

บทที่ 8

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน เพื่อเสนอแนะและเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร

ในการศึกษานี้ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะลึก เพื่อที่จะศึกษาผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนในเขตบางรัก คินแดง และคลองเตย กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวน 378 คน กำหนดกลุ่มตัวอย่างตามวิธีการของ Parel และคณะ ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 140 คน

สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 140 คน เป็นชาย 57 คน คิดเป็นร้อยละ 40.7 เป็นหญิง 83 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 31-40 ปี มากที่สุดจำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 45 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 29.3 มีอายุมากกว่า 50 ปี น้อยที่สุด จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 มีความรู้ในระดับประถมศึกษามากที่สุด 55 คน คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมาคือมัธยมศึกษา 37 คน คิดเป็นร้อยละ 26.4 น้อยที่สุดคือไม่ได้เรียนและระดับอาชีวศึกษา, อนุปริญญา มีจำนวน 15 คน เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 10.7 สมรสแล้วมากที่สุด 71 คน คิดเป็นร้อยละ 50.7 รองลงมาคือโสด จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 37.9 น้อยที่สุดคือแยกกันอยู่ 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.1 มีอาชีพค้าขายมากที่สุด 106 คน คิดเป็นร้อยละ 75.7 รองลงมาคือรับจ้าง 18 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9 และน้อยที่สุดคือรับราชการ 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7 ไม่มีอาชีพเสริมมากที่สุด 110 คน คิดเป็นร้อยละ 78.6 รองลงมาคือมีอาชีพเสริมค้าขาย 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 น้อยที่สุดคือมีอาชีพเสริมรับจ้าง 6 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3 มีรายได้ระหว่าง 3,001-6,000 บาท มากที่สุด จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 52.9 รองลงมาคือมีรายได้ระหว่าง 6,001-9,000 บาท จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 32.1 น้อยที่สุดคือมี

รายได้มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป 5 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 กลุ่มสมรสของกลุ่มตัวอย่างมีรายได้ไม่เกินเดือนละ 3,000 บาท มากที่สุด 29 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 รองลงมาคือมีรายได้ระหว่าง 3,001-6,000 บาท 18 คน คิดเป็นร้อยละ 25.4 น้อยที่สุดคือมีรายได้มากกว่า 12,000 บาทขึ้นไป จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8 และกลุ่มสมรสไม่มีรายได้ 7 คน คิดเป็นร้อยละ 9.9 กลุ่มตัวอย่างมีรายได้พอใช้จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 53.6 รองลงมาคือมีเหลือเก็บบ้าง 35 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 และไม่พอใช้น้อยที่สุด 30 คน คิดเป็นร้อยละ 21.4 มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในภาคอีสานมากที่สุด จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมาคือภาคกลาง 42 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 และภาคใต้น้อยที่สุด 9 คน คิดเป็นร้อยละ 6.4

ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนอาศัยอยู่ในบ้านเช่า มากที่สุด 67 คน คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงมาคือบ้านของตนเอง 58 คน คิดเป็นร้อยละ 41.4 และอื่น ๆ น้อยที่สุด 15 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 มีบุคคลที่ร้องรับภาระเลี้ยงดู 1-2 คน มากที่สุด 59 คน คิดเป็นร้อยละ 42.1 รองลงมาคือไม่มีบุคคลที่ร้องรับภาระเลี้ยงดู 43 คน คิดเป็นร้อยละ 30.7 และต้องรับภาระเลี้ยงดูตั้งแต่ 5 คนขึ้นไป น้อยที่สุด 8 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 ประกอบอาชีพมาแล้ว 1-3 ปี มากที่สุด 45 คน คิดเป็นร้อยละ 32.1 รองลงมาคือ 4-6 ปี 37 คน คิดเป็นร้อยละ 26.4 และต่ำกว่า 1 ปี น้อยที่สุด 21 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 ใช้รถวันละ 4-8 ชั่วโมงมากที่สุด จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมาคือใช้วันละ 6 ชั่วโมงขึ้นไป 49 คน คิดเป็นร้อยละ 35.0 และ ใช้ต่ำกว่า 4 ชั่วโมงต่อวัน น้อยที่สุด 6 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3

ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนไม่เคยประสบอุบัติเหตุ มากที่สุด จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 74.3 รองลงมาคือประสบอุบัติเหตุ 1-5 ครั้งต่อปี 29 คน คิดเป็นร้อยละ 20.7 และประสบอุบัติเหตุ 6-10 ครั้งต่อปี น้อยที่สุด 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2.1 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนเคยทำผิดกฎหมาย 1-5 ครั้งต่อปี มากที่สุด 114 คน คิดเป็นร้อยละ 81.4 รองลงมาคือไม่เคยทำผิดกฎหมาย 11 คน คิดเป็นร้อยละ 7.9 และทำผิด 6-10 ครั้งต่อปี น้อยที่สุด 7 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 รถเงินและล้อเลื่อนมีอายุการใช้งานมากกว่า 1 ปีขึ้นไป มีมากที่สุด 77 คน คิดเป็นร้อยละ 55.0 รองลงมาคือใช้งาน 6 เดือน-1 ปี 41 คน คิดเป็นร้อยละ 29.3 และใช้งานต่ำกว่า 6 เดือน น้อยที่สุด 22 คน คิดเป็นร้อยละ 15.7

ในการจัดระดับความรู้เรื่องกฎจราจรด้วยชุดคำถาม พบว่า มีผู้ที่ได้คะแนนสูงสุดคือ 10 คะแนน และมีคะแนนต่ำสุด 3 คะแนน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 5.66 และ S.D. = 1.51 ผู้ที่ได้คะแนนต่ำกว่าค่าเฉลี่ย (5.66) เป็นผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย มีจำนวนทั้งสิ้น 59 คน คิดเป็นร้อยละ 42.1 และผู้ที่ได้คะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย (5.66) 81 คน คิดเป็นร้อยละ 57.9

2. พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่ามีคะแนนสูงสุดที่ 21 คะแนน มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 คะแนนต่ำสุดคือ 12 คะแนน มีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.9 และมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 15.33 คะแนน ค่า S.D. = 2.02 ผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าคะแนนเฉลี่ย 85 คน คิดเป็นร้อยละ 60.7 ส่วนผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าคะแนนเฉลี่ย 55 คน คิดเป็นร้อยละ 39.3

จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหารถจักรยาน ในเรื่องผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหารถจักรยานใช้หรือไม่ พบว่า ตอบว่าใช่จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 และตอบว่าไม่ใช่ จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 ในเรื่องการควักขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรจะช่วยแก้ไขปัญหารถจักรยานได้หรือไม่ พบว่า ส่วนใหญ่ตอบว่าแก้ไขปัญหานี้ได้ จำนวนถึง 102 คน คิดเป็นร้อยละ 72.9 ตอบว่าไม่ได้ จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 27.1 ผลการให้คำแนะนำแก่คะแนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามาตรการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่ควรเน้นมากที่สุดคือ การควบคุมปริมาณรถ

3. การพิสูจน์สมมติฐาน

จากการศึกษาโดยใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามและทำการพิสูจน์สมมติฐานด้วยวิธีทางสถิติ โดยโปรแกรม SPSS PC⁺ โดยการทดสอบค่าเฉลี่ยสองกลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน พบว่า

สมมติฐานการวิจัยที่ 1 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุมาก

สรุปได้ว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า " ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่มีอายุมาก"

สมมติฐานการวิจัยที่ 2 ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้หญิง

สรุปได้ว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้ชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนที่เป็นผู้หญิง"

สรุปได้ว่าเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การถูกลงโทษจากการฝ่าฝืน กฎจราจรต่ำจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรสูง"

สมมติฐานการวิจัยที่ 8 ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูมากจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูน้อย

สรุปได้ว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูมากจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีจำนวนผู้ที่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูน้อย"

สมมติฐานการวิจัยที่ 9 ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานมานานจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน

สรุปได้ว่า ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า "ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานมานานจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนที่มีสภาพการใช้งานไม่นาน"

สรุปผลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

พฤติกรรมของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อน

ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนส่วนใหญ่จะไม่ค่อยสนใจหรือใส่ใจในเรื่องปัญหาการจราจรมากนัก จะคิดถึงเรื่องปากท้องของตนเองมากกว่า จึงทำให้มีพฤติกรรมในการใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงในเรื่องกฎระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ เมื่อการจราจรติดขัดมากก็เงินไปบนทางเท้า เพราะต้องการไปถึงจุดหมายให้รวดเร็วที่สุด โดยส่วนใหญ่จะมีการขายของคล้าย ๆ กัน การจอดหรือหยุดเพื่อขายของก็จะไม่สนใจเครื่องหมายจราจร เพราะถ้ามีลูกค้าเรียกหมายถึงรายได้ที่จะได้รับและบริเวณที่จะค้าขายได้ดีก็จะเป็นบริเวณที่มีคนจำนวนมาก เช่น ป้ายรถเมล์ ทางแยก หน้าโรงเรียน ฯลฯ

ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนจะมีพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรจากการเห็นคนอื่นทำจึงทำตาม โดยไม่รู้ว่าตนเองทำผิดกฎจราจร ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีการศึกษา

ไม่สูงนัก พฤติกรรมที่เกิดขึ้นบางครั้งก็เกิดจากการขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรและกฎระเบียบต่าง ๆ

ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนส่วนน้อยจะมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจรแต่ไม่ปฏิบัติตาม จะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะช่วงเวลาเร่งรีบนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีภารกิจยุ่งมาก ประกอบกับตนเองเป็นผู้มีรายได้น้อย จะได้รับการละเว้น ผ่อนผัน ไม่กวาดขันหรือลงโทษเมื่อที่ผิดกฎจราจร

ความคิดเห็นในด้านการจราจร

ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนส่วนใหญ่มองว่าตนเองไม่ใช่สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร เพราะเป็นรถที่มีขนาดเล็กไม่ใหญ่ มีความคล่องตัว เมื่อรถติดก็สามารถขึ้นบนทางเท้า หรือเข้าซอยได้ เพื่อหลบหลีกจากปัญหาจราจรได้

ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนมองว่ารถที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุดคือ

1. รถเมล์
2. รถแท็กซี่
3. รถมอเตอร์ไซด์

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรตามความเห็นของผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนโดยสรุป

1. ปริมาณรถมีมากเกินไป
2. การขาดวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน
3. บริการสาธารณะของรัฐไม่เพียงพอและไม่ดี ทำให้คนหันมาใช้รถส่วนบุคคลมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. มีการควบคุมหรือจำกัดปริมาณรถ
2. มีการขยายถนนหรือทำทางลัดมากขึ้น
3. ย้ายสถานที่สำคัญ ๆ ให้อยู่กระจายออกไป

การสังเกตการณ์

การจราจรในสี่แยกพระรามเก้า แยกอโศก และแยกสุขุมวิท

แยกพระรามเก้า (ถนนรัชดาภิเษกตัดกับถนนพระรามเก้า) เป็นสี่แยกที่มีการก่อสร้างสะพานลอยในถนนพระรามเก้า ทำให้เสียเวลาจราจรไป 2 ช่องทาง เป็นจุดที่มีการขึ้นลงทางด่วน มีสถานที่ประกอบการมากมาย ไม่ว่าจะเป็น อ.ส.ม.ก. โรงเรียนบาลพระรามเก้า โรงแรมพอลินส์ ห้างสรรพสินค้าเฮอตัน อาคารสำนักงานจำนวนมาก การจราจรของแยกนี้จะคับคั่งมาก โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ในตอนเช้ารถจะติดขัดมากในถนนรัชดาภิเษกที่จะตรงไปแยกอโศก และถนนพระรามเก้าด้านที่ตรงไปยังอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณแยกพระรามเก้านี้ จะมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจราจรมาก โดยเฉพาะมอเตอร์ไซค์ และรถยนต์ส่วนบุคคล รถประจำทางจอดไม่ตรงป้ายและไม่เป็นระเบียบ คนเดินเท้าข้ามถนนโดยไม่ดูสัญญาณไฟเป็นจำนวนมาก มีรถเงินล้อเลื่อนจอดขายของบนทางเท้าหน้าเฮอตัน ติดกับป้ายรถประจำทาง ตำรวจจราจรจะออกมาใช้สัญญาณมือช่วยระบายรถให้เร็วขึ้นในชั่วโมงเร่งด่วน เช้าและเย็น

แยกอโศก (ถนนรัชดาภิเษกตัดกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่) เป็นแยกที่ช่องการจราจรน้อย โดยมีเพียง 4 ช่องการจราจรในทางที่จะไปยังสุขุมวิท มีลักษณะเป็นคอขวด ทำให้มีรถคับคั่งและสะสมตลอด ระบายรถได้น้อย ในชั่วโมงเร่งด่วนจะมีปัญหามาก มีสถานที่สำคัญอยู่หลายแห่ง เช่น มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ โรงเรียนเซนคอมินิค คอนบอสโก สถานทูตญี่ปุ่น อาคารสำนักงานจำนวนมาก การจราจรในถนนรัชดาภิเษกทั้งสองฝั่งจะคับคั่งตลอดวัน ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ตอนเช้าจะมีรถมากในด้านที่จะตรงไปประตูน้ำ ตอนเย็นในด้านที่จะตรงไปคลองตัน

พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน มีรถมอเตอร์ไซค์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจำนวนมาก รถแท็กซี่และรถตู้ก็ จะกลับรถในที่ห้ามกลับจำนวนหลายคัน รถประจำทางจะจอดไม่ชิดขอบทาง คนเดินเท้าจะข้ามถนนโดยเฉพาะตอนเที่ยงจำนวนมาก ซึ่งมีผลต่อการจราจรเพราะถนนช่วงนี้จากอโศกไปสุขุมวิทมีแค่ 4 ช่องทางการจราจร บริเวณนี้จะไม่มีการก่อสร้างสะพานลอย รถเงินและล้อเลื่อนจะจอดอยู่บนทางเท้า หน้าอาคารสำนักงานอยู่พอสมควร บางครั้งคนเดินเท้าต้องลงมาเดินบนถนน ชั่วโมงเร่งด่วนเช้าเย็น ตำรวจจราจรจะมาให้สัญญาณมือเพื่อเร่งการจราจรให้คล่องตัวขึ้น

แยกสุขุมวิท (ถนนรัชดาภิเษกตัดกับถนนสุขุมวิท) ในถนนรัชดาภิเษก เป็นแยกที่มีลักษณะช่องทางบริเวณแยกเป็น 9 ช่องทาง เข้ามาสู่แยกอโศกจะเหลือเพียง 4 ช่องทาง เป็นแยกที่มีสถานที่ต่าง ๆ จำนวนมาก เช่น ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ห้างสรรพสินค้าโรบินสัน โรงแรมขนาดใหญ่หลายแห่ง อาคารสำนักงานจำนวนมาก ในถนนสุขุมวิทก็มีซอยมากมาย และเป็นทางที่จะไปสู่ภาคตะวันออก ซึ่งมีสถานีขนส่งเอกมัยอยู่ ปริมาณรถในแยกนี้จะมีมาก โดยเฉพาะในถนนสุขุมวิท ในช่วงเช้าฝั่งเข้าเมืองคือด้านตรงไปยังถนนเพลินจิต และช่วงเย็นในด้านที่ตรงไปยังเอกมัย

พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนบริเวณแยกสุขุมวิทจะมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกันมาก ทำให้รถไปติดอยู่ที่ทางแยก ทำให้ด้านอื่นไปไม่ได้ รถมอเตอร์ไซด์จะฝ่าฝืนมากที่สุด รถแท็กซี่ก็จะกลับรถในที่ห้ามกลับเมื่อเห็นว่ารถติดมาก มีวินมอเตอร์ไซด์ขับทางเท้าใกล้ป้ายรถประจำทาง ทำให้คนเดินเท้าต้องลงไปเดินบนถนน คนเดินเท้าจะข้ามถนนโดยไม่ดูสัญญาณไฟจราจร โดยเฉพาะช่วงเย็น รถประจำทางจะจอดให้คนขึ้นลงนอกป้าย มีรถเงินขายอาหาร ขายผลไม้บนทางเท้า บริเวณป้ายรถประจำทาง ทำให้คนที่มียารถประจำทางต้องลงมารอในถนน ตำรวจจราจรจะใช้สัญญาณไฟจราจร และมากอยจับกุมผู้กระทำความผิดจราจร

การจราจรของสี่แยกทั้ง 3 แห่งนั้น มีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก และเป็นปัญหาที่มีความเกี่ยวเนื่องและสัมพันธ์กัน พบว่าจะเป็นแยกที่มีตัดกับถนนรัชดาภิเษกเป็นช่วง ๆ และมีระยะทางใกล้กันมากทั้งสามแยก แต่การอำนวยความสะดวกหรือการควบคุมการจราจรอยู่ในความควบคุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่างพื้นที่กัน คือ สน.ห้วยขวาง สน.มักกะสัน และสน.ทองหล่อ บางครั้งขาดการประสานงานกันทำให้การจราจรขาดประสิทธิภาพ ปริมาณรถสะสมในแต่ละด้านไม่เหมาะสมและสัมพันธ์กัน

เมื่อเปรียบเทียบการจราจรจากสี่แยกทั้ง 3 แล้วพบว่า แยกที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุดคือ แยกอโศก

สาเหตุที่ทำให้แยกอโศกมีปัญหาการจราจรมากที่สุด

1. แยกนี้จะมีช่องการจราจรที่แคบมาก จากแยกสุขุมวิทที่มี 9 ช่องทาง มาถึงอโศกจะเหลือเพียง 4 ช่องทาง ใกล้แยกจะเป็นสะพานข้ามคลองแสนแสบ จะเหลือ 2 ช่องทาง จากทางด้านแยกพระรามเก้าก็มี 8 ช่องทาง แยกนี้จะมีลักษณะเป็นคอขวด ทำให้มีปริมาณสะสมของรถมากแต่การระบายรถออกได้น้อย

2. บริเวณแยกอโศกเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานจำนวนมาก มีโรงเรียนมีชื่อเสียงและมหาวิทยาลัย และเป็นที่ตั้งของแหล่งบันเทิงในยามราตรีในถนนเพชรบุรีตัดใหม่

3. มีทางรถไฟติดผ่านใกล้กับทางแยก
4. เป็นแยกที่มีระยะทางใกล้กับแยกอื่นมาก ทำให้มีปริมาณรถคับคั่งมากในทุกด้าน และสะสมอยู่ตลอด
5. มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรมากไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์ไซค์และรถยนต์และคนเดินเท้า
6. ป้ายรถประจำทางอยู่ใกล้กับทางแยกมาก รถประจำทางจอดไม่เป็นระเบียบ

ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย

1. ขาดแคลนงานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน จึงทำให้มีความลำบากในการศึกษาวิจัย
2. การตอบแบบสอบถามของผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน ต้องใช้การสัมภาษณ์ร่วมด้วย เพราะผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนส่วนใหญ่มีการศึกษาไม่สูงนัก บางครั้งต้องอธิบายคำถามอยู่หลายครั้งจึงจะได้คำตอบที่ต้องการ ดังนั้นจึงทำให้เสียเวลามากในการเก็บข้อมูล
3. การสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อนต้องใช้การสัมภาษณ์เป็นเวลานานผู้ให้สัมภาษณ์มักไม่มีเวลาและอยู่ในช่วงเร่งรีบ ต้องนัดสัมภาษณ์หลังเลิกงาน บางครั้งต้องนัดสัมภาษณ์หลายครั้งจึงจะได้ข้อมูลสมบูรณ์
4. การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ต้องสัมภาษณ์ในเวลาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจคนนั้นเข้าเวร ก่อนเวลาปล่อยแถว ซึ่งจะมีเวลาไม่มากนัก จึงต้องมีการนัดสัมภาษณ์ใหม่
5. ขาดความร่วมมือจากผู้ให้สัมภาษณ์
6. ขณะทำการวิจัยได้มีการก่อสร้างทางรถไฟและการปรับปรุงผิวถนน ทำให้เกิดมลภาวะทั้งจากฝุ่นละอองและควันรถจำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาต่อสุขภาพของผู้วิจัยส่วนหนึ่งด้วย

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็น และล้อเลื่อนในกรุงเทพมหานครในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ โดยจะขอกล่าวออกเป็น ๒ ตอน ดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาถึงเหตุการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนในแง่มุมอื่น ๆ รวมทั้งตัวแปรอื่น ๆ ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร
2. ควรมีการศึกษากลุ่มตัวอย่างให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ได้ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างเพียง 140 ราย อีกทั้งขอบเขตในการศึกษาจำกัดเฉพาะเขตบางรัก เขตดินแดงและเขตคลองเตย ดังนั้นการนำผลการวิจัยอ้างอิงไปยังกลุ่มประชากรนอกเหนือจากขอบเขตดังกล่าวนี้ จะต้องมีความระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง
3. ควรมีการศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่างอื่น ๆ และควรมีการเปรียบเทียบระหว่างกลุ่ม เพื่อให้ได้ผลที่ชัดเจนมากขึ้น
4. ควรศึกษาถึงสาเหตุอื่น ๆ ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร นอกเหนือจากพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ เช่น ในเรื่องนโยบาย การวางแผนทางการจราจรของรัฐที่เป็นสาเหตุหนึ่งเช่นกันที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร

ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติการ

จากผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะวิธีการที่อาจนำไปปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. การที่บุคคลฝ่าฝืนกฎจราจร อาจเนื่องจากความไม่รู้ (Ignorance) สาเหตุที่ทำให้เขาฝ่าฝืนอาจเนื่องจากเขาไม่รู้เรื่องกฎจราจร ซึ่งทำให้บุคคลเหล่านั้นฝ่าฝืนกฎจราจรด้วยความไม่ตั้งใจ ดังนั้นควรมีการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร รณรงค์การสร้างวินัยการจราจร และสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร
2. การฝ่าฝืนกฎจราจรที่เกิดขึ้น สาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ การที่ผู้ขับขี่ไม่เต็มใจ (Unwillingness) ที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรนั่นเอง จึงต้องมีการใช้มาตรการกวดขันการฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้มาตรการอย่างจริงจัง ต่อเนื่องและเสมอภาค

3. ควรมีการเพิ่มจุดผ่อนผันมากขึ้น และควรจัดให้มีความเป็นระเบียบมากขึ้น เพื่อลดปัญหาที่ผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนจอดขายของในที่ห้ามจอด

4. การศึกษาถึงเหตุการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเข็นและล้อเลื่อนเป็นการศึกษาถึงกลุ่มคนระดับล่างที่มีรายได้และการศึกษาไม่สูงนัก ดังนั้นมาตรการที่ใช้ในการลงโทษควรมีการชี้แจงและอธิบายให้เข้าใจถึงผลเสียที่เกิดขึ้นและควรมีการประสานงานจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่เทศกิจ กรุงเทพมหานคร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กรมตำรวจ เพื่อให้การแก้ปัญหาจราจรมีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ควรมีการกำหนดนโยบายของแต่ละกระทรวง กับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง หรือมีผลกระทบต่อจราจร โดยให้มีการประสานงานกันและหากสามารถทำงานไปพร้อม ๆ กันได้ก็จะทำให้มีผลกระทบต่อจราจรน้อยลง