

บทที่ 1



บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย

นับตั้งแต่ประเทศไทยได้มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นเครื่องมือ และเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาประเทศมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา อาจกล่าวได้ว่ายุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาประเทศนั้นมุ่งไปที่การพัฒนาด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก โดยการนำทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรมนุษย์มาใช้เพื่อขยายฐานการผลิต การประกอบอาชีพและการสร้างรายได้ประชาชาติ

การพัฒนาประเทศโดยการมุ่งเน้นเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจดังกล่าวนับว่าได้ผล เป็นที่น่าพอใจตลอดมา โดยประเทศไทยมีเศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยถึงกว่าร้อยละ 7 ต่อปี มีรายได้ต่อหัวของประชากรเพิ่มขึ้นถึง 28 เท่าตัว ในระยะครึ่งแรกของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 นั้น การขยายตัวทางเศรษฐกิจยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องในระดับสูงเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี และเป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยในปี 2537 มีรายได้ต่อหัวของประชากรโดยเฉลี่ยประมาณ 60,000 บาท

แม้ว่าประเทศไทยจะประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีในการบรรลุเป้าหมายในด้านการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าว แต่ผลของการขยายตัวได้ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาอีกมากมาย ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือปัญหาสังคม โดยเฉพาะปัญหาช่องว่างของการกระจายรายได้ระหว่างสังคมชนบทและสังคมเมืองกลับมีแนวโน้มสูงขึ้น จากผลการศึกษาของสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งพบว่า กลุ่มครัวเรือนที่มีรายได้สูงสุด 20 เปอร์เซ็นต์แรกนั้นมีสัดส่วนรายได้รวมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ครัวเรือนที่มีรายได้ต่ำสุด 20 เปอร์เซ็นต์หลังนั้นมีสัดส่วนรายได้ลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียว

กัน ความแตกต่างระหว่างรายได้ของกลุ่มคน 2 กลุ่มนี้เพิ่มจาก 12.2 เท่าในปี 2531 เป็น 15.8 เท่าในปี 2536 ส่วนความแตกต่างของรายได้ประชาชาติต่อหัวระดับภาคนี้ พบว่าประชากรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีรายได้ต่ำกว่าประชากรในกรุงเทพมหานคร ในปี 2534 ถึง 10.2 เท่าและเพิ่มเป็น 11.2 เท่าในปี 2536 และเพิ่มเป็น 11.9 เท่าในปี 2537

ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร จัดเป็นเมืองหลวงที่เป็นศูนย์กลางของความเจริญในทุกด้านของประเทศไทยทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองการบริหารราชการแผ่นดิน มีประชากรมากถึงร้อยละ 12 ของประชากรทั้งหมดของประเทศ มีผลผลิตถึงร้อยละ 49 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์ในประเทศ ทำให้กรุงเทพมหานครมีความสำคัญเป็นอย่างสูงและมีประชากรจากภาคต่าง ๆ มากมายอพยพโยกย้ายเข้ามาอาศัยอยู่เพื่อพึ่งพาความเจริญในหลาย ๆ ด้าน และก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมามากมาย ไม่ว่าจะเป็นปัญหา อาชญากร ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นต้น และปัญหาการจราจรติดขัดนี้เองที่ทำให้เกิดสภาวะการสูญเสียวเวลา และสูญเสียผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างมาก และรถจักรยานยนต์รับจ้างได้กลายมาเป็นทางเลือกในอันดับต้น ๆ ของผู้ใช้บริการในกรุงเทพมหานครเนื่องจากสามารถนำผู้โดยสารไปสู่ยังที่หมายด้วยความรวดเร็วกว่ารถประเภทใด ๆ ดังนั้นรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงเริ่มทวีบทบาทในฐานะพาหนะของคนเมืองหลวงที่ช่วยแก้ปัญหาความล่าช้าของสภาพจราจรในกรุงเทพมหานครอันสืบเนื่องมาจากปัญหาการจราจรติดขัดนั่นเอง บริษัทศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ได้ประเมินว่าผลของปัญหาการจราจรติดขัดนั้นได้ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาอย่างมากมายอีกทั้งความสูญเสียดังกล่าวที่ไม่สามารถวัดเป็นตัวเงินได้ชัดเจน รวมไปถึงความสูญเสียด้านเศรษฐกิจ ค่าเสียโอกาสของเวลาที่ติดอยู่บนรถ ตลอดจนค่ารักษาพยาบาล โดยประมาณการว่ามีมูลค่ารวมไม่น้อยกว่าปีละ 59,127 ล้านบาท ในกรณีที่คิดค่าเสียโอกาสของเวลาเพียงร้อยละ 50 ของเวลาที่ติดอยู่บนรถทั้งหมด นอกจากนั้นยังส่งผลต่อปัญหาในเรื่องสุขภาพจิตอีกด้วย ดังนั้นผู้คนในกรุงเทพมหานครต่างต้องพยายามคัดสรรวิธีการในการสร้างความรวดเร็วให้แก่ตนเองในระหว่างการเดินทาง เนื่องจากว่าในสภาพสังคมทุกวันนี้ต่างต้องทำงานแข่งขันกับเวลาเพื่อช่วงชิงโอกาสความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจนั่นเอง ในระยะเวลา

ไม่กี่ปีที่ผ่านมาปริมาณของรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากอดีตที่รถจักรยานยนต์รับจ้างแค่เพียงแต่วิ่งรับ-ส่งภายในหมู่บ้านหรือหน้าปากซอยเข้าหมู่บ้านเท่านั้น แต่ในทุกวันนี้รถจักรยานยนต์รับจ้างได้เพิ่มเส้นทางในการวิ่งรับ-ส่ง ผู้โดยสารทั่วกรุงเทพมหานครทั้งเส้นทางไกล-ใกล้และได้รับความนิยมเป็นอย่างดี ซึ่งปรากฏการณ์การเกิดมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างและคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างมากมานั้นในด้านบวกได้ก่อให้เกิดอาชีพสุจริตแก่ประชาชนผู้ว่างงาน และช่วยให้การเดินทางไปในสถานที่ต่าง ๆ บรรลุถึงวัตถุประสงค์ได้ในเวลาอันรวดเร็ว ส่วนในด้านลบนั้นก็ได้แก่มาตรการในด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ , พฤติกรรมในการขับขี่ที่กีดขวางการจราจรของรถประเภทอื่น ๆ ในท้องถนน เป็นต้น หากแต่ความต้องการในการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างก็มีจำนวนเพิ่มขึ้น ๆ จนทวีปริมาณวินรถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งหมายความว่าถึง สถานที่รวมตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างหรือการจัดลำดับการรับส่งบริการโดยสาร โดยทั่วไปเราจะพบวินรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ตามปากซอย ตามตรอก หรือตามถนนทั่วไปอย่างมากมาย และปริมาณรถจักรยานยนต์รับจ้างที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารทุกวันนี้เมื่อวิ่งในท้องถนนรวมกับรถประเภทอื่น ๆ อาทิ รถยนต์ส่วนบุคคล , รถแท็กซี่ , รถสามล้อเครื่อง, รถโดยสารประจำทาง ฯลฯ ต่างก็เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ท้องถนนเต็มไปด้วยสภาพการจราจรหนาแน่นและคับคั่งเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นในการศึกษาวิจัยพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครจึงเป็นการศึกษาที่มุ่งค้นหาถึงการพิจารณาถึงพฤติกรรมในการขับขี่และการละเมิดกฎจราจรของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นสำคัญ โดยที่ยังได้พิจารณาถึงประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีส่วนในการเกิดปัญหาดังกล่าวไม่ว่าจะเป็น พฤติกรรมของคนขับรถประเภทต่าง ๆ , สภาพพื้นผิวจราจร , เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นต้น

ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่สลับซับซ้อน เนื่องจากในเมืองมีพื้นผิวการจราจรน้อยมาก ระบบขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ และยังไม่ได้รับการพัฒนาในขณะที่ยานยนต์ไม่เคารพกฎจราจร แม้ว่ารัฐบาลจะทุ่มเทกำลังคนหรือใช้มาตรการต่าง ๆ ในการแก้ปัญหาจราจรแต่ดูเหมือนว่าจะไม่สามารถบรรเทาปัญหาลงได้ การจราจรยังคงติดขัด ในขณะที่เดียวกันมลภาวะทางเสียงและอากาศก็ยังคงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

นโยบายของรัฐบาลด้านการคมนาคมเน้นไว้ว่าเพื่อพัฒนาและขยายระบบการคมนาคม การสื่อสาร และการขนส่งให้ทั่วถึงทันสมัย เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ และเมืองที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมโดยใช้มาตรการด้านผังเมือง การเพิ่มผิวการจราจร การจัดระบบขนส่งมวลชน และการกวดขันด้านวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเตรียมการป้องกันปัญหาดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในเมืองอื่น ๆ ในอนาคต ถ้าเรากลับนโยบายของรัฐบาลในส่วนนี้ จะเห็นว่าแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนแรกคือ วัตถุประสงค์ของนโยบายได้แก่ การพัฒนาและขยายให้ระบบคมนาคมและขนส่งทั่วถึงทันสมัยและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ แต่ถ้ามองคุณลักษณะของนโยบายคงทราบว่าเป็นนโยบายอาจแบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วนใหญ่ ๆ ส่วนหนึ่ง คือ วัตถุประสงค์ของนโยบาย ส่วนที่สอง เป็นกลยุทธ์หรือ STRATEGY คือ การแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ และเมืองที่เป็นศูนย์กลางความเจริญ โดยใช้มาตรการด้านผังเมือง โดยการเพิ่มผิวจราจร การจัดระบบขนส่งมวลชน และการกวดขันด้านวินัย เหล่านี้ก็เป็นกลยุทธ์ที่ทางรัฐบาลได้กำหนดไว้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

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 - ส่งข้าราชการ ลูกจ้าง 1.1.1.3 โครงการจัดรถบริหารหมู่บ้านและชุมชนชานเมือง 1.1.1.4 โครงการเพิ่มรถโดยสารปรับอากาศ 2,000 คัน 1.1.1.5 มาตรการให้ความสำคัญแก่รถประจำทาง 1.1.1.6 มาตรการขยายประสิทธิภาพรถไฟชานเมือง 1.1.1.7 มาตรการส่งเสริมการเดินทาง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. เพิ่มผิวจราจร	2.1 ใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพเต็มที่	2.1.1 เน้นให้มีการใช้ผิวจราจรเพื่อการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพ	2.1.1.1 มาตรการห้ามจอดรถในถนน 2.1.1.2 มาตรการขจัดกลุ่มอภิสิทธิ์ผู้ใช้ถนนและทางเท้าเพื่อประโยชน์ส่วนตัว 2.1.1.3 มาตรการการจดทะเบียนรถสลับทิศทาง 2.1.1.4 มาตรการเพิ่มค่าจอดรถในถนนต่าง ๆ
3. กวดขันวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน		3.1.1 บังคับใช้กฎหมายจราจรให้เข้มงวดและปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ข้อบังคับและระเบียบเกี่ยวกับการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	3.1.1.1 มาตรการกวดขันผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด 3.1.1.2 โครงการรณรงค์วินัยจราจร

สถาบันวิทยสิริเมธี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บริษัทศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด ได้สำรวจว่าในปัจจุบันประมาณว่ามีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่วิ่งบริการอยู่ในกรุงเทพมหานคร 60,000 คัน โดยมีอัตราขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 20-25 ต่อปี มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่า 2,000 วิน และที่สำคัญคือมีเม็ดเงินหมุนเวียนในอาชีพนี้ถึงประมาณวันละ 15-20 ล้านบาท หรือมีมูลค่ากว่า 5,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งก็ต้องถือว่าเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าไม่ธรรมดาเลยทีเดียว นอกเหนือไปจากความน่าสนใจของรถจักรยานยนต์รับจ้างดังกล่าว การมีพฤติกรรมต่าง ๆ ใน

ระหว่างขับรถของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างก็เผลอสใจในประเด็นที่ว่าก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยหรือไม่นั่นเอง.

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงไร
2. เพื่อศึกษาถึงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร
3. เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมอะไรบ้างที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร
4. เพื่อศึกษาแนวความคิดของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อปัญหาการจราจรและแนวทางแก้ไข
5. เพื่อศึกษาสภาพจราจรทั่วไปบริเวณทางแยกจำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ในส่วนของแบบสอบถาม
 - ได้ศึกษาจากคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร
 - มีอาชีพหลักในการขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. ในส่วนของการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก
 - ได้คัดเลือกจากผู้มีอาชีพหลักเป็นขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 20 คน

3. ในส่วนของการสังเกตทั่วไป

- ได้คัดเลือกบริเวณทางแยกที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น จำนวน 3 จุด แล้วศึกษาสภาพจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00 น. - 09.00 น. และเวลา 16.00 น. - 19.00 น. ระหว่างวันที่ 15 ตุลาคม 2539
- วันที่ 30 ธันวาคม 2539

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาจราจรมากน้อยเพียงใด
2. ทำให้ทราบลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร
3. ทำให้ทราบถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีความสำคัญกับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาจราจร
4. ทำให้ทราบถึงแนวคิดของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อปัญหาจราจรและแนวทางแก้ไข
5. ทำให้ทราบถึงสภาพจราจรทั่วไปบริเวณทางแยก จำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น
6. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาจราจรต่อไป