



บทที่ 1

## ความสำคัญและความเป็นมาของปัญหา

ตั้งแต่ปี พ.ศ.2500 เป็นต้นมา รัฐบาลได้ปรับปรุงนโยบายเศรษฐกิจของชาติระยะยาว กรุงเทพมหานครได้กลายเป็นศูนย์กลางความเจริญทุก ๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การศึกษา การปกครอง การคมนาคม หรือการติดต่อสื่อสาร ทั้งนี้ยังมีการติดต่อกับต่างประเทศอย่างกว้างขวาง ทำให้การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ภายในประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็ว และในยุคของการเร่งรัดพัฒนานั้น การคมนาคมขนส่งจัดว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะเมื่อมีการคิดค้นพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ จะเห็นได้ว่าการคมนาคมขนส่งทางบกได้กลายเป็นความจำเป็นในชีวิตประจำวัน และการประกอบกิจการทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะช่วยให้เกิดความสะดวกรวดเร็วมากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ

อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางความเจริญของสังคมเมืองในปัจจุบัน ปัญหาหนึ่งที่ผู้คนแห่งยุคโลกาภิวัตน์ได้ต้องทนเผชิญอยู่ทุกเมื่อเชื่อวัน ทุกเวลาในทิวทัศน์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเวลาเช้าและเย็นซึ่งจัดได้ว่าเป็นช่วงเวลาอันเร่งด่วน (rush hour) หรือเวลา 06.00 - 09.00 น. และ 16.00 - 20.00 น. ที่ต้องทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อแข่งกับเวลาอยู่เสมอ สภาพความเป็นจริงในชีวิตประจำวันดูเหมือนจะเป็นคำตอบได้อย่างดี ปัญหาที่กล่าวถึงนี้คือ ปัญหาการจราจร ได้มีผู้กล่าวว่าการจราจรเป็นปัญหาสังคมที่ควบคู่ไปกับการเป็นเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะเป็นเอกนคร (Primate City) (ศราวณี พันสชาว, 2527 : 15) การจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานครนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น จนบางครั้งถ้าจะใช้คำบรรยายสภาพการจราจรว่า "เป็นอัมพาตกันทั้งเมือง" ก็คงจะไม่ผิดความจริงมากนัก และทำให้มองเห็นภาพได้ถึงกรณีที่รถไม่สามารถขยับเขยื้อนไปไหนได้เลย การเดินทางแต่ละครั้งผู้คนจำต้องใช้เวลาและความอดทนอย่างมาก

ปัญหาที่เกิดจากการจราจรติดขัด ไม่ได้มีเฉพาะเรื่องการสูญเสียเวลาในการเดินทางอย่างมากมายบนท้องถนนเท่านั้น หากแต่ยังส่งผลกระทบต่อความแออัดคับคั่งของยวดยาน

เป็นสาเหตุสำคัญให้เกิดการสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง และปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง เกิดฝุ่นและควันจากท่อไอเสีย สุขภาพกายเสื่อมทราม สุขภาพจิตป่วย เกิดความเครียด ดังที่ ดร.อุทุมพร จามรมาน (2530:1-23) แห่งคณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ศึกษาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร เมื่อปี 2538 พบว่า สภาพการจราจรของกรุงเทพมหานคร มีส่วนก่อให้เกิดสภาพความเป็นอยู่ที่ผูกพันกับการเพิ่มคุณภาพชีวิต แต่ละคนเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนมากขึ้น ความเป็นอยู่ของประชาชนในสังคมดำเนินไปอย่างไม่ราบรื่น นอกจากนี้ยังเป็นปัญหาระดับชาติที่สร้างความเสียหายอย่างรุนแรงต่อเศรษฐกิจสังคมของประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่อการลงทุน และการท่องเที่ยวจากต่างประเทศ

กล่าวโดยสรุปก็คือ ปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันนี้ สร้างความสูญเสียทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชน

ถ้าจะพิจารณาให้ลึกซึ้งถึงสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดนั้นก็พบว่า มีหลายปัจจัยด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของโครงสร้างตัวเมืองกรุงเทพ ฯ เรื่องการจัดสรรรูปแบบถนนหนทาง หรือว่าเรื่องของปริมาณรถที่มีมากเกินไป แต่ปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่มีอาจละเลยคือ เรื่องพฤติกรรมของผู้คนในสังคม ทั้งผู้ขับขี่และคนเดินเท้า เพราะคนเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุดต่อปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้คนจำนวนมากมาจากที่ต่าง ๆ กัน จะทำหน้าที่และแสดงพฤติกรรมแตกต่างกันไป ซึ่งเป็นทั้งผู้เดินถนน ผู้ขับรถ ผู้โดยสารรถ ดารวจจราจร แม่ค้าขายของ ฯลฯ ถ้าต่างฝ่ายละเลยหรือแสดงพฤติกรรมไม่เป็นไปตามอย่างที่ควรจะเป็นตามกฎแห่งความถูกต้องของส่วนรวม มุ่งทำตามใจตนเพื่อให้เห็นว่าได้ผลประโยชน์ก่อนใครอื่น ผลคือสังคมจะเกิดความวุ่นวายสับสน ไม่มีระเบียบ

พฤติกรรมนับว่าเป็นเรื่องสำคัญอยู่มากทีเดียว พิสูจน์ได้จากแผนป้ายรถเมล์วีดิทัศน์การจราจร ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการของท่าน พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร ครั้งยังเป็นรองนายกรัฐมนตรี ที่รับผิดชอบแก้ไขปัญหารถจราจรภายในกรุงเทพฯ โดยใช้จ่ายเงินจากกองทุนแก้ไขปัญหารถจราจรที่ได้มาจากกลุ่มเพื่อนนักธุรกิจของท่านทักษิณเอง อันมีแนวคิดตรงกันที่จะร่วมแก้ไขปัญหารถจราจรที่มีสภาพดีขึ้นจากที่เป็นอยู่ เนื่อง

จากปัญหาจราจรส่วนใหญ่นั้นเกิดจากการขาดวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงให้กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บข.น.) รวบรวมพฤติกรรมเพื่อสรุปหาสาเหตุที่ยังพอมีวิธีแก้ไขด้านสภาวะการจราจรเฉพาะหน้าเช่นนี้ (นสพ.เดลินิวส์ ฉบับประจำวันที่ 9 ธันวาคม 2538 :8) โดยเริ่มจากจุดเล็ก ๆ

จากการสรุปถึงสาเหตุของปัญหาพบว่า มี 3 ประเด็นหลักเกี่ยวกับผู้ใช้รถ โดยแบ่งเป็น

- รถยนต์ส่วนบุคคล
- รถยนต์สาธารณะ เช่น รถเมล์ รถแท็กซี่ เป็นต้น
- ตัวบุคคลโดยทั่วไป

หลังจากทราบสาเหตุหลักที่ตึงเครียดแล้ว บข.น. จึงได้ประสานกับบริษัทแมสปีออร์ ซึ่งเป็นบริษัทมหาชน นวัตกรรมคิด ๆ เหล่านี้มาประมวลลงบนแผ่นป้ายกระดาน โดยเขียนเป็นข้อความในเชิงเสียดสีผู้กระทำผิดกฎจราจร ทั้งแนะนำว่าถ้าทำตามกฎจราจรแล้วจะได้รับผลเช่นไร ป้ายดังกล่าวสร้างความสนใจแก่ผู้คนที่ผ่านไปมาบนท้องถนนเป็นอย่างมาก เช่น

ถูกใครหา... ใช้สะพานลอยข้ามถนนช่วยแก้รถติดได้ 10%

ม누ยอะไร เอ่ยขอบทักให้รถติด

เสียบคราวนี้พี่ไม่ว่า เสียบคราวหน้าพี่จับแน่... ต่อแถวตามช่องทางช่วยแก้รถติดได้ 10%

อนึ่ง ในส่วนของประเด็นรถยนต์สาธารณะนั้นได้รวมหมายถึง รถโดยสารมินิบัส เข้าไปด้วย ซึ่งรถโดยสารมินิบัสนี้ดำเนินการโดยเอกชนที่ได้รับเส้นทางสัมปทานจาก ขสมก. หรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รถมินิบัส คือ รถโดยสารขนาดเล็กที่มีเจ้าของเป็นผู้ประกอบการในรูปแบบบุคคลธรรมดาที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ำให้สิทธิในการนำรถโดยสารขนาดเล็กเหล่านั้นมาวิ่งบริการผู้โดยสารร่วม

กับองค์การฯ เพื่อเป็นการขจัดรถโดยสารเล็กผิดกฎหมายที่เดินรถบนถนนใหญ่ ให้เป็นรถที่ถูกต้อง (นราภรณ์ ดวงรัตน์ประทีป , 2534 : 13) รถมินิบัสมีเส้นทางเดินรถโดยการกำหนดขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งหมด 174 เส้นทางกำหนดอัตราค่าโดยสารเท่ากันตลอดทั้งสาย ตัวรถมินิบัสมีความยาวโดยประมาณ 6.5 เมตร สามารถรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 30 - 40 คน

รถโดยสารมินิบัส เป็นรถที่เกิดขึ้นมาจากแนวคิดที่ต้องการให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเป็นสำคัญ เพราะแต่เดิมที่เป็นรถสองแถวธรรมดาแบบสองแถวนั่งหันหน้าเข้าหากัน รุ่งทั่วใบทั้งในตรอกชอกชอย และตามถนนใหญ่ที่มีการจราจรขวักไขว่ ซึ่งสองแถวตามแบบแต่เดิมนั้นถ้าดูตามสภาพตัวรถแล้วไม่อาจให้การรับประกันถึงความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารได้เท่าใดนัก เป็นหน้าที่ของผู้โดยสารที่จะต้องดูแลความปลอดภัยให้กับตัวเองในการเกาะแน่น ๆ ไม่ให้หล่นลงมาตามแรงเหวี่ยง หรืออะไรก็แล้วแต่ ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีนโยบายให้ผู้ประกอบการเดินรถดังกล่าวจัดการตัดแปลงปรับปรุงตัวรถจากสองแถวแบบสองแถว ให้เป็นรถมินิบัส มีลักษณะคล้ายรถเมล์ขนาดเล็ก ที่มีประตูเปิดเปิดเรียบร้อย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งกำหนดให้รถมินิบัสที่วิ่งบนถนนใหญ่นั้นทาดักรถเป็นสี่เหลี่ยมไม้อ่อน ส่วนผู้ที่ไม่ยอมเปลี่ยนแปลงตัวรถ หรือทำเป็นรถสองแถวเหมือนเดิมก็จำกัดขอบเขตการวิ่งให้วิ่งได้แต่เฉพาะในชอกชอยเท่านั้น ห้ามนำรถออกมาวิ่งปะปนอยู่บนถนนใหญ่เด็ดขาด แล้วทั้งนี้จะต้องทาดักรถเป็นสีแดงแยกกันเป็นอย่างเด่นชัด (อ้างถึงในรายงานการสำรวจรถยนต์โดยสารขนาดเล็ก : 2528,2-3)

แนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อมาในระยะยาว เพราะรถมินิบัสนั้นบางคันก็ได้รับการตัดแปลงมาอย่างไม่ค่อยมั่นคงแข็งแรงนัก ส่งผลให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสาร ภายในระยะเวลาไม่กี่ปีรถก็อยู่ในสภาพทรุดโทรม ภายในตัวรถเก่า หินปู ราวที่จับเบาะ บนเพดานมีสายไฟระโยงระยาง นอกจากนี้ประกอบกับพฤติกรรมการขับที่ชกชนจอดเฉยๆไปมา บาดหน้าบาดหลัง ส่งผลให้เกิดอันตรายและปัญหาการจราจรจากพฤติกรรมการขับดังกล่าว

ในรายงานการวิจัยฉบับนี้ ปัญหาการวิจัย คือ ศึกษาว่าพฤติกรรมของคนชั้นรณินิบัสมิผลต่อ ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครหรือไม่ อย่างไร ทั้งนี้เพื่อผลการวิจัยอาจใช้ประโยชน์เป็น แนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจราจรไม่มากก็น้อย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับนโยบายของรัฐที่ว่า ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาบริการพื้นฐานด้านการขนส่งให้เพิ่มขีดความสามารถ และประสิทธิภาพการให้บริการด้วยการขนส่งที่รวดเร็ว ปลอดภัย และมีต้นทุนต่ำเพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านอื่นๆ โดยมีแนวทางการพัฒนาสาขาขนส่งในเรื่องการการแก้ไขปัญหาความแออัดของการจราจร และจัดระบบขนส่งในเมืองโดยใช้มาตรการควบคุม และวิธีการจัดระบบการจราจรในการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลง



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของคนขับรถมินิบัสว่ามีผลกระทบที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงไร
2. เพื่อศึกษาถึงลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถมินิบัสที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยทางสังคมและ เศรษฐกิจอะไรบ้างที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร
4. เพื่อศึกษาแนวความคิดของคนขับรถมินิบัสต่อปัญหาการจราจรและแนวทางแก้ไข
5. เพื่อศึกษาสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยกในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 3 จุดที่มีสภาพการจราจรหนาแน่น

### ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยไว้ดังนี้ คือ ผู้วิจัยได้เลือกวิจัยถึงปัจจัยด้านพฤติกรรมต่าง ๆ ของรถโดยสารมินิบัสในเขตกรุงเทพมหานครที่มีผลทำให้เกิดปัญหาจราจร โดยตัวอย่างประชากรที่นำมาใช้ในการวิจัย คือ รถมินิบัสที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารอยู่บนถนนใหญ่ในกรุงเทพมหานคร เป็นการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ทั้งแบบเจาะลึกและแบบสัมภาษณ์ทั่วไป รวมถึงการสัมภาษณ์แบบ สอนถาม ทำใช้การสัมภาษณ์แบบ FACE TO FACE

นอกจากนี้ยังใช้เทคนิควิจัยประเภทการสังเกตอย่างมีส่วนร่วม (participant observation) ซึ่งเป็นหลักการสำคัญที่สุดของการวิจัยสนามทางมานุษยวิทยา เพื่อให้สามารถเข้าใจพฤติกรรมของผู้คนได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้รวมสัมภาษณ์ถึงตัวผู้ขับขี่รถโดยสารมินิบัสในด้านประวัติชีวิต เพื่อให้ทราบถึงภาพรวมของชีวิต (holistic approach) อันส่งผลต่อการแสดงออกของพฤติกรรม เช่น พฤติกรรมการขับขี่ เป็นต้น

ผู้วิจัยจะทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างจำนวน 140 คน จากสายการเดินรถ 6 สายใน  
เขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่

- สาย 77 เดินรถจาก สาทร-จตุจักร
- สาย 74 เดินรถจาก คลองเตย-ห้วยขวาง
- สาย 207 เดินรถจากราม 1-ราม 2
- สาย 71 เดินรถจากวัดธาตุทอง-ปัฐวิกรณ์
- สาย 60 เดินรถจากสนามหลวง-บึงกุ่ม
- สาย 11 เดินรถจากอ่อนนุช-ประตูน้ำ

ทั้งนี้จะเป็นการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถมินิบัส โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 140 ชุด ซึ่ง  
จำนวนประชากรกลุ่มเป้าหมายจะเฉลี่ยกันไปตามความเหมาะสมในแต่ละสาย และมีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับรถอีก 20 ราย โดยเลือกมาจากกลุ่มเป้าหมายที่มีอยู่ เพื่อให้ทราบถึงเรื่องราวและรายละเอียดต่าง ๆ ได้ลึกซึ้งขึ้น

ในส่วนของการสังเกตทั่วไป ผู้วิจัยได้เลือกบริเวณทางแยกที่มีเรียกได้ว่าเป็นแยกที่มีปัญหา  
ซึ่งงานที่นี้ไม่ได้เจาะจงเฉพาะปัญหาด้านการจราจรเพียงอย่างเดียว หากแต่รวมหมายถึงปัญหา  
จากสภาพทั่วไปของแยกเอง และปัญหาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้คนที่ต้องสัญจรเข้ามา ซึ่งเป็น  
แยกที่เริ่มมีบทบาท เพราะเป็นแยกชานเมืองที่รองรับการขยายเมืองและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ  
โดยเป็นการศึกษาสภาพการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 06.00 น. - 09.00 น.  
และเวลา 16.00 น. - 19.00 น. ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2539 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2539

#### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบพฤติกรรมของคนขับรถมินิบัสว่ามีผลกระทบทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงไร



2. ท้าให้ทราบลำดับความสำคัญของพฤติกรรมของคนขับรถมินิบัสที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

3. ท้าให้ทราบถึงปัจจัยทางสังคมและ เศรษฐกิจที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

4. ท้าให้ทราบถึงแนวคิดของคนขับรถมินิบัสที่มีต่อปัญหาการจราจรและแนวทางการแก้ไข

5. ท้าให้ทราบถึงสภาพการจราจรทั่วไปบริเวณทางแยกในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 3 จุด ที่มีสภาพการจราจรหนาแน่นและเป็นปัญหาอันเกิดมาจากปัจจัยต่าง ๆ

6. นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร และประเมินประสิทธิผลร่วมกันระหว่างผู้บริหารประเทศ กับคนขับรถมินิบัสซึ่งเป็นบุคคลกลุ่มหนึ่งในสังคมไทย



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย