

## บทที่ 2

### ความสำคัญของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร

เมื่อพูดถึงปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจร หลายคนคงยอมรับกันว่าภาพการฝ่าฝืนกฎจราจรกับการดำเนินชีวิตในสังคมคนกรุงเทพฯ โดยเฉพาะผู้ที่จำเป็นต้องใช้รถใช้ถนนในปัจจุบันเป็นสิ่งที่เห็นควบคู่กันมาโดยตลอด เมื่อผู้คนเดินทางออกจากบ้านไปทำงาน หรือกลับจากทำงานมาบ้าน มีทั้งที่เดินทางโดยรถประจำทาง เดินทางโดยรถส่วนตัว หรือบางคนอาจเดินทางโดยวิธีอื่นก็ได้ แต่ในการเดินทางแต่ละครั้งมีคนจำนวนไม่น้อยที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งที่เจตนาและไม่เจตนา ตัวอย่างที่พบเห็นกันเป็นประจำในกรณีของคนที่เดินเท้าทั่วไป คือไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามไม่ว่าจะเป็นทางม้าลายหรือสะพานลอย บริเวณที่มีปัญหานี้มากเช่นย่านพาหุรัด ย่านเยาวราช มีการทำผิดกฎจราจรกันจนบางคนคิดว่าสิ่งที่ทำนั้นไม่ผิดกฎหมายด้วยซ้ำ ใครที่ผ่านไปผ่านมาในย่านดังกล่าว ก็ดูเหมือนจะเข้าใจว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นธรรมเนียมปฏิบัติกันทั่วไป แม้แต่ชาวต่างชาติที่เพิ่งมาเมืองไทยก็ยังปฏิบัติตาม นี่เป็นกรณีเฉพาะคนเดินเท้า ส่วนกรณีผู้ขับขี่กับการฝ่าฝืนกฎจราจรเองก็มีปัญหาไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน และกลับจะมีมากกว่าด้วยซ้ำ เพราะกฎจราจรที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่จะมีมากกว่ากฎจราจรของคนเดินเท้า ดังนั้นผู้ขับขี่จึงมีโอกาสที่จะทำผิดกฎจราจรได้มากกว่า

#### 2.1 ความรุนแรงของปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร

“กรุงเทพฯเปรียบเสมือนหม้อหลอม (Melling pot) ขนาดมหึมาของผู้คนที่มียุคสมัยแตกต่างกันอย่างมากมาย (Heterogeneous) กล่าวคือ เป็นที่รวมของคนหลายชาติ หลายภาษา และบุคคลที่มาจากทั่วทุกภาคของประเทศไทย”(วิระพงษ์ บุญโญภาส, 2533) เพราะกรุงเทพฯเป็นศูนย์กลางของการค้าการติดต่อสื่อสารกับนานาประเทศ กิจกรรมที่สำคัญต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมทางการเมือง เศรษฐกิจ การศึกษาและการขนส่ง ต่างก็รวมอยู่ในกรุงเทพฯทั้งสิ้น ดังจะเห็นได้จากหน่วยงานราชการ กระทรวง ทบวง กรม หรือแม้กระทั่งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่มีสถานที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร แม้ว่าในปัจจุบันรัฐบาลจะได้พยายามส่งเสริมผลักดันให้ภาคเอกชนดำเนินกิจการทางธุรกิจในจังหวัดอื่นๆ โดยการใช้นโยบายต่างๆ มาจูงใจ เช่น ใช้นโยบายทางด้านภาษีมาเป็นสิ่งจูงใจ แต่การผลักดันดังกล่าวคงทำได้เฉพาะในบางกิจการเท่านั้น และโดยเหตุที่กรุงเทพฯ เป็นเมืองศูนย์กลางที่มีคนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากนี้เอง ทำให้“สภาพของสังคมในกรุงเทพฯนั้น มีลักษณะ

เด่นชัดประการหนึ่ง คือสภาพสังคมพิกการ ความหมายของสังคมพิกการคือการสูญเสียความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม”(วิระพงษ์ บุญโญภาส) การเสียระเบียบของกรุงเทพฯ นั้นมีอยู่อย่างมากมายจนมีการกล่าวกันว่า “กรุงเทพฯ เป็นเสมือนเวทีของการกระทำผิดกฎหมายในหลายรูปแบบ ด้วยสถิติความถี่ชุกชุมสูงกว่าเมืองอื่นใดในประเทศไทย” (มารุต จันทนวนล) การกระทำผิดกฎหมายของผู้ขับขี่ก็เป็นรูปแบบหนึ่งที่เราสามารถพบเห็นกันได้บ่อยๆ ในสังคมกรุงเทพฯ และดูเหมือนว่าคนกรุงเทพฯ จะมองว่าการกระทำดังกล่าวเป็นเรื่องปกติ ซึ่งนับวันก็ยิ่งจะมีเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับโดยเฉพาะการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ สิ่งหนึ่งที่สามารถนำมาเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของปัญหาดังกล่าวได้ คือสถิติในการจับกุมผู้กระทำความผิดของตำรวจจราจร

จากการศึกษาพบว่าในช่วงระยะเวลา 10 ปี (ปี พ.ศ.2530 ถึงพ.ศ.2539) จำนวนหนังสือคำสั่ง (ใบสั่ง) ที่เจ้าพนักงานจราจร ออกให้แก่ผู้กระทำความผิดได้เพิ่มจำนวนสูงขึ้นเกือบเท่าตัว ดังปรากฏตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 สถิติการจับกุมโดยการออกหนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรปี พ.ศ.2530 - 2539

| ปี พ.ศ. | ใบสั่ง | จับกุม  |          | รวม     |
|---------|--------|---------|----------|---------|
|         | (เล่ม) | พบตัว   | ไม่พบตัว | (ราย)   |
| 2530    | 57920  | 788487  | 601631   | 1390118 |
| 2531    | 55448  | 702427  | 551716   | 1254143 |
| 2532    | 81080  | 1003780 | 855609   | 1859389 |
| 2533    | 88550  | 1395371 | 654786   | 2050157 |
| 2534    | 112800 | 1792254 | 736795   | 2529049 |
| 2535    | 99420  | 1720223 | 521661   | 2241884 |
| 2536    | 102500 | 1737608 | 438840   | 2176448 |
| 2537    | 96560  | 1370762 | 511859   | 1882621 |
| 2538    | 85090  | 1109342 | 468085   | 1577427 |
| 2539    | 120280 | 1387960 | 938611   | 2326571 |

ที่มา : งานที่ 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร

ในด้านของผู้ขับขี่ก็มีรายงานผลการวิจัยของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สำนักบริการวิชาการ (2539) ที่ได้ยืนยันถึงจำนวนผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายจราจร โดยทำการสำรวจประสบการณ์ในการกระ

ทำความเข้าใจผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลปรากฏว่าผู้ขับขี่ที่เคยกระทำผิดกฎจราจรมีจำนวนสูงถึง 75 % หรืออาจกล่าวได้ว่าในจำนวนผู้ขับขี่ 5 คน มีผู้ที่เคยกระทำผิดกฎจราจรถึง 4 คน ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2 ประสบการณ์ในการทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่

| ประสบการณ์กระทำผิดกฎจราจร | จำนวน | ร้อยละ |
|---------------------------|-------|--------|
| ไม่เคย                    | 125   | 25.00  |
| เคย                       | 375   | 75.00  |
| รวม                       | 500   | 100.00 |

ที่มา : รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2

โครงการ "กลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดผลในทางปฏิบัติ"

สำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

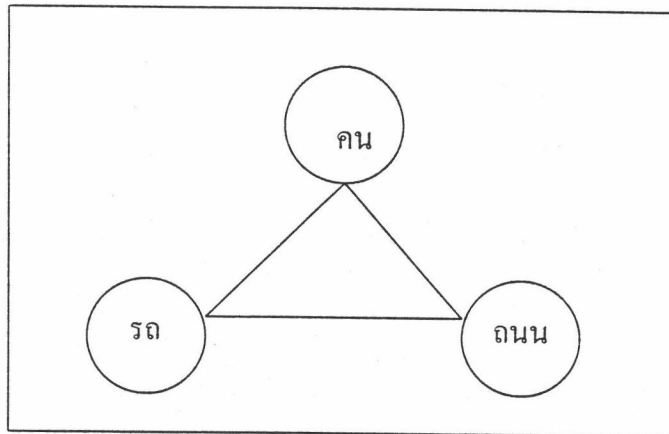
จากจำนวนตัวเลขสถิติที่ได้ยกมาทั้งในตารางที่ 1 และ 2 พอจะชี้ให้เห็นถึงความรุนแรงของปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ในเขตกรุงเทพมหานครแล้วว่ามี ความรุนแรงของปัญหาอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีรายงานด้วยว่าในช่วง "ระยะเวลา 4 เดือนที่ผ่านมา โดยเฉลี่ยมีผู้กระทำความผิดเดือนละประมาณ 200,000 ราย" (ฉลองลาภ ทวีวงศ์, มล. มติชนรายวัน, 5 มีนาคม 2539.) และมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นต่อไป หากปัญหาดังกล่าวยังไม่ได้รับการแก้ไขประเทศไทยก็คงจะต้องได้ผลกระทบในหลายๆ ด้านจากปัญหานี้

## 2.2 ผลกระทบและความเสียหายจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่

การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นั้น มีผลกระทบทำให้ประเทศต้องได้รับความเสียหายจากการกระทำดังกล่าวหลายประการ ผู้เขียนจะขอกล่าวเฉพาะปัญหาสำคัญหลักๆ ที่เห็นได้ชัดเจนดังนี้

### 2.2.1 เป็นสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัด

โดยทั่วไปแล้วการจราจรจะมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ส่วน คือ คน รถ และถนน ซึ่งองค์ประกอบทั้ง 3 ส่วนนี้ มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันอย่างแนบแน่น



รูปที่ 1 องค์ประกอบการจราจร

มีแนวความคิดในเรื่องการจราจรว่าเมื่อคนเพิ่ม ความต้องการในการเดินทางย่อมเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นรถและถนนซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเดินทางก็ต้องเพิ่มให้ได้สัดส่วนกับจำนวนคนด้วย นอกจากความสัมพันธ์กันในด้านปริมาณการเพิ่มแล้ว องค์ประกอบทั้ง 3 ส่วนนี้ยังจะต้องมีความสมบูรณ์ในด้านอื่นๆ ด้วย เช่น รถก็ต้องเป็นรถที่มีสภาพดี เพราะหากนำรถที่เรียกว่า “หมดสภาพ” มาใช้ขับขี ถ้าเกิดปัญหาเครื่องยนต์ขัดข้องก็จะกีดขวางการจราจรของผู้อื่น หรือถนนก็ต้องเป็นถนนที่ได้รับการออกแบบอย่างถูกต้อง พื้นถนนจะต้องไม่ขรุขระเป็นหลุม เป็นบ่อ เพราะจะทำให้การจราจรไม่คล่องตัว ในด้านคนก็เช่นกันจะต้องเป็นผู้ขับขี่ที่มีระเบียบวินัยในการขับขี่รถยนต์ มีความรู้ เข้าใจ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดด้วย

สำหรับสถานการณ์จราจรของกรุงเทพมหานคร คนกรุงเทพฯ ต้องประสบกับปัญหาการจราจรที่เลวร้ายอย่างยิ่ง โดยในปี 2537 สามารถคิดอัตราความเร็วในการเดินทางภายในเขตกรุงเทพโดยเฉลี่ยเพียง 8.68 กม. ต่อชั่วโมงเท่านั้น (ปรากฏตามตารางที่ 3 ) และในรายงานผลการศึกษาเรื่อง Strategic Planning for Metropolitan Bangkok Phase IV ยังได้กล่าวด้วยว่าในปี 2539 นี้ “การจราจรจะเลวร้ายที่สุด” (วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะวิศวกรรมศาสตร์)

ตารางที่ 3 อัตราความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางภายในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2537

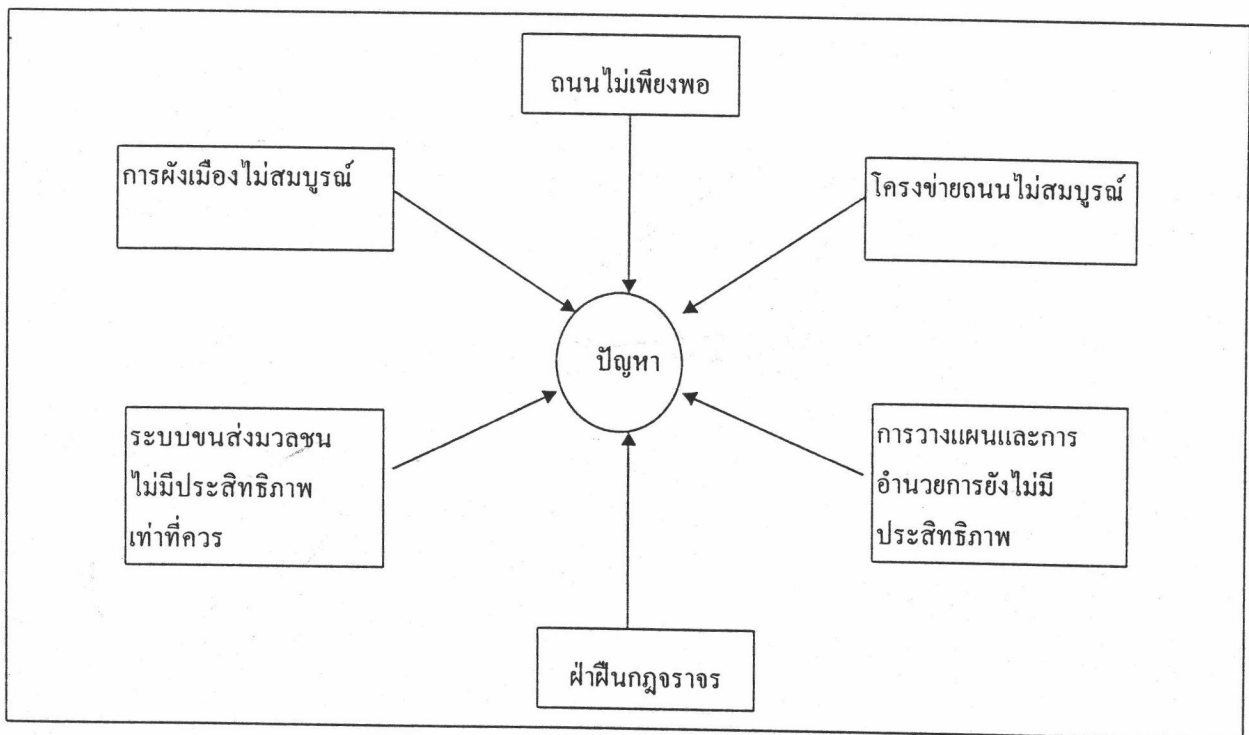
จำแนกตามช่วงเวลาและถนน เรียงตามความเร็วเฉลี่ยรวมจากน้อยไปมาก

| ลำดับที่ | ชื่อนถนน         | เฉลี่ยรวม<br>กม. /ชม. |
|----------|------------------|-----------------------|
| 1        | จักรพรรดิพงษ์    | 6.46                  |
| 2        | เขาวราช          | 6.49                  |
| 3        | บำรุงเมือง       | 6.49                  |
| 4        | สุรวงศ์          | 6.84                  |
| 5        | สาทร             | 7.03                  |
| 6        | สุทธิสาร         | 7.16                  |
| 7        | นครสวรรค์        | 7.25                  |
| 8        | ประดิพัทธ์       | 8.02                  |
| 9        | ศรีอยุธยา        | 8.12                  |
| 10       | อโศก - ดินแดง    | 8.13                  |
| 11       | พระรามที่ 5      | 8.24                  |
| 12       | ราชวิถี          | 8.33                  |
| 13       | พญาไท            | 8.52                  |
| 14       | วิฑู             | 8.53                  |
| 15       | ราชดำเนิน        | 8.6                   |
| 16       | เจริญกรุง (ปลาย) | 8.69                  |
| 17       | สามเสน           | 8.97                  |
| 18       | เจริญกรุง (ต้น)  | 9                     |
| 19       | พินิจโลก         | 9.44                  |
| 20       | สี่พระยา         | 9.54                  |
| 21       | พระรามที่ 6      | 9.69                  |
| 22       | กรุงเกษม         | 9.98                  |
| 23       | อังรีคูนังค์     | 10.04                 |
| 24       | สีลม             | 10.77                 |
| 25       | พระรามที่ 4      | 11.15                 |
| 26       | สุขุมวิท         | 11.16                 |
| 27       | พระรามที่ 9      | 11.59                 |
|          | เฉลี่ยรวม        | 8.88                  |

ที่มา : คัดแปลงจากตารางจากงานสถิติข้อมูล ฝ่ายประเมินผลและสถิติ กองนโยบายและแผนรวม

จากการศึกษาถึงสาเหตุปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานคร พบว่าปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครก็เกิดจากข้อบกพร่องเกี่ยวกับองค์ประกอบในเรื่องคน รถ และ ถนน ความเชื่อมโยงสัมพันธ์กับกฎหมาย เจ้าหน้าที่ของรัฐ กับนโยบายของรัฐบาล ทั้งนี้ยังสามารถจำแนกรายละเอียดของข้อบกพร่องได้เป็น 6 ประการ คือ

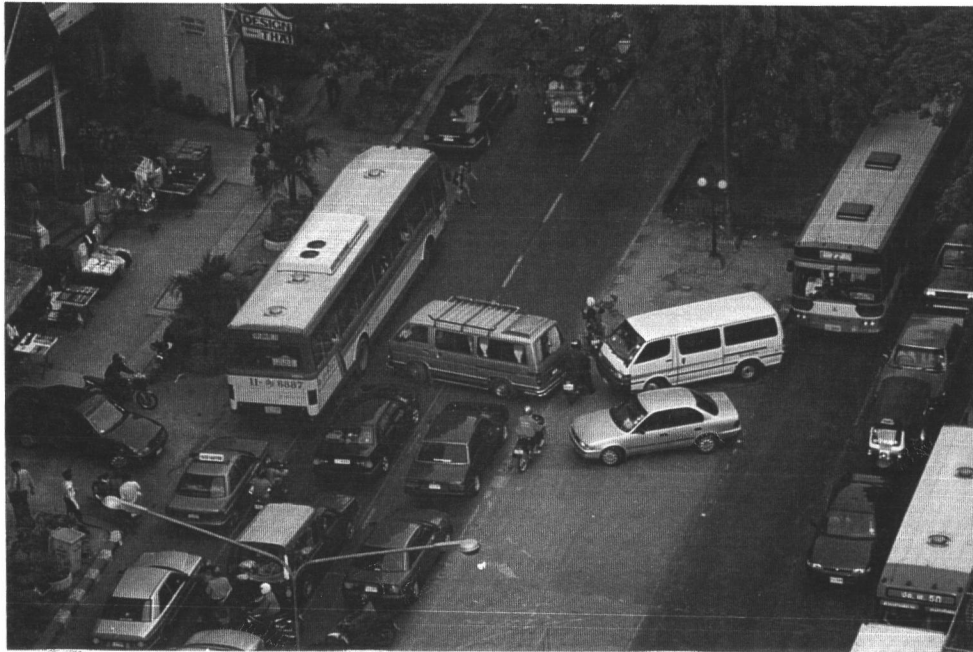
- (1) ถนนไม่เพียงพอ
- (2) โครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์
- (3) การวางแผนและการอำนวยความสะดวกยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- (4) การผังเมืองไม่สมบูรณ์
- (5) ระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- (6) การฝ่าฝืนกฎจราจร



รูปที่ 2 สาเหตุหลักของปัญหาการจราจร  
(วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์  
และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะวิศวกรรมศาสตร์)

จะเห็นได้ว่าจากข้อบกพร่องดังกล่าวในองค์ประกอบในด้านของคนนั้น การฝ่าฝืนกฎจราจรมันเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดประมาณ 15-20 เปอร์เซ็นต์ และเป็นปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งถึงขนาดที่มีผู้

กล่าวว่า “การเพิ่มพื้นที่ถนน หรือการจัดระบบการจราจรดีเพียงใดก็ไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ หากผู้ใช้รถใช้ถนนละเลยการเคารพและยึดถือวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนน” (วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะวิศวกรรมศาสตร์) การฝ่าฝืนกฎจราจรจะนำมาซึ่งปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างไรนั้น ผู้เขียนใคร่ขอนำตัวอย่างภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงบางส่วน<sup>1</sup> มานำเสนอดังนี้



ในภาพผู้ขับขี่รถตู้กำลังกลับรถแต่ไม่พื่น ทำให้รถจอดกีดขวางการจราจรของรถอื่นๆ ทั้งที่ถนนข้างหน้ายังว่าง (ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร มาตรา 52 พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522<sup>2</sup>)

(ภาพจากโครงการฟ้องด้วยภาพ ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก)

<sup>1</sup> ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ญ

<sup>2</sup> พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 52 “ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น”

## 2.2.2 เป็นสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ

ปัจจุบันคนกรุงเทพฯ ต้องเผชิญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษอย่างรุนแรงในหลายๆ ด้าน ซึ่งปัญหามลพิษดังกล่าวส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากปัญหาการจราจร “จากสถิติในปี พ.ศ.2533 มีประชากรถึง 15% ของกรุงเทพฯ มีอาการเจ็บป่วยเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจสืบเนื่องมาจากอากาศเสีย” (Cambridge Massachusetts, 1995) โดยมีการระบุก๊าซซึ่งมีส่วนสำคัญทำให้เกิดอากาศเป็นพิษคือ “ไฮโดรคาร์บอนด์ ไนโตรเจนออกไซด์ และคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งส่วนมากมาจากยานพาหนะ” (Cambridge Massachusetts, 1995) นอกจากปัญหามลพิษทางอากาศแล้ว ก็ยังมีปัญหามลพิษทางเสียง และมลพิษจากฝุ่นละออง อันเป็นผลจากปัญหาการจราจรติดขัดด้วย ดังจะเห็นได้จากรายงานการสำรวจคุณภาพอากาศ และเสียงของสำนักอนามัย กรุงเทพมหานครดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4 การสำรวจคุณภาพอากาศและเสียงตามจุดที่มีการจราจรหนาแน่นในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2537 ตามโครงการลดมลพิษทางอากาศและเสียงจากการจราจร

| จุดตรวจวัด               | ระดับเสียง<br>[dB(A)] | ฝุ่นละออง<br>(mg/m) |
|--------------------------|-----------------------|---------------------|
| อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย    | 76.7                  | 0.38                |
| ถนนเยาวราช               | 79.4                  | 0.43                |
| สี่แยกบ้านแขก            | 81                    | 0.55                |
| บางแค                    | 80.7                  | 0.31                |
| อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ     | 80.7                  | 0.71                |
| บริเวณแยกกอ โศก/สุขุมวิท | 78                    | 0.79                |
| สี่แยกปทุมวัน            | 81.6                  | 0.36                |
| ถนนสีลม (สามแยกบางรัก)   | 82.4                  | 0.65                |
| บริเวณแยกลาดพร้าว/รัชดา  | 82.9                  | 0.78                |
| หน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง  | 81.8                  | 0.21                |

ที่มา : คัดแปลงจากตารางฝ่ายสุขภาพิบาลทั่วไป กองอนามัยสิ่งแวดล้อม สำนักอนามัย

กรุงเทพมหานคร

มาตรฐาน : ปริมาณฝุ่นละออง

ในเวลาเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ประเทศไทยกำหนดไว้ไม่เกิน 50 mg/m

ระดับเสียง

ในช่วงเวลาเฉลี่ย 24 ชั่วโมง US.EPA. เสนอแนะระดับเสียงที่อาจเป็นอันตรายต่อการได้ยิน หากได้ฟังเสียงติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน ไว้ไม่เกิน 70 dB(A)



มลพิษทางอากาศ (Air pollution) ในกรุงเทพมหานครล้วนแต่เกิดขึ้นเพราะปัญหาการจราจร หรือปัญหาการติดทั้งสี่ จะเห็นได้จากในปัจจุบันตำรวจจราจรและผู้ใช้ถนนมีการใช้หน้ากากป้องกันควันพิษ ซึ่งสิ่งนี้เป็นการบอกถึงความรุนแรงและความผิดปกติของอากาศ จึงเห็นได้ชัดว่าเสียทั้งเงิน เสียทั้งเวลา และเสียทั้งสุขภาพและสุขภาพจิต เสียทั้งสิ่งแวดล้อมและเสียภาพพจน์ ทำให้เสียชื่อเสียงของกรุงเทพมหานคร เคยมีตัวอย่างชาวต่างประเทศซึ่งเป็นนักศึกษาชาวอเมริกันมาเรียนที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หลายคนในรอบหลายปีที่ผ่านมา การมาอยู่กรุงเทพประมาณ 6 สัปดาห์ ได้รับผลกระทบจากมลพิษในกรุงเทพมหานครจนเป็นโรคผิวหนัง และต้องเดินทางกลับสหรัฐฯ ก่อนกำหนดเวลาถึง 3 คน และยืนยันว่าจะไม่มากรุงเทพฯ อีก นอกจากนี้ยังมีนักท่องเที่ยวจำนวนหนึ่งเดินทางมาเมืองไทยแต่จะไม่ยอมพักที่กรุงเทพฯ โดยจะเดินทางต่อไปยังเชียงใหม่ ภูเก็ต พัทยา หรือหัวหิน เพราะได้รับการบอกเล่าถึงภัยอันตรายที่อยู่ในกรุงเทพฯ

นอกจากนี้มีการประมาณการกันว่า กรุงเทพมหานครในพ.ศ. 2554 “ในอากาศจะมีไนโตรเจนออกไซด์ เพิ่มขึ้น 5 เท่า ไฮโดรคาร์บอนเพิ่มขึ้น 2 เท่า และคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้น 4 เท่า” (Cambridge Massachusetts, 1995) ซึ่งหากเป็นเช่นนี้แล้วกรุงเทพมหานครก็จะต้องเผชิญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษที่รุนแรงกว่าปัจจุบันอย่างมาก

อย่างไรก็ดี แม้ว่าปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่จะไม่ใช่สาเหตุโดยตรงที่ทำให้เกิดปัญหามลพิษ แต่คงได้กล่าวแล้วว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่เป็นสาเหตุ (โดยอ้อม) ประการหนึ่งของปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ

### 2.2.3 ทำให้เกิดความเสียหายแก่ภาพพจน์ สังคมและเศรษฐกิจของประเทศ

ความเสียหายแก่ภาพพจน์และเศรษฐกิจของประเทศเป็นผลกระทบโดยอ้อมที่สำคัญอีกประการหนึ่งของปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ โดยความเสียหายที่เป็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศนี้มีอยู่หลายประการ ทั้งในด้านมูลค่าการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง มูลค่าการสูญเสียสิ่งแวดล้อมที่ตีรวมทั้งการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น และผลเสียหายอื่นๆ ที่ติดตามมาทั้งทางตรงและทางอ้อม มีการประมาณมูลค่าความเสียหายจากผลกระทบนี้ “โดยในปี 2538 ได้สูญเสียด้านน้ำมันเชื้อเพลิงไป จำนวน 12,362 ล้านบาท และค่ารักษาพยาบาลจากการเจ็บป่วยอันเกิดจากมลพิษ จำนวน 9,509 ล้านบาท จากการสูญเสียดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อผลิตภัณฑ์รวมของประเทศต้องลดลง 1.53 % การบริโภครวมลดลง 0.98 % และการลงทุนรวมของประเทศลดลง 1.10 %” (ประจวบ ไชยสาส์น และคณะ, เอกสารประกอบการพิจารณาญัตติด่วน, 2539) นอกจากนี้ยังมีการ

สูญเสียเวลาซึ่ง “มูลค่าของเวลาที่สูญเสียไปในการเดินทางจากการศึกษาพบว่ามีมูลค่าไม่ต่ำกว่าวันละ 36 ล้านบาท หรือไม่น้อยกว่า หนึ่งหมื่นล้านบาทต่อปี” (จรัล บุรพรัตน์, บรรยายพิเศษ, 2531)

ตารางที่ 5 มูลค่าของเวลาที่สูญเสียไปสำหรับการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ต่อชั่วโมง ในปี 2531

| ประเภทบุคคล           | ใช้รถส่วนตัว (บาท) | ไม่ใช้รถส่วนตัว (บาท) |
|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| - นักธุรกิจ/ข้าราชการ | 46.7               | 14.7                  |
| - นักเรียนนักศึกษา    | 5.8                | 1.9                   |
| - อื่นๆ               | 17.5               | 5.5                   |

ที่มา : หน่วยวิจัยจราจร คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

และความเสียหายดังกล่าวยังมีผลมาถึงความสูญเสียมูลค่าการใช้รถยนต์ ซึ่งจะมีต้นทุนการสูญเสียเป็นสัดส่วนผกผันกับอัตราความเร็ว กล่าวคืออัตราความเร็วยิ่งต่ำ มูลค่าการใช้ยิ่งสูง ดังปรากฏตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6 มูลค่าการใช้รถยนต์ชนิดต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่คาดการณ์ว่าจะเป็นไปในปี 2532 (Vehicle Operating Cost)

หน่วย : บาท

| อัตราความเร็ว<br>(ก.ม./ช.ม.) | รถสามล้อเครื่อง<br>สาธารณะ | รถยนต์รับจ้าง<br>สาธารณะ | รถยนต์โดยสาร<br>ประจำทาง | รถยนต์<br>ส่วนบุคคล | รถบรรทุก |
|------------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------|----------|
| 60                           | 0.97                       | 2.19                     | 5.95                     | 2.12                | 4.46     |
| 55                           | 0.98                       | 2.21                     | 6.03                     | 2.12                | 4.48     |
| 50                           | 0.99                       | 2.25                     | 6.12                     | 2.18                | 4.52     |
| 45                           | 1.02                       | 2.3                      | 6.31                     | 2.25                | 4.58     |
| 40                           | 1.06                       | 2.38                     | 6.53                     | 2.34                | 4.64     |
| 35                           | 1.11                       | 2.48                     | 6.81                     | 2.46                | 4.77     |
| 30                           | 1.19                       | 2.62                     | 7.16                     | 2.61                | 4.93     |
| 25                           | 1.29                       | 2.82                     | 3.64                     | 2.81                | 5.21     |
| 20                           | 1.45                       | 3.12                     | 8.3                      | 3.08                | 5.55     |
| 15                           | 1.69                       | 3.58                     | 9.72                     | 3.35                | 6.13     |
| 10                           | 2.15                       | 4.47                     | 11.15                    | 3.95                | 7.15     |
| 5                            | 3.46                       | 6.46                     | 14.47                    | 4.48                | 9.42     |

ที่มา : หน่วยวิจัยจราจร คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จะเห็นว่าจากปัญหาดังกล่าวทำให้ในแต่ละปีประเทศไทยต้องสูญเสียเงินเป็นจำนวนหลายหมื่นล้านบาทไปอย่างน่าเสียดาย ความสูญเสียที่ยกมากล่าวนั้นคงเป็นเพียงส่วนหนึ่งของผลกระทบที่สามารถคำนวณให้เห็นมูลค่าความเสียหายได้ชัดเจน แต่ยังมีความเสียหายอื่นๆ ที่ไม่อาจคำนวณ เป็นมูลค่าได้ เช่นผลร้ายจากการเกิดอุบัติเหตุ การสูญเสียทรัพยากรบุคคลของชาติจากการเกิดอุบัติเหตุ อันเกิดจากการประมาท หรือฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ เป็นต้น รวมทั้งประเทศไทยยังต้องสูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการลงทุนของชาวต่างชาติ เพราะปัญหาการจราจรจะทำให้ต้นทุนการผลิตต้องสูงตามไปด้วย ภาพพจน์ของกรุงเทพมหานครในสายตาคนต่างชาตินั้น ปัญหาการจราจรถูกนำมากล่าวถึงกันโดยทั่วไป ชาวต่างชาติหลายคนที่มาเที่ยวเมืองไทยแล้วต้องพลาดเที่ยวบิน เพราะปัญหาการจราจรโดยเฉพาะในวันที่มีเทศกาลสำคัญๆ มีอยู่เป็นจำนวนมากไม่น้อย

จากที่กล่าวมาทั้งหมดนี้คงเป็นผลกระทบและความเสียหายเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น แต่เท่าที่ยกมากล่าวก็แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเร่งด่วน อย่างไรก็ตามการพิจารณาแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นี้ คงจะต้องใช้มาตรการหลายๆ อย่างร่วมกัน จะใช้วิธีการรณรงค์กวดขันให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจรเพียงประการเดียวคงจะไม่ได้ผล เพราะ“การใช้มาตรการกวดขันการรักษากฎจราจรเป็นการแก้ไขปัญหาในปลายเหตุ ขณะที่ต้นเหตุอยู่ที่การขาดความยอมรับของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหารถจราจร โดยมีเจตคติที่ว่า การทำผิดกฎจราจรมิใช่ความผิดรุนแรง” (วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะวิศวกรรมศาสตร์) ความคิดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความอ่อนแอของการบังคับใช้กฎหมาย เหตุใดกฎหมายจึงไม่มีผลบังคับใช้ ทำไมประชาชนจึงไม่เกรงกลัวโทษที่อาจจะได้รับ ปัญหานี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าอาจจะเกิดจากความบกพร่องหลายๆ ประการ ทั้งความบกพร่องทางด้านกฎหมาย ความบกพร่องการบังคับใช้กฎหมาย และยังอาจมีความบกพร่องในด้านอื่นๆ ประกอบกัน ทั้งนี้ผู้เขียนจะได้ศึกษาและวิเคราะห์โดยละเอียดในบทต่อไป