

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและสภาพของปัญหา

กรุงเทพมหานคร มีลักษณะเป็นเมืองเอกนคร (megacity)¹ ที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สังคม การขยายตัวของเมือง และการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองอื่นๆ ของประเทศไทย โดยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การผลิต การศึกษา การบริหาร แรงงานและการบริการที่สำคัญของประเทศ มีเนื้อที่ 1,565.2 ตารางกิโลเมตร และมีจำนวนประชากรทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งสิ้น 10,277,864 คน เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรทั้งประเทศประมาณ 65 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 15 ของจำนวนประชากรรวมทั้งประเทศ² ซึ่งการเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วนี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ ปัญหาด้านที่อยู่อาศัย ปัญหาเรื่องบริการสาธารณสุขปโภค สาธารณูปการ ปัญหาทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนปัญหาการจราจรและขนส่งของเมือง ซึ่งปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นไม่ใช่แต่เพียงในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อเมืองไปยังจังหวัดใกล้เคียงในแถบปริมณฑล อันได้แก่ สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร อีกด้วย

¹ดำรงศักดิ์ จันโททัย, รายงานการวิจัยเรื่อง การประเมินนโยบายการบริหารงานจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2542), หน้า 21.

²สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, “รายงานการประชุมการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล,” อาคารสาร., 8 สิงหาคม 2545.

ด้วยเหตุที่กรุงเทพมหานครมีการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างรวดเร็วและการขยายตัวของเมืองที่ปราศจากการควบคุมและการวางแผนที่เหมาะสม ทำให้ระบบสาธารณูปการ เช่น ถนนและระบบการขนส่งสาธารณะที่จะรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนซึ่งมีมากถึง 18,784,000 เทียบต่อวันมีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะผู้ที่มีการอยู่อาศัยบริเวณชานเมืองที่จะเดินทางเข้ามาทำงานหรือเรียนหนังสือในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ด้วยเหตุนี้ประชาชนส่วนหนึ่งที่อยู่ในฐานะที่จะมีรถยนต์ส่วนตัวได้ ก็จะซื้อหารถยนต์มาใช้ในการเดินทางของตนเป็นผลให้ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2547 มีสถิติการจดทะเบียนรถยนต์ 4 ล้อใหม่จำนวน 167,480 คัน ขณะที่ตลอดปี 2546 และปี 2545 มีสถิติการจดทะเบียนรถยนต์ 4 ล้อใหม่จำนวน 240,217 คันและ 193,097 คัน ตามลำดับ³

ซึ่งจากปัญหาการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์และวิกฤตการจราจรนี้เป็นผลให้ประชาชนต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และต้องเสียค่าใช้จ่ายในการใช้รถ (Vehicle Operating Cost ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าสึกหรอ ค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ฯลฯ) สูงขึ้น ซึ่งเวลาที่ใช้ในการเดินทางและค่าใช้จ่ายในการใช้รถที่เพิ่มมากขึ้นจะกลายเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยในปี 2544 และ 2545 เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจซึ่งเกิดจากการจราจรติดขัด ประมาณปีละ 44,012 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะประมาณ 10,770 ล้านบาท และค่าเสียเวลาในการเดินทางประมาณ 33,242 ล้านบาท⁴ ซึ่งผู้บริโภคที่เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะก็จำเป็นต้องรับภาระค่าใช้จ่ายของการใช้บริการนี้ด้วย เช่น ค่าเวลาที่ติดขัดบนถนนของแท็กซี่มอเตอร์ หรือค่าขนส่งสินค้าของ ร.ส.พ. เป็นต้น นอกจากนี้แนวโน้มในการใช้

³กระทรวงคมนาคม. (มีนาคม, 14). สถิติการจดทะเบียนรถยนต์ 4 ล้อ [Online]. Available URL: <http://www.dlt.go.th>, 2547.

⁴สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาเชิงบูรณาการ เพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2545), หน้า 8-9.

น้ำมันเชื้อเพลิงยังสูงขึ้นเรื่อย ๆ อันเนื่องมาจากสภาพการจราจรติดขัดอย่างมากใน กรุงเทพมหานคร และได้ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านมลพิษทางอากาศที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน ซึ่งควรที่จะแก้ไขอย่างเร่งด่วนอีกด้วย⁵

อย่างไรก็ตาม ในช่วงระยะเวลาสองทศวรรษที่ผ่านมา รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการจราจรและขนส่งจึงได้มีการระดมทุนเพื่อใช้ในการพัฒนาระบบการจราจรและการขนส่ง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (2525-2529) มีการจัดสรรงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐ รวมทั้งสิ้น 18,962 ล้านบาท ต่อมาในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 เอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งมากถึงร้อยละ 39 ของการลงทุนด้านการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งสิ้น 43,009 ล้านบาท และในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เอกชนได้เข้ามารับภาระการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง เป็นสัดส่วนมากถึงร้อยละ 42 ของเงินลงทุนทั้งสิ้น 335,182 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถขนส่งคนได้คราวละมากๆ ให้มากขึ้น⁶

ด้วยเหตุนี้ ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 จึงได้มีโครงการเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากถึง 110 โครงการต่อปี⁷ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร แต่ประเทศไทยได้ประสบกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจในปี พ.ศ. 2540 มีผลทำให้งบประมาณของประเทศลดลงเป็นจำนวนมากรวมไปถึงการลงทุนด้านการจราจรและขนส่ง สำหรับ

⁵“ม.มหิตลเผยแพร่ผลวิจัยอากาศคนกรุงเทพฯซึ่มลพิษแย่งลง,” ฐานเศรษฐกิจ, 4-7 สิงหาคม 2545, หน้า 11.

⁶พ.ศ.ต. บงยุทธ สารสมบัติ, เอกสารประกอบการสัมมนา ยุทธศาสตร์ด้านการจราจร:-ยุค IMF (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจร-ทางบก, 2541), หน้า 5-7.

⁷คำรบลักข์ สุรัสวดี, การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง “กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” กับการแก้ปัญหาจราจร (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 2-8.

ภาคเอกชนไม่สามารถรักษาสภาพของกระแสเงินสดที่ไหลเวียนในโครงการขนส่งได้ ส่งผลให้การลงทุนโครงการต่างๆ ได้ถูกตัดทอนลง ยกเลิกโครงการ หรือบางโครงการก็ได้ชะลอออกไป ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในแผนฯ ฉบับอื่นๆ ต่อมา และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ได้ดำเนินการมาแล้วได้ประสบปัญหาการซ้ำซ้อนของโครงการและการประสานงานโครงการต่าง ๆ อีกด้วย

จวบจนปัจจุบันแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (2545-2549) รัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการพัฒนากรุงเทพมหานครในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล นั่นคือ ประการแรก จะสนับสนุนการกำหนดรูปแบบและโครงสร้างใหม่ของเมืองหลวง โดยวางแผนการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ในกรุงเทพมหานครให้มีความชัดเจน รวมทั้งพัฒนาเครือข่ายเพื่อเชื่อมโยงการให้บริการสาธารณะอย่างเป็นระบบ และประการที่สอง จะส่งเสริมการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน และประสานการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้สอดคล้องอย่างเป็นระบบกับทิศทางการพัฒนาเมืองและการผังเมือง⁸ จากการที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายไว้อย่างชัดเจนและให้ความสำคัญในการที่จะแก้ไขปัญหาจราจรอย่างเร่งด่วน โดยได้จัดสรรงบการลงทุนด้านการจราจรและขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งอุปสรรคสำคัญโดยทั่วไป ก็คือ ลักษณะของผังเมือง ข้อยกจำกัดทางด้านงบประมาณของประเทศที่ยังไม่เพียงพอ ปัญหาการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้าง และวิธีการดำเนินชีวิตของประชากร ทำให้การจราจรกลายเป็นปัญหาสำคัญที่ยากต่อการแก้ไข ส่งผลถึงระบบเศรษฐกิจการเมือง และสังคม คิดตามมา

นอกจากนี้ปัญหาการจราจรได้เพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้เดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก ก่อให้เกิดการสูญเสียและความเครียดขึ้นมา ทำให้ไม่อยากจะ

⁸สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาเชิงบูรณาการ เพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปัญหามลพิษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล, หน้า 17.

เดินทาง จนในที่สุดเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนเงินมหาศาล และจากปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าวจึงมีสาเหตุ ดังนี้⁹

1. การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของจำนวนประชากรจากการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2544–2549 มีแนวโน้มว่าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะมีความหนาแน่นของประชากรมากกว่า 4 พันคนต่อตารางกิโลเมตร ซึ่งนับว่ามีความหนาแน่นมาก ทำให้กรุงเทพมหานครอยู่กันอย่างแออัด เกิดการกระจุกตัวกันของผู้คนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในชุมชนเมือง ส่งผลให้ระบบการขนส่งไม่สามารถที่จะเข้าถึงและสนองตอบได้ทันต่อความต้องการ

2. ผู้คนมีความต้องการในการเดินทางระหว่างกิจกรรมที่แตกต่างกันหรือในที่ที่มีการใช้ที่ดินที่แตกต่างกัน สถานที่ทำงานนั้นกระจุกตัวในบางพื้นที่ ที่อยู่อาศัยก็ตั้งอยู่อีกที่หนึ่งและกิจกรรมสันทนาการก็อยู่อีกที่หนึ่ง แต่กิจกรรมเหล่านี้มีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกัน ทำให้ผู้คนจะต้องเดินทางระหว่างสถานที่เหล่านั้น ข้อสำคัญ คือ การที่

⁹สุด สันติเมทนีดล, “การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร,” ใน *วิสัยทัศน์ประเทศไทยด้านการจราจรและขนส่ง*, โดยสมาคมนักเรียนทุนรัฐบาลไทย (กรุงเทพมหานคร: รุ่งเรืองรัตน์, 2540), หน้า 113-117.

คำรณ บุญเชิด, *เอกสารการวิจัยเรื่อง การจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร: ปัญหาและแนวทางแก้ไข* (กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2532), หน้า 10–11.

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, *ภารกิจ บทบาท การดำเนินการของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก* (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2536), หน้า 17-18.

กฤษ อินทร โสเสศ, “นโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรศึกษาเฉพาะกรณีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานคร,” (*วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต(รัฐศาสตร์)*, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2538), หน้า 4-7.

พล.ต.ท.ส้าง บุญนาค, “วิกฤติการณ์การจราจรและแนวทางการดำเนินงานของกรมตำรวจ,” ใน *งานสัมมนา “ปัญหาจราจรติด...ต้องช่วยกันคิด ช่วยกันแก้ ครั้งที่ 2,”* โดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2536), หน้า 13-14.

สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษาและที่อยู่อาศัยแยกจากกัน ทำให้ทุกคนต้องเดินทาง ซึ่งสถานการณ์นี้ได้ขยายตัวพร้อมกับการเกิดอุตสาหกรรม ไม่เหมือนในสมัยก่อนที่อุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมในครัวเรือน ซึ่งไม่จำเป็นต้องเดินทางออกไปนอกบ้าน

3. การเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะ จากสถิติของกรมการขนส่งทางบก จำนวนพาหนะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี 2541 มีรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครจำนวนกว่า 3.7 ล้านคัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ในปี 2542 มีรถจดทะเบียนเกือบ 4 ล้านคัน และในปี 2543 และ 2544 มีรถยนต์ที่จดทะเบียนอยู่ปีละประมาณ 4.2 ล้านคัน นอกจากนี้ยังมีรถที่ใช้ในเขตกรุงเทพมหานครอีกเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากการที่มีรถเป็นจำนวนมากแต่ถนนมีน้อยและแคบจึงไม่เกิดความสะดวกกันยอมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างแน่นอน

4. ในอดีตที่ผ่านมาการจัดทำผังเมืองและการขยายตัวของชุมชนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างอิสระตามแนวเส้นทางถนนสายหลัก และปล่อยไปตามยถากรรม มีลักษณะเป็นรัศมีแยกออกจากศูนย์กลางของกรุงเทพมหานคร ไม่มีการควบคุมการใช้ที่ดิน ทั้งที่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติผังเมือง ก่อให้เกิดโครงข่ายของถนนที่ไม่เป็นระเบียบ คับแคบ และสับสน ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง นอกจากนี้การก่อสร้างศูนย์การค้า ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล สำนักงานต่างๆ มักจะอยู่ติดริมถนนตลอดแนว ทำให้ไม่สามารถขยายถนนได้เกิดเป็นพื้นที่ปิดล้อม (Super Block)

5. การพัฒนาการด้านสาธารณูปโภค เช่น ประปา ไฟฟ้า การระบายน้ำ และโทรศัพท์ที่ต้องเร่งดำเนินการให้ทันกับความเจริญเติบโตของผู้บริโภค ทุกฝ่ายต่างขยายงานโดยขาดการประสานงานที่ดี จึงทำให้มีการก่อสร้างและขุดเจาะอยู่เสมอ ทำให้ถนนมีการเบี่ยงช่องทางจราจรและเกิดเป็นคอขวด เป็นหลุมเป็นบ่อ และมีสิ่งกีดขวางการจราจรอยู่ทั่วไป

6. ถนนสายหลักแทบทุกสายจะมาขาดตอนอยู่ในเขตตัวเมืองและจะมุ่งเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยไม่มีทางออกหรือทางเลี่ยงใจกลางเมือง ถนนบางสายมีขนาดกว้างแล้วไปสู่ทางแคบเกิดเป็นลักษณะคอขวด รวมทั้งผิวถนนกลายเป็นที่จอดรถทำให้เกิดช่องทางสำหรับรถวิ่งน้อยลง อันจะเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด

7. ปัญหาของจุดตัดถนนกับเส้นทางรถไฟในเขตตัวเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีถนนสายหลักที่ติดกับรางรถไฟในระดับเดียวกัน เมื่อมีรถไฟผ่านมาแต่ละขบวนก็จำเป็นต้องมีการกั้นรถยนต์บนท้องถนน ซึ่งทำให้เกิดการติดขัดของการจราจร นอกจากนี้การที่จุดตัดของถนนสายหลักและรางรถไฟที่อยู่ในระดับเดียวกันยังเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยววิ่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้โดยสารที่อยู่ชานเมืองที่จะใช้รถไฟในการเดินทางมาทำงานในเขตใจกลางเมืองได้

8. การพัฒนาระบบถนนได้กระตุ้นความต้องการในการเดินทางให้เพิ่มขึ้นตามไปด้วย เช่น การสร้างถนนสายใหม่ ซึ่งดูเหมือนจะมีการจราจรคล่องตัวในระยะแรกของการเปิดใช้ แต่ในระยะเวลาไม่กี่ปีก็จะเต็มไปด้วยรถบนท้องถนน ซึ่งต่อมาประชาชนก็จะหาโอกาสในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานในการครองชีพและส่งผลให้การจราจรหนาแน่นและติดขัดยิ่งขึ้น

9. ปัญหาระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลกว่า 2 ใน 3 เดินทางโดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทาง ซึ่งแม้ว่าในปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้พยายามปรับปรุงการให้บริการของรถโดยสารประจำทางอยู่ตลอดเวลา แต่ก็ยังมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน ดังนั้น รถโดยสารประจำทางจึงมีสภาพที่แออัดยัดเยียดมาก โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น ด้วยเหตุนี้ ประชาชนที่พอมีกำลังซื้อจึงหันมานิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นพาหนะในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

10. ปัญหาจราจรโดยสารประจำทาง ซึ่งเกิดจากความไม่เป็นระเบียบของรถโดยสารประจำทางที่มีการหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารซ้อนคันกันหรือหยุดกลางถนน ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร ส่วนกรณีรถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่มักมีปัญหาเวลาเลี้ยวรถหรือกลับรถ ซึ่งนอกจากจะมีปัญหาการติดขัดแล้วมักจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นด้วย

11. เครื่องควบคุมการจราจร เช่น สัญญาณไฟจราจรไม่สัมพันธ์กัน เครื่องหมายการจราจร การตีพื้นผิวถนน การจัดช่องทางการจราจรและแสงสว่างบนถนนยังไม่ได้มาตรฐาน การติดเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน เป็นต้น

12. วินัยและการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนและความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะอย่างถูกต้อง และเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายขาดการกวดขันการกระทำความผิดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งการตรวจสอบและติดตามผู้ที่กระทำความผิดอย่างจริงจังตามระเบียบของกฎหมาย

13. ค่านิยมทางสังคมมองการใช้รถเป็นเรื่องของฐานะแต่ละบุคคล ทำให้มีการซื้อรถคันใหม่ราคาแพงกันมาก หรือการเลียนแบบในการซื้อรถทำให้มีปริมาณของรถยนต์เพิ่มขึ้น รวมทั้งการจัดงานใหญ่โตทำให้มีการเดินทางไปยังจุดที่มีงานเป็นจำนวนมากในเวลาเดียวกัน

14. เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุการใช้งานของรถที่ชัดเจน ทำให้รถที่มีอายุการใช้งานมากมีสภาพทรุดโทรมและมักจะเสียบนถนนอยู่เป็นประจำ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้กีดขวางการจราจร

15. ขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรมีการแย่งกันรับผิดชอบและปิดความรับผิดชอบ การจัดการของหน่วยงานวางแผนการจราจรไม่ชัดเจน และไม่มีอำนาจเพียงพอในการปฏิบัติงานเพื่อแก้ไขและวางแผนการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

จากสาเหตุของการจราจรติดขัดทั้ง 15 ข้อข้างต้นได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นผลให้ประชาชนเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นแทนที่จะนำเวลานั้นไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในทางเศรษฐกิจหรือใช้เวลาในการพักผ่อนหย่อนใจ นอกจากนี้ยังทำให้เกิดความสูญเสีย

พลังงานน้ำมันที่ใช้ในการขนส่งเป็นจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งเพียงอย่างเดียวยังไม่สามารถจัดปัญหาจราจรที่ติดขัดได้ และเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณมากเกินไป ดังนั้น แนวนโยบายที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาการจราจร คือ การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนอย่างเพียงพอและทั่วถึง อันจะเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่ง

แต่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รัฐบาลได้มีนโยบายมุ่งเน้นในการเคลื่อนย้ายรถมากกว่าเคลื่อนย้ายคนจึงสร้างระบบถนนและทางด่วนมากกว่าการสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เนื่องจากใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างที่รวดเร็วกว่าและใช้งบประมาณน้อยกว่า ทำให้ปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นตามถนน จึงเกิดปัญหาการจราจรเรื้อรังมาจนถึงปัจจุบัน ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆติดตามมา เช่น ปัญหาทางสังคม ปัญหาความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ปัญหาทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนบ้างแล้วก็ตาม แต่ก็ยังเป็นเพียงระยะทางสั้นๆ ยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ รวมทั้งระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของ ผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ประชาชนบางส่วนหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวแทนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ส่งผลให้การจราจรคับคั่งยิ่งขึ้นไปอีก ดังนั้น รัฐบาลควรจะมีนโยบายที่จะพัฒนาและส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพอย่างเร่งด่วน โดยการเน้นที่เคลื่อนคนมากกว่าเคลื่อนรถด้วยความรวดเร็ว ปลอดภัย และไม่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อจะสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “การแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” นี้ ผู้ศึกษาได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการศึกษาไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาที่มาและความสำคัญของการเกิดนโยบายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร
3. เพื่อศึกษาถึงลักษณะโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
4. เพื่อเสนอแนวคิดเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะเป็นการศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยโครงข่ายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชน โดยผู้วิจัยจะวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการค้นคว้าจากบทความ หนังสือพิมพ์ วารสาร หรือเอกสารอ้างอิงต่างๆ นอกจากนั้นจะได้มีการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนต่อไป

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “การแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” นั้น จะก่อให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

1. เพื่อประโยชน์ในการศึกษา ค้นคว้า เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต่อไป
2. เพื่อประโยชน์ในการประยุกต์ใช้ข้อมูล เปรียบเทียบกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในลักษณะต่างๆ
3. เพื่อประโยชน์ในการกำหนดนโยบายของรัฐในการแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4. ทำให้สามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับงานค้นคว้าวิจัยอื่นอันเกี่ยวเนื่องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “การแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” จะใช้การวิเคราะห์ในเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยกำหนดวิธีดำเนินการศึกษา ดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล (Data Collection)

1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลทางเอกสาร (Documentary Method) ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้จากการค้นคว้าเอกสารราชการ วารสาร หนังสือพิมพ์ บทความ จุลสาร ผลงานการวิจัย หนังสือ และการสัมมนาที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ (Interview Method) ซึ่งเป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากการสัมภาษณ์โดยใช้แบบ (Structures Interview) ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสัมภาษณ์จะมีจำนวนทั้งหมด 3 คน ที่เป็นผู้ที่มีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรและผู้ศึกษาวิจัย จะสัมภาษณ์ในคำถามแนวเดียวกันทั้งหมดตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มานำไปวิเคราะห์บทสรุปของการแก้ไขปัญหาการจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนต่อไป

2. แหล่งข้อมูลที่ทำกรเก็บรวบรวมข้อมูล คือ ห้องสมุด และหน่วยงานราชการ ซึ่งประกอบด้วย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม โดยใช้ชื่อย่อว่า “สนข.” (เดิมคือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สจร.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กรุงเทพมหานคร (กทม.), การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นต้น

3. การศึกษาวิเคราะห์หัตถรูปของการแก้ไขปัญหาจราจรแบบยั่งยืนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะใช้วิธีการวิเคราะห์โดยการพรรณนา (Descriptive Analysis) เพื่ออธิบายผลที่ได้จากการศึกษาวิจัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

ระบบขนส่งมวลชน หมายถึง ระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ ซึ่งผู้โดยสารจะขึ้นลงตามจุดขึ้นลงที่กำหนดไว้

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน หมายถึง ระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถขนส่งคนเป็นจำนวนมากๆ โดยใช้รถไฟ มีพลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน ซึ่งจะทำทางวิ่งเฉพาะไม่ปะปนกับการจราจรอย่างอื่น ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สู่จุดหมายปลายทางโดยสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ โดยการก่อสร้างทางวิ่งและสถานีรับส่งผู้โดยสารอาจจะอยู่ใต้ดิน ระดับดินหรือยกระดับก็ได้ ขึ้นอยู่กับลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละเมือง

นโยบายสาธารณะ หมายถึง ทางเลือกของรัฐบาลที่กำหนดขึ้นเพื่อบรรเทาหรือแก้ไขปัญหาดังๆที่มีผลกระทบต่อสาธารณชน โดยมีองค์กรของรัฐเป็นผู้ควบคุม ดูแล และดำเนินการ

การพัฒนาที่ยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาที่คำนึงถึงความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้มนุษย์ในรุ่นปัจจุบันเกิดความมั่งคั่ง อยู่ดีกินดี การมีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีความสุขสมบูรณ์ที่เพิ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องคำนึงถึงผลของการพัฒนาว่าจะไม่ทำลายหรือเพิ่มภาระหรือเกิดผลกระทบในแง่ลบต่อคนในรุ่นต่อไปในอนาคต