

รถจักรยานยนต์: ปฏิบัติการบนท้องถนน

ชนัญญา ประสาทไทย
ห้างหุ้นส่วนจำกัด เดอะ ทีซิส
chananya@thetsis.com

DOI: 10.14456/tujournal.2018.6

บทคัดย่อ

หลายคนที่ได้มีโอกาสขับรถบนถนนในประเทศไทย และคงจะเคยพบเจอรถจักรยานยนต์เกือบทุกหนทุกแห่ง แต่เคยสงสัยหรือไม่ว่า นอกจากเหตุผลในเรื่องเศรษฐกิจที่ทำให้คนจำนวนมากไม่สามารถซื้อรถยนต์ที่นั่งส่วนบุคคลได้นั้น ยังมีเหตุผลอีกมากมาย เช่น รถจักรยานยนต์ประหยัดค่าน้ำมันกว่ารถยนต์ มีความคล่องตัวกว่า การหาที่จอดรถในเมืองใหญ่ได้ง่ายกว่า และประหยัดเวลาในการเดินทางได้มากกว่า จึงเห็นกลุ่มคนจำนวนมากซื้อจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ใช้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะในการเดินทาง ส่งพัสดุ และส่งอาหาร เพื่อประหยัดเวลา ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นคล้ายกับจะเป็นเรื่องปกติที่พบเห็นได้ทุกวันในชีวิตประจำวัน หากมองว่าเหตุการณ์เหล่านี้เป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางในเมืองที่มีรถติดหนาแน่นอย่างกรุงเทพมหานครจะไม่แปลกอะไร แต่ในขณะที่ทางเลือกนี้ถูกเลือกปฏิบัติในสังคม มันได้สร้างแบบแผนบางอย่างให้เกิดขึ้น ซึ่งเป็นแบบแผนที่เข้าไปแทนที่โครงสร้างเดิมในการใช้รถใช้ถนนในความเข้าใจของผู้คน การหยิบเอาแนวการมองด้วยทฤษฎี Structuration ของ Anthony Giddens จึงอาจจะช่วยให้เราเข้าใจปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นได้โดยมิได้ละเลยมุมมองที่มาจากทั้งโครงสร้างและผู้กระทำการ

[วารสารธรรมศาสตร์ ปีที่ 37 ฉบับที่ 1 ปี พ.ศ.2561]

คำสำคัญ: ถนน, รถจักรยานยนต์, โครงสร้าง, ผู้กระทำการ

Practices on the Road

Chananya Prasartthai

The TSIS Ltd.

chananya@thetsis.com

DOI: 10.14456/tujournal.2018.6

Abstract

More flexible and faster are the reasons for using motorcycles in larger cities. Motorcycle Practices on the road aims to explore the existing of structure among riders in Thailand. By using Structuration Theory, structure can be constituted through actions. The actions of an agency produced and reproduced social structure in their everyday life. For methodology in this study, researcher used documentary analysis and collected data by reviewing the topic on social network about the riders who break the rule. The study shown, the Existing of social structure (traffic regulation) have been replaced by the pattern of rider action (behaviors) such as cutting someone off, overtaking and reversing the lens that these become the new structure among riders. (The riders have their reasons for an own actions). The effect of these actions challenges governor to rethinking about traffic regulation, urban planning and necessary infrastructure for public communication in Thailand.

[Thammasat Journal, Volume 37 No.1, 2018]

Keyword: Road, Motorcycles, Structure, Agency

บทนำ

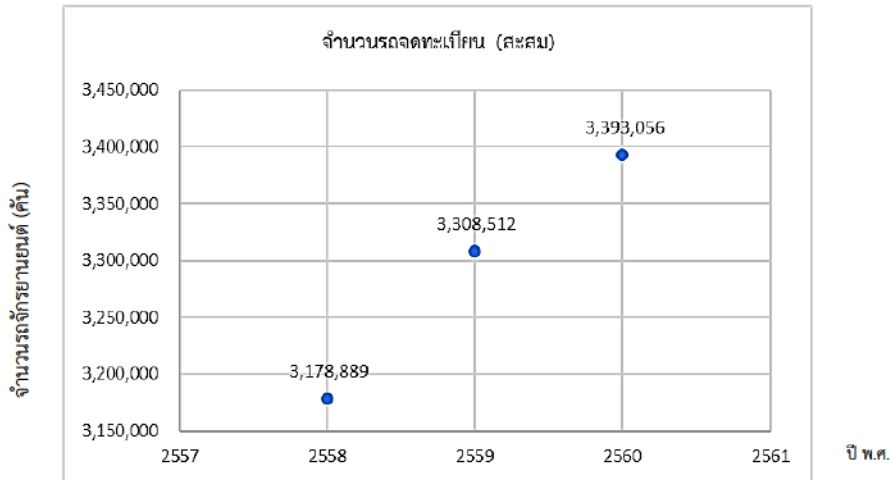
“บนถนนหนทางซูเปอร์ไฮเวย์ หนุ่มพเนจรท่องไปกลางฝัน” เสียงเพลงเพื่อชีวิตของ หงคาราวาน ที่เหล่าแฟนเพลงเพื่อชีวิตคุ้นเคยดังก้องในความทรงจำผู้คน บทเพลงเล่าถึงชีวิตของหนุ่มพเนจรที่ออกเดินทางไปตามหาฝันในโลกอันกว้างใหญ่ แม้จะฟังผ่าน ๆ ไปเพลงนี้ก็กลับชี้ให้เห็นแง่มุมของชีวิตและการเดินทางของผู้คนได้อย่างน่าสนใจ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าผู้คนได้ให้เหตุผลในการเดินทาง โดยเชื่อว่าจะเป็นวิธีการในการเปิดรับประสบการณ์ เปิดมุมมองที่มีต่อโลกและผู้คน รับรู้และซึมซับ แลกเปลี่ยนความคิดและวัฒนธรรมที่แตกต่างหลากหลาย การเดินทางออกไปตามหาคำตอบให้กับสิ่งที่ไม่รู้นำมาซึ่งการพัฒนาองค์ความรู้ใหม่ ๆ

