



1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาการจราจร ถูกจัดได้ว่าเป็น ปัญหาของสังคม ที่มีความสำคัญ และนับวันก็ยิ่งเพิ่มความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งเกิดจากความเจริญของวัตถุและวิทยาการสมัยใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่สำคัญทั้งในประเทศไทยและในต่างประเทศ ซึ่งความเจริญของวัตถุนี้ เริ่มมีมาตั้งแต่การผลิตรถจักรไอน้ำ เป็นการผลิตด้วยเครื่องจักรที่ทันสมัย จากการใช้ถ่านหินเปลี่ยนมาใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงในปัจจุบัน และจำนวนรถที่ได้เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ได้แพร่กระจายจากชาติตะวันตกมาสู่ประเทศต่างๆ ทั่วโลก และทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นมา

ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ทางบก ในสมัยโบราณ จะขับเคลื่อนด้วยแรงคน หรือสัตว์ เช่น ม้า วัว ควาย ในปี พ.ศ. 2143 มีผู้ประดิษฐ์ล้อเลื่อนขับเคลื่อนด้วยแรงลม โดยใช้ใบเรือมาติดบนล้อเลื่อนที่ประเทศฮอลันดา (Encyclopedia Americana 1996 : 674) เมื่อประเทศอังกฤษ ประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำ เป็นที่สนใจของงานวิศวกรรมมาก โดยในปี พ.ศ. 2312 Nicholas Joseph Cognate ชาวฝรั่งเศส นำมาใช้ขับเคลื่อนเป็นครั้งแรก เพื่อพัฒนายานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วย เครื่องจักรไอน้ำมาก ในปี พ.ศ. 2429 Daimler ในประเทศเยอรมัน นำระบบการขับเคลื่อนด้วย แก๊สโซลีน มาใช้เป็นผลสำเร็จ ซึ่งในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ก็สามารถพัฒนาขึ้นมาใช้ในระบบเดียวกัน ในระยะเวลาใกล้เคียงกัน การพัฒนายานพาหนะ ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบเชื้อเพลิงแก๊สโซลีน จึงพัฒนาขึ้นอย่างกว้างขวาง มีแรงม้าสูงขึ้น มีความเร็วเพิ่มมากขึ้น มีความสะดวกสบายมากขึ้น ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการขนส่ง คมนาคม อยู่ในทุกประเทศตราบเท่าทุกวันนี้ นอกจากนี้ มีการพัฒนาจนสามารถนำเอา พลังงานไฟฟ้า พลังงานแสงอาทิตย์ มาใช้เป็นพลังงานอีกระบบหนึ่ง ในการขับเคลื่อนยานพาหนะในปัจจุบัน ซึ่งกำลังก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว

ประเทศไทยใช้แรงคน แรงสัตว์มาแต่โบราณ ในปี พ.ศ. 2414 สมัยรัชกาลที่ 4 พระยาโชติราชเศรษฐี ได้นำเอารถลากแรงคน มาใช้ในกรุงเทพมหานคร ในสมัยต้นรัชกาลที่ 5 ก็เริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่งใน กรุงเทพมหานครแล้ว แต่ก็ยังมีใช้โดยเฉพาะ เจ้านายชั้นผู้ใหญ่และขุนนางชั้นผู้ใหญ่เท่านั้น ในปี พ.ศ. 2474 กรมตำรวจ ได้เสนอร่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบก ขึ้นมา และออกเป็นกฎหมายในปี พ.ศ. 2477 มีการปรับปรุง พระราชบัญญัติจราจรทางบก ขึ้นใหม่ ในปี พ.ศ. 2522 (สมเกียรติ เกียรติกาญจนพิบูลย์ 2531 : 35) ซึ่งครอบคลุม การตั้งจรคน , สัตว์ , ยานพาหนะ ทุกชนิด ยกเว้นการตั้งจรทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และทางอวกาศ

คำว่า “ การจราจร ” (Traffic) เริ่มใช้ขึ้นครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจ ได้เสนอร่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน พ.ศ.อ. จี.บี.ฟอดเก็ค เป็นผู้ร่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบก ขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ มาดัดแปลงให้เข้ากับ สภาพของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเป็นกฎหมายได้ เมื่อ พ.ศ. 2477 จากนั้น คำว่า “ จราจร ” ก็เริ่มแพร่กระจายไปสู่ประชาชน ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2478 , ฉบับที่ 3 เมื่อ พ.ศ. 2481 , ฉบับที่ 4 เมื่อ พ.ศ. 2508 และ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 59 พ.ศ. 2515 จนกระทั่งปัจจุบัน ฉบับสุดท้าย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือ ฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และให้ยกเลิกทุกฉบับที่ผ่านมา

ตาม มาตรา 4 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า “ การจราจร ” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนขี่ รถมอเตอร์ไซด์ หรือรถจักรยานยนต์

ความมุ่งหมายของการจราจร ที่บัญญัติขึ้นนี้ เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชน

จำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ. 2470 มีไม่เกิน 1,000 คัน และมีถนนอยู่ไม่กี่สาย ที่จะเดินทางได้อย่างสะดวก ถนนระหว่างจังหวัดในขณะนั้น ยังไม่มี แม้ในจังหวัดธนบุรี ก็ไม่มีทางรถยนต์ และไม่มีรถยนต์วิ่ง แม้กระนั้น การกีดขวางทางและอุบัติเหตุในการจราจร ก็มีอยู่เฉยๆ แล้ว ก็มีไม่น้อยกว่าในปัจจุบันนี้เท่าใดนัก กฎหมายได้ให้อำนาจตำรวจปฏิบัติงานเพียง พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2463 กับกฎกระทรวง เนื่องจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก นั้น ประกอบกับบางมาตราใน กฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 121 รวมทั้งในเวลานั้น ยังไม่มีตำรวจจราจรโดยเฉพาะ และยังไม่มี พระราชบัญญัติจราจรทางบก สำหรับใช้บังคับเช่นทุกวันนี้ แม้แต่คำว่า “ จราจร ” ก็ยังไม่เกิดขึ้น ดังนั้น อำนาจหน้าที่ตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ ฉบับดังกล่าว จึงเป็นอำนาจของนายทะเบียน และเจ้าหน้าที่กองทะเบียน ซึ่งสังกัดอยู่กับ กองพิเศษตำรวจนครบาล มีสำนักงานอยู่ในกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า การคมนาคมขนส่งทางบก มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน การประกอบการทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อยๆ เพราะ สามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็วและประหยัดกว่า การคมนาคมขนส่งทางเรือ และทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การเมืองและสังคม ของประเทศ มีประชากรมากถึงร้อยละ 12 ของประชากรทั้งประเทศ ซึ่งกรุงเทพมหานครในสมัยอดีต เริ่มตั้งเป็นเมืองหลวงของประเทศนั้น ได้มีการแบ่งประโยชน์การใช้ที่ดินภายในขอบเขตพระนครอย่างเป็นสัดส่วน มีการจัดคูเมือง สร้างกำแพง การเปลี่ยนแปลงด้านพื้นที่และประชากร เกิดขึ้นน้อยมาก ความเป็นอยู่ในสังคมไม่มีความซับซ้อน มีชีวิตอย่างเรียบง่าย จนกระทั่งสมัย รัชการที่ 5 ได้มีการติดต่อสัมพันธ์กับประเทศตะวันตก จึงได้นำเอาแบบอย่างการนำธรรมชาติ มาปรับปรุงตกแต่งเมือง มีการปลูกต้นไม้ให้ร่มรื่นทั้งสองข้างทาง

ตามแบบกรุงปารีส เบอร์ลิน เคทสถานันดี มีอาณาเขตกว้างขวาง ตกแต่งอย่างสวยงาม เกิดขึ้นในหลายบริเวณ เช่น ถนนสาทร สุวิวงศ์ วิทยุ ซิดลม ๑ กรุงเทพมหานคร ได้ขึ้นชื่อว่า เป็นเมืองที่สะอาดสวยงาม และน่าอยู่ที่สุดแห่งหนึ่ง เพราะ มีถนนและสวนสาธารณะเพียงพอต่อความต้องการ จนกระทั่ง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณ พ.ศ. 2490 กรุงเทพมหานคร ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วรวมทั้ง ขนาดพื้นที่และประชากรด้วย ในปัจจุบัน กรุงเทพฯ ได้กลายเป็นแหล่งรวมกิจการทุกประเภท กล่าวคือ เป็นเมืองหลวง เมืองท่า เมืองอุตสาหกรรม เป็นศูนย์กลาง การคมนาคม ศูนย์กลาง การท่องเที่ยว ๑ สภาพการข้างต้น จึงนำไปสู่การเกิดปัญหาต่างๆ กลายเป็นเมืองที่จากระเบียบ ถึงแวดล้อมเป็นพิษ สกปรก แออัด ความเป็นอยู่ของประชาชน เต็มไปด้วยความคับสน ไร้ร้อน เกรงเครียด เป็นผลเสียต่อสุขภาพและความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และยังทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง ความคับคั่งของการจราจร ซึ่งทำให้เกิดปัญหา ดังต่อไปนี้ตามมาอีก คือ

1. เกิดความล่าช้าในการเดินทาง

สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ในขั้นติดขัดและคับคั่ง ความรวดเร็วบนท้องถนนลดลง 8 - 10 กม./ชม. จากเดิมที่ที่เคยวิ่งได้ 13.5 กม./ชม. ในบริเวณที่มีการจราจรแออัด การจราจรไม่ติดขัดเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนเท่านั้น แต่ยังคงมีการติดขัดเพิ่มขึ้นเกือบทั้งวัน

2. เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน

เพราะ การควบคุมระบบการขนส่ง และการจราจรไม่ดีพอ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น และมีผู้เสียชีวิตสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้เสียชีวิตและทุพพลภาพ จากอุบัติเหตุดังกล่าว ตลอดจนความเสียหายของยานพาหนะ ทรัพย์สินของทางราชการและของประชาชน อุบัติเหตุ มีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้น และความเสียหาย ก็ยังจะทวีความรุนแรงมากขึ้นตาม การขยายตัวของ ชุมชนในกรุงเทพมหานคร

3. เกิดความสูญเสียเนื่องจากการจราจรติดขัด

3.1 ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ

3.2 ความสูญเสียทางสังคมจิตวิทยา

3.3 ความสูญเสียทางสภาวะสิ่งแวดล้อม

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นเพียงปัญหาระดับท้องถิ่น ที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2509 (คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำนักนายกรัฐมนตรี , 2536 , น 2.) ปัจจุบัน ปัญหาการจราจร ก็ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรงมากกว่าเดิม จนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ทั้งนี้ เนื่องจาก กรุงเทพมหานคร มีอัตราการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ทุกปี เช่น ในปี พ.ศ. 2534 มีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใน กรุงเทพมหานคร ทั้งสิ้น 2,002,158 คัน และต่อมาในปี พ.ศ. 2535 ก็เพิ่มขึ้นเป็น 2,373,288 คัน ภายในระยะเวลา 1 ปี จำนวนรถ

ยนต์ทุกประเภทใน กรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 12.34 ในขณะที่ พื้นที่ถนนใน กรุงเทพมหานคร มีทั้งสิ้น 38.5 แคร.กม. หากนำรถยนต์ทั้งหมดมาจอดในพื้นที่ถนน จะมีอัตราเฉลี่ย ประมาณ 61,643 คัน/ตร.กม. อาจกล่าวได้ว่า การเพิ่มจำนวนของรถยนต์ เป็นผลมาจาก การเพิ่มขึ้น ของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ใน กรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ จึงทำให้ความต้องการในการเดินทางมีปริมาณสูง แต่โครงสร้างทางกายภาพ ที่เป็นองค์ ประกอบที่จะรองรับการเดินทาง เช่น ถนนหนทาง สถานีขนส่ง บริการขนส่งสาธารณะ ที่มีไม่เพียงพอ ประกอบกับแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ มักจะตั้งอยู่ในบริเวณใจกลางเมือง ดังจะพบว่า ประชากร ต่างมุ่งสู่แหล่งงาน ณ. ทำเลที่ตั้งเดียวกัน กล่าวคือ ข้าราชการ มุ่งสู่สถานที่ทำงานบริเวณ เกาะ รัตนโกสินทร์ และบริเวณใกล้เคียง ส่วนพนักงานห้างร้านบริษัท จะเดินทางสู่ถนนเพลินจิต ถนนสี ลม ถนนอโศก ถนนสุขุมวิท ถนนรัชดาภิเษก ฯ โดยที่ประชากรเหล่านี้ มีที่พักอาศัยห่างจากที่ตั้ง ของแหล่งที่จ้างงาน จึงทำให้พื้นที่ถนนทุกสาย เกิดสภาพแออัดคับคั่งไปด้วยยานพาหนะต่างๆ ทั้ง ส่วนบุคคลและบริการสาธารณะ โดยเฉพาะ ในเวลาเร่งด่วน จะพบว่า การเคลื่อนตัวของการจราจร เป็นไปอย่างล่าช้า มีอัตราเฉลี่ยในการเดินทางประมาณ 9 กม./ชม. ในปัจจุบัน (สำนักนายกรัฐมนตรื , 2536 น. 2) เวลาส่วนหนึ่งในแต่ละวันของประชากรในกรุงเทพมหานคร จะสูญเสียไปกับการเดินทางอย่างเปล่าประโยชน์ ซึ่งสามารถคิดเป็นมูลค่าความเสียหายไปกับเวลา วันละประมาณ 23 ล้าน บาท หรือประมาณปีละ 8,000 ล้านบาท/ปี (สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก , สำนัก นายกรัฐมนตรื , 2536 น. 2)

ปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานครเต็มไปด้วยความสับสนวุ่นวาย การจราจรติด ขัด เกิดจากองค์ประกอบหลายอย่าง เช่น ขาดการวางผังเมืองที่ดี การเพิ่มขึ้นของประชากร การที่มี พื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และพฤติกรรม ของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นสาเหตุของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพการจราจร

ดังนั้น จะเห็นว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน มีความสำคัญ เป็นที่ยอมรับว่า เป็น ผู้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรโดยตรง เนื่องจาก ความเร่งรีบ ทำให้เกิดความเห็นแก่ตัว เพื่อให้ตัวเอง เดินทางได้เร็วขึ้น ผู้มีอภิสิทธิ์ เมื่อกระทำความคิด ก็มักจะให้คนอื่นคอยช่วยเหลือ และผู้ใช้นั้นบาง คนไม่ทราบเส้นทางหรือไม่ทราบกฎหมายจราจร หรือทราบกฎหมายจราจรแล้วยังไม่ยอมปฏิบัติ ตาม มักจะกระทำการฝ่าฝืนอยู่เป็นประจำ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจร เติมน้ำมันผิดช่องทาง วางสินค้ากีดขวาง หารเบร่ แผลงลอย และคนเดินเท้า เป็นต้น ล้วนทำให้เกิด ปัญหาการจราจรทั้งสิ้น ซึ่งพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนดังกล่าว เกิดมาจากสาเหตุใด และจะหา ทางแก้ปัญหากันอย่างไร เพราะ หากเราทราบสาเหตุที่แท้จริงแล้ว ก็จะหาทางป้องกันการฝ่าฝืน และ ลงโทษผู้กระทำความผิด อย่างเฉียบขาด รวดเร็ว และจะต้องกระทำการอย่างต่อเนื่องต่อไป

เมื่อมีปัญหาจราจรดังกล่าว การเดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทางในบางช่วง เวลา ไม่สะดวกสบายและล่าช้า รถรับจ้างสาธารณะหรือรถแท็กซี่ จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญ ในการ

รับส่งผู้โดยสารซึ่งมีธุรกิจเร่งด่วน และต้องการความสะดวกสบายโดยไม่ต้องไปเบียดเสียดกับผู้อื่น ในรถโดยสารประจำทาง บริการรวดเร็ว และมีอัตราค่าบริการที่ไม่สูงมากนัก แต่คนขับส่วนใหญ่ เป็นคนขับที่ไม่ค่อยเคารพกฎจราจร เช่น ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ขับรถชนกับรถคนอื่น ทำให้มีความเสียหายเกิดขึ้น เป็นต้น แสดงว่า เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรไม่ใช่น้อย ระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะ รถแท็กซี่ จะต้องวิงวอนผู้โดยสารเอง จะหยุดจอดรถไม่เป็นที่ จะหยุดรถในที่ที่มีคนพลุกพล่าน หรือหยุดซ้อนคันตามที่ได้เห็นกันอยู่ทุกวันนี้ เนื่องจากไม่มีที่จอดรถรับผู้โดยสารเฉพาะที่ หรือมีแต่ไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเสียเวลา การที่รถเหล่านี้ ต้องวิงวอนผู้โดยสารตามถนน นับว่าเป็นอันตรายอย่างยิ่ง เพราะ ผู้ขับรถจะไม่มีสมาธิจับรถอย่างเต็มที่ เนื่องจาก ต้องใช้สายตาในการหาผู้โดยสาร ไปพร้อมกับมองเส้นทางรถขับไปพร้อมกัน มีการหยุดรับส่งผู้โดยสารอย่างไม่ระเบียบ เป็นเหตุให้เกิดการกีดขวางทางเดินรถของคนอื่น ก่อให้เกิดความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยอีกด้วย

สำหรับรถแท็กซี่ ก่อนข้างจะเป็นที่นิยมใน กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันได้รับคำชมว่า มีรถแท็กซี่ที่มีสภาพใหม่มาก จะเห็นได้จากมีผู้ขอจดทะเบียนมากกว่า 60,000 รายแล้ว มีอยู่ 2 ประเภท คือ ที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล กับจดทะเบียนเป็นรถชนคันนั่งส่วนตัว (สีเขียว - เหลือง) ที่เป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล เจ้าของจะต้องเป็นผู้ขับเอง ส่วนสีอื่นๆ ที่มีอยู่เป็นจำนวนมากนั้น เป็นแท็กซี่ของนิติบุคคล ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากไม่มีการจำกัดปริมาณรถแท็กซี่ เป็นนโยบายเสรี ถ้ามีคุณสมบัติถูกต้องและครบถ้วน ก็จะได้รับอนุญาต และต้องนำรถที่ได้อนุญาตมาวิ่งรับจ้างภายใน 180 วัน มีผู้มาขอจดทะเบียนมากกว่า 60,000 ราย ที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งแล้วมีมากกว่า 20,000 คัน จากจำนวนแท็กซี่ที่มีอยู่เดิม 13,000 คัน ซึ่งรถแท็กซี่แบบเก่า มีผู้ขับออกมาวิ่งน้อยลง เนื่องจากผู้รถแท็กซี่รุ่นใหม่เรียกว่า “ รถแท็กซี่มิเตอร์ ” ไม่ได้ ในระยะแรกๆ รถแท็กซี่มิเตอร์มีรายได้ค่อนข้างจะดีมาก เนื่องจาก จำนวนรถที่ได้รับอนุญาตยังมีไม่มากนัก ต่อมา เมื่อมีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้น การแข่งขันมีมากขึ้น ก็มีปัญหาดังๆ เกิดขึ้นตามมา จากที่เคยพบปัญหา คนขับรถแท็กซี่มิเตอร์ ไม่ยอมไปส่งในระยะทางไกลๆ ก็มีปัญหาลูกใหม่เกิดขึ้นคือ มิเตอร์ถูกแก้ไข เปลี่ยนแปลง ทำให้เสียเงินมากกว่าที่เคยเสีย ในระยะหลัง แท็กซี่ได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในการขนส่งสาธารณะ คือ บางคนมีปัญหาเรื่องรถที่จอดในที่ทำงาน จึงใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ เนื่องจากสะดวกและไม่ต้องมีปัญหาเรื่องรถที่จอด กรมการขนส่งทางบก พยายามที่จะทำให้รถแท็กซี่มิเตอร์มีตั้งอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น เช่น ที่จอดรถรับผู้โดยสาร โดยร่วมมือกับทาง กรุงเทพมหานคร จัดหาที่จอด เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร จัดให้มีวิทยุ โทรศัทพ์ เป็นต้น ส่วนในเรื่องมารยาทของผู้ขับรถแท็กซี่มิเตอร์ กรมการขนส่งทางบก โดยกองสวัสดิการขนส่ง ก็กำลังเร่งแก้ไขปัญหาลูกใหม่ เป็นที่เข้าใจกันอยู่แล้วว่า เวลาเรียกรถแท็กซี่มิเตอร์ แทนที่จะเข้าไปนั่งแล้วออกรถไปได้เลย กลับต้องมาตกลงเรื่องสถานที่ที่จะไป ค่าโดยสารที่ขอเพิ่มขึ้น เมื่อไปส่งในที่ไกลๆ ถ้าตกลงกันไม่ได้ ก็จะบอกว่า ไปไม่ได้เนื่องจาก ต้องไปส่งรถ ทั้งๆที่ บางคันก็เป็นรถแท็กซี่

มีเตอร์ส่วนบุคคล ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ มีอยู่ค่อนข้างสูงพอสมควร ก็คงจะต้องหาวิธีการที่จะทำให้ ผู้โดยสารได้รับความเป็นธรรมมากกว่าในปัจจุบันนี้

อาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นอาชีพที่ค่อนข้างจะอิสระ มีเวลาการขับไม่แน่นอน ส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่ จะใช้เวลาขับรถในวันหนึ่งๆ ประมาณ 10 ชม. ซึ่งนับว่า ใช้เวลาในการขับมากทีเดียว ผู้ขับรถแท็กซี่ ก็ยังต้องแข่งกันแย่งผู้โดยสาร ซึ่งอาจจะต้องฝ่าฝืนกฎจราจรในบางครั้ง เช่น ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด แชนรด์ในที่คับขัน เป็นต้น พฤติกรรมเหล่านั้น ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนได้ง่ายๆ ซึ่งคนขับรถแท็กซี่ ทั้งส่วนบุคคลและเป็นผู้เช่ารถจากบุคคลอื่น โดยรถแท็กซี่ ที่เป็นการเช่านั้น โอกาสที่จะได้รับการดูแลรักษาอุปกรณ์ต่างๆ ให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์เป็นไปได้ยาก ด้วยเหตุผลต่างๆ ที่จะมาอ้างทำให้มีผลต่อ ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ต่อผู้โดยสารได้

จากความสำคัญดังกล่าว ผู้ทำการวิจัย ได้สังเกตเห็นถึงปัญหาในการวิจัยว่า การขับรถแท็กซี่ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร มีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง มีปัจจัยอะไรที่ทำให้ ผู้ขับรถแท็กซี่ ฝ่าฝืนกฎจราจร หรือมีพฤติกรรมที่จะฝ่าฝืนกฎจราจร อีกทั้ง ยังศึกษาจากผู้โดยสารรถแท็กซี่ว่า รถแท็กซี่ มีส่วนในการก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดหรือช่วยในการแก้ไข ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างไร จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจและนำศึกษาจากกลุ่มประชากรดังกล่าว เป็นอย่างยิ่ง

1.2 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถแท็กซี่ว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด
2. เพื่อศึกษาลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถแท็กซี่ที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจกับพฤติกรรมของคนขับรถแท็กซี่
4. เพื่อศึกษาสภาพชีวิต ความเป็นอยู่และแนวความคิดเกี่ยวกับปัญหาจราจรของคนขับรถแท็กซี่

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

แม้ว่า ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร จะเป็นปัญหาที่สำคัญที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ปริมาณขาดด้วยก็ตาม แต่เพื่อมิให้เกิดความสับสนในการศึกษาวิเคราะห์ จึงได้กำหนดขอบเขตการศึกษาไว้ ครอบคลุมเฉพาะ พื้นที่กรุงเทพมหานคร เท่านั้น ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องและเกิดความกระชับของ เนื้อหาที่จะทำการศึกษาวิเคราะห์

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ทำให้ทราบถึง ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ของผู้ขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. ทำให้ทราบว่าพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับรถแท็กซี่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดหรือไม่
3. เพื่อจะได้ทราบลำดับความสำคัญของพฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่ที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจร
4. เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานให้หน่วยงานต่างๆ ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการ แก้ไขปัญหาจราจร ได้รับรู้ปัญหา หาแนวทางหรือมาตรการแก้ไข ควบคุมและป้องกันตามเหมาะสมต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย