

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

คำว่า “การจราจร” เริ่มใช้เป็นที่แรกในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๔ โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก เสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่น รถ แท็กซี่ขนาดเล็ก และยังมีการสร้างสะพานพุทธยอดฟ้าเชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ทำให้มี พื้นที่เพื่อการจราจรกว้างขวางขึ้น มีผู้นิยมใช้รถมากกว่าเดิม พ.ศ. ๒๕๐๒ พล.ต.อ. ช. บี. พอลเกิดเป็นผู้ร่าง พ.ร.บ. จราจรทางบกขึ้นโดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงให้เข้ากับ สภาพของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๒ จากนั้นคำว่า “จราจร” ก็ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน การจราจรนั้นหมายถึง คน สัตว์ และยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนนหลวงโดยเคลื่อนด้วยแรงคน หรือเครื่องจักร หรือ ลากจูง ไปด้วยพาหนะ

แต่การจราจรในประเทศไทยเริ่มมีมาตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๐ แล้ว ขณะนั้นมีรถยนต์ ไม่เกิน ๑,๐๐๐ คันมีถนนที่รถเดินได้สะดวกเพียงไม่กี่สาย และเมื่อราว พ.ศ. ๒๕๐๒ เป็นต้นมา การจราจรในเมืองหลวงก็เริ่มเติบโตเพราะมีรถชนิดต่าง ๆ มากมาย จนเป็นปัญหามาถึงปัจจุบัน (ศรารุณี พันธ์ขาว ,2518)

จากสถานะเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ค่อนข้างสูงประกอบกับ ปริมาณของยานยนต์ในกรุงเทพมหานครที่เพิ่มขึ้นสูงมาก สภาพการจราจรได้กลายมาอยู่ในสภาพ วิฤติและบั่นทอนสังคมจนถึงขั้นที่ว่า หากไม่มีการดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วนแล้วอาจจะทำให้ การขยายตัวทางเศรษฐกิจหยุดชะงักได้ นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อประชาชน ทั้ง ทางร่างกาย และจิตใจนับเป็นความเดือดร้อนที่ผู้ขับขี่รถยนต์ และ ผู้เดินทางประสบอยู่ทุกวัน

ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่สลับซับซ้อน เนื่องจากในเมืองมีพื้นผิวการจราจรน้อยมาก ระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ และยังไม่ได้รับการพัฒนาในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่เคารพกฎจราจร แม้ว่ารัฐบาลจะทุ่มเทกำลังคนหรือใช้มาตรการต่าง ๆ ในการแก้ปัญหาจราจร แต่ดูเหมือนว่าจะไม่สามารถบรรเทาปัญหาลงได้ การจราจรยังคงติดขัด ในขณะเดียวกันมลภาวะทางเสียงและอากาศก็ยังคงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

นโยบายของรัฐบาลด้านการคมนาคมเน้นไว้ว่าเพื่อพัฒนาและขยายระบบการคมนาคม การสื่อสาร และการขนส่งให้ทั่วถึงทันสมัย เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและ ภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ และเมืองที่เป็น ศูนย์กลางการคมนาคมโดยใช้มาตรการด้านผังเมือง การเพิ่มผิวการจราจร การจัดระบบขนส่งมวลชน และการกวดขันด้านวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเตรียมการป้องกันปัญหาดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในเมืองอื่น ๆ ในอนาคต ถ้าเราดูนโยบายของรัฐบาลในส่วนนี้ จะเห็นว่าแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนแรกคือ วัตถุประสงค์ของนโยบายได้แก่ การพัฒนาและขยายให้ระบบคมนาคมและขนส่งทั่วถึงทันสมัยและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ แต่ถ้ามองดูกลยุทธ์ของนโยบายคงทราบว่่านโยบายอาจแบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนหนึ่ง คือ วัตถุประสงค์ของนโยบาย ส่วนที่สอง เป็นกลยุทธ์หรือ STRATEGY คือ การแก้ไขปัญหารถในเมืองใหญ่ และเมืองที่เป็น ศูนย์กลางความเจริญ โดยใช้มาตรการด้านผังเมือง โดยการเพิ่มผิวจราจร การจัดระบบขนส่ง มวลชน และการกวดขันด้านวินัย เหล่านี้ก็เป็นกลยุทธ์ที่ทางรัฐบาลได้กำหนดไว้ (ขงยุทธ สารสมบัติ, 2536)

ตารางที่ 1 นโยบายและแผนงานการจัดระบบการจราจร

นโยบาย รัฐบาล	แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	นโยบายจราจร	โครงการ/มาตรการ
1.จัดระบบการ ขนส่งมวลชน	1.1 สนับสนุนให้มี ระบบขนส่งมวลชน ให้มากขึ้น	1.1.1 เน้นการเคลื่อน ย้ายคนมากกว่าการ เคลื่อนย้ายรถ	1.1.1.1 โครงการจัดระบบรถโรงเรียน 1.1.1.2 โครงการจัดรถบริการ รับ-ส่ง ข้าราชการ ลูกจ้าง 1.1.1.3 โครงการจัดรถบริหาร หมู่บ้าน และชุมชนชนานเมือง

ตารางที่ 1 (ต่อ)

นโยบาย รัฐบาล	แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	นโยบายจรรยา	โครงการ/มาตรการ
			1.1.1.4 โครงการเพิ่มรถโดยสาร ปรับอากาศ 2,000 คัน 1.1.1.5 มาตรการให้ความสำคัญ สำคัญแก่รถประจำทาง 1.1.1.6 มาตรการขยายประสิทธิภาพ ผลรถไฟชานเมือง 1.1.1.7 มาตรการส่งเสริมการ เดินทาง
2.เพิ่มคิวจรรยา	2.1 ใช้พื้นที่ถนนที่มี อยู่อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มเติมที่	2.1.1 เน้นให้มีการ ใช้คิวจรรยาเพื่อการ สัญจรอย่างมีประ สิทธิภาพ	2.1.1.1 มาตรการห้ามจอดรถ ในถนน 2.1.1.2 มาตรการขจัดกลุ่ม รถจักรยานยนต์ใช้ถนนและทางเท้าเพื่อ ประโยชน์ส่วนตัว 2.1.1.3 มาตรการจัดเดินรถ สลับทิศทาง 2.1.1.4 มาตรการเพิ่มค่าจอดรถ ในถนนต่าง ๆ
3. กวดขันวินัย ของผู้ใช้รถใช้ ถนน		3.1.1 บังคับใช้ กฎหมายจรรยาให้ เข้มงวดและ ปรับปรุงแก้ไข กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบเกี่ยวกับ การจรรยาให้มีประ สิทธิภาพมากขึ้น	3.1.1.1 มาตรการกวดขัน ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตาม กฎหมายอย่างเคร่งครัด 3.1.1.2 โครงการรณรงค์วินัย จรรยา

ที่มา : ขงบุทท สาระสมบัติ ในการสัมมนาเรื่องปัญหาการติด-ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้ (ครั้งที่ 2)

คน หรือผู้ใช้ทาง เป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบก เพราะเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุด ต่อปัญหาที่เกิดขึ้น บรรดาผู้ใช้ทางในการจราจรทางบก ได้แก่ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และ ผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ยานพาหนะตามกฎหมายนั้น กำหนดไว้แต่เพียงว่า สามารถที่จะตอบรับใบขับขี่รถยนต์ ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ได้เมื่ออายุ 18 ปีบริบูรณ์ ผู้สามารถตอบรับใบขับขี่รถยนต์สาธารณะได้ ต้องมีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยาน ต้องมีอายุ 13 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุขั้นสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นสามัญของผู้ขับขี่ไว้ ดังนั้น แม้ว่า ผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจกระทำผิดกฎจราจรได้ ดังปรากฏจากสถิติการจับกุมของตำรวจจราจร แต่ละปีมีผู้กระทำผิด และถูกเจ้าหน้าที่จับกุมปีละเป็นจำนวนมาก ดูแล้วน่าวิตกเป็นอย่างยิ่ง

จึงกล่าวได้ว่าผู้ขับขี่ยุคยานของเราช่างขาดวัฒนธรรมหรือวินัยในการใช้ทาง ลักษณะนิสัย ที่ได้รับการฝึกอบรม หล่อหลอมกันมา เมื่อผนวกกับอิทธิพลเดว ๆ ของวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมัน ใครดีใครได้ ในปัจจุบันผู้ขับขี่จึงพยายามรักษาผลประโยชน์ของตัวเองไว้อย่างเหนียวแน่นโดยเฉพาะในสังคมที่เรียกร้องให้ทุกคนต้องแข่งขันกันทำให้ผู้ขับขี่เป็นจำนวนมากพยายามที่จะขับรถเร็วและฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น (กรมตำรวจ,กองตำรวจจราจร,2524)

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัสว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงไร
2. เพื่อศึกษาถึงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัสที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร
3. เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจอะไรบ้างที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร
4. เพื่อศึกษาแนวความคิดของคนขับรถไมโครบัสต่อปัญหาการจราจรและ แนวทางแก้ไข
5. เพื่อศึกษาสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยก จำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ในส่วนของแบบสอบถาม

- ได้ศึกษาจากคนขับรถไมโครบัสที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตพื้นที่

กรุงเทพมหานคร

- มีอาชีพหลักในการขับรถไมโครบัส

2. ในส่วนของการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

- ได้คัดเลือกจากผู้มีอาชีพหลักเป็นผู้ขับรถไมโครบัสที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขต

กรุงเทพมหานคร จำนวน 20 คน

3. ในส่วนของการสังเกตทั่วไป

- ได้คัดเลือกบริเวณทางแยกที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น จำนวน 3 จุด แล้ว

ศึกษาสภาพการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00 น. - 09.00 น. และเวลา 16.00 น. -

19.00 น. ระหว่างวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 ถึง วันที่ 19 ธันวาคม 2539

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัสว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงไร

2. ทำให้ทราบลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถไมโครบัสที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

3. ทำให้ทราบถึงปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

4. ทำให้ทราบถึงแนวคิดของคนขับรถไมโครบัสต่อปัญหาการจราจรและแนวทางแก้ไข

5. ทำให้ทราบถึงสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยก จำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น
6. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย