

บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์

ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมเชิงลบ กับปัญหาจรรยา โดยมียุติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาเป็นตัววัด การวิเคราะห์ความสัมพันธ์นี้ เป็นการทดสอบสมมติฐานที่ตั้งไว้ทั้งหมด 10 ข้อ เป็นสมมติฐานหลักหนึ่ง ข้อ สำหรับสมมติฐานหลักนั้น ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ ความเชื่อ และ ค่านิยมเกี่ยวกับปัญหาจรรยาด้วยเทคนิคการวิเคราะห์ที่เรียกว่าเมตริกซ์ความสัมพันธ์

ผู้วิจัยได้กำหนดทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมในเชิงลบ เป็นตัวแปรอิสระ และ พฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาเป็นตัวแปรตาม โดยจำแนกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ไม่ยอมรับต่อมาตรการ และกลุ่มที่ยอมรับต่อมาตรการ สำหรับสมมติฐานหลักนั้น ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ว่า "ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมในเชิงลบ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา"

เพื่อให้สมมติฐานหลักที่ตั้งไว้ชัดเจนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงได้กำหนดสมมติฐานรองขึ้นมา 9 ข้อเพื่อเป็นการศึกษาเพิ่มเติม เพื่อดูอิทธิพลของทัศนคติอันได้แก่ การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ มาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา ความไม่สนใจปัญหาจรรยา และความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา ความเชื่ออันได้แก่ ความเชื่อที่ว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา จะทำให้ไม่ได้รับความสะดวก ไม่ได้รับประโยชน์ และเจ้าหน้าที่ไม่จริงจัง ส่วนค่านิยมจะเกี่ยวข้องกับค่านิยมรักความสะดวกสบาย ค่านิยมอิสระเสรี และค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย ที่มีผลทำให้มีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา ซึ่งปรากฏผลดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.1 การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ โดยที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ ๗ ครั้ง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะลักษณะการประกอบอาชีพของผู้ให้สัมภาษณ์ที่เป็นผู้ที่มีอาชีพหาบเร่แผงลอย เป็นผู้ที่หาเช้ากินค่ำ ต้องทำงานแข่งกับเวลา มีรายได้ก็น้อย มักจะไม่มีการศึกษามากนัก ทำให้การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ค่อนข้างจำกัด

5.2 ความไม่สนใจปัญหาราจรถยนต์

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีความสนใจปัญหาราจรถยนต์ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะปัญหาราจรถยนต์เป็นปัญหาที่ทุกคนต้องเผชิญอยู่ตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ให้สัมภาษณ์ซึ่งเป็นผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ประกอบอาชีพอยู่บนทางเท้า สามารถมองเห็นสภาพการจราจรได้ตลอดเวลา โดยดูจากข้อเสนอนั้นเพื่อการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ที่ผู้ให้สัมภาษณ์เสนอ (ดูรายละเอียดในข้อ 4.6) จะเห็นได้ว่าการศึกษาในครั้งนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์มีความต้องการให้รัฐให้ข้อมูลเกี่ยวกับการแก้ปัญหาราจรถยนต์ที่สม่าเสมอ และเมื่อมีผู้สำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ ก็ได้รับความร่วมมือจากผู้ให้สัมภาษณ์ด้วยดี

5.3 ความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าผู้ให้สัมภาษณ์มองว่ามาตรการดังกล่าวมีผลกระทบต่อตัวผู้ค้าเอง กล่าวคือทำให้รายได้ลดลงและต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม

5.4 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวกในระดับเห็นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเชื่อต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ทั้งนี้จากผลการศึกษาพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก เพราะทำให้ลูกค้าไม่สะดวกในการซื้อสินค้า และทำให้ไม่สามารถตั้งขายที่ใดก็ได้เนื่องจากกลัวการถูกจับกุม

5.5 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ในระดับเห็นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ ทั้งนี้จากผลการศึกษาพบว่าผู้ให้สัมภาษณ์เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ เพราะผู้ให้สัมภาษณ์คำนึงถึงรายได้ คิดว่ามาตรการดังกล่าวจะทำให้รายได้ลดลง หรือต้องเสียเงินเพิ่มมากขึ้น

5.6 ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากร จะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจากร จะไม่เกิดประโยชน์ เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงานในระดับเห็นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเชื่อต่อมาตรการทางเท้าสะอาดเพื่อประชาชน ทั้งนี้จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่าปัญหารถจากรไม่สามารถแก้ไขได้เพราะหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับปัญหารถจากรไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และมีการหาช่องทางในการแสวงหาประโยชน์

5.7 คำนิยมรักความสะดวกสบาย

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีระดับความเห็นต่อค่านิยมรักความสะดวกสบายอยู่ในระดับเห็นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการใช้บัตรเดบิตเอ็มเพื่อความสะดวก การขึ้นรถประจำทางในที่ที่สะดวก และการขายของริมทางเพราะทำให้ผู้ซื้อสะดวก

5.8 ค่านิยมอิสระเสรี

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีค่านิยมอิสระเสรีอยู่ในระดับเห็นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกอาชีพค้าขายเพราะไม่ต้องการเป็นลูกน้องใคร ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความรักอิสระในการประกอบอาชีพ

5.9 ค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย

ผลการศึกษา พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัยอยู่ในระดับปานกลางหรือไม่แสดงความเห็น จากผลการศึกษาพบว่าค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัยแสดงออกโดยความเห็นว่าการที่ กทม. ปรับผู้ที่ทิ้งขยะลงบนถนน ก็ไม่ได้ช่วยให้ถนนสะอาดขึ้น

5.10 ความสัมพันธ์ระหว่างกันของตัวแปรอิสระ

ในการอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมตามกรอบแนวความคิดในการวิจัยนั้น ได้ใช้เมตริกซ์ความสัมพันธ์ในการอธิบายแสดงความสัมพันธ์ระหว่างกันเองของตัวแปรอิสระ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ($X_1 \dots X_5$) ด้วยกันแล้ว ตัวแปรอิสระแต่ละตัวมีอิทธิพลหรือมีความเกี่ยวข้องกับตัวแปรอิสระอื่น ๆ อย่างไร ผลการศึกษาพบว่าตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันเพียง 5 เนื่องจากค่าสหสัมพันธ์หรือค่าความสัมพันธ์ (r) มีค่าเกิน 0.5 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่มีความสัมพันธ์สูงในการวิจัยครั้งนี้มีอยู่ 5 คู่ ความสัมพันธ์ทั้ง 5 คู่ มีดังต่อไปนี้

1) ความสัมพันธ์คู่แรก คือ X_2 และ X_5 อธิบายได้ว่า ค่าความสัมพันธ์เป็นบวก เพราะฉะนั้นในกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์มีแนวโน้มการแสดงความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรสูง ($r = .701$) นั่นคือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์มีระดับความสัมพันธ์มากที่สุดกับความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 มีค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ในระดับสูงในทิศทางบวก

2) ความสัมพันธ์คู่ที่สอง คือ X_1 และ X_5 อธิบายได้ว่า ค่าความสัมพันธ์เป็นบวก เพราะฉะนั้นในกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวกมีแนวโน้มการแสดงความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรสูง ($r = .700$) นั่นคือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวกมีระดับความสัมพันธ์เป็นอันดับที่สองกับความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 มีค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ในระดับสูงในทิศทางบวก

3) ความสัมพันธ์คู่ที่สาม คือ X_1 และ X_2 อธิบายได้ว่า ค่าความสัมพันธ์เป็นบวก เพราะฉะนั้นในกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะ

ทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวกและไม่ได้รับประโยชน์ ($r = .671$) โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 มีค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ในระดับค่อนข้างสูงในทิศทางบวก

4) ความสัมพันธ์คู่ที่สี่ คือ X_2 และ X_3 อธิบายได้ว่า ค่าความสัมพันธ์เป็นบวก เพราะฉะนั้นในกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะ ทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ และเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ($r = .526$) โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 มีค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ในระดับปานกลางในทิศทางบวก

5) ความสัมพันธ์คู่สุดท้าย คือ X_1 และ X_3 อธิบายได้ว่า ค่าความสัมพันธ์เป็นบวก เพราะฉะนั้นในกลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะ ทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก และเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ($r = .508$) โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .01 มีค่าสัมประสิทธิ์ความสัมพันธ์ในระดับปานกลางในทิศทางบวก (ดูตารางที่ 33)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 33 : ตารางแสดงความสัมพันธ์ระหว่างกันของตัวแปรอิสระที่ใช้ในการศึกษาภาพรวม

	X_1	X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	X_7	X_8	\bar{x}	S.D.
X_1	1.000								31.116	5.049
X_2	.671**	1.000							32.683	6.302
X_3	.508**	.526**	1.000						32.954	5.178
X_4	.127*	.136*	.130*	1.000					11.085	1.911
X_5	.067	.102	-.055	.046	1.000				8.973	2.239
X_6	-.018	-.025	-.024	.137*	-.033	1.000			11.132	2.100
X_7	.122	.099	.128*	.133*	-.150*	.151*	1.000		20.674	2.833
X_8	.700**	.701**	.433**	.129*	.047	.011	.013	1.000	61.350	10.130

หมายเหตุ ** หมายถึงระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

* หมายถึงระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

\bar{x} หมายถึงค่าเฉลี่ยเลขคณิต

S.D. หมายถึง ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

X_1 หมายถึงความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

X_2 หมายถึงความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์

X_3 หมายถึงความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหารถจะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

X_4 หมายถึงค่านิยมรักความสะดวกสบาย

X_5 หมายถึงค่านิยมอิสระเสรี

X_6 หมายถึงค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย

X_7 หมายถึงความไม่สนใจปัญหารถ

X_8 หมายถึงความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถ

5.11 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรกับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อย

ในด้านทัศนคติเชิงลบ ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานไว้ 3 ข้อ คือ สมมติฐานที่ 1 สมมติฐานที่ 2 และสมมติฐานที่ 3 สำหรับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อยได้ทดสอบด้วยตารางไขว้

ผลการศึกษา พบว่าผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อย มีแนวโน้มที่จะไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร (ร้อยละ 59.1) ในทางกลับกันผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรมาก จะมีแนวโน้มที่จะยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร (ร้อยละ 65.9) เพื่อที่จะทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 ที่กำหนดไว้ว่า "ผู้กำหนดแผนผังลอยที่มีการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร" ผู้วิจัยจึงทดสอบด้วยค่าไคสแควร์(χ^2) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ปรากฏว่ามีค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.00 ซึ่งต่ำกว่า 0.05 แสดงว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นจึงไม่ปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้แต่แรกว่า "ผู้กำหนดแผนผังลอยที่มีการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร" ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ให้สัมภาษณ์ที่ได้รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อย มีแนวโน้มการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรมาก (ดูตารางที่ 34 ประกอบ)

ตารางที่ 34 : ตารางแสดงค่าร้อยละของพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร จำแนกตามการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจร

พฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อ	การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจร	
	น้อย	มาก
มาตรการแก้ไขปัญหาราจร		
ไม่ยอมรับ	59.1	34.1
ยอมรับ	40.9	65.9
รวม	100.0	100.0
(รวมจำนวน)	(132)	(126)

ค่าสถิติ $\chi^2 = 16.135$ df = 1
Sig. = .000 $\phi = .250$

และเมื่อแยกเป็นมาตรการ 3 มาตรการ คือ มาตรการทางเข้าสะอาดเพื่อประชาชน มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ และมาตรการจำกัดปริมาณรถ ปะกฏผลดังนี้

5.11.1 มาตรการทางเข้าสะอาดเพื่อประชาชน

ผลการศึกษาพบว่าผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานน้อย มีแนวโน้มไม่ยอมรับต่อมาตรการทางเข้าสะอาดเพื่อประชาชน (ร้อยละ 53) ในทางกลับกันผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานมาก มีแนวโน้มที่จะยอมรับต่อมาตรการทางเข้าสะอาดเพื่อประชาชน (ร้อยละ 65.9) และเมื่อทดสอบด้วยค่าไคสแควร์ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .002 จึงไม่ปฏิเสธสมมติฐานย่อยที่ตั้งไว้แต่แรก (ดูตารางที่ 35 ประกอบ)

ตารางที่ 35 : ตารางแสดงค่าร้อยละของพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการทางเข้าสะอาดเพื่อประชาชน จำแนกตามการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน

พฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อ มาตรการทางเข้าสะอาด เพื่อประชาชน	การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน	
	น้อย	มาก
ไม่ยอมรับ	53.0	34.1
ยอมรับ	47.0	65.9
รวม	100.0	100.0
(รวมจำนวน)	(132)	(126)

ค่าสถิติ $\chi^2 = 9.358$ $df = 1$
Sig. = .002 $\phi = .190$

5.11.2 มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่

ผลการศึกษา พบว่าผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรน้อยมีแนวโน้มไม่ยอมรับต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่สูง (ร้อยละ 70.5) ในทางกลับกันผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจรมากมีแนวโน้มที่จะยอมรับต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ (ร้อยละ 50.8) และเมื่อทดสอบด้วยค่าไคสแควร์ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.00 จึงไม่ปฏิเสธสมมติฐานย่อยที่ตั้งไว้แต่แรก (ดูตารางที่ 36 ประกอบ)

ตารางที่ 36 : ตารางแสดงค่าร้อยละของพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่ จำแนกตามการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจร

พฤติกรรมการยอมรับต่อ มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเข้าพื้นที่	การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาราจร	
	น้อย	มาก
ไม่ยอมรับ	70.5	49.2
ยอมรับ	29.5	50.8
รวม	100.0	100.0
(รวมจำนวน)	(132)	(126)

ค่าสถิติ $\chi^2 = 12.135$ $df = 1$
 Sig. = .000 $\phi = .217$

สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.11.3 มาตรการจำกัดปริมาณรถ

ผลการศึกษา พบว่าผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานน้อยมีแนวโน้มไม่ยอมรับต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถ (ร้อยละ 42.4) มากกว่าผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานมาก (ร้อยละ 17.5) แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานน้อยมีแนวโน้มที่จะยอมรับต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถสูง (ร้อยละ 57.6) ซึ่งอาจแสดงว่ามาตรการจำกัดปริมาณรถมิได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อพฤติกรรมการณ์ไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน

อย่างไรก็ตาม เมื่อทดสอบด้วยค่าไคสแควร์ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ปรากฏว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.00 จึงไม่ปฏิเสธสมมติฐานย่อยที่ตั้งไว้แต่แรก (ดูตารางที่ 37 ประกอบ)

ตารางที่ 37 : ตารางแสดงค่าร้อยละของพฤติกรรมการณ์ไม่ยอมรับต่อมาตรการจำกัดปริมาณรถ จำแนกตามการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน

พฤติกรรมการณ์ยอมรับต่อ มาตรการจำกัดปริมาณรถ	การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยาน	
	น้อย	มาก
ไม่ยอมรับ	42.4	17.5
ยอมรับ	57.6	82.5
รวม	100.0	100.0
(รวมจำนวน)	(132)	(126)

ค่าสถิติ	$\chi^2 = 19.047$	df = 1
	Sig. = .000	$\phi = .272$

5.12 การทดสอบสมมติฐาน

สำหรับตัวแปรอิสระอื่น ๆ นอกเหนือจากการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ปัญหาราจรถยนต์ เป็นตัวแปรที่ใช้ระดับการวัดแบบช่วง และตัวแปรตามคือพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ปัญหาราจรถยนต์เป็นตัวแปรที่ใช้ระดับการวัดแบบจัดกลุ่ม ดังนั้นเทคนิคที่ใช้ในการวิเคราะห์จึงจำเป็นต้องใช้เทคนิคการวิเคราะห์จำแนกประเภท

จุดมุ่งหมายของการใช้เทคนิคการวิเคราะห์จำแนกประเภท วิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเรื่องนี้ก็เพื่อจะหาลำดับความสำคัญของทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมเกี่ยวกับปัญหาราจรถยนต์ โดยจำแนกตามพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ปัญหาราจรถยนต์ ซึ่งจะแบ่งพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ปัญหาราจรถยนต์ออกเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มที่ไม่ยอมรับ และกลุ่มที่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ ซึ่งตัวแปรชุดดังกล่าวเขียนอยู่ในรูปสมการผลรวมเชิงเส้นเรียกว่าสมการจำแนกประเภท

ในการวิจัยโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์นี้ ตัวแปรของการวิจัยมีถึง 8 ตัวแปร คือ ความไม่สนใจปัญหาราจรถยนต์ ความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ปัญหาราจรถยนต์ ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน ค่านิยมรักความสะดวกสบาย ค่านิยมอิสระเสรี และค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย

ผลการศึกษา พบว่าเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มที่ไม่ยอมรับและกลุ่มที่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ ปรากฏว่าเมื่อนำตัวแปรเข้าไปในสมการทั้ง 8 ตัว ทุกตัวที่กลุ่มไม่ยอมรับมีค่าสูงในค่าเฉลี่ยของตัวแปรสูงกว่ากลุ่มที่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์ ยกเว้นค่านิยมอิสระเสรี สำหรับความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 68.39 รองลงมาคือความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน และความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรถยนต์จะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 35.94, 35.24 และ 34.04 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 38 ประกอบ)

ตารางที่ 38 : ตารางแสดงค่าเฉลี่ย(\bar{x})และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน(S.D.) ของกลุ่มที่มีพฤติกรรมไม่ยอมรับและกลุ่มที่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาของแต่ละตัวแปร

ตัวแปรอิสระ	กลุ่มที่ไม่ยอมรับ		กลุ่มที่ยอมรับ		F
	\bar{x}	S.D.	\bar{x}	S.D.	
X ₁	20.72	2.96	20.64	2.73	.056
X ₂	68.39	8.23	55.13	7.14	191.897*
X ₃	11.41	1.93	10.80	1.86	6.517*
X ₄	11.06	2.13	11.20	2.08	.282
X ₅	9.06	2.41	8.90	2.09	.327
X ₆	34.04	4.20	28.53	4.27	108.432*
X ₇	35.96	5.07	29.80	5.87	80.438*
X ₈	35.24	4.55	30.93	4.87	53.485*

หมายเหตุ

\bar{x} หมายถึง ค่าเฉลี่ยเลขคณิต

S.D. หมายถึง ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

F หมายถึง ค่าสถิติทดสอบของแต่ละตัวที่เรียกเต็ม ๆ ว่า univariate F-ratio

* หมายถึง หมายถึงระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

X₁ หมายถึงความไม่สนใจปัญหาจรรยา

X₂ หมายถึงความไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา

X₃ หมายถึงค่านิยมรักความสะอาดกสบาย

X₄ หมายถึงค่านิยมอิสระเสรี

X₅ หมายถึงค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย

X₆ หมายถึงความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก

X₇ หมายถึงความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์

X₈ หมายถึงความเชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน

ดังนั้นในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 2 ถึง 9 จึงปรากฏผลตามตารางที่ 38 คือ

ในสมมติฐานที่ 2 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่ไม่สนใจปัญหาจราจร จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” เมื่อทดสอบตัวแปรทัศนคติในด้านความไม่สนใจปัญหาจราจรที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ ปรากฏว่ามีค่าสูงกว่า .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 2 เหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะว่าผู้ที่ไม่สนใจปัญหาจราจร มักมีแนวโน้มยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรได้

สำหรับสมมติฐานที่ 3 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่ไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” เมื่อทดสอบตัวแปรทัศนคติความไม่พอใจต่อมาตรการที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ ปรากฏว่ามีค่าต่ำกว่า .05 ซึ่งไม่ปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 3 ที่กำหนดขึ้น

สมมติฐานที่ 4 กำหนดไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวกสบาย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” สมมติฐานที่ 5 ที่กำหนดไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” สมมติฐานที่ 6 ที่ตั้งไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” และสมมติฐานที่ 7 ที่กำหนดไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่มีค่านิยมรักความสะดวกสบาย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” เมื่อทดสอบค่านัยสำคัญทางสถิติ ปรากฏว่ามีค่าต่ำกว่า .05 ซึ่งไม่ปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 4 , 5 , 6 และ 7 ที่กำหนดขึ้น

สมมติฐานที่ 8 กำหนดไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่มีค่านิยมอิสระเสรี จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” และสมมติฐานที่ 9 กำหนดไว้ว่า “ผู้ค้าหีบเร่งแผงลอยที่มีค่านิยมขาดระเบียบวินัย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร” เมื่อทดสอบตัวแปรค่านิยมอิสระเสรีที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ ปรากฏว่ามีค่าสูงกว่า .05 จึงปฏิเสธสมมติฐานข้อที่ 8 ที่กำหนดขึ้น ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากตัวแปรทั้งสองตัวคือค่านิยมอิสระเสรีและค่านิยมขาดระเบียบวินัยไม่ใช่ตัวแปรสำคัญที่มีอิทธิพลในการกำหนดพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร

สำหรับการพิสูจน์สมมติฐาน สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 “ผู้กำหนดแผนผังลอยที่รับข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา น้อย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา” ไม่ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของบุญครอง วิทยาฤทธิพากร (2530) ซึ่งศึกษาทัศนคติของนักศึกษาวิชาชีพ เกษตรกรรมต่อการใช้วัตภูมิพิชทางการเกษตร พบว่าผู้ที่ได้รับข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมปอยจะไม่ เห็นด้วยกับการใช้วัตภูมิพิชทางการเกษตร และเอนก นิคมภักดิ์ (2520, อ้างถึงในฉันทนา โหมด มณี, 2538) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการรับข่าววารของเกษตรกรในนิคมสร้างตนเอง อำเภอโพธิ์พิสัย จังหวัดหนองคาย พบว่าเกษตรกรที่ครอบครัวมีฐานะดี จะมีพฤติกรรมการรับข่าว สารจากสื่อมวลชนมากกว่าและส่งผลให้มีการรับวิทยากรแผนใหม่เข้ามาใช้ในการเกษตรมากกว่าผู้ที่มีฐานะต่ำ ซึ่งได้รับข่าวสารจากสื่อมวลชนต่าง ๆ น้อยกว่า

สมมติฐานข้อที่ 2 “ผู้กำหนดแผนผังลอยที่ไม่สนใจปัญหาจรรยา จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับ ต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา” ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของจาคอบส์ (1981) ซึ่ง กล่าวว่ปัญหาจรรยาเกิดจากไม่เห็นความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยา และงานวิจัย ของนวลปรางค์ ชมภูศรี (2532) ที่กล่าวถึงการแก้ไขปัญหาจรรยาว่าไม่สามารถเป็นผลสำเร็จได้ ถ้าประชาชนยังไม่มีความสนใจ มองว่าไม่ใช่ธุระของตน

สมมติฐานข้อที่ 3 “ผู้กำหนดแผนผังลอยที่ไม่พอใจมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะมี พฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยา” ไม่ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งสอดคล้องกับงาน วิจัยของสุนทรีย์ โคมิน และ สนิท สัมครการ (2522) ที่ได้ให้ข้อสังเกตว่า ทัศนคติประเมินออกมาเป็น ความพึงพอใจหรือไม่พึงพอใจ ไม่ว่าเรื่องนั้น ๆ จะเกี่ยวข้องกับเรื่องใดก็ตามในทางที่ยอมรับหรือ ปฏิเสธ ย่อมมีผลทำให้บุคคลพร้อมที่จะแสดงปฏิกิริยาตอบสนองด้วยพฤติกรรมอย่างเดียวกัน ตลอด

สมมติฐานข้อที่ 4 “ผู้กำหนดแผนผังลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหา จรรยาจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหา จรรยา” ไม่ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสุภาวดี มิตรสมหวัง (2540) พบว่าหาก มาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาใดที่ใช้แล้วก่อให้เกิดความสะดวกสบาย มาตรการนั้นก็จะเห็นในเชิง บวก ในทางตรงข้ามจึงเชื่อว่าหากมีความเชื่อว่ามาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาจะทำให้ตนเองไม่ ได้ ได้รับความสะดวก ก็จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจรรยาตนเอง

สมมติฐานข้อที่ 5 “ผู้กำหนดแรงแม่ลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร” ไม่ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสุภาวดี มิตรสมหวัง (2540) ที่ได้อ้างอิงถึงผลการวิจัยที่ผ่านมาพบว่าการดำเนินการแก้ไขปัญหาราจรยังไม่สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาราจรให้ถูกลงได้ทันที จึงทำให้สภาพการจราจรติดขัดปรากฏอยู่ทั่วไป ส่วนหนึ่งมาจากประชาชนมีความรู้สึกต่อมาตรการในทางลบ อันเนื่องมาจากมาตรการที่น่าออกมาปฏิบัติกระทบต่อผลประโยชน์ส่วนบุคคล

สมมติฐานข้อที่ 6 “ผู้กำหนดแรงแม่ลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาราจรจะไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร” ไม่ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเสนาะ อ่อนศรี (2535) พบว่าประชาชนมีความเชื่อว่าปัญหาราจรไม่สามารถแก้ไขได้เนื่องจากรัฐบาลและหน่วยงานที่รับผิดชอบขาดความจริงจังและตั้งใจในการแก้ไขปัญหาราจร

สมมติฐานข้อที่ 7 “ผู้กำหนดแรงแม่ลอยที่ค่านิยมรักความสะอาดสบาย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร” ไม่ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนิตยา วงษาเทียม (2534) ซึ่งกล่าวว่าปัญหาราจรนั้นไม่สามารถแก้ไขได้หากประชาชนยังคำนึงถึงความสะอาดสบายเป็นหลัก

สมมติฐานข้อที่ 8 “ผู้กำหนดแรงแม่ลอยที่มีค่านิยมอิสระเสรี จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร” ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของอดุล วิเชียรเจริญ (2533) กล่าวว่าค่านิยมที่เป็นลักษณะเฉพาะของสังคมไทย คือการรักความเป็นอิสระเสรีอันเป็นค่านิยมที่ฝังรากลึกอยู่ในชีวิตจิตใจของคนไทย มีผลทำให้คนไทยไม่ชอบอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของคนอื่น และอานนท์ อากาภิรม (2525) ได้วิเคราะห์ค่านิยมสำคัญในสังคมไทย คือค่านิยมปัจเจกภาพว่าหมายถึงความเป็นตัวของตัวเองหรือความเป็นไทในตัวเองซึ่งทำให้คนไทยส่วนใหญ่มักไม่ชอบกฎเกณฑ์

สมมติฐานข้อที่ 9 “ผู้กำหนดแรงแม่ลอยที่มีค่านิยมขาดความเป็นระเบียบวินัย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาราจร” ปฏิเสธสมมติฐาน ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยของกองบังคับการตำรวจจราจรกลาง (2533, อ้างถึงในประภาเพ็ญ สุวรรณ 2535) ที่จัดทำเอกสารบรรยายสรุปว่าปัญหาราจรมีสาเหตุมาจากมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายยังไม่ได้ผล เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดระเบียบวินัยในการเคารพกฎหมายและการใช้ถนนร่วมกัน(ดูตารางที่ 40)

ตารางที่ 40 : ตารางแสดงผลรูปสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐาน	ไม่ปฏิเสธ	ปฏิเสธ
1. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร	√	
2. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ไม่สนใจปัญหาจราจร จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร		√
3. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร	√	
4. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร	√	
5. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร	√	
6. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรไม่เกิดประโยชน์เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงจังในการปฏิบัติงาน จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร	√	
7. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีค่านิยมรักความสะดวกสบาย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร	√	
8. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีค่านิยมรักอิสระเสรี จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร		√
9. ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่มีค่านิยมขาดระเบียบวินัย จะมีพฤติกรรมไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร		√