

บทที่ 1
บทนำ



ปัญหาและความสำคัญของปัญหา

การมุ่งพัฒนาประเทศชาติให้ก้าวหน้าขึ้นทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource) เปรียบเสมือนเสาหลักของการพัฒนาประเทศ ถ้าปราศจากทรัพยากรมนุษย์ หรือพฤติกรรมของมนุษย์มีผลไปในทิศทางลบ ก็ไม่อาจจะทำให้การพัฒนาประเทศบรรลุผลได้ ไม่ว่าจะรูปแบบหรือระบบจะดีเพียงใดก็ตาม

การจรรยากรกรุงเทพมหานครมีปัญหาติดขัดต่อกันมานานหลายปี เพราะกรุงเทพมหานครเป็นทั้งเมืองหลวงและเมืองท่า มาเกินกว่า 200 ปี ทำให้เกิดการขยายตัวจากเมืองขนาดเล็กกลายเป็นขนาดใหญ่ ที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการบริการราชการ ธุรกิจการค้า การบริการต่าง ๆ ตลอดจนเป็นแหล่งอุตสาหกรรม และแหล่งจ้างงานที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ จากการพัฒนาประเทศไทยที่ผ่านมา มุ่งเน้นที่จะพัฒนากรุงเทพมหานครให้ทันสมัย (Modernization) ทางด้านวัตถุให้ทันกับมหานครของอารยประเทศ เช่น นิวยอร์ก ลอนดอน ปารีส โตเกียว เป็นต้น ปัญหาการวางแผนที่ดีด้านผังเมืองมาตั้งแต่ต้น ทำให้เกิดปัญหาในระยะต่อมาหลายประการ เช่น ปัญหาการเติบโตของชุมชนอย่างไร้ระเบียบ การใช้ที่ดินว่างเปล่าในเขตชั้นใน เกิดปัญหาแผ่นดินทรุด ปัญหาน้ำท่วม การขาดแคลนที่อยู่อาศัย ของคนจนในเมือง การแพร่ขยายของชุมชนแออัด และความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อม รวมทั้งปัญหาจราจรซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ทวีความรุนแรง เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ และมีแนวโน้มว่าแก้ไขได้ยากในอนาคต (ร่วมไทร วงษ์เจริญ, 2537:1)

ในระยะแรก ๆ ก่อนสงครามโลกครั้งที่สอง กรุงเทพมหานคร ยังไม่มีปัญหาด้านการจราจร พึ่งมาสมัยรัฐบาล จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ในปี พ.ศ. 2501 ภาวะการเติบโตของเมือง เริ่มก่อตัวเป็นปัญหาให้เห็นเด่นชัด ทำให้รัฐบาลต้องหาทางแก้ไขอย่างจริงจัง ด้วยการอนุมัติเงินงบประมาณแผ่นดินเพิ่มเติมติดตั้งเครื่องสัญญาไฟคุมการจราจรด้วยระบบอัตโนมัติ เป็นเงิน 18 ล้านบาท (ผลึก สุวรรณเวช, 2518 : 67) และหลังจากนั้น ปัญหาการจราจรกรุงเทพมหานครก็เป็นปัญหาสำคัญอย่างต่อเนื่องที่รัฐบาลจะต้องหาวิธีแก้ไขอย่างเป็นระบบ มีการตั้งคณะกรรมการดำเนินการแก้ไขปัญหามาหลายชุด และมีการระบุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างชัดเจน

การปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรมีความตื่นตัวมากขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2512 เพราะขณะนั้นการจราจรกรุงเทพมหานครมีความคับคั่งสูง 15 % ต่อปี ในขณะที่การสร้างถนนเพิ่มขึ้นต่ำกว่า 1% (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ , 2512 : 67) รัฐบาลจึงมีมติแต่งตั้งกรรมการตามข้อเสนอของกระทรวงมหาดไทย เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2512 เรียกว่า “คณะกรรมการพิจารณาสำรวจแก้ไขเหตุขัดข้องและวางแผนจราจรทางบก” มีหน้าที่ประสานงานแก้ไขปัญหารถจราจรกรุงเทพมหานครตามข้อตกลงช่วยเหลือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลเยอรมันตะวันตก เกี่ยวกับความร่วมมือทางเทคนิคที่รัฐบาลไทย ขอให้รัฐบาลเยอรมันส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาศึกษา และวางแผนให้ ซึ่งจากการสำรวจครั้งนั้น ทำให้มีการพัฒนาสืบต่อมาเป็นลำดับจนถึงปี พ.ศ. 2520 ข้อเสนอจาก ดร. แอลแบร์กแมน ผู้เชี่ยวชาญการจราจรชาวเยอรมัน สรุปว่า กรุงเทพมหานครมีปัญหาจราจร สาเหตุ 3 ประการ คือ

1. ถนนไม่เพียงพอ ตามมาตรฐานของประเทศตะวันตก ซึ่งจะต้องมีพื้นที่ถนนราว 20-30% ของพื้นที่ทั้งหมดแต่กรุงเทพมหานครมีไม่ถึง 10 %
2. คนกรุงเทพมหานครขาดการศึกษาด้านการจราจร กฎหมายไม่รัดกุม คนขับรถไม่มีมารยาทในการขับขี่ และไม่รักษากฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. การเดินทางที่ไม่จำเป็นมีมาก เช่นเด็กอยู่ไกลจากโรงเรียน

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร มีสาเหตุสำคัญมาจาก ปัจจัยที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของกรุงเทพมหานคร ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

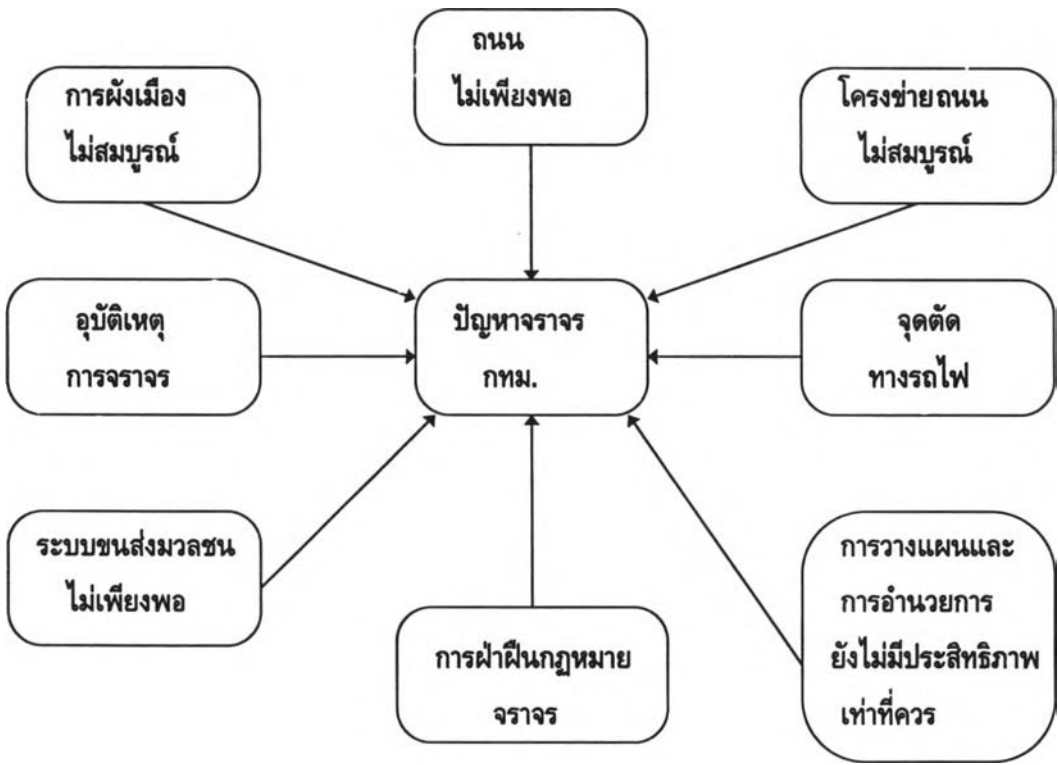
1. การขาดการวางผังเมืองที่ดี
2. การเพิ่มขึ้นของประชากร
3. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ (driver) คนเดินเท้า (pedestrian) และผู้โดยสาร (passenger) การเดินทางจะใช้การจราจรทางบกเป็นส่วนใหญ่ จะมีผลต่อปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานครเป็นผู้ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรโดยตรง เฉพาะสาเหตุดังต่อไปนี้ (ศราวุธ พันธ์ขาว , 2526 : 25)

- 1) ความเร่งรีบในการเดินทางโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งต่างก็ต้องการไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง
- 2) ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกของตนเองในการเดินทางให้เร็วกว่าผู้อื่น
- 3) ผู้มีอภิสิทธิ์ หรือมีอิทธิพลเมื่อกระทำความผิดใด ๆ ก็มีพรรคพวกช่วยเหลือมักจะไม่คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น
- 4) ไม่ทราบเส้นทางมาก่อน หรือไม่เข้าใจ ไม่ทราบกฎจราจรอย่างแท้จริง มักทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางการสัญจรของผู้อื่น

5) ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ทราบกฎจราจรเป็นอย่างดีแต่ไม่ปฏิบัติตาม มีการฝ่าฝืนอยู่เสมอ เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ รถโดยสารประจำทางไม่จอดชิดขอบทาง เดินรถผิดช่องทาง เป็นต้น

- 4. พื้นที่ผิวการจราจรไม่เพียงพอ
- 5. ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น
- 6. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (เสนาะ, 2535 : 13-36)

แผนภาพที่ 1.1 แสดงสาเหตุหลักของปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำนักนายกรัฐมนตรื พ.ศ. 2539

ในปี พ.ศ. 2539 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2539 กรุงเทพมหานคร มีประชากร 5,584,963 คน (สำนักงานทะเบียนกลาง กรมการปกครอง, 2539 : 1) และคาดว่าในอนาคตอีก 20 ปีข้างหน้าจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ล้านคน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2535 : 113) จากการเปรียบเทียบสถิติประเภทและจำนวนยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุจราจร

ทางบก ประจำปี พ.ศ. 2536 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี พ.ศ. 2535 ปรากฏว่า จำนวนยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด เพิ่มขึ้น 33,559 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.0 โดย จำแนกได้เป็น รถยนต์กระบะ (ปิคอัพ) ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกเพิ่มขึ้นมากที่สุดจำนวน 15,182 คัน หรือ เพิ่มขึ้น 3.1 เท่า รองลงมา คือรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น 10,135 คัน หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.1 อันดับที่ 3 รถยนต์บรรทุก เพิ่มขึ้น 1,785 คัน หรือเพิ่มขึ้น 15.6 อันดับที่ 4 รถยนต์โดยสาร เพิ่มขึ้น 1,255 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.3 (ศูนย์ข้อมูลสารเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณกรมตำรวจ, 2536 : 9-10)

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นเพียงปัญหาระดับท้องถิ่นที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจัง แต่ปัจจุบันนี้ก็ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรงกว่าเดิมจนกลายเป็นปัญหาระดับชาติทั้งนี้ เนื่องจากกรุงเทพมหานคร มีอัตราการเพิ่มของจำนวนรถทุกปี นับตั้งแต่ ปี พ.ศ 2535 - 2539 มีจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครจากเดิม 2,112,518 คัน และต่อมาใน พ.ศ. 2539 เพิ่มขึ้นเป็น 3,639,361 คัน ภายในระยะเวลา 1 ปี จำนวนรถทุกประเภทในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 12.34 ในขณะที่พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานครทั้งหมด 28.5 ตารางกิโลเมตร (กรมการขนส่งทางบก, 2539) อาจกล่าวได้ว่า การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ เป็นผลพวงมาจากการเพิ่มขึ้น ของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมากด้วย เป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ความต้องการเดินทางมีปริมาณสูง แต่โครงสร้างทางกายภาพที่เป็นองค์ประกอบรองรับการเดินทางได้แก่ ถนนหนทาง สถานีขนส่ง บริการขนส่งสาธารณะมีไม่เพียงพอประกอบกับแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ มักจะตั้งอยู่บริเวณใจกลางเมือง ดังจะพบว่าประชากรต่างมุ่งสู่แหล่งงาน ณ ทำเลที่ตั้งเดียวกันโดยที่ประชากรเหล่านี้มีที่พักอาศัยห่างจากที่ตั้งของแหล่งว่าจ้าง จึงทำให้พื้นที่ถนนทุกสายมีสภาพแออัดคับคั่งด้วยรถยนต์ ทั้งส่วนบุคคล และบริการสาธารณะโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (Rush Hour) จะพบว่า การเคลื่อนตัวของจราจรเป็นไปอย่างล่าช้า มีอัตราในการเดินทางของถนนสายหลักประมาณ 9 กม./ชม.(ยอดพล ธนาปริวรรณ์, 2537) ในปัจจุบัน เวลาส่วนหนึ่งใน แต่ละวันของประชากรในกรุงเทพมหานคร จึงสูญเสียไปกับการเดินทางอย่างเปล่าประโยชน์ ซึ่งสามารถคิดเป็นมูลค่าความเสียหายเวลาไปวันละประมาณ 23 ล้านบาท หรือ ประมาณ 8,000 ล้านบาทต่อปี (สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก, สำนักนายกรัฐมนตรี, 2536 : 2)

จากการสำรวจสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน อุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน เป็นจำนวนมหาศาลจากการศึกษาของธนาคารโลก ปรากฏว่าประเทศไทยเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ประมาณ 10,000 ล้านบาทต่อปี เนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือ ประมาณร้อยละ 1 ของผลิตภัณฑ์รวมของประชาชาติ (GNP) และจากการศึกษาของกรมทางหลวงที่ทำไว้ปี พ.ศ. 2529 ได้ประเมินค่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไว้ถึงรายละเอียด 300,000 บาท และผู้ได้รับบาดเจ็บ

เจ็บ รายละเอียด 15,000 บาท (วิจิตร, 2531 : 1) จึงทำให้อนุมานได้ว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุของการสูญเสียชีวิตที่สำคัญที่สุดของประชากรไทย อุบัติเหตุบนท้องถนน สาเหตุของการเกิดส่วนใหญ่มาจากรถบรรทุกขนส่ง จากสถิติกรมตำรวจ และกรมการขนส่งทางบกที่ได้นำบันทึกไว้ รถบรรทุกได้สร้างความสูญเสียอย่างมหาศาล ซึ่งจะถือว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยที่อาจจะมองข้ามไม่ได้ และจะเป็นเรื่องที่น่าวิตกยิ่งถ้ามิได้มีการป้องกันแก้ไข เพราะจำนวนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ และความสูญเสียต่าง ๆ นับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นซึ่งถึงเวลาแล้วที่ไม่เฉพาะหน่วยงานทางราชการและเอกชน แต่รวมไปถึงตัวบุคคลที่ตระถึงความสำคัญ โดยเฉพาะในเรื่องสาเหตุ และการป้องกันแก้ไข

ตารางที่ 1.1 สถิติคดีจราจรทางบกที่เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานครประจำปี 2540

ประเภทรถ	จำนวนคน (ราย)
รถจักรยาน	467
รถสามล้อเครื่อง	1,745
รถจักรยานยนต์	24,734
รถยนต์นั่ง	36,664
รถโดยสารเล็ก (ตู้)	1,827
รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	15,570
รถแท็กซี่	4,107
รถบรรทุก 6 ล้อ	2,336
รถบรรทุก 6 ล้อ หรือ มากกว่า	2,720
รถโดยสารขนาดใหญ่	3,474
รถสามล้อ	318
รถอีแต๋น	106
อื่น ๆ	600

ที่มา : กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร

ตารางที่ 1.2 สถิติสรุปคดีจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2536 - 2540

ปี พ.ศ	จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (ราย)	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (บาท)
2536	64,006	494,721,000
2537	72,359	416,698,000
2538	64,469	497,050,000
2539	60,308	555,601,624
2540	54,324	531,389,006

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ ปี พ.ศ. 2540

จากสถิติอุบัติเหตุที่ปรากฏในกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2536-2540 พบว่า จำนวนเพิ่มมากขึ้น และมีทรัพย์สินเสียหายของแต่ละปีเพิ่มจำนวนมากขึ้นตามลำดับ

รถยนต์บรรทุก เป็นยานพาหนะที่สำคัญมากสำหรับพัฒนาประเทศ มีสมรรถนะที่คล่องตัว และมีศักยภาพในการปฏิบัติงานที่สามารถเคลื่อนที่ด้วยตนเองเป็นเอกเทศ จึงสามารถปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็ว กล่าวคือ ใช้เวลาในการขนส่งสินค้า จากต้นทางไปถึงจุดหมายปลายทางในระยะเวลาที่กำหนด ดังนั้นจึงต้องอาศัยผู้ขับขี่ที่มีความสามารถ ไม่ประมาท และมีจิตสำนึกอยู่ตลอดเวลา เพราะโอกาสการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ประเภทนี้มักเน้นที่ผู้ขับขี่มากกว่า การเกิดอุบัติเหตุหรือการที่รถบรรทุกเสียขณะขับขี่ จะทำให้การจราจรติดขัดได้ ดังได้ทราบจากรายงานสภาพการจราจรติดขัดอย่างหนักจนรถไม่สามารถขยับนานนับชั่วโมงของถนนบางสาย ซึ่งเกิดจากกรณีที่รถบรรทุกหรือรถพ่วงได้เสียคันเดียวทำให้ถนนสายดังกล่าวเป็นอัมพาตทั้งสาย (หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน ,8 ธันวาคม 2539 : 4)

ลักษณะเฉพาะของผู้ประกอบการ อาชีพขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง เมื่อเปรียบเทียบกับอาชีพอื่น ๆ แล้วจะเห็นว่า งานขับรถบรรทุกเป็นงานที่รับภาระหนัก ไม่ว่าจะเป็นลักษณะของรถที่มีขนาดใหญ่ รวมทั้งสินค้าที่ต้องบรรทุก อย่างไม่จำกัดระยะเวลาของการขนส่งว่าจะนานเพียงใด มีการทำงานแบบไม่เป็นเวลา ต้องใช้เวลาในการปฏิบัติงานแต่ละเที่ยวเป็นจำนวนหลายชั่วโมง ร่างกายของผู้ขับขี่รถบรรทุกต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างหนักเกิดภาวะอดนอน ทำให้ร่างกายอ่อนเพลีย เกิดความอ่อนล้า ระบบประสาทเครียด เป็นผลให้ผู้ขับขี่

ซึ่งรถบรรทุก ต้องแสวงหาสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ทำให้ตนเองสามารถทำงานหนักอยู่ตลอดเวลา หรือให้อาการต่าง ๆ เกิดทุเลาขึ้น โดยตัวยาที่นิยมใช้กินในหมู่ของผู้ขับซึ่งรถบรรทุก ได้แก่ แอมเฟตามีน หรือ ยาม้า หรือสารกระตุ้นประสาทต่าง ๆ ซึ่งตัวยานี้ เมื่อเสพไปแล้วจะทำให้เกิดความกระฉับกระเฉง คล่องแคล่ว และหายง่วง ผู้ขับซึ่งรถบรรทุก จึงสามารถ ขับรถได้เป็นเวลานาน ๆ โดยไม่รู้ลึกลับเหนื่อย หรืออ่อนเพลียแต่ประการใด เพื่อให้สามารถมีกำลังขับรถได้ตลอดคืน แต่ถ้าเสพยาี้มากเกินไป จะมีอาการประสาทหลงหรือเกิดภาพหลอน นับว่าเป็นอันตรายต่อการขับรถเป็นอย่างยิ่ง ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ในสังคมส่วนรวม ด้วยการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน สร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก เพราะรถยนต์บรรทุกมีขนาดใหญ่เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมักมีความรุนแรงมาก ซึ่งผลของการเสพยาี้ดังกล่าว ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน มีจำนวนมากประมาณ 95 % (50 ปี กรมการขนส่งทางบก,2534 : 99) จากสถิติ พ.ศ. 2536 พบว่า มากกว่าครึ่งของอุบัติเหตุภัยบนถนนหลวง (52.7%) เกิดจากรถยนต์บรรทุก และพบว่าในปี พ.ศ.2536 อุบัติเหตุเกิดจากรถบรรทุกมีจำนวน 1,599 คัน (กองบังคับการตำรวจทางหลวง ,2536 : 1) ส่วนหนึ่งอุบัติเหตุ เกิดจากผู้ขับซึ่งรถบรรทุก มีสภาพร่างกาย ไม่พร้อมที่จะขับที่ ดอนนอนเสพสุราของมีงาเมา หรือยากระตุ้นประสาท (แอมเฟตามีน) ขาดความรับผิดชอบมีความคึกคะนอง อุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกส่วนมากมีความสัมพันธ์กับการใช้แอมเฟตามีน เพราะจากข่าวที่ปรากฏในสื่อมวลชน อุบัติเหตุจากรถบรรทุกเกิดขึ้น ในขณะที่ผู้ขับซึ่งรถเสพแอมเฟตามีนขณะปฏิบัติหน้าที่ (หนังสือพิมพ์บ้านเมือง ,8 ธันวาคม 2536 : 1) ถึงแม้ว่าสถานการณ์ในปัจจุบันทางภาครัฐและเอกชนได้ตระหนักถึงอันตรายของการสูญเสียที่เกิดจากแอมเฟตามีน โดยได้ร่วมกันรณรงค์ เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจและมาตรการป้องกันไม่ให้ผู้ขับซึ่งใช้แอมเฟตามีน อันเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุก็ตาม การใช้แอมเฟตามีนในขณะที่ขับซึ่งรถบรรทุกก็มิได้หมดสิ้นไป แต่กลับแพร่หลายอยู่ในวงการของผู้มีอาชีพขับรถอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งทราบได้จากสถิติผลการจับกุมของกองตำรวจทางหลวง และสถิติของสำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด (ปปส.)

เขตกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันพบว่ามีการใช้รถบรรทุกเป็นจำนวนมาก มีอัตราเพิ่มในอัตราเฉลี่ย 7% ต่อปี ใกล้เคียงกับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นรถบรรทุก 6 ล้อ และรถบรรทุก 10 ล้อ ประมาณ 60,000 คัน ถึงแม้ว่ารถดังกล่าวนั้นจะเป็นสาเหตุให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ช้า และทำให้สภาพผิวการจราจรชำรุดเสียหายเร็วกว่าปกติ ซึ่งทางเจ้าพนักงานจราจรกรุงเทพมหานคร ก็ได้มีข้อบังคับให้รถยนต์ดังกล่าวได้วิ่งในช่วงเวลาจำกัด และสามารถวิ่งได้เฉพาะเส้นทางบางเส้นทางเท่านั้น สำหรับช่วงเวลาห้ามวิ่งนั้น ตั้งแต่เวลา 05.00-21.00 น. (เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร) ในส่วนของเขตปริมณฑลนั้น รถบรรทุกก็สามารถวิ่งได้เป็นช่วงของเวลาเช่นกัน คือ ห้ามวิ่งช่วง 05.00-09.00 น. และช่วง 16.00-19.00 น. (กองบัญชาการตำรวจนครบาล ,2538) ดังนั้นผู้ขับซึ่งมีความจำเป็นเร่งด่วนในการขับซึ่งรถบรรทุกเป็นอย่างมาก ทำเรือกรุงเทพฯ (ท่าเรือคลองเตย) เป็นท่าที่มีการขนส่ง-สินค้า จากผู้ประกอบการกิจการเป็นจำนวนมากที่ขนส่งจาก

ที่ต่าง ๆ มาเพื่อบรรทุกลงเรือบรรทุกจากต้นทางท่าเรือคลองเตยไปยังที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ และนอกจากนี้ท่าเรือคลองเตย ยังเป็นท่าหลักที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นท่าเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า และเป็นท่าที่อยู่กลางเมืองหลวง จึงเป็นสาเหตุทำให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก

จากความสำคัญดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้วิจัยได้เล็งเห็นปัญหาวิจัยว่า รถยนต์บรรทุกมีขนาดใหญ่ และมีสมรรถภาพคล่องตัว เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง และทำให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ช้าซึ่งจะเป็นผลให้การจราจรติดขัดได้ เพราะทำให้ช่องทางเดินรถสูญเสียไป ทำให้รถติดขัดในเวลาเร่งด่วน และยังทำให้สภาพผิวจราจรชำรุดเสียหาย จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยผู้ขับขี่ที่มีความสามารถในการขับขี่ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาว่า คนขับขี่รถบรรทุกรับจ้างที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานคร นั้นมีปัจจัยอะไรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนระเบียบ กฎจราจร ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศอย่างมาก ผู้วิจัยจึงเห็นสมควรที่จะทำการศึกษาในเรื่องนี้

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาถึงสาเหตุหรือปัจจัย ที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้าง

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้มีขอบเขตการวิจัยดังนี้

1. มุ่งศึกษาประเด็น “ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร ”

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวแแทนมีอยู่หลายสถานที่ เช่น สถานีขนส่งหัวลำโพง, สถานีขนส่งสายเหนือหรือตะวันออกเฉียงเหนือ, สถานีขนส่งเอกมัย, สถานีขนส่งสายใต้ เป็นต้น ในการศึกษาครั้งนี้เพื่อให้เหมาะสมกับเวลาและงบประมาณ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยที่จะศึกษาเฉพาะกรณีของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างในเขตทำเรือกรุงเทพ (ทำเรือคลองเตย) แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร เฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้าง ของบริษัท เอส เอ ที ทรานสปอร์ต ที่ได้ขึ้นทะเบียนกับการทำเรือแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2539 ยกเว้น กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้างฯ ของ ร ส พ. ซึ่งเป็นของรัฐวิสาหกิจ

3. การศึกษานี้จะดำเนินการในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม 2540

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้าง ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ว่ามีลักษณะอย่างไร

2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่เป็นสาเหตุของพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของ ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกรับจ้าง ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนในการพิจารณาแนวทางการวางแผนแก้ไขปัญหาดังกล่าวของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป