

บทที่ 1

บทนำ



ปัญหาการวิจัยและความสำคัญของปัญหาวิจัย

ในปัจจุบันนี้จะพบว่า ประเทศต่าง ๆ ในโลกได้มีการติดต่อสัมพันธ์กันมากขึ้น การติดต่อสัมพันธ์กันนี้ส่งผลให้เกิดการเปรียบเทียบกันระหว่างประเทศต่าง ๆ จนถึงกับมีการแบ่งกลุ่มประเทศต่าง ๆ ในโลกออกเป็น (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2527: 1 - 2) กลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว [Developed countries] กับกลุ่มประเทศที่ด้อยพัฒนา [Underdeveloped countries] การเปรียบเทียบนี้กระตุ้นให้ประเทศที่ยังล้าหลังอยู่พยายามพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศของตนจากเกษตรกรรม ให้กลายเป็นแบบอุตสาหกรรม เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม [Newly Industrialised Countries] (กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการพลังงาน, สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2533: 1) ซึ่งโดยส่วนมากการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เริ่มที่เมืองศูนย์กลางหรือเมืองหลักก่อน ซึ่งก่อให้เกิดเมืองที่เติบโตและเจริญในทุกด้านเพียงเมืองเดียวที่เรียกว่า เอกนคร (Primate City) เมืองที่มีลักษณะนั้นก็รวมทั้งกรุงเทพมหานครด้วย

จากการที่ความเจริญทางด้านต่าง ๆ ของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นทั้งทางด้านวัฒนธรรม วัตถุ และเทคโนโลยี ฯลฯ ต่างก็มารวมกันเป็นศูนย์กลางอยู่ที่กรุงเทพมหานครนี้ ทำให้ประชากรในต่างจังหวัดต่างหลั่งไหลเข้ามาอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก ดังนั้นความต้องการทางด้านการคมนาคมขนส่งทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพจึงมีมากขึ้นตามลำดับ เราจึงจะพบได้ว่า กรุงเทพมหานครนั้นเป็นพื้นที่ที่มีการคมนาคมขนส่งคับคั่ง โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งทางบกซึ่งมีความสำคัญต่อประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก แต่จะพบว่า ลักษณะทางกายภาพของถนนและผังเมืองในเขตกรุงเทพมหานครมีผลทำให้เกิดปัญหาจราจร คือเกิดความไม่สะดวกและความไม่ปลอดภัย โดยปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้ปรากฏให้เห็นชัดในปี พ.ศ.2507 และได้ทวีความรุนแรงจนถึงสภาวะวิกฤติในปี พ.ศ.2540 (สุพัตรา สุภาพ : 2540)

รถรุ่นแรกที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทยคือ รถลาก ในปี พ.ศ. 2414 ผู้นำเข้ามา คือ พระยาโชฎึกราชเศรษฐี เนื่องจากท่านได้แต่งสำเภาไปค้าขายเมืองจีนบ่อย ๆ จึงติดต่อสั่งมาใช้ใน

เมืองไทย ในสมัยเดียวกันจึงเริ่มมีการตัดถนนเป็นสายแรกคือถนนเจริญกรุง ต่อมาจึงเริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่งในกรุงเทพมหานคร รถยนต์คันแรกของประเทศไทยส่งเข้ามาโดย เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี

ในปี พ.ศ. 2474 กรมตำรวจ ได้เสนอร่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นมาต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน ร่างพระราชบัญญัตินี้ พ.ศ.อ. ชี.บี.ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ แล้วนำมาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพสังคมของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเป็นกฎหมายได้ เมื่อ พ.ศ. 2477 จากนั้น คำว่า “ จราจร ” ก็เริ่มแพร่กระจายไปสู่ประชาชน ต่อมาจึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม 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 จนกระทั่งปัจจุบันได้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นใหม่ ในปี พ.ศ. 2522 (เสถียร วิรัชลักษณ์และคณะ: 2526) ซึ่งครอบคลุม การสัญจรคน , สัตว์ , ยานพาหนะ ทุกชนิด ยกเว้นการสัญจรทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และทางอวกาศ ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และให้ยกเลิกทุกฉบับที่ผ่านมา

ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาที่สลับซับซ้อน และเกิดจากหลายสาเหตุ สาเหตุหลักที่สำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรก็ได้แก่ (อมรรัตน์ วีระสัมฤทธิ์, 2532)

- 1.ผังเมืองและการขยายตัวของเมือง
- 2.ผู้ใช้ทาง
- 3.ถนนและสภาพแวดล้อม
- 4.ยานพาหนะและการขนส่ง

1.ผังเมืองและการขยายตัวของเมือง

โครงสร้างตัวเมืองกรุงเทพมหานครมีการเจริญเติบโตตามขดการรวม ขาดการควบคุม ไม่มี การกำหนดคกกฎเกณฑ์ตามมาตรฐาน ไม่มีการกำหนดแนวพัฒนาที่ดีไว้ล่วงหน้า

2. ผู้ใช้ทาง

ทั้งผู้ขับขี่ขีวดยาน คนเดินเท้า และผู้โดยสาร ต่างก็เป็นองค์ประกอบที่สำคัญมากในการจราจรทางบกเพราะมีผลต่อปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด โดยเฉพาะผู้ขับขี่ขีวดยาน เราจะพบว่าประชาชนจำนวนมากมีรถขับ ซึ่งรถที่ขับนั้นก็เป็นรถดี ๆ แต่คนขับไม่มีจรรยาบรรณ ก้จะก่อให้เกิดปัญหาจราจร เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการเอารัดเอาเปรียบกันได้ ปี พ.ศ.2537 กรุงเทพมหานครมีประชากร 5,584,226 คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยคือประมาณ 3,560 คน / ตารางกิโลเมตร (สำนักนโยบายและแผนงานกรุงเทพมหานคร, 2537: 35) ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนที่มาก และในปี พ.ศ.2538 โดยจากสถิติผลการจับกุมโดยการออกหนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ในปี พ.ศ. 2540 นั้นพบว่าได้จับกุมผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรถึง 1,551,294 ราย (กองบังคับการตำรวจจราจร, กองกำกับการ 3, 2540) ดังแสดงในตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 สถิติผลการจับกุมโดยการออกหนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ตั้งแต่ปี

พ.ศ. 2535 - 2540

พ.ศ.	การจับกุม (ราย)
2535	2,241,384
2536	2,176,148
2537	1,882,621
2538	1,577,127
2539	2,326,571
2540	1,551,294

ที่มา กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร

นอกจากนี้พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานเหล่านี้ยังเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และยังส่งผลกระทบต่อถึงการจราจรในบริเวณนั้นอีกด้วย

3.ถนนและสภาพแวดล้อม

ถนนเป็นองค์ประกอบสำคัญของการจราจรทางบก ซึ่งจะเป็นผลให้การเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้ แต่ปัญหาที่กรุงเทพมหานครประสบอยู่ตอนนี้ก็คือ การขาดพื้นที่ในการจราจรขาดสถานที่จอดรถ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องเครื่องหมาย และสัญญาณไฟจราจรที่ไม่สมบูรณ์

โดยกรุงเทพมหานครนั้นมีพื้นที่ทั้งหมด 1,500 ตารางกิโลเมตร (ยอดพล ธนาบริบูรณ์, 2537) มีพื้นที่ถนนทั้งสิ้น 28.5 ตารางกิโลเมตร หากนำรถทั้งหมดมาจอดในพื้นที่ถนน จะมีอัตราเฉลี่ยประมาณ 61,643 คันต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร (สำนักนายกรัฐมนตรี้, 2536) โดยมีถนนทั้งสิ้น 1,497 สาย ระยะทางประมาณ 2,915 กิโลเมตร และทางด่วนประมาณ 38.1 กิโลเมตร

โดยเมื่อเปรียบเทียบพื้นที่ผิวถนนของกรุงเทพมหานครแล้วจะพบว่า คิดเป็น 9 % ของจำนวนพื้นที่ของกรุงเทพมหานครทั้งหมด ในขณะที่มาตรฐานโดยทั่วไปนั้นควรจะมีพื้นที่ผิวถนน 20 % ของพื้นที่ (ยอดพล ธนาบริบูรณ์, 2537) นอกจากนี้เราจะพบว่าสภาพถนนของกรุงเทพมหานครนั้นจะมีลักษณะที่เป็นคอขวดจำนวนมาก ซึ่งลักษณะของถนนเช่นนี้จะทำให้รถติดขัดเป็นอย่างมาก

เราจะพบว่า ช่วงที่สภาพการจราจรติดขัดนั้นมีตั้งแต่เวลา 07.00 น. - 20.00 น. โดยในช่วงโมงเร่งด่วนนั้น ปรากฏว่าความเร็วในการเดินทางบนถนนสายหลักได้ลดลงเหลือ 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กรมการขนส่งทางบก, 2537)

4.ยานพาหนะและการขนส่ง

ในปี 2537 การขายยานพาหนะในกรุงเทพมหานครนั้นมีถึง 2,963,043 คัน เฉลี่ยวันละ 665 คันเราจะเห็นได้ว่าอัตราการเพิ่มของรถชนิดต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครนั้นมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในทุกปี ขณะที่พื้นที่ผิวถนนในกรุงเทพมหานครนั้นก็กลับไม่ได้เพิ่มในอัตราที่สมดุลกัน สภาพ

การจราจรของกรุงเทพมหานครจึงได้เข้าสู่สภาพวิกฤติ อันจะเป็นการบั่นทอนสังคมในด้านต่าง ๆ รวมทั้งยังส่งผลกระทบต่อในทางลบแก่ประชาชนทั้งทางร่างกายและจิตใจ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่สร้างความเดือดร้อนที่ทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนในกรุงเทพมหานครต้องประสบอยู่ทุก ๆ วัน

ปัญหาจราจรที่ติดขัดนี้สร้างความสูญเสียอย่างมาก โดยเราจะต้องเสียเชื้อเพลิงไปปีละ 20,000 ล้านบาท เสียเวลาคิดเป็นมูลค่าเงินประมาณปีละ 20,000 ล้านบาท รวมมูลค่าการสูญเสียประมาณ 40,000 ล้านบาท (สำนักนายกรัฐมนตรี, สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก [สจร.], 2536) นอกจากนี้ยังมีความสูญเสียอื่น ๆ ที่เราไม่สามารถประมาณค่าออกมาได้ ในเรื่องของสภาพจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในทุกวันนี้ สาเหตุใหญ่ประการหนึ่งคือ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นสูง โดยปริมาณของยานยนต์ในกรุงเทพมหานครได้เพิ่มขึ้นสูงเป็นอย่างมาก นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2535 จนถึงปี พ.ศ.2539 พบว่า มีรถเพิ่มขึ้นในกรุงเทพมหานครจากเดิม 2,112,518 คัน เป็น 3,639,361 คัน หรือเพิ่มขึ้นอีก 12 - 15 % เฉพาะในปี พ.ศ.2539 มีรถจดทะเบียนเพิ่มขึ้นถึง 395,280 คัน และคาดว่าในปี พ.ศ.2540 จะมีรถใหม่เพิ่มขึ้นในกรุงเทพมหานครอีกประมาณ 250,000 คันหรือ 12 - 15 % ขณะที่พื้นที่ (ไทยรัฐ, 2539: 10) ศิวถนนนั้นจะเพิ่มขึ้นอีกไม่เกิน 1.5 %

รถแท็กซี่นั้นเป็นรถมวลชนที่ประชาชนนิยมใช้บริการและมีบทบาทในการขนส่งสาธารณะ (PUBLIC TRANSPORT) เป็นอย่างสูง รถแท็กซี่ เป็นรถรับจ้างสาธารณะ ที่ให้บริการได้อย่างรวดเร็ว สำหรับอัตราค่าบริการของรถแท็กซี่เมื่อเทียบกับอัตราค่าบริการของบริการขนส่งสาธารณะรับจ้างอื่น ๆ แล้วจะมีราคาแพงที่สุด แต่ก็ยังมีผู้ใช้บริการกันมากถึงกว่า 2 ล้านคน ต่อวัน (ศักดิ์ชัย เพ็ญบุญมี, 2539: 5)

รถแท็กซี่ได้ออกวิ่งรับจ้างเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ.2467 สมัยนั้นเรียกกันว่า "รถไมล์" เพราะคิดราคาเป็นไมล์ คำว่า "แท็กซี่" เพิ่งมาเรียกตามฝรั่งเมื่อภายหลัง รถแท็กซี่ในปัจจุบันมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นสูงมาก เนื่องจากในปัจจุบันได้มีมาตรการป้องกันระบบการขายป้ายทะเบียนเหมือนระบบสมัยเก่า (อุษา ไบบัว, 2538) ซึ่งจะมีราคาประมาณ 5 - 7 แสนบาท โดยมาตรการนี้ได้กำหนดให้การขายรถแท็กซี่ทุกคันสามารถขายในรูปทรัพย์สินได้ แต่ไม่ได้สิทธิในการทำแท็กซี่เมื่อขายรถคันนั้นแล้วรถนั้นต้องเปลี่ยนทะเบียนเป็นส่วนบุคคล คือเป็นการให้สิทธิ์เฉพาะตัว จะตกทอดได้เฉพาะทายาทเท่านั้น

สำหรับผู้ที่มีความประสงค์จะขอป้ายทะเบียนรถแท็กซี่ก็ได้เปิดโอกาสให้เป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล โดยเพียงผู้ขอนั้นมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กรมการขนส่งทางบกระบุไว้ เสียเงินเพียง 5 บาทก็สามารถจดทะเบียนได้ เราจึงเรียกกันว่าเป็นยุคแท็กซี่เสรี คือทุกคนมีสิทธิขอทะเบียนขั้บรถได้ ไม่ว่าจะเป็นส่วนบุคคล หรือนิติบุคคล จำนวนเท่าใดก็ได้และไม่จำกัดเวลา ขณะนี้ยังคงเปิดไปเรื่อย ๆ ไม่มีแนวโน้มว่าจะหยุด

นอกจากนี้ปัจจุบันเจ้าของกิจการเช่ารถแท็กซี่จำนวนมาก ได้เปิดโอกาสให้คนขับรถแท็กซี่ได้มีโอกาสเช่าซื้อ โดยให้สิทธิผ่อนรถได้ในราคาที่ถูกลง โดยจะตกวันละ 750 บาท เป็นเวลา 5 ปี ก็จะได้รถเป็นของตนเอง ค่าเงินคาวนก็ถูกขึ้นไปอีกเพียง 10,000 บาท เท่านั้น โดยการโอนเข้าบัญชีทุก 5 หรือ 7 วัน หรือผ่อนกับไฟแนนซ์ ซึ่งจะมีราคาสูงกว่า

คั้งนั้นตั้งแต่กระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, กฎกระทรวง ฉบับที่ 18, 2537) เรื่อง การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน เจ็ดคน (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครจนถึงปัจจุบันพบว่า (กรมการขนส่งทางบก, 2539) มีผู้มาขึ้นขอจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครจนถึงปัจจุบันเป็นจำนวนมาก มีการจดทะเบียนรถไปแล้ว จำนวน 46,880 คัน ซึ่งมากกว่ารถโดยสารประจำทางเสียอีก โดยรถแท็กซี่เหล่านี้จะวิ่งอยู่บนท้องถนนตลอดแม้จะไม่มีผู้โดยสาร

อาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นอาชีพอิสระ มีเวลาการขับไม่แน่นอน ส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่จะใช้เวลาในการขับรถวันหนึ่งประมาณ 1 กะ หรือ ประมาณ 8 ชม. ในบางครั้งมีการควง หรือการขับควบถึง 2 กะ เพื่อหารายได้ เนื่องจากปัจจุบันอาชีพขับรถแท็กซี่มีการแข่งขันกันสูงมาก ต้องแข่งกันแย่งผู้โดยสาร การที่ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องใช้เวลาในการขับรถบนถนนหลายชั่วโมงในวันหนึ่ง ๆ แล้วยังต้องเจอกับสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่เหล่านี้ต้องฝ่าฝืนกฎจราจร

การที่คนขับรถแท็กซี่จำนวนมากมีพฤติกรรมการขับขีรถผิดกฎจราจร ผู้ขับรถแท็กซี่ยังขาดวัฒนธรรมในการใช้ทาง อันก่อให้เกิดปัญหาจราจรตามมา โดยเฉพาะพฤติกรรมในการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสาร เห็นได้จากสถิติการจับกุมในเรื่องการจอดรถในที่ห้ามจอดนั้นมีถึง 529,323 ราย เป็นรถรับจ้างสาธารณะถึง 58,187 ราย การใช้พื้นที่ในถนนจอดรถ จะทำให้ผิวการจราจรคับแคบยิ่งขึ้นเท่ากับลดความกว้างของถนนลง 1 ใน 3 คิดเป็นร้อยละ 33 ของพื้นที่ หรือ 1 ใน 2 คิด

เป็นร้อยละ 50 ของพื้นที่ (สำนักงานกฤษฎีกา, สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก [สจร.], 2539: 5)

พฤติกรรมจราจร - ส่ง ผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ในจุดต่าง ๆ นั้นทำให้เกิดปัญหาตามมามากมาย ทำให้เกิดขบวนการจราจร เนื่องจากได้ใช้ในพื้นที่จอดรถในทางสำหรับรถวิ่ง ขณะที่ยานพาหนะยังมีปริมาณมากก่อให้เกิดเป็นคิว (Queue) เนื่องจากรถแท็กซี่ จะต้องวิ่งหาผู้โดยสารเอง มีการหยุดจอดรับ - ส่งผู้โดยสารไม่เป็นที่ มักจะหยุดรถบริเวณแหล่งที่มีคนพลุกพล่าน ในบางครั้งมีการหยุดจอดรับ - ส่งผู้โดยสารซ้อนกัน เนื่องจากไม่มีที่จอดรถผู้โดยสารเฉพาะที่ หรือมีแต่ไม่เพียงพอ และเกิดจากความไม่มีวินัยของผู้ขับขี่เอง โดยเฉพาะในการหยุดจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารกระชั้นกันในที่ห้ามจอด ซึ่งไม่เพียงแต่จะเป็นการกีดขวางการจราจรของผู้ขับขี่รถคันอื่นเท่านั้น แต่ยังทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย และบ่อยครั้ง

นอกจากนี้การที่รถเหล่านี้ ต้องวิ่งหาผู้โดยสารตามถนน นับว่าเป็นอันตรายอย่างยิ่ง เพราะผู้ขับรถจะไม่มีควมตั้งใจขับรถอย่างเต็มที่ เนื่องจาก ต้องใช้สายตาในการหาผู้โดยสาร ไปพร้อมกับมองเส้นทางการขับไปพร้อมกัน มีการหยุดรับ - ส่งผู้โดยสารอย่างไม่ระเบียบ เป็นเหตุให้เกิดการกีดขวางทางเดินรถของคันอื่น ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร โดยในปี พ.ศ. 2540 อุบัติเหตุทางการจราจรทางบกนี้ก่อให้เกิดความสูญเสียมากมาย ดังนี้

- 1.จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 13,836 คน
- 2.จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส 11,910 คน
- 3.จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 36,851 คน
- 4.มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย 1,571,786,469 บาท

การเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเมืองที่มีการจราจรคับคั่งย่อมก่อให้เกิดปัญหาจราจรตามมาอย่างมาก กล่าวคือเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นย่อมก่อให้เกิดความล่าช้า (Delay) ผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญในการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลกับพฤติกรรมจราจร - ส่ง ผู้โดยสาร ของคนขับรถแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร เพราะการปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นตัวจักรสำคัญวิธีการหนึ่งที่จะช่วยในการแก้ไขปัญหารถจราจรได้

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ที่

ฝ่าฝืนกฎจราจร

3. เพื่อศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครของผู้ขับรถแท็กซี่
4. เพื่อค้นหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเสนอแนะการแก้ไขปัญหา

จราจรในกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตการวิจัย

ได้ทำการศึกษาวิจัยกลุ่มประชากร ซึ่งเป็นคนขับรถแท็กซี่ในบริษัทพระราม 9 ทราวิส ปอร์ต จำกัด ตั้งอยู่เลขที่ 98 ถนนพระราม 9 แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ได้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร
2. ได้รับข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากผู้ขับรถแท็กซี่
3. ได้รับข้อมูลที่อาจเป็นประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากผู้ขับรถแท็กซี่
4. ได้รับข้อมูลที่อาจเป็นประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจราจร สำหรับเป็นทางเลือกในการตัดสินใจการกำหนดนโยบาย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย