

บทที่ 1

บทนำ



ปัญหาการวิจัยและความเป็นมาของของปัญหาการวิจัย

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางของความเจริญในทุก ๆ ด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การศึกษา การบริหาร การปกครอง การคมนาคม และการติดต่อสื่อสาร เป็นต้น ประกอบกับเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญของประเทศ ทั้งในภาครัฐราชการ ภาคอุตสาหกรรม การค้าและบริการ จึงทำให้การขยายตัวของกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างรวดเร็วจนเป็นแหล่งดูดซับประชากรให้เกิดการอพยพเข้ามาเป็นจำนวนมากทั้งในลักษณะถาวรและเป็นครั้งคราวตามฤดูกาล ทั้งนี้จากการสำรวจของสำนักงานกลางทะเบียนราษฎรพบว่าในปี 2536 ประชากรที่มีชื่อในทะเบียนบ้านเขตกรุงเทพฯ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 5,572,712 คน โดยยังไม่รวมประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ แต่ไม่มีชื่อในทะเบียนบ้านอีกประมาณร้อยละ 31 (อ้างถึงในประชากรและการพัฒนา, 2536) ประชากรจากจังหวัดปริมณฑลที่เดินทางเข้ามาศึกษาและประกอบอาชีพแบบเดินทางไปกลับในวันเดียว (Commuter) อีกจำนวนหนึ่ง จำนวนประชากรที่แท้จริงในกรุงเทพฯ โดยเฉพาะเวลากลางวันจึงมีจำนวนมากกว่าสถิติที่ปรากฏตามทะเบียนราษฎร ด้วยเหตุที่กรุงเทพฯ มีประชากรอยู่เป็นจำนวนมากดังกล่าว ปัญหาความไม่สมดุลย์ของโครงสร้างทางกายภาพกับจำนวนประชากรจึงเกิดขึ้น โดยเฉพาะปัญหาจราจรที่เป็นปัญหาสำคัญที่สุดอันดับแรกของกรุงเทพฯ ในทัศนะของคนเมืองหลวง (อ้างถึงในประชากรและการพัฒนา, 2536) และเป็นปัญหาระดับชาติที่สร้างความเสียหายอย่างรุนแรงต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจ จึงพบว่าปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครได้สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณปีละ 40,000 ล้านบาท หากรัฐบาลไม่เร่งรัดดำเนินการให้ทันกับความต้องการ ในการเดินทางของประชาชนในปี พ.ศ.2544 แล้ว จะเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นปีละกว่า 100,000 ล้านบาท ซึ่งมีผลกระทบต่อการลงทุนและการท่องเที่ยวจากต่างประเทศอย่างมาก ที่สำคัญคือเป็นปัญหาเรื้อรังที่กำลังบั่นทอนคุณภาพชีวิตของประชาชนในกรุงเทพฯ ให้ลดต่ำลง เนื่องจากต้องเผชิญกับสภาพการจราจรติดขัด การขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน การเกิดอุบัติเหตุจราจร มลภาวะทางอากาศ และเสียงเป็นพิษ

ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ เดิมเป็นเพียงปัญหาระดับท้องถิ่นที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปี 2509 (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2537) ปัจจุบัน

ปัญหาจราจรที่ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรงขึ้นกว่าเดิม จนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพฯ มีอัตราเพิ่มของจำนวนรถมากขึ้นทุกปี เช่น ในปี 2534 มีจำนวนรถทุกประเภทที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ รวมทั้งสิ้น 2,112,518 คัน และต่อมาในปี 2535 เพิ่มขึ้นเป็น 2,373,288 คัน ภายในระยะเวลา 1 ปี จำนวนรถทุกประเภท ในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 12.34 ในขณะที่พื้นที่ถนนของกรุงเทพฯ มีทั้งหมดประมาณ 38.5 ตารางกิโลเมตร อาจกล่าวได้ว่าการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์เป็นผลพวงมาจากการที่กรุงเทพฯ มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ความต้องการต่อการเดินทางมีปริมาณสูง แต่โครงสร้างทางกายภาพที่เป็นองค์ประกอบรองรับการเดินทาง ได้แก่ ถนนหนทาง สถานีขนส่ง บริการขนส่งสาธารณะมีไม่เพียงพอ ประกอบกับแหล่งจ้างงานส่วนใหญ่มักจะต้องอยู่บริเวณใจกลางเมือง ดังจะพบว่าประชากรต่างมุ่งสู่แหล่งงาน ณ ท่าเลที่ตั้งเดียวกัน กล่าวคือ ข้าราชการมุ่งสู่สถานที่ทำงานบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์และใกล้เคียง ส่วนพนักงานห้างร้านบริษัทจะเดินทางสู่บริเวณเพลินจิต สีลม อโศก สุขุมวิท รัชดาภิเษก เป็นต้น โดยที่ประชากรเหล่านี้มีที่พักอาศัยห่างจากที่ทำงานหรืออาศัยอยู่บริเวณชานเมืองเป็นส่วนใหญ่ การแยกตัวระหว่างที่พักอาศัยและท่าเลที่ตั้งของแหล่งจ้างงาน จึงทำให้พื้นที่ถนนทุกสายมีสภาพแออัดคับคั่งไปด้วยยานพาหนะ ทั้งส่วนบุคคลและบริการสาธารณะ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (rush hour) จะพบว่า การเคลื่อนตัวของจราจรเป็นไปอย่างล่าช้า มีอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายหลักประมาณ 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในปัจจุบัน เวลาส่วนหนึ่งในแต่ละวันของประชากรในกรุงเทพฯ จึงสูญเสียไปกับการเดินทางอย่างเปล่าประโยชน์

สำนักงานคณะกรรมการการจักระบบการจราจรทางบก (สจร.) ได้สรุปสาเหตุหลักของปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครไว้ดังนี้

1. ปัญหาทางกายภาพ ได้แก่ ปัญหาระบบโครงข่ายไม่สมบูรณ์ ทั้งถนนสายหลักและสายรอง ปัญหาจุดตัดถนนกับเส้นทางรถไฟ ปัญหาสภาพและลักษณะของถนนขาดประสิทธิภาพ
2. ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะ ยังไม่มีประสิทธิภาพ
3. ปัญหาการกระจุกตัวของแหล่งจ้างงานและสถาบันอื่น ๆ
4. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์
5. ปัญหาอุบัติเหตุการจราจร
6. ปัญหาการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน

สำหรับประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาได้มีการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้ทางโดยคณะผู้ดำเนินงานแผนป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย (คณะผู้ดำเนินงานแผนป้องกันอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย, 2524: 3-4, อ้างถึงในอมรรัตน์ วีระสัมฤทธิ์, 2532: 33) ได้สรุปปัญหาที่เกิดจากผู้ใช้งานทางแยกดังนี้

1. ผู้ใช้ทางขาดความรู้ในเรื่องกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการจราจร ขาดความรู้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะ และการเดินเท้าโดยปลอดภัย ทั้งที่เนื่องมาจากขาดการอบรมความรู้ในการใช้ทางอย่างถูกต้องและปลอดภัย ขาดการเรียนรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนน
2. ผู้ใช้ทางขาดความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนน แม้จะได้มีการอบรมผู้ใช้ทางและเข้มงวดกวดขันในการออกใบอนุญาตขับรถให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความรู้ความสามารถได้มากเพียงใดก็ตาม ถ้าผู้ใช้นั้นยังปฏิบัติฝ่าฝืนต่อกฎหมายระเบียบข้อบังคับก็สามารถก่อเหตุอันตรายได้ตลอดเวลา
3. ผู้ใช้ทางขาดมารยาท การเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ เคารพในสิทธิซึ่งกันและกันหาได้ยาก การขับรถโดยทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครอยู่ในลักษณะชิงทาง เอารัดเอาเปรียบ เห็นแก่ตัว ขาดความรู้สึกรับผิดชอบต่อสังคม จะปฏิบัติตามระเบียบแบบแผนก็ต่อเมื่อมีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยตรวจตราเข้มงวด เมื่อกระทำผิดถูกจับกุมก็พยายามใช้อภิสิทธิ์บังคับ เจ้าหน้าที่เพื่อให้ตนเองรอดพ้นจากการถูกลงโทษ ซึ่งเป็นการยากที่จะทำให้เกิดระเบียบในสังคม

ในส่วนของการทำผิดกฎจราจร ได้มีการกล่าวถึงปัญหาการจราจรที่เกิดจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบบังคับการจราจรเพื่อความได้เปรียบของตนเอง (สุพจน์ สิริโยธิน, 2520) และเสาะ อ่อนศรี (2535) ได้เสนอการแก้ปัญหการจราจรอันเนื่องมาจากการไม่เคารพและฝ่าฝืน กฎจราจรของผู้ใช้ทางจะต้องมีการดำเนินการไปพร้อมกันทั้ง 3 ประการ คือ

- 1) ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร
- 2) ฝึกผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมายจราจร
- 3) ต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเจ็บขาดและรวดเร็ว

ซึ่งจะต้องดำเนินการให้ครบทุกประการ หากเลือกปฏิบัติเพียงประการใดประการหนึ่งแล้วก็ไม่อาจบรรลุผลสำเร็จระยะยาวได้ ในบางประเทศ เช่น สิงคโปร์ มีการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด มีการกำหนดบทลงโทษค่อนข้างรุนแรง

สืบเนื่องจากปัญหาการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน หรือผู้ใช้ทางเป็นหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร ดังนั้นผู้ใช้ทางจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญเพราะปัญหาการจราจรติดขัดมาจากการเดินทาง อันเป็นผลสืบเนื่องจากพฤติกรรมความเป็นอยู่ของคน คนเป็นสัตว์สังคม และการอยู่ร่วมกันเป็นสังคมนี้เองที่ทำให้แต่ละคนมีการติดต่อสัมพันธ์และทำกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ ของคนนั้นจำเป็นต้องอาศัยการเดินทางและการจราจรนั่นเอง

เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ค้าขายที่ใช้ทางก่อให้เกิดปัญหาการจราจร ทั้งนี้เป็นเพราะความไม่รู้กฎหมาย การละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดจิตสำนึกในการรับผิดชอบ มีค่านิยมในการทำตามกัน ทั้งที่รู้ว่าผิด ความเห็นแก่ตัว มั่งง่าย ถือเอาความสะดวกเป็นหลัก พยายามแสวงหาและใช้อิทธิทธิเมื่อทำผิดกฎจราจร ใช้อิทธิพลเหนือกฎหมาย ไม่รับผิดชอบต่อส่วนร่วม มีนิสัยชอบเสี่ยง ฝ่าฝืน กฎจราจร ไม่คำนึงถึงผลกระทบที่ทำให้การจราจรติดขัด มองว่าไม่ใช่ธุระ มีการรुकค้าขายในบริเวณที่เป็นทางเท้าและถนน ไม่มีระเบียบวินัย ขาดความอารีต่อกัน และขาดความละเอียดอ่อนหน้าที่ สังคมควรพึงเล็ง (นวลปรารค์ ชมภูศรี, 2532) มักพบเห็นอยู่เสมอว่าผู้ค้าที่ใช้ทางจะวางสินค้ากีดขวางทางเท้า จนบางครั้งทำให้เสียพื้นผิวการจราจร คนเดินทางเท้าไม่สามารถเดินบนทางเท้าได้ จำเป็นต้องลงมาเดินบนถนนเช่นเดียวกับพาหนะชนิดต่าง ๆ ก็ไม่สามารถแล่นบนถนนได้ และในที่สุดเกิดเป็นปัญหาการจราจร

วิจิตร บุญยะโหดระ (2533) มีความเห็นว่า ผู้ใช้ทางมักขาดความรู้ ความเข้าใจในเรื่องกฎหมายระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ในการใช้กฎจราจร ประกอบกับผู้เดินเท้าขาดมารยาทที่ดีโดยเอาความสะดวกสบายของตนเป็นหลัก ขาดการผ่อนปรนซึ่งกันและกัน และปรากฏว่าคนเดินเท้ามักขาดความรู้เรื่องการเดินอย่างปลอดภัย สวมเสื้อผ้าสีเข้มเดินเวลากลางคืน การไม่เดินข้ามสะพานข้ามและทางม้าลาย รวมทั้งการวางหาบเร่งแฉงลอยบนทางเท้า ทำให้คนเดินเท้าต้องลงมาเดินหรือคอยรถประจำทางบนผิวจราจร และไม่สามารถใช้สะพานลอยได้โดยสะดวก เพราะมีหาบเร่งแฉงลอยมากีดขวาง

ประชากรกรุงเทพมหานครนั้น ข้อมูลล่าสุดมีประชากรตามทะเบียนราษฎรห้าล้านหกแสนเศษที่สามารถรวมกันอยู่ในกรุงเทพฯ แท้จริง ๆ แล้วถ้ารวมถึงคนที่แย่งกันเข้ามาทำงานหรือเข้ามาท่องเที่ยวทำธุรกิจแล้วนั้นจะได้ประชากรถึง 10 ล้านคน นี่คือสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีปัญหาการจราจรขึ้น (ปิยะบุญศิริ, 2537)

ตารางที่ 1.1 ข้อมูลผู้ค้าหาบเร่ - แผงลอย (ในจุดผ่อนผัน) จำแนกตามประเภทสินค้าที่จำหน่าย และประเภทของการตั้งวาง (รถเข็น/แผงลอย)

ลำดับ ที่	สำนักงานเขต	จำนวนจุดผ่อนผัน/ ผู้ค้า		จำนวนผู้ค้าที่ จำหน่ายอาหาร		จำนวนผู้ค้าที่จำหน่าย ของเบ็ดเตล็ด		หมายเหตุ
		จำนวน จุด	จำนวน ผู้ค้า	รถเข็น	แผงลอย	รถเข็น	แผงลอย	
1	ป้อมปราบศัตรูพ่าย	30	1,698	329	244	7	1,118	
2	บางรัก	11	405	173	92	16	124	
3	ขานนาวา	4	209	111	43	6	49	
4	สาทร	6	210	69	82	4	55	
5	บางคอแหลม	16	512	194	245	13	60	
6	ดุสิต	30	1,813	499	828	40	446	
7	บางซื่อ	11	520	181	249	19	71	
8	พญาไท	8	439	92	235	-	112	
9	ราชเทวี	25	1,297	229	268	784	16	
10	ห้วยขวาง	2	59	44	5	4	6	
11	ดินแดง	10	710	167	259	5	279	
12	พระโขนง	3	120	87	11	7	15	
13	คลองเตย	7	919	17	237	-	665	
14	ประเวศ	3	74	71	2	1	-	
15	สวนหลวง	4	128	113	3	-	12	
16	บางกะปิ	18	1,049	129	278	2	640	
17	ลาดพร้าว	2	22	21	-	-	1	
18	บึงกุ่ม	3	97	51	16	5	25	
19	บางเขน	4	237	96	35	9	97	
20	ดอนเมือง	1	37	23	11	1	2	
21	จตุจักร	5	666	135	251	18	262	
22	มีนบุรี	2	65	17	48	-	-	
23	หนองจอก	2	108	11	94	-	3	
24	ชนบุรี	14	775	241	143	36	355	

ตารางที่ 1.1 ข้อมูลผู้ค้าหาบเร่ - แผงลอย (ในจุดผ่อนผัน) จำแนกตามประเภทสินค้าที่จำหน่าย และประเภทของการตั้งวาง (รถเข็น/แผงลอย) (ต่อ)

ลำดับ ที่	สำนักงานเขต	จำนวนจุดผ่อนผัน/ ผู้ค้า		จำนวนผู้ค้าที่ จำหน่ายอาหาร		จำนวนผู้ค้าที่หน้า ของเบ็ดเตล็ด		หมายเหตุ
		จำนวน จุด	จำนวน ผู้ค้า	รถเข็น	แผงลอย	รถเข็น	แผงลอย	
25.	คลองสาน	13	1,364	337	612	68	347	
26.	บางกอกใหญ่	3	251	142	63	6	40	
27.	บางกอกน้อย	15	891	307	397	56	131	
28.	บางพลัด	14	499	272	165	12	50	
29.	ตลิ่งชัน	2	57	1	43	-	13	
30.	ภาษีเจริญ	11	1,061	133	538	5	384	
31.	หนองแขม	8	752	161	135	5	451	
32.	บางขุนเทียน	5	149	16	102	26	5	
		292	17,192	4,469	5,734	1,155	5,834	
				รวมผู้ค้าอาหาร 10,203 ราย		รวมผู้ค้าเบ็ดเตล็ด 6,989 ราย		

ที่มา: กองการเทศกิจ สำนักเทศกิจ, มกราคม 2538

การที่ประชากรจากชนบทย้ายเข้าสู่กรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมากนั้น ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆทางสังคมหลายประการที่สำคัญ คือ ปัญหาความแออัดของประชากร ซึ่งมีผลทำให้จำนวนผู้ยากจนในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นมากกว่าเดิมสภาพดังกล่าวส่งผลให้เกิดปัญหาการว่างงาน การได้รับค่าจ้างที่ไม่เป็นธรรม ทำให้แรงงานต้องพยายามหางานทำเพื่อความอยู่รอด แต่เนื่องจากปริมาณงานของกิจการที่อยู่ในระบบ (Formal Sector) มีจำนวนจำกัด การที่ตำแหน่งงานมีไม่เพียงพอกับปริมาณแรงงานที่ต้องการมีงานทำในระบบ จึงทำให้แรงงานส่วนที่ไม่ได้รับการบรรจุตามตำแหน่งงานที่ว่าง ต้องหาทางออกด้วยการประกอบอาชีพส่วนตัว เช่น ค้าขาย หาบเร่ แผงลอย หรือไปเป็นลูกจ้างตามบ้าน หรือทำงานรับจ้างอิสระ เช่น เป็นคนขับรถ คนทำสวน หรือเป็นผู้รับงานมา ทำที่บ้าน เป็นต้น การประกอบอาชีพของบุคคล ถือได้ว่าเป็นกลุ่มที่มีงานทำนอกระบบในเมือง (Urban Informal Sector) ซึ่งปัจจุบันเป็นกลุ่มคนที่มีขนาดค่อนข้างมากและกระจายอยู่ทั่วไปในกรุงเทพมหานคร (สุพจน์ พงษ์สุวัฒน์, 2533)

อย่างไรก็ดี การศึกษาและเก็บรวบรวมสถิติเกี่ยวกับแรงงานนอกระบบในประเทศไทย ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจัง และเป็นเรื่องที่ยากยิ่งในการจัดเก็บรวบรวม เนื่องจาก การทำงานนอกระบบเป็นตลาดเปิด จึงจัดเก็บข้อมูลยาก

รถเงินและล้อเลื่อนนั้นมีวิวัฒนาการมาจากหาบเร่ โดยการใช้เครื่องทุ่นแรงมากขึ้น ทำให้สามารถเคลื่อนที่ได้เร็ว ไกล และครอบคลุมพื้นที่ได้มาก รวมทั้งประหยัดแรงงานด้วย โดยมีการพัฒนาไปหลายรูปแบบ มีทั้งอาศัยแรงจากคน เช่น รถเงิน สามล้อที่ใช้ถีบ และใช้เครื่องยนต์ เช่น รถจักรยานยนต์พ่วง โดยส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นสามล้อ มีการประกอบอาชีพหลายชนิด เช่น ขายผลไม้ หมูย่าง ลูกชิ้นปิ้ง ไอศกรีม ไข่กระทอก ฯลฯ ซึ่งการขายสิ่งเหล่านี้จะต้องขายในส่วนที่มีคนเป็นจำนวนมากและเร่งรีบในการเดินทาง ซึ่งบริเวณจุดขายที่สำคัญคือที่ที่มีอาคารสำนักงานจำนวนมาก โดยจะมีการจอดบนทางเท้าหรือจอดริมถนนซึ่งก็จะทำให้เสียพื้นที่ในการจราจร ช่วงเวลาที่ขายก็จะเป็นเวลาก่อนเข้างาน (7.00-9.00 น.) ช่วงเที่ยง (12.00-13.00 น.) และหลังเลิกงาน (16.00-18.00 น.) ซึ่งการเดินทางที่จะมาถึงในบริเวณจุดที่จะขายของนั้นก็จะเป็นในช่วงเวลาเร่งด่วนเพื่อให้ทันต่อการขาย นอกจากปัญหาในเรื่องการเดินทางมาขาย ซึ่งจะเป็นไปซ้ำๆ บนถนน ทำให้รุดเกิดการชะลอตัว ส่งผลให้รถติดได้ บางครั้งก็ขึ้นมาเงินบนทางเท้า ทำให้รุดเกิดการชะลอตัว ส่งผลให้รถติดได้ บางครั้งก็ขึ้นมาเงินบนทางเท้า นอกจากนี้รถเงินบางประเภทยังมีการ นำโต๊ะ เก้าอี้มาตั้งขายของบนทางเท้าอีกด้วย ทำให้ผู้ที่เดินบนทางเท้าต้องลงไปเดินบนถนน การประกอบอาชีพของรถเงินบางคนจะเปลี่ยนบริเวณขายไปเรื่อย ๆ เงินขายไปเรื่อย ๆ ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่อง และในปัจจุบันมีผู้มาประกอบอาชีพโดยการใช้รถเงินเป็นจำนวนมากเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากปริมาณที่เพิ่มขึ้น และลักษณะการประกอบอาชีพคือการเงินไปขายในที่ต่างๆ โดยที่มิได้มีการควบคุมหรือมีผู้ให้ความสำคัญมากนัก

รถเงินและล้อเลื่อนนั้นจะไม่มีทะเบียนและไม่มีการควบคุมปริมาณ ซึ่งการควบคุมผู้รื้อขายของนั้นอยู่ในการควบคุมของเจ้าหน้าที่เทศกิจในข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร แต่ในปัจจุบันนี้ไม่ค่อยได้รับความสนใจ จึงทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยของโดยใช้รถเงิน ล้อเลื่อนต่าง ๆ ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและอาจไม่เข้าใจกฎระเบียบต่าง ๆ

จากที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า ผู้ใช้ทางนั้นเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาต่อการจราจร การที่เราจะสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้นั้นทางหนึ่งก็น่าจะมาจากตัวผู้ใช้ทาง ดังนั้นผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาถึงพฤติกรรมของรถเงิน ล้อเลื่อนที่ใช้ทางกับปัญหาดังกล่าว เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรได้อีกทางหนึ่ง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน
3. เพื่อเสนอแนะและเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจร

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้มุ่งที่จะศึกษารถเงินและล้อเลื่อนผู้ใช้ทางในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะในย่านธุรกิจสำคัญที่มีปัญหาการจราจรคับคั่ง เลือกกลุ่มตัวอย่างในเขตบางรัก เขตดินแดง และเขตคลองเตย เพราะบริเวณนี้จะมีรถเงินและล้อเลื่อนผู้ใช้ทางมาขายของบนทางเท้า และริมถนนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่อการจราจร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน
2. เพื่อทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถเงินและล้อเลื่อน
3. เพื่อเป็นประโยชน์ในการใช้ข้อมูลในการวางแผนกำหนดแนวทาง มาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น