บทที่ 1

บทนำ

ปัญหาและความสำคัญของปัญหาวิจัย

การเกิดอุบัติเหตุจราจรก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต และทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ. 2538 เฉพาะในกรุงเทพมหานคร มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 1,284 ราย บาดเจ็บ 21,697 ราย ทรัพย์สินเสียหาย 497.05 ล้านบาท และในการเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น (แผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 3 พ.ศ.2540-2544)

กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์รวมความเจริญในทุก ๆ ด้าน มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและเพิ่มมากขึ้นตามอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น แต่เนื่องจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างไม่มีระเบียบและไร้ทิศทาง ทำให้เกิดการขาดแคลนบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจเกือบทุกประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงข่ายถนนซึ่งมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ และไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ ดังนั้น จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นปัญหาส่วนรวมที่สำคัญและต้องการความเร่งด่วนในการแก้ไข และปัญหาได้ทวีความรุนแรงขึ้น โดยสภาพการจราจรมีการติดขัดต่อเนื่องกัน ระหว่างพื้นที่ชานเมืองกับตัวเมืองชั้นในตลอดทั้งวัน ตั้งแต่ประมาณเวลา 07.00 - 20.00 น. และกระจายเป็นวงกว้างบนถนนสายหลักเกือบทุกสาย โดยเฉพาะในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนเฉลี่ยความเร็วในการเดินทางบนถนนสายหลักได้ลดลงเหลือประมาณ 9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (สำนักงานคณะกรรมการการจัดระบบการจราจรทางบก, 2536) สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสูญเสียทางเศรษฐกิจนั้นต้องสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงไปเป็นมูลค่าปีละประมาณ 20,000 ล้านบาท และการสูญเสียเวลาคิดเป็นมูลค่าปีละประมาณ 20,000 ล้านบาท รวมมูลค่าความสูญเสียปีละประมาณ 40,000 ล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, "สรุปการแก้ไขปัญหาจราจรของรัฐบาล" 2537) อันเป็นผลเสียต่อการพัฒนาประเทศโดยรวมเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งปัญหาการจราจรติดขัดยังเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้สูญเสียโอกาสในการเป็นแหล่งลงทุนเพื่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการเงิน และการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาค เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ซึ่งในปี 2537 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรในกรุงเทพมหานคร ถึง 1,290 คน บาดเจ็บ 18,848 คน ทรัพย์สินเสียหาย 416.6 ล้านบาท (ศูนย์ข้อมูลข่าวสนเทศ สำนักแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ 2538) และนอกจากนั้นยังส่งผลต่อสภาพมลภาวะ ซึ่งเกิดฝุ่นละอองสารตะกั่วและกาซคาร์บอนมอนอ็อกไซด์บนท้องถนน ในปี 2536 มีค่า

เฉลี่ยสูงถึง 0.38 มิลลิกรัมต่อลูกบาศเมตร สูงกว่าค่ามาตรฐาน (0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศเมตร) ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพร่างกายของประชาชน (กรมควบคุมมลพิษ "สรุปข้อมูลการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ปี 2536" , 2537)

สาเหตุหลักของการเกิดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (2536: 17) ได้สรุปไว้ ดังนี้

1. ปัญหาระบบโครงข่ายไม่สมบูรณ์ ทั้งถนนสายหลักและสายรอง

ลักษณะทางกายภาพของถนนและผังเมือง กรุงเทพมหานครซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 1,500 ตารางกิโลเมตร มีถนนทั้งสิ้น 1,497 สาย (ยอดพล ธนาบริบูรณ์, "ปัญหาการจราจร" สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2536) ระยะทางประมาณ 2,915 กิโลเมตร และทางด่วนประมาณ 38.1 กิโลเมตร คิดเป็นพื้นผิวถนนเพียง 9 % ของพื้นที่ (มาตรฐาน 20 % ของพื้นที่) ถนนในกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นก้างปลา ไม่มีถนนสายหลักและสายรองที่เชื่อมถึงกันจึงขาดลักษณะที่เป็นโครงข่าย มีถนนที่มีลักษณะเป็นคอขวดจำนวนมาก ขาดการวางผังเมืองที่จะกระจายการจราจร ลักษณะของเมืองจึงมีศูนย์กลางความเจริญอยู่ชั้นใน และย่านที่อยู่อาศัยอยู่รอบนอก จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ปัญหาจุดตัดถนนกับเส้นทางรถไฟ

ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีแนวเส้นทางรถไฟ 3 สาย (สายเหนือ, สายใต้ และสายตะวันออก) ตัดกับระดับผิวถนน จำนวนทั้งสิ้น 23 จุด โดยเป็นจุดตัดกับถนนสายหลัก 14 จุด ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ใกล้ทางแยกสำคัญ เช่น จุดตัดพญาไท ถนนศรีอยุธยา ถนนราชวิถี ถนนเจ้าพระยา ถนนแจ้งวัฒนะ และถนนเพชรบุรี ซึ่งหากมีการปิดกั้นรถไฟจะทำให้เกิดปริมาณการจราจรคิดขัดคับคั่งและขยายวงกระทบต่อเนื่องไปยังทางแยกใกล้เคียง ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากการที่มีขบวนรถไฟผ่านเข้า-ออกบริเวณที่มีสภาพการจราจรคับคั่งและผ่านจุดตัดแต่ละจุดถี่เกินไป รวมถึงการปิด-เปิดเครื่องกั้นนานเกินความจำเป็นก่อนที่ขบวนรถจะมาถึง

3. ปัญหาสภาพและลักษณะของถนนขาดประสิทธิภาพ

ปัญหาทางร่วมทางแยกซึ่งทำให้รถต้องตัดกระแส หรือต้องรอสัญญาณไฟจราจร ทำให้เกิดการคับคั่งของการจราจร ประกอบกับปัจจุบันการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่ม

พื้นผิวถนน และถนนบางสายมีลักษณะเป็นคอขวด เช่น ถนนอโศก ถนนรามคำแหง ก่อให้เกิดปัญหาการจุกตัวและการจราจรคับคั่ง

4. ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์

ปริมาณรถในกรุงเทพมหานคร มีอัตราการเพิ่มอย่างรวดเร็ว ในปี 2537 มียอดขายของยานพาหนะในกรุงเทพมหานครสูงถึง 2,963,043 คัน เฉลี่ยรถยนต์เพิ่มขึ้นวันละประมาณ 665 คัน (แผนกสถิติ กรมการขนส่งทางบก,2537) ซึ่งหากเปรียบเทียบปริมาณรถกับถนนแล้ว กรุงเทพมหานครมีรถมากกว่าถนนที่จะรองรับเป็นอย่างมาก ขณะเดียวกันก็ยังขาดระบบขนส่งมวลชนที่จะเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนให้ได้เพียงพอกับความต้องการ

5. ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะไม่มีประสิทธิภาพ

ระบบขนส่งสาธารณะมีปริมาณไม่เพียงพอ ผู้ใช้บริการต้องเบียดเสียดยัดเยียดกันใช้บริการและการบริการยังขาดคุณภาพ

6. ปัญหาการกระจุกตัวของแหล่งจ้างงาน สถาบันการศึกษาและสถานที่ราชการ

7. ปัญหาการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนมาก โดยในปี 2538 มีสถิติการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร รวม 1,577,427 ราย จำแนกเป็นการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรให้กับผู้ขับขี่พร้อมยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 1,109,342 ราย มีผู้ไปชำระค่าปรับ จำนวน 657,542 ราย คิดเป็นร้อยละ 59 และการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรติดไว้ที่รถมิได้มีการยึดใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 468,085 ราย มีผู้ไปชำระค่าปรับ จำนวน 254,977 ราย คิดเป็นร้อยละ 54 (งานที่ 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร, 2539)

ปัญหาการจราจรในเขตเมืองหลวง และเมืองใหญ่ ๆ ที่เกิดขึ้น อันเนื่องจากพฤติกรรมการขาดวินัยจราจร สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ (2536 : 1) ได้สรุปสาเหตุของปัญหาออกเป็น 2 สาเหตุใหญ่ ได้แก่

7.1 สาเหตุจากพื้นฐานทางวัฒนธรรม หมายถึงความขัดแย้งในการปรับตัวของคนในสังคมไทยที่มีความเชื่อ ค่านิยม และแบบแผน วิถีชีวิตแบบพุทธเกษตรกรรม ซึ่งได้รับการหล่อหลอมปลูกฝังมาเป็นเวลานานกับความเชื่อ ค่านิยม แบบแผน วิถีชีวิตแบบอุตสาหกรรม ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาประเทศตามนัยของการกระทำให้เป็นประเทศทันสมัย ความขัดแย้งดังกล่าวนี้ ทำให้คนไทยส่วนใหญ่ ไม่สามารถปรับตัวและดำเนินชีวิตได้อย่างสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพสังคมไทย ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปทุกขณะ และเกิดเป็นปัญหาการขาดวินัยในลักษณะต่าง ๆ

7.2 สาเหตุจากการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง การบังคับใช้กฎหมายซึ่งเปรียบเสมือนกติกาทางสังคมที่จะทำให้คนอยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างสงบสุข ซึ่งเจ้าหน้าที่ของรัฐในหลายหน่วยงานเป็นผู้ควบคุมนำกฎหมายออกบังคับใช้กับผู้ทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายนั้น ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างจริงจังเคร่งครัดซึ่งจะนำไปสู่ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมาย และก่อให้เกิดความเคารพกฎหมาย จนกระทั่งฝังลึกติดเป็นนิสัยของคนในสังคมไทย

8. ปัญหาจากอุบัติเหตุจราจร

ปัจจุบัน สถิติผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทั่วประเทศมีจำนวนสูงขึ้นมาก และเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่อยู่ในอันดับหนึ่งของประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่อประเทศชาติทั้งในทางด้านสาธารณสุข เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี 2536-2538 ซึ่งมี จำนวน 333,569 ราย มีผู้เสียชีวิต จำนวน 3,269 คน ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 50,505 คน และทรัพย์สินเสียหายเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 1,408.47 ล้านบาท อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีคู่กรณีเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่ โดยในปี 2536 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 45.04 ปี 2537 มีสถิติการเกิดร้อยละ 41.31 และปี 2538 สถิติการเกิดร้อยละ 38.41 ซึ่งนับว่าเป็นสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่สูง และเป็นสาเหตุของปัญหาการจราจรที่สำคัญอีกประการหนึ่ง

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ประจำปี 2536

(Traffic Accident Situation in Metropolitan Police Bureau 1993)

ลำดับ	ประเภทของรถ (Type of vehicle)	จำนวนคัน	คิดเป็นร้อยละ
1	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)	50,693	45.04
2	รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)	22,452	19.95
3	รถยนต์กระบะ (Pickup)	14,287	12.70
4	รถยนต์บรรทุก (Truck)	7,256	6.45
5	รถยนต์แท็กซี่ (Taxi)	8,834	7.85
6	รถยนต์โดยสาร (Bus)	5,679	5.04
7	รถตุ๊กตุ๊ก (Tuk-tuk)	2,438	2.17
8	รถอื่น ๆ (Other)	898	0.80
	รวม	112,537	100.00
	มีผู้เสียชีวิต	จำนวน	695.00 คน
	มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	จำนวน	9,960.00 คน
	ทรัพย์สินเสียหายมูลค่า	จำนวน	494.72 ล้านบาท

งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสนเทศ กรมตำรวจ

ตารางที่ 1.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2537

(Traffice Accident Situation in Metropolitan Police Bureau 1994)

ลำดับ	ประเภทของรถ (Type of vehicle)	จำนวนคัน	คิดเป็นร้อยละ
1	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)	45,727	41.31
2	รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)	27,218	24.59
3	รถยนต์กระบะ (Pickup)	15,329	13.85
4	รถยนต์บรรทุก (Truck)	8,420	7.61
5	รถยนต์แท็กซี่ (Taxi)	2,070	1.87
6	รถยนต์โดยสาร (Bus)	4,428	4.00
7	รถยนต์ตู้ (Van)	2,088	1.88
8	รถตุ๊กตุ๊ก (Tuk-tuk)	3,559	3.22
9	รถอื่น ๆ (Other)	1,850	1.67
	รวม	110,689	100.00
	มีผู้เสียชีวิต	จำนวน	1,290.00 คน
	มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	จำนวน	18,848.00 คน
	ทรัพย์สินเสียหายมูลค่า	จำนวน	416.70 ล้านบาท

งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสนเทศ กรมตำรวจ

ตารางที่ 1.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2538

(Traffice Accident Situation in Metropolitan Police Bureau 1995)

ลำดับ	ประเภทของรถ (Type of vehicle)	จำนวนคัน	คิดเป็นร้อยละ
1	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)	42,388	38.41
2	รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)	27,513	24.93
3	รถยนต์กระบะ (Pickup)	17,377	15.75
4	รถยนต์บรรทุก (Truck)	7,855	7.12
5	รถยนต์แท็กซี่ (Taxi)	3,255	2.95
6	รถยนต์โดยสาร (Bus)	4,386	3.97
7	รถยนต์ตู้ (Van)	2,346	2.13
8	รถตุ๊กตุ๊ก (Tuk-tuk)	2,823	2.56
9	รถอื่น ๆ (Other)	2,400	2.18
	รวม	110,343	100.00
	มีผู้เสียชีวิต	จำนวน	1,284.00 คน
	มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	จำนวน	21,697.00 คน
	ทรัพย์สินเสียหายมูลค่า	จำนวน	497.05 ล้านบาท

งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสนเทศ กรมตำรวจ

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นประกอบกับสภาพการในปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อปัญหาการจราจรเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งจะเห็นได้จากการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร มีความเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น โดยได้มีการดำเนินการจัดระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะโครงการใหญ่ ๆ หลายโครงการ เช่น โครงการรถไฟลอยฟ้าธนายง โครงการโฮบเวลล์ตลอดถึง โครงการรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในปัจจุบัน ในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดนั้น นอกจากการเพิ่มระบบโครงข่ายการขนส่งสาธารณะดังกล่าวแล้ว การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรก็เป็นอีกหนทางหนึ่งที่มีความสำคัญไม่น้อย เพราะในสภาพการจราจรที่หนาแน่นอย่างเช่นในปัจจุบัน การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งจะทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น ในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุร้ายแรงอาจทำให้การจราจรติดขัดไม่สามารถเคลื่อนตัวไปได้เป็นเวลานานหลายชั่วโมง ดังนั้น ปัญหาการวิจัย คือ การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ว่ามีพฤติกรรมในการขับขี่เป็นอย่างใดและมีปัจจัยใดบ้างที่สนับสนุนให้แสดงออกซึ่งพฤติกรรมเหล่านั้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจร อันเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศชาติโดยรวมคิดเป็นมูลค่าจำนวนมหาศาลในแต่ละปี

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เนื่องจากมีข้อจำกัดในด้านเวลาและงบประมาณ การศึกษาจะดำเนินการศึกษาเฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุอุบัติเหตุจราจร ที่เกิดขึ้นในถนนวิภาวดีรังสิต ในพื้นที่รับผิดชอบของ งาน 4 กองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจจราจร และในถนนที่ตัดผ่าน หรือ ต่อเชื่อมกับถนนวิภาวดีรังสิต ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลคอนเมือง สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง สถานีตำรวจนครบาลบางเขน และสถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน ซึ่งผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือคู่กรณีไปแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน จำนวน 200 คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงพฤติกรรมและปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร
2. ผลการวิจัย อาจนำไปประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรและปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และพื้นที่อื่น ๆ
3. เป็นแนวทางสำหรับผู้ที่จะศึกษาวิจัยในเรื่องที่คล้ายคลึงกับการวิจัยนี้ เพื่อพัฒนาด้านการศึกษาวิชาการ และเสริมสร้างความรู้ด้านสังคมวิทยาให้เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