

บทที่ 1

บทนำ



ความจำเป็นและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันนี้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ จนอาจกล่าวได้ว่าถึงขั้นวิกฤติเลยทีเดียว ซึ่งจะเห็นได้จากปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

สถิติจำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร แสดงตัวเลขดังต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถิติรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ

ปี	รวม	ตาม ก.ม.ว่าด้วย รถยนต์และล้อเลื่อน	ตาม ก.ม.ว่าด้วย การขนส่งทางบก	เพิ่ม/คัน (อัตรา %)	เฉลี่ย/วัน (คัน)
2524	780,690	733,920	46,770		
2525	902,389	849,588	52,801	16	333
2526	997,558	942,171	55,387	11	261
2527	1,129,813	1,071,726	58,087	13	362
2528	1,245,252	1,185,004	60,248	10	316
2529	1,385,801	1,324,750	61,051	11	385
2530	1,537,973	1,472,569	65,404	11	417
2531	1,635,169	1,560,167	75,002	6	266
2532	1,721,589	1,644,018	77,568	5	237
2533	2,045,814	1,956,904	88,910	19	888
2534	2,112,518	2,010,152	102,366	3	183
2535	2,373,288	2,265,566	107,722	12	714
2536	2,656,107	2,541,684	114,423	12	775
2537	3,149,779	3,023,601	126,198	19	1,352

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน

และในปี 2538 จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนใหม่ก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง
จะเห็นได้จากสถิติจำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนในรอบ 6 เดือน ของปีงบประมาณ 2538

สถิติจำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนในรอบ 6 เดือน ของปีงบประมาณ 2538
แสดงตัวเลขดังต่อไปนี้

สถิติจำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนในรอบ 6 เดือนของปีงบประมาณ 2538

ประเภทการจดทะเบียน	ทั่วประเทศ	กรุงเทพฯ	ส่วนภูมิภาค
รวมรถทั้งสิ้น	829,571	242,584	558,287
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	800,871	242,584	558,287
1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	85,219	62,020	23,199
2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	10,249	5,705	4,544
3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	126,491	31,841	94,650
4. รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกิน 7 คน	2,878	2,877	1
5. รถยนต์รับจ้างสามล้อ	1,547	0	1,547
6. รถจักรยานยนต์	569,022	139,536	429,486
7. รถประเภทอื่น ๆ	5,465	605	4,860
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการ ขนส่งทางบก	28,700	7,023	21,677
1. รถโดยสาร	3,003	1,109	1,894
2. รถบรรทุก	24,906	5,914	18,992
3. รถขนาดเล็ก	791	0	791
เฉลี่ยต่อเดือน	138,262	41,601	96,660
เฉลี่ยต่อวัน	4,608	1,387	3,222

ที่มา: หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ, 2538

การที่ปริมาณของรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปีนั้น ได้ส่งผลให้สภาพการจราจรติดขัดในหลายพื้นที่ทั่วกรุงเทพมหานครดังเช่นที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน

TFRC (ศูนย์วิจัยธนาคารกสิกร) ได้ประเมินค่าความเสียหายที่เกิดจากปัญหาการจราจรที่กำลังเข้าขั้นวิกฤติอยู่ในขณะนี้ ว่าได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศคิดเป็นมูลค่าเกือบมีละ 60,000 ล้านบาทต่อปี ทั้งในด้านการใช้น้ำมัน ต้นทุนการเสียโอกาส และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสุขภาพที่เกิดจากสภาพการจราจรทั้งทางด้านจิตใจที่เกิดความเครียด และทางด้านมลพิษที่ทำให้สุขภาพร่างกายของประชาชนแย่ลงไป

การจราจรของกรุงเทพมหานครในทุกวันนี้ได้เปลี่ยนแปลงชีวิตประจำวันของชาวกรุงเทพและผู้คนที่อยู่อาศัยในเมืองใหญ่รอบ ๆ กรุงเทพด้วย เพราะประชาชนต้องตื่นเช้าเพื่อหลีกเลี่ยงจากการเผชิญกับสภาพรถติด เต็ม ๆ และพ่อแม่ต้องรับประทานอาหารเช้าในรถ บางครอบครัววิ่งกับลงทุนซื้อบ้านในเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงรถติดระหว่างวันธรรมดา จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าการจราจรทำให้ประชาชนต้องเปลี่ยนวิถีชีวิตของตนเองไปโดยปริยาย

TFRC ได้ประมาณการว่า มีรถประมาณ 1.5 ล้านคัน ที่เดินทางจากชานเมืองเพื่อเข้าสู่กรุงเทพชั้นในทุกวัน ในสภาพการจราจรปกติความเร็วที่สามารถวิ่งได้คือ 15-20 กิโลเมตร/ชั่วโมง และจะวิ่งได้ช้าลงเมื่อมาถึงกรุงเทพชั้นใน โดยเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยความเร็วมาตรฐานนานาชาติซึ่งอยู่ที่ 25 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในสภาพการจราจรปกติการเผาผลาญน้ำมันเท่ากับ 12.36 พันล้านบาท/ปี โดยประมาณหรือ 39.6 ล้านบาท/วัน หรืออีกนัยหนึ่ง คนกรุงเทพต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนาน้ำมันประมาณวันละ 5.95 บาท และถ้าหากเป็นวันศุกร์ต้นเดือน รถก็จะวิ่งได้เพียง 3-4 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งต้นทุนจะเพิ่มเป็น 187 ล้านบาท/วัน หรือประมาณ 28 บาท/วัน ต่อคน ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งการเผาผลาญเชื้อเพลิงดังกล่าวจะลดผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product) ลง 0.876% (ดูภาพรวมในหน้า 6)

การจราจรที่ติดขัดทำให้ต้องใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองเป็นระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร จะต้องใช้เวลาถึง 91 นาทีเพื่อเดินทางเข้ามาในใจกลางกรุงเทพ ซึ่งต่างจากตอนที่รถไม่ติดที่ใช้เวลาเพียง 48 นาทีเท่านั้น เวลาที่เพิ่มขึ้นมาที่ต้องอยู่บนรถเฉยๆ ถือเป็นการสูญเสียเวลาโดยเปล่าประโยชน์สำหรับการทำธุรกิจถ้าหากเราคิดว่าเวลาที่สูญเสียไปนั้น สามารถ

สร้างงานและสร้างรายได้ให้เพิ่มขึ้น ต้นทุนการเสียโอกาสนั้นอยู่ที่ 74.5 พันล้านบาท/ปี ถ้าหากเราคิดว่าเรานำเวลาที่เสียไปนั้นเพียงครั้งเดียวมาใช้ในการทำงานหรือทำธุรกิจ นั้นจะทำให้เกิดต้นทุนโอกาสถึง 37.26 พันล้านบาทและยิ่งกว่านั้น เพียง 20% ของเวลาที่เสียไปสามารถทำรายได้ถึง 14.90 พันล้านบาท/ปี และจะลดผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศลง 1.04% (ดูภาพรวมในหน้า 6)

สำหรับด้านของสุขภาพร่างกายแล้ว ก็มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากปัญหาการจราจรเช่นเดียวกัน อันได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรักษาโรคที่เกิดจากระบบทางเดินหายใจ และจิตใจที่เครียด ซึ่งมีสาเหตุมาจากอากาศเป็นพิษ เสียงที่ดังหนวกหูเกินระดับมาตรฐานที่ทางการกำหนดไว้ เงินที่จ่ายไปเพื่อการรักษาความเจ็บป่วยเหล่านี้ประมาณ 9.5 พันล้านบาท/ปี (ดูภาพรวมในหน้า 6)

เมื่อรวมทุนทุกอย่างเข้าด้วยกันแล้ว ต้นทุนรวมของปัญหาการจราจรนับรวมถึงต้นทุนค่าเสียโอกาส 50% คิดเป็นตัวเลขประมาณ 59.13 พันล้านบาท/ปี ซึ่งสามารถประมาณได้ว่าคนกรุงเทพฯต้องสูญเสียเงิน 28.44 บาท/วัน จากสถานการณ์อันเลวร้ายนี้ ถ้าหากเราใช้ต้นทุนค่าเสียโอกาสไป 20% ต้นทุนรวมจากปัญหานี้จะอยู่ที่ 36.77 พันล้านบาท ซึ่งต้นทุนทั้งหมดนี้ จะลดอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product) ลง 2.5% และจะลดการลงทุนของประเทศลง 1.86% ลดการบริโภคลง 1.65% (ดูภาพรวมในหน้า 6)

IMPACT OF THE TRAFFIC CRISIS ON THE THAI ECONOMY IN 1995

(At current market prices)

Loss due to the Traffic Problem (million)	Economic Loss: Percentage Decline in		
	Consumption	Investment	GDP
1. Wasted Gasoline 12,362	0.556	0.620	0.867
2. Health Care Cost 9,509	0.425	0.475	0.661
3. Total Gasoline and Health Care Cost 21,871	0.981	1.104	1.528
4. Opportunity Cost (20%) 14,902	0.672	0.757	1.044
5. Opportunity Cost (50%) 37,256	1.680	1.894	2.610
6. Total Cost (use 4.) 36,773	1.653	1.861	2.672
7. Total Cost (used 5.) 59,130	2.661	2.965	4.138

Source: The Thai Farmers Research Center (TFRC) Model.

สาเหตุ 10 ประการที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

(ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก)

1. การเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นแห่งหนึ่งในโลกที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นการเติบโตในแนวตั้ง เช่น ตึกสูงต่าง ๆ คอนโดมิเนียม และแฟลตในกรุงเทพมหานครได้เพิ่มมากขึ้นถึง 49,629 โครงการ ในปี 1994 ส่วนการขยายในแนวราบ เช่นบ้านเดี่ยว บ้านแฝด ทาวน์เฮ้าส์ และหมู่บ้านจัดสรร ในปี 1994 มีโครงการเกิดขึ้นถึง 46,055 ครัวเรือน และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวมากขึ้น เพราะที่ทำงานและบ้านที่อยู่อาศัยต่างก็ต้องใช้รถในการสัญจรเดินทาง นอกจากนี้การก่อสร้างตึกสูงและบ้านทำให้เกิดชุมชนที่หนาแน่น ซึ่งเป็นสาเหตุของปัญหาการจราจร

2. การเพิ่มขึ้นของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร

ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (1990-1994) จำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นประมาณ 1.1% ต่อปี จากสถิติทะเบียนราษฎร มีประชากร 5.7 ล้านคน แต่ในความเป็นจริงมีประชาชนที่เดินทางเข้ามาทำงานในกรุงเทพตอนเช้าแล้วกลับในตอนเย็น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานก่อสร้าง รวมทั้งชาวต่างชาติที่เข้ามาอาศัยอย่างผิดกฎหมายด้วย เราสามารถคาดการณ์ได้ว่าประชากรในกรุงเทพในช่วงเวลาทำงาน (8.00-17.00 นาฬิกา) มีมากถึง 8 ล้านคน ซึ่งทำให้จำนวนคนทำงานเพิ่มขึ้นถึง 9.23% ต่อปี

3. ถนนในกรุงเทพไม่เพียงพอ มีน้อยเกินไป

ในปี 1994 กรุงเทพมหานครมีถนนยาว 1083 กิโลเมตร อัตราการเพิ่มของถนนประมาณ 1.5% ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่ไม่มากนัก ในแต่ละปีนั้นมีการเพิ่มถึง 1,622,151 คัน เพิ่มจากปี 1993 ถึง 312,739 คัน หรือเพิ่มถึง 867 คันต่อปี ถ้าเราคิดว่ารถมีความยาวคันละ 3 เมตร ความต้องการถนนจะเพิ่มขึ้น 938 กิโลเมตรต่อปี

4. การเพิ่มขึ้นของโรงงานในเขตกรุงเทพมหานคร

โรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ต้องทำกิจกรรมต่าง ๆ บนถนน การขนส่งวัตถุดิบ

ต่าง ๆ ไปยังโรงงาน หรือคนงานต้องเดินทางไปยังที่ทำงาน และเมื่อผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ผลิตเสร็จแล้ว ก็ต้องขนส่งจากโรงงานไปยังตลาด ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ต้องใช้ถนนทั้งสิ้น ในปี 1994 มีโรงงานที่จดทะเบียนใหม่ทั้งสิ้น 23,577 โรง ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 1993 ถึง 5.9%

5. โรงเรียนและมหาวิทยาลัยมักจะตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น

กรุงเทพฯ โรงเรียนและมหาวิทยาลัยอยู่ในเขตชุมชน เราสามารถเห็นได้มากมาย เช่นถนนพญาไท มีโรงเรียน 3 โรงเรียนและมหาวิทยาลัย 1 แห่ง มีจำนวนนักเรียน 15,000 คน ถนนสีลมมีโรงเรียน 7 โรงเรียนและมีนักเรียน 18,000 คน โรงเรียนเหล่านี้ทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากผู้ปกครองนิยมไปส่งลูกหลานของตัวเองด้วยรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบกับถนนใกล้เคียง สำหรับมหาวิทยาลัยใหญ่ ๆ นักศึกษานิยมขับรถไปเรียน ทำให้จำนวนรถบนถนนเพิ่มมากขึ้น

6. ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ไม่เพียงพอ

กรุงเทพฯ นครมีประชากร 8 ล้านคน ในปัจจุบันคนกรุงเทพฯ เดินทางโดยรถเมล์ ขสมก. 1.3 ล้านคน/วัน หรือ 21.7% ของประชากรในกรุงเทพฯ ประชากรจำนวน 700,000 คน เดินทางโดยเรือ และมีประชากรที่ขับรถ 3.6 ล้านคน ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีคนที่เดินทางด้วยรถยนต์มากกว่ารถเมล์ นั่นเป็นเพราะว่ารถเมล์มีไม่เพียงพอและไม่สะดวกสบาย

7. ระยะทางที่ไกลเกินไประหว่างบ้านกับที่ทำงาน

มีผลการสำรวจที่แสดงว่าที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานและโรงเรียนไม่สอดคล้องกัน คนกรุงเทพฯ ต้องเดินทางเป็นระยะทางไกล ๆ ในขณะที่ไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่ดี ซึ่งสิ่งนี้ทำให้เกิดปัญหาการติด นอกจากนั้นการที่นักเรียนต้องเดินทางจากบ้านไปยังโรงเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่อื่น ถึงแม้ว่ารัฐบาลจะมีมาตรการให้นักเรียนเรียนในโรงเรียนซึ่งอยู่ในเขตที่ตนเองอาศัยอยู่แล้วก็ตาม ซึ่งนั่นก็เป็นสาเหตุที่ทำให้รถติดอีกประการหนึ่ง

8. ประชาชนไม่เคารพกฎจราจร และไม่วินัยในการขับรถ

สาเหตุใหญ่ของปัญหาการจราจรที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันก็คือ ประชาชนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งทำให้รถติดและทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่เป็นประจำ

9. การมีตำรวจจราจรไม่เพียงพอ

ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครมีประมาณ 4,447 คน แต่ก็ยังไม่เพียงพอในช่วงเร่งด่วน (6.00-9.00 น.) และ (15.00-18.00 น.) ตำรวจนั้นทำหน้าที่มากเกินไป นอกจากจะต้องดูแลความปลอดภัยแล้ว ยังต้องคอยจับคนที่กระทำผิดอีกด้วย และบางครั้งการติดต่อสื่อสารระหว่างตำรวจกับศูนย์กลางการจราจรเป็นไปไม่ได้ไม่ทันัก เพราะขาดแคลนอุปกรณ์ที่ทันสมัยรวมทั้งขาดแคลนเทคโนโลยีที่ดีด้วย

10. นักการเมืองหรือสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร มักใช้รถนำขบวน

ผู้ที่มีตำแหน่งทางการเมือง และสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรนิยมใช้รถตำรวจนำหน้ารถของตนเองเสมอ แม้ในเวลาเร่งด่วนที่ประชาชนทั่วไปต้องติดอยู่บนท้องถนนก็ตาม ซึ่งบางครั้งรถนำขบวนเหล่านี้ฝ่าสัญญาณไฟแดงโดยไม่คำนึงถึงรถในอีกด้านหนึ่ง ทำให้เกิดรถติด การจราจรไม่คล่องตัว หรือบางทีรถนำขบวนก็วิ่งในอีกฝั่งหนึ่งที่สวนทางกับรถคันอื่น ๆ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุได้

จากปัญหาการจราจรซึ่งมีที่มาจากสาเหตุดังกล่าว รัฐบาลได้เร่งหามาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาดังนี้

มาตรการแก้ปัญหารถจราจร 15 ข้อ ของพรรคพลังธรรม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

15 มาตรการแก้ปัญหาจราจรของพรรคหลังกรรม

มาตรการ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1. รัฐบาลต้องให้ความสำคัญเกี่ยวกับการขนส่งมวลชน	คณะรัฐมนตรี
2. ปรับปรุงรถเมล์องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ	ขสมก.
3. เพิ่มระบบรถไฟชานเมือง	การรถไฟฟ้า
4. เร่งสร้างทางด่วน - วงแหวน	การทางพิเศษฯ, กทม., กรมทางหลวง
5. สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 4 แห่ง	กรมโยธาธิการ/มท.
6. ขยายถนนตรอกซอกซอย เชื่อมทะลุกันมากขึ้น	กทม.
7. สร้างศูนย์จอดรถที่สวนจตุจักร	กทม.
8. ทำสวนสาธารณะให้เป็นที่จอดรถ	กทม.
9. จัดรถรับส่งข้าราชการ	ขสมก., หน่วยงานที่ร่วม โครงการ
10. เร่งรัดติดตั้งไฟจราจรคอมพิวเตอร์ควบคุม	กทม., กรมตำรวจ (บชก.จราจร)
11. จัดเวลาทำงานเอกชน-ราชการให้เหลื่อมกัน	หน่วยงานราชการ/เอกชน
12. ใช้ระบบโซนนิ่งในการควบคุมปริมาณรถ	กทม., กรมตำรวจ
13. รมรณรงค์สร้างวินัยในการใช้จราจร	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
14. เร่งสร้างสถานที่ขนส่งชานเมือง	กรมขนส่งฯ, ร.ส.พ.
15. สร้างที่จอดรถขนาดใหญ่ในสถานที่ต่าง ๆ	กทม., เอกชน

ที่มา : หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ, 2538.

สำหรับโครงการรณรงค์รักษาวินัยจราจรนั้นได้อยู่ในความรับผิดชอบของกองทุน
แก้ไขปัญหการจราจร ซึ่งโครงการดังกล่าวมีที่มาดังนี้

โครงการรณรงค์รักษาวินัยจราจร

(ที่มา : เอกสารถ่ายสำเนา จากกองทุนแก้ไขปัญหการจราจร, 2539)

สืบเนื่องจากที่สาเหตุหนึ่งของการก่อให้เกิดปัญหาจราจร คือ การไม่รักษากฎวินัย
จราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน จึงได้เกิดแนวคิดที่จะรณรงค์รักษาวินัยจราจรอย่างจริงจัง โดยการ
ทำป้ายประชาสัมพันธ์ที่มีลักษณะจูงใจ ใช้ภาษาคำพูดที่ไม่เป็นทางการ เพื่อให้ร่วมกับเหตุการณ์
ของยุคสมัย โดยมีเจตนารมณ์บริสุทธิ์ที่หวังจะให้ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ความสนใจและเกิดความ
ละอายที่จะทำผิด

แนวทางการดำเนินการ

ด้วยความร่วมมือกับกองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบังคับการตำรวจจราจร
ป้ายประชาสัมพันธ์ดังกล่าวได้นำไปติดตั้ง ณ จุดเกิดเหตุให้สอดคล้องกับเนื้อหาคำพูดในป้าย
เริ่มตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน 2538 เป็นต้นไป และพร้อมกันทั่วกรุงเทพมหานคร ในวันที่
28 พฤศจิกายน 2538

ขั้นตอนการดำเนินการ

กำหนดเป็น 3 ระยะด้วยกันคือ

1. ระยะประชาสัมพันธ์ ตั้งแต่วันที่ 24 พฤศจิกายน ถึง 10 ธันวาคม 2538
2. ระยะรณรงค์แจ้งตักเตือน ตั้งแต่วันที่ 11 ธันวาคม - 20 ธันวาคม 2538
3. ระยะปฏิบัติการระดมจับกุม ตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม 2538 - 31 มกราคม
2539

รายละเอียดอื่น ๆ ของโครงการรณรงค์รักษาวินัยจราจร

(ที่มา : หนังสือพิมพ์คู่แข่งธุรกิจ, 2538)

รูปแบบโครงการ : เป็นการใช้สื่อผ่านป้ายบิลบอร์ด วิทยุและโทรทัศน์เพื่อรณรงค์ให้เกิดวินัยจราจร

เจ้าของโครงการ : พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร รองนายกรัฐมนตรี ร่วมทุนด้วยบุคคลในวงการธุรกิจ อาทิ นายชัยยุทธ วรรณสูตร (อิตาลีไทย) นายธนินทร์ เจียรนวนนท์ (ซีพี) นายชาติรี ไสภณพานิช (ธนาคารกรุงเทพ) นายบุญชัย เบญจรงค์กุล (ยูคอม) และอื่น ๆ

จำนวนเงินทุน : ทุนได้จากการร่วมบริจาครวม 48 ล้านบาท เฉพาะในส่วนของแผ่นป้ายบิลบอร์ดจำนวน 10 ล้านบาท

บริษัทเอเยนซี : บริษัท เอส ซี แมทซ์บ็อกซ์ จำกัด ในเครือชินวัตร ศรีเอทีพีคือนายเสกสรรค์ อุ่นจิตติ

ผู้รับงานติดตั้ง : พรรคพลังธรรม

จำนวนติดตั้ง : 13,000 ป้าย

ระยะเวลาติดตั้ง : 2 เดือน จากต้นธันวาคม 2538 จนถึงปลายมกราคม 2539

ผู้ประสานงาน : ศูนย์ บข.น.ฝ่ายจราจร

รูปแบบ : ในส่วนของบิลบอร์ดนั้น ได้มีการติดตั้งแผ่นป้ายเพื่อรณรงค์แก้ไขปัญหารถจักรยาน 4 ประเด็นหลักคือ

1. การจอดรถในที่ห้าม
2. การข้ามถนนบนทางม้าลาย
3. การใช้ถนน
4. รณรงค์รักษาคุณจรรยา

จากโครงการดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาเรื่อง "การเปิดรับและทัศนคติเกี่ยวกับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร ของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร" และในขณะเดียวกันก็สนใจศึกษาว่าป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรสามารถช่วยให้ผู้ใช้รถปฏิบัติตามกฎจราจรได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งนอกจากจะเป็นการลดปัญหาการจราจรได้ในระดับหนึ่งแล้ว ยังจะเป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อสำรวจการเปิดรับ ความเข้าใจ การจดจำ และทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาความแตกต่างของความเข้าใจและทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรระหว่างผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะทางประชากรต่างกัน
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรกับทัศนคติต่อป้ายของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานในการวิจัย

1. ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการจดจำป้ายได้
2. ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่างกัน จะมีความเข้าใจความหมายของป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกัน
3. ผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่างกัน จะมีทัศนคติต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแตกต่างกัน

4. ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อป้ายของผู้ใช้รถ

ขอบเขตของการวิจัย

1. การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาเฉพาะสื่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรจำนวน 10 ป้ายเท่านั้น
2. การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาเฉพาะผู้ใช้รถที่มีอายุตั้งแต่ 18-50 ปี ซึ่งอาศัยอยู่ใน กรุงเทพมหานครและเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

ปริมาณการเปิดรับป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร หมายถึง ความบ่อยครั้งในการเห็นป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

ผู้ใช้รถ หมายถึง ผู้ที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล หรือผู้มีอาชีพขับรถรับจ้าง ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้จะหมายถึง คนขับรถแท็กซี่และคนขับรถแท็กซี่

ความเข้าใจ หมายถึง ความเข้าใจของผู้ใช้รถเกี่ยวกับการสื่อความหมายของข้อความในแผ่นป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแต่ละป้าย ที่ใช้จงใจให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎจราจรในลักษณะต่างๆ

การจดจำได้ หมายถึง ความสามารถของผู้ใช้รถในเขตกรุงเทพมหานครในการทบทวนหรือระลึกถึง รูปภาพ หรือข้อความ (ทั้งในส่วนการที่ใช้พาดหัวหรือส่วนที่อธิบายความหมาย) ที่อยู่ในป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจรแต่ละป้าย

ทัศนคติ หมายถึง สภาวะที่บุคคลมีความรู้สึกตอบสนองต่อวัตถุหรือสิ่งเร้าใด ๆ ไปในทางที่ยอมรับหรือไม่ยอมรับ แบ่งออกเป็นทัศนคติในทางบวก คือเห็นด้วย และทัศนคติในทางลบ คือไม่เห็นด้วย ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ หมายถึง ทัศนคติของผู้ใช้รถที่มีต่อป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร

ป้ายรณรงค์รักษาวินัยจราจร หมายถึง ป้ายที่ตั้งอยู่ริมถนน ขนาดกว้าง 1 เมตร 30 เซนติเมตร ยาว 2 เมตร 55 เซนติเมตร ประกอบด้วยภาพและข้อความต่าง ๆ ที่กองทุนแก้ไขปัญหาการจราจรได้จัดทำขึ้นเพื่อรณรงค์ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งมีความแตกต่างกันถึง 10 แบบด้วยกัน ได้แก่

ใครหว่า เป็นไอ้เจ้าวางคลอง

(ภาพทากบาทสีแดง)

(ไม่หยุดรถวางทางแยกช่วยแก้รถติดได้ 10%)

จอดก่อนมีสิทธิ์ก่อน โขศสองชั้นจากทุกสน.

(เป็นภาพรถถูกล้อคล้อรด)

พี่ ๆ เคยเห็นผมอะเบล่า (ภาพม้าลาย)

(ข้ามถนนตรงทางม้าลาย ช่วยแก้รถติดได้ 10 %)

พี่ชายอย่าทัมกฏ (ภาพเส้นทแยงสีเหลือง)

(ไม่หยุดรถวางทางร่วมทางแยก ช่วยแก้รถติดได้ 10 %)

มนุษย์อะไรเอ๋ยชอบทำให้รถติด

ก. มนุษย์กบ ข. มนุษย์เขียด ค. มนุษย์ปาด

(ไม่เบียดแทรกช่องทางคับขัน ช่วยแก้รถติดได้ 10%)

ที่ให้ตรงก็จะเลี้ยว ที่ให้เลี้ยวก็จะตรง

(ใช้รถถูกช่องทาง ช่วยแก้รถติดได้ 10 %)

ลูกใครหว่า

(ภาพเด็กผู้ชายวัยรุ่นปั่นเร็วเหล็กบนเกาะกลางถนน)

(ใช้สะพานลอยข้ามถนนช่วยแก้รถติดได้ 10%)

โอมเราหยุดแล้ว โจนท่านไม่หยุด

(ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ช่วยแก้รถติดได้ 10%)

"ซิดในหน้อยเพ่" แล้วพี่ละซิดซ้ายหรือยัง

(รถประจำทางไม่ออกนอกช่องทาง ช่วยแก้รถติดได้ 10%)

เสียบคราวนี้พี่ไม่ว่า เสียบคราวหน้า พี่จับแน่

(ต่อแถวตามช่องทางช่วยแก้รถติดได้ 10 %)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการจัดสร้างสื่อแผ่นป้ายสำหรับโครงการรณรงค์รักษาอนามัยจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

2. เพื่อเป็นแนวทางแก่ผู้ผลิตสื่อแผ่นป้ายรณรงค์รักษาอนามัยจราจรในอันที่จะปรับปรุงสื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการจูงใจให้ประชาชนหันมาปฏิบัติตามกฎจราจรกันมากขึ้น ซึ่งนอกจากจะช่วยให้สภาพการจราจรดีขึ้นแล้ว ยังช่วยลดความสูญเสียโดยรวมของประเทศ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอีกด้วย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย