

บทที่ 1

บทนำ



### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นนครขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของโลก ที่มีโครงสร้างทางเศรษฐกิจและประชากรเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วมาก กรุงเทพมหานครจัดเป็นเมืองเอกนคร (Primate City) ของประเทศไทยซึ่งมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมแทบทุกประการครบถ้วนอยู่ในตัวเอง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของเมืองหลวง ศูนย์บริการทางราชการ ศูนย์กลางด้านธุรกิจการค้า ธนาคาร บริการต่างๆ ตลอดจนเป็นแหล่งอุตสาหกรรมและการจ้างงานที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ นอกจากนั้นจังหวัดอื่นๆ ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศมีความจำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยระบบเศรษฐกิจจากกรุงเทพมหานคร ดังนั้น การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครจึงเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งอัตราการเพิ่มของประชากรสูงมาก และการขาดการเตรียมการเพื่อรองรับการเติบโตใน ทุกด้านของกรุงเทพมหานคร ได้ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ติดตามมาเช่น ปัญหาการใช้ที่ดินขาดประสิทธิภาพ เกิดการกระจายตัว และการเติบโตของเมืองที่ขาดการควบคุม ปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัย ปัญหาแผ่นดินทรุด ปัญหา น้ำท่วม ปัญหาการจราจรติดขัด การบริการรถโดยสารประจำทางไม่เพียงพอ ฯลฯ

ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครได้ประสบปัญหาที่สำคัญคือ ปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งถือเป็นปัญหาหลักที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนที่อาศัยในกรุงเทพมหานครต้องช่วยกัน แก้ไข ในการแก้ไขจำเป็นต้องมีการลงทุนและวางแผนเพื่อแก้ไขทั้งในระยะสั้นและในระยะยาว เพราะ เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทุกวัน และนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ปัญหาการจราจรนั้นเกิดขึ้นมา จากการที่มีผู้คนมาใช้รถใช้ถนนร่วมกันจำนวนมากและพร้อมกันในเวลาเดียวกัน ซึ่งสภาพการจราจรติดขัดจะเกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเท่านั้น แต่สภาพการจราจรติดขัดในปัจจุบันขยายขอบเขตกว้างออกไปสู่พื้นที่ชานเมือง และเป็นผลให้เวลาในการเดินทางยาวนานมาก ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้า-ออกของประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชานเมืองและต่างจังหวัด ได้มีการศึกษาพบว่าความเร็วในการเดินทางช่วงเช้าและเย็นไม่เกิน 11 กิโลเมตรต่อชั่วโมง<sup>1</sup> การ

<sup>1</sup>สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนการลงทุนแก้ไขปัญหาจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร, กทม.ภาพันธ์, 2532.

จรรยาบรรณเกิดขึ้นอย่างไม่เป็นรูปแบบที่แน่นอน บางวันทางแยกแห่งหนึ่งอาจมีการติดขัดมาก แต่บางวันอาจติดขัดน้อย สภาพการณ์เช่นนี้ทำให้การคาดคะเนเวลาที่ใช้ในการเดินทางลำบาก นอกจากนี้การติดขัดยังเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางโดยทั่วไป ซึ่งเป็นผลกระทบถึงสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก ความต้องการใช้ขีวดยานเพิ่มขึ้นตั้งแต่พื้นที่ของถนนมีเพียงร้อยละ 9 ของพื้นที่ทั้งหมด<sup>2</sup> ในขณะที่ถนนที่ได้มาตรฐานสากลทั่วโลกกำหนดไว้ร้อยละ 20-25 ของพื้นที่ทั้งหมด<sup>3</sup> ดังนั้นถนนในกรุงเทพมหานครจึงไม่สามารถรองรับจำนวนขีวดยานและการเดินทางจริงในแต่ละวันได้ จากการศึกษาของ Japan International Cooperation Agency<sup>4</sup> พบว่าจำนวนขีวดยานที่วิ่งในกรุงเทพมหานครมีประมาณ 850,000 คัน โดยที่กว่าครึ่งหนึ่งของในจำนวนนี้เป็นรถยนต์ส่วนตัว และประมาณว่าการเดินทางจริงในกรุงเทพมหานครมีจำนวน 4.6 ล้านเที่ยวต่อวัน ดังนั้นการควบคุมปริมาณการจราจร โดยจำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลก็จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ หากยังไม่มีการส่งเสริมระบบมวลชนที่เป็นโครงข่ายขึ้นมา ดังนั้นจึงควรที่จะมีการประสานระบบการขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

การขนส่งสาธารณะมีรูปแบบหลักที่สำคัญ 3 รูปแบบ คือรถประจำทาง ซึ่งเป็นรูปแบบที่ใช้กันมากที่สุด รองลงมาคือรถไฟ และทางเรือตามลำดับ ดังนั้นหากการขนส่งทางรถไฟได้รับการพัฒนาอย่างเหมาะสมจะสามารถนำมาประสานกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้ เนื่องจากรถไฟเป็นระบบขนส่งประเภทหนึ่งที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากต่อหนึ่งเที่ยว และสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้อย่างแน่นอน ทำให้ถึงที่หมายได้ตรงตามเวลา ดังจะเห็นได้ว่าการขนส่งทางรถไฟได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาประเทศตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ในระยะแรกรถไฟมีบทบาทเฉพาะในด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจังหวัด ซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับระบบขนส่งประเภทอื่น ภายหลังเมื่อประเทศไทยได้มีการจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจขึ้นในปี 2504 เป็นต้นมา การขนส่งทางถนนได้เริ่มมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในด้านการขนส่งเพราะมีความสะดวกคล่องตัวและได้พัฒนาจนสามารถนำหน้าการขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากรัฐบาลได้มุ่ง

<sup>2</sup>สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักนายกรัฐมนตรี้, มาตรการแก้ปัญหาจราจรเร่งด่วนในกรุงเทพมหานคร, ก.ค. 2535 หน้า 1.

<sup>3</sup>เรื่องเดียวกัน.

<sup>4</sup>JICA, THE STUDY ON MEDIUM TO LONG TERM IMPROVEMENT/MANAGEMENT PLAN OF ROAD TRANSPORT IN BANGKOK, 1990.



พัฒนาระบบถนนหลวงและถนนสายย่อยๆ ในภูมิภาคต่าง ๆ พอถึงปีพ.ศ. 2509 อันเป็นปีสิ้นสุดของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 ปรากฏว่าการขนส่งทางรถยนต์ขยายตัวจากเดิมถึง 5 เท่าแต่การขนส่งทางรถไฟขยายตัวจากเดิมเพียง 2 เท่า โดยวัดจากปริมาณการขนส่งทั้งหมด ต่อมาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 2, 3 และ 4 นโยบายด้านการคมนาคมก็ยังคงเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลักเพราะมีความรวดเร็วกว่า แต่หลังจากเกิดวิกฤตการณ์ภาวะการขาดแคลนน้ำมัน และราคาน้ำมันดิบเพิ่มสูงขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2517 เป็นต้นมา ทำให้นโยบายการขนส่งเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการขนส่งทางรถยนต์มีข้อเสียคือสิ้นเปลืองพลังงานมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น และต้องอาศัยถนนที่ดีซึ่งต้องใช้ค่าก่อสร้างและค่าบำรุงรักษาสูงมาก รัฐบาลจึงเริ่มตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำ โดยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 พ.ศ.2525-2529 มุ่งลดการใช้ น้ำมันน้อยลงและให้อัตราการเจริญเติบโตของการขนส่งทางถนนลดลงจากร้อยละ 6.8 เป็นร้อยละ 5.5 ส่วนการขนส่งทางรถไฟเพิ่มเป็นร้อยละ 10.3 ต่อมาแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ได้กำหนดนโยบาย ในการแก้ปัญหาการจราจรและการขนส่ง โดยมีการลงทุนด้านการขนส่งและการจราจรเป็นแผนงานที่มีลำดับสูงสุดการแก้ปัญหา โดยการกำหนดมาตรการทางผังเมืองควบคู่กับการวางโครงข่ายการบริการพื้นฐาน เพื่อชักนำการใช้ที่ดินและทิศทางการเติบโตของกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยยิ่งขึ้น และควรมีการประสานการใช้ประโยชน์ระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถเคลื่อนย้ายคนได้เป็นจำนวนมากๆ และนำสิ่งที่มีอยู่แล้วมาใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมดังเช่นการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสารรถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณพื้นที่เกี่ยวเนื่อง นอกจากจะทราบถึงรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสาร สภาพปัญหาและความต้องการของผู้โดยสารทางรถไฟและแนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่งโดยรถไฟแล้ว ยังเป็นการจัดสรรทรัพยากรของชาติในด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพเหมาะสม บังเกิดผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวม ทั้งในด้านการแบ่งเบาการแก้ปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและเขตพื้นที่เกี่ยวเนื่อง อีกทั้งลดความสิ้นเปลืองน้ำมันมลภาวะ และปัญหาสังคมต่างๆ นอกจากนี้ยังผลให้เกิดความสอดคล้องกับแผนการใช้ที่ดินของผังเมืองรวม คือส่งเสริมการใช้ที่ดินในเขตพื้นที่ชั้นในให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพาณิชยกรรม เพราะจะทำให้การเดินทางจากชานเมืองเข้าสู่พื้นที่ชั้นในได้สะดวกรวดเร็ว มีผลสนับสนุนการกระจายแหล่งที่อยู่อาศัยในเขตชั้นในออกไปสู่ชานเมือง ดังนั้นควรมีการวางเป้าหมายในการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้นเพื่อนำมาเป็นประโยชน์ในการแก้ไขลดปัญหาจราจร เพื่อให้การเดินทางประจำวันของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง เกิดความคล่องตัว

และประหยัดเวลา ดังนั้นจึงควรมีการศึกษารายละเอียดด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาต่อไปในอนาคต

## 1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อทราบถึงรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร และบริเวณพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหา และความต้องการของผู้ใช้บริการทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

1.2.3 เสนอแนวทางการจัดการขนส่งทางรถไฟ เพื่อให้สนองความต้องการของผู้โดยสาร และเพื่อส่งเสริมการใช้รถไฟ และเป็นแนวทางในการประสานการขนส่งทางรถไฟกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

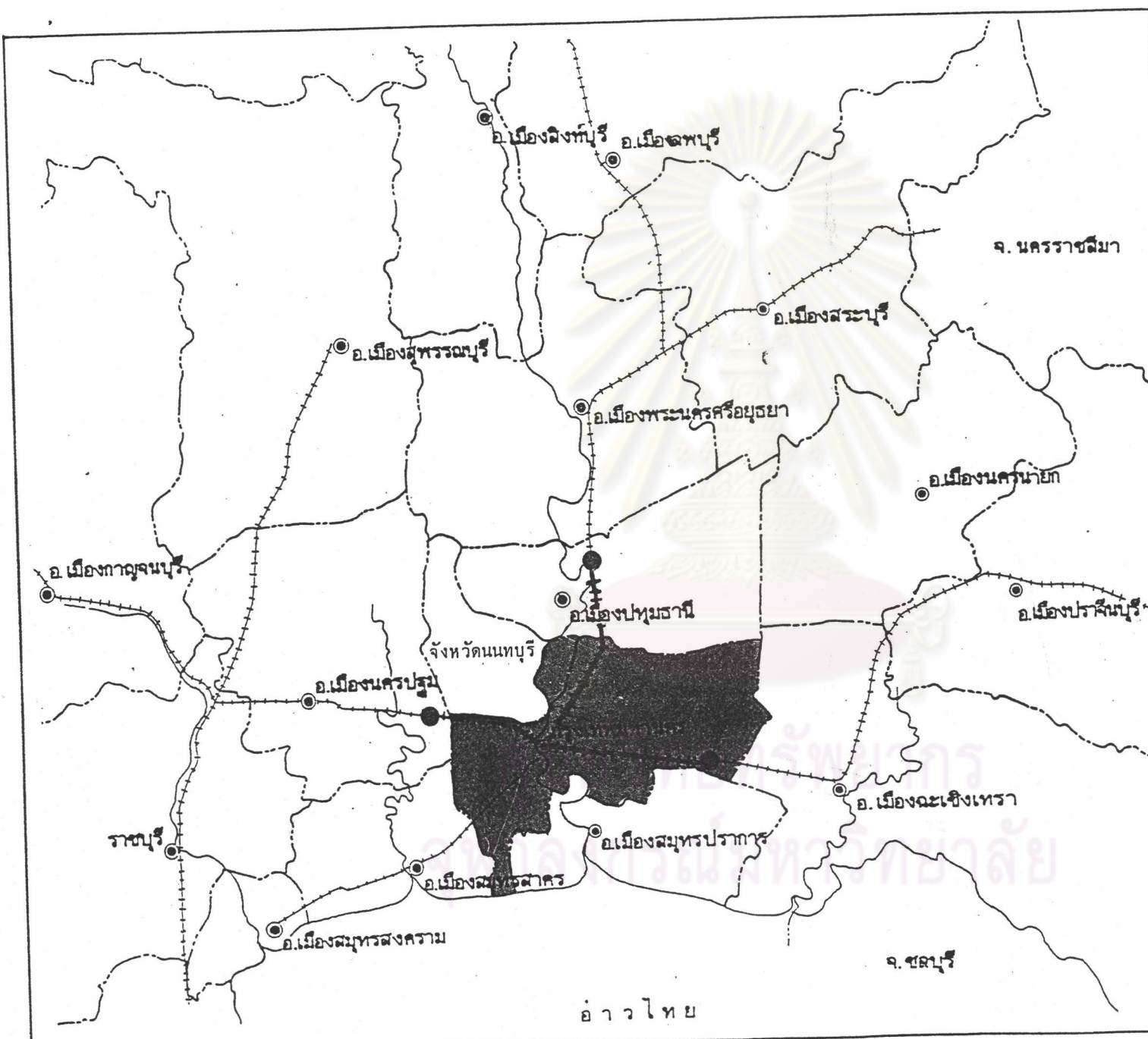
ขอบเขตของการศึกษารูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟในเขตกรุงเทพและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง ศึกษาแบบของผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครเป็นส่วนใหญ่ และครอบคลุมบางสถานีของสายเหนือที่อยู่ในเขตจังหวัดปทุมธานี ส่วนสายใต้ก็จะมีบางสถานีที่อยู่ในเขตจังหวัดนครปฐมดังนี้

- สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีหัวลำโพง จังหวัดกรุงเทพมหานครถึงสถานีเชียงใหม่ จังหวัดปทุมธานี

- สายตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีหัวลำโพง จังหวัดกรุงเทพมหานคร ถึงสถานีหัวตะเข้ จังหวัดกรุงเทพมหานคร

- สายใต้ จากสถานีหัวลำโพง หรือสถานีธนบุรี จังหวัดกรุงเทพมหานคร ถึงสถานีศาลายา จังหวัดนครปฐม





สัญลักษณ์

+++++ เส้นทางรถไฟในปัจจุบัน

+++++ เส้นทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา

จ. นครราชสีมา

อ.เมืองสิงห์บุรี

อ.เมืองอุทัยธานี

อ.เมืองสุพรรณบุรี

อ.เมืองพระนครศรีอยุธยา

อ.เมืองนครนายก

อ.เมืองกาจจนบุรี

อ.เมืองนครปฐม

จังหวัดนนทบุรี

อ.เมืองปทุมธานี

อ.เมืองปราจีนบุรี

อ.เมืองฉะเชิงเทรา

อ.เมืองสมุทรปราการ

อ.เมืองสมุทรสาคร

อ.เมืองสมุทรสงคราม

จ. ชลบุรี

อ่าวไทย

การศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้โดยสาร  
รถไฟในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง

แสดง  
ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

มาตราส่วน 0 5 10 20 30 40  
Km

แผนที่ 1.1

N



#### 1.4 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีวิจัยจากเอกสารหรือห้องสมุด (Documentary of Library Research) และการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field Research) โดยมีขั้นตอนในการดำเนินงานคือ

1.4.1 ศึกษาทฤษฎี แนวความคิด และหลักวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

1.4.2 ทบทวนข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมมาจากหน่วยงานต่างๆ และทำการศึกษาข้อเท็จจริงในพื้นที่โดยการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) และทำการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อทราบถึงรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟในปัจจุบันและในอนาคต

1.4.3 นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องและข้อมูลจากภาคสนามและแบบสอบถามมาศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและความต้องการของผู้โดยสาร

1.4.4 สรุปและเสนอแนะแนวทางแก้ไข

#### 1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ สามารถจำแนกตามแหล่งที่มาได้ 3 ประเภทด้วยกันคือ

1.5.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการศึกษาภาคสนาม การออกสำรวจพื้นที่ และการออกแบบสอบถามสัมภาษณ์ผู้โดยสารสายเหนือจำนวน 200 ชุด, สายตะวันออกจำนวน 104 ชุด และสายใต้จำนวน 70 ชุด

1.5.2 ข้อมูลสถิติ เอกสารจากหน่วยงานราชการและหน่วยงานเอกชนต่าง ๆ เช่น

1.5.2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.5.2.2 กรมการคมนาคมขนส่งทางบก

1.5.2.3 สำนักงานจังหวัด

1.5.2.4 แผนกทะเบียน กรมตำรวจ

1.5.2.5 สำนักงานโยธาจังหวัด

1.5.2.6 แขวงการทางจังหวัด

1.5.2.7 ศาลว่าการกรุงเทพมหานคร

1.5.2.8 สำนักผังเมือง

1.5.2.9 กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

1.5.2.10 สำนักงานสถิติแห่งชาติ

1.5.2.11 กรมพัฒนาที่ดิน

1.5.2.12 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1.5.2.13 มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

1.5.3 แผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ จากกรมแผนที่ทหาร และแผนที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เพื่อทราบระบบและโครงข่ายการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟและรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการทางรถไฟในพื้นที่ศึกษา

1.6.2 เพื่อทราบแนวทางในการปรับปรุง และพัฒนารูปแบบการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟให้สอดคล้องกับการขนส่งรูปแบบอื่น

1.6.3 เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปเป็นข้อมูลในการประกอบการตัดสินใจในการวางแผนและพัฒนาระบบการขนส่งโดยรถไฟ ซึ่งเป็นการขนส่งมวลชนรูปแบบหนึ่งเพื่อลดปัญหาการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและบริเวณพื้นที่เกี่ยวเนื่องต่อไปในอนาคต

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย