

ผลและวิจารณ์

ผล

ในส่วนของผลและวิจารณ์นั้นผู้ศึกษาได้จัดแบ่งผลการศึกษาออกเป็น 3 กรณี คือ

1. ความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในแต่ละปัจจัย
2. ความสัมพันธ์ของปัจจัยกับความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงที่มีและไม่มีรถวิ่งผ่านด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์
3. ปัจจัยเรื่องความเร็วที่มีผลต่อการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงที่มีและไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

1. ด้านความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในแต่ละปัจจัย

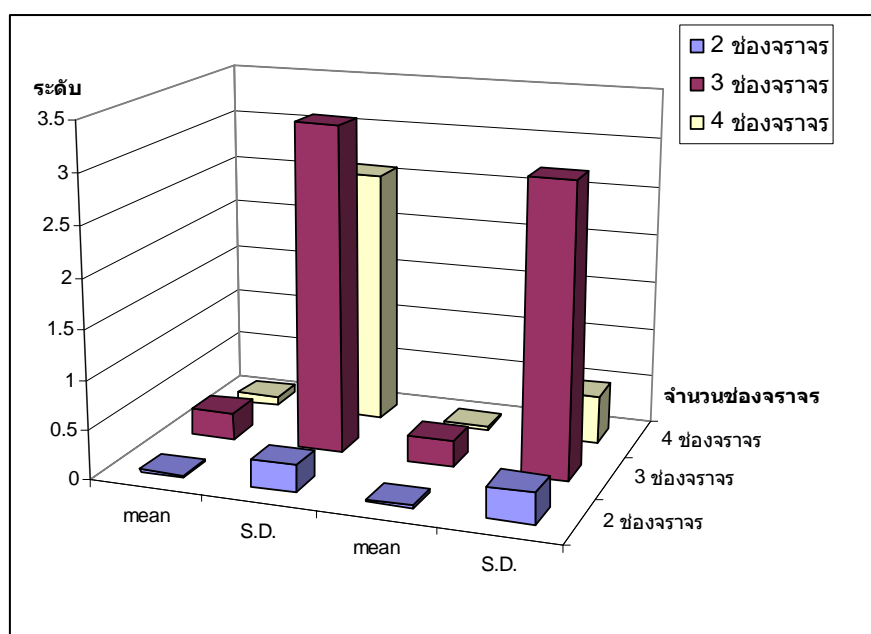
ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทางสถิติระหว่างปัจจัย ความถี่ (จำนวนทั้งหมดของการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร) เป็นตัวชี้วัดตัวหนึ่งถึงขอบเขตของปัญหา อย่างไรก็ตามอัตราการฝ่าฝืนสัญญาณไฟก็เป็นตัวชี้วัดที่มีความสำคัญ เพราะอัตราทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนการฝ่าฝืนสัญญาณไฟและจำนวนยานพาหนะที่เคลื่อนที่เข้าสู่ทางแยกที่มีโอกาสจะมีอยู่จริง

1.1. ปัจจัยจำนวนช่องจราจร กับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจร กับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 3 ช่องทางจราจร คือ 2 ช่องจราจร 3 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจร โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
2 ช่องจราจร	0.029	0.272	0.029	0.310
3 ช่องจราจร	0.277	3.305	0.265	2.937
4 ช่องจราจร	0.085	2.580	0.029	0.487



ภาพที่ 13 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระหว่างจำนวนช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

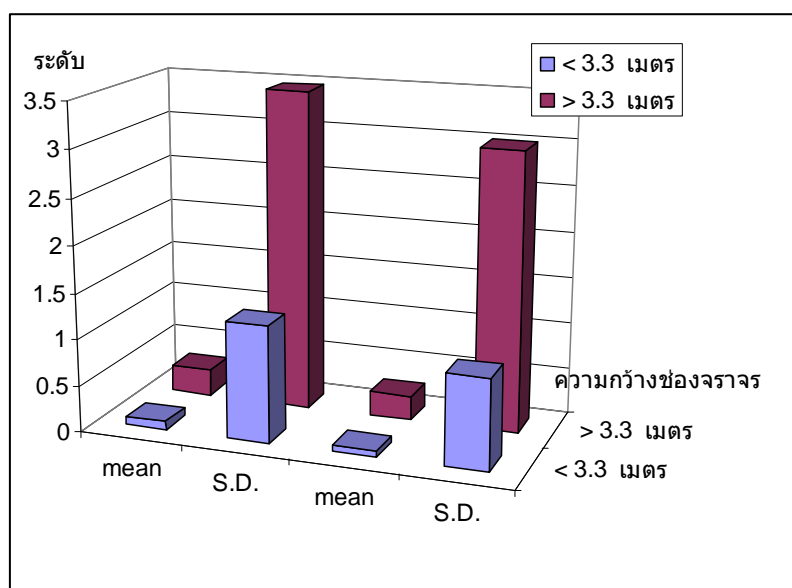
จากตารางที่ 11 และภาพที่ 13 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยทั้งในช่วงมีรถไฟวิ่งผ่านและในช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน ความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในจำนวน 3 ช่องจราจรมีค่ามากที่สุด รองลงมาคือ 4 ช่องจราจรและ 2 ช่องจราจรตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบในปัจจัยเดียวกันจำนวนช่องจราจรทั้ง 3 ประเภท มีความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงที่มีรถไฟผ่านมากกว่าช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน

1.2. ปัจจัยขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 ขนาดช่องจราจร คือ < 3.3 เมตร และ > 3.3 เมตร โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
< 3.3 เมตร	0.089	1.255	0.064	0.977
> 3.3 เมตร	0.291	3.464	0.263	3.000



ภาพที่ 14 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระหว่างขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

จากตารางที่ 12 และภาพที่ 14 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยทั้งในช่วงมีรถไฟวิ่งผ่าน

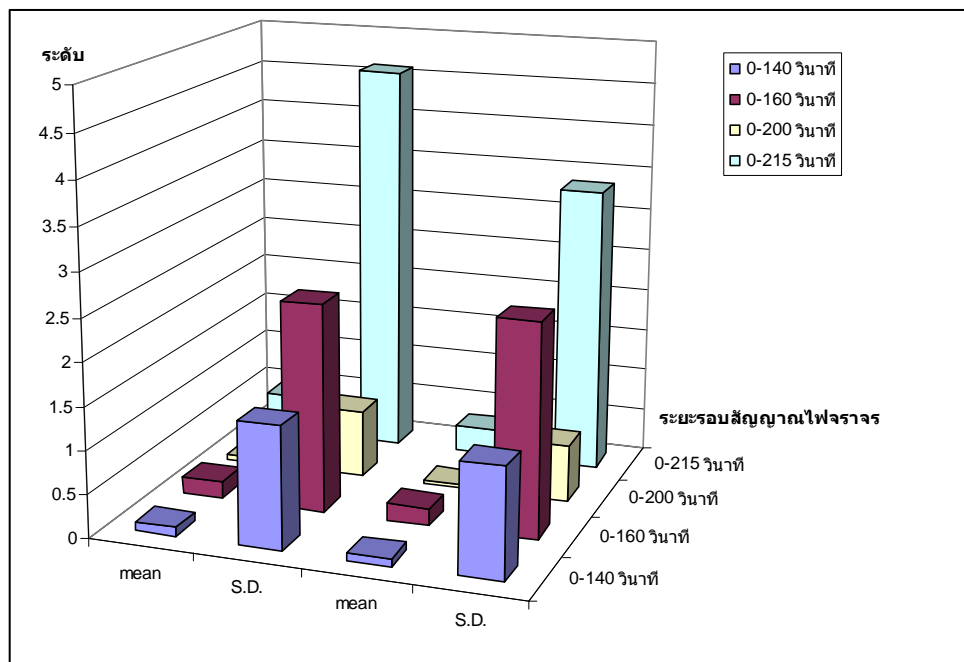
และในช่วงที่ไม่มีรังสีผ่าน ความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในความกว้างช่องจราจรน้อยกว่า 3.3 เมตรมากกว่า ความกว้างที่มีความกว้างช่องจราจรมากกว่า 3.3 เมตร และ เมื่อเปรียบเทียบในปัจจัยเดียวกัน ความกว้างช่องจราจรทั้ง 2 ประเภท มีความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงที่มีรังสีผ่านมากกว่าช่วงที่ไม่มีรังสีผ่าน

1.3. ปัจจัยเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 4 เวลารอบสัญญาณไฟจราจร คือ 0 - 140 วินาที 0 - 160 วินาที 0 - 200 วินาที และ 0 - 215 วินาที โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรังสีผ่าน และไม่มีการเปรียบเทียบ

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจร กับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรังสีผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
0 - 140 วินาที	0.107	1.422	0.093	1.282
0 - 160 วินาที	0.202	2.422	0.199	2.474
0 - 200 วินาที	0.050	0.794	0.042	0.673
0 - 215 วินาที	0.452	4.599	0.314	3.355



ภาพที่ 15 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

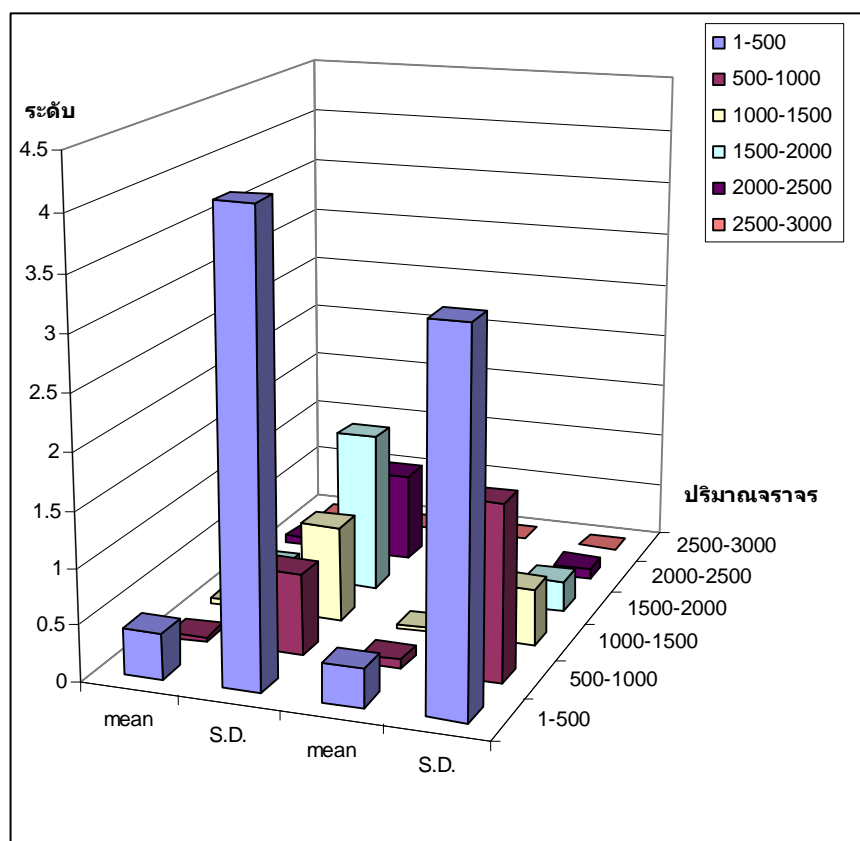
จากตารางที่ 13 และภาพที่ 15 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยทั้งในช่วงมีรถไฟวิ่งผ่านและในช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน ความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงเวลารอบสัญญาณไฟจราจรที่มีความถี่ในการฝ่าฝืนเรียงตามลำดับจากมากที่สุดคือ 215 วินาที 160 วินาที 140 วินาที และ 200 วินาทีตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบในปัจจัยเดียวกัน รอบเวลาสัญญาณไฟจราจรทุกประเภทมีความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่านมากกว่าช่วงที่ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

1.4. ปัจจัยปริมาณจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านปริมาณจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 6 ปริมาณจราจร คือ 1-500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 500-1000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 1000-1500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 1500-2000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 2000-2500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง และ 2500-3000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านปริมาณจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านปริมาณจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
1-500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	0.411	4.134133	0.339	3.328
500-1000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	0.050	0.738587	0.084	1.576
1000-1500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	0.061	0.867558	0.037	0.521
1500-2000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	0.108	1.451471	0.017	0.280
2000-2500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	0.073	0.807185	0.010	0.0992



ภาพที่ 16 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปริมาณจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

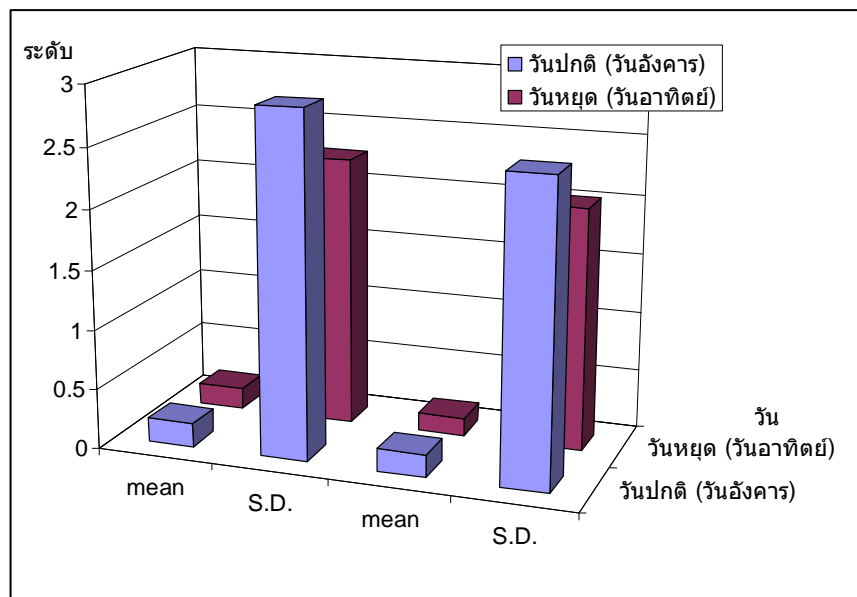
จากตารางที่ 14 และภาพที่ 16 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างด้านปริมาณจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยทั้งในช่วงมีรถไฟวิ่งผ่านและในช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน ความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ปริมาณจราจรที่มีความถี่ในการฝ่าฝืนเรียงตามลำดับจากมากที่สุดคือ 1-500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 1500-2000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 2000-2500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทางตามลำดับ และ เมื่อเปรียบเทียบในปัจจัยเดียวกัน ปริมาณจราจรทุกประเภท มีความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงที่มีรถไฟผ่านมากกว่าช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน

1.5. ปัจจัยวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 ช่วง คือ วันปกติ (วันอังคาร) และวันหยุด (วันอาทิตย์) โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	<i>S.D.</i>	\bar{X}	<i>S.D.</i>
วันปกติ (วันอังคาร)	0.195	2.869	0.186	2.498
วันหยุด (วันอาทิตย์)	0.179	2.262	0.151	2.022



ภาพที่ 17 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระหว่างวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

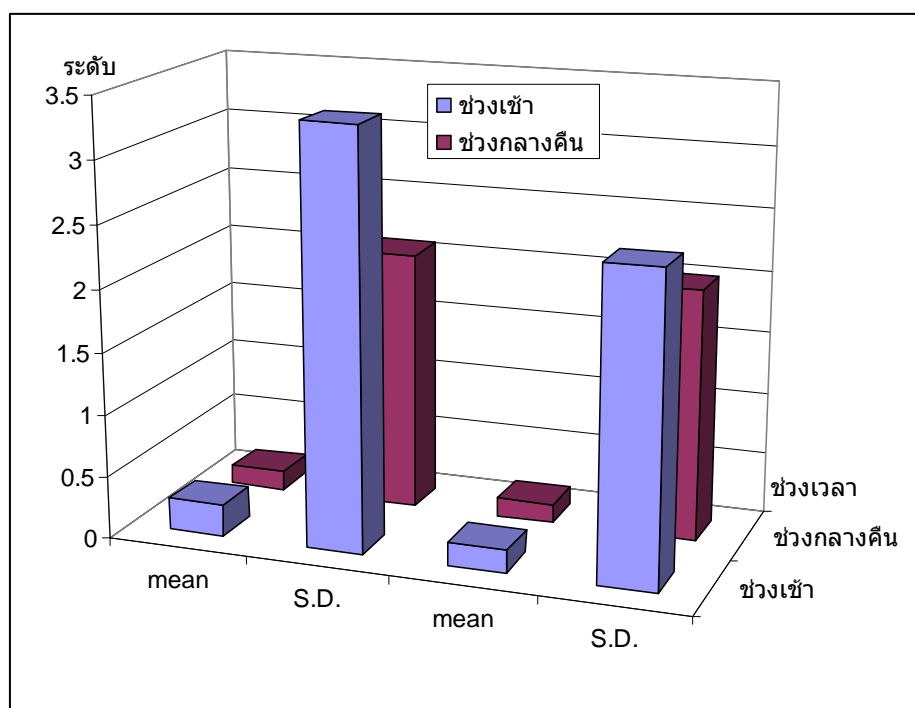
จากตารางที่ 15 และภาพที่ 17 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างด้านวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยทั้งในช่วงมีรถไฟวิ่งผ่านและในช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน มีความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร คือ วันปกติ มากกว่า วันหยุด และ เมื่อเปรียบเทียบในปัจจัยเดียวกัน ปริมาณจราจรทุกประเภท มีความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่านมากกว่าช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน

1.6. ปัจจัยช่วงเวลากับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านช่วงเวลา กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงเช้า (09.00-11.00 น.) และ ช่วงกลางคืน (22.00-24.00 น.) โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านช่วงเวลา กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านช่วงเวลากับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
ช่วงเช้า (09.00-11.00 น.)	0.255	3.340	0.183	2.461
ช่วงกลางคืน (22.00-24.00 น.)	0.152	2.090	0.150	2.011



ภาพที่ 18 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างช่วงเวลา กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

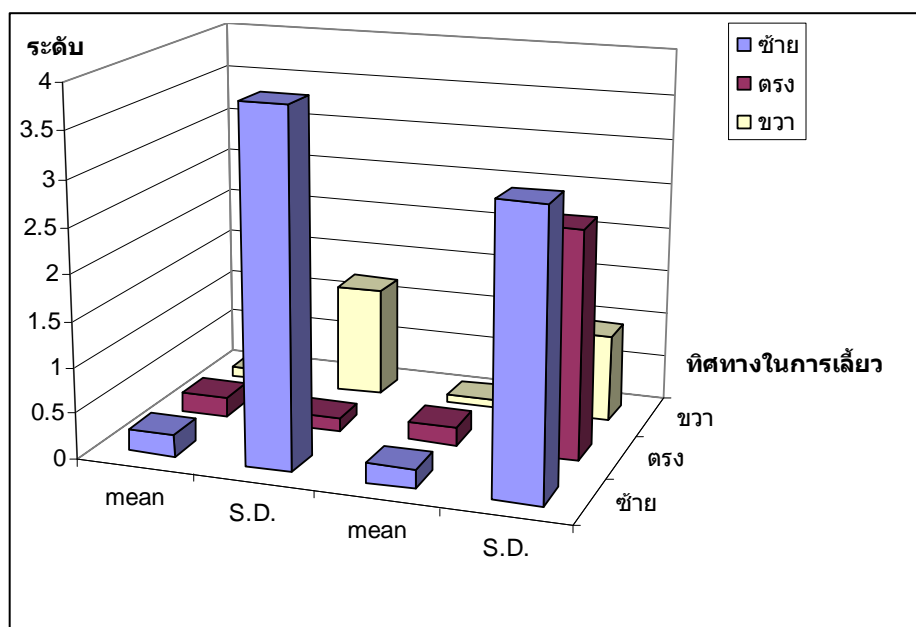
จากตารางที่ 16 และภาพที่ 18 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านช่วงเวลา กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยทั้งในช่องมีรถไฟวิ่งผ่านและในช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน ความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ช่วงเวลาที่มีความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรคือ ช่วงเช้า (9.00-11.00 น.) มากกว่าช่วงกลางคืน (22.00-24.00 น.) และเมื่อเปรียบเทียบในปัจจัยเดียวกัน ทั้งช่วงเวลาเช้าและกลางคืน มีความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงที่มีรถไฟผ่านมากกว่าช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน

1.7. ปัจจัยทิศทางการเรียนรู้เกี่ยวกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่างปัจจัยด้าน ทิศทางการเรียนรู้ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 3 ทิศทางการเรียนรู้ คือ ซ้าย ตรง และ ขวา โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านทิศทางการเรียนรู้ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านทิศทางการเรียนรู้ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
ซ้าย	0.243	3.840	0.205	3.065
ตรง	0.215	0.143	0.206	2.491
ขวา	0.103	1.217	0.074	0.960



ภาพที่ 19 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระหว่างทิศทางการเรียนรู้ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

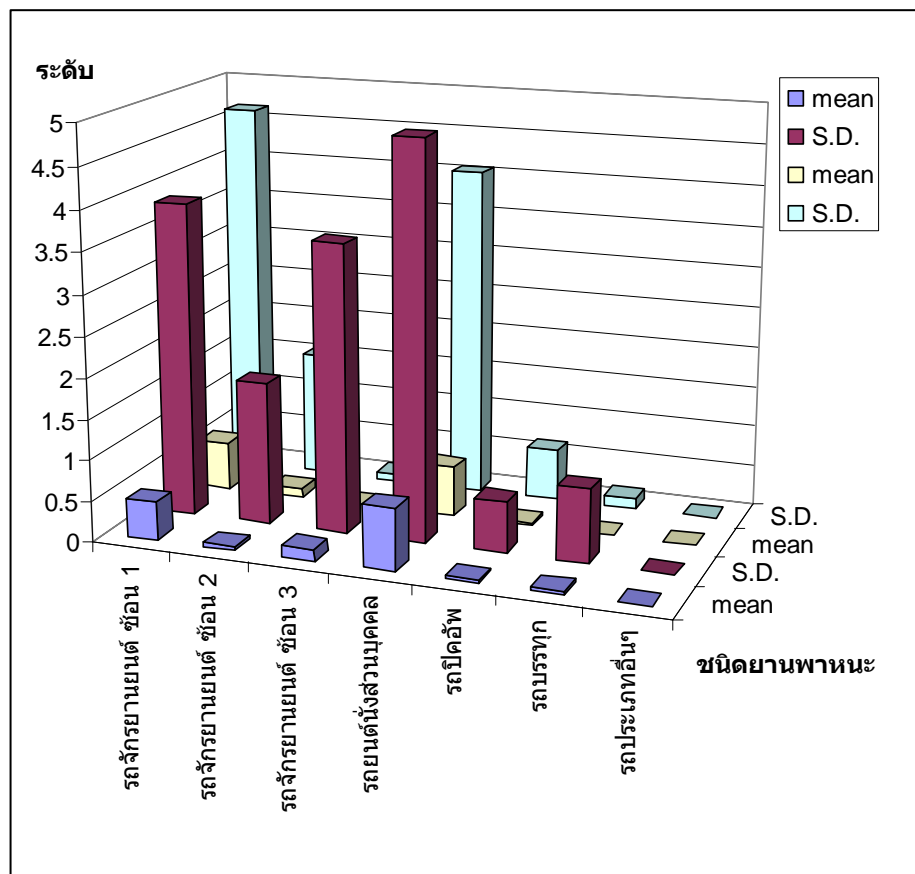
จากตารางที่ 17 และภาพที่ 19 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างด้านทิศทางการเลี้ยว กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยในช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน ความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การเลี้ยวซ้ายมากที่สุด และ ตรงกับเลี้ยวขวาตามลำดับ

1.8. ปัจจัยชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้าน ชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 8 ชนิดของยานพาหนะ คือ รถจักรยานยนต์ ซ้อน 1 รถจักรยานยนต์ ซ้อน 2 รถจักรยานยนต์ ซ้อน 3 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถปิคอัพ รถเมล์ รถบรรทุก และ รถประเภทอื่นๆ โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และ ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 18 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
รถจักรยานยนต์	0.471	3.862	0.590	4.656
รถจักรยานยนต์ ซ้อน 1	0.047	1.750	0.108	1.546
รถจักรยานยนต์ ซ้อน 2	0.138	3.538	0.001	0.086
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	0.772	4.846	0.616	4.063
รถปิคอัพ	0.036	0.627	0.030	0.632
รถบรรทุก	0.032	0.908	0.002	0.126
รถประเภทอื่นๆ	0.000	0.000	0.000	0.000



ภาพที่ 20 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

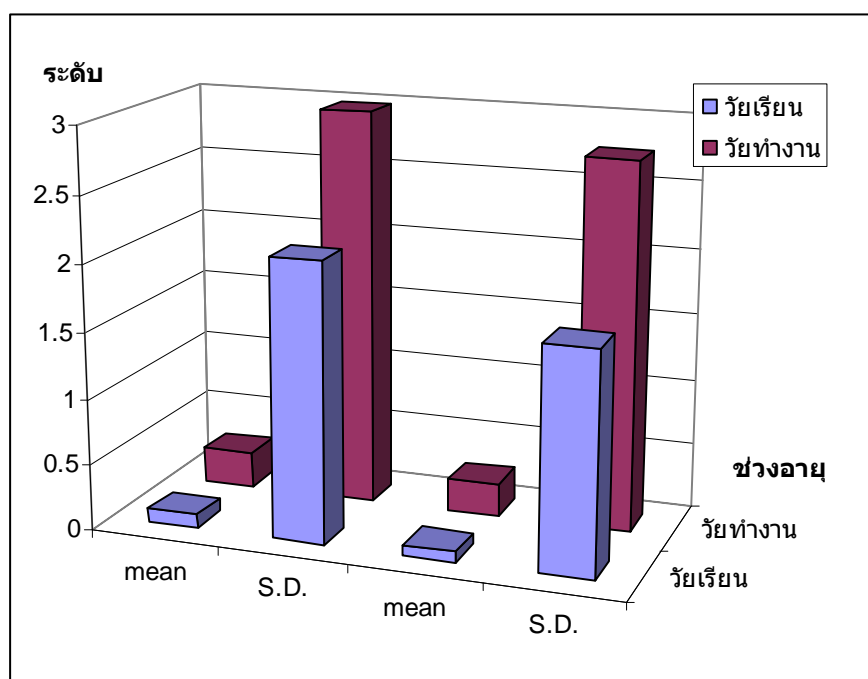
จากตารางที่ 18 และภาพที่ 20 อัตราการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในประเภทของยานพาหนะสรุปได้ว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีการฝ่าฝืนมากที่สุดรองลงมาก็คือ รถจักรยานยนต์ และรถปิคอัพ ตามลำดับ ส่วนช่วงที่มีรถไฟผ่านและไม่ผ่านนั้น ประเภทของยานพาหนะทุกประเภท อัตราความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงที่มีรถไฟผ่านมีมากกว่าช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน ยกเว้นรถจักรยานยนต์

1.9. ปัจจัยช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 ช่วงอายุ คือ วัยเรียน และ วัยทำงาน โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และ ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 19 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
วัยเรียน	0.105	2.095	0.083	1.661
วัยทำงาน	0.268	2.985	0.253	2.757



ภาพที่ 21 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

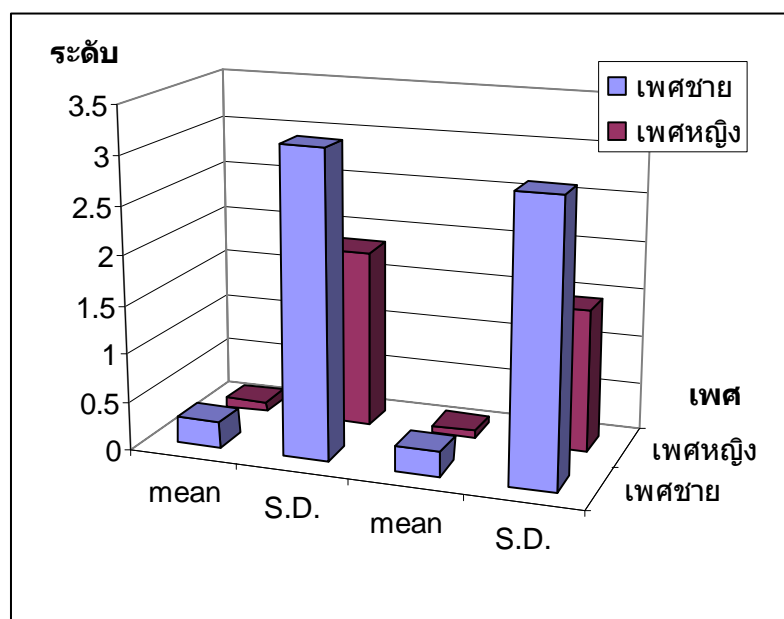
จากตารางที่ 19 และภาพที่ 21 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยปัจจัยด้านช่วงอายุ พบว่า ในวัยทำงานมีความถี่ในการฝ่าฝืนมากกว่าวัยเรียน และพบว่า มีความถี่ในการฝ่าฝืนในช่วงมีรถไฟผ่านมากกว่าช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่านทั้งในวัยทำงานและวัยเรียน

1.10. เพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านเพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 เพศ คือ เพศชาย และ เพศหญิง โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 20 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้าน เพศกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้าน เพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
เพศชาย	0.271	3.145	0.265	2.868
เพศหญิง	0.103	1.844	0.072	1.461



ภาพที่ 22 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างเพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

จากตารางที่ 20 และภาพที่ 22 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านเพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยมีปัจจัยมีรถไฟวิ่งผ่าน และ

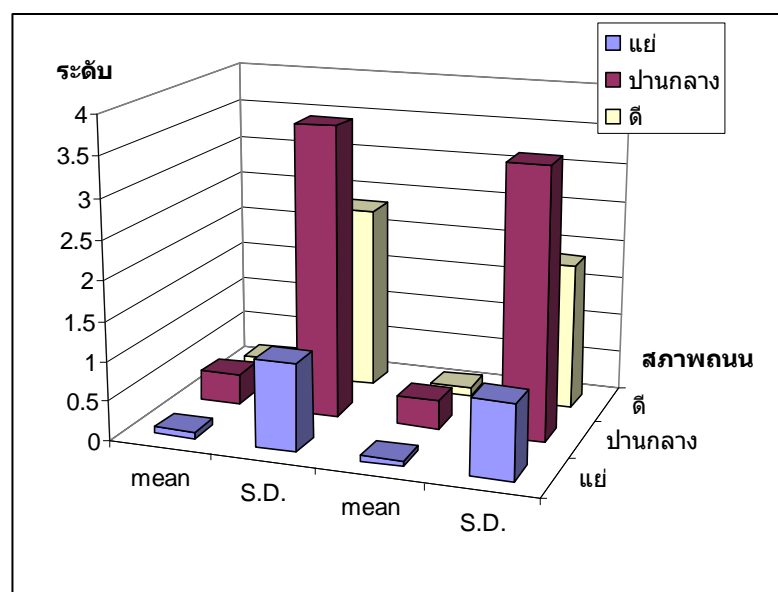
ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน พบว่ามีความถี่ในการฝ่าฝืนในเพศชายมากกว่าเพศหญิง และพบว่าในช่วงที่มีรถไฟผ่านนั้นมีอัตราความถี่ในการฝ่าฝืนมากกว่าช่วงไม่มีรถไฟผ่านทั้งเพศชายและเพศหญิง

1.11. สภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้าน สภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 3 สภาพถนนคือ สภาพแย่ ปานกลาง ดี โดยมีการเปรียบเทียบใน 2 ช่วงเวลาคือช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 21 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้าน สภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้าน เพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
แย่	0.084	1.107	0.068	0.939
ปานกลาง	0.388	3.693	0.364	3.408
ดี	0.187	2.335	0.098	1.852



ภาพที่ 23 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างสภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

จากตารางที่ 21 และภาพที่ 23 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างปัจจัยด้านสภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยมีปัจจัยมีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน พบว่ามีความถี่ในการฝ่าฝืนในสภาพถนนที่มีสภาพปานกลางมากที่สุด และพบว่าในช่วงที่มีรถไฟผ่านนั้นมีอัตราความถี่ในการฝ่าฝืนมากกว่าช่วงไม่มีรถไฟผ่านทั้งเพศชายและเพศหญิง

2. ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

ผลของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ของ Pearson เนื่องจากการวิเคราะห์สถิติหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรว่ามีความสัมพันธ์กันหรือไม่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์จะอยู่ระหว่าง -1 ถึง 1 หากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ยิ่งออกห่างจากค่า 0 มากเท่าใด ก็จะมีค่าความสัมพันธ์กันมาก ในกรณีที่ทำการศึกษานี้วิเคราะห์ผลหาความแตกต่างกันในเรื่องของความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่านกับในช่วงที่ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน หากข้อสรุปว่าในประเภทของปัจจัยต่าง ๆ นั้น ทำให้เกิดความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงที่ไม่มีรถไฟวิ่งผ่านมีความแตกต่างกันหรือไม่มากนักน้อยเพียงใด ดังนั้นการที่มีค่าสหสัมพันธ์ยิ่งมากเท่าใดก็จะมีค่าความถี่ในการฝ่าฝืนแตกต่างกันมากขึ้นตามลำดับ

2.1. ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนช่องจราจรกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 3 แบบคือ 2 ช่องจราจร 3 ช่องจราจร และ 4 ช่องจราจร โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 22 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างจำนวนช่องจราจรกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจรกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
2 ช่องจราจร	0.000
3 ช่องจราจร	-0.001
4 ช่องจราจร	-0.036

จากตารางที่ 22 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า 2 ช่องจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.000 สรุปได้ว่าการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรกับ 2 ช่องจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กันเลย คือ ใน 2 ช่องจราจรมีความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่านและไม่ผ่านไม่มีความแตกต่างกันเลย ส่วน 3 ช่องจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.001 สรุปได้ว่าการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ 3 ช่องจราจร มีความสัมพันธ์กันน้อยมาก คือ ใน 3 ช่องจราจรมีความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่านและไม่ผ่านมีความแตกต่างกันน้อยมาก และ 4 ช่องจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.036 สรุปได้ว่าการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ 4 ช่องจราจร มีความสัมพันธ์กันน้อยมาก คือ ใน 4 ช่องจราจรมีความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในช่วงที่มีรถไฟวิ่งผ่านและไม่ผ่านมีความแตกต่างกันน้อยมาก

ทดสอบสมมติฐาน จำนวนช่องจราจรมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 23 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจรมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
จำนวนช่องจราจร	21382	-0.003	-0.013(*)	0.692	0.021

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 23 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านจำนวนช่องจราจร พบว่า ค่า sig. มีค่า มากกว่า 0.05 ดังนั้นปัจจัยทางด้านจำนวนช่องจราจรไม่มีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเฉพาะในช่วงที่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.2. ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 ขนาดช่องจราจร คือ ขนาดช่องจราจร < 3.3 เมตร และ ขนาดช่องจราจร > 3.3 เมตร โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และ ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 24 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
น้อยกว่า 3.3 เมตร	-0.012
มากกว่า 3.3 เมตร	-0.004

จากตารางที่ 24 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า ขนาดช่องจราจร < 3.3 เมตร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.012 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ ขนาดช่องจราจร < 3.3 เมตร มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย ส่วนขนาดช่องจราจร > 3.3 เมตร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.004 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ ช่องจราจร > 3.3 เมตร มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก

ทดสอบสมมติฐาน ขนาดช่องจราจรมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 25 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านขนาดช่องจราจรมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
ขนาดช่องจราจร	21382	0.039(*)	0.045(*)	0.000	0.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 25 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านขนาดช่องจราจร พบว่า ค่า sig. มีค่าเท่ากับ 0.000 ดังนั้นปัจจัยทางด้านจำนวนช่องจราจรมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.3. ความสัมพันธ์ระหว่างเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 4 เวลารอบสัญญาณไฟจราจร คือ 140 วินาที 160 วินาที 200 วินาที และ 215 วินาที โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มียานไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 26 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจร กับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
140 วินาที	-0.007
160 วินาที	-0.001
200 วินาที	-0.006
215 วินาที	-0.014

จากตารางที่ 26 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจรกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า เวลารอบสัญญาณไฟจราจร 140 วินาที มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.007 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ เวลารอบสัญญาณไฟจราจร 140 วินาที มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก เวลารอบสัญญาณไฟจราจร 160 วินาที มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.001 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ เวลารอบสัญญาณไฟจราจร 160 วินาที มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก เวลารอบสัญญาณไฟจราจร 200 วินาที มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.006 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ เวลารอบสัญญาณไฟจราจร 200 วินาที มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก และเวลารอบสัญญาณไฟจราจร 200 วินาที มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.014 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ เวลารอบสัญญาณไฟจราจร 200 วินาที มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย

ทดสอบสมมติฐาน เวลารอบสัญญาณไฟจราจรมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 27 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจรมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
รอบสัญญาณไฟจราจร	21382	0.034(*)	0.027(*)	0.000	0.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 27 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจร พบว่า ค่า sig. มีค่าเท่ากับ 0.000 ดังนั้นปัจจัยทางด้านเวลารอบสัญญาณไฟจราจรมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.4. ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณจราจรกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านปริมาณจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 6 ปริมาณจราจร คือ 1-500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 500-1000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 1000-1500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 1500-2000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง 2000-2500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง และ 2500-3000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 28 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านปริมาณจราจรกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านปริมาณจราจรกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
1-500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	-0.009
1000-1500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	-0.019
1500-2000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	-0.051
2000-2500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	-0.068
2500-3000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง	-

จากตารางที่ 28 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านปริมาณจราจร กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่าปริมาณจราจร 1-500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.009 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ ปริมาณจราจร 1-500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก ปริมาณจราจร 500-1000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.012 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ ปริมาณจราจร 500-1000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย ปริมาณจราจร 1000-1500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.019 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ ปริมาณจราจร 1000-1500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย ปริมาณจราจร 1500-2000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.051 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ ปริมาณจราจร 1500-2000 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย ปริมาณจราจร 2000-2500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.068 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ ปริมาณจราจร 2000-2500 คัน/ชั่วโมง/ทิศทาง มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย

ทดสอบสมมติฐาน ปริมาณจรรยาผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ตารางที่ 29 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านปริมาณจรรยาผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
ปริมาณจรรยา	21382	-0.050(*)	-0.056(*)	0.000	0.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 29 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านปริมาณจรรยา พบว่า ค่า sig. มีค่าเท่ากับ 0.000 ดังนั้นปัจจัยทางด้านปริมาณจรรยาผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร ทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.5. ความสัมพันธ์ระหว่างวันกับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบวัน 2 ประเภท คือ วันปกติ (วันอังคาร) และ วันหยุด (วันอาทิตย์) โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และ ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 30 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านวัน กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัยด้านวันกับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
วันปกติ (วันอังคาร)	-0.008
วันหยุด (วันอาทิตย์)	-0.001

จากตารางที่ 30 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านวันกับการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร พบว่า วันปกติ (วันจันทร์) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.008 สรุปได้ว่าการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ วันปกติ (วันจันทร์) มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย ส่วนวันหยุด (วันอาทิตย์) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.001 สรุปได้ว่าการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ วันหยุด (วันอาทิตย์) มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก

ทดสอบสมมติฐาน วันมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ตารางที่ 31 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านวันมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
วัน	21382	0.003	0.010	0.753	0.093

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 31 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านวัน พบว่า ค่า sig. มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนั้นปัจจัยทางด้านวันไม่มีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจรทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.6. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลากับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่วงเวลา กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงเช้า (09.00-11.00 น.) และ ช่วงกลางคืน (22.00-24.00 น.) โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และ ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 32 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่วงเวลา กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัยด้านช่วงเวลากับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
ช่วงเช้า (09.00-11.00 น.)	-0.011
ช่วงกลางวัน (22.00-24.00 น.)	-0.002

จากตารางที่ 32 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่วงเวลา กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร พบว่า ช่วงเช้า (09.00-11.00 น.) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.011 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ ช่วงเช้า (09.00-11.00 น.) มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย ส่วนช่วงกลางวัน (22.00-24.00 น.) มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.002 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ ช่วงกลางวัน (22.00-24.00 น.) มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก

ทดสอบสมมติฐาน ช่วงเวลาที่มีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ตารางที่ 33 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านวันมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
ช่วงเวลา	21382	-0.019(*)	-0.007	0.000	0.211

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 33 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านช่วงเวลา พบว่า ค่า sig. มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนั้นปัจจัยทางด้านช่วงเวลาไม่มีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจรทั้งในช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่าน ส่วนในช่วงที่มีรถไฟผ่านนั้นพบว่า มีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.7. ความสัมพันธ์ระหว่าง ทิศทางในการเลี้ยงกับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน ทิศทางในการเลี้ยง กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 3 ทิศทางในการเลี้ยง คือ ซ้าย ตรง และ ขวา โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มารถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 34 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านทิศทางในการเลี้ยง กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา

ปัจจัยด้านทิศทางในการเลี้ยงกับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
ซ้าย	-0.005
ตรง	-0.002
ขวา	-0.014

จากตารางที่ 34 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านทิศทางในการเลี้ยง กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา พบว่า การเลี้ยงซ้ายมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.005 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา กับ การเลี้ยงซ้าย มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก ส่วนตรง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.002 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา กับ การตรง มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก และการเลี้ยงขวามีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.014 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาไฟจรรยา กับ การเลี้ยงขวามีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย

ทดสอบสมมติฐาน ทิศทางในการเลี้ยวมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 35 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านทิศทางในการเลี้ยวมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
ทิศทางในการเลี้ยว	21382	-0.020(*)	-0.023(**)	0.026	0.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 35 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านทิศทางในการเลี้ยว พบว่า ค่า sig. มีน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ ดังนั้น ทิศทางในการเลี้ยวจึงมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนทั้งในช่วงที่ไม่มีและมีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.8. ความสัมพันธ์ระหว่าง ชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน ชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 8 ชนิดของยานพาหนะ คือ รถจักรยานยนต์ ซ้อน 1 รถจักรยานยนต์ ซ้อน 2 รถจักรยานยนต์ ซ้อน 3 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถปิคอัพ รถเมล์ รถบรรทุก และ รถประเภทอื่นๆ โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และ ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 36 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านชนิดของยานพาหนะ กับ การฝ่าฝืน
สัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านชนิดของยานพาหนะกับ การ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
รถจักรยานยนต์	0.011
รถจักรยานยนต์ ซ้อน 2	0.020
รถจักรยานยนต์ ซ้อน 3	-0.032
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	-0.018
รถปิคอัพ	-0.004
รถเมล์	0.009
รถบรรทุก	-0.026
รถประเภทอื่นๆ	0.000

จากตารางที่ 36 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านชนิดของยานพาหนะกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า รถจักรยานยนต์ ซ้อน 1 มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.011 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถจักรยานยนต์ ซ้อน 1 มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย รถจักรยานยนต์ ซ้อน 2 มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.020 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถจักรยานยนต์ ซ้อน 2 มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย รถจักรยานยนต์ ซ้อน 3 มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.032 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถจักรยานยนต์ ซ้อน 3 มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.018 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย รถปิคอัพ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.004 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถปิคอัพ มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย รถเมล์ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.009 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถเมล์ มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย รถบรรทุก มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.026 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถบรรทุก มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย และ รถประเภทอื่นๆ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.000 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ รถประเภทอื่นๆ มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย

ทดสอบสมมติฐาน ประเภทของยานพาหนะมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 37 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านประเภทของยานพาหนะมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
ประเภทของยานพาหนะ	21382	-0.048(*)	-0.062(*)	0.000	0.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 37 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านประเภทของยานพาหนะ พบว่าค่า sig. มีค่าเท่ากับ 0.000 ดังนั้นปัจจัยทางด้านประเภทของยานพาหนะมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและช่วงไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.9. ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 ช่วงอายุ คือ วัยเรียน และ วัยทำงาน โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และ ไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 38 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้านช่วงอายุ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
วัยเรียน	-0.006
วัยทำงาน	-0.003

จากตารางที่ 38 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านช่วงอายุกับการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร พบว่า วัยเรียน มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.006 สรุปได้ว่าการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ วัยเรียน มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก ส่วนวัยทำงาน มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.003 สรุปได้ว่าการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ วัยทำงาน มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก

ทดสอบสมมติฐาน ช่วงอายุมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ตารางที่ 39 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านช่วงอายุมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
ช่วงอายุ	21382	0.031(*)	0.037(**)	0.000	0.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 39 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านช่วงอายุ พบว่า ค่า sig. มีค่าเท่ากับ 0.000 ดังนั้นปัจจัยทางด้านช่วงอายุมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจรทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและช่วงไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.10. ความสัมพันธ์ระหว่าง เพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน เพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและเปรียบเทียบ 2 เพศ คือ เพศชาย และ เพศหญิง โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 40 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน เพศกับการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัยด้าน เพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
เพศชาย	-0.002
เพศหญิง	-0.009

จากตารางที่ 40 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน เพศกับการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร พบว่า เพศชาย มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.002 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ เพศชาย มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก ส่วนเพศหญิง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.009 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร กับ เพศหญิงมีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก

ทดสอบสมมติฐาน เพศมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ตารางที่ 41 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านเพศมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
เพศ	21382	-0.033(*)	-0.042(*)	0.000	0.000

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 41 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านเพศ พบว่า ค่า sig. มีค่าเท่ากับ 0.000 ดังนั้นปัจจัยทางด้านเพศมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจรทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและช่วงไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.11. ความสัมพันธ์ระหว่าง สภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน สภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยผู้วิจัยได้ศึกษาและแบ่งลักษณะความเสียหายออกเป็น 3 ระดับ คือ แย่ ปานกลาง ดี โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มียรถไฟวิ่งผ่าน

ตารางที่ 42 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน สภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยด้าน เพศ กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)
	มีรถไฟวิ่งผ่าน/ไม่ผ่าน
แย่	-0.002
ปานกลาง	-0.021
ดี	-0.018

จากตารางที่ 42 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้าน สภาพถนน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า สภาพถนนแย่มาก มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.002 สรุปได้ว่า การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับ สภาพถนนแย่มาก มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อยมาก สภาพถนนปานกลาง มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.021 สรุปได้ว่ามีความสัมพันธ์น้อย และสภาพถนนดีมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.018 ถือว่ามีความสัมพันธ์ค่อนข้างน้อย

ทดสอบสมมติฐาน สภาพถนนมีผลต่อความถี่ในการการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 43 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยด้านสภาพถนนมีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัย	จำนวน	r		Sig.	
		มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน	มีรถไฟผ่าน	ไม่มีรถไฟผ่าน
สภาพถนน	21382	0.000	-0.003	0.973	0.632

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 43 ทดสอบสมมติฐานทางด้านปัจจัยด้านวัน พบว่า ค่า sig. มีค่ามากกว่า 0.05 ดังนั้นปัจจัยทางด้านวันไม่มีผลต่อความถี่ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทั้งในช่วงที่มีรถไฟผ่านและไม่มีรถไฟผ่าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.12. ทดสอบความสัมพันธ์แต่ละปัจจัยกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

วิเคราะห์หาความสัมพันธ์แต่ละปัจจัยทั้ง 11 ปัจจัย กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยมีปัจจัย มีรถไฟวิ่งผ่าน และไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน

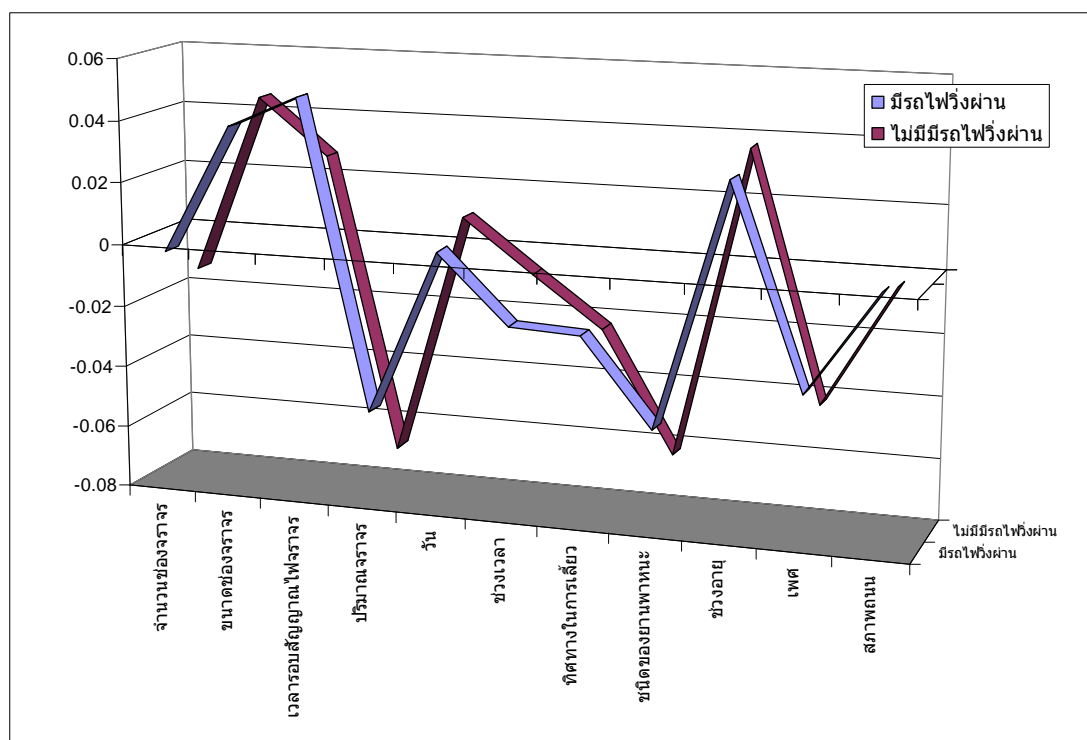
ตารางที่ 44 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยแต่ละด้าน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ปัจจัยแต่ละด้าน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r)	
	มีรถไฟวิ่งผ่าน	ไม่มีมีรถไฟวิ่งผ่าน
จำนวนช่องจราจร	-0.003	-0.013
ขนาดช่องจราจร	0.039	0.045
เวลารอบสัญญาณไฟจราจร	0.049	0.027
ปริมาณจราจร	-0.050	-0.068
วัน	0.003	0.010
ช่วงเวลา	-0.019	-0.007
ทิศทางการเลี้ยว	-0.020	-0.023
ชนิดของยานพาหนะ	-0.048	-0.062
ช่วงอายุ	0.031	0.037
เพศ	-0.033	-0.042
สภาพถนน	0.000	-0.003

จากตารางที่ 44 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยแต่ละด้าน กับ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยมีรถไฟวิ่งผ่าน พบว่า ด้านที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือ ปริมาณจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.050 รองลงมาคือ เวลารอบสัญญาณไฟจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.049 ชนิดของยานพาหนะ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.048 ขนาดช่องจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.039 เพศ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.033 ช่วงอายุ

มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.031 ทิศทางในการเลี้ยว มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.020 ช่วงเวลา มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.019 วัน มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.003 จำนวนช่องจราจรมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.003 และ สภาพถนน ตามลำดับ

กรณีไม่มีรถไฟวิ่งผ่าน พบว่า ด้านที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดคือ ปริมาณจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.068 รองลงมาคือ ชนิดของยานพาหนะ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.062 ขนาดช่องจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.045 เพศ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.042 ช่วงอายุ มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.037 เวลารอบสัญญาณไฟจราจร มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.027 ทิศทางในการเลี้ยว มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.023 จำนวนช่องจราจรมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.013 วัน มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.010 และช่วงเวลา มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ -0.007 และ สภาพถนน -0.03 ตามลำดับ



ภาพที่ 24 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยแต่ละด้าน ในช่วงที่มีและไม่มีรถไฟผ่าน

3. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเรื่องความเร็วในช่วงที่มีและไม่มีรถไฟผ่าน

ตารางที่ 45 ความเร็วรถยนต์บริเวณทางแยกสัญญาณไฟจราจรแบบแสดงเวลาช่วงเวลาสัญญาณไฟเหลือง

การเข้าสู่จุดตัดทางแยกของรถไฟ	ความเร็วต่ำสุด (กม./ชม.)	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)	ความเร็วสูงสุด (กม./ชม.)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ผ่าน	27	36.88	89	4.09
ไม่ผ่าน	27	36.03	95	3.87

จากตารางที่ 45 ทำการเปรียบเทียบความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์เคลื่อนที่ผ่านทางแยกช่วงเวลาสัญญาณไฟเหลือง ผลการศึกษาพบว่า เมื่อไม่มีรถไฟผ่านจุดตัดทางแยกนั้นมีค่าเฉลี่ยความเร็วสูงกว่ากรณีที่มีรถไฟผ่านจุดตัดของทางแยก 6 กม./ชม. ทั้งนี้เป็นเพราะเมื่อขณะมีรถไฟผ่านจุดตัดทางแยกผู้ใช้รถจะเพิ่มความระมัดระวังในการเข้าสู่ทางแยก จึงเป็นเหตุผลให้ความเร็วของยานพาหนะในช่วงเวลาที่มีรถไฟผ่านลดลง

ทดสอบสมมติฐาน ความเร็วในช่วงที่มีรถไฟผ่านและไม่มีการไฟผ่าน

ทำการวิเคราะห์การศึกษาความเร็วเมื่อเปรียบเทียบความเร็วในช่วงเวลาที่มีการเข้าสู่ทางแยกของรถไฟโดยทำการวิเคราะห์ด้วย T-test ที่ความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ดังแสดงในตารางที่ 44 ผลการเปรียบเทียบ พบว่า sig. มีค่าเท่ากับ 0.073 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.05 ผลจากการวิเคราะห์ การเข้าสู่จุดตัดทางแยกของรถไฟนั้นความเร็วของรถยนต์ที่เข้าสู่ทางแยกระหว่างช่วงที่มีรถไฟผ่านจุดตัดทางแยกและช่วงที่ไม่มีรถไฟผ่านจุดตัดของทางแยก มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ตารางที่ 46 การเปรียบเทียบความเร็วขณะสัญญาณไฟจราจรแดงไฟเหลือง ช่วงที่มีการเข้าสู่จุดตัดทางแยกของรถไฟ

Comparison Train-coming	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Yes – No	0.853	4.832	0.121	0.616	1.090	7.063	1599	0.073

ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95