

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย

คำว่า “การจราจร” เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๔ โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก เสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่น รถแท็กซี่ขนาดเล็ก และยังมี การสร้างสะพานพุทธยอดฟ้าเชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ทำให้มีพื้นที่เพื่อการจราจรกว้างขวางขึ้น มีผู้นิยมใช้รถมากกว่าเดิม พ.ศ.๒๕๐๒ พล.ต.อ.จี.บี.พอลเสด็จเป็นผู้ร่าง พ.ร.บ.จราจรทางบกขึ้นโดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงให้เข้ากับ สภาพของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๒ จากนั้นคำว่า “จราจร” ก็ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน การจราจรนั้น หมายถึง คน สัตว์ และยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนนหลวงโดยเคลื่อนด้วยแรงคน หรือเครื่องจักร หรือลากจูง ไปด้วยพาหนะ

แต่การจราจรในประเทศไทยเริ่มมีมาตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๐ แล้วขณะนั้นมีรถยนต์ ไม่เกิน ๑,๐๐๐ คันมีถนนที่รถเดินได้สะดวกเพียงไม่กี่สาย และเมื่อราว พ.ศ. ๒๕๐๒ เป็นต้นมา การจราจรในเมืองหลวงก็เริ่มคับคองเพราะมีรถชนิดต่าง ๆ มากมาย จนเป็นปัญหามาถึงปัจจุบัน (ศราวดี พันธ์ขาว, 2518)

จากสถานะเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ค่อนข้างสูงประกอบกับ ปริมาณของยานยนต์ในกรุงเทพมหานครที่เพิ่มขึ้นสูงมาก สภาพการจราจรได้กลายมาอยู่ในสภาพ วิกฤติและบั่นทอนสังคมจนถึงขั้นที่ว่า หากไม่มีการดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วนแล้วอาจจะ ทำให้การขยายตัวทางเศรษฐกิจหยุดชะงักได้ นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อทางลบแก่ประชาชน ทั้งทางร่างกาย และจิตใจนับเป็นความเดือดร้อนที่ผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้เดินทางประสบอยู่ทุกวัน

ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่สลับซับซ้อน เนื่องจากในเมืองมีพื้นที่ผิวการจราจรน้อยมาก ระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ และยังไม่ได้รับการพัฒนาในขณะที่ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่เคารพกฎจราจร แม้ว่ารัฐบาลจะทุ่มเทกำลังคนหรือใช้มาตรการต่าง ๆ ในการแก้ปัญหาจราจร แต่ดูเหมือนว่าจะไม่สามารถบรรเทาปัญหาลงได้ การจราจรยังคงติดขัด ในขณะที่เดียวกันมลภาวะทางเสียงและอากาศก็ยังคงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

นโยบายของรัฐบาลด้านการคมนาคมเน้นไว้ว่า เพื่อพัฒนาและขยายระบบการคมนาคม การสื่อสาร และการขนส่งให้ทั่วถึงทันสมัย เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ และเมืองที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมโดยใช้มาตรการด้านผังเมือง การเพิ่มผิวการจราจร การจัดระบบขนส่งมวลชน และการกวดขันด้านวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเตรียมการป้องกันปัญหาดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในเมืองอื่น ๆ ในอนาคต ถ้าเราดูนโยบายของรัฐบาลในส่วนนี้จะเห็นว่าแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนแรกคือ วัตถุประสงค์ของนโยบายได้แก่ การพัฒนาและขยายให้ระบบคมนาคมและขนส่งทั่วถึงทันสมัยและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ แต่ถ้ามองดู กลยุทธ์ของนโยบายคงทราบว่าเป็นนโยบายอาจแบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนหนึ่ง คือ วัตถุประสงค์ของนโยบาย ส่วนที่สอง เป็นกลยุทธ์หรือ STRATEGY คือ การแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ และเมืองที่เป็นศูนย์กลางความเจริญ โดยใช้มาตรการด้านผังเมือง โดยการเพิ่มผิวจราจร การจัดระบบขนส่งมวลชน และการกวดขันด้านวินัย เหล่านี้ก็เป็นกลยุทธ์ที่ทางรัฐบาลได้กำหนดไว้ (ยงยุทธ สารสมบัติ, 2536)

ตารางที่ 1 นโยบายและแผนงานการจัดระบบการจราจร

นโยบายรัฐบาล	แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	นโยบายจราจร	โครงการ/มาตรการ
1. จัดระบบการขนส่งมวลชน	1.1 สนับสนุนให้มีระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น	1.1.1 เน้นการเคลื่อนย้ายคนมากกว่าการเคลื่อนย้ายรถ	1.1.1.1 โครงการจัดระบบรถโรงเรียน 1.1.1.2 โครงการจัดรถบริการรับ-ส่ง ชำราชการ ลูกจ้าง 1.1.1.3 โครงการจัดรถบริหารหมู่บ้าน และชุมชนชนานเมือง

ตารางที่ 1 (ต่อ)

นโยบายรัฐบาล	แผนพัฒนาเศรษฐกิจ	นโยบายจราจร	โครงการ/มาตรการ
			1.1.1.4 โครงการเพิ่มรถโดยสาร ปรับอากาศ 2,000 คัน 1.1.1.5 มาตรการให้ความ สำคัญแก่รถประจำทาง 1.1.1.6 มาตรการขยายประสิทธิภาพ ผลรถไฟชานเมือง 1.1.1.7 มาตรการส่งเสริมการ เดินทาง
2.เพิ่มผิวจราจร	2.1 ใช้พื้นที่ถนนที่มี อยู่อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มเติมที่	2.1.1 เน้นให้มีการ ใช้ผิวจราจรเพื่อการ สัญจรอย่างมีประ สิทธิภาพ	2.1.1.1 มาตรการห้ามจอดรถ ในถนน 2.1.1.2 มาตรการขจัดกลุ่ม อภิสถิษฐ์ผู้ใช้ถนนและทางเท้าเพื่อ ประโยชน์ส่วนตัว 2.1.1.3 มาตรการจัดเดินรถ สลับทิศทาง 2.1.1.4 มาตรการเพิ่มค่าจอดรถ ในถนนต่าง ๆ
3. กวดขันวินัย ของผู้ใช้รถใช้ ถนน		3.1.1 บังคับใช้ กฎหมายจราจรให้ เข้มงวดและ ปรับปรุงแก้ไข กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบเกี่ยวกับ การจราจร ให้มีประ สิทธิภาพมากขึ้น	3.1.1.1 มาตรการกวดขัน ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตาม กฎหมายอย่างเคร่งครัด 3.1.1.2 โครงการรณรงค์วินัย จราจร

ที่มา : อยุธยา สารสมบัติ ในการสัมมนาเรื่องปัญหาการติด-ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้ (ครั้งที่ 2)

คน หรือผู้ใช้ทาง เป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบก เพราะเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุดต่อปัญหาที่เกิดขึ้น บรรดาผู้ใช้ทางในการจราจรทางบก ได้แก่ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และ ผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ยานพาหนะตามกฎหมายนั้น กำหนดไว้แต่เพียงว่า สามารถที่จะสอบรับใบขับขี่รถยนต์ ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ได้เมื่ออายุ 18 ปีบริบูรณ์ ผู้สามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์สาธารณะได้ ต้องมีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ 13 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุชั้นสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นสามัญของผู้ขับขี่ไว้ ดังนั้น แม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจกระทำผิดกฎจราจรได้ ดังปรากฏจากสถิติการจับกุมของตำรวจจราจร แต่ละปีมีผู้กระทำผิด และถูกเจ้าหน้าที่จับกุมปีละเป็นจำนวนมาก ดูแล้วน่าวิตกเป็นอย่างยิ่ง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.2

สถิติผลการจับกุมโดยการออกหนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร
ตั้งแต่ พ.ศ. 2530 - 2538

ปี พ.ศ.	เบิกใบสั่ง (เล่ม)	จับกุม		รวม (ราย)	มาราฆงานคัว		รวม (ราย)	คิดเป็นร้อยละ		ตรวจสอบ ใบจับขี้หาอ
		พบคัว	ไม่พบคัว		พบคัว	ไม่พบคัว		พบคัว	ไม่พบคัว	
2530	57.920	788.487	601.631	1.390.118	264.406	3.452	267.868	33,53	0,57	9.556
2531	55.448	702.427	551.716	1.264.143	515.345	95.515	610.860	73,37	17,31	5.411
2532	81.080	1.003.780	855.609	1.659.389	677.466	179.176	856.662	67,49	20,94	1.827
2533	88.550	1.395.371	654.786	2.050.167	866.317	154.525	1.020.842	62,08	23,59	1.019
2534	112.800	1.792.254	736.795	2.529.049	1.125.325	194.751	1.320.075	62,78	26,43	668
2535	99.420	1.720.223	521.661	2.241.884	990.842	217.732	1.207.999	57,59	41,62	478
2536	102.500	1.737.608	438.840	2.176.448	1.078.895	197.732	1.276.627	62,09	45,06	143
2537	96.560	1.370.762	511.869	1.882.621	861.528	148.650	1.010.179	62,85	29,04	88
2538	86.090	1.109.342	468.086	1.577.427	657.542	254.977	912.519	59,27	54,47	33

ที่มา.....งานที่ 1 กองค้ำกับทการ 3 กองบังคับการค้ำรวจจราจร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 1.3

สถิติการจับกุมโดยการออกหนังสือคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร

(ตามสำเนาใบสั่งและบัญชีผู้มารายงานตัว)

ตั้งแต่เดือน มกราคม - ธันวาคม 2538

เดือน	เบิกใบสั่ง	จับกุม		รวม/(ราย)	มารายงานตัว		รวม/(ราย)	คิดเป็นร้อยละ		ใบจับจ่าย
		(เต็ม)	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว	
มกราคม	6.080	84.971	33.511	118.482	52.414	16.511	68.925	61,58	49,27	6
กุมภาพันธ์	7.110	86.402	35.399	121.801	46.038	17.824	63.862	53,28	50,35	4
มีนาคม	6.630	99.578	39.372	138.950	51.457	20.671	72.128	51,67	52,50	6
เมษายน	4.770	68.010	21.857	89.867	43.547	11.642	55.189	64,03	53,25	5
พฤษภาคม	7.940	105.410	46.578	151.988	54.640	24.843	79.483	51,83	53,33	10
มิถุนายน	6.790	100.274	49.079	149.353	48.353	26.537	74.890	48,22	54,06	3
กรกฎาคม	6.260	86.733	30.385	117.118	48.444	16.661	65.106	55,85	55,16	-
สิงหาคม	8.100	99.837	45.873	145.710	57.341	25.058	82.398	57,43	54,62	-
กันยายน	5.020	90.445	39.437	129.882	63.896	22.771	86.667	70,64	57,74	-
ตุลาคม	9.420	96.964	47.217	144.181	64.740	26.273	91.013	66,76	55,64	-
พฤศจิกายน	8.610	91.429	41.052	132.481	61.755	23.546	85.301	67,54	57,35	-
ธันวาคม	8.410	99.289	38.325	137.614	64.917	22.640	87.557	65,38	59,07	-
รวม	85.090	1.109.342	468.085	1.577.427	657.542	254.977	912.519	59,27	54,47	33

ที่มา.....งานที่ 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จึงกล่าวได้ว่าผู้ขับขี่ยุคยานของเรายังคงขาดวัฒนธรรมหรือวินัยในการใช้ทางลักษณะนิสัย ที่ได้รับการฝึกอบรม หล่อหลอมกันมา เมื่อผนวกกับอิทธิพลเลว ๆ ของวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมัน ใครดีใครได้ ในปัจจุบันผู้ขับขี่จึงพยายามรักษาผลประโยชน์ของตัวเองไว้อย่างเหนียวแน่นโดยเฉพาะในสังคมที่เรียกร้องให้ทุกคนต้องแข่งขันกันทำให้ผู้ขับขี่เป็นจำนวนมากพยายามที่จะขับรถเร็วและฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น (กองตำรวจจราจร,2524)

รถสามล้อเครื่องเป็นรถอีกประเภทหนึ่งที่คนส่วนใหญ่ต่างกล่าวกันว่า มีส่วนทำให้เกิดปัญหาการจราจร เนื่องจากขาดวินัยในการขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่สนใจที่จะทำการศึกษากฎติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่อง ที่ส่งผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1.เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่องว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงไร
- 2.เพื่อศึกษาถึงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร
- 3.เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจอะไรบ้างที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร
- 4.เพื่อศึกษาแนวความคิดของคนขับรถสามล้อเครื่องต่อปัญหาการจราจรและแนวทางแก้ไข
- 5.เพื่อศึกษาสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยก จำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ในส่วนของแบบสอบถาม

ได้ศึกษาจากคนขับรถสามล้อเครื่องที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร ในเขตพื้นที่

กรุงเทพมหานครและ

มีอาชีพหลักในการขับรถสามล้อเครื่อง

2. ในส่วนของ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ได้คัดเลือกจากผู้มีอาชีพหลักเป็นผู้ขับรถสามล้อเครื่องที่วิ่งรับส่งผู้โดยสาร ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 20 คน

3. ในส่วนของ การสังเกตทั่วไป

ได้คัดเลือกบริเวณทางแยกที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น จำนวน 3 จุด แล้วศึกษาสภาพการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00 น. - 09.00 น. และเวลา 16.00 น. - 19.00 น. ระหว่างวันที่ 15 พฤศจิกายน 2539 ถึง วันที่ 15 ธันวาคม 2539

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1. ทำให้ทราบพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่องว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงไร
- 2. ทำให้ทราบลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถสามล้อเครื่องที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร
- 3. ทำให้ทราบถึงปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่มีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจร
- 4. ทำให้ทราบถึงแนวคิดของคนขับรถสามล้อเครื่องต่อปัญหาการจราจรและแนวทางแก้ไข
- 5. ทำให้ทราบถึงสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยก จำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น
- 6. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร