเร็ว ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษ ใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

“ ทุกวันนี้รถที่ขับอยู่บนทางด่วนต่างก็ใช้ความเร็วสูงทั้งนั้น บางครั้งดิฉันก็ขับเร่งความเร็วตามรถคันอื่นๆ ”

(พรทิพย์)

**ต้องการนำรถมาทดสอบประสิทธิภาพบนทางพิเศษ ทำให้ขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง**

“ ตอนที่ผมซื้อรถคันนี้มาใหม่ๆ(ยี่ห้อฮอนด้า รุ่นแอดคอร์ด เครื่องยนต์ 2.4 ลิตร) เคยนำมาทดลองความเร็วบนทางด่วนด้วย ประมาณ 4 – 5 ครั้ง โดยเลือกใช้ทางด่วนช่วงที่ไม่ค่อยมีรถวิ่งและเป็นทางตรง ซึ่งรถคันดังกล่าวสามารถทำความเร็วได้ถึง 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ”

(อภิรักษ์)

**ต้องการแข่งรถคันที่วิ่งอยู่ด้านหน้า ทำให้ขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง**

“ มีครั้งหนึ่ง ที่ผมถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมเรื่องขับรถเร็ว เพราะใช้ความเร็วถึง 132 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งช่วงนั้นเป็นช่วงที่ผมเร่งความเร็วเพื่อแข่งรถยนต์คันที่อยู่ด้านหน้าซึ่งเป็นรถบรรทุกและขับค่อนข้างช้า ซึ่งก็ยอมรับว่าขับเร็วเกินกำหนดจริงๆ แต่ก็แค่ช่วงจังหวะเร่งแซงช่วงสั้นๆเท่านั้น หลังจากแข่งเสร็จก็กลับมาใช้ความเร็วที่ไม่มากนัก ”

(อภิรักษ์)

**ความคึกคะนอง ทำให้ขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง**

“ มีอยู่หลายครั้งที่ดิฉันขับรถไปเรียนที่มหาวิทยาลัย โดยมีเพื่อนๆขับรถอีกคันตามกันมา บางครั้งเกิดความคึกคะนองขับแข่งกันก็มี แต่จะเลือกขับแข่งกันในช่วงที่ถนนโล่งๆไม่ค่อยมีรถ ซึ่งความเร็วในช่วงเวลาดังกล่าวบางครั้งสูงถึง 170 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ก็ในช่วงระยะทางสั้นๆ ”

(ดลฤดี)

**คิดว่าเป็นสิทธิส่วนบุคคล ทำให้ขับรถโดยใช้ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง**

“ เป็นสิทธิส่วนบุคคลในการที่จะขับโดยใช้ความเร็วที่เหมาะสม แต่ก็ต้องไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ขับคันอื่นๆ และตราบไต่ที่ยังไม่ขับจนน่าหวาดเสียวจนอาจเกิดอันตรายแก่ผู้อื่นก็ไม่น่าจะผิด ”

(ดลฤดี)

สรุป จะเห็นได้ว่ามีกลุ่มตัวอย่างคิดว่า ปัจจัยเรื่องความเร่งรีบและประสิทธิภาพของรถยนต์ในปัจจุบันเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ

มากที่สุดถึง 7 คน ส่วนปัจจัยรองลงมา คือ เรื่องขับรถโดยไม่สังเกตมาตรวัดความเร็วรถยนต์หรือ ขับรถเร็วจนเคยชิน 6 คนและปัจจัยเรื่องไม่ทราบว่าเป็นทางพิเศษจำกัดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง 4 คน

#### 4.4.4 อัตราความเร็วที่เหมาะสมที่ควรบังคับใช้บนทางพิเศษ

ส่วนที่เห็นว่าอัตราความเร็วที่เหมาะสมคือไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มี 2 คน

“ การกำหนดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมในยุคปัจจุบัน ที่เทคโนโลยีทุกด้านพัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้ง แต่หากมีการผ่อนผันให้ถึง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็น่าจะเหมาะสม เพราะเป็นช่วงความเร็วที่ไม่ช้าไม่เร็วเกินไป หากมีจังหวะที่ต้องเบรคกะทันหัน น่าจะพอเบรคได้โดยปลอดภัย ”

(พรทิพย์)

“ การกำหนดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่เหมาะสมเพราะประสิทธิภาพของ รถยนต์เจริญก้าวหน้ามาก แต่หากมีการผ่อนผันให้ถึง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงก็น่าจะเหมาะสม แต่หากสภาพดินฟ้าอากาศไม่ปกติ เช่น ฝนตกหนัก หรือหมอกลงจัด ก็ความระบุนให้ชัดเจนไปเลย ว่าผ่อนผันให้เท่าไร ที่เคยเห็นบนทางด่วนจะมีป้ายสัญญาณไฟกระพริบที่บอกความเร็วที่เหมาะสมเวลามีฝนตกหนักก็เป็นสิ่งที่ดี ”

(เมธาวี)

ส่วนที่เห็นว่าอัตราความเร็วที่เหมาะสมคือไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มี 7 คน

“ คิดว่าไม่เหมาะสมเลยที่จะกำหนดความเร็วไว้แค่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นี่เป็นความเร็วที่ต่ำมากๆ หากถนนโล่งๆแล้ว ผู้ขับที่ทุกคนคงขับเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่รู้สึกดีที่ทราบว่าทางเจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันการจับกุมให้ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จริงๆแล้วน่าจะผ่อนผันให้ถึงความเร็วระดับ 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น่าจะดู สมเหตุสมผล เพราะจะได้ตรงวัตถุประสงค์ของการสร้างทางด่วน แต่มากกว่า 130 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมงคงไม่ดี เพราะทางด่วนจะอยู่ในเขตกรุงเทพฯเป็นหลัก ไม่ใช่ทางหลวงระหว่างเมือง หากถ้า เกิดอุบัติเหตุแล้วการจราจรคงติดขัดมาก แต่ถ้าจะให้ดีผมว่าให้ออกเป็นกฎหมายมาเลย ว่าขับได้ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะได้ว่าแน่ชัด ไม่ใช่ว่าบอกว่าผ่อนผันให้เท่า นั้นเท่านี้ คนทั่วไปคงไม่ ทราบว่าผ่อนผันให้เท่าไร ยกเว้นคนที่เคยถูกจับมาแล้ว ”

(เอกชัย)

“ การกำหนดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่เหมาะสมเลย เพราะเป็นความเร็วที่ช้ามาก เจ้าหน้าที่ตำรวจควรผ่อนผันให้ขับได้ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมงน่าจะเหมาะสมที่สุด เร็วกว่านี้ก็อันตราย ช้ากว่านี้ก็ไม่ว่าจะมีทางด่วนไว้เพื่ออะไร เพราะบางครั้งบางคนก็มีธุระด่วนจำเป็นที่จะต้องไปให้ถึงจุดหมายให้เร็วที่สุดบ้าง ”

(พินิจ)

“ การกำหนดความเร็วบนทางด่วนที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบันเป็นอย่างมาก เพราะเป็นความเร็วที่ค่อนข้างต่ำมาก จุดนี้ไม่น่าจะมีผู้ขับที่คนใดสามารถปฏิบัติตามได้ ซึ่งคาดว่าน่าจะเป็นสาเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องผ่อนผันให้ขับได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ในความเป็นจริงหากผ่อนผันให้ถึง 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น่าจะเหมาะสมที่สุด แต่ควรจะแก้ไขกฎหมายให้มีความทันสมัยเข้ากับยุคสมัยไปเลย ส่วนจะกำหนดเป็นเท่าไร ก็คงต้องให้ผู้มีส่วนรับผิดชอบและผู้เชี่ยวชาญมาพิจารณากันต่อไป ”

(อภิรักษ์)

“ การกำหนดความเร็วบนทางด่วนที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน แต่การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันให้ขับได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั้นเหมาะสมแล้ว เพราะเป็นการอนุโลมให้เข้ากับยุคสมัย แต่ควรจะมีการแก้ไขกฎหมายให้ชัดเจนไปเลย โดยหาผู้เชี่ยวชาญหลายๆด้านมาร่วมกันวิจัยเกี่ยวกับความเร็วที่เหมาะสมต่อไป ”

(อนันต์)

“ ไม่เหมาะสมที่จะกำหนดความเร็วบนทางด่วนที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันให้ขับได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนั้น ถือว่าเข้าใจสภาพความเป็นจริงว่าประชาชนในสมัยนี้ค่อนข้างเร่งรีบ แต่หากผ่อนผันให้ถึง 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะดีที่สุด เพราะคนที่ขึ้นทางด่วนส่วนใหญ่จะรีบกันทั้งนั้น ”

(สมบัติ)

“ การกำหนดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่เหมาะสม เพราะเป็นความเร็วที่ต่ำมาก น่าจะผ่อนผันให้ขับได้ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนทางด่วนในเขตที่มีรถติดนั้นก็ใช้ความเร็วสูงไม่ได้อยู่แล้ว ”

(วินัย)

“ ถ้าเป็นในเขตที่มีการจราจรติดขัดมากๆ อย่างแถวสุขุมวิทหรือเพลินจิต ก็น่าจะไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ถ้าเป็นเขตทางด่วนที่อยู่กรุงเทพฯรอบนอก เช่น ไซนรามอินทราหรือ ไซนแจ้งวัฒนะ น่าจะเพิ่มความเร็วให้อีกสักกิโลเมตรประมาณ 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็น่าจะเหมาะสม ส่วนปัจจุบันที่เอา พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาใช้อ้างอิงบนทางด่วน โดยจำกัดความเร็วไว้ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ไม่น่าจะเหมาะกับยุคสมัยและสภาพความเป็นจริง ”

(ดลฤดี)

จะเห็นได้ว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่เห็นว่าความเร็วที่เหมาะสมบนทางพิเศษคือไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีจำนวน 2 คน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เห็นว่าความเร็วที่เหมาะสมบนทางพิเศษคือไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีจำนวน 7 คน ซึ่งข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในส่วนนี้มีลักษณะตรงกันกับกลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณ ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าความเร็วที่เหมาะสมบนทางพิเศษคือไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเนื่องจากการกำหนดความเร็วที่ไม่เหมาะสมทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็ว

#### 4.4.5 บทกำหนดโทษที่เหมาะสมสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ

ในปัจจุบัน ผู้กระทำความผิดฐานขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด จะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท และจะกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอัตราเดียวอยู่ที่ 500 บาท

“ บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมดีอยู่แล้ว ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม เพราะบางคนขับเร็วเกินไม่มากนักน่าจะปรับน้อยหน่อย ส่วนคนที่ขับเร็วมากก็น่าจะปรับให้มากสักหน่อย ไม่ควรกำหนดอัตราค่าปรับเป็นอัตราเดียว ”

(เอกชัย)

“ โทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมดีอยู่แล้วส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม เพราะน่าจะปรับมากหรือปรับน้อยตามอัตราความเร็วที่บันทึกได้ ไม่ใช่มากำหนดอัตราค่าปรับเป็นอัตราเดียว ”

(พิณิจ)

“ บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมคืออยู่แล้ว ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม อยากให้ปรับกฎหมายและค่าปรับให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพราะถ้าหากจะบังคับใช้กฎหมายกันจริงๆ แล้วขับ 81 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็ถือว่าผิด แต่เท่าที่ทราบเห็นว่าผ่อนผันให้ถึง 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น่าจะกำหนดให้ชัดเจนเลยว่า ขับเร็วเท่านี้โดยปรับกี่บาท ขับเร็วมากก็โดนปรับมาก ไม่ใช่ปรับ 500 เท่ากันทุกระดับความเร็ว เพราะอัตราโทษอยู่ที่ปรับไม่เกิน 1000 บาท น่าจะไล่ระดับความเร็วไปเลย เช่น ขับเกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 200 บาท , ขับเกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 300 บาท , ขับเกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 400 บาท , ขับเกิน 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 500 บาท , ขับเกิน 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 600 บาท , ขับเกิน 170 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 700 บาท , ขับเกิน 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 800 บาท , ขับเกิน 190 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 900 บาท , ขับเกิน 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 1000 บาท ซึ่งดิฉันคิดว่าไม่น่าจะมีคนขับเกิน 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยกเว้นพวกขับรถแข่งกันบนถนนหลวง ซึ่งเท่าที่ทราบจะมีโทษถึงติดคุก ”

(พรทิพย์)

“ โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมคืออยู่แล้ว ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม น่าจะปรับมากน้อยตามอัตราความเร็วที่ขับขึ้นมามากกว่า เช่น ขับเร็วมากก็ปรับมาก ขับเร็วไม่มากก็ปรับน้อย หรือ ผู้ที่ทำความผิดเป็นครั้งแรก ก็อาจปรับให้น้อยๆ หรือว่ากล่าวตักเตือน ส่วนคนที่ทำความผิดซ้ำบ่อยๆ ก็น่าจะปรับให้สูงขึ้น ”

(เมธาวี)

“ บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมคืออยู่แล้ว ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม น่าจะปรับมากน้อยตามอัตราความเร็วที่ขับขึ้นมามากกว่า ขับเร็วมากก็ปรับมาก ขับเร็วไม่มากก็ปรับน้อย เช่น ขับเกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 300 บาท , ขับเกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 500 บาท , ขับเกิน 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 700 บาท เป็นต้น ”

(อภิรักษ์)

“ บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมคืออยู่แล้ว ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม น่าจะปรับมากน้อยตามอัตราความเร็วที่ขับขึ้นมามากกว่า เช่น ขับเร็วมากก็ปรับมาก ขับเร็วไม่มากก็ปรับน้อย แต่ถ้า

เป็นไปได้อยากให้ปรับตามอัตรารายได้ของผู้ขับขี่ เช่นคนที่มีรายได้มากก็ปรับมาก รัฐจะได้มีรายได้จากคนเหล่านี้ ส่วนคนที่หาเช้ากินค่ำเงินเดือนไม่สูง ก็อาจปรับไม่แพงนัก ”

(ดลฤดี)

“บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมดีอยู่แล้ว ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม น่าจะปรับมากขึ้นตามอัตราความเร็วที่ขับขี่มากกว่า ขับเร็วมากก็ปรับมาก ขับเร็วไม่มากก็ปรับน้อย ”

(อนันต์)

“ บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมแล้ว ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม เพราะเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง น่าจะปรับตามความเร็วที่ขับมา แต่ควรเริ่มต้นปรับที่ 300 บาท น่าจะเหมาะสม ”

(วินัย)

“ บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นค่อนข้างสูง น่าจะปรับไม่เกิน 500 บาทก็พอ ส่วนการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับอยู่ที่ 500 บาททุกรายนั้น คิดว่ายังไม่เหมาะสม เพราะเป็นอัตราที่สูงเกินไป บางครั้งขับเกินกำหนดไปไม่มากแต่ต้องมาเสียค่าปรับเท่ากับคนที่ขับเร็วมากๆ ก็ไม่ยุติธรรม ค่าปรับน่าจะอยู่ราวๆ 200 – 300 บาท แล้วแต่ความเร็วที่ขับมา ”

(สมบัติ)

สรุป มีกลุ่มตัวอย่างเห็นว่า บทกำหนดโทษตามกฎหมายที่ปรับไม่เกิน 1,000 บาท นั้นเหมาะสมแล้ว จำนวน 8 คน มีเพียง 1 คน ที่เห็นว่าบทกำหนดโทษดังกล่าวเป็นบทกำหนดโทษที่สูงเกินไป ส่วนอัตราค่าปรับที่ใช้ปรับจริงในปัจจุบันโดยปรับอัตราเดียวที่ 500 บาทนั้น กลุ่มตัวอย่างทั้ง 9 คน เห็นว่ายังไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นค่าปรับที่สูงเกินไป อีกทั้งควรกำหนดค่าปรับตามอัตราความเร็วที่ถูกจับกุม

#### 4.4.6 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

มีกลุ่มตัวอย่าง เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจควรผ่อนผันการจับกุมบ้างในบางกรณี ติดตั้งกล้องตรวจวัดความเร็วแบบอัตโนมัติที่มีการบันทึกภาพตลอด 24 ชั่วโมง กำหนดอัตราค่าปรับให้ถูกลง กำหนดค่าปรับตามอัตราความเร็วที่ขับมา ให้มีการชำระค่าปรับด้วยบัตรเครดิต ให้กำหนด



ความเร็วของรถยนต์โดยใช้ขนาดเครื่องยนต์เป็นองค์ประกอบ ให้เน้นการประชาสัมพันธ์ ให้มีการเปรียบเทียบปรับที่จุดตั้งด่าน ปรับปรุงรูปแบบการจับกุมผู้กระทำความผิด

#### 4.4.6.1 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันการจับกุมบ้างในบางกรณี

“อยากให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการผ่อนผันในเรื่องการจับกุมบ้าง เพราะบางครั้งขับเร็วเกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มาแค่ 2 – 3 กิโลเมตร น่าจะผ่อนผันให้อีกสักนิด”

(พินิจ)

“อยากให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผ่อนผันให้กับบางคนที่มีความจำเป็นหรือเหตุสุดวิสัยจริงๆ เช่น รีบไปขึ้นเครื่องบินที่สนามบิน หากไปไม่ทันเวลาก็อาจจะตกเครื่อง หรือว่าพวคนป่วยส่งโรงพยาบาล เป็นต้น”

(พรทิพย์)

“ในเรื่องการออกใบสั่งความผิดเรื่องขับเร็วนั้น อยากให้เจ้าหน้าที่ตำรวจพิจารณาตัวผู้ขับขี่ด้วย อย่างตอนที่ดิฉันถูกจับเรื่องขับรถเร็ว นั้น ใช้ความเร็ว 145 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งดิฉันก็ยอมรับเพราะขับประมาณนั้นจริงๆ แต่ว่าดิฉันมากับลูกสาวซึ่งอายุเพียงสิบกว่าขวบ การที่ตั้งใจหรือเจตนาจะขับเร็ว นั้นคงไม่มีแน่ๆ เพราะความเป็นแม่ต้องเป็นห่วงความปลอดภัยของลูกเป็นธรรมดา แต่ก็เข้าใจว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ จึงอยากให้เจ้าหน้าที่ตำรวจพิจารณาในส่วนนี้ด้วย

อีกประการน่าจะมีการตัดเตือนในความผิดครั้งแรกก่อน เช่น ครั้งนี้ถูกจับเป็นครั้งแรก อาจจะออกใบเตือนให้ก่อนถ้าทำความผิดซ้ำก็ค่อยออกใบสั่งให้ไปเสียค่าปรับ เพราะมีอยู่ช่วงหนึ่ง จำได้ว่าตำรวจจราจรมีการออกใบเตือนแทนใบสั่ง ”

(เมธาวี)

“อยากให้มีการผ่อนผันให้รถแท็กซี่หรือรถรับจ้าง เพราะผู้ขับขี่รถประเภทนี้ได้รับใบอนุญาตขับขี่แบบพิเศษ มีประสบการณ์ในการขับรถมากกว่าผู้ขับขี่โดยทั่วไป อาจจะเพิ่มความเร็วให้รถแท็กซี่ที่ขับบนทางด่วนบ้างเป็น 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมงก็ยิ่งดี เพราะผู้โดยสารที่ขึ้นแท็กซี่ส่วนใหญ่จะรีบ ”

(สมบัติ)

#### 4.4.6.2 ติดตั้งกล้องตรวจวัดความเร็วแบบอัตโนมัติ ที่มีการบันทึกภาพตลอด 24 ชั่วโมง

“ หากจะกวดขันจับกุมกันจริงๆ น่าจะลงทุนติดตั้งแบบอัตโนมัติที่ถ่ายภาพตลอด 24 ชั่วโมงไปเลย จะได้เป็นการยุติธรรมกับประชาชนทุกคน เพราะบางครั้งการตั้งด่านของเจ้าหน้าที่ก็มีเฉพาะบางช่วงบางเวลา เช่น กลางคืนก็ไม่ตั้งด่าน ฝนตกก็ไม่ตั้งด่าน ”

(เอกชัย)

“ ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ตำรวจมีเครื่องตรวจวัดความเร็วที่ทันสมัยอยู่แล้ว แต่ในอนาคต อยากให้มีการตั้งกล้องแบบอัตโนมัติไปเลย เพราะผู้ขับขี่บางคนที่ขับผ่านจุดตรวจบ่อยๆ จะทราบว่าเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด่านตรวจวัดความเร็วเป็นบางช่วงเวลาเท่านั้น และส่วนมากจะเป็นเวลาเดิมเป็นประจำ หากไม่ใช่เวลาตั้งด่านผู้ขับขี่เหล่านี้ก็จะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย”

(อภิรักษ์)

“ อยากให้มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดความเร็วแบบอัตโนมัติ เพราะ ผู้ขับขี่ที่ขึ้นทางด่วนเป็นประจำ จะรู้ช่วงเวลาและสถานที่ ที่เจ้าหน้าที่ตั้งด่าน เมื่อขับใกล้ถึงจุดตรวจก็จะขับช้าๆ พอพ้นจุดตรวจก็ค่อยขับเร็ว ”

(วินัย)

#### 4.4.6.3 กำหนดอัตราค่าปรับให้ถูกลง

“ อยากให้ค่าปรับถูกกว่านี้อีก น่าจะปรับเริ่มต้น 300 บาท เท่าความผิดอื่นๆ ยกเว้นคนที่ขับเร็วมากๆ นี้ก็อาจปรับเพิ่มตามความเร็วก็ได้ แต่บางครั้งความเร็วเกินมาแค่ 2 – 3 กิโลเมตร นี้ก็น่าจะปรับให้น้อยกว่านี้สักนิด ”

(พินิจ)

“ อยากให้ค่าปรับถูกกว่านี้อีก เพราะที่ปรับอยู่ 500 บาท บางคนทำงานทั้งวันยังได้เงินไม่ถึง 500 บาทเลย น่าจะปรับเริ่มต้นที่ 200 บาท หากขับเร็วมากๆ ก็อาจปรับเพิ่มตามความเร็วก็ได้ ”

(สมบัติ)

#### 4.4.6.4 กำหนดค่าปรับตามอัตราความเร็วที่ขับมา

"อยากให้อำนาจกำหนดให้แน่ชัดไปเลยว่ากำหนดความเร็วไว้ไม่เกินเท่าไร ถ้าขับเกินระดับไหนจะโดนปรับแค่ไหน เช่นบางคนขับ 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดนปรับ 500 บาท แต่อีกคนขับ 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่โดนปรับ 500 บาทเท่ากัน คิดว่าไม่ค่อยยุติธรรมเท่าไร น่าจะมีลักษณะว่าขับเร็วมากก็ถูกปรับมาก ขับเร็วไม่มากก็ถูกปรับน้อยหน่อย"

(เอกชัย)

"อยากให้อำนาจปรับตามอัตราความเร็วที่ขับมา เช่น ใครขับเร็วมากก็ปรับมาก ใครขับเร็วไม่มากนักก็ปรับน้อย ไม่ควรปรับอัตราเดียวกันหมด "

(วินัย)

#### 4.4.6.5 การชำระค่าปรับด้วยบัตรเครดิต

"อยากให้มีการรับชำระค่าปรับด้วยบัตรเครดิต เพราะปัจจุบันมีคนใช้บัตรเครดิตกันเยอะมาก จะได้สะดวกกับผู้ขับที่บางรายที่ไม่ได้พกเงินสดติดตัวมาพอกับค่าปรับซึ่งค่อนข้างสูง หากมาชำระภายหลังต้องไปชำระที่ สน.ทางด่วน ซึ่งอยู่ค่อนข้างไกล ทำให้เสียทั้งเวลา ค่าน้ำมัน และค่าทางด่วน "

(อภิรักษ์)

"อยากให้มีการรับชำระค่าปรับด้วยบัตรเครดิต เพราะปัจจุบันผู้คนมักใช้บัตรเครดิตแทนเงินสดกันมากขึ้น เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนอีกส่วนหนึ่ง "

(อนันต์)

#### 4.4.6.6 กำหนดความเร็วของรถยนต์โดยใช้ขนาดเครื่องยนต์เป็นองค์ประกอบ

"อยากให้ผู้เจ้าหน้าที่ดูที่ตัวรถประกอบด้วย เช่นถ้าเป็นรถคันใหญ่ๆ ขนาดเครื่องยนต์ใหญ่ๆ ก็น่าจะอนุโลมให้ใช้ความเร็วได้มากกว่ารถที่ขนาดเครื่องยนต์เล็กๆ เช่น

- รถเก๋งเครื่องยนต์ 3000 ซีซี ขับได้ไม่เกิน 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- รถเก๋งเครื่องยนต์ 2500 ซีซี ขับได้ไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- รถแก่งเครื่องยนต์ 2000 ซีซี ขับได้ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- รถแก่งเครื่องยนต์ 1500 ซีซี ขับได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง "

(เอกชัย)

#### 4.4.6.7 เน้นการประชาสัมพันธ์

“ อยากให้มีการประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับประชาชนผู้ใช้ทางด่วนเกี่ยวกับการจับกุมผู้ที่ขับรถเร็วให้มากขึ้น เพราะเคยเห็นตามด่านเก็บเงินค่าทางด่วนหลายด่านเคยมีการแจกใบปลิวแผ่นพับต่างๆหลายอย่าง เช่น หนังสือวารสารของทางด่วน หรือแม้แต่โบรชัวร์โฆษณาต่างๆ แต่ไม่เคยเห็นมีการแจกเอกสารเกี่ยวกับการปฏิบัติเรื่องการจำกัดความเร็วเลย ส่วนมากก็รณรงค์เรื่องเมาไม่ขับหรือห้ามบรรทุกทุกคนโดยไม่มีหลังคาปิดมิดชิด อยากให้มีในส่วนนี้บ้างจะได้เข้าใจว่า จะต้องปฏิบัติอย่างไร ไม่ใช่มาเข้าใจต่อเมื่อถูกออกใบสั่งแล้ว ”

(ดลฤดี)

#### 4.4.6.8 การเปรียบเทียบปรับที่จุดตั้งด่าน

“ กรณีการเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตั้งด่านก็เป็นสิ่งที่ดี แต่พบว่ากรณีการบริการปรับ ณ จุดตั้งด่าน บางครั้งก็มี บางครั้งก็ไม่มี อยากให้มีการตั้งจุดเปรียบเทียบปรับ ณ จุดตั้งด่านทุกครั้งที่มีการตั้งด่าน เพราะสอดคล้องกับนโยบายเรื่อง one stop service ของรัฐบาล ”

(อนันต์)

#### 4.4.6.9 รูปแบบการจับกุมผู้กระทำผิด

“ ในการจับกุมรถที่วิ่งบนทางด่วน บางครั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจะมีความเสี่ยงกับการถูกรถเฉี่ยวชนอยู่เสมอ หากมีการพิจารณาส่งใบสั่งพร้อมภาพถ่ายที่กระทำผิดผิดไปที่บ้านเจ้าของรถเลย น่าจะเป็นทางเลือกที่น่าสนใจทางหนึ่ง ข้อนี้จะเป็นการลดความเสี่ยงที่จะอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ด้วย ”

(อนันต์)

#### 4.5 การอภิปรายผลการศึกษา

จากผลการศึกษาสามารถอภิปรายตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

1. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษถึงสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ

จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์บนทางพิเศษโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ทำให้ทราบว่าสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษอย่างมีนัยสำคัญ คือ ระยะเวลาในการขับขี่รถยนต์ (ค่า Significant =0.025) และกระบวนการรับรู้และกระบวนการคิด (ค่า Significant =0.000)

งานวิจัยของ สุรพล พยอมแย้ม (2545) สนับสนุนข้อสมมติฐานการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ กล่าวคือ พฤติกรรมของมนุษย์เริ่มที่กระบวนการรับรู้ (Perception Process) บุคคลจะรับรู้ได้ด้วยการสัมผัส หรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่างๆ รอบตัว ผ่านกระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) หรือเรียกว่า “กระบวนการทางปัญญา” ในการคิดตรึกตรอง ตลอดจนพัฒนาารูปแบบและระบบการคิด จนกระทั่งแสดงออกเป็นพฤติกรรม (Spatial Behavior)

การขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎหมาย ถือเป็นพฤติกรรมที่เป็นการฝ่าฝืนบรรทัดฐานของสังคม ในงานวิจัยของ สุพัตรา สุภาพ (2541) พบว่าผู้แสดงพฤติกรรมอาจคิดเห็นไม่ยอมรับกติกาของสังคม หรือกติกาของสังคมเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลนั้นๆ และพฤติกรรมเบี่ยงเบนนี้ อาจเป็นพฤติกรรมที่ได้รับการยอมรับจากคนกลุ่มหนึ่ง ซึ่งประพฤติแปลกแยกจากสังคมก็ได้ โดยจากการศึกษาวิจัยด้านทัศนคติของผู้ขับขี่พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติกับข้อความที่ว่า “กฎหมายจราจรถือเป็นมารยาททางสังคมอย่างหนึ่ง” ส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 278 คน คิดเป็นร้อยละ 71.1 ในขณะที่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่กลับมีทัศนคติที่ว่า “การขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในบางครั้ง ไม่ถือเป็นการเสียมารยาทในการขับขี่” เห็นด้วย จำนวน 329 คน คิดเป็นร้อยละ 84.1 ซึ่งแสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยอมรับในบรรทัดฐานของสังคม แต่กลับแสดงพฤติกรรมที่มีลักษณะตรงกันข้าม แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมีความคิดเห็นว่าการขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เกี่ยวกับการจำกัดความเร็วบนทางพิเศษ แม้ว่าจะฝ่าฝืนกฎหมายจราจร แต่ไม่เป็นการทำให้เกิดความเสียหายแก่สังคม อีกทั้งเป็นพฤติกรรมที่กระทำอยู่เป็นประจำ และพบเห็นพฤติกรรมเช่นนี้กับผู้ขับขี่รายอื่น จึงทำให้เกิดทัศนคติด้านลบ กฎหมายจำกัดความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษจึงไม่น่าเชื่อถือสำหรับบุคคลกลุ่มนี้ พฤติกรรมเบี่ยงเบน (Innovation) (Robert K. Merton, 1938)

2. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษว่ากฎหมายควบคุมความเร็วที่ใช้บังคับบนทางพิเศษเหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบันหรือไม่

Fildes et al.(1991) กล่าวว่า เป็นการยากที่ผู้ขับที่จับที่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เพราะเชื่อว่า ถนนได้สร้างมาเพื่อให้ใช้ความเร็วได้อย่างปลอดภัย ซึ่งนักวิศวกรรมจราจรได้คำนวณระดับอัตราความเร็วรถยนต์ไว้สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้มาก เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเอง

Fildes และ Lee (1993) ระยะเวลาก่อนและหลังด่านตรวจ และระยะเวลาในการตั้งด่านตรวจ ซึ่งผู้ขับที่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ว่า ณ จุดใดมีการตั้งด่านตรวจ ผู้ขับที่จะชะลอความเร็วก่อนถึงด่าน และเริ่มเพิ่มความเร็วกลับมาอีกครั้งเมื่อพ้นระยะสายตาของด่านตรวจ และสามารถคาดการณ์ได้ว่าเวลาใดที่มีการตั้งด่าน และเวลาใดที่ไม่มีการตั้งด่าน จึงเป็นเหตุผลที่ว่า การตั้งด่านตรวจความเร็ว เป็นเพียงวิธีที่ใช้ในการบังคับพฤติกรรมรถขับที่ได้เพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น

ดังจะเห็นได้จากผลการวิจัยข้างต้น ทำให้ทราบว่ กฎหมายจราจรเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วรถยนต์ เป็นเครื่องมือการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ในขณะที่เดียวกันผู้ขับที่ก็เชื่อถือกฎหมายจราจรแต่เพียงมิให้ถูกจับกุมเท่านั้น ดังนั้นหากอยู่นอกเหนือการกวัดข้นจับกุมหรือไม่สามารถที่จะติดตาม ตรวจสอบ ผู้ขับที่ได้ทุกช่วงเวลา ก็เกิดช่องว่างที่ผู้ขับที่สามารถละเมิดกฎหมาย ขับขี่ฝ่าฝืนความเร็วที่กำหนดไว้ได้ โดยผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่า ผู้ขับที่รถยนต์บนทางพิเศษจะถูกกวัดข้นจับกุมมากที่สุด เฉพาะช่วงเวลา 09.01-12.00 น.เท่านั้น ประกอบกับผู้ขับที่ส่วนใหญ่ เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรควบคุมความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษ (ทางด่วน) (ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เหมาะสมกับพฤติกรรมรถขับของคนไทย" จำนวน 252 คน คิดเป็นร้อยละ 64.5 และเห็นด้วยอย่างยิ่งกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรต้องมีการปรับปรุงเรื่องข้อกำหนดความเร็วให้มีความทันสมัย และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง" จำนวน 312 คน คิดเป็นร้อยละ 79.8 จึงเชื่อได้ว่า กฎหมายจราจรมีสภาพบังคับเฉพาะช่วงเวลา และใช้ได้กับเฉพาะผู้ขับที่บางรายเท่านั้น ยังมีผู้ขับที่ส่วนมากที่ขับฝ่าฝืนและไม่ถูกจับกุม

ด้วยเหตุผลและข้อมูลสนับสนุนดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษาวิจัยเชื่อว่า กฎหมายจราจรเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วรถยนต์ในปัจจุบันมีความล้าหลัง เนื่องจากการกำหนดความเร็วรถยนต์เป็นไปตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 อ้างถึง ประกาศคณะปฏิวัติที่ 290 ลง 27 พ.ย. 2515 และกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 6 พ.ศ.2522 ซึ่งบังคับใช้ตั้งแต่ช่วง พ.ศ.2515-2522 จึงเป็นเหตุผลที่ว่า ทำไมผู้ขับส่วนใหญ่ไม่เคารพกฎหมายจราจร และขับฝ่าฝืนความเร็วที่กฎหมายกำหนดไว้

3. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ เกี่ยวกับอัตราความเร็วของรถยนต์ที่เหมาะสมที่จะวิ่งบนทางพิเศษ

ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ผู้ใช้ทางพิเศษเห็นว่าความเร็วของรถยนต์ที่เหมาะสมที่จะวิ่งบนทางพิเศษ คือไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยควรบัญญัติเป็นกฎหมายชัดเจน ไม่ควรใช้การผ่อนผัน เนื่องจากอาจนำมาซึ่งการเลือกปฏิบัติและการเรียกรับสินบนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

4. เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ ว่าบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ เหมาะสมหรือไม่

ผลการศึกษาวิจัย การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้ทางพิเศษพบว่า บทกำหนดโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาทนั้น เหมาะสมแล้ว แต่การกำหนดอัตราค่าปรับจริง ซึ่งกำหนดไว้ที่ 500 บาท ทุกกรณีนั้น เห็นว่ายังไม่เหมาะสม เนื่องจากควรกำหนดอัตราค่าปรับตามอัตราความเร็วที่ขับมา