ซูเปอร์ไฮเวย์ เป็นเส้นทางสายเชียงใหม่-ลำปางที่ถูกสร้างขึ้นตั้งแต่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ด้วยรัฐบาลมียุทธศาสตร์ในการป้องกันการรุกรานจากคอมมิวนิสต์ และต้องการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1-4 (พ.ศ.2504-2524) โดยให้มีการสร้างถนนเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากภาคเกษตรเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรม พัฒนาการคมนาคมขนส่งในภาคเหนือให้เดินทางได้สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังกำหนดให้จังหวัดเชียงใหม่ ลำปาง และลำพูน เป็นศูนย์กลางความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภาคเหนือของประเทศไทย (หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2551) ดังนั้น “เมือง” จึงมักเป็นจุดหมายปลายทางที่ผู้คนเดินทางไปเยือนด้วยจุดประสงค์หลาย ๆ อย่าง บ้างไปทำงาน บ้างไปท่องเที่ยว หรือพบปะสังสรรค์ เนื่องจากเมืองศูนย์รวมกิจกรรมทางสังคม เป็นพื้นที่แลกเปลี่ยน เป็นศูนย์รวมความทันสมัยทั้งแฟชั่น อาหาร ความรู้สมัยใหม่ และเทคโนโลยี ภาพของเมืองจึงดูงดงามตามจินตนาการของผู้ที่เกิดและเติบโตห่างไกลจากตัวเมือง ซึ่งมีวิถีชีวิตและประสบการณ์ในการเดินทางที่ต่างกัน อย่างไรก็ตามการเดินทางจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีเส้นทาง มีทิศทาง และการเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง อาจด้วยพาหนะบางชนิด หรือแม้แต่ใช้การเดินทางเท้า

หลายคนคงได้มีโอกาสเดินทางไปท่องเที่ยวเมืองใหญ่ ๆ ในต่างประเทศอย่างลอสแอนเจลิส สหรัฐอเมริกา แม้ว่าสหรัฐอเมริกาจะถูกจัดให้อยู่ในประเทศที่เจริญแล้ว แต่ยังมีเผชิญกับปัญหาการจราจรบนท้องถนนเช่นกัน โดยในปี ค.ศ.2016 ผู้ขับขี่เสียเวลาไปกับการจราจรที่ติดขัดบนถนนเฉลี่ยสูงสุดถึง 104 ชั่วโมง จากการจัดอันดับเมืองที่มีรถติดมากที่สุดในโลกของบริษัทที่ให้บริการด้านข้อมูลและซอฟต์แวร์เกี่ยวกับอินเทอร์เน็ตและโมบายแอปพลิเคชันเกี่ยวกับการจราจร INRIX จึงจัดลำดับให้ลอสแอนเจลิส กลายเป็นเมืองที่มีรถติดอันดับที่ 1 ของโลก (ธิดา สาธุไธ, 2560)

สำหรับประเทศไทย “กรุงเทพมหานคร” เป็นเมืองหลวงที่เต็มไปด้วย “รถ” บนถนน ภาพของรถติดไฟแดงตามแยกต่าง ๆ มีให้พบเห็นทุกเช้า สาย บ่ายและเย็น หรืออาจกล่าวได้ว่า ถนนในกรุงเทพมหานครบางเส้นทางจะมีรถหนาแน่นเกือบทั้งวัน กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีชั่วโมงเฉลี่ยของผู้ขับขี่ซึ่งเสียไปในช่วงการจราจรติดขัดเป็นอันดับที่ 12 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ของเอเชียโดยเสียเวลาในการจราจรติดขัดสูงสุด 64.1 ชั่วโมงในปี 2016 (ธิดา สาธุไธ, 2560)

ทางออกของปัญหาการติดในประเทศไทยที่พบเห็นได้โดยทั่วไปจนดูจะเป็นเรื่องปกติคือการ ใช้พาหนะขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นในการเดินทางแทนการขับรถบนถนน เช่น รถไฟฟ้า BTS รถไฟใต้ดิน MRT หรือการใช้เรือต่วนในการเดินทางแทน นอกจากนั้นยังมีการใช้ยานพาหนะอื่นที่เล็กและคล่องตัวกว่าในการเดินทางบนท้องถนน หรือแม้แต่ขับขึ้นทางเท้า นั่นคือ รถจักรยานยนต์ จากการพิจารณา สถิติรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียน จากกองแผนงานกลุ่มสถิติขนส่งช่วงปี พ.ศ.2558-2560 พบว่ามี การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นโดยเฉลี่ยปีละกว่า 1 แสนคัน (ภาพประกอบ 1)



ภาพประกอบ 1 เปรียบเทียบจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนกรมขนส่งทางบก ช่วงปี พ.ศ. 2558-2560

นอกจากรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลแล้ว ยังมีรถจักรยานยนต์สาธารณะ หรือมักจะเรียกกันว่า “รถจักรยานยนต์รับจ้าง” ให้บริการอยู่ตามตรอกซอกซอยต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลาเร่งด่วน รถจักรยานยนต์รับจ้างจะต่อแถวเรียงรายเพื่อให้บริการผู้โดยสารที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทางในเมืองใหญ่ ด้วยขนาดของรถที่เล็กและปราดเปรียว ทำให้สามารถมุดแทรกช่องว่างระหว่างรถยนต์บนถนนได้ ประกอบกับประสบการณ์ขับรถของผู้ขับขี่ทำให้ในบางครั้งผู้โดยสารที่รับบริการได้พบกับประสบการณ์ขับขี่อันน่าตื่นเต้นหวาดเสียว อีกทั้งยังพบอีกว่า กลุ่มคนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยส่วนมากมักจะมีวิถีปฏิบัติหรือกระทำบางอย่างที่ขัดต่อบรรทัดฐานในการใช้ถนน เป็นการละเลยและแทนที่ด้วยวิถีใหม่ อีกทั้งยังปฏิบัติเรื่อยมาจนกลายเป็นชุดของบรรทัดฐานย่อย ๆ ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

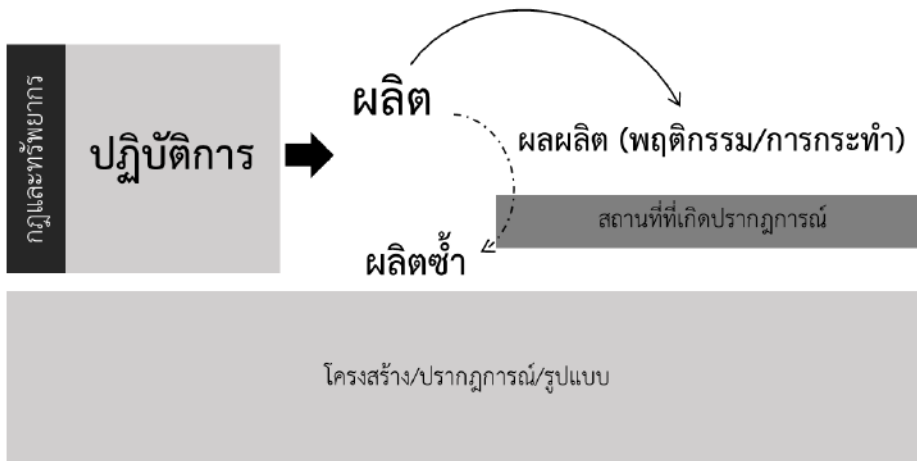
บทความชิ้นนี้ผู้เขียนจึงอยากชี้ชวนให้ผู้อ่านได้ตั้งคำถามกับวิถีปฏิบัติของผู้คนที่อยู่ภายใต้กฎหรือโครงสร้างหนึ่ง ที่ยังคงเจตจำนงเสรีและเลือกที่จะกระทำการต่าง ๆ ได้ โดยมีได้มีเจตนาที่จะวิพากษ์การกระทำในเชิงเสียหายเพียงแต่จะชี้ชวนให้เห็นรูปธรรมหนึ่งอันเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมที่เกิดขึ้นซึ่งดำรงอยู่ในชีวิตประจำวันของผู้คน

วิธีการศึกษา

เดิมที หากพิจารณาฐานคิดสังคมวิทยาที่มีอยู่ในการศึกษาเกี่ยวกับทางเลือกในการใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มที่ให้ความสำคัญกับโครงสร้าง อาจจะกล่าวถึงผลของโครงสร้างที่ทำให้ผู้คนต้องหันไปซื้ออาหารจักรยานยนต์ มิว่าจะเป็นเรื่องโครงสร้างเศรษฐกิจ ชนชั้น ค่านิยม หรือวัฒนธรรม ส่วนกลุ่มที่ให้ความสำคัญกับตัวปัจเจกบุคคล อาจกล่าวถึงความคิด การตีความและประสบการณ์ จึงทำให้มีการเลือกใช้รถจักรยานยนต์เป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทาง เช่นนั้น Anthony Giddens จึงได้มีความพยายามที่จะผสมผสานแนวการมองจากฐานคิดทั้งสองแบบเอาไว้ด้วยกัน เพื่อแก้ไขปัญหาในเชิงทฤษฎีซึ่งเป็นที่ถกเถียงกันมานานนับศตวรรษ เกี่ยวกับจุดเน้นในการศึกษาของสังคมวิทยาว่าควรจะให้ความสำคัญในการศึกษาส่วนที่เป็น “โครงสร้าง” หรือส่วนที่เป็น “ปัจเจกบุคคล” Giddens จึงได้เสนอทฤษฎี Structuration โดยมีชื่อภาษาไทยว่า “ทฤษฎีการก่อตัวของโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคม” เพื่อเป็นการผสมผสานข้อถกเถียงนั้น และต้องการหลีกเลี่ยงจากคำอธิบายเกี่ยวกับคู่ตรงข้าม (Dualism) ในการมองปัจเจกบุคคลเป็นสิ่งที่ตรงกันข้ามกับโครงสร้าง โดยให้ลองมองใหม่ว่าทั้งสองส่วนเป็นองค์ประกอบเหมือนเหรียญสองด้านที่แยกจากกันไม่ได้ ซึ่งเรียกว่า ทวิภาวะของโครงสร้าง (Duality of structure) เนื่องจากโครงสร้างมิได้อยู่ภายนอกการกระทำ แต่อยู่ภายในตัวของผู้กระทำ หรือการกระทำ (เชษฐา พวงหัตถ์, 2548, หน้า 88-99)

ข้อเสนอของ Giddens ต่อแนวการศึกษาสังคมวิทยาแบบใหม่จึงน่าจะเป็นกรอบในการวิเคราะห์ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างน่าสนใจ ด้วยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในชีวิตประจำวัน ซึ่งผู้บางกลุ่มเลือกใช้เพื่อเดินทาง การพิจารณาถึงเหตุผล หรือแรงจูงใจในการใช้เป็นสิ่งที่น่าสนใจศึกษา และยิ่งไปกว่านั้น การทำความเข้าใจถึงแบบแผนบางอย่างที่เกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังเช่น การขับขึ้นทางเท้า การขับรถย้อนศร หรือแม้แต่การขับขี่รถจักรยานยนต์ในทางหลัก

โดยในการศึกษา จะต้องมองให้ได้ว่า “ปฏิบัติการ” (Practices) หรือการกระทำโดยอาศัยกฎเกณฑ์และทรัพยากร (rule and resource) ได้ก่อให้เกิดการผลิตและการผลิตซ้ำจนกลายมาเป็นแบบแผนเหล่านี้ได้อย่างไรบ้าง สถานที่ที่เกิดปรากฏการณ์ (Locale) ใดที่เป็นตัวกำหนดเงื่อนไขให้การกระทำเหล่านั้น (เชษฐา พวงหัตถ์, 2548, หน้า 100-111) โดยมีกรอบในการวิเคราะห์ดังนี้ (ภาพประกอบ 2)



ภาพประกอบ 2 กรอบในการวิเคราะห์ (ประยุกต์ใช้โดยผู้เขียน)

นอกจากประเด็นเรื่องกรอบในการศึกษาแล้ว ผู้เขียนยังได้ทบทวนกฎหมายจราจรเบื้องต้นสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ประกาศ ณ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ.2522 ได้ให้ความหมายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์เอาไว้ว่า

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ และให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

“รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล ()” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่มีได้ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

“รถจักรยานยนต์สาธารณะ ()” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

พระราชบัญญัติข้างต้นได้ระบุถึงสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ควรทราบ ดังนี้

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณี ต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

- (1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 34 ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุดผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

- (1) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
- (4) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
- (5) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด หรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียวให้ผู้ขับขี่ไปตามทิศทางที่กำหนดไว้

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากขึ้นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตราที่ 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎหมายมาตราต่าง ๆ ข้างต้นเป็นเพียงบางส่วนที่ผู้เขียนได้หยิบยกขึ้นมา เนื่องจากจะเป็นส่วนสำคัญในการพิจารณาปรากฏการณ์ที่ในงานศึกษานี้ ผู้เขียนให้ความสนใจเกี่ยวกับการนำแนวคิดที่ Giddens เสนอมาพิจารณาปรากฏการณ์ แต่มีเป็นที่แน่ชัดว่ามีผู้ได้ยกแนวคิดนี้มาศึกษาวิจัยในเชิงประจักษ์ในบริบทของสังคมไทย อาจเนื่องมาจากอิทธิพลของแนวความคิดอื่น ๆ ได้ครอบงำอยู่ในการศึกษาชิ้นนี้ ผู้เขียนจึงต้องการที่จะทดสอบพลังการอธิบายของทฤษฎีในงานเขียนชิ้นเล็ก ๆ ชิ้นนี้ โดยอาศัยการเก็บข้อมูลจากถ้อยคำ บทสนทนาแสดงความคิดเห็น ในสื่อสังคมออนไลน์แหล่งต่าง ๆ เพราะหากเชื่อตามแนวทางของ Giddens ที่ว่า การกระทำหรือพฤติกรรมที่มนุษย์แสดงออกมา มันสะท้อนให้เห็นโครงสร้างที่อยู่ภายในตัวผู้กระทำ และผู้กระทำมีศักยภาพที่จะปรับเปลี่ยนสถานะที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับพร้อม ๆ กับผลิตซ้ำสิ่งนั้น ๆ ให้เกิดเป็นโครงสร้างที่ดำรงอยู่ได้ การศึกษาถึงสิ่งใกล้ตัวอย่างการพูดคุยและการสร้างปฏิสัมพันธ์ของผู้คน และสิ่งที่พวกเขาทำในชีวิตประจำวันก็อาจเผยให้เห็นโครงสร้าง หรือรูปแบบความสัมพันธ์ของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างน่าสนใจ โดยในการศึกษาครั้งนี้ผู้เขียนยังใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากบทสนทนาในสื่อสังคมออนไลน์ตั้งแต่ปี พ.ศ.2559 เป็นต้นมา แต่ในบทความนี้ได้ยกเอาบางช่วงมานำเสนอเพียงเท่านั้น

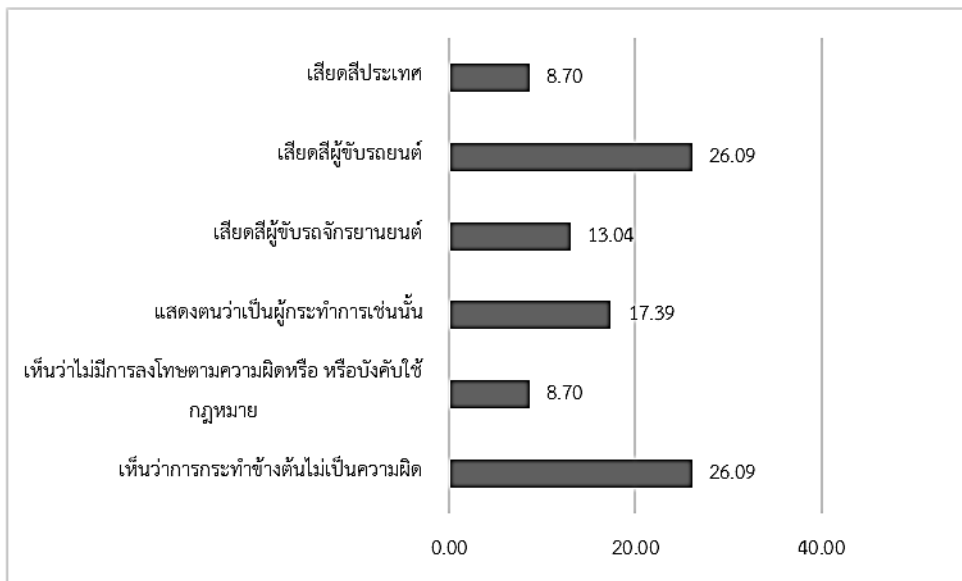
ผลการศึกษา

จากการสังเกตและสืบค้นบทสนทนาของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือผู้ที่มีประสบการณ์ขับขี่รถยนต์และได้พบเจอการกระทำบางอย่างของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้พบข้อมูลที่นำเสนออย่างยิ่ง โดยผู้เขียนได้ใช้คำค้นหาในการสืบค้นข้อมูลเป็นพฤติกรรมหนึ่งที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติให้เห็นคือ การวิ่งในช่องทางหลัก โดยได้ค้นหาโดยใช้คำว่า “ห้าม รถจักรยานยนต์ วิ่ง ทางหลัก” ผลจากการค้นหาพบข้อความในกระทู้สนทนาในเว็บไซต์ชื่อดังซึ่งเป็นการตั้งคำถามต่อการกระทำ พฤติกรรมที่เกิดขึ้น ดังนี้

“มอเตอร์ไซค์วิ่งช่องทางหลักได้แล้วหรือ เดี่ยวนี้เห็นประจำ ไม่ว่าจะเส้น ดินแดง-วิภา-คอนเมือง หรือแม้แต่เส้นรังสิต วิ่งกันให้เต็มเป็นลิบคั้น เลยไม่แน่ใจเท่าไรว่า ปัจจุบันนี้ กฎหมายอนุญาตให้รถมอเตอร์ไซค์เข้าวิ่งในช่องทางหลักได้แล้วหรือ อันตรายมาก ชับกันเร็วๆ ทั้งนั้นด้วย แทรก ปาด แชนแบบไม่สนใจรถยนต์ แบบปาดหน้าซิด ๆ ก็มีให้เห็น เป็นห่วงเรื่องความปลอดภัยจริงๆ เพราะช่องทางหลัก รถยนต์ก็ใช้ความเร็วบ้างพอสมควร ยกเว้นตอนช่วงเร่งด่วนที่รถมาก แต่ก็อันตราย เวลาที่รถเปลี่ยนเลนแล้วมีรถมอเตอร์มาจากไหนไม่รู้ วิ่งมาด้วยความเร็วเพื่อแซง เห็นหลายครั้งมากที่ ต้องเบรกกันตัวโก่ง

อีกเรื่องคือเวลาที่รถติดไฟแดง มอเตอร์ไซค์มักจะแซงมาในเลนสวนแบบยกเลน กินเลนมาเป็นสาย คือแทนที่จะแทรกแซงในช่องของฝั่งตนเอง กลับออกมาแซงในลักษณะสวนเลน ทำให้รถที่วิ่งอีกฝั่งต้องชะงัก เบรก หรือเบียดอีกเลนเพื่อหลบมอเตอร์ไซค์เหล่านั้น อันตรายจริง ๆ ไม่เข้าใจว่า ถ้าไปไม่ได้ ติดไฟแดง ทำไมไม่คิดจะเบรกหรือหยุดรถกันบ้างล่ะครับ หรือว่ารถมอเตอร์ไซค์สมัยนี้ ไม่ได้ทำเบรกติดรถมาด้วย เพื่อความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ถนนนะครับ” (นิรนาม 1, 2559)

ผู้เขียนได้พิจารณาเลือกใช้นโยบายในกระทู้สนทนานี้เป็นแหล่งในการเก็บรวบรวมข้อมูล และนำมาวิเคราะห์ ซึ่งมีจำนวนความคิดเห็นจากกระทู้ทั้งสิ้น 36 ความคิดเห็นสามารถแบ่งเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้ (ภาพประกอบ 3)



ภาพประกอบ 3 แผนภาพแสดงผลการวิเคราะห์ประเด็นสำคัญในกระทู้ (ร้อยละ)

จอมแทรก ปาด เบียด

จากการสนทนาของผู้คนในกระตูข้างต้น สะท้อนความคิดต่อคำถามที่ถูกตั้งได้ว่าการกระทำของรถจักรยานยนต์ที่มักจะ แทรก ปาด และเบียด รถยนต์ที่วิ่งบนท้องถนนได้สร้างความไม่พึงพอใจให้กับผู้ใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะ ในขณะเดียวกัน ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็แสดงความไม่พึงพอใจต่อรูปแบบการขับขึ้นท้องถนนของผู้ขับรถยนต์เช่นเดียวกัน ลักษณะความไม่พึงพอใจข้างต้นแสดงออกผ่านการใช้ถ้อยคำเสียดสีการกระทำ หรือการขับรถยนต์ เช่น “นี่ผมนึกว่าเค้าอนุญาตให้รถยนต์เปิดเลนพิเศษเอง ปาดแทรกคอกสะพาน แชนเส้นทึบ จอดซื้อแกงโดยเปิดไฟผ่าหมาก ฯลฯ พวกนี้แล้วซะอีก” (นิรนาม 2, 2559) การกระทำของผู้ขับรถยนต์เป็นประสบการณ์ร่วมสำคัญที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้พบเจอ ซึ่งผู้เขียนพบว่ามีความคิดเห็นในลักษณะเช่นนี้มากถึงร้อยละ 26.09 เมื่อเทียบกับความคิดเห็นต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ในทัศนะของผู้ขับรถยนต์มักมองผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็น “จอมแทรก ปาด และเบียด” โดยมีได้สนใจกฎเกณฑ์ใด ๆ ของการใช้รถใช้ถนน หากมีช่องว่างเพียงเล็กน้อย และสบโอกาสที่สามารถแทรก มุดตัวผ่านช่องว่างระหว่างรถได้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็จะเลือกกระทำเช่นนั้น สำหรับผู้เขียนเองที่มีประสบการณ์ขับรถยนต์อยู่บ่อยครั้งก็มักจะพบกับปรากฏการณ์เช่นนี้อยู่เสมอ หากเป็นช่วงเวลาคิดไฟแดง จะเห็นรถจักรยานยนต์แทรกตามช่องว่างระหว่างคันรถยนต์ หรือช่องว่างตามช่องถนนทั้งทางซ้าย และขวา เบียดปาดขึ้นมาอยู่แถวหน้าสุด เพื่อมุ่งหวังจะออกตัวอย่างรวดเร็วเมื่อสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น ด้วยรถจักรยานยนต์มีความว่องไวในการออกตัวมากกว่ารถยนต์จึงไม่มีรถจักรยานยนต์คันไหน พึงพอใจที่จะต่อท้ายรถยนต์หากมีโอกาสและทางเลือกที่ดีกว่า

ทางหลัก

นอกจากภาพลักษณ์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นจอมแทรก ปาด เบียดแล้ว ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังได้เรียกร้องสิทธิและความเท่าเทียมในการวิ่งทางหลักได้อย่างรถยนต์ ดังความคิดเห็นหนึ่งที่ปรากฏในกระตูสนทนาที่ว่า

“ไม่มี จยย. คันไหนอยากวิ่งในช่องที่อันตรายหรือคับแคบ คนเหล่านี้รวมทั้งผมด้วย ช่องไหนไปได้ด้วยความปลอดภัยกว่า สะดวกกว่า อีกช่องทางหนึ่ง ผลเลือกช่องทางนั้นครับ ผมไม่สนใจหรอกว่ากฎหมายจะเขียนไว้อย่างไร กฎหมายที่เขียนขึ้นมาโดยมนุษย์ที่ไม่ได้ใช้ จยย. เขียนขึ้นเพื่อให้ความสะดวกกับรถประเภทหนึ่ง แต่กดขี่รถอีกประเภทหนึ่ง รวมทั้งหากทำตามข้อกำหนดที่ว่ามันนำมาซึ่งทำให้ผมเสี่ยงต่ออันตรายถึงชีวิตหรือพิการ ผมไม่ทำตามกฎหมายที่ว่าแน่นอน ตัวอย่างเช่น จะให้ จยย. ชีชีดขี่เลนเดียวกับถนนที่มีทั้งฝาท่อ ถนนเป็นลูกคลื่น รถเก๋งพุ่งออกจากซอย Taxi รถตู้ขับปาดไปปรับส่งคนโดยสาร ใช้ร่วมเลนกับรถเมล์ รถบรรทุกขนาดใหญ่ที่อาจจะขับมาเบียดทับเพราะมองไม่เห็น จยย. อย่างนี้ไม่ทำตามแน่นอน จับผมมาปรับ คราวต่อไปก็ทำอีก สุดท้าย วันใดที่ จขกท. มาใช้ จยย. เป็นพาหนะในการเดินทาง ผมก็พูดได้เลย จขกท. จะทำพฤติกรรมตามที่ จขกท. เขียนในกระตูนี้แหละ” (นิรนาม 3, 2559)

ความน่าสนใจของความคิดเห็นนี้ อยู่ที่การให้ความสำคัญกับพื้นที่กายภาพบนถนน กล่าวคือ บริบท หรือสภาพการณ์ตามความจริงของถนนในประเทศไทยที่ไม่ได้เอื้อต่อการสัญจรของ รถจักรยานยนต์ แม้จะมีการกำหนดแนวการสัญจรของรถจักรยานยนต์เอาไว้ แต่มีสามารถปฏิบัติได้จริงเนื่องจากอุปสรรคทางกายภาพต่าง ๆ เช่น ท่อน้ำ ถนนชำรุดจากน้ำหนักของรถบรรทุก รวมไปถึง มีรถประเภทอื่น ๆ ที่ร่วมใช้ทางนี้ ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องปรับพฤติกรรมการขับขี่ ประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า พื้นที่ทางกายภาพส่งผลสำคัญต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้เขียนเองประสบพบเจอรถจักรยานยนต์ที่เข้ามาวิ่งในทางหลักอยู่บ่อยครั้ง แม้จะมีป้าย สัญลักษณ์เตือนว่า ห้ามรถจักรยานยนต์ใช้ทางหลัก แต่ไม่ได้ส่งผลใด ๆ ต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เลย ซึ่งผลจากการวิเคราะห์พบว่า เกินกว่าร้อยละ 40 ที่แสดงตนว่าเป็นผู้กระทำการเหล่านี้ และไม่ได้มองว่าเป็นความผิดอีกด้วย เนื่องจากมีความชอบธรรมในการใช้ถนนเช่นเดียวกับรถยนต์ ดังความคิดเห็นที่ว่า “มอเตอร์ไซค์ ทำไม่ถึงใช้ไม่ได้ครับ แล้วทำไมรถยนต์ถึงใช้ได้ล่ะครับ ถ้าบอกกฎหมายเขียนไว้ คุณว่ากฎหมาย ปี 2522 นำมาใช้กับปี 2559 มันแฟร์ มันสอดคล้องกับปัจจุบัน มันก็แค่มีกคนจำนวนหนึ่งครับที่บอกมันไม่แฟร์ ต่างประเทศเค้าใช้ได้แม้กระทั่งทางด่วน อย่าวัวแต่เลนคู่ขนานเลยครับ อย่าไล่ผมไปอยู่ประเทศอื่นเลยครับผมรักเมืองไทย” (นิรนาม 4, 2559)

เพื่อนร่วมทางที่เข้าใจ

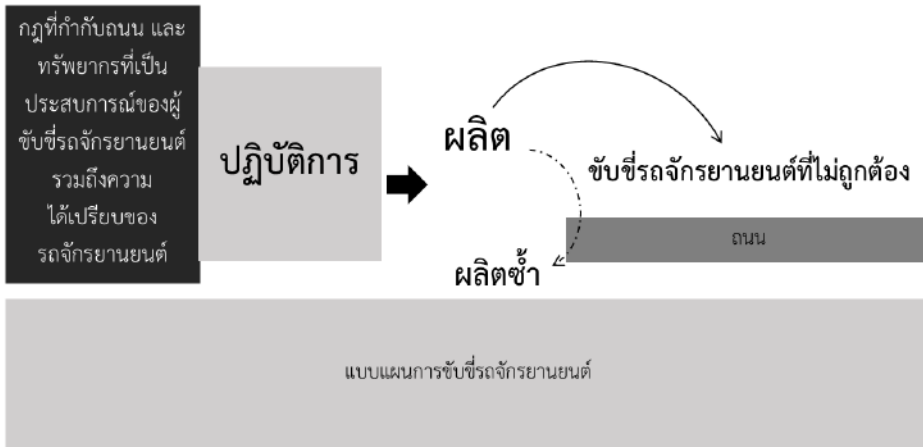
นอกจากการ แทรก ปาด เบียด และการใช้ทางหลักแล้ว รถจักรยานยนต์ยังสามารถ วิ่งย้อนศร วิ่งบนทางเท้า หรือแม้แต่ฝ่าไฟแดงได้อีกด้วย โดยร้อยละ 8.7 มองว่า ไม่มีผู้ดูแล หรือบังคับใช้กฎหมายนี้อย่างจริงจัง ดังความคิดเห็นที่ว่า “วิ่งย้อนศร วิ่งบนฟุตบาท วิ่งฝ่าไฟแดง ยังได้เลยครับ เคยเห็นฝ่าไฟแดงเป็นลิบคั้น ต่อหน้าต่อตาตำรวจจราจรที่โบกอยู่ตรงสี่แยก ตำรวจก็ไม่เห็นว่าจะอะไรเลย” (นิรนาม 5, 2559)

หากพิจารณาจากความคิดเห็นข้างต้น และที่ผ่านมาก่อนหน้านี้ จะเห็นถึงรูปแบบความสัมพันธ์ในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์อย่างหลวม ๆ นั่นคือ มีความสัมพันธ์แบบถ้อยทีถ้อยอาศัย และเข้าใจกัน เนื่องจากอยู่ในบรรทัดฐานเดียวกัน ผู้เขียนเองได้มีโอกาสพบเจอรถจักรยานยนต์ขับรดย้อนศร หรือสวนเลนอยู่บ่อยครั้ง และจะพบว่า เมื่อมีรถจักรยานยนต์ด้วยกันขับสวนทางกันมา มักจะมีการหลบหลีกทางให้กันอย่างระมัดระวัง ในขณะที่ความสัมพันธ์ระหว่างรถจักรยานยนต์ที่ขับย้อนศรมากับรถยนต์ที่วิ่งอยู่ในทิศทางที่ถูกต้องจะเป็นไปในทิศทางตรงกันข้าม ดังความคิดเห็นที่ว่า “ผมเคยเจอเด็กวัยรุ่นสวนเลนครับ ผมไม่หลบ เพราะหลบไม่ได้ เลยยกไฟสูงให้มันหลบ พวกที่จอดทำเป็นไม่พอใจด้วย” (นิรนาม 6, 2559)

เรื่องราวต่าง ๆ เหล่านี้เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นจริงบนท้องถนน “ถนน” จึงได้กลายมาเป็นสถานที่ที่ปรากฏการณ์การจราจรยานยนต์อุบัติขึ้น เนื่องจากถนนได้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อให้รถสามารถแล่นผ่านไปมาได้ เป็นอาณานิคมสำหรับรถวิ่ง ซึ่งได้มีกฎเกณฑ์กำกับพื้นที่แห่งนี้อยู่ กฎเหล่านั้นคือ “กฎหมาย” มาตราต่าง ๆ ที่ถูกประกาศใช้เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้ถนนร่วมกันของคนในสังคม โดยมีเจ้าหน้าที่รักษากฎหมายในการควบคุมและบังคับใช้กฎหมายเหล่านั้น แต่ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นมีเป็นเช่นนั้น ผู้ขับขี่ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ถูกร่างออกมาอย่างเป็นทางการ ผู้ขับขี่มีทางเลือกในการปฏิบัติภายใต้กฎชุดหนึ่ง ซึ่งกฎชุดนั้นดำรงอยู่ได้ด้วยการปฏิบัติตามกฎนั้น ๆ อันเป็นปฏิบัติการที่เกิดขึ้น แต่หากผู้ขับขี่บางกลุ่มมิได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบเหล่านั้น แต่เป็นการปฏิบัติการโดยอาศัยทรัพยากรที่ตนเองได้เก็บสะสมรวบรวมไว้ ผู้ขับขี่จราจรยานยนต์ไม่ว่าสาธารณะ หรือส่วนบุคคลได้นำเอาทรัพยากรที่พวกเขาที่มีอยู่ในรูปแบบของประสบการณ์การขับขี่บนท้องถนน เช่น การพิจารณาความหนาแน่นของรถบนท้องถนนในแต่ละช่วงเวลา ความชำนาญในการขับขี่ และความแม่นยำในการจดจำเส้นทางที่พวกเขาใช้ในการเดินทางอยู่ทุกวัน การคำนึงถึงความปลอดภัย ประกอบกับยานพาหนะที่เอื้อต่อความคล่องตัว รวดเร็ว สามารถปาดและมุดแทรกตามช่องว่างระหว่างรถยนต์ได้ ทำให้ผู้ขับขี่จราจรยานยนต์มีทรัพยากรอยู่ไม่น้อยในการปฏิบัติการบนท้องถนน

ผลที่เกิดขึ้นของปฏิบัติการคือการสร้าง “รูปแบบการขับขี่” อันเป็นแบบแผนให้กับจราจรยานยนต์ที่ขับขี่บนถนนในเมือง การทำตามเจตจำนงเสรี การให้เหตุผล และแรงจูงใจในการกระทำมิได้เป็นเพียงข้ออ้าง แต่ได้กลายมาเป็นแบบแผนใหม่ที่ใคร ๆ ก็ทำกัน อีกทั้งยังทำซ้ำจนกลายมาเป็นโครงสร้างอย่างไม่เป็นทางการของผู้ขับขี่จราจรยานยนต์ (ภาพประกอบ 3)

จากเดิมที่ผู้ขับขี่อาจจะรู้สำนึกว่าสิ่งที่ทำเป็นความผิดตามกฎหมาย แต่พวกเขาก็สามารถหาเหตุผล และคำอธิบายเพื่อหักล้างและสร้างแนวทางใหม่ให้กับการกระทำของพวกเขาได้ หากเป็นเช่นนี้แล้ว จึงมิแปลกใจที่ผู้ขับขี่จราจรยานยนต์มิได้รู้สำนึกว่าการกระทำของตนเองผิดต่อกฎหมาย (ถึงรู้ก็ละเมิด) นั่นเป็นเพราะกฎที่เคยกำกับสถานที่มิได้ถูกปฏิบัติจนเป็นเพียงแค่ตัวหนังสือที่ไม่ได้มีความสำคัญในการบังคับใช้ หรือกล่าวโดยง่ายว่าแทบจะเป็นโครงสร้างที่ไม่ปรากฏในการกระทำของคนกลุ่มนี้ การขับขี่จราจรยานยนต์ย้อนศร การขับขี่จราจรยานยนต์ในทางหลัก การมุดแทรก เบียดและปาด จึงเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นและพบเห็นได้บ่อยครั้งในกลุ่มผู้ขับขี่จราจรยานยนต์ในเมืองใหญ่



ภาพประกอบที่ 3 แผนภาพแสดงผลการวิเคราะห์

บทสรุป

งานศึกษาชิ้นเล็ก ๆ ชิ้นนี้เป็นเพียงการทดลองในการใช้กรอบการมอง Structuration ของ Giddens ซึ่งมุ่งเน้นให้เห็นถึงความสามารถโครงสร้างที่ดำรงอยู่ผ่านการกระทำของมนุษย์ที่ผลิตและผลิตซ้ำโครงสร้างเหล่านั้นในชีวิตประจำวัน เช่นเดียวกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างก็มีเหตุผล และแรงจูงใจในการกระทำของตน ส่งผลให้เกิดเป็นรูปแบบ หรือแบบแผนที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติกัน โครงสร้างที่ถูกสร้างขึ้นนี้ แม้จะไม่ได้มีการประกาศออกมาเป็นลายลักษณ์อักษร แต่ก็เป็นที่ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็น “ข้อเท็จจริง” ทางสังคมรูปแบบหนึ่ง หากหยุดการอธิบายเอาไว้ตรงนี้พอจะเห็นรูปธรรมของการใช้ข้อเสนอของ Giddens ในการศึกษาเชิงประจักษ์ได้ในระดับหนึ่ง แล้วผลจากการศึกษานำไปสู่อะไรได้บ้าง ในที่นี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า เมื่อทราบถึงเหตุผลของการกระทำอันขัดต่อกฎ จนกลายเป็นแบบแผนที่กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยึดถือ ก็ควรจะมีความทำความเข้าใจเหตุผลนั้นอย่างลุ่มลึก เช่น การขับรถย้อนศร เนื่องมาจากจุดกลับรถอยู่ไกลเกินไป สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง รถจักรยานยนต์ไม่สามารถวิ่งในเลนซ้ายสุดได้ เนื่องจากถนนเต็มไปด้วยฝาท่อ รถบริการสาธารณะจอดรับผู้โดยสาร และอื่น ๆ อีกมากมาย เหล่านี้สะท้อนปัญหาเชิงโครงสร้างทางกายภาพที่มีได้ค้ำึงถึงวิถีชีวิตของคนเมือง การที่สิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นมากมายมันได้ทำให้วิถีชีวิตของคนเปลี่ยนแปลงไป เงื่อนไขต่าง ๆ ที่เคยกำกับเอาไว้ก็ดูจะเก่าตามไปด้วย แต่การปรับเปลี่ยนเงื่อนไขในเชิงโครงสร้างของกฎหมายก็อาจจะมิใช่ทางออกที่ดีนัก สิ่งที่จะต้องเกิดขึ้นคือการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตต่อการเดินทางของคนในประเทศ เพิ่มโอกาส เพิ่มทางเลือก คล้ายกับการเพิ่มทรัพยากร เพื่อให้ผู้คนได้มีวิถีทางมากขึ้น เช่น การปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้เข้าถึงประชาชนทุกกลุ่ม ให้มีความสะดวกได้มาตรฐาน และปลอดภัย ปลูกฝังค่านิยมใหม่ในการเดินทางด้วยขนส่งมวลชนแทนการซื้อยานพาหนะส่วนตัว เมื่อสิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำอีกก็จะกลายเป็นแบบแผนที่อาจจะช่วยแก้ไขปัญหาการขนส่งและการคมนาคมในประเทศไทยได้อย่างยั่งยืน

นอกจากนั้นแล้ว จะต้องมีการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานให้เหมาะกับการสัญจรของรถแต่ละประเภท เช่น มีช่องทางสำหรับรถประเภทต่าง ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและความชำรุดทรุดโทรมของถนน ปรับเปลี่ยนผังเมืองให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ เพื่อให้คนและสิ่งแวดล้อมทางกายภาพสามารถอยู่ร่วมกันอย่างเกิดประโยชน์ สูงสุด

เอกสารอ้างอิง

เชษฐา พวงหัตถ์. (2548). *โครงสร้าง-ผู้กระทำการ*. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการสภาวិจัยแห่งชาติ.

ธิดา สาธกุลโร. (2560). *12 เมืองที่รถติดมากที่สุดในโลก*. เข้าถึงได้จาก The momentum:

<https://themomentum.co/the-list-2016-global-traffic/>

มอเตอร์ไซค์วิ่งช่องทางหลักได้แล้วหรือ. (2559). สืบค้น 12 มีนาคม 2561, จาก Pantip:

<https://pantip.com/topic/35571089>

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2522). *พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522*.

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2551). *ถนนซูปเปอร์ ไฮเวย์ สายเชียงใหม่-ลำปาง เมื่อ พ.ศ. 2512 ปลาย*

ถนนด้านบนของภาพ คือโรงแรมรินคำและถนนห้วยแก้วตัดกับถนนนิมมานเหมินท์. เข้าถึงได้จาก

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่และสำนักบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัย

เชียงใหม่: [http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?](http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?picture_id=1113)

[picture_id=1113](http://library.cmu.ac.th/ntic/picturelanna/detail_picturelanna.php?picture_id=1113)