

บทที่ 1

บทนำ

(1.1) ความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครกำลังประสบปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ถึงแม้ว่าหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในภาครัฐบาลและเอกชนจะได้พยายามแก้ไขด้วยมาตรการ แผนงาน และโครงการก่อสร้าง แต่ก็ยังไม่สามารถหยุดยั้งหรือบรรเทาลงไปได้อย่างเป็นที่น่าพอใจ สภาพการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครมีมาจากหลาย ๆ สาเหตุ บางสาเหตุแม้มีความเกี่ยวพันเพียงเล็กน้อยก็มักจะถูกยกมาอ้าง เนื่องจากมองเห็นและเข้าใจค่อนข้างง่าย บางสาเหตุก็ไปเกี่ยวพันกับปัญหาในระบบคมนาคมขนส่งอันเป็นระบบที่ใหญ่ไปกว่าระบบการจราจร ทำให้มองสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดได้ไม่ชัดเจน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานพระราชดำริในการบรรเทาปัญหาการจราจร เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2536 มาด้วย 5 ประการ คือ

1. ให้เจ้าหน้าที่ทำการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีระเบียบวินัย เคารพกฎจราจรและกฎหมาย ซึ่งเป็นหน้าที่ของท่านทั้งหลายที่จะต้องให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ
 2. เจ้าหน้าที่ประจำรถจักรยานยนต์ในโครงการนี้ จะต้องเดินทางไปถึงจุดที่การจราจรติดขัดอย่างเร่งด่วน พร้อมกับแก้ไขการจราจรในช่วงนั้นให้สามารถเคลื่อนไหลได้เหมือนน้ำไหล
 3. ให้เจ้าหน้าที่ดูแลระบบถนนให้รถเคลื่อนตัวไปด้วยความเร็ว ตามความเหมาะสมอย่าให้มีการติดขัด
 4. ให้พื้นที่ที่การจราจรติดขัดแบบคอขวด หรือถนนต่าง ๆ โครงข่ายของถนนต่าง ๆ บางถนนของกรุงเทพมหานคร บางทีจาก 6 ช่องทางจราจร เป็น 4 ช่องจราจรเป็นต้น อย่างนี้เจ้าหน้าที่จะต้องพยายามแก้ไขให้ลดการติดขัดจนรถสามารถเคลื่อนตัวไปได้เหมือน "น้ำที่เทออกจากขวด"
 5. พยายามทาทางให้ประชาชนร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ให้ได้
- นโยบายและแผนงานจัดระบบการจราจรในปัจจุบัน ซึ่งรัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการคมนาคมไว้ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนหนึ่งคือ ส่วนที่ 1 เป็นวัตถุประสงค์ของนโยบาย ส่วนที่สองเป็นกลยุทธ์ หรือ STRATEGY คือ การแก้ไขปัญหารถจราจรในเมืองใหญ่ และเมืองที่เป็นศูนย์กลางความเจริญโดยใช้มาตรการด้านผังเมือง โดยการเพิ่มผิวจราจร การจัดระบบขนส่งมวลชน และการกวาดล้างด้านวินัย ซึ่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2535 - 2539 กำหนดแนวทางการพัฒนาสาขาการขนส่งได้กำหนดแนวทางการพัฒนา โดยมุ่งแก้ไขปัญหาคอขวดของการจราจรและจัดระบบขนส่งในเมืองโดย

1. ใช้มาตรการควบคุมและวิธีจัดระบบการจราจร เพื่อการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลงโดยสนับสนุนให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น และจะต้องควบคุมการใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพอย่างเต็มที่
2. ปรับปรุงองค์กรและกลไกดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับ การแก้ไขปัญหาการจราจรให้มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแล และประสานการดำเนินงานให้มากขึ้น

(1.2) ประวัติความเป็นมา

ยานพาหนะที่ใช้สัญจรทางบก ในสมัยโบราณจะขับเคลื่อนได้ด้วยแรงคนหรือสัตว์ เช่น ม้า วัว ควาย ในปี พ.ศ.2143 มีผู้ประดิษฐ์ล้อเลื่อนขับเคลื่อนด้วยแรงลมโดยใช้เรือมาติดบนล้อเลื่อน ที่ประเทศฮอลันดา (Encyclopedia Americana 1996:674) เมื่อประเทศอังกฤษ ประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้นในปี พ.ศ.2248 และปรับปรุงใช้ในงานอุตสาหกรรมโดย Jame Watt ในปี 2308 ทำให้เครื่องจักรไอน้ำเป็นที่สนใจของงานวิศวกรรมมากโดยในปี พ.ศ.2312 Niccolas Jaosseph Cugnot ชาวฝรั่งเศส นำมาใช้ขับเคลื่อนเป็นครั้งแรกเพื่อพัฒนายานที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรไอน้ำมาก ในปี พ.ศ.2429 Daimler ในประเทศเยอรมันนำระบบการขับเคลื่อนด้วยแก๊สโซลีน มาใช้เป็นผลสำเร็จ ซึ่งในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ก็สามารถพัฒนาขึ้นมาใช้ในระบบเดียวกันในระยะใกล้เคียง การพัฒนายานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยระบบเชื้อเพลิงก๊าซโซลีนจึงพัฒนาขึ้นอย่างกว้างขวาง แรงม้าสูงขึ้นความเร็วมากขึ้น ความสะดวกสบายมากขึ้นเป็นกำลังที่สุดในระบบการขนส่งคมนาคมทุกประเทศตราบเท่าทุกวันนี้ นอกจากนี้การพัฒนาจรวดพลังแสงอาทิตย์มาเป็นพลังงานอีกรูปแบบหนึ่ง ในการขับเคลื่อนยานพาหนะในปัจจุบันกำลังก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว

ประเทศไทยใช้ล้อเลื่อน ใช้แรงคน แรงสัตว์มาแต่โบราณ ในปี พ.ศ.2414 สมัยรัชกาลที่ 4 พระยาโชติราชเศรษฐี นำรถลากแรงคนมาใช้ในกรุงเทพมหานคร และในสมัยต้นรัชกาลที่ 5 ก็มีรถยนต์เข้ามาวิ่งในกรุงเทพมหานครแล้ว แต่ก็จัดอยู่เฉพาะเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ และขุนนางผู้ใหญ่เท่านั้น ในปี พ.ศ. 2474 กรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นมาและออกเป็นกฎหมายใน ปี พ.ศ.2477 จนปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นใหม่ในปี พ.ศ.2522 (สมเกียรติ เกียรติกาญจนพิบูลย์ 2531:35) ซึ่งครอบคลุมการสัญจรของคน ,สัตว์, ยวดยานพาหนะทุกชนิดยกเว้นการสัญจรทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศและอวกาศ

คำว่า "การจราจร" ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2493 หมายถึง "การไปมา" ซึ่งตามความหมายนี้ย่อมกินความรวมทั้งการจราจรทางบกทางน้ำและทางอากาศ แต่ที่เรารู้จักถึงกันในวันนี้ จะพูดแต่เฉพาะการจราจรทางบกอย่างเดียว

คำว่า "การจราจร" (Traffic) เริ่มใช้เป็นครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ.2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน พ.ศ.๒๕๒๒

พลเลิศ เป็นผู้ร่าง พ.ร.บ.จรรยาบรรณภักดี โดยอาศัยหลักกฎหมายจรรยาบรรณของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้ เมื่อ พ.ศ.2477 จากนั้นคำว่า "จรรยา" ก็เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ.จรรยาบรรณภักดี ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2478 ,ฉบับที่ 3 พ.ศ.2481 ,ฉบับที่ 4 พ.ศ.2508 และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 59 พ.ศ.2515 จนกระทั่งมาถึงปัจจุบันฉบับสุดท้ายคือ พ.ร.บ.จรรยาบรรณภักดี พ.ศ.2522 คือฉบับที่ใช้อยู่ทุกวันนี้และให้ยกเลิกทุกฉบับ

ตาม มาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ.จรรยาบรรณภักดี พ.ศ.2522 คำว่า "การจรรยา" หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

ความมุ่งหมายของกฎหมายจรรยาบรรณภักดีฉบับนี้ เพื่อความสะดวก และความปลอดภัยของประชาชน

รถเมล์ประจำทางนั้น พระยาภักดีนครเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มดำเนินการโดยสั่งรถยนต์ฟอร์ด หน้าหม้อทองเหลืองมาต่อเป็นตัวถังแบบ 2 แถวบรรจุนักได้ราว 10 คน รถยนต์ฟอร์ต้นี้เป็นรถที่มีสามล้อใช้ยางตันเป็นรถโปร่งลมพัดโกรก คนโดยสารขึ้นลงตอนท้าย ทาสีขาว มีกากบาทแดงล้อมรอบด้วยวงแดง ชาวบ้านเรียกว่าอ้ายโกร่งหรือรถเมล์

รถเมล์สายแรกของนายเลิศวิ่งจากประตูน้ำ - สระปทุม - ยศเส ต่อมาขยายไปถึงบางลำพู อีกสายวิ่งจากสี่พระยา-ประตูน้ำ ค่าโดยสารเก็บตามระยะใกล้ไกล 3-5 สตางค์ กิจการเดินรถเมล์ได้เจริญขึ้นไปเป็นลำดับจนเป็นบริษัทนายเลิศในปัจจุบัน

จำนวนรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร เมื่อ พ.ศ.2470 มีอย่างมากไม่เกิน 1,000 คัน และมีถนนอยู่ไม่กี่สายที่เดินได้สะดวกถนนระหว่างจังหวัดในขณะนั้นยังไม่มีแม้ในจังหวัดธนบุรีก็ไม่มีทางรถและไม่มีรถ แม้กระนั้นการกีดขวางทางและอุบัติเหตุในการจราจรก็มีอยู่เสียแล้วก็มีไม่น้อยกว่าปัจจุบันนี้เท่าใดนัก กฎหมายได้ให้อำนาจตำรวจปฏิบัติงานมีเพียง พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2463 กับกฎกระทรวงที่เนื่องจาก พ.ร.บ.นั้น ประกอบกับบางมาตราในกฎหมายลักษณะอาญา รศ121 และเวลานั้นก็ไม่มีตำรวจจราจรโดยเฉพาะ ยังไม่มี พ.ร.บ.จรรยาบรรณภักดีฉบับปัจจุบันนี้ แม้แต่คำว่า "จรรยา" ก็ยังไม่เกิดขึ้น ดังนั้น อำนาจหน้าที่ ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ฉบับดังกล่าวจึงตกเป็นของนายทะเบียนและเจ้าหน้าที่กองทะเบียนซึ่งสังกัดอยู่กับกองพิเศษตำรวจนครบาล มีสำนักงานอยู่ในกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

สำหรับการกีดขวางในเวลานั้น รถลากและรถม้าบรรทุกทุกตัวของแขกเสี่ยวชวากับล้อเลื่อนลากเข็นด้วยแรงคน (รถสาลี) ก่อการกีดขวางทางเป็นอย่างมาก เพราะผู้ลากรถมาไม่มีผู้โดยสารก็มักจะลากรถเดินเอื่อยๆไปจากถนนตกถึงหลักเมือง จากวังบูรพาถึงเชียงกง ในถนนเจริญกรุงและถนนเยาวราชก่อการกีดขวางมากที่สุด

ต่อมาถึง พ.ศ.2475 จำนวนรถชนิดต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบสะพานพุทธยอดฟ้าก็ได้สร้างเสร็จเปิดใช้แล้ว ทางสำหรับการจราจรจึงเพิ่มขึ้นพร้อมจำนวนรถด้วย และใน พ.ศ.2477 กรมตำรวจได้จัดตั้ง "กองจัดขบวนรถ" เป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกรมตำรวจออกตรวจตราและควบคุมการจราจร โดยเฉพาะถนนเจริญกรุงและถนนเยาวราช มีความยุ่งยากในการจราจรมากที่สุด เพราะเป็นสถานธุรกิจและโรงแรมรสพมากมายทั้งกลางวันและกลางคืน ยานพาหนะของตำรวจก็มีเพียงจักรยานสองล้อตระเวนไปตามจุดต่าง ๆ ที่วางไว้

พ.ศ.2474 เป็นปีที่เกิดคำว่า "จรรยา" ขึ้นในประเทศไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติ จรรยาทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายร่าง พ.ร.บ.นี้ พ.ต.อ. ซี.บี. ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่าง ขึ้นเป็นภาษาอังกฤษโดยอาศัยหลักจากกฎหมายจรรยาของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงให้เหมาะสมกับบ้านเมืองเรา และได้เป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ.2477 จากนั้นคำว่า จรรยาก็แพร่กระจายไปถึงประชาชน และ กฎหมายนี้ก็ยังคงนับ เดียวที่ใช้มาจนถึงทุกวันนี้ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยตลอดมา ซึ่งรายนต์ที่จะได้ทำการศึกษาคือรายนต์โดยสาร ประจำทาง

วิวัฒนาการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

โครงการรวบรวมบริษัท รถโดยสารประจำทางได้เริ่มขึ้นเป็นครั้งแรกใน ปี พ.ศ. 2502 รัฐบาลใน สมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีนโยบายที่จะรวมกิจการรถโดยสารประจำทางในเขตพระนคร ธนบุรีเข้าเป็นรายเดียว โดยเป็นกิจการของเอกชน ของรัฐ หรือเอกชนและรัฐกระทำร่วมกันก็ได้ และได้มอบหมายให้ เป็นภาระหน้าที่ของคณะกรรมการพิจารณาเกี่ยวกับการปรับปรุงสาทรูปโภคและการจราจร ให้พิจารณาในเรื่องนี้ ซึ่งผลสรุปก็คือให้รวมกิจการขนาดใหญ่เพียงรายเดียวหรือให้มีน้อยรายที่สุด ทั้งนี้ด้วยความเชื่อที่ว่าถ้าสามารถรวมกิจการเดินรถให้เหลือเพียงรายเดียวหรือน้อยราย จะเกิดผลดีในทางเศรษฐกิจ ทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และบริการที่ให้แก่ผู้โดยสารก็จะดีขึ้นด้วย บรรดาผู้ประกอบการทั้งหลายมีความเกรงจะสูญเสียประโยชน์จึงยื่นเรื่อง รวบรวมรัฐบาลขอรวมตัวกันเองก่อตั้งบริษัท นครหลวงขนส่ง จำกัด ขึ้นในปี พ.ศ.2504 ขอเป็นผู้ดำเนินกิจการรถ โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และธนบุรี ในสมัยนั้นแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในขณะนั้น แต่ภายหลังเมื่อจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ถึงแก่อสัญกรรมก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองเกิดขึ้น และคณะรัฐมนตรีในยุคต่อมาก็ได้มีมติให้ถือว่า บริษัท นครหลวงขนส่ง จำกัด เป็นเพียงผู้ประกอบการรายหนึ่ง เท่านั้น ในบรรดาผู้ประกอบการทั้งหมดที่มีอยู่

ภายหลังวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ.2516 รัฐบาลในขณะนั้นไม่อาจควบคุมความสงบเรียบร้อยของผู้ใช้ แรงงาน มีการนัดหยุดงานกันบ่อยครั้ง ค่าจ้างแรงงานได้รับการปรับปรุงเพิ่มขึ้น วิกฤตการณ์ด้านน้ำมันขึ้นราคามีผลให้ ราคาสินค้าต่าง ๆ รวมทั้งอะไหล่รถโดยสาร และราคาเครื่องยนต์โดยสารเพิ่มสูงขึ้น แต่รัฐบาลไม่ยินยอมให้มีการปรับปรุง อัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้น บริษัทผู้เดินรถนำเอารถเก่าที่มีอายุใช้งานหมดสภาพมาวิ่งรับผู้โดยสาร นอกจากนั้นรถยนต์ โดยสารประจำทางมีจำนวนไม่เพียงพอที่จะบริการประชาชนเป็นเหตุให้มีผู้นำรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กมาดัดแปลงเป็นรถ โดยสารขนาดเล็ก และวิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการผิดกฎหมาย ดังนั้นจึงเกิดความสับสนวุ่นวายเกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว สวัสดิภาพของผู้โดยสารมีน้อย เพราะผู้ให้บริการดังกล่าวมิได้คำนึงถึงความปลอดภัยและเคารพกฎจราจรและการเดินรถโดยสารโดยเสรีดังกล่าวยังเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการคับคั่งของการจราจร ดังนั้นรัฐบาลในสมัยนั้นจึงได้เริ่มพิจารณาโครงการรวมรถเมล์อีกครั้งหนึ่ง

ใน พ.ศ.2516 ได้มีการตั้งคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงบริการรถโดยสารประจำทางโดยมี พลเอก พงษ์ ปุณณกันต์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยนั้นเป็นประธานกรรมการ และคณะกรรมการมีความเห็น

ว่าเพื่อประโยชน์ของประชาชนในการที่จะได้รับการรถโดยสารประจำทางที่ดีเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องมีการรวมกิจการรถโดยสารประจำทางเหล่านั้นได้เพียงรายเดียว และวิธีที่จะกระทำได้นั้นมีอยู่หลายวิธี ซึ่งเป็นวิธีที่ค่อยเป็นค่อยไปและบรรลุผลได้ในเวลาอันควร ซึ่งวิธีการที่จะปฏิบัติได้มี 4 วิธีคือ

1. รัฐเป็นผู้ริเริ่มดำเนินการ โดยรวมกิจการของ บริษัท ขนส่ง จำกัด และองค์การ ร.ส.พ. (เฉพาะส่วนการเดินรถในกรุงเทพมหานคร) มาจัดตั้งเป็นบริษัทจำกัดขึ้นใหม่ เปิดโอกาสให้บรรดาผู้ประกอบการเดินรถโดยสารในกรุงเทพฯปัจจุบัน และเอกชนทั่วไปซื้อหุ้นได้ สำหรับกิจการเดินรถของบริษัทเอกชนที่ไม่ประสงค์จะรวมกิจการเข้าด้วยกัน ก็คงให้เดินรถต่อไปได้จนสิ้นอายุของใบอนุญาตเดินรถ ทั้งนี้ห้ามมิให้มีการขยายกิจการไม่ว่าด้วยการซื้อรถใหม่มาเพิ่มหรือรถเก่ามาทดแทนจำนวนรถเดิม

2. บริษัท นครหลวงขนส่ง จำกัด เป็นผู้ริเริ่ม ให้บริษัท นครหลวงขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทรวมของ บริษัทรถยนต์โดยสารประจำทางทั้งหมดอยู่แล้ว เป็นแกนในการรวมกิจการเข้าด้วยกัน โดยต้องมีการปรับปรุงหุ้นของบริษัทเดิมทั้งหมด 26 บริษัท ให้มีอัตราส่วนเหมาะสมตามขนาดของผู้ประกอบการในปัจจุบันแล้ว จึงเปิดโอกาสให้ประชาชนโดยทั่วไปซื้อหุ้นได้

3. ผู้ประกอบการเอกชนอื่น ๆ เป็นผู้ริเริ่มให้ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนในปัจจุบันที่มีความสามารถในด้านการลงทุนเช่น บริษัท นายเลิศ จำกัด เป็นบริษัทแกนในการรวมกิจการเข้าด้วยกัน โดยได้รับชื้อรถยนต์โดยสารและทรัพย์สินของบริษัทใดประสงค์จะรับเงินสดหรือจะรับในรูปหุ้นก็ได้ และให้บริษัท แกนเริ่มกิจการแต่ผู้เดียว ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2518 เป็นต้นไป

4. วิธีการลดจำนวนผู้ประกอบการแบบค่อยเป็นค่อยไป โดยจะไม่อนุญาตให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เกิดขึ้น และถ้าผู้ประกอบการรายใดให้บริการแก่ผู้โดยสารไม่ดีก็จะไม่ต่ออายุใบอนุญาตเดินรถ หรือ เพิกถอนใบอนุญาตตามความจำเป็น แต่นโยบายนี้จะใช้เวลาเนิ่นนานหากมิได้มีการกำหนดระยะเวลาในการรวมกิจการให้เหลือเพียง 1 ราย

ดังนั้น รัฐบาลในสมัยหม่อมราชวงศ์คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้ตัดสินใจจัดตั้งบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัทจำกัด โดยกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการจดทะเบียนบริคันธ์สนธิ บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (The City Transport Co.,Ltd.) มีทุนจดทะเบียน 100 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 1 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท รัฐมีหุ้นร้อยละ 51 เอกชนถือหุ้นร้อยละ 49 การจัดตั้งบริษัทรัฐวิสาหกิจแห่งนี้เป็นผลสำเร็จบริบูรณ์ในวันที่ 29 กันยายน 2518 และในวันเดียวกันนั่นเอง คณะกรรมการควบคุมการขนส่งก็มีมติอนุมัติมอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร และบริเวณใกล้เคียง ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ประกอบการขนส่งเดิมเป็นผู้ได้รับอยู่และจะมีอายุสิ้นสุดลงในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2518 ให้เป็นของบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ทั้งหมด ด้วยเงินทุนตั้งต้นเพียง 100 ล้านบาท คณะกรรมการและฝ่ายจัดการของบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ได้ทำการซื้อรถยนต์โดยสารของผู้ประกอบการขนส่งเดิมมาในระยะแรกได้ประมาณ 1,300 คัน แต่อย่างไรก็ตามในการรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางให้เข้าเป็นบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ได้เกิดปัญหายุ่งยากขึ้น 2 ประการ ประการแรกผู้ประกอบการขนส่งเดิมได้รวมหัวกันต่อต้านการรวมกิจการรถยนต์โดยสาร

ประจำทาง ในการตีราคาและอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งรัฐบาลเองไม่มีงบประมาณพอที่จะรับซื้อกิจการทั้งหมดของทุกบริษัทได้ในทันที และนอกจากนี้ในการตีราคารถยนต์โดยสารประจำทางนั้น ฝ่ายผู้ซื้อและผู้ถูกรับซื้อต่างก็ได้แย่งราคาซื้อขาย จึงทำให้การรวมกิจการเดินรถเป็นไปด้วยความล่าช้า ประการที่สองเป็นปัญหาด้านข้อเรียกร้องของบรรดาพนักงานบริษัท อื่น ๆ ซึ่งเข้ามาเป็นพนักงานของบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในเรื่องสวัสดิการและหลักประกันต่าง ๆ ถึงขั้นนัดหยุดงานประท้วง

ในขณะที่บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ได้ดำเนินการรวบรวมรถจากบริษัทผู้ประกอบการทั้งหลายได้เพียง 20 บริษัท ส่วนอีก 4 บริษัทที่เหลือ คือ บริษัท รถเมล์แดง จำกัด บริษัท ชนนคร จำกัด บริษัท สหขนส่ง จำกัด และบริษัท ขนส่ง จำกัด (รถร่วมบริการ) ไม่ยอมตกลงขายให้แก่ทางรัฐบาล รัฐบาลในขณะนั้นจึงตกลงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ยังไม่ยอมขายรถยนต์โดยสารให้แก่บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด หยุดการเดินรถ และให้บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด รับโอนพนักงานของบริษัท ดังกล่าวมาทำงานกับบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ทั้งหมด ปัญหาที่เกิดขึ้นตามมาในขณะนั้นคือ สภาก่อรถยนต์โดยสารประจำทาง บรรดารถยนต์โดยสารประจำทางที่บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ทำการรับซื้อ มักอยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรม จึงทำให้รถโดยสารประจำทางมีจำนวนไม่เพียงพอกับประชาชนผู้ใช้บริการ มีผู้นำรถเมล์เล็กออกบริการประชาชนอย่างผิดกฎหมาย รัฐบาลไม่กล้าทำอะไรรุนแรงเพราะบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ยังมีขีดความสามารถที่จะให้บริการต่อประชาชนได้ไม่เต็มที่ หากมีการห้ามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดเหล่านั้นก็จะส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการโดยตรง

ต่อมาในเดือนเมษายน พ.ศ. 2510 ได้มีการเปลี่ยนแปลงคณะรัฐบาล การดำเนินงานของ บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในการรวมกิจการรถยนต์โดยสารประจำทางหยุดชะงักลง เนื่องจากขาดงบประมาณและรัฐบาลชุดใหม่หยิบยกปัญหาการรวมรถยนต์โดยสารประจำทางขึ้นมาทบทวนเสียใหม่และพบว่าคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งของ บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด นั้นยังไม่ชอบด้วยพระราชบัญญัติขนส่ง พ.ศ. 2497 กระทรวงคมนาคมจึงต้องหาทางออกด้วยการเสนอให้จัดตั้งเป็นองค์การขึ้นมาแทน เพื่อให้การดำเนินการรวบรวมกิจการเดินรถยนต์โดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร เป็นไปด้วยความเรียบร้อยในที่สุด นายทวิช กลิ่นประทุม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัยนั้นก็ได้ดำเนินการจัดตั้งองค์การให้ได้เป็นผลสำเร็จ โดยรัฐบาลสมัยหม่อมราชวงศ์เสนีย์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ออกพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขึ้นเรียกว่า "องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ" (Bangkok Mass Transit Authority) เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2519 โดยให้เลิกบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด แล้วโอนกิจการ สิทธิหน้าที่ ทรัพย์สิน หนี้สิน ตลอดจนพนักงานลูกจ้างของบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด มาเป็นขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกำหนดทุนขององค์การฯ เป็นเงิน 3.22 ล้านบาท และประกาศให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2519 เป็นต้นไป

วัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตามที่ได้ประกาศไว้ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 93 ตอนที่ 103 ลงวันที่ 20 สิงหาคม 2519 ฉบับพิเศษมีดังนี้

1. ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร

2. ประกอบการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องจากการขนส่งมวลชน (และเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการขนส่งมวลชนมีอำนาจถึง)

2.1) ถือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง มีทรัพย์สินต่าง ๆ ซื้อ ขาย ให้เช่า ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม จำหน่าย แลกเปลี่ยน และรับโอน ด้วยประการใด ๆ และทรัพย์สิน หรือสิทธิใด และทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

2.2) ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งในเรื่องยานพาหนะ อุปกรณ์ยานพาหนะ เครื่องใช้ และ เครื่องบริการต่าง ๆ เช่น ตู้ โรงซ่อม ทำ คลังสินค้า สถานที่พัก

2.3) ว่าจ้างหรือรับจ้าง ทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล

2.4) กำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการ และค่าภาระในกิจการต่าง ๆ

2.5) ทำการเกี่ยวกับการโฆษณา

2.6) ทำการค้าส่งและรับทำการส่งเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งยานพาหนะและเครื่องจักรกล อุปกรณ์เครื่อง เครื่องใช้และวัสดุดิบ เพื่อใช้ในกิจการตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

2.7) กู้ยืม ใ้กู้ หรือให้กู้เงิน โดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือทรัพย์สิน เพื่อประกอบกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การกู้ยืมเงิน ถ้าเกินจำนวนคราวละ 5 ล้านบาท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน

2.8) ตั้งหรือรับเป็นสาขา ตัวแทนค้าต่าง หรือนายหน้าในกิจการ ตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

2.9) ประกอบอุตสาหกรรม รวมทั้งรับทำการสร้าง ซ่อม หรือบำรุงรักษายานพาหนะ และเครื่องจักรต่าง ๆ

2.10) ร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคลอื่น เพื่อประโยชน์แห่งกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งเข้าเป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดชอบในทั้งหุ้นส่วนจำกัดหรือนิติบุคคล โดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี

2.11) กระทำกิจการอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับ หรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่า การคมนาคมขนส่งทางบกมีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน และการประกอบกิจการทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อยๆ เพราะสามารถเดินทางอย่างรวดเร็วและประหยัดกว่าการคมนาคมขนส่งทางเรือและทางอากาศโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การเมืองและสังคมของประเทศ มีประชากรมากถึงร้อยละ 12 ของประชากรทั้งหมด ซึ่งกรุงเทพมหานครในอดีตสมัยเริ่มตั้งเป็นเมืองหลวงของประเทศนั้น ได้มีการแบ่งประโยชน์การใช้ที่ดินภายในและขอบเขตพระนครอย่างเป็นทางการเป็นสัดส่วน มีการขุดคูเมือง สร้างกำแพง การเปลี่ยนแปลงด้านพื้นที่และประชากรเกิดขึ้นน้อยมาก ความเป็นอยู่ในสังคมไม่มีความซับซ้อน มีชีวิตอย่างเรียบง่ายจนกระทั่งสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการติดต่อสัมพันธ์กับชาติตะวันตก จึงได้รับแบบอย่างการนำเอาธรรมชาติมาปรับปรุงตกแต่งเมือง มีการปลูกต้นไม้ให้ร่มรื่นสองข้างทางแบบกรุงปารีส เบอร์ลิน เคหสถานชั้นดีมีอาณาเขตกว้างขวางตกแต่งอย่างสวยงามเกิดขึ้นหลายบริเวณ เช่น ถนนสาทร สุริวงค์ วิทยุ ซิดลม เป็นต้น กรุงเทพฯ ได้ขึ้นชื่อว่า เป็นเมืองสะอาด สวยงามและน่าอยู่ที่สุดแห่งหนึ่ง เพราะมีสวนสาธารณะและถนนอย่างเพียงพอ จนกระทั่งหลัง สงคราม

โลกครั้งที่ 2 ประมาณ พ.ศ.2490 กรุงเทพมหานครได้ขยายตัว อย่างรวดเร็ว ทั้งขนาดประชากรและพื้นที่และในปัจจุบันกรุงเทพได้รวมแหล่งกิจกรรมทุกประเภท กล่าวคือ เป็นเมืองหลวง เมืองท่า เมืองอุตสาหกรรม เป็นศูนย์กลางการคมนาคม การท่องเที่ยว และอื่นๆ สภาพการข้างต้นจึงนำไปสู่การเกิดปัญหาต่างๆ กลายเป็นเมืองขาดระเบียบ สิ่งแวดล้อม เป็นพิษ สกปรก แออัด ความเป็นอยู่ผู้คนที่เต็มไปด้วยความสับสน ร้อนชื้น เครื่องเคียด เกิดผลเสียต่อสุขภาพและความสิ้นเปลืองทางเศรษฐกิจ เกิดปัญหาเกี่ยวกับการคมนาคม ความคับคั่งของการจราจรทำให้เกิดปัญหาดังนี้คือ

1.เกิดความล่าช้าในการเดินทาง

สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ในขั้นติดขัดและคับคั่ง ความรวดเร็วบนท้องถนนลดลง 8-10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากเดิมที่เคยวิ่งได้ 13.50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในย่านแออัด การจราจรไม่ติดขัดเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนเท่านั้นแต่ติดขัดยืดเยื้อออกไปทั้งวัน

2.เกิดความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน

เพราะการควบคุมระบบการขนส่งและการจราจรไม่ดีพอ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มขึ้น และมีผู้เสียชีวิตสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้เสียชีวิตและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุดังกล่าว ตลอดจนความเสียหายของยานพาหนะ ทรัพย์สินของทางราชการและประชาชน อุบัติเหตุมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น และความเสียหายจะทวีความรุนแรงมากขึ้นตามการขยายตัวของชุมชนในกรุงเทพมหานคร

3.เกิดความสูญเสียเนื่องจากการจราจรติดขัด เช่น

3.1 ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ

3.2 ความสูญเสียทางสังคมจิตวิทยา

3.3 ความสูญเสียทางสภาวะสิ่งแวดล้อม

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นเพียงปัญหาระดับท้องถิ่นที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจัง มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2509 (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักนายกรัฐมนตรี, 2536, น1) ปัจจุบันปัญหาการจราจรก็ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรงกว่าเดิมจนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีอัตราเพิ่มของจำนวนรถทุกปี เช่น ใน ปี พ.ศ.2534 มีจำนวนรถที่จดทะเบียนไว้ในกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 2,002,518 คัน และต่อมาใน พ.ศ. 2535 เพิ่มขึ้นเป็น 2,373,288 คัน ภายในระยะเวลา 1 ปี จำนวนรถทุกประเภทในกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 12.34 ในขณะที่พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานครทั้งหมด 38.5 ตารางกิโลเมตร หากนำรถทั้งหมดมาจอดในพื้นที่ถนน จะมีอัตราเฉลี่ยประมาณ 61,643 คันต่อพื้นที่ถนน 1 ตารางกิโลเมตร อาจกล่าวได้ว่าการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์เป็นผลพวงมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ความต้องการเดินทางมีปริมาณสูง แต่โครงสร้างทางกายภาพที่เป็นองค์ประกอบรองรับการเดินทาง ได้แก่ ถนนหนทาง สถานีขนส่ง บริการขนส่ง สาธารณะมีไม่เพียงพอ ประกอบแหล่งจ้างงานส่วนใหญ่มักจะตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง ดังจะพบว่าประชากรต่างมุ่งสู่แหล่งงาน ณ ทำเลที่ตั้งเดียวกัน กล่าวคือ ข้าราชการมุ่งสู่สถานที่ทำงานบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์และใกล้เคียง ส่วนพนักงานห้างร้านบริษัท

จะเดินทางสู่ถนนเพลินจิต ถนนสีลม อโศก สุขุมวิท รัชดาภิเษก เป็นต้น โดยที่ประชากรเหล่านี้มีที่พักอาศัยห่างจากที่ตั้งของแหล่งว่าจ้าง จึงทำให้พื้นที่ถนนทุกสาย มีสภาพแออัดคับคั่งด้วยยานพาหนะ ทั้งส่วนบุคคลและบริการสาธารณะโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (rush hour) จะพบว่า การเคลื่อนตัวของการจราจรเป็นไปอย่างล่าช้า มีอัตราเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายหลักประมาณ 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปัจจุบัน (สำนักนายกรัฐมนตรี, 2536 น.2) เวลาส่วนหนึ่งในแต่ละวันของประชากรในกรุงเทพมหานคร จึงสูญเสียไปกับการเดินทางอย่างเปล่าประโยชน์ ซึ่งสามารถคิดเป็นมูลค่าความเสียหายเวลาไปวันละประมาณ 23 ล้านบาท หรือประมาณ 8,000 ล้านบาทต่อปี (สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก, สำนักนายกรัฐมนตรี, 2536 น.2)

ซึ่งปัญหาจากการจราจรมีสาเหตุที่สำคัญคือ ความไม่สัมพันธ์ของจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น และจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน แต่ปรากฏว่าจำนวนถนนนั้นยังไม่เพิ่มขึ้นตามจำนวนรถ ซึ่งจะดูสถิติแต่ละประเภทดังตารางดังต่อไปนี้คือ

ซึ่งจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้นเราจะพอเห็นปัญหาที่เกิดจากความเจริญของกรุงเทพมหานคร ปัญหาที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหาการจราจร ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าวทุกยุคทุกสมัย แต่เป็นปัญหาที่ยากแก่การแก้ไข ในการลงทุนแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) ดังนี้คือ

1. ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2535-2539) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรและขนส่งได้กำหนดวงเงินลงทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท (รายละเอียดดังตารางประกอบ)

สัดส่วนการลงทุนของโครงการแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลของหน่วยงานต่าง ๆ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 -2539) เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 รองลงไปได้แก่ การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และระบบถนนสายหลัก สายรอง และสะพานและการจัดการจราจรคิดเป็นร้อยละ 30.7 และ 1.3 ตามลำดับ (รายละเอียดปรากฏดังตารางประกอบ)

2. โครงการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลส่วนใหญ่มุ่งเน้นด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้เพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้ประชาชนอีกทั้งโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคตเป็นตัวชี้้นำในการพัฒนากรุงเทพมหานครและปริมณฑลในระยะยาว (รายละเอียดดังตารางประกอบ)

ซึ่งจากสถิติจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารมวลชนสาธารณะตามต่อวันขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ระหว่างปี 2533-2537 มีดังนี้

ตารางที่ 1.1 จำนวนผู้ใช้บริการรถเมล์ชนิดธรรมดาต่อวัน ของ องค์การ ขสมก. ระหว่างปี พ.ศ. 2533-2538

จำนวนของผู้ใช้	ปี 2534	ปี 2535	ปี 2536	ปี 2537	ปี 2538
บริการรถเมล์ (คน)	3,847,064	3,802,278	3,360,663	3,022,395	2,831,131

ซึ่งจากสถิติจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จากรายงานประจำปีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีแนวโน้มจำนวนผู้ใช้บริการไม่คงที่และลดจำนวนลง

แต่ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางที่ได้ตรวจพบการใช้รถมีบางส่วนที่ปฏิบัติฝ่าฝืนกฎจราจร ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้น ซึ่งจากสถิติการจับกุมความผิดเกี่ยวกับการจราจรของผู้ขับรถโดยสารประจำทาง (ทั้งขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และรถร่วมบริการ) กองบัญชาการตำรวจนครบาล แยกตามข้อหาที่มีจำนวนรายผู้กระทำความผิดมีดังนี้

ตารางที่ 1.2 จำนวนผู้กระทำความผิดแยกตามข้อหาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 - 2538

ข้อหา	ปี พ.ศ.2536	ปี พ.ศ. 2537	ปี พ.ศ. 2538(ม.ค.-มิ.ย.)
1. ขับรถช้าไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	4,251	5,303	2,569
2. จอดรถกีดขวางทางจราจร	3,692	4,803	2,015
3. จอดรถในเขตห้ามจอด	2,013	2,613	2,024
4. เดินรถผิดช่องทาง	1,909	2,120	1,084
5. ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	1,203	2,086	1,282
6. ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	938	1,714	1,149
7. เสียงดัง	1,546	349	318
8. คิว้นดำ	96	188	80

ศูนย์วิทยุตำรวจ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.3 แสดงสถิติสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2537

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	ม.ค.- มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	รวม	เฉลี่ย / เดือน
1. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	5,827	991	1,163	7,981	998
2. ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	4,637	918	789	6,344	793
3. แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	5,182	711	983	6,876	860
4. ขับรถไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	667	38	24	729	91
5. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชลอ/เลี้ยว	2,272	409	336	3,017	377
6. ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางแยก	1,516	263	450	2,229	279
7. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	3,469	515	875	4,859	607
8. ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง	1,806	247	451	2,504	313
9. รถเสียไม่แสดงสัญญาณตามที่กำหนด	154	42	33	229	29
10. บรรทุกเกินอัตรา	139	50	71	260	33
11. ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	294	43	63	400	50
12. อุบัติการณ์ชั่วคราว	780	141	109	1,030	129
13. เมาส์รา	296	19	48	363	45
14. หลับใน	77	24	15	116	15
15. เสพสุราออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	102	13	19	134	17
16. สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า	36	3	6	45	6
17. อื่นๆ					
- ขับรถชิดช่องทาง , ขับคล่อมเลน	496	137	147	780	98
- ตามกระชั้นชิด	595	183	378	1,156	145
- ไม่ยอมให้รถมีสิทธิไปก่อน	1,496	67	23	1,586	198
- อื่นๆ	3,552	415	612	4,579	572
- ไม่แจ้ง	960	1,880	476	3,316	415
รวม	34,353	7,109	7,971	48,533	6,067

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศสถานการณ์ อุบัติเหตุจราจรทางบก

จากที่กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครในปัจจุบันนั้น การเพิ่มปริมาณของรถชนิดต่าง ๆ ที่นำมาใช้สัญจรในท้องถนน ไม่สอดคล้องกับปริมาณของถนนที่มีอยู่คงที่ นับวันปัญหาที่ยิ่งทวีความรุนแรงขึ้น เช่น การนำรถจอดกีดขวางการจราจรเนื่องจากไม่มีสถานที่ในการจอดรถ ในขณะที่เดียวกันรัฐบาล

ได้พยายามหาทางในการแก้ปัญหาไม่ว่าจะเป็นการสร้างทางชนิดต่าง ๆ แต่ก็ไม่อาจแก้ปัญหาได้ทัน่วงที่ การที่รัฐได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินงานมาแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ได้ถูกนำมาพิจารณาถึงเพื่อที่จะลดจำนวนปริมาณรถที่นำมาใช้บนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร แล้วให้ประชาชนหันไปใช้รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นมาตรการหนึ่งที่จะนำไปสู่หนทางในการแก้ไขปัญหา ซึ่งมาตรการในการเสริมสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนนก็เป็นมาตรการอย่างหนึ่ง ในจำนวนนโยบายที่รัฐบาลกำหนดนั้น จะมีผลในการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้เพียงใด ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งสำหรับการแก้ไขปัญหาที่ผู้ทำการวิจัยสนใจศึกษาคือ พฤติกรรมของคนขับรถเมล์ชนิดธรรมดาขององค์การ ขสมก. ช่วยแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้อย่างไร

(1.3) วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถเมล์ว่าช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้มากน้อยเพียงไร
2. เพื่อศึกษาถึงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถเมล์ที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร
3. เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจจะอะไรบ้าง ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ช่วยแก้

ปัญหาการจราจร

4. เพื่อศึกษาแนวความคิดของคนขับรถเมล์ต่อปัญหาการจราจรและแนวทางแก้ไข
5. เพื่อศึกษาสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยก จำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น

(1.4) ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ในส่วนของแบบสอบถาม
 - ได้ศึกษาจากคนขับรถเมล์ชนิดธรรมดา ของ ขสมก. ที่วิ่งรับผู้โดยสารในเขตกรุงเทพฯ
 - ผู้มีอาชีพหลักในการขับรถเมล์
2. ในส่วนของการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก
 - ได้คัดเลือกผู้มีอาชีพขับรถเมล์ชนิดธรรมดา ของ ขสมก. ที่วิ่งรับผู้โดยสารในเขต

กรุงเทพมหานคร จำนวน 20 คน

3. ในส่วนของ การสังเกตทั่วไป

- ได้คัดเลือกบริเวณทางแยกที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น จำนวน 3 จุด แล้วศึกษาสภาพ

การจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00 - 09.00 น. และระหว่างเวลา 16.00 - 19.00 น. ระหว่างวันที่ 15 พฤศจิกายน 2539 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2539

(1.5) ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบพฤติกรรมของคนขับรถเมล์ว่าช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้มากน้อยเพียงไร
2. ทำให้ทราบลำดับลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถเมล์ ที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร
3. ทำให้ทราบถึงมีปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจอะไรบ้าง ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจร
4. ทำให้ทราบถึงแนวความคิดของคนขับรถเมล์ต่อปัญหาการจราจรและแนวทางแก้ไข
5. ทำให้ทราบถึงสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยก จำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น
6. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป

1.6 สมมติฐานการวิจัย

พฤติกรรมการขับรถตามกฎหมายจราจรของคนขับรถเมล์ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร มีสมมติฐานย่อย คือ

- 1.1 การไม่ขับรถช้า ในขณะที่ยังรถด้านหน้าเคลื่อนไปประยะทาง ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
- 1.2 การไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
- 1.3 การขับรถชิดขอบทางด้านซ้ายในช่องเดินรถประจำทาง ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
- 1.4 การไม่ขับรถกีดขวางการจราจร ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร
- 1.5 การไม่จอดรถกีดขวางการจราจร ช่วยแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร

1.7 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

- “ การจราจร ” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือ คนที่ชักจูง หรือ ไล่ต้อนสัตว์
- “ รถ ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่ รถไฟและรถราง
- “ รถเมล์ชนิดธรรมดาขององค์การ ขสมก. ” หมายความว่า รถยนต์โดยสารที่เดินทางตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคน ตามอัตราที่กำหนดไว้เป็นระยะทาง ซึ่งเป็นรถชนิดธรรมดา ไม่มีเครื่องปรับอากาศ ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งชนิดสีครีมแดง และ สีครีมน้ำเงิน
- “ พนักงานขับรถเมล์ ” หมายความว่า พนักงานขับรถยนต์โดยสารประจำทาง ซึ่งเป็นพนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งชนิดที่ได้รับเงินเดือนประจำ และเงินตอบแทนจากยอดจำหน่ายตั๋วโดยสารคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ หรือ ได้รับค่าจ้างแบบอื่น ตามที่กำหนดไว้ และได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน (นายทะเบียนขนส่งกลาง หรือ ประจำจังหวัด) ให้เป็นผู้ประจำรถในฐานะผู้ขับรถ
- “ ทาง ” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และ สถานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึง ทางส่วน

บุคคล ที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชน ใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานได้ประกาศให้เป็นไปตาม กฎหมาย พรบ.จราจร แต่ไม่รวมถึง ทางรถไฟ

“ ทางร่วมทางแยก ” หมายความว่า พื้นที่ทางเดินรถ ตั้งแต่ สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

“ ทางเดินรถ ” หมายความว่า พื้นที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้พื้นดิน หรือเหนือพื้นดิน

“ ช่องเดินรถ ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับเดินรถ โดยทำเครื่องหมาย เป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้ กล่าวคือ ถนนบางสายจะทำเครื่องหมายแบ่งช่องเดินรถโดยการตีเส้นหรือบางสายอาจแบ่งช่องเดินรถ โดยเอากรวยยางมาตั้งเรียงไว้ก็ได้

“ ช่องเดินรถโดยสารประจำทาง ” หมายความว่า ช่องทางวิ่งช่องซ้ายสุดของถนน หรือ ช่องอื่นใด ที่กำหนดให้เป็นช่องทางวิ่งสำหรับรถโดยสารประจำทาง(รถเมล์) โดยมีการทำเครื่องหมายไว้

“ ผู้ขับขี่ ” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์ การขนส่งตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ ในที่นี้หมายถึงผู้ขับรถเมล์

“ ใบอนุญาตขับขี่ ” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตรถตามกฎหมาย ว่าด้วยรถรับจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย ว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์ การขนส่งตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่ง

“ สัญญาณจราจร ” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียง นกหวีด หรือด้วยวิธีใด ๆ สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือใส่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

“ เครื่องหมายจราจร ” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏ ในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือใส่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

“ พนักงานเจ้าหน้าที่ ” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ ควบคุมการจราจร

“ ช่วยแก้ปัญหา ” หมายความว่า พฤติกรรมการขับรถเมล์ ที่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้

“ รายได้ ” หมายความว่า เงินได้จำนวนซึ่งเกิดจากการให้บริการรับส่งคนโดยสารหรือรายได้อันเกิดจากการให้บริการรับส่งผู้โดยสารพร้อมสัมภาระโดยรถแท็กซี่เท่านั้น

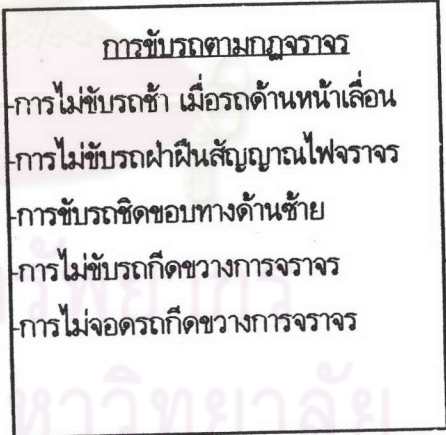
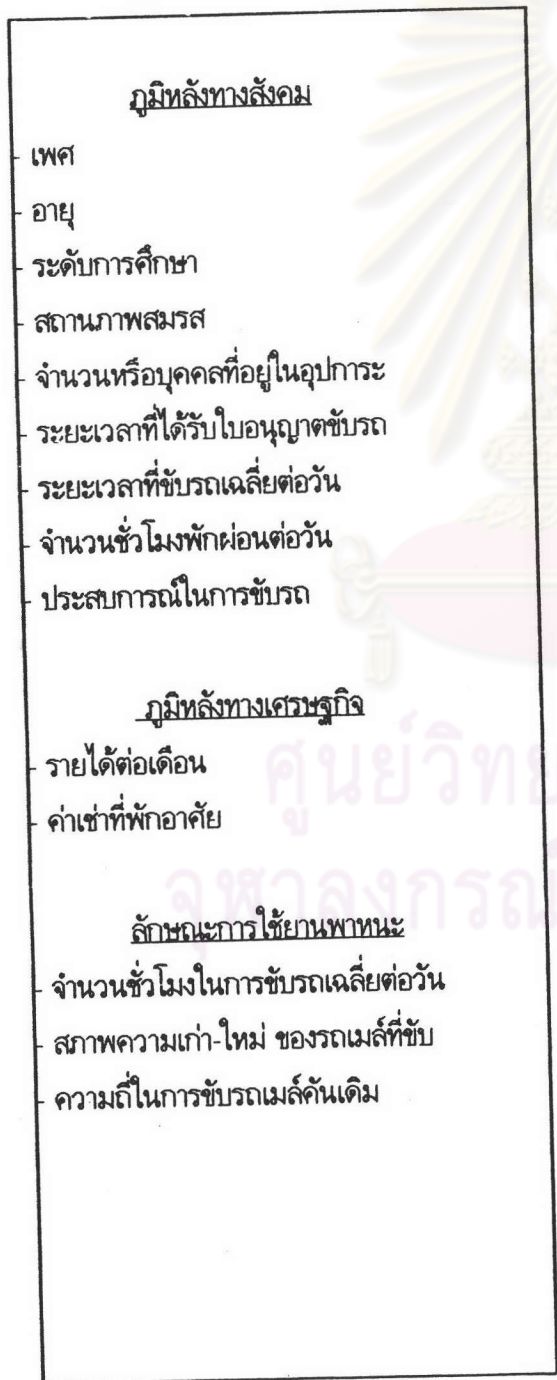
“ การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ” หมายความว่า การปฏิบัติตาม ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติขนส่งทางบก และประกาศของเจ้าพนักงานจราจรใน เขตกรุงเทพมหานคร

“ ประสบการณ์ในการขับรถ ” หมายความว่า ระยะเวลาที่ขับรถเป็นตั้งแต่เริ่มขับรถเมล์ตั้งแต่ เริ่มหัดขับจนถึงปัจจุบัน

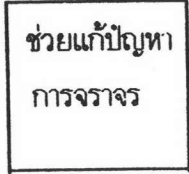
“ปัญหาจราจร” หมายความว่า สถานการณ์หรือสภาพการณ์ที่เป็นอุปสรรคในการใช้รถใช้ถนน หรือผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่สะดวกในการสัญจร ซึ่งในที่นี้จะครอบคลุมถึงสาเหตุปัญหาการจราจร ผลกระทบที่เกิดจากปัญหาจราจร อันมีผลต่อด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและด้านสุขภาพอนามัยด้านจิตใจ ตลอดจนแนวทางแก้ไข “พฤติกรรม” หมายถึง การแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้ เกี่ยวกับการขับรถ เช่น การใช้รถ การปฏิบัติตามกฎจราจร

1.8 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ



ตัวแปรตาม



1.9 ตัวแปรที่ทำการวิจัย

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่

- ลักษณะภูมิหลังส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส จำนวนบุตรหรือบุคคลที่อยู่ในอุปการะ รายได้ต่อเดือน ค่าเติมน้ำมันหรือแก๊ส ค่าเช่ารถ จำนวนชั่วโมงการขับรถ ประสบการณ์ในการขับรถ ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับขี่ จำนวนชั่วโมงในการพักผ่อนต่อวัน ประสบการณ์การถูกจับกุม

- พฤติกรรมการขับรถ ได้แก่ การไม่ขับรถช้า ในขณะที่รถด้านหน้าเคลื่อนไประยะห่าง , การไม่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร , การขับรถชิดขอบทางด้านซ้ายในช่องเดินรถประจำทาง , การไม่ขับรถกีดขวางการจราจร , การไม่จอดรถกีดขวางการจราจร

2. ตัวแปรตาม คือ ช่วยแก้ปัญหาการจราจร ได้แก่ สภาพดังต่อไปนี้คือ

2.1. ความรวดเร็วในการเดินทาง

2.2. ความปลอดภัยบนท้องถนน

2.3. ประโยชน์ของการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด มีดังนี้

3.1 ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่

- การประหยัดพลังงาน
- การลดเวลาในการเดินทาง
- การไม่เสียเวลาในการทำงาน
- ยืดระยะเวลาที่ยานพาหนะสึกหรอ
- เสียงบประมาณค่าใช้จ่ายน้อยลง

3.2 ด้านสังคม ได้แก่

- บ้านเมืองมีระเบียบวินัย
- ความเห็นแก่ตัวน้อยลง
- การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ
- การนัดหมายตรงตามกำหนดเวลา

3.3 ด้านสุขภาพอนามัย

- ลดมลพิษทางอากาศ ทางเสียง และทางทัศนียภาพ
- การสูญเสียและการบาดเจ็บน้อยลง
- ความตึงเครียดทางอารมณ์ลดลง
- การเกิดโรคร้ายต่าง ๆ จะลดลง โดยเฉพาะโรคเกี่ยวกับทางเดินหายใจ