

สรุปการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุป

ปัจจุบันบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีอยู่ทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานครและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในการศึกษานี้เป็นการศึกษานโยบายและการขยายตัว ตลอดจนรูปแบบการให้บริการและการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง และการขยายตัวของกรุงเทพมหานครและระบบการสัญจร โดยศึกษาการใช้ที่ดิน การกระจายตัวของหมู่บ้านจัดสรร จำนวน ความหนาแน่นและการเปลี่ยนแปลงประชากร ระบบโครงข่ายถนน จำนวนรถยนต์ ระบบขนส่งสาธารณะ การเดินทางของประชากร สภาพการจราจรติดขัด สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก และแนวโน้มการสัญจรในอนาคต ตลอดจนโครงการขยายระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเหมาะสมของการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในการขนส่งคนโดยสารในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ผลของการศึกษาสรุปได้ดังนี้

กรุงเทพมหานครมีการขยายตัวออกจากจุดศูนย์กลาง แต่ไม่ได้ขยายตัวในรูปวงกลม แต่เป็นการขยายตัวไปตามเส้นทางคมนาคม เป็นแนวยาวออกสู่ชานเมืองในทุกทิศทาง โดยทางด้านเหนือ เมืองขยายตัวไปตามแนวถนนพหลโยธิน วิกาวตริรังสิต และถนนประชาชื่น ด้านตะวันออกเมื่อขยายตัวไปตามแนวถนนสุขุมวิท พัฒนาการ บางนา-ตราด รามคำแหง ลาดพร้าว ถนนสุขุมวิท 2 และถนนสุขุมวิท 3 ด้านตะวันตก เมืองขยายตัวไปตามแนว ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ถนนพุทธมณฑลสาย 2 ถนนเพชรเกษม ถนนธนบุรี-ปากท่อ ถนนเอกชัย และถนนสุขสวัสดิ์

รูปแบบการขยายตัวของเมืองนั้น เป็นแบบคล้ายใบพัดหรือรูปลิ้ม ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎี Sector Theory และทฤษฎี Axial Theory การขยายตัวไปตามแนวถนน ทำให้เกิดศูนย์กลางชุมชนในบริเวณต่าง ๆ ที่กรุงเทพมหานคร เช่น ย่านสะพานควาย สะพานใหม่ ลาดพร้าว บางกะปิ พระโขนง บางแค ดาวกะนอง เป็นต้น ซึ่งคล้ายกับทฤษฎี Multiple Nuclei Theory ที่มีแนวคิดว่ามีเมืองใหญ่ ๆ นั้น มิได้เกิดจากที่แห่งเดียว หากแต่ขยายตัวโดยรอบ จุดศูนย์กลางหลาย ๆ จุด

ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่า กรุงเทพมหานคร มีการขยายตัวออกจากจุดศูนย์กลางไปตาม

เส้นทางคมนาคมในทุกเส้นทาง ซึ่งส่วนใหญ่จะขยายไปตามเส้นทางถนนนั่นเอง และไปเกิดศูนย์กลางชุมชนแห่งใหม่ขึ้นในบริเวณต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันกรุงเทพมหานคร จึงมีศูนย์กลางชุมชนใหม่หลายแห่งด้วยกัน

การสัญจรของประชากรในกรุงเทพมหานครในอดีต ใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลัก และการสัญจรทางน้ำเริ่มลดความสำคัญลง หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง คุณ คลองจำนวนมาก ถูกถมทำเป็นถนน ระยะเวลาหลังปี พ.ศ. 2500 มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนแรก กรุงเทพฯ หันมามุ่งสู่ระบบการสัญจรโดยทางรถยนต์อย่างเต็มที่ ถนนขนาดใหญ่ 33 สาย ถูกเสนอให้มีการสร้างขึ้นแทนระบบคลอง ที่มีอยู่เดิม เมืองขยายตัวออกไปตามถนนสายหลัก โดยด้านเหนือ ตามแนวถนนพหลโยธิน และด้านตะวันออกตามแนวถนน สุขุมวิท การขยายตัวของเมืองออกไปตามถนนสายเหนือ ในลักษณะของ Ribbon Development นี้ ทำให้ยากลำบาก ต่อการจัดระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เกิด พื้นที่ตาบอด การใช้ที่ดินไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนสายหลัก

จำนวนประชากรของกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นตามธรรมชาติ ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 2,074,308 ในปี 2502 เป็น 5,832,843 ในปี 2532 และจำนวนประชากรย้ายถิ่นเข้ากรุงเทพฯ ในปี 2523 มีถึง 349,134 คน นอกจากนี้ประชากรในจังหวัดใกล้เคียงที่เข้ามาพักอาศัย และเดินทางไปกลับเพื่อทำงาน และเรียนหนังสืออีกจำนวนมาก ความหนาแน่นและการกระจายตัวของประชากร มีความสัมพันธ์กับระยะทางที่ห่างจากศูนย์กลางเมือง คือ ในเขตชั้นในมีประชากรหนาแน่นมากและกระจายตัวเกือบทั่วพื้นที่ เนื่องจากมีการคมนาคมที่สะดวก มีถนนตัดเข้าสู่พื้นที่มาก ในเขตชั้นกลางประชากรอาศัยหนาแน่นเฉพาะย่านธุรกิจการค้า ย่านอุตสาหกรรม ย่านพักอาศัย และย่านบริการ ซึ่งจะอยู่ในบริเวณที่ถนนตัดผ่าน ส่วนเขตชั้นนอกมีประชากรเบาบางมาก เนื่องจากมีความเป็นเมืองน้อยและพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ทางด้านการเปลี่ยนแปลงประชากรในช่วงปี 2526-2531 กรุงเทพมหานครมีประชากรเพิ่มขึ้น 698,452 คน เขตชั้นกลางมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะเขตบางเขน เขตบางกะปิ และเขตพระโขนง ส่วนเขตที่มีจำนวนประชากรลดลงคือ เขตพระนคร บ่อมปราบฯ ญาไท สัมพันธวงศ์และบางรัก ซึ่งเป็นเขตชั้นในที่มีความหนาแน่นสูงทั้งจำนวนประชากรและการใช้ที่ดิน ยากที่จะขยายตัวในแนวราบ ประชากรจึงเคลื่อนออกจากเขตเมืองเหล่านี้

นอกจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างมากแล้ว จำนวนพาหนะส่วนบุคคลก็เพิ่มขึ้น

อย่างมากเช่นกัน โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์เพิ่มจาก 172,008 คันในปี 2523 เป็น 728,679 คัน ในปี 2533 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน เพิ่มจาก 221,275 คัน ในปี 2523 เป็น 598,223 คัน ในปี 2533 ในขณะที่จำนวนถนนและพื้นที่ถนนมีอยู่จำกัดและมีการเพิ่มไม่สมดุลง่ายกับจำนวนยานพาหนะ โดยในปี 2529 ในเขตกรุงเทพมหานครมีถนนจำนวน 4,517 สาย ความยาว 2,785.012 กิโลเมตร มีพื้นที่ 38.448 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.45 ของพื้นที่กรุงเทพ ฯ เท่านั้น นอกจากนี้ระบบโครงข่ายถนนสายหลักที่ขาดถนนเชื่อมต่อ ทำให้เกิดพื้นที่ชนในหมู่ที่มีการเข้าถึงได้ยาก จำเป็นต้องตัดถนนซอยจากพื้นที่ออกมาสู่ถนนสายหลัก ยากต่อการจัดระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ พื้นที่เหล่านี้ส่วนใหญ่จะมีโครงการหมู่บ้านจัดสรรตั้งอยู่ โดยทิศทางการขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรร มีแนวโน้มขยายตัวไปทางด้านตะวันออก ตะวันออกเฉียงเหนือ และด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร และระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งประชาชนของกรุงเทพ ฯ ที่เดินทาง ร้อยละ 60 ใช้การขนส่งสาธารณะ ซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด โดยในปี 2532 มีจำนวนรถประจำทางเพียง 8,182 คัน 223 เส้นทาง เติมนรถ 66,554 เที่ยวต่อวัน บนถนนสายหลักทุกสายในเขตกรุงเทพ ฯ และจังหวัดใกล้เคียง แต่เนื่องจากโครงข่ายถนนมีระบบที่ไม่สมบูรณ์ ทำให้เส้นทางเติมนรถไม่สมบูรณ์ไปด้วย และพื้นที่บริการของรถโดยสารประจำทางยังไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะพื้นที่ที่ถนนสายหลักห่างกันมาก และขาดถนนสายรองเชื่อมต่อในพื้นที่ พื้นที่ที่มีบริการของรถโดยสารประจำทางทั่วถึงดี และมีการเติมนรถจำนวนมาก คือพื้นที่ภายในถนนวงแหวนรอบกลาง โดยเฉพาะย่าน CBD ของเมือง ส่วนพื้นที่รอบนอกถนนวงแหวนรอบกลางออกไปยังมีบริการไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะทางด้านตะวันออก และตะวันออกเฉียงเหนือ ของกรุงเทพมหานคร ในขณะที่รับจ้างสาธารณะถูกจำกัดจำนวน กล่าวคือ รถแท็กซี่ให้มีไม่เกิน 13,500 คัน รถสามล้อเครื่อง 7,500 คัน และรถสี่ล้อเล็กไม่เกิน 8,000 คัน และรถไฟซึ่งสามารถขนส่งผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมาก แต่มีรถไฟวิ่งให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ประเภทรถไฟชานเมืองเพียง 54 เที่ยวต่อวัน และทางรถไฟยังเป็นผลทำให้การจราจรติดขัดในบริเวณที่ทางรถไฟตัดกับถนน ซึ่งมีถึง 14 แห่งในเขตชั้นใน ของกรุงเทพมหานคร สำหรับการขนส่งทางน้ำ ได้มีการนำกลับมาใช้เพิ่มขึ้นอีกครั้งหนึ่ง โดยมีการเปิดเส้นทางเรือหางยาวในคลองแสนแสบ จากบางกะปิ ถึง พระนคร มีเรือข้ามฝากแม่น้ำเจ้าพระยา เรือด่วนเจ้าพระยา จากจังหวัดนนทบุรี ถึง กรุงเทพ ฯ และเรือหางยาว ที่วิ่งตามคลองโดยเฉพาะฝั่งธนบุรี

จากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้การเดินทางของประชากรมีมากขึ้น

ก่อให้เกิดความคับคั่งของการจราจรบนถนนสายหลัก และในบริเวณศูนย์กลางเมือง และการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้ประชากรจำนวนมาก ซึ่ยานพาหนะส่วนบุคคลมาใช้ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีความคล่องตัวสูง ทำให้จำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมาก ดังกล่าว และจำนวนหนึ่งได้นำมาใช้ประกอบการเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยในปี 2531 มีรถจักรยานยนต์รับจ้าง 831 เส้นทาง จำนวน 16,546 คัน เพิ่มเป็น 1,415 เส้นทาง จำนวน 31,420 คัน ในปี 2534

สำหรับรูปแบบการขนส่งของกรุงเทพมหานคร ขึ้นอยู่กับรูปแบบการเดินทางของประชาชน และความถี่ของการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังที่ทำงาน ร้านค้า โรงเรียน หรือใช้บริการอื่น ๆ โดยลักษณะการเจริญเติบโต มีลักษณะรวมศูนย์ คือ กิจกรรมทุกประเภท ทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคมแม้แต่การบริการรวมตัวกันอยู่ในเขตเมือง ในขณะที่พักอาศัยมีการเพิ่มและขยายออกไปสู่ชานเมือง โดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรร ดังนั้นจึงมีการเดินทางของประชากรจากบริเวณรอบ ๆ เข้ามายังบริเวณศูนย์กลางเมือง (CBD) ซึ่งเป็นแหล่งงานใหญ่ ซึ่ง มานพ พงศ์กัต ได้ทำการศึกษาถึงลักษณะการเดินทางของประชากรกรุงเทพฯ และสรุปไว้ว่า ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า จะมีประชากรเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง คิดเป็นร้อยละ 60 ของการเดินทางทั้งหมด ในขณะที่การเดินทางภายใน CBD เอง หรือเดินทางจาก CBD ไปสู่ชานเมือง และจากชานเมืองไปชานเมือง มีเพียงร้อยละ 40 เท่านั้น

ลักษณะการเดินทางของประชากร เมื่อพิจารณาดู จะเห็นว่า สอดคล้องกับรูปแบบการใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร คือศูนย์กลางของธุรกิจ และสถาบันราชการ อยู่ในบริเวณใจกลางเมือง แม้ว่าปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร จะมีการขยายศูนย์กลางย่อยออกไป (แผนที่ 3.30) ตามชุมชนต่าง ๆ ก็ตาม แต่ศูนย์กลางที่ถือเป็น CBD ของกรุงเทพมหานคร ก็ยังเป็นแห่งดึงดูดการเดินทางของประชากร

อุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2523-2532 ได้เพิ่มขึ้นทุกปี จาก 11,190 ในปี 2523 เป็น 33,702 ในปี 2532 อุบัติเหตุได้เพิ่มขึ้นตามจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น สำหรับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผู้ประสบเหตุร้อยละ 76.1 เป็นผู้ขับขี่ และต้องรักษาตัวเป็นผู้ป่วยในของโรงพยาบาลถึง ร้อยละ 53.8 เป็นเพศชาย ร้อยละ 92.7 และร้อยละ 85.7 ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ

โครงการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ในเขตกรุงเทพมหานครมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมทางหลวง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### และกรมโยธาธิการ

โครงการที่ดำเนินการโดยกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการก่อสร้างและปรับปรุง ถนนสายหลัก ถนนสายรองและถนนเชื่อมต่อซอย โครงการปรับปรุงทางแยก 16 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นสะพานลอยข้ามทางแยก และโครงการรถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร มี 2 สาย คือ สายอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - สีลม ระยะทาง 6 กม. และสายสุขุมวิท จากแยกคลองตัน - แยกปทุมวัน ระยะทาง 8.5 กม. สามารถเปิดบริการได้ภายในปี 2538

โครงการที่ดำเนินการโดยกรมทางหลวง เป็นโครงการถนนตัดใหม่ ก่อสร้างใหม่ และปรับระดับ ถนนสายหลัก ระหว่างถนนวงแหวนรอบกลางกับรอบนอก โครงการส่วนใหญ่ เสร็จสิ้นก่อนปี 2539

โครงการที่ดำเนินการโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้แก่ ระบบทางด่วน ชั้นที่ 2 ซึ่งจะสามารถเปิดใช้ได้บางส่วนในปี 2536 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนชั้นที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง คือ สายพระโขนง-หัวลำโพง-บางซื่อ คาดว่าจะเสร็จในปี 2538 และสาย สาร-ลาดพร้าว ภายในปี 2540 โครงการทางด่วนชั้นที่ 3 และทางด่วนสายเอกมัย-รามอินทรา

โครงการที่ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ โครงการทางรถไฟยก ระดับ ประกอบด้วย ทางรถไฟยกระดับ ระบบขนส่งมวลชน และทางด่วนยกระดับ ระยะทาง 61.1 กม. มีเส้นทางทางด้านเหนือ และตะวันออกของกรุงเทพมหานคร มุ่งเข้าสู่ศูนย์กลาง เมือง

เมื่อโครงการเหล่านี้ดำเนินการเสร็จ โดยเฉพาะ โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟฟ้ากรุงเทพมหานคร และทางรถไฟยกระดับ ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชน คาดว่าจะสามารถ ลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และสภาพการจราจรติดขัดในเขตศูนย์กลางเมืองได้

ความจำเป็นของการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง เกิดจากการขยายตัวของเมืองโดย ขาดการควบคุม และราคาที่ดินที่สูงขึ้น ทำให้ที่อยู่อาศัยของประชาชนไกลเมืองออกไป และ ห่างจากถนนสายหลัก มีถนนซอยเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับพื้นที่พักอาศัย โดยขาดระบบ ขนส่งสาธารณะ จึงต้องการพาหนะที่จะนำตัวออกจากที่อยู่อาศัยออกสู่ถนนใหญ่ รถจักรยานยนต์ จึงถูกนำมาใช้เพื่อขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากมีความรวดเร็ว คล่องตัว สามารถไปได้เกือบ ทุกพื้นที่ และลงทุนไม่มากมีเพียงรถจักรยานยนต์ ก็สามารถประกอบการได้แล้ว โดยเริ่มจาก พื้นที่ขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ บริเวณที่มีหมู่บ้านจัดสรรในเขตชานเมือง และเมื่อรถ

จักรยานยนต์รับจ้าง เริ่มเข้ามาสู่เขตเมือง โดยการริเริ่มของกลุ่มทหารเรือในชอยงามดูพลี ในปี 2524 จัดตั้งเป็นคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น และชอยในพื้นที่อื่น ๆ ได้เลียนแบบการจัดตั้งคิวขึ้นมาบ้าง ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็ว เมื่อรถจักรยานยนต์เป็นที่ยอมรับของประชาชนโดยทั่วไป ประกอบกับปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะในชอยเท่านั้น รถจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มออกมาสู่ถนนใหญ่ มีการจัดตั้งคิวในย่านพาณิชย์กรรมที่มีการจราจรติดขัด ในบริเวณที่ชุมนุมชน และบริเวณท่าเรือ บ้ายรถเมล์ สถานีรถไฟ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางของประชาชน

จำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้เพิ่มขึ้นจำนวนมาก จากจำนวน 831 คิว 16,528 คัน ในปี พ.ศ. 2531 เป็น 1,415 คิว 31,420 คัน ในปี พ.ศ. 2534 เหตุที่ทำให้จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นอย่างมากรุนั้น นอกจากความต้องการของประชาชนที่มีเพิ่มขึ้นแล้ว ยังเป็นผลมาจากการขอจัดคิวเป็นไปได้โดยง่าย เพียงแต่ขออนุญาตจัดตั้งกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตสถานีตำรวจท้องที่นั้น ซึ่งส่วนใหญ่จะได้รับอนุญาต เพราะผู้ที่ขอจัดตั้งหรือหัวหน้าคิวส่วนใหญ่จะต้องแบ่งผลประโยชน์ที่จะได้จากผู้ขับขี่ให้กับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ นั่นหมายถึงยิ่งจำนวนคิวมาก ผลประโยชน์ก็จะเพิ่มขึ้นไปด้วย ทางด้านผู้ขับขี่ก็เช่นกัน สามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิก และออกจากการเป็นสมาชิกในคิวได้โดยง่าย เพียงแต่ติดต่อกับหัวหน้าคิว ถ้าตกลงก็สามารถเดินรถได้เลย โดยเสียค่าใช้จ่ายไม่มากนัก คือ ค่าเลื้อ ซึ่งรวมทั้งเลื้อชาย และเลื้อให้เช่า ค่าเปลี่ยนมือ และค่าวิน ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมการเดินรถ โดยมากจะเสียเป็นวันหรือเป็นเดือน

สถานที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง แบ่งได้ 4 ลักษณะ คือ ที่ตั้งบริเวณชอย ถนนใหญ่ ที่ชุมนุมชน และจุดเปลี่ยนการเดินทาง เช่น บริเวณปากชอย ตลาดสด บ้ายรถเมล์ ท่าเรือ เป็นต้น จำนวนรถจะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารในพื้นที่นั้น โดยปกติจะมีจำนวนรถคิวละ 10 คันขึ้นไป คิวส่วนใหญ่จะมีการจัดคิวรับผู้โดยสารตามลำดับ วิธีการจัดคิวมี 4 แบบ คือ การแชนเบอร์หรือพวงกุญแจ การเขียนเบอร์ การจอตารถต่อคิว และไครมาก่อนได้ออกก่อน ราคาค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับระยะทาง โดยมากค่าโดยสาร เข้า-ออกชอยจะมีอัตราที่แน่นอน เฉลี่ยแล้วประมาณ 3-5 บาท ซึ่งจะถูกกว่าการว่าจ้างให้ไปส่งที่อื่นที่ไม่ได้เข้าไปในชอย ค่าโดยสารในกรณีนี้ส่วนใหญ่ผู้โดยสาร จะตกลงราคากันเองกับผู้ขับขี่ แต่ บางคิวก็จะมีป้ายแสดงราคาค่าโดยสารเอาไว้เรียบร้อย เวลาในการให้บริการ ส่วนมากจะมีบริการตั้งแต่ 05.00 น. ถึง 01.00 น. ของวันรุ่งขึ้น และบางแห่งให้บริการตลอด

## 24 ชั่วโมง

ทางด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นคนต่างจังหวัด และมีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาเท่านั้น ช่วงอายุของผู้ขับขี่ส่วนมากจะไม่เกิน 30 ปี และมีเด็กวัยรุ่นจำนวนมากที่มาขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากค่าโดยสารที่ผู้ขับขี่ได้รับเฉลี่ยแล้วประมาณ 200-400 บาท ต่อวัน ซึ่งนับว่าเป็นรายได้ที่ดี เมื่อเทียบกับอาชีพอื่นที่ไม่ต้องการวุฒิการศึกษารับรอง นอกจากนี้ยังเป็นอาชีพอิสระไม่ต้องขึ้นกับผู้ใด ถ้าขยันทำงานมากก็จะมีรายได้มาก เมื่อคำนวณรายได้ของผู้ขับขี่ทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อปี พบว่า ในปี พ.ศ. 2534 มีจำนวนสูงถึง 2,705 ล้านบาท และใช้จ่ายไปในการประกอบการ 1,715 ล้านบาท คงเหลือสุทธิ 990 ล้านบาท เป็นรายได้ของหัวหน้าคิว ซึ่งได้จากค่าวิน จำนวน 103 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 ของรายได้ของผู้ขับขี่ ในจำนวนนี้จะเป็นรายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจประมาณ 21 ล้านบาท หรือร้อยละ 20 ของรายได้ของหัวหน้าวิน นับได้ว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นการสร้างงานให้กับคนจำนวนมาก และยังกระจายเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจอีกด้วย

และทางด้านผู้โดยสารที่ใช้บริการมีอยู่ทุกวัย ทุกอาชีพ ตั้งแต่เด็กเรียน ช่างราชการ นักแสดง แม่ค้า นักธุรกิจ ตลอดจนจนสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แม้กระทั่งโฆษกรัฐบาลก็ยังใช้บริการ ผู้โดยสารส่วนใหญ่สามารถเลือกเดินทางด้วยยานพาหนะอื่น ๆ ได้ แต่ก็ยังใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากต้องการความสะดวกและรวดเร็ว แม้ว่าจะประสบปัญหาจากรถจักรยานยนต์บ้างในบางครั้ง ปัญหาส่วนใหญ่ได้แก่ การจับรถเร็ว และมารยาทของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันได้กลายเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างไม่เป็นทางการไปแล้ว ซอยต่าง ๆ บนถนนเกือบทุกสายจะมีคิวรถจักรยานยนต์ตั้งอยู่ทั้งในเขตชานเมือง และภายในศูนย์กลางเมือง ก่อนการศึกษาว่าพื้นที่ใดในเขตกรุงเทพมหานคร เหมาะสมต่อการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งพิจารณาจากปัจจัยที่เป็นเกณฑ์กำหนดความเหมาะสม ได้แก่ ระบบโครงข่ายถนน ซึ่งเป็นปัจจัยทางกายภาพ ระบบขนส่งมวลชนสภาพการจราจรบนท้องถนน และความปลอดภัยของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องพิจารณาเสียก่อนว่าการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครนั้น สมควรมีอยู่ต่อไปหรือไม่ โดยพิจารณาจากข้อดี-ข้อเสีย ของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความต้องการของผู้โดยสาร และความคิดเห็นของประชาชน

## 1. ข้อดี - ข้อเสีย ของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

### ก. ข้อดีของรถจักรยานยนต์รับจ้างมีดังนี้

- 1) มีความรวดเร็วและคล่องตัว สามารถเดินทางไปได้แทบทุกสถานพื้นที่ โดยเฉพาะบนท้องถนนที่มีการจราจรอย่างมากในเขตศูนย์กลางเมือง
- 2) บริการประชาชนในพื้นที่ที่ไม่มีรถรับจ้างชนิดอื่น หรือรถประจำทาง เข้าไปเดินทาง หรือไม่สามารถเข้าไปเดินทางได้
- 3) บริการประชาชนต่อจากรถโดยสารประจำทาง เมื่อหมดเวลาเดินทางแล้ว โดยตัวรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะเล็กเดินทางช้ากว่ารถประจำทาง และบางคิวมีบริการเดินทางตลอด 24 ชั่วโมง
- 4) อัตราค่าโดยสารไม่แพงนัก
- 5) ในเวลาค่ำคืนหรือในที่เปลี่ยว การเดินทางเข้าไปในซอยลึก อาจมีอันตราย การโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างจะปลอดภัยกว่า
- 6) เป็นอาชีพสุจริต ช่วยให้คนมีงานทำ มีรายได้เลี้ยงตนเอง และครอบครัว ทำให้เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น

### ข. ข้อเสียของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

- 1) ยังไม่มีกฎหมายโดยตรงที่จะควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง
- 2) การนำรถจักรยานยนต์ออกมาวิ่งรับ-ส่งโดยสารในเส้นทางที่ได้ อนุญาตให้มีรถยนต์โดยสารประจำทางเดินทางอยู่แล้ว โดยเฉพาะรถสองแถว และรถมินิบัส ทำให้รายได้ของรถยนต์โดยสารประจำทางที่ได้รับอนุญาตถูกต้องต่ำต่ำลงไป และยังเป็น การแย่งผู้โดยสารกับรถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง และรถสี่ล้อเล็ก ซึ่งเป็นรถรับจ้างสาธารณะที่ถูกต้อง ตามกฎหมายด้วย
- 3) มีการแก่งแย่งผลประโยชน์ในกลุ่มของผู้ประกอบการ เดินทาง จักรยานยนต์รับจ้างด้วยกัน ซึ่งนำไปสู่ปัญหาอาชญากรรม
- 4) เจ้าหน้าที่ตำรวจในบางท้องที่มีผลประโยชน์จากธุรกิจการ เดินทาง จักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้ละเลยหรือไม่เข้มงวดในการกวาดล้างจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ปฏิบัติผิดกฎจราจร หรือถ้ามีการกวาดล้างจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจรที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่สังกัดอยู่ในคิวรถในท้องที่ที่รับผิดชอบ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างก็จะเสียค่าปรับ



ไม่มาก โดยส่วนใหญ่หัวหน้าคิวเป็นผู้ไปเสียค่าปรับและรับใบขับขี่กลับคืนมาให้ผู้ขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมากเลยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

- 5) การขับขี่ด้วยความเร็ว เป็นที่น่าหวาดเสียว ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร ทั้งนี้ อาจเกิดจากความคึกคะนองหรือเพื่อทำเวลาในการเพิ่ม จำนวนเที่ยว
- 6) ใช้รถที่ไม่มั่นคงแข็งแรง และอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ มีควันขาว หรือเสียงดังก่อให้เกิดความอันตรายหรือความเดือดร้อนรำคาญต่อผู้โดยสาร และประชาชนทั่วไป
- 7) การจอดรถของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอย และริมถนนบนทางเท้า ยึดที่พนักผู้โดยสารรถประจำทางเป็นที่ตั้งคิว เป็นการกีดขวางทางสัญจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ
- 8) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนำผู้โดยสารไปปล้น จี้หรือข่มขืน โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นหญิง นอกจากนี้ยังเป็นสายให้คนร้าย หรือเป็นคนร้ายเข้าโจรกรรมทรัพย์สิน ตามบ้านจัดสรรที่ไม่มีคนเฝ้าบ้าน ก่ออาชญากรรมเป็นทีม ในการจี้ชิงทรัพย์หรือเป็นผู้ขับขี่ให้กับมือปืนรับจ้าง ซึ่งยากแก่การติดตามจับกุม เนื่องจากมีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลบหนี และมีการวางแผนทำงานกันเป็นทีม
- 9) ถูกผู้โดยสารที่เป็นคนร้ายว่าจ้างไปส่งในที่เปลี่ยวแล้ว ปล้นจี้ทำอันตรายแก่กายหรือชีวิต แล้วเอาทรัพย์สิน ในตัวและรถจักรยานยนต์ไป

## 2. พื้นที่ที่เหมาะสมที่จะมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ทางด้านความต้องการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้โดยสาร และความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป จากการศึกษาภาคสนาม สรุปได้ว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ยังมีความจำเป็น และต้องการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ต่อไป

ถึงแม้ว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างจะยังคงเป็นที่ต้องการ และมีความจำเป็นสำหรับประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครก็ตาม แต่ความเหมาะสมของการมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง มิได้มีอยู่ทุกพื้นที่ของกรุงเทพฯ โดยปัจจัยที่เป็นเกณฑ์กำหนดว่า พื้นที่ใดควรให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ ได้แก่ ระบบโครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง สภาพการจราจรบนท้องถนน และความปลอดภัยของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากการศึกษาวิเคราะห์ในบทที่ผ่านมา สรุปผลการศึกษาได้ว่า ความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น คือพื้นที่ที่ขาดถนนเชื่อมต่อ และเป็นซอย

ลิกตัดจากถนนสายหลักเข้าสู่พื้นที่ และพื้นที่ที่ขาดแคลนระบบขนส่งมวลชน ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ส่วนใหญ่อยู่ในเขตชานเมือง และเป็นย่านพักอาศัยที่อยู่โดยรอบเขตศูนย์กลางเมือง เกิดการเดินทางของประชาชนจากย่านพักอาศัย เพื่อไปทำงานในเขตศูนย์กลางเมือง ในเมื่อพื้นที่นั้นอยู่ห่างจากถนนสายหลักและไม่มีรถรับจ้างชนิดอื่น หรือรถโดยสารประจำทางเดินรถ หรือไม่สามารถเข้าไปเดินรถได้ บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงมีความจำเป็นอยู่ และมีความเหมาะสมที่จะให้บริการแก่ประชาชนได้ โดยมีเหตุผลสนับสนุนนอกเหนือจาก ระบบโครงข่ายถนน และระบบขนส่งมวลชน คือ ส่วนใหญ่เป็นการโดยสารระยะทางสั้น เข้า-ออก ซอย เป็นการเสริมบริการให้กับรถโดยสารประจำทางในถนนสายหลัก ไม่ได้แย่งผู้โดยสารสามล้อเครื่อง ส่วนมากจะวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารในเขตเมือง มีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่ำ เนื่องจากเป็นการเดินทางระยะสั้นภายในซอย ซึ่งมีจำนวนยานพาหนะไม่มาก นอกจากนี้ผู้โดยสารจะมีความปลอดภัยกว่าการเดินทางในเวลาค่าคืน บริเวณที่เปลี่ยว หรือเข้าซอย

พื้นที่ที่ไม่เหมาะสมที่จะมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง คือ บริเวณศูนย์กลางเมือง แม้ว่าในบริเวณนี้ จะมีสภาพการจราจรติดขัดบนถนนสายหลักเกือบทุกสายในเขต และรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวสูง สามารถเดินรถไปตามช่องว่างระหว่างรถยนต์ ทำให้การเดินทางของผู้โดยสาร เป็นไปอย่างรวดเร็ว แต่ความปลอดภัยของผู้โดยสารในบริเวณนี้มีน้อยมาก จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 70 เกิดบนถนนใหญ่โดยเฉพาะในเขตศูนย์กลางเมือง นอกจากนี้ในบริเวณศูนย์กลางเมือง แม้ว่าจะเป็นย่านพาณิชยกรรมและสถานที่ราชการ ซึ่งเป็นแหล่งงานและดึงดูดการเดินทาง ความต้องการเดินทางของประชาชนในเขตนี้มีมาก แต่ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะโดยเฉพาะรถประจำทาง มีพื้นที่ให้บริการครอบคลุมทั่วพื้นที่ และมีปริมาณการเดินทางพอเพียง และรถรับจ้างประเภทอื่น ได้แก่ รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง และรถสี่ล้อเล็ก ซึ่งเป็นรถรับจ้างสาธารณะที่ถูกกฎหมาย ก็มีให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก โครงข่ายถนนในเขตนี้ก็มีความหนาแน่นสูง สามารถเชื่อมต่อกันได้เกือบทั้งพื้นที่ แต่จะมีความกว้างของถนนไม่มากนัก ซอยลึกในเขตนี้ก็มีจำนวนน้อย การเดินรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตนี้จึงมีลักษณะเป็นรถรับจ้างไปส่งตามสถานที่ต่าง ๆ เหมือน รถแท็กซี่ หรือสามล้อ จึงเป็นการแย่งผู้โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะที่ถูกกฎหมาย การเติบโตของรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตนี้ ขยายตัวอย่างรวดเร็วมากในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา โดยจำนวนรถจักรยานยนต์

รับจ้างได้เพิ่มจาก 188 คิว จำนวนรถ 3,877 คัน ในปี พ.ศ. 2531 เป็น 455 คิว จำนวนรถ 8,467 คัน ในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งได้เพิ่มขึ้นมากกว่าเท่าตัว ทั้งนี้เนื่องจากสภาพการจราจรติดขัดที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน เป็นเหตุผลที่ทำให้ประชาชนเพิ่มความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง และสาเหตุที่ทำให้สภาพการจราจรติดขัดมากขึ้น นอกจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นมากกว่าพื้นผิวจราจรแล้ว รถจักรยานยนต์รับจ้างก็มีส่วนทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้นด้วย โดยคิวรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่จำนวนมากในเขตนี้ ไม่เพียงแต่จุดที่ปากซอยเท่านั้น คิวรถเริ่มออกสู่ถนนใหญ่ จอดรถตามริมถนน หรือบนทางเท้า การจอดบริเวณปากซอยในเขตนี้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นซอยแคบ เมื่อรถยนต์ต้องการเข้า-ออก ก็จะต้องคอยระวัง ทำให้ใช้เวลานานในการเข้า-ออก ซอย รถที่ตามมาไม่สามารถเดินหน้าต่อไปได้ ทำให้การจราจรติดขัดยิ่งขึ้น และการมาจอดบริเวณริมถนนนั้น ทำให้พื้นผิวการจราจรลดลงไปอีก นอกจากนี้แล้ว ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตนี้ จำนวนมากมักจะขับรถผิดกฎจราจร โดยมีเหตุผลที่จะทำเวลาให้รวดเร็วเพื่อกลับไปต่อคิว จะได้จำนวนเที่ยวการเดินทางมากที่สุด ซึ่งก็หมายถึงรายได้ที่เพิ่มขึ้นด้วย ปกติในเขตนี้จะมีสภาพการจราจรติดขัด ดังนั้น ผู้ขับขี่จึงไม่เพียงแต่ขับรถไปตามช่องทางจราจรซ้ายสุด ซึ่งเป็นข้อกำหนดให้รถจักรยานยนต์ปฏิบัติ ผู้ขับขี่ส่วนมากจะวิ่งรถออกช่องจราจรด้านขวา เพื่อความรวดเร็ว และเมื่อรถติดสัญญาณไฟจราจร ผู้ขับขี่จะขับรถขึ้นบนทางเท้า เพื่อไปให้ไกลสัญญาณไฟให้มากที่สุด ซึ่งเป็นอันตรายแก่ประชาชนที่เดินอยู่บนทางเท้าเป็นอย่างมาก

ดังนั้น ถ้าสามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตศูนย์กลางเมืองได้ ความต้องการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างก็จะลดลง และถ้าสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดได้ ความจำเป็นและความต้องการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างก็จะเหลือน้อยมาก หรือหมดไปสรุปได้ว่า พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครที่ไม่เหมาะสมที่จะมีคิวรถจักรยานยนต์จัดตั้งอยู่ ได้แก่ เขตพระนคร บ่อมปราบฯ สัมพันธวงศ์ บางรัก ปทุมวัน ดุสิต และราชเทวี ส่วนพื้นที่ที่ประชาชนยังจำเป็นต้องมีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ พื้นที่ที่ล้อมรอบด้วยถนนสายหลักที่มีระยะห่างกันแต่ขาดถนนสายรองเชื่อมต่อระหว่าง ถนนสายหลักดังกล่าวทำให้เกิดพื้นที่ผืนใหญ่และการเข้าถึงภายในพื้นที่เป็นไปได้ยาก และขาดระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะรถประจำทาง และเนื่องจากตามพื้นที่ดังกล่าว มีหมู่บ้านจัดสรรตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่โครงการจะอยู่ลึกจากถนนสายหลักเหล่านี้ เพราะราคาที่ดินจะต่ำกว่าบริเวณใกล้ถนนสายหลัก โดยมีการตัดถนน หรือขอยกเข้าไปในโครงการ แต่ขาดระบบขนส่งมวลชนจากโครงการเพื่อเดินรถออกมา

โดยเฉพาะพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เช่น พื้นที่ระหว่าง ถนนพหลโยธิน-รามอินทรา-สุขาภิบาล 1-ลาดพร้าว , ถนนพระราม 9-รัชดาภิเษก-ลาดพร้าว-รามคำแหง และ ถนนพัฒนาการ-รามคำแหง-ศรีนครินทร์ เป็นต้น (แผนที่ 6.1) พื้นที่เหล่านี้จึงยังจำเป็นต้องมีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

### ข้อเสนอแนะ

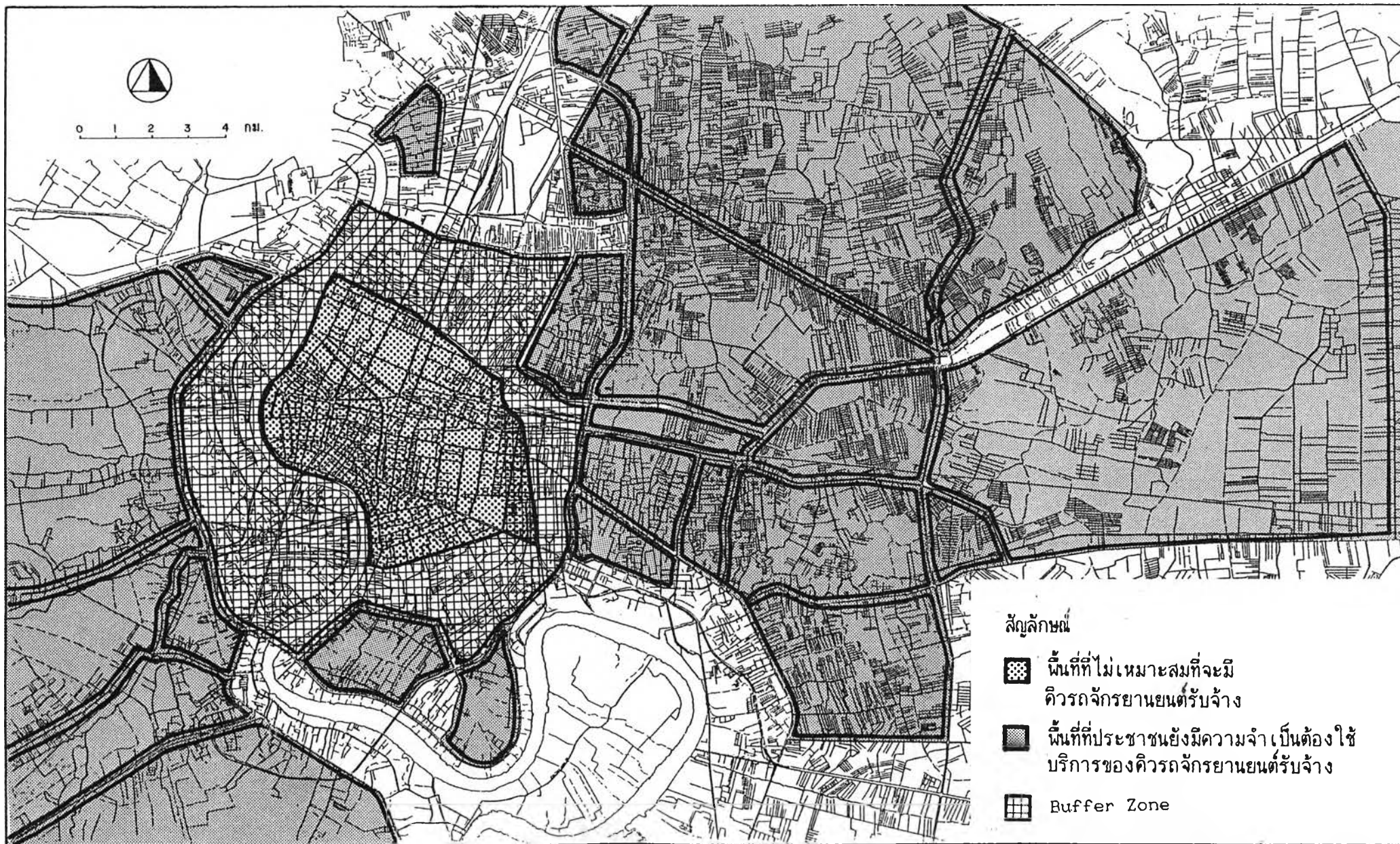
การนำรถจักรยานยนต์มารับคนโดยสารนั้น นับว่าเป็นสิ่งที่ไม่สมควร เนื่องจากมีอันตรายมากทั้งต่อผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร อีกทั้งยังไม่มีกฎหมายข้อใดมารองรับ ซึ่งถ้ามีการออกกฎหมายมารองรับเรื่องนี้ ประเทศไทยคงเป็นประเทศเดียวที่มีรถจักรยานยนต์ เป็นรถรับจ้างสาธารณะ แต่ในสภาพปัจจุบัน การที่จะยกเลิกการเดินทางรถจักรยานยนต์รับจ้างคงเป็นไปได้ยาก เพราะเป็นที่ต้องการของประชาชน และประชาชนเห็นความจำเป็นของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในสถานการณ์จราจรที่ถึงขั้นวิกฤตในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นเมื่อไม่สามารถที่จะยกเลิกรถจักรยานยนต์รับจ้างให้หมดไปจากกรุงเทพฯ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการและแนวทางในการควบคุมดูแลให้เป็นระเบียบเรียบร้อย และป้องกันปัญหาอันอาจเกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ปัจจัยที่มีผลให้รถจักรยานยนต์รับจ้างเติบโตอย่างรวดเร็ว คือ สภาพการติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นผลมาจากการที่กรุงเทพฯ เติบโตเร็วเกินไปและการเติบโตนั้นเป็นเหตุมาจากภาคเอกชนพัฒนานำภาครัฐ จนภาครัฐตามไม่ทัน และขาดการควบคุม ทำให้เมืองเติบโตไปตามยถากรรม การแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวนมากเกินไป จนทำให้การแก้ไขปัญหาไม่มีเอกภาพ และขาดการประสานงานที่ดี การขาดระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพทั้งด้านโครงข่ายพื้นที่บริการ และความเพียงพอ ตลอดจนการพัฒนากระบวนการขนส่งไม่สอดคล้องกับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศและของโลก การเพิ่มของจำนวนของประชากร และยานพาหนะในเขตกรุงเทพฯ แต่ละปีไม่สัมพันธ์กับจำนวนถนนและพื้นที่ถนน ดังนั้นการแก้ไขปัญหาเรื่องรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงต้องแก้ที่ต้นเหตุคือ สภาพการจราจรติดขัด และระบบขนส่งมวลชน สำหรับมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจรรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น จะต้องกระทำเป็น 2 ส่วน คือ มาตรการในระยะสั้น และระยะยาว

#### ก. มาตรการในระยะสั้น

##### 1. ด้านผู้ขับขี่

ก) จัดทำประวัติผู้ขับขี่โดยให้ปรากฏหลักฐาน สำเนาทะเบียนบ้าน



แผนที่ 6.1 แสดง พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ภูมิสำเนาปัจจุบัน บัตรประจำตัวประชาชน ใบอนุญาตขับขี่ ภาพถ่าย และพิมพ์ลายนิ้วมือของผู้ขับขี่

ข) ในแต่ละคิว ให้ผู้ขับขี่มีหมายเลขประจำตัว และใส่เสื้อสีประจำคิว พร้อมทั้งปักชื่อคิวที่ด้านหลัง และชื่อ-สามสกลไว้ที่หน้าอกเสื้อ

## 2. ด้านรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับจ้าง

ก) จัดทำประวัติพร้อมกับประวัติผู้ขับขี่ โดยให้ปรากฏหลักฐานภาพถ่ายรถ ชื่อเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ และสำเนาทะเบียนบ้าน

ข) ให้มีกระบังลมหน้ารถ และติดหมายเลขประจำตัว ซึ่งเป็นหมายเลขเดียวกับผู้ขับขี่ มีอักษรคำว่า "รับจ้าง" ไว้ที่กระบังลม และถังน้ำมันให้เห็นอย่างชัดเจน

ค) มีการตรวจสอบสภาพรถที่เข้ารับจ้างให้มีอุปกรณ์ครบถ้วน และมีความมั่นคงแข็งแรง มีที่สำหรับมือจับ และที่วางเท้า เหมาะสำหรับโดยสาร และไม่ก่อให้เกิดเสียงดังและควันขาว เป็นที่เดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชน

## 3. ด้านการควบคุมและแนะนำ

ก) ให้หัวหน้าคิวคอยกวดขันดูแลและควบคุม ผู้ขับขี่ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย แต่งกายสะอาด สุกภาพต่อผู้โดยสารและปฏิบัติตามกฎจราจร

ข) กำหนดจำนวนรถในแต่ละคิวตามความเหมาะสม

ค) ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันการขับขี่ การจอดให้เป็นไปตามกฎจราจร และมีมารยาท และกวดขันสภาพของรถที่ใช้ให้เป็นไปตามกฎหมาย

ง) สอดส่องดูแลพฤติกรรมของผู้ขับขี่มิให้ก่ออาชญากรรม

จ) จัดให้มีการอบรมผู้ขับขี่ในแต่ละคิวในเรื่องกฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี่ ความสำนึกในการเป็นพลเมืองดี และการสังเกตจดจำลักษณะของผู้โดยสารซึ่งอาจเป็น คนร้าย การให้ข่าวสารแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจและการแจ้งเหตุ และความรู้ในการร่วมรณรงค์ ป้องกันอาชญากรรมทั่วไป

## ข. มาตรการระยะยาว

### ด้านรถจักรยานยนต์รับจ้าง

1. ถ้าไม่สามารถยกเลิกบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ ควรเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 ให้มีรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อสะดวกต่อการควบคุม และป้องกันอาชญากรรม โดยกำหนดคุณลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่รับจ้าง ได้แก่ ลักษณะและขนาดของรถขนาดเครื่องยนต์ บ้ายทะเบียน และสีรถให้เหมาะสม จะต้อง

- มีการตรวจสอบสภาพรถ และต่อทะเบียนทุกปี กำหนดคุณลักษณะของผู้ขับขี่ มีการตรวจสอบประวัติ ก่อน และมีการสอบข้อใบอนุญาตใหม่ทุก 2 ปี พร้อมทั้งกำหนดเครื่องแบบให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
2. ยกเลิกคิวและห้ามจัดตั้งคิวใหม่บริเวณริมถนนสายหลัก ที่มีรถประจำทาง ผ่าน หรือคิวที่ตั้งบริเวณริมถนน ซอยแคบ บนทางเท้า ซึ่งกีดขวางทางสัญจร ของผู้ใช้ ทางเท้าและผู้ใช้รถใช้ถนน
  3. ควรอนุญาตให้คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง จัดตั้งได้เฉพาะบริเวณที่เป็นซอย เท่านั้น เนื่องจากจุดเริ่มของการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง และความจำเป็นของประชาชน นั้นอยู่บริเวณซอย และการจอดรถของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะต้องเป็นระเบียบไม่กีดขวาง ทางสัญจร และควรอยู่ลึกจากปากซอยเข้าไปไม่น้อยกว่า 30 เมตร
  4. การโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง หากผู้โดยสารถือของจำนวนมาก ไปด้วยอาจเกิดอันตรายจากอุบัติเหตุได้โดยง่าย ดังนั้นในบริเวณตลาดสดหรือศูนย์การค้า ซึ่ง ประชาชนมาซื้อของและใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงควรห้ามจัดตั้งคิวในบริเวณตลาดสด หรือศูนย์การค้า
  5. กำหนดให้พื้นที่ภายในเขตศูนย์กลางเมือง เป็นเขตปลอดคิวรถจักรยานยนต์ รับจ้าง และพื้นที่ต่อเนื่องระหว่างเขตศูนย์กลางเมืองกับพื้นที่รอบนอกที่ยังจำเป็นต้องมีบริการรถ- จักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน ควรกำหนดเป็นเขตกันชน (Buffer Zone) โดยภายในเขตนี้ห้าม จัดตั้งคิวใหม่ และกำหนดจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างของคิวที่มีอยู่เดิมให้เหมาะสม (แผนที่ 6.1)
  7. ออกกฎหมายเพื่อควบคุมการใช้บริการของผู้โดยสาร เพื่อป้องกันอันตราย อันอาจเกิดจากอุบัติเหตุ ได้แก่ ต้องสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ห้ามบรรทุกผู้โดยสาร เกิน 1 คน ห้ามชนของจำนวนมาก และหากเกิดอุบัติเหตุควรมีผู้รับผิดชอบ โดยการให้ผู้ขับขี่ ต้องทำประกันชีวิตทุกคน และต้องมีการประกันภัยบุคคลที่ 3 และผู้โดยสารด้วย
  6. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงข้อเสียของการใช้บริการรถจักรยานยนต์ รับจ้าง โดยเฉพาะอันตรายที่จะเกิดจากการใช้บริการ

#### ด้านแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้าง

1. พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีมากเพียงพอ และเป็นโครงข่ายสอดคล้อง กับระบบขนส่งอื่น ๆ ทั้งระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร ตลอดจน รถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง ควรเปิดให้มีย่างเสรี แต่ต้องมีมิเตอร์คิดค่าโดยสาร เพื่อใช้ แทนรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตศูนย์กลางเมือง

2. เพิ่มพื้นที่ถนน โดยเฉพาะการเชื่อมต่อโครงข่ายถนนเดิม การทะลุซอยต้นต่าง ๆ ให้เชื่อมถึงกันกับถนนสายหลักอื่น ๆ รวมทั้งระบบถนนวงแหวน
3. ชลอการเพิ่มจำนวนของยานพาหนะส่วนบุคคล โดยการเพิ่มภาษีรถยนต์ส่วนบุคคล กำหนดอายุการใช้งานของรถ เป็นต้น
4. จำกัดจำนวนรถที่เข้าสู่ศูนย์กลางเมือง โดยการกำหนดพื้นที่ในเขตศูนย์กลางเมืองและเก็บค่าผ่านทางยานพาหนะส่วนบุคคล ที่จะเดินทางเข้ามาในเขตนี้ ซึ่งอาจกำหนดอัตราค่าผ่านทางสำหรับรถจักรยานยนต์ 3 บาท รถยนต์ส่วนบุคคล 20 บาท แต่ถ้าเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลมีผู้โดยสาร เกิน 3 คน จะเสียค่าผ่านทางเพียง 5 บาท เป็นต้น
5. ยกกระต๊อบทางรถไฟเพื่อแก้ปัญหา 2 ประเด็นคือ ลดการติดขัดตรงจุดตัดถนน และสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวของการเดินรถไฟชานเมืองได้มากขึ้น เพราะไม่ต้องกลัวปัญหาติดขัดของการจราจรตรงจุดตัดของทางรถไฟกับถนน
6. ประกาศใช้ผังเมืองเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาของเมือง ให้เป็นระเบียบ โดยเน้นความสะดวกในการคมนาคม โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง
7. เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในการพัฒนาระบบขนส่ง ทั้งทางด้านระบบทางด่วน และระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ
8. พัฒนาการติดต่อสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบโทรศัพท์ ซึ่งจะสามารถลดปริมาณการเดินทางของประชาชนลงไปได้
9. การแก้ปัญหาจราจรต้องทำอย่างมีเอกภาพ มีแนวนโยบายและแผนงาน ตลอดจนการดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน และลดหน่วยงานที่ซ้ำซ้อนลงไป

#### ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาแนวโน้มของบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตศูนย์กลางเมือง ทั้งด้านจำนวนคิว จำนวนผู้ขับขี่ และผู้ใช้บริการ
2. ควรมีการศึกษาปัญหาอันเกิดจากรถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่นในด้านอาชญากรรม ด้านอุบัติเหตุ ด้านปัญหาการจราจร
3. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตศูนย์กลางเมือง เปรียบเทียบกับเขตชานเมือง