

บทที่ 2

ความเป็นมาของการจราจร กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรและปัญหาการจราจร

ความเป็นมาของจราจรและกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อให้การใช้รถและถนนเป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็วเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น กรมตำรวจมีหน้าที่หลักในการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีหน้าที่ตรวจตรา กวดขัน และจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายและดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน

สำหรับในประเทศไทยรถรุ่นแรกที่เข้ามามีบทบาท ก็คือ รถลาก ซึ่งเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ที่นำเข้ามา คือ พระโชฎีกราช เศรษฐีข้าราชการกรมท่าซ้าย ได้แต่งสำเภาไปค้าขายเมืองจีนอยู่เสมอ ๆ ได้ไปเห็นเสนาบดี ขุนนาง และพวกผู้ดีจีนนั่งรถลาก ให้คนลากอย่างสง่าผ่าเผย จึงได้ติดต่อซื้อติดสำเภากลับมาใช้ในเมืองไทยหลายคันเมื่อถึงกรุงเทพฯ ก็ได้นำรถลากขึ้นทูลเกล้า ฯ ถวายรัชกาลที่ 4 รถลากจึงมีในเมืองไทยครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2414 ในสมัยเดียวกันนี้ได้มีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาติดต่อกับประเทศไทยมากขึ้น ชาวต่างชาติก็เริ่มตัดถนนขึ้นตามแบบอย่างเมืองนอก เพื่อใช้รถยนต์เดินทางติดต่อทำธุรกิจต่อกัน ถนนที่สร้างขึ้นครั้งแรกเป็นถนนดิน บางแห่งโรยหิน ยานพาหนะคือ รถม้าลาก และรถลาก

ต่อมาก็เริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่ง รถยนต์คันแรกของประเทศไทย สั่งมาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี การรับจ้างขนส่งอยู่ในลักษณะต่างคนต่างทำ หลังจากมีพระราชบัญญัติรถลาก ปี พ.ศ. 2444 ออกมาใช้บังคับ ต่อมาจึงได้มีพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ. 2448 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2448 ออกมาใช้บังคับ¹ เพื่อการจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ จดทะเบียนคนขับรถ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การบรรทุกคนโดยสาร การตรวจสภาพรถ ฯลฯ รถรับจ้างได้ขยายตัวขึ้นเป็นลำดับ เมื่อรถยนต์เข้ามามี

¹ศราวณี พนัสชาว, การจราจร: ปัญหาและการแก้ไข (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์วัฒนาชัยการพิมพ์, 2525), หน้า 2.

บทบาทในการขับเคลื่อนและรับจ้างทำให้รถลากมีรายได้ตกต่ำลงเพราะคนนิยมรถยนต์ ต่อมาก็มีจักรยานสามล้อ รถลากจึงบางตาไปมาก พอสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 2 รถลากก็ค่อยหายไปแต่บัดนั้น

พ.ศ.2444 มีประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่ บริษัท รถรางพระพุทธรบาททุน จำกัด โดยมีผู้ริเริ่ม 7 ท่าน เช่น พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นนราธิปพันธุ์พงษ์ พระยาอภิรักษ์ราชอุทยาน จมื่นเสมอใจ เป็นต้น เพื่อเปิดกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ระหว่างสถานีท่าเรืออยุธยาถึงพระพุทธรบาท สระบุรี

ต่อมามีบริษัท รถรางไทยทุน จำกัด มีพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นสรรพศาสตร์ศุภกิจ เป็นผู้เริ่มการเพื่อเปิดการเดินรถรางขึ้นในกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังมีรถรางของบริษัทสยามอีเล็กทริกซิตีลิมิเตด เดินระหว่างบางคอแหลม - สามยอด และรถรางของบริษัทแม่น้ำโมเตอร์โบตลิมิเตด สร้างและเดินรถรางเพื่อรับคนโดยสารที่เมืองนครเขื่อนขันธ์ ปากลัดด้วย รถรางเมื่อเริ่มต้นได้ใช้ม้าลากไปตามราง ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นระบบไฟฟ้า

รถเมล์ประจำทางนั้น พระยาภักดีนครเศรษฐ (นายเลิด เศรษฐบุต) เป็นผู้เริ่มดำเนินการโดยสั่งรถยนต์ฟอร์ด หน้าหม้อทองเหลืองมาต่อเป็นตัวถังแบบ 2 แถว บรรทุกคนได้ราว 10 คน รถยนต์ฟอร์ดนี้เป็นรถมีสามล้อใช้ยางตัน เป็นรถโปร่งลมพัดโกรก คนโดยสารขึ้นลงตอนท้าย ทาสีขาว มีกากบาทแดง ล้อมรอบด้วยวงแดง ชาวบ้านเรียกว่าอ้ายโกร่งหรือรถเมล์

รถเมล์สายแรกของนายเลิดวิ่งจากประตูน้ำ - สระปทุม - ยศเส ต่อมาขยายไปถึงบางลำพู อีกสายวิ่งจากสี่พระยา - ประตูน้ำ - ค่าโดยสารเก็บตามระยะใกล้ไกล 3 - 5 สตางค์ กิจการเดินรถเมล์ได้เจริญขึ้นไปเป็นลำดับ จนเป็นบริษัท นายเลิด จำกัด

ส่วนรถแท็กซี่หรือรถเก๋งรับจ้างนั้น พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา ได้ให้ลูกหลานเอาออกวิ่งรับจ้างเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ.2467 สมัยนั้นเรียกว่ารถไมล์ เพราะคิดราคาเป็นไมล์ ตกไมล์ละ 15 สตางค์ ถ้าเข้าคิดเป็นชั่วโมงละ 1 บาท ส่วนคำว่าแท็กซี่เพิ่งจะมาเรียกในภายหลัง

จำนวนรถยนต์ทั้งหมดในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ.2470 มีอย่างมากไม่เกิน 1,000 คัน และมีถนนอยู่ไม่กี่สายที่เดินได้สะดวก ถนนระหว่างจังหวัดในขณะนั้นยังไม่มี แม้ในจังหวัดธนบุรีก็ยังไม่มีการรถและไม่มีรถ แม้กระนั้นการกีดขวางทางและอุบัติเหตุในการจราจรก็มีอยู่เฉลี่ยแล้วก็มีไม่น้อยกว่าปัจจุบัน กฎหมายได้ให้อำนาจตำรวจปฏิบัติงานมีเพียง พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2463 กับกฎกระทรวง ประกอบกับบางมาตราในกฎหมายลักษณะอาญา รศ.121 และเวลานั้นก็ไม่มีการจราจรโดยเฉพาะ อำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับดังกล่าวตกเป็นของนายทะเบียนและเจ้าหน้าที่กองทะเบียน ซึ่งสังกัดอยู่กับกองพิเศษตำรวจนครบาล มีสำนักงานอยู่ในกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

สำหรับการกีดขวางทางในเวลานั้น รถลากและรถม้าบรรทุกทุกหนำแหกเลี้ยงวัวกับล้อเลื่อนลากเข็นด้วยแรงคน (รถสาละ) ก่อการกีดขวางทางเป็นอย่างมาก เพราะผู้ลากรถม้าไม่มีผู้โดยสารก็มักจะลากรถเดินเอื่อย ๆ ไปจากถนนตกถึงหลักเมือง จากวังบูรพาถึงเชียงใหม่ในถนนเจริญกรุงและถนนเยาวราชก่อการกีดขวางมากที่สุด

ต่อมาถึง พ.ศ.2475 จำนวนรถชนิดต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสะพานพุทธยอดฟ้าก็ได้สร้างเสร็จเปิดใช้แล้ว ทางสำหรับการจราจรจึงเพิ่มขึ้นพร้อมจำนวนรถด้วย และใน พ.ศ. 2477 กรมตำรวจได้จัดตั้ง “กองจัดรถยนต์” เป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกรมตำรวจออกตรวจตราและควบคุมการจราจร โดยเฉพาะถนนเจริญกรุงและถนนเยาวราช มีความยุ่งยากในการจราจรมากที่สุด เพราะเป็นสถานธุรกิจและโรงมหรสพมากมายทั้งกลางวันกลางคืน ยานพาหนะของตำรวจก็มีเพียงจักรยานสองล้อตระเวนไปตามจุดต่าง ๆ ที่วางไว้

ในปี พ.ศ. 2474 กรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ มาแก้ไขดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทย โดยมี พ.ต.อ. ซี. บี. ฟอลเลต เป็นผู้ร่าง² เมื่อได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ได้ใช้บังคับเป็นกฎหมาย เมื่อ พ.ศ.2477 ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อจัดระเบียบการจราจรในทางของผู้ขับขี่และคนเดินเท้า เพื่อมุ่งหมายให้เกิดความสะดวก รวดเร็วและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนขึ้น ฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 จากนั้นมาคำว่า “จราจร” ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปสู่ประชาชน

ต่อมาก็มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่งกฎหมายเหล่านี้ได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายจราจรที่นับว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุด ได้ทำขึ้นในปี พ.ศ. 2522 โดยได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมาว่าสี่สิบปีให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นและเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน³ และมีการประกาศใช้ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ด้วยเหตุผล เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้ใช้บังคับมา

² ศราวุฒิ พันธุ์ขาว, “อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร,” วารสารอาชญาวิทยา และงานยุติธรรม 1 (พ.ศ.2524) : 2.

³ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96 ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ (29 มกราคม 2522), หน้า 59.

เป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2473 นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง อย่างไรก็ตามยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ใช้อยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมือง สมควรแก้ไขปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขึ้น จนกระทั่งครั้งล่าสุดในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 29 มี.ค. 2535 ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 19 ก.พ. 2535 เหตุผลเนื่องจากผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ โดยเฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถส่วนมากนิยมเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสร้างความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนบนท้องถนนเป็นจำนวนมาก สมควรมีบทบัญญัติกำหนดความผิดและกำหนดโทษเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ และให้อำนาจผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจส่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าเมาสุรา หรือของมีเมาอย่างอื่นหรือยาเสพติดให้โทษหรือเสฟวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่รับการตรวจหรือทดสอบถึงเหตุผลดังกล่าว

สาเหตุปัญหาการจราจร

ปัจจุบัน ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้กลายเป็นปัญหาสำคัญมาก เนื่องจากสาเหตุสำคัญหลายประการ เช่น ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดการอพยพเข้ามาหาแหล่งงานทำในเมือง การเข้ามาศึกษาอบรม การเปลี่ยนแปลงลักษณะการคมนาคมขนส่งจากประเภทอื่น ๆ มาเป็นการคมนาคมขนส่งทางบก โดยรถยนต์เป็นหลักเกิดจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว การขาดการกำหนดนโยบายคมนาคมและ

ขนส่งทางบกที่ชัดเจน ความล่าช้าในโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรที่สำคัญ ๆ การขาดงบประมาณในการดำเนินการ ขาดการวางแผนควบคุมการใช้ที่ดินให้เหมาะสม

เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่มีความสำคัญต่อประเทศไทยมาก จนมีผู้กล่าวว่ากรุงเทพมหานคร คือ ประเทศไทย (Bangkok is Thailand) หมายความว่า ความเจริญทั้งทางวัฒนธรรม, วัตถุ และเทคโนโลยีต่าง ๆ มารวมกันอยู่ในกรุงเทพมหานคร ปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นในกรุงเทพมหานคร คือ

1. ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมือง และการขยายตัวของเมือง
2. ปัจจัยของระบบโครงข่ายถนน
3. ปัจจัยระบบขนส่งสาธารณะไม่มีประสิทธิภาพ
4. ปัจจัยเกี่ยวกับคน และวินัยจราจร
5. ปัจจัยเกี่ยวกับองค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบการจราจร
6. ปัจจัยการขยายงาน, สาธารณูปโภค
7. ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

1. ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง

ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมืองนับเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้น โดยพิจารณาปัญหาได้ดังนี้

1.1 ความเติบโตและความเปลี่ยนแปลงในกรุงเทพมหานคร

ความเติบโตและความเปลี่ยนแปลงในกรุงเทพมหานครนั้น สามารถแยกพิจารณาปัญหาของการเติบโตและความเปลี่ยนแปลงได้จาก

1.1.1 เศรษฐกิจ

บทบาทของกรุงเทพมหานครซึ่งเจริญรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว ในฐานะที่เป็นศูนย์กลางทางด้านการบริการและการบริหารที่สำคัญที่สุดของประเทศ เห็นได้อย่างชัดเจนจากอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติที่สูงมากเศรษฐกิจของภาคกรุงเทพมหานครเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราสูงกว่าร้อยละ 11 ต่อปี ซึ่งสูงกว่าอัตราการเติบโตของระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทยร้อยละ 3 ทำให้เศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครเป็นระบบที่มีความเติบโตรวดเร็วมากที่สุดในแห่งหนึ่งของโลก ถึงแม้ว่าภาคอุตสาหกรรมซึ่งสร้างผลผลิตได้เป็นสัดส่วนหนึ่งในสามของผลผลิตรวม จะยังคงนำหน้าในระบบเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครที่มีความเติบโตอย่างสมดุลย์กันในทุกภาคก็ตามแต่ภาคที่เติบโตเร็วมากที่สุดในเขตกรุงเทพมหานครก็คือ ธุรกิจและการบริการด้านวิชาชีพ อย่างไรก็ตามทั้งที่มีปัจจัยหลาย

ประการเป็นองค์ประกอบสำคัญของความเติบโตอันรวดเร็วดังกล่าว แต่สำหรับบทบาทอันสร้าง ความมั่นคงใจในฐานะเป็นศูนย์รวมของเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้น กรุงเทพมหานครจะต้องอาศัยการมีโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่ก้าวหน้าและทันสมัยมากขึ้นทั้งยัง ต้องมีคุณภาพชีวิตในเขตนครสูงกว่าในปัจจุบันด้วย

1.1.2 ประชากร

เกือบจะไม่มีข้อสงสัยแต่อย่างใดว่าประชากรของทั้งเขต กรุงเทพมหานครเองจะยังคงเพิ่มทวีต่อไปในอัตราสูงมาก ตามประมาณการในปัจจุบันจำนวน ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครในกลางปี 2538 คือ 7.9 ล้านคน ในขณะที่ประชากรภูมิภาค กรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมกันทั้งสิ้นมีประมาณ 11 ล้านคน ในช่วงทศวรรษ 1990 นี้ ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 3 ต่อปี ความเปลี่ยนแปลงอันสำคัญยิ่งทาง ลักษณะประชากรศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร ก็คือ ครอบครัวยุคใหม่มีขนาดเล็กลง ทำให้ ความต้องการจำนวนหน่วยงานเคหสถานโดยทั่วไปเพิ่มทวียิ่งขึ้น (ตามตารางที่ 2 และตารางที่ 3)

ตารางที่ 2 จำนวนประชากร ขนาดพื้นที่ปกครองของกรุงเทพมหานคร

ปี พ.ศ.	ประชากร จำนวนล้านคน	ขนาดพื้นที่ปกครอง (ตร.กม.)	รูปแบบการ ปกครอง
2443	0.60	(ไม่มีข้อมูล)	มณฑลกรุงเทพขึ้นกับ กระทรวงนครบาล
2501	1.62	96.4	จังหวัดพระนคร, จังหวัดธนบุรี เทศบาลนครกรุงเทพ, เทศบาลธนบุรี และสุขาภิบาลต่าง ๆ
2514	3.07	1,568.737	นครหลวงกรุงเทพธนบุรี, เทศบาลนครหลวง, สุขาภิบาลและ องค์การนครหลวงกรุงเทพธนบุรี เมื่อ 21 ธ.ค. 2514
2515	3.16	1,568.737	กรุงเทพมหานคร เมื่อ 13 ธ.ค. 2515
2517	4.12	1,568.737	กรุงเทพมหานคร
2527	5.17	1,568.737	กรุงเทพมหานคร
2530	5.60	1,568.737	กรุงเทพมหานคร
2536	5.57	1,568.737	กรุงเทพมหานคร

- ที่มา 1. แผนกเลือกตั้งและสถิติ กองปกครองและทะเบียน, กองผังเมือง
สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร
2. สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย 2537.

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบ จำนวนประชากร กรุงเทพมหานคร และประชากร
ของจังหวัดปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร

พ.ศ.	กรุงเทพ มหานคร	ปริมณฑล กรุงเทพ 5 จังหวัด	กรุงเทพมหานคร และจังหวัด ปริมณฑล (6 จังหวัด)	อัตราเพิ่มต่อปี 2526-2536	
				กรุงเทพ	จว.ปริมณฑล
	จำนวนคน ร้อยละ				
2526	5,018,327 (68.38)	2,320,556 (31.62)	7,338,883 (100.00)		
2536	5,572,712 (63.55)	3,196,629 (36.45)	8,769,341 (100.00)	1.10	3.78

- ที่มา 1. แผนกเลือกตั้งและสถิติ กรมการปกครองและทะเบียน สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร
2. สำนักงานกลางทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย 2537

1.1.3 รูปแบบการพัฒนาทางกายภาพ (Pattern of Physical Development)

การเติบโตของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วนั้น ส่งผลให้ความเติบโตทางกายภาพของกรุงเทพมหานคร กระจายตัวออกไปครอบคลุมพื้นที่ว่างต่าง ๆ ทั่วไปหมด ประจักษ์พยานที่เห็นได้โดยเด่นชัดคือ ในช่วงสองสามทศวรรษที่ผ่านมา เขตเมืองขยายตัวออกไปโดยรอบทุกทิศทาง ทำให้เกิดช่องว่างกว้างใหญ่ในระบบการพัฒนา การตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญต่าง ๆ ซึ่งบางครั้งเป็นตัวเปลี่ยนทิศทางหรือบางครั้งเป็นแม่เหล็กดึงดูดการพัฒนาใหม่ ๆ นั้น จนถึงปัจจุบันนี้ก็ยังคงเป็นอิทธิพลที่สำคัญที่สุดในการกำหนดรูปแบบของเมือง การขยายท่าอากาศยานดอนเมืองในช่วงทศวรรษ 1980 ควบคู่กับการขยายถนนสายหลักเชื่อมต่อเหนือ-ใต้ เป็นชนวนที่ทำให้เกิดการขยายเมืองแบบระเบิดใจกลางเมืองไปสู่ทิศเหนือ การสร้างสะพานใหม่ ๆ อีกหลายแห่งในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา รวมทั้งการสร้างแนววงแหวนรอบนอกบางส่วนของทิศตะวันตกของเมือง การพัฒนาชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกก็ส่งเสริมให้มีเขตแนวความเจริญแหล่งใหม่ทางด้านตะวันออก ถนนสายหลักต่าง ๆ และทางด่วนล้น

มีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการพัฒนา ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการไม่มีรูปแบบเครือข่ายถนนในแต่ละท้องถิ่นอย่างชัดเจน การพัฒนาอาคารสำนักงานและศูนย์การค้าต่าง ๆ เพิ่มภาระให้แก่ถนนสายสำคัญสายใหม่ ๆ ยิ่งขึ้น การกระจายความเติบโตออกไปสู่รอบนอกของเมืองอย่างขาดแบบแผนดังกล่าวมาแล้ว ทำให้ยากและแพงอย่างยิ่งสำหรับเมืองที่จะจัดการให้มีโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านสาธารณูปการให้ได้อย่างเพียงพอ ไม่ว่าจะเป็นถนน น้ำ ระบบระบายของโสโครก หรือบริการพื้นฐานอื่นๆ ก็ตาม เพื่อให้ครอบคลุมเขตต่างๆ ที่มีการพัฒนาอย่างกระจุกกระจายโดยไม่มีที่สิ้นสุดเช่นนี้ได้อย่างทั่วถึง

1.2 ปัจจัยการใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบและการขยายตัวของชุมชน

กรุงเทพมหานครพัฒนาจากการตั้งถิ่นฐานเป็นหมู่บ้านประมงเล็ก ๆ ริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดยได้รับการสถาปนาเป็นราชธานีของไทย ในปี พ.ศ.2335 จนถึงปัจจุบันเป็นเวลา 214 ปีแล้ว ในช่วงระยะ 30 ปี ที่ผ่านมานี้พื้นที่ของกรุงเทพมหานครได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้กรุงเทพมหานครต้องเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ เนื่องจากการจัดการบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นไปอย่างไม่ทั่วถึงและเพียงพอ รูปแบบการใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสม ขาดการวางผังเมืองที่ถูกต้องเหมาะสมและเป็นระบบ ตลอดจนขาดการประสานการพัฒนาเมืองและการแก้ปัญหาอย่างจริงจัง อีกทั้งกรุงเทพมหานครมีบทบาทเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม การปกครอง การค้าและบริการ การศึกษา อุตสาหกรรม สาธารณสุข การคมนาคมขนส่งและกิจกรรมอื่นๆ ที่สำคัญในระดับประเทศจึงเป็นปัจจัยดึงดูดให้มีการอพยพเข้ามาของประชาชนจากชนบทเข้าสู่กรุงเทพมหานคร การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากร ขนาดพื้นที่ปกครองและรูปแบบการปกครองจึงเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว และมีอัตราสูงกว่าเมืองอื่น ๆ ของประเทศ⁴ การพัฒนากรุงเทพมหานครในรอบ 20 ปีที่ผ่านมา นั้น เป็นผลมาจากการปรับปรุงก่อสร้างถนนสายหลัก การพัฒนาด้านธุรกิจพาณิชยกรรมและด้านศิลปวัฒนธรรมในพื้นที่เขตชั้นใน ซึ่งผลจากการก่อสร้างทางหลวงสายหลัก สายรอง ระหว่างปี พ.ศ. 2503-2523 รวมทั้งการขยายเส้นทางเดินทางให้ไกลออกจากศูนย์กลางของเมืองมากขึ้น เป็นผลทำให้การขยายตัวของเมืองได้แผ่ลามไปตามแนวราบตามถนนสายประธานต่าง ๆ ที่แยกออกใจกลางเมือง ซึ่งมีลักษณะรัศมีออกทุกทิศทาง ได้แก่ ถนนพหลโยธิน (ด้านทิศเหนือ) ถนนสุขุมวิท (ด้านทิศตะวันออก) ถนนเพชรเกษม (ด้านทิศตะวันตก) แต่ในขณะเดียวกันก็ได้ละเลยพัฒนาการก่อสร้างถนนสายรอง และถนนสายย่อยเพื่อเชื่อม

⁴ สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ การศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่ควรปรับปรุง เสนอ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (มิถุนายน 2539), หน้า 2-1.

โยงถนนหลักอย่างให้เป็นระบบ จึงทำให้ไม่มีการพัฒนาในพื้นที่ว่างเปล่าที่อยู่ระหว่างถนนสายประธาน ถนนสายหลักต่าง ๆ ซึ่งปรากฏให้เห็นอยู่อย่างมากมาย⁵

จากการพัฒนาการดังกล่าว ทำให้กรุงเทพมหานครจึงเป็นศูนย์กลางของที่อยู่อาศัย สถานศึกษา สถาบันราชการ พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครเป็นที่รวมและกระจุกตัวของแรงงาน อย่างไรก็ตามตั้งแต่ระยะประมาณ 10 ปีเป็นต้นมา รัฐบาลมีนโยบายไม่อนุญาตให้โรงงานที่มีมลภาวะตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร โรงงานอุตสาหกรรมจึงกระจายอยู่ในเขตรอบนอก ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ ปทุมธานี นนทบุรี นครปฐม และสมุทรสาคร โดยได้กระจุกตัวสูงสุดในจังหวัดสมุทรปราการ บริเวณถนนสุขุมวิท เทพารักษ์ บางนา-ตราด กิจกรรมอุตสาหกรรมไม่สัมพันธ์กับการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย แต่มีความสัมพันธ์กับธุรกิจในประเทศไทยอย่างใกล้ชิดทั้งทางตรงและทางอ้อม เพราะต้องการความสามารถในการคมนาคมขนส่งที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการส่งออก ซึ่งก่อให้เกิดสภาพการเดินทางประจำวันอย่างสับสนและเป็นปริมาณมาก ประกอบกับรัฐไม่สามารถให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งได้ทันและเพียงพอกับความต้องการ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรควบคู่ไปกับปัญหาด้านผังเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในทุกด้าน ดังนี้

1.2.1 ปัญหาการเติบโตของเมืองที่ขาดการควบคุม

การที่กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม การปกครองและการคมนาคม โดยเป็นศูนย์กลางการศึกษาในทุกระดับและยังเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวจึงเป็นแหล่งงานที่ใหญ่ที่สุดที่มีการอพยพย้ายถิ่นเข้าเมืองสูง อีกทั้งเป็นเมืองที่มีการก่อสร้างมากที่สุดมีการเติบโตของเมืองทั้งในแนวตั้งในรูปของตึกสูงและแนวนอนโดยการขยายตัวเมืองไปในบริเวณเมืองและเขตต่อเมือง ปัญหาอันเนื่องมาจากการเติบโตของเมือง มีดังนี้

1. ขาดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทำให้มีการใช้ที่ดินในกิจกรรม ต่าง ๆ ขัดแย้งกัน ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 แต่ปัญหาต่าง ๆ ก็ได้เกิดขึ้นทับถมกันเป็นเวลานานมาแล้ว และผังเมืองรวมเองก็ยังคงขาด

⁵จ่ารัฐย ดั่งไพศาลกิจ, แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เมืองปริมณฑลและเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค (กรุงเทพมหานคร : สถาบันนโยบายศึกษาสมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2533), หน้า 11.

มาตรการการบังคับใช้ต้องมีประสิทธิภาพ จึงทำให้ไม่สามารถควบคุมและขึ้นากการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างได้ผล

2. การขยายพื้นที่ก่อสร้างออกไปนอกเขตเมืองรูกล้ำเขตเกษตรกรรมที่มีชายชลประทานที่จัดเตรียมไว้แล้ว ทำให้เขตเกษตรกรรมใกล้เมืองถูกทำลาย ขณะเดียวกันพื้นที่ก่อสร้างนอกเขตเมืองก็ประสบปัญหาในการจัดหาบริการสาธารณูปการ สาธารณูปโภค เนื่องจากรัฐมิได้จัดเตรียมไว้ นอกจากนี้ยังประสบปัญหาในด้านการปกครองและการบริหารชุมชนซึ่งบางโครงการมีประชากรมากกว่าในเขตสุขาภิบาลหลายแห่ง

3. ปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นผลอันเนื่องจากการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่นผสมปนเปกัน กิจกรรมบางประเภทตั้งอยู่ในที่ไม่เหมาะสม เช่น น้ำเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ใกล้แหล่งน้ำธรรมชาติปล่อยน้ำเสียโดยปราศจากการบำบัด ปัญหาอากาศเป็นพิษจากโรงงานอุตสาหกรรมและอากาศเสียจากรถยนต์ที่เกินระดับมาตรฐานในช่วงการจราจรติดขัดเป็นต้น

1.2.2 ปัญหาการบังคับใช้ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร

การกำหนดผังเมืองรวมเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการขยายตัวของเมือง ทิศทาง รูปแบบการใช้ที่ดิน และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของเมืองซึ่งการจัดทำผังเมืองรวมจะต้องเหมาะสมสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทางเศรษฐกิจและสังคม สำหรับผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. 2535 ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และอยู่ในระหว่างการนำไปปฏิบัติในขณะนี้ มิได้สะท้อนใจมหน้าของการพัฒนาเมืองที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและก้าวกระโดด และในปัจจุบันนี้ผังเมืองรวมก็มีได้มีบทบาทมากนั้ต่อการแก้และป้องกันปัญหาของกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการจราจรและคมนาคมขนส่ง การใช้ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ยังคงขาดระเบียบและขยายตัวเป็นแนวราบออกไปชานเมืองและเขตต่อเมืองขาดการกำหนดเขตอาคารสูง ทำให้เกิดปัญหาซึ่งรัฐจะต้องจัดหาสาธารณูปโภคเพื่อรองรับ ขาดการกำหนดเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดย่อมในเขตเมือง สร้างปัญหามลพิษซึ่งยากต่อการควบคุมและแก้ไขทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงยังขาดมาตรการรองรับในการผลักดันและกำหนดการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามผังเมืองที่ควรจะเป็น

1.2.3 ปัญหาที่อยู่อาศัย

จากการที่กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์รวมกิจกรรมต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วนั้นก่อให้เกิดปัญหาในด้านที่อยู่อาศัย ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. ปัญหาชุมชนแออัด เกิดจากการที่ผู้มีรายได้น้อยปลูกสร้างบ้านในที่ดินเช่า ที่ดินของทางราชการ ที่ดินที่เจ้าของยังมิได้ใช้ประโยชน์ริมคลอง ที่ดินข้างทางรถไฟ ฯลฯ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในส่วนที่อยู่อาศัยและต้องการอยู่ใกล้ใจกลางเมือง ใกล้แหล่งงาน มีความสะดวกในการเดินทาง จากการสำรวจของการเคหะแห่งชาติในปี พ.ศ. 2527 พบว่ามีที่อยู่อาศัยในชุมชนแออัดถึง 160,145 หน่วย ซึ่งได้ดำเนินการปรับปรุงแล้วประมาณ 50,000 หน่วย นอกนั้นกำลังจัดทำแผนดำเนินการปรับปรุงให้ชุมชนมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

2. ที่อยู่อาศัยมีราคาแพงมีขนาดเล็กและอยู่ไกลจากเมืองมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจากราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งจากการศึกษาของในโครงการที่อยู่อาศัย 62 โครงการในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พบว่าในปี พ.ศ. 2533 ต้นทุนค่าที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 123-270 ต้นทุนค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นร้อยละ 50-80 อีกทั้งเป็นช่วงที่ตลาดที่อยู่อาศัยเติบโตอย่างมาก โดยในปี พ.ศ. 2530 มีการขอจดทะเบียนที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลจำนวน 53,353 หน่วย ต่อมาในปี พ.ศ. 2533 จะเพิ่มเป็น 80,000 หน่วย ส่วนใหญ่อยู่ในเขตบางกะปิ บางเขน พระโขนง⁶

2. ปัจจัยของระบบโครงข่ายถนน

สภาพปัญหาด้านการจราจร เกิดจากการเพิ่มปริมาณรถยนต์บนท้องถนนเพิ่มมากขึ้นเกินกว่าความจุถนนเท่าที่มีอยู่ในปัจจุบันจะสามารถรองรับได้ จากสถิติการออกหมายเลขทะเบียนรถใหม่ในกรุงเทพมหานครตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2539 กรมการขนส่งทางบกแจกออกมาเป็นประเภท คือ รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คนหรือรถเก๋ง (รย.1) มีทั้งสิ้น 105,914 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รย.2) 12,840 คัน รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) 93,776 คัน รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คนหรือแท็กซี่มิเตอร์ (รย.6) 4,517 คัน และรถจักรยานยนต์ (รย.12) 176,865 คัน รวมรถใหม่ที่เพิ่มขึ้นบนถนนของกรุงเทพมหานครที่ผ่านมา 393,912 คัน หรือเฉลี่ย 1,193 คันต่อวัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อผิวจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งแยกพิจารณาปัญหาได้ดังนี้

⁶ สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ การศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่ควรปรับปรุง. หน้า 2-1-2-5.

2.1 ปัญหาของระบบโครงข่ายถนน

จากปัญหาการขยายตัวของเมืองไปตามแนวราบตามถนนสายหลักต่าง ๆ ที่แยกออกจากใจกลางเมืองเป็นลักษณะรัศมี ในขณะที่เดียวกันได้มีการละเลยการพัฒนาถนนสายรองและถนนสายย่อยเชื่อมต่อกับถนนสายหลักดังกล่าว จึงทำให้ระบบโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครไม่สมบูรณ์ เกิดการแออัดบนถนนสายหลักโดยทั่วไป เช่น บริเวณถนนสุขุมวิท ถนนเพชรบุรี ถนนลาดพร้าว ถนนอินทมหาระ ถนนรามอินทรา ถนนตากสิน เป็นต้น นอกจากนี้จากสภาพภูมิศาสตร์ ซึ่งถูกแบ่งด้วยแม่น้ำเจ้าพระยาในพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่งโดยมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 10 แห่งเชื่อม ทำให้เกิดความหนาแน่นของการจราจรบนสะพานต่าง ๆ อีกทั้งบางสะพานก็เก่า มีผิวจราจรแคบและรับน้ำหนักได้น้อย ทำให้รถบางประเภทไม่สามารถใช้ได้ ก่อให้เกิดผลกระทบเกิดปัญหาการจราจรเป็นพื้นที่บริเวณกว้าง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น⁷

ในอดีตมาจนถึงปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งโดยรถไฟซึ่งมีสถานีรถไฟหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางในเมือง มีแนวเส้นทางระดับดินไปทางเหนือ ทิศตะวันออก ทิศตะวันตก โดยเส้นทางหลักทั้ง 2 แนว มีบางช่วงอยู่ภายในเมืองคือ ช่วงหัวลำโพง-ดอนเมือง ช่วงยมราช-มักกะสัน-คลองตัน ช่วงมักกะสัน-ท่าเรือคลองเตย ตัดกับถนนหลักสายสำคัญจำนวนมากซึ่งจุดตัดระหว่างทางรถไฟกับถนนสายสำคัญดังกล่าวมีจำนวนขบวนรถไฟและจำนวนรถยนต์วิ่งผ่านจำนวนมากซึ่งปัจจุบันปัญหาจุดตัดระหว่างถนนและทางรถไฟมีผลกระทบต่อการจราจรเป็นอันมาก นอกจากนี้บริเวณพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานครที่เชื่อมต่อกับเมืองประมณฑลและจังหวัดอื่น ๆ ซึ่งมีถนนสายสำคัญ ๆ เช่น ถนนพหลโยธิน (ทิศเหนือ) ถนนบางนา-ตราด (ทิศตะวันออก) ถนนเพชรเกษม ถนนธนบุรี-ปากท่อ (ทิศตะวันตกและทิศใต้) ปัจจุบันได้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจรโดยส่วนรวมทั่วไป เช่น บริเวณรังสิต ถนนพหลโยธิน ถนนสายบางนา-ตราด ถนนธนบุรี-ปากท่อ โดยเฉพาะในช่วงวันศุกร์-เสาร์-อาทิตย์ หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ต่าง ๆ ซึ่งมีการเดินทางติดต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่าง ๆ จำนวนมาก

จากพื้นที่กรุงเทพมหานครจำนวน 1,568.737 ตารางกิโลเมตร เป็นถนนชั้นในมีความยาวประมาณ 140 กิโลเมตร คิดเป็นเพียงร้อยละ 9 ของเนื้อที่เมืองทั้งหมด ซึ่งในจำนวนนี้ใช้เป็นที่จอดรถประมาณร้อยละ 30 ของพื้นที่ถนน นอกจากนี้ยังขาดโครงข่ายถนนรอง ถนนเชื่อมตอรอก ซอย ที่จะลดการคับคั่งของถนนหลักได้

นอกจากนี้สะพานส่วนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร ยังมีลักษณะเป็นคอคอด เช่น สะพานเฉลิมหล้ากับถนนพญาไท สะพานพุทธยอดฟ้ากับถนนประชาธิปไตย เป็นต้น ถนนจะ

⁷ จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ, แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เมืองปริมนทลและเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค. หน้า 19.

กว้างกว่าสะพานมาก เมื่อรถยนต์ซึ่งวิ่งก่อนขึ้นสะพานมีหลายช่องทางแต่เมื่อจะขึ้นสะพานจะถูกบีบให้ช่องทางจราจรน้อยลง จึงทำให้เกิดถนนเป็นสภาพคอขวดและเป็นปัญหาการจราจรส่วนหนึ่ง

2.2 ปัญหาการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะ

จำนวนรถยนต์จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครปี 2533 มี 2.05 ล้านคัน เมื่อสิ้นปี 2537 มี 3.15 ล้านคัน ระยะเวลา 4 ปี มีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้น 1.1 ล้านคัน เดือนสิงหาคม 2538 มีรถยนต์จดทะเบียนใหม่ 40,732 คัน เฉลี่ยวันละ 1,367 คัน มีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 12% ต่อปี จะเห็นได้ว่าปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นโดยไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่มของถนนเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 1-1.5% ต่อปี⁸ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 สถิติรถจดทะเบียน ประจำปี 2524-2537 (ส่วนกลาง)

NUMBER OF REGISTERED VEHICLES : 1981-1994

ปี YEAR	รวม GRAND YEAR	ตามกฎหมาย ว่าด้วย รถยนต์และ ล้อเลื่อน	ตามกฎหมาย ว่าด้วย การขนส่ง ทางบก	เพิ่ม จำนวน (คัน) / (อัตรา%)	เฉลี่ย / วัน (คัน)
2524	780,690	733,920	46,770		
2525	902,389	849,588	52,801	121,699/(16%)	333
2526	997,558	942,171	55,387	95,169/(11%)	261
2527	1,129,813	1,071,726	58,087	132,255/(13%)	362
2528	1,245,252	1,185,004	60,248	115,439/(10%)	316
2529	1,385,801	1,324,750	61,051	140,549/(11%)	385
2530	1,537,973	1,472,569	65,404	152,172/(11%)	417
2531	1,635,169	1,560,167	75,002	97,196/(6%)	266
2532	1,721,589	1,644,018	77,568	89,420/(5%)	237
2533	2,045,814	1,956,904	88,910	324,225/(19%)	888

⁸ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, เอกสารประกอบการบรรยายสรุปการแก้ไขปัญหาการจราจร เสนอต่อรองนายกรัฐมนตรี (พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตร) (กรกฎาคม 2538), หน้า 20.

ปี YEAR	รวม GRAND YEAR	ตามกฎหมาย ว่าด้วย รถยนต์และ ล้อเลื่อน	ตามกฎหมาย ว่าด้วย การขนส่ง ทางบก	เพิ่ม จำนวน (คัน) / (อัตรา%)	เฉลี่ย / วัน (คัน)
2534	2,112,518	2,010,152	102,366	66,704/(13%)	183
2535	2,373,288	2,265,566	107,722	260,770/(12%)	714
2536	2,656,107	2,541,684	114,423	282,819/(12%)	775
2537	3,149,779	3,023,601	126,198	493,672/(19%)	1,352
2538					

ที่มา : กรมขนส่งทางบก

3. ปัจจัยระบบขนส่งสาธารณะไม่มีประสิทธิภาพ

ประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกว่า 2 ใน 3 เดินทางโดยใช้บริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทาง ซึ่งปัจจุบันแม้ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้พยายามปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางอยู่ตลอดเวลา แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน ดังนั้นรถโดยสารประจำทางจึงมีสภาพที่แออัดยัดเยียดมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ประชาชนหันมานิยมใช้ รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นพาหนะ ในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นซึ่งเป็นผลให้จำนวนรถยนต์นั้นเพิ่มขึ้นอย่างมาก และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา

4. ปัจจัยเกี่ยวกับคนใช้ถนน

ในบรรดาองค์ประกอบของการจราจรทางบกที่เป็นหลักนั้นประกอบด้วย ผู้ใช้ทางขูดยานชนิดต่าง ๆ และถนนซึ่งรวมถึงเครื่องหมาย สัญญาณชนิดต่าง ๆ นั้น กล่าวได้ว่าผู้ใช้ทางเป็นองค์ประกอบแรกๆ ที่ถือว่าเป็นองค์ประกอบ ที่ค่อนข้างจะสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบก เพราะเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุดต่อปัญหาที่เกิดขึ้น⁹

⁹สุประดิษฐ์ บุนนาค, สาเหตุและวิธีแก้ไขปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้ถนน : ปัญหาและวิธีการแก้ไขการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานคร : ป.สัมพันธ์พาณิชย์, 2520), หน้า 254.

4.1 ผู้ใช้ ทางนั้นหมายถึง

4.1.1 ผู้ขับขี่รถยนต์ (Driver)

4.1.2 คนเดินเท้า (Pedestrian) และผู้โดยสารรถประจำทาง (Passenger)

4.1.1 ผู้ขับขี่รถยนต์

ผู้ขับขี่ยานพาหนะตามกฎหมายกำหนดไว้แต่เพียงว่า สามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้เมื่ออายุ 18 ปีบริบูรณ์และสามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์สาธารณะได้ต้องมีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ, อายุขั้นสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นสามัญของผู้ขับขี่ไว้ด้วย ดังนั้นแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจกระทำผิดกฎจราจรได้ ดังปรากฏจากสถิติการจับกุมตำรวจจราจร แต่ละก็มีผู้กระทำผิดและถูกเจ้าหน้าที่จับกุมจำนวนมาก การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่นี้อาจเป็นเพราะกรณีดังต่อไปนี้

1. ความเร่งรีบในการเดินทางโดยเฉพาะในเวลาเร่งรัด เข้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องการถึงจุดหมายปลายทางให้ทันเวลา โดยไม่ยอมเสียเวลาให้กับผู้อื่นแม้เพียงเล็กน้อย

2. ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตนเอง ในการที่จะขับรถให้ไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การขับรถผิดช่องทางจราจร การแข่งในที่กับชั้น เป็นต้น

3. การตัดสินใจเจ้าชุนมุลนายถือว่าตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้โดยไม่ต้องคำนึงถึงผู้อื่น เช่น ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ

4. การใช้อภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ เมื่อตนเองกระทำผิด พวกนี้มักไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง

5. ความไม่รู้กฎจราจรหรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือทำแกล้งไม่รู้เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุหรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

จึงกล่าวได้ว่าผู้ขับรถยังขาดวินัยในการขับขี่และเห็นแก่ตัว ขาดน้ำใจเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการก่อให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา พฤติกรรมของผู้ขับขี่อาจแบ่งการฝ่าฝืนของผู้ขับขี่มีอยู่ 2 ประเภท คือ

1. การฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อนรถยนต์ (Moving Violations)

2. การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ (Parking Violations)

การฝ่าฝืนประเภทแรกนั้น กระทำได้ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับเคลื่อนรถยนต์อยู่ในถนน เช่น ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เดินรถผิดช่องทาง ขับรถไม่หยุดให้คนข้ามในทาง

ข้าม เป็นต้น ผู้ขับขี่ที่เคยกระทำผิดในฐานความผิดประเภทนี้มีมากถึงร้อยละ 96 มีเพียงร้อยละ 4 เท่านั้นที่ไม่เคยทำผิด ความผิดที่สำคัญได้แก่ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีผู้เคยฝ่าฝืนมากถึง ร้อยละ 53 การฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร เช่น ป้ายห้ามเลี้ยว ป้ายห้ามเข้า มีผู้เคยฝ่าฝืนร้อยละ 61 การฝ่าฝืนด้วยการเดินรถผิดช่องทาง มีผู้เคยฝ่าฝืนร้อยละ 64 การฝ่าฝืนด้วยการแข่งรถในที่คับขัน มีผู้เคยฝ่าฝืนร้อยละ 57 โดยสรุปแล้วการฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อนอาจก่อให้เกิดอันตราย และ เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทางมากที่สุด นอกจากนี้แล้วยังเป็นผลโดยตรงที่ทำให้เกิดความคับคั่งทางการจราจรด้วย หากขับรถโดยไม่มีมารยาท ไม่เคารพกฎจราจร

การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ แม้จะไม่เกิดความร้ายแรงมากเท่าประเภทแรก แต่ก็ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร ลดจำนวนช่องทางจราจรให้น้อยลงไปอีก แต่การฝ่าฝืนประเภทนี้ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกัน ในกรณีที่มีการจอดรถนั้นอยู่ในมุมอับสายตาของผู้ขับขี่ในขณะที่ขับรถอยู่หรือจอดรถในเขตห้ามที่อาจเกิดอันตรายได้ง่าย เมื่อพิจารณาถึงความผิดที่เกี่ยวกับการกระทำผิดฐานจอดรถแล้ว กล่าวได้ว่ามีผู้กระทำผิดมาก ซึ่งความผิดประเภทนี้ ในทัศนคติของประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นความผิดกฎหมายจราจรเพียงเล็กน้อย ผู้กระทำผิดมักกระทำด้วยความจำเป็น เพราะมีที่จอดรถอยู่จำกัด บางครั้งความรีบร้อนในการทำงานก็ทำให้กระทำผิดได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นผู้ใช้ทางมักจะเป็นผู้กระทำผิดฐานนี้จำนวนมาก ไม่ว่าจะด้วยเจตนาหรือด้วยความจำเป็นก็ตาม¹⁰

4.1.2 คนเดินเท้าและผู้โดยสารรถประจำทาง

คนเดินเท้าเป็นองค์ประกอบหนึ่งของปัญหาการจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดให้คนเดินเท้า เมื่อจะใช้ทางหรือข้ามถนนนั้นจะต้องใช้ทางข้ามซึ่งหมายถึง พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทาง โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนว หรือดอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าระดับได้หรือเหนือพื้นดินด้วย เช่น ทางม้าลาย สะพานลอยสำหรับคนข้ามทาง และอุโมงค์สำหรับคนข้ามทาง เป็นต้น

ผู้โดยสารรถประจำทาง จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรโดยเฉพาะในเวลาที่การจราจรเร่งด่วน รถประจำทางมักแน่นและต่างเบียดเสียดเพื่อขึ้นรถประจำทาง ให้ได้ในลักษณะการห้อยโหน จึงมักพบเสมอในเวลาเช้าและเย็น โดยประชาชนนั้นบางครั้งมาใช้ผิวการจราจรเพื่อรอรถประจำทางทำให้เกิดปัญหาการรถประจำทางเข้าป้ายไม่ได้ บางครั้งต้องหยุดรถกลาง

¹⁰ กรมตำรวจ, คู่มืออบรมอาสาจราจร 2524, หน้า 17-18.

ถนน ทำให้รถคันที่แล่นตามหลังมากก็ไม่อาจแล่นผ่านไปได้ บางครั้งมีการขึ้น-ลงรถประจำทางนอกป้าย จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาจากผู้โดยสารรถประจำทาง

5. ปัจจัยเกี่ยวกับองค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร

องค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรมีลักษณะซ้ำซ้อนไม่เป็นเอกภาพ การแก้ไขปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวม 17 หน่วยงานในสังกัด 4 กระทรวงประกอบด้วย 12 ส่วนราชการและ 5 รัฐวิสาหกิจ รวม 17 หน่วยงานดังนี้

5.1 กระทรวงมหาดไทย 5 หน่วยงาน

- (1) กรมการปกครอง
- (2) กรมตำรวจ
- (3) กรมโยธาธิการ
- (4) กรมการผังเมือง
- (5) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

5.2 กระทรวงคมนาคม 6 หน่วยงาน

- (1) กรมการขนส่งทางบก
- (2) กรมเจ้าท่า
- (3) กรมทางหลวง
- (4) การรถไฟแห่งประเทศไทย
- (5) บริษัท ขนส่ง จำกัด
- (6) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

5.3 สำนักนายกรัฐมนตรี 4 หน่วยงาน

- (1) สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- (2) สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
- (3) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- (4) องค์การรถไฟฟ้ามหานคร

5.4 กระทรวงศึกษาธิการ

5.5 กรุงเทพมหานคร

จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนี้มีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวกับงานด้านจราจรอยู่เป็นจำนวนมาก แม้ว่าจะได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)

ขึ้นเพื่อทำหน้าที่ประสานงานในกิจการที่เกี่ยวกับการจราจร แต่การจัดตั้ง คจร. นี้ก็มีได้ให้อำนาจแก่ คจร. อย่างสมบูรณ์ คจร. ยังคงมีหน้าที่เพียงผู้พิจารณานโยบาย ไม่มีงบประมาณในการดำเนินโครงการตามแผนของตน ยังคงต้องใช้งบประมาณของหน่วยงานเจ้าของโครงการอยู่ ดังนั้นปัญหาขององค์กรเกี่ยวกับความเป็นเอกภาพในการแก้ไขปัญหารถจร จึงเป็นปัญหาสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากรัฐบาลนั้นเป็นรัฐบาลที่มีพรรคการเมืองร่วมรัฐบาลจำนวนหลายพรรค และผู้ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับหน่วยงานต่าง ๆ นั้น ไม่ได้อยู่พรรคการเมืองเดียวกัน จะทำให้เกิดปัญหาขององค์กรในเรื่องการขาดความเป็นเอกภาพในการแก้ไขปัญหารถจร

6. ปัจจัยการขยายงานสาธารณูปโภค

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดความต้องการด้านสาธารณูปโภคอันได้แก่ ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ และระบบการระบายน้ำ มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งการดำเนินงานการขยายงานด้านสาธารณูปโภคดังกล่าว จำเป็นจะต้องมีการเปิดผิวจราจรเพื่อดำเนินการวางท่อ โดยการดำเนินงานดังกล่าวที่ผ่านมามีการดำเนินการในลักษณะต่างหน่วยต่างทำ ซึ่งทำให้พบอยู่เสมอว่าถนนที่ได้ก่อสร้างไปแล้ว ต้องมีการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคในภายหลังหรือในระยะต่อมาอาจมีการขุดผิวจราจรหรือทางเท้า เพื่อวางท่อประปา หรือวางท่อร้อยสายโทรศัพท์ ไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งการปฏิบัติงานในลักษณะนี้ นอกจากทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการขุด ๆ กลบ ๆ หลายครั้ง เป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจ โดยส่วนรวมแล้วยังเป็นการที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร ทวีความรุนแรงมากขึ้น

7. ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจรก่อให้เกิดความสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ในปี 2535 มีอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 46,745 ราย มีผู้เสียชีวิตจำนวน 963 ราย บาดเจ็บจำนวน 11,025 ราย ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 200 ล้านบาท อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคลเฉลี่ยวันละกว่า 100 ราย ซึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นแล้ว จะทำให้เกิดปัญหารถจรตามมาก เนื่องจากผู้ขับขี่รถส่วนใหญ่จะไม่ยินยอมเคลื่อนย้ายรถของตนจนกว่า เจ้าหน้าที่ตรวจจะไปที่ที่เกิดเหตุและทำแผนที่สังเขปไว้แล้วหรือจนกว่าเจ้าหน้าที่ประกันภัยจะไปถึง จากการกระทำดังกล่าวถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดในช่วงเวลาเร่งด่วนแล้วจะก่อให้เกิดปัญหาจราจรอีกมาก

ผลกระทบจากปัญหาจราจร

ปัญหาการจราจรติดขัดก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยได้ส่งผลกระทบต่อ

1. ผลทางเศรษฐกิจ
2. ผลทางสุขภาพ ชีวิต และทรัพย์สิน
3. ผลทางงบประมาณและการลงทุน

1. ผลทางเศรษฐกิจ

ในการเดินทางด้วยรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ การขนส่งสินค้า การติดต่อทางธุรกิจต่าง ๆ นั้น จะต้องชะงักเพราะความล่าช้าในการเดินทาง เนื่องจากการจราจรที่ติดขัดของยานพาหนะ ทำให้เกิดความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงปีละเป็นเงินสูงถึงกว่า 400,000 ล้านบาท ซึ่งรวมเป็นมูลค่าสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละประมาณ 60,000 ล้านบาท อันเป็นผลเสียต่อโอกาสการพัฒนาประเทศโดยส่วนรวม และยังเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้สูญเสียโอกาสในการเป็นแหล่งลงทุนเพื่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการเงินและการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้อัตราเพิ่มของจำนวนรถยนต์นั้นเพิ่มขึ้นทุกปีนั้นนอกจากจะทำให้การจราจรคับคั่งมากแล้ว การส่งหรือซื้อรถยนต์นั้น ก็จะเสียเงินให้กับต่างประเทศเป็นจำนวนมาก และยังคงต้องซื้ออะไหล่เครื่องอุปกรณ์ของรถจากต่างประเทศอีกต่างหากด้วย

2. ผลทางสุขภาพ ชีวิต และทรัพย์สิน

ในสภาพที่มีการจราจรติดขัดนั้น จะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศจากการใช้รถนานาประเภท เพราะรถประเภทต่าง ๆ เป็นแหล่งกำเนิดหลักที่ระบายอากาศเสียออกสู่บรรยากาศ ทำให้อากาศเจือปนไปด้วยสารมลพิษ ซึ่งหากมีปริมาณมากก็จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยได้ ในขณะที่รถถูกขับเคลื่อนใช้งานไปมาอยู่บนท้องถนน สารมลพิษต่าง ๆ จะถูกระบายออกสู่บรรยากาศจากส่วนต่าง ๆ ของรถดังนี้

1) ท่อไอเสีย ซึ่งระบายไอเสียที่เกิดจากการสันดาปเชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ ไอเสียประกอบไปด้วยสารมลพิษหลัก คือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ สารประกอบไฮโดรคาร์บอน ผุ่นละออง (ควันดำและควันขาว) และสารตะกั่ว ขึ้นอยู่กับประเภทของเชื้อเพลิงว่าเป็นน้ำมันเบนซินหรือน้ำมันดีเซล

2) เครื่องยนต์ ซึ่งระบายไอน้ำมันเชื้อเพลิงจากอุปกรณ์ไอน้ำมันเชื้อเพลิง (คาร์บูเรเตอร์ หรือหัวฉีด) และระบายไอเสียจากห้องเครื่องยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอนจากการสันดาปเชื้อเพลิง

3) ถังน้ำมัน ซึ่งระบายไอน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านทางท่อหายใจ (Vent) ในขณะที่มีการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงลงในถัง และในขณะที่ขับเคลื่อน

ปัญหามลพิษทางอากาศที่มีสาเหตุมาจากการคมนาคมขนส่ง จะมีความรุนแรงมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับจำนวน ประเภท ขนาด และสภาพของรถบนท้องถนน การมีหรือไม่มีอุปกรณ์ขจัดมลพิษ ชนิดและคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง ระยะการเดินทาง ลักษณะการขับขี และสภาพการจราจร หรืออีกนัยหนึ่งความเร็วของรถบนเส้นทางการจราจร¹¹ ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมเป็นพิษนี้ ทำให้ผู้ใช้ถนนเกิดอารมณ์เครียด วุ่นวายทางด้านจิตใจและระบบประสาท ซึ่งเป็นผลเสียต่อสุขภาพอนามัย โดยส่วนรวมได้สภาพการจราจรที่ติดขัด อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้สูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมากได้ เนื่องจากผู้ใช้รถจะรู้สึกเครียดเมื่อเจอกับสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้ต่างฝ่ายต่างแข่งชิงการใช้ทางเพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็ว ดังนั้นผู้ขับขี่จึงขับรถปราศจากความระมัดระวังขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้น

3. ผลทางงบประมาณและการลงทุน

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่า ปัญหาการจราจรนั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินการในกิจการต่าง ๆ เป็นอันมาก รัฐบาลต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อแก้ปัญหาการจราจรเป็นจำนวนมาก จะเห็นได้จากในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งได้กำหนดวงเงินลงทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท และการใช้เงินแก้ไขปัญหาจราจรนี้ จะต้องดำเนินการต่อไปเรื่อย ๆ จนกว่าจะมีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะทางด้านการศึกษาอบรมให้ความรู้แก่ผู้ใช้ทางการดำเนินการทางวิศวกรรมจราจร หรือการเข้มงวดกวดขันให้เป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

¹¹ สุพัฒน์ หวังวงศ์วัฒนา, ปัญหามลพิษทางอากาศจากการคมนาคมขนส่ง สถานการณ์สิ่งแวดล้อมไทย 2538 (กรุงเทพมหานคร : มูลนิธิโลกสีเขียวในพระอุปถัมภ์ของสมเด็จพระพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์, 2538), หน้า 229.