

บทที่ 1

บทนำ



ปัญหาวิจัยและความสำคัญของปัญหาการวิจัย

การคมนาคมขนส่งและการเดินทาง เป็นสิ่งที่มีอยู่ทั่วโลกและเกิดขึ้นตลอดเวลา เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่า การคมนาคมขนส่งทางบกมีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน และการประกอบการทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อย ๆ ประชาชนต้องเผชิญอยู่เสมอ ๆ ยิ่งเมืองที่มีความเจริญมากเท่าใดการเดินทางก็มีความสำคัญมากขึ้นตามลำดับ โดยการเดินทางที่เกิดขึ้นจะแตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์การเดินทาง เช่น การเดินทางจากบ้านไปทำงาน การเดินทางจากบ้านไป โรงเรียน การเดินทางจากบ้านไปทำธุรกิจและกิจกรรมประเภทต่าง ๆ เป็นต้น เพราะสามารถ เดินทางอย่างรวดเร็วและประหยัดกว่าการคมนาคมขนส่งทางเรือและทางอากาศโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประเทศ ซึ่งกรุงเทพมหานครในอดีตสมัยเริ่มตั้งเป็นเมืองหลวงของประเทศนั้น ได้มีการสังเกตเห็นประโยชน์การใช้ที่ดินภายในและขอบเขตพระนครอย่างเป็นสัดส่วน มีการขุดคูเมือง สร้างกำแพง การเปลี่ยนแปลงด้านพื้นที่และประชากรเกิดขึ้นน้อยมาก หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณ พ.ศ. 2490 เป็นต้นมา กรุงเทพมหานคร ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งด้านประชากรและพื้นที่ การเพิ่มขึ้นของประชากรอยู่ในอัตราที่สูง ทั้งนี้เป็นการเพิ่มของประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่นจากชนบท ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครกลายเป็นเขตเมืองหลวงที่มีความทันสมัยในทุก ๆ ด้านทัดเทียมหรือใกล้เคียงกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เป็นสถานที่ที่มีคนอยู่อย่างหนาแน่นในพื้นที่จำนวนหนึ่ง (สุพัตราสุภาพ , 2541 : 85) เป็นแหล่งรวมกิจกรรมสำคัญทุกประเภท กล่าวคือ เป็นเมืองหลวง เมืองท่า เมืองอุตสาหกรรม เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ศูนย์กลางการค้าและธุรกิจ ศูนย์กลางการท่องเที่ยว เป็นที่ตั้ง ที่ทำการรัฐบาล

มหาวิทยาลัย โรงเรียน ฯลฯ ขณะที่ในส่วนชนบทนี้มีแต่ความล้าหลัง ยากจน และขาดแคลนในทุกสิ่งทุกอย่าง ทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นแหล่งศูนย์กลางของกลางของการเจริญเติบโต แต่เป็นการเจริญเติบโตที่ไม่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ทำให้กรุงเทพมหานครเติบโตอย่างไร้ระเบียบ ในเรื่องนี้ ศาสตราจารย์ฮัน นิมมานเหมินท์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่ากรุงเทพมหานครนั้น ก้าวหน้าตามยถากรรม หรือ Haphazard Growth (อริสมันต์ พงศ์เรืองรอง ,2538 : 7)

การเจริญเติบโตในลักษณะตามยถากรรมนี้ ทำให้กรุงเทพมหานครต้องขยายตัวด้านอาคารและพื้นที่อย่างรวดเร็ว แต่ขาดการวางระบบแบบแผนที่ดี ขาดการวางแผนการใช้ที่ดิน ไม่มีมาตรการควบคุมการใช้ที่ดิน ดังนั้นสิ่งก่อสร้างจึงดูคดกลืนพื้นที่ว่างในเมืองมากขึ้นทุกขณะเพิ่มความแออัดให้เกิดขึ้นกับเมือง จากสภาพการข้างต้นจึงนำไปสู่ปัญหานานัปการ ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ รวมทั้งปัญหาการจราจร ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการเมืองและสังคมของประเทศ และนับเป็นเมืองใหญ่อันดับที่ 15 ของโลก มีประชากรมากถึงร้อยละ 12 ของประชากรทั้งหมด โดยในปี พ.ศ.2537 ประชากรในกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 5,584,226 คน เป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศไทย ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยคือประมาณ 3,560 คน / ตารางกิโลเมตร (สำนักนโยบายและแผนงานกรุงเทพมหานคร, 2537 : 35) และมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยคาดว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครจะเพิ่มขึ้นเป็น 12 ล้านคน (สำนักคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ , 2535 : 113) ทำให้เกิดปัญหาตามมาอีกมากมาย รวมทั้งปัญหาในเรื่องการคมนาคมอีกด้วย

การคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกรุงเทพมหานครมีมากมาย แต่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานคร และเป็นการคมนาคมขนส่งที่มีปัญหามากที่สุด คือ การคมนาคมขนส่งทางบก รถยนต์คันแรกที่เข้ามาในประเทศไทย ส่งมาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี กฎหมายฉบับแรกที่

เกี่ยวกับการจราจรคือ พระราชบัญญัติรถลาก ปี พ.ศ.2444 พระราชบัญญัติรถรับจ้าง ปี พ.ศ.2448 พระราชบัญญัติรถยนต์ ปี พ.ศ.2448 ใน ปี พ.ศ.2474 กรมตำรวจ ได้เสนอร่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น และได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเป็นกฎหมายเมื่อปี พ.ศ. 2477 จนกระทั่งปัจจุบันได้มีการปรับปรุง พระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นใหม่ ใน ปี พ.ศ.2522 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน (นัยนา เกิดวิชัย : 2539)

ในปี พ.ศ.2448 จำนวนรถยนต์ทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร มีอย่างมากไม่เกิน 1,000 คัน จนกระทั่งปี พ.ศ.2475 จำนวนรถชนิดต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร จึงได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีการเปิดใช้สะพานพุทธยอดฟ้า บริเวณที่มีรถยนต์วิ่งเป็นจำนวนมาก คือ ถนนเจริญกรุง และถนนเยาวราช เนื่องจากเป็นย่านธุรกิจการค้า ปัญหาการจราจรเริ่มปรากฏเด่นชัดในกรุงเทพมหานคร ใน ปี พ.ศ. 2507 คือ 2 ปี หลังจากการดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นครั้งแรก (สุพัตรา สุภาพ : 2540) ปัจจุบัน ปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานครยังคงมีอยู่ และทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกขณะ จนเข้าสู่ขั้นวิกฤติ เนื่องจากการที่ประชากรในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงทำให้การเพิ่มปริมาณของยานพาหนะ ในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นตามจำนวนประชากรในแต่ละปี ทำให้มีการเดินทางไป ตามสถานที่ต่าง ๆ เพื่อกระทำกิจกรรมของประชาชนในชีวิตประจำวันจะมีมากเพิ่มขึ้น ตามขนาดและการเจริญเติบโตของเมือง จากจำนวนประชากรทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดข้างเคียง ประมาณ 7.84 ล้านคน โดยจำนวนคนมากกว่าร้อยละ 82 จะเดินทางออกจากบ้านทุกวัน (ที่เหลือจะอยู่บ้านเป็นประจำ นาน ๆ ครั้งจะเดินทาง) และจะเดินทางวันละประมาณ 2.70 เทียบ/คน (แต่หากคิดเป็นจำนวนต่อประชากรทั้งหมดจำนวนเที่ยวเดินทางต่อคนจะประมาณ 2.20 เทียบ) ซึ่งทำให้มีการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ประมาณ 16-17 ล้านเที่ยว (คน-เที่ยว) ต่อวัน เมื่อพิจารณาอัตราส่วน การเดินทาง พบว่าคร้วเรือนที่เป็นเจ้าของยานพาหนะจะเดินทางมาก

กว่าครัวเรือนที่ไม่ได้เป็น เจ้าของยานพาหนะซึ่งครัวเรือนที่ไม่มียานพาหนะจะต้องใช้รถประจำทาง เรือ รถแท็กซี่ รถไฟ รถรับจ้างอื่น ๆ รวมประมาณ 6.5 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน แต่มีประชากรในครัวเรือนที่มีรถส่วนตัวและใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วย ประมาณร้อยละ 60 ของการเดินทางเป็นการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ หรืออีกประมาณ 5.5 ล้านคน-เที่ยวต่อคน จึงรวมเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะประมาณ 12 ล้านคน-เที่ยว และโดยยวดยานส่วนตัวประมาณ 4-5 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน

ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นเพียงปัญหาระดับท้องถิ่นที่ได้มีการแก้ไขอย่างจริงจัง มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2509 (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักนายกรัฐมนตรี้, 2536 :11) ปัจจุบันปัญหาจราจรก็ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรงกว่าเดิมจนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มของจำนวนรถทุกปี ในช่วงระยะเวลา 10 ปี ยานพาหนะเฉพาะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร มีเพิ่มมากขึ้นจำนวนยวดยานที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่รวมจากต่างจังหวัดที่เข้ามาใช้ในพื้นที่ เมื่อสิ้นปี พ.ศ.2535 มีจำนวนกว่า 2.44 ล้านคัน เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์จำนวนกว่า 1.22 และ 1.04 ล้านคันตามลำดับอัตราการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ 150,000 คันปี (ร้อยละ 14) และ 160,000 คันต่อปี (ร้อยละ 17) โดยเฉลี่ยเพิ่มวันละ 410 และ 440 คันตามลำดับ ประกอบกับกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ 1,568.7 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่ผิวการจราจรทั้งหมดประมาณ 38.5 ตารางกิโลเมตร โดยที่มีถนนทั้งสิ้น 1,497 สาย ระยะทางประมาณ 2,915 กิโลเมตร มีทางด่วนประมาณ 38.1 กิโลเมตร (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ,2536 : 15) คิดเป็นเพียงร้อยละ 2.45 ตารางกิโลเมตรของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด ในขณะที่มาตรฐานสากลโดยทั่วไปพื้นที่ถนนควร เป็นร้อยละ 20 ของพื้นที่ทั้งหมด (ยอดพล ธนาบริบูรณ์, 2537:5) หากนำรถทั้งหมดมาจอดในพื้นที่ถนน จะมีอัตรา

เฉลี่ยประมาณ 61,643 คันต่อพื้นที่ถนน 1 ตารางกิโลเมตร อาจกล่าวได้ว่าการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์เป็นผลพวงมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ความต้องการเดินทางมีปริมาณสูง อัตราการเคลื่อนย้ายของประชาชนที่มาจากที่ต่าง ๆ เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.7 ต่อปี รวมทั้งอัตราการเกิดตามธรรมชาติที่เพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 3.7 ต่อปี ทำให้ความจำเป็นในการใช้รถใช้ถนน สำหรับการเดินทางมีเพิ่มมากขึ้นด้วย

จากสภาพที่ไม่สมดุลกันระหว่างจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในขณะที่พื้นที่ผิวจราจรมีอยู่อย่างจำกัด จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนซึ่งนับว่าเป็นปัญหาสำคัญยิ่งอันดับหนึ่งของชาวกรุงเทพมหานครโดยส่วนรวมและกลายเป็นปัญหาชีวิตประจำวันของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ทุกคนต้องเผชิญอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งนับวันปัญหาการจราจรติดขัดก็จะทวีความรุนแรงขึ้น ปัญหาการจราจรยังก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมอันได้แก่ผลเสีย ทางเศรษฐกิจ สุขภาพ ชีวิต ทรัพย์สิน ในด้านงบประมาณและการลงทุน (ศราวุฒิ พันธ์ขาว , 2526 : 3-26)

สภาพการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร เป็นปัญหาที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ ความเร็วที่เป็นมาตรฐานสากลสำหรับรถยนต์ทั่วไปที่วิ่งในเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลกนั้นอยู่ในอัตรา 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ความเร็วเฉลี่ยในกรุงเทพมหานครจะอยู่ระหว่าง 15-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น อย่างไรก็ตามในแต่ละพื้นที่รถยนต์จะสามารถวิ่งได้ด้วยอัตราเร็วที่แตกต่างกันออกไป

พื้นที่ชั้นในสุด ซึ่งเป็นย่านธุรกิจและมีสภาพการจราจรหนาแน่น รถยนต์จะมีความเร็วเฉลี่ยเพียง 8-9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในบางเวลาความเร็วอาจลดลงเหลือเพียง 3-4 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น

พื้นที่ชั้นในและกลาง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่น รถยนต์จะสามารถแล่นด้วยความเร็วประมาณ 15-30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเหลือเพียง 9-12 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใน ช่วงที่มีรถหนาแน่น

พื้นที่นอกเขตวงแหวนรอบนอก ซึ่งเริ่มเป็นพื้นที่ที่มีผู้คนเข้าอยู่อาศัยมากขึ้นนั้นรถยนต์จะวิ่งได้โดยเฉลี่ย 30-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

เนื่องจากระบบการขนส่งและการคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานคร รวบรวมละ 75 เป็นการให้การขนส่งทางบก โดยเฉพาะส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนนนั้น ย่อมได้รับผลกระทบโดยตรงจากปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น

จากการศึกษาของ บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ด้วยวิธีการทางเศรษฐกิจด้านผลกระทบปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้ข้อค้นพบเบื้องต้นที่อาจจะสรุปประเด็นด้านหลัก ๆ ได้ 3 ด้านด้วยกัน ดังนี้

- 1.ผลกระทบด้านความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงจากปัญหาการจราจรที่ติดขัด
- 2.ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิต ทั้งด้านร่างกายและจิตใจที่ปรากฏเป็นความเจ็บป่วยจนต้องมีการเยียวยารักษา หรือต้องเข้าพักในโรงพยาบาลเพื่อรักษาตัว
- 3.ผลกระทบด้านความสูญเสียโอกาสเชิงเศรษฐกิจในระดับมหภาค

ผลกระทบด้านที่ 1 ความสูญเสียด้านน้ำมันเชื้อเพลิง

จากผลการศึกษา พอจะสรุปได้ว่า ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ที่เข้าสู่จุดวิกฤตในปัจจุบัน ได้สร้างความสูญเสียด้านน้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมในรถยนต์ของคนกรุงเทพมหานครไปอย่างสูญเปล่าไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในเชิงเศรษฐกิจด้านใด ๆ เลยถึงปีละประมาณ 12,362 ล้านบาท (ประเมินตัวเลขรวม ปี 2538) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางเข้า-ออกในแต่ละวันเจ้าของรถต้องควักกระเป๋าเพิ่มในการเติมน้ำมันส่วนที่เกิดจากปัญหารถติด เพราะใช้ความเร็วต่ำและใช้เวลานานขึ้นมากนั่นเอง ทำให้น้ำมันต้องถูกเผาผลาญไปเป็นมูลค่าถึงวันละ

39.6 ล้านบาท หรือประมาณปีละ 12,362 ล้านบาท ซึ่งความสูญเสียดังกล่าวเมื่อพิจารณาเทียบต่อจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร แล้วพบว่าในแต่ละวันคนกรุงเทพมหานคร แต่ละคนต้องสูญเสียเงินจากการที่น้ำมันถูกเผาผลาญไปราว 5.95 บาท

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นกรณีสภาพการจราจรที่ปรากฏโดยทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร แต่บ่อยครั้งที่สภาพการจราจรในบางพื้นที่โดยเฉพาะพื้นที่ชั้นในสุด ในช่วงต้นเดือนและช่วงเทศกาลต่าง ๆ มักจะพบว่ามีความเลวร้ายกว่านี้มาก รถแต่ละคันจะวิ่งด้วยความเร็วช้าลงมากประกอบกับการที่ต้องคอยเหยียบคันเร่งสลับกับการแตะเบรกอยู่ตลอดเวลา นั้น ย่อมส่งผลให้อัตราการใช้ น้ำมันเพิ่มมากขึ้น จากการวิเคราะห์พบว่า ถ้าสภาพการจราจรติดขัดมากดังกล่าว โดยพิจารณาในกรณีความเร็วของพื้นที่ชั้นในสุด ชั้นใน และชั้นกลางลดลงเหลือ 4.0, 10.8 และ 15.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากระดับเฉลี่ยที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่ 10.8, และ 27.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามลำดับนั้น จะทำให้เกิดความสูญเสียของน้ำมันที่ถูกเผาผลาญเพิ่มขึ้นเป็นวันละ 187 ล้านบาท หรือเกือบ 5 เท่าตัว เมื่อเทียบกับกรณีรถติดทั่วไปหรืออาจกล่าวได้ว่าคนกรุงเทพมหานคร ต้องเสียเงินเนื่องจากค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นถึงคนละ 28.09 บาทต่อวัน

มูลค่าความสูญเสียแบบสูญเสียเปล่าจากพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์ที่เผาผลาญไปกับปัญหาการติดนี้ หากประเมินผลกระทบต่อการผลิตรวมของประเทศ (GDP) การบริโภครวมและการลงทุนรวมของระบบเศรษฐกิจแล้ว เม็ดเงินสูญเสีย 12,362 ล้านบาทนี้จะทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวม ประชาชาติภายในประเทศ ณ ราคาตลาด (GDP) ลดลงร้อยละ 0.87 การบริโภครวมของประเทศ ณ ราคาตลาด (Total Consumption) ลดลงร้อยละ 0.56 การลงทุนรวมของประเทศ ณ ราคาตลาด (Total Investment) ลดลงร้อยละ 0.63

ผลกระทบด้านที่ 2 ด้านค่ารักษาพยาบาลอันเกิดจากปัญหาจราจร

ผลจากการศึกษาของบริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ปรากฏว่าค่ารักษาพยาบาลของคนกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากปัญหาจราจรในปัจจุบัน มีมูลค่าสูงถึง 9,509 ล้านบาทต่อปี อันเกิดจากความเจ็บป่วย เนื่องจากปัญหามลพิษทั้งทางอากาศ เสียง สุขภาพจิตเสื่อม โรคประสาท เป็นโรคทางเดินหายใจ รวมไปถึงระบบทางเดินอาหารด้วย โดยเฉพาะโรคทางเดินหายใจนั้นมีผู้ป่วยในแต่ละปีสูงถึง 1 ล้านคน ขณะที่ผู้ป่วยด้วยโรกระบบประสาทและทางเดินอาหารสูงถึงปีละ 800,000 คน ซึ่งเม็ดเงินที่สูญเสียชีวิตจำนวน 9,509 ล้านบาทนี้น่าจะมีผลให้ GDP รวมของประเทศลดลงร้อยละ 0.66 การบริโภครวมของประเทศลดลงร้อยละ 0.43 การลงทุนรวมของประเทศลดลงร้อยละ 0.48

ผลกระทบด้านที่ 1 และด้านที่ 2 ด้านน้ำมันรวมค่ารักษาพยาบาล

ถ้ารวมด้านความสูญเสียด้านน้ำมันกับค่ารักษาพยาบาลจะเป็นเม็ดเงินสูญเสียชีวิตรวมทั้งสิ้น 21,871 ล้านบาท ซึ่งก็จะมีผลกระทบทำให้ GDP ของประเทศลดลงร้อยละ 1.53 การบริโภครวมของประเทศลดลงร้อยละ 0.98 และการลงทุนรวมของประเทศลดลงร้อยละ 1.10

ผลกระทบด้านที่ 3 ความสูญเสียโอกาสในระดับมหภาค

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ได้ประเมินความสูญเสียโอกาสเชิงเศรษฐกิจในระดับมหภาค จากค่าเสียโอกาสของเวลาที่ใช้ในการเดินทาง อันเกิดจากภาวะวิกฤตด้านจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากการที่รถติดและต้องใช้เวลาอยู่บนถนนเพิ่มขึ้นนั้น ย่อมทำให้ผู้อาศัย ในกรุงเทพมหานครและชานเมืองที่ต้องอาศัยการเดินทางเข้าออกจากที่อยู่อาศัย สู่ตัวกรุงเทพมหานคร นั้น จำเป็น

ต้องตื่นแต่เช้าและรีบเร่งขึ้นเพื่อให้ทันเวลาเข้างาน และต้องฝ่าสภาพการจราจรที่ติดขัดกลับเข้าสู่ที่พักหลังเลิกงานด้วยความเหน็ดเหนื่อย เวลาที่สูญหายไปเพิ่มขึ้นบนท้องถนนดังกล่าวในแต่ละวันถึงวันละ 86 นาที (การเดินทางในแต่ละเที่ยวจากชานเมืองเข้าสู่ตัวกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะทางรวม 30 กิโลเมตร ต้องใช้เวลาถึง 91 นาที เพิ่มจากปกติซึ่งใช้เวลาเพียง 48 นาทีถึง 43 นาที) สำหรับผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว และเพิ่มมากขึ้นอีกราว 20%-50% สำหรับผู้อาศัยรถประจำทางนั้น ย่อมทำให้บุคคลดังกล่าวสูญเสียเวลาสำหรับการพักผ่อนไปหรืออาจทำให้มีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ อันจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย หรือต้องสูญเสียโอกาสที่จะได้มีเวลาทำงานเพิ่มขึ้น (ไม่ว่าจะเป็นการทำงานเช้าหรือการทำงานตอนดึกแล้วนอนตื่นสายขึ้น) ค่าเสียโอกาสของเวลาดังกล่าว ย่อมเป็นต้นทุนอีกอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นและควรพิจารณา จากการประมาณมูลค่าความสูญเสียดังกล่าวจากจำนวนคนที่ทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนประมาณ 4 ล้านคน ซึ่งประกอบด้วยคนทำงานที่อาศัยรถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางราว ร้อยละ 40 และคนทำงานที่ต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีอยู่ราวร้อยละ 60 พบว่าค่าเสียโอกาสของเวลาที่ทำให้ผู้คนเหล่านี้ต้องใช้เวลาติดอยู่บนท้องถนนเพิ่มขึ้นดังกล่าวนี้มีมูลค่าถึง 74,512 ล้านบาทต่อปี ถ้าพิจารณาค่าเสียโอกาสของเวลาเต็มร้อยเปอร์เซ็นต์ อย่างไรก็ตาม ช่วงเวลาที่ใช้ในการเดินทางนั้น ส่วนใหญ่เป็นช่วงเวลาก่อนและหลังทำงาน มิได้เป็นเวลาทำงานจริง ค่าเสียโอกาสของเวลาจึงไม่สูงมากนัก แต่ในระหว่างเวลาทำงานย่อมต้องมีการเดินทางไปมาเพื่อติดต่อธุรกิจตามที่ต่าง ๆ หรือไปประชุม ซึ่งการเดินทางในแต่ละครั้งนั้นต้องมีการคิดเผื่อเวลารอดติดด้วย ดังนั้นค่าเสียโอกาสของเวลาจากการที่ต้องติดอยู่ในรถ ถ้าหากพิจารณาเพียงร้อยละ 20 ของมูลค่าของความสูญเสียก็จะตกประมาณปีละ 14,902 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ GDP ณ ราคาตลาดลดลงร้อยละ 1.04 การบริโภครวมของประเทศ ณ ราคาตลาดลดลงร้อยละ 0.67 และการลงทุนรวม ณ ราคาตลาดลดลงร้อยละ 0.76

แต่ถ้าคิดค่าเสียโอกาสของเวลาที่ติดอยู่ในรถร้อยละ 50 ของมูลค่า ความสูญเสียทั้งหมดก็จะตกประมาณปีละ 37,256 ล้านบาท ก็จะส่งผลให้ GDP ของประเทศลดลงร้อยละ 2.61 การบริโภครวมลดลงร้อยละ 1.68 และการลงทุน รวมลดลงร้อยละ 1.89

ผลกระทบโดยรวม

ถ้าหากพิจารณาผลกระทบรวมทุก ๆ ด้าน ตั้งแต่ความสูญเสียด้าน น้ำมันเชื้อเพลิง ด้านค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียโอกาสของเวลาที่จะต้องติดอยู่ในรถแล้ว จะเห็นว่าความสูญเสียที่มีต่อระบบเศรษฐกิจก็จะมีมากขึ้น นั่นคือถ้าคิด ความสูญเสียด้านน้ำมันเชื้อเพลิงรวมกับค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียโอกาสของ เวลาที่ต้องติดอยู่ในรถร้อยละ 20 จะมีผลให้ GDP ของประเทศ ณ ราคาตลาดลดลงร้อยละ 2.57 การบริโภครวมลดลงร้อยละ 1.65 และการลงทุนรวมลดลงร้อยละ 1.86 และจากการรายงานของกระทรวงสาธารณสุขขณะนี้ มีหลายบริเวณที่ อากาศเสียมีระดับสูงถึง 330 ppm ซึ่งจัดว่าอยู่ในระดับที่เป็นอันตรายได้ เพราะ ตามปกติโอโซนของรถยนต์จะมีคาร์บอนมอนอกไซด์ ประมาณ 3% ของโอโซนที่ ออกมา ถ้ามีปริมาณตั้งแต่ 200 ppm ขึ้นไปอาจทำให้เกิดอาการอ่อนเพลีย ปวด ศีรษะ มึนงง ภายใน 2-3 ชั่วโมง แต่ถ้ามีปริมาณมาก ๆ ตั้งแต่ 800 ppm อาจทำให้ เป็นลมหมดสติได้ภายใน 24 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ใช้ถนนเกิดอารมณ์หงุด หงิดสร้างความเคร่งเครียด ว่าวุ่นทางด้านจิตใจ และระบบประสาท ความสูญเสีย ทาง ด้านสุขภาพและจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังที่เคยมีเหตุการณ์ผู้ขับขี่ไล่ยิงกัน ในถนนซึ่งก็เนื่องมาจากสาเหตุนี้ ทางด้านตำรวจจราจร ซึ่งปฏิบัติหน้าที่บนท้อง ถนนภายในสภาพแวดล้อมเป็นพิษ และการจราจรแออัดนี้ มักประสบปัญหาโรค เกี่ยวกับระบบหายใจ ผิวหนัง และโรคแทรกซ้อนต่าง ๆ เช่น โรคมะเร็ง จนถึงเสียชีวิต

ชีวิต เป็นจำนวนมาก และสภาพการจราจรที่ติดขัดจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าบนทางหลวง โดยปีหนึ่ง ๆ มีไม่น้อยกว่า 1,000 ราย มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตไม่น้อยกว่า 1,000 ราย คิดเป็นมูลค่าเสียหายที่ประเมินราคาไม่ได้ เช่น ค่าซ่อมแซมรถ ค่าซ่อมแซมเครื่อง สาระณูปโภคของ รัฐมีค่ามากกว่า 30 ล้านบาทต่อปี (ศราวุฒิ พันธ์ขาว, ปัญหาจราจรและการแก้ไข : วัฒนชัยการพิมพ์, 2526)

อย่างไรก็ตามมูลค่าความสูญเสียรวมทั้งหมดดังกล่าวแล้วนี้ ยังมีได้นับรวมความสูญเสียด้านสังคม เช่น ปัญหาด้านมลพิษทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาฝุ่นละออง สารตะกั่ว ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และมลพิษทางเสียง รวมทั้งผลกระทบต่อสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของคนเมือง เวลาเหลือพักผ่อนหลังจากเหน็ดเหนื่อยจากการงานที่ลดน้อยลงเรื่อย ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพร่างกายและจิตใจในระยะยาวเหล่านี้ มีอาจประเมินค่าออกมาเป็นตัวเลขได้ชัดเจน ซึ่งถ้าหากรวมความสูญเสียด้านสังคมที่ตามมาจากปัญหาการจราจรวิกฤตร่วมกับความสูญเสียในเชิงเศรษฐกิจ ดังกล่าวมาแล้ว ผลเสียหายต่อประเทศจะมีมูลค่าสูงกว่านี้มากทีเดียว (บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด, กระแสทรรศน์ วิกฤตจราจร : บันทึกรชีวิต เศรษฐกิจสูญเสีย ปีที่ 1 ฉบับที่ 74 ประจำ วันที่ 9 สิงหาคม 2538)

จากสภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนซึ่งมีจำนวนมาก ต้องการเดินทางจากต้นทางไปปลายทางด้วยความรวดเร็ว โดยเฉพาะผู้ขับรถต่าง ๆ บนถนนต่างแย่งช่องทางการเดินทาง และมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรกันมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งเป็นการกระทำที่ขัดต่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม (Public order crime) ทำให้ปัญหาจราจรที่อยู่ในขั้นวิกฤตอยู่แล้ว เกิดปัญหาที่รุนแรงมากขึ้น สำหรับขั้นตอนของการบังคับใช้กฎหมายนั้น ตาม พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไปพบผู้กระทำผิดกฎหมายแล้วจับกุมตัวผู้กระทำผิดส่งพนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบปรับ นอกจากนั้น อาจจะมีการดำเนินการตามมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

ต้นฉบับไม่มีหน้า 12-13



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขอบเขตของการวิจัย

เนื่องจากผู้วิจัยศึกษา มีปัญหาและข้อจำกัดในหลาย ๆ ด้าน เป็น ต้นว่า เวลางบประมาณ ผู้ช่วยเหลือด้านวิจัย ดังนั้นผู้วิจัยจึงมุ่งที่จะวิจัยอยู่ภายใต้ กรอบประชากรกลุ่มเป้าหมายคือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวนและชั้นพล ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสังกัด สถานีตำรวจในกองบัญชาการ ตำรวจนครบาล จำนวน 360 คน โดยจะศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร ในกรุงเทพมหานคร .
2. เพื่อที่จะได้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืน กฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อเป็นข้อมูลนำไปประกอบการพิจารณาในการตัดสินใจแก้ไข ปัญหาจราจร
4. เพื่อเป็นข้อมูลในการศึกษาปัญหาจราจรที่เกี่ยวข้องต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย