

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างรวดเร็ว ทำให้การขยายตัวของกรุงเทพมหานครเป็นเมืองใหญ่อันดับหนึ่งของประเทศ เป็นศูนย์กลางการปกครอง การศึกษา การอุตสาหกรรม การพาณิชย์ การคมนาคมขนส่งภายในประเทศ เป็นศูนย์กลางความเจริญเติบโต ประเภทอื่น ๆ อีกหลายประการ ทำให้มีการเพิ่มจำนวนประชากรในอัตราที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดปัญหาที่อยู่อาศัยหนาแน่น การก่อสร้างบริการพื้นฐานไม่ทันต่อความต้องการ อันนำไปสู่ปัญหาหลาย ๆ ด้านติดตามมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งมีผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การลงทุน การท่องเที่ยว ของประเทศชาติด้วย จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งรัดให้มีการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง และเป็นรูปธรรมมากที่สุด

การจราจรถูกจัดเป็นปัญหาสังคม โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ ไม่ว่าจะในประเทศไทยหรือต่างประเทศ ต่างก็ประสบปัญหานี้ด้วยกัน จึงกล่าวได้ว่าปัญหาจราจรคับคั่งเป็นผลเนื่องมาจากความเจริญทางวัตถุ เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปแล้วว่าการคมนาคมขนส่งทางบก มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวันและการประกอบการทางเศรษฐกิจมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะสามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็ว และประหยัดกว่าการคมนาคมขนส่งทางเรือและทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันการเพิ่มของจำนวนประชากรและการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสังคม กรุงเทพมหานคร และเขตปริมณฑลที่เป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ประกอบกับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว แหล่งบันเทิง ความก้าวหน้าทางด้านคมนาคม และการติดต่อสื่อสาร ทำให้มีการก่อสร้างอาคารสำนักงาน โรงงาน ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ตลอดจนที่พักอาศัยในรูปแบบต่าง ๆ กระจายอยู่ทั่วไปในกรุงเทพมหานคร อันก่อให้เกิดปัญหาการหลังไหลของประชากรจากต่างจังหวัดที่เข้ามาพักอาศัย และประกอบอาชีพ ในกรุงเทพมหานครมากขึ้น ทำให้เกิดความแออัดและความหนาแน่นของประชากร ซึ่งความเจริญในด้านต่าง ๆ ดังกล่าว ได้ขยายวงกว้างสู่พื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร ปัญหาการจราจรติดขัดนับเป็นปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งอัตราและแนวโน้มของ

การเติบโตในภาคอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว จะเป็นไปได้ในทิศทางเดียวกันกับอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้รถใช้ถนน ปัจจุบันจำนวนของรถยนต์เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครที่มีการจดทะเบียนของผู้ใช้นั้นพบว่ามีอัตราการจดทะเบียนใหม่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจากอัตราการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ดังกล่าวทำให้เห็นถึงความไม่สมดุลกันระหว่างจำนวนรถกับพื้นที่ผิวการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอัตราการขยายพื้นที่ผิวการจราจรหรือการก่อสร้างถนนที่มีปริมาณน้อยมาก

ตารางที่ 1.1

สถิติจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนใหม่
ในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2549 จำแนกเป็นรายเดือน

เดือน	รถยนต์ส่วนบุคคล (คัน)	รถจักรยานยนต์ (คัน)
มกราคม	25,403	32,661
กุมภาพันธ์	20,841	36,522
มีนาคม	21,475	40,084
เมษายน	13,359	27,307
พฤษภาคม	18,759	39,930
มิถุนายน	17,093	38,762
กรกฎาคม	15,450	38,021
สิงหาคม	15,375	38,762
กันยายน	13,600	31,918
ตุลาคม	12,536	33,977
พฤศจิกายน	10,468	34,919
ธันวาคม	5,593	28,245

แหล่งข้อมูล: กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่ง

ทางบก สถิติจราจร ปี 2549

ตารางที่ 1.2

สถิติจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนใน
กรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 ธันวาคม ระหว่างปี 2541-2549

รายการ	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (คัน)	รถจักรยานยนต์ (คัน)
พ.ศ.2541	1,548,912	1,646,738
พ.ศ.2542	1,606,178	1,660,119
พ.ศ.2543	1,536,512	1,964,850
พ.ศ.2544	1,679,328	1,853,788
พ.ศ.2545	2,019,680	2,352,762
พ.ศ.2546	2,084,102	2,366,981
พ.ศ.2547	1,719,972	1,593,685
พ.ศ.2548	2,297,872	2,546,821
พ.ศ.2549	2,078,247	2,296,397

แหล่งข้อมูล: กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
สถิติจราจรปี 2549

สภาพการจราจรที่เกิดความคับคั่งและติดขัด มีสาเหตุมาจากปริมาณของผู้ที่ใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มมากขึ้นเป็นจำนวนมาก และการเพิ่มขึ้นของรถประเภทต่าง ๆ ที่ขาดมาตรการในการควบคุมโดยที่ประชาชนส่วนใหญ่ มีค่านิยมในการใช้รถส่วนตัวเป็นยานพาหนะในการเดินทาง ตลอดจนจำนวนถนนที่มีในปริมาณที่ไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณรถที่มีอยู่และรถที่ขอลงทะเบียนใหม่รวมถึงการเลือกเส้นทางในการขับขี่ที่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มักเลือกใช้เส้นทางเดียวกันในชั่วโมงเร่งด่วนในช่วงเวลา 07.00 น.-08.00 น. และช่วงเวลาเย็น 16.00 น.-19.00 น. ยกตัวอย่าง เช่น ถนนจักรเพชรบริเวณทางลงสะพานพระปกเกล้าซึ่งเป็นถนนเส้นหนึ่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยในช่วงเช้าจะมีผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก โดยใช้เส้นทางที่เดินทางข้ามมาจากฝั่งธนบุรีมุ่งหน้าเข้าฝั่งพระนคร โดยรถส่วนใหญ่จะมุ่งหน้าเข้าสู่เส้นถนนเจริญกรุง ซึ่งเส้นถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่ต้องรองรับปริมาณรถจากหลายด้าน ทำให้รับปริมาณรถจากด้านถนนจักรเพชรได้ไม่เต็มที่ ทำให้การจราจรติดขัดในถนนจักรเพชร สร้างความเครียด ความเบื่อหน่าย

ในการขับขี่ รวมถึงความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อผู้ขับขี่ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ส่งผลให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 1.3

ปริมาณจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพาน

สมเด็จพระปกเกล้าสำรวจช่วงวันที่ 17-23 ธันวาคม 2549

วัน	ขาเข้าเมือง (มุ่งตะวันออก)			ขาออกเมือง (มุ่งตะวันตก)			รวมเข้า-ออกเมือง		
	เร่งด่วนเช้า (7.00-9.00 น.)	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 ตลอดวัน)	ตลอดวัน (0.00-24.00 น.)	เร่งด่วนเช้า (7.00-9.00 น.)	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 ตลอดวัน)	ตลอดวัน (0.00-24.00 น.)	เร่งด่วนเช้า (7.00-9.00 น.)	เร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 ตลอดวัน)	ตลอดวัน (0.00-24.00 น.)
จันทร์	9,941	4,971	5,079	1,693	43,899	1,829	6,271	3,136	14,174
อังคาร	7,023	3,512	5,115	1,705	41,293	1,721	6,410	3,205	13,555
พุธ	9,417	4,709	5,145	1,715	44,818	1,867	5,527	3,264	14,167
พฤหัสบดี	7,414	3,707	5,316	1,772	41,776	1,741	6,367	3,184	14,252
ศุกร์	8,630	4,315	5,712	1,904	45,956	1,915	6,463	3,232	13,858
เสาร์	7,200	3,600	5,074	1,691	37,557	1,565	4,628	2,314	10,802
อาทิตย์	3,988	1,994	4,760	1,587	35,887	1,495	4,273	2,137	8,773
เฉลี่ยต่อวัน (จันทร์- ศุกร์)	8,485	4,243	5,273	1,758	43,548	1,815	6,408	3,204	14,001
เฉลี่ยต่อวัน (เสาร์- อาทิตย์)	5,594	2,797	4,917	1,639	36,722	1,530	4,451	2,225	9,788
เฉลี่ยต่อวัน ทั้งสัปดาห์	7,659	3,830	5,172	1,724	41,598	1,733	5,848	2,924	12,797

แหล่งข้อมูล: กลุ่มวิชาการและวางแผน สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

สถิติจราจรปี 2549

ปัญหาในด้านการจราจรดังกล่าว เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งในการที่จะแก้ปัญหาเกี่ยวกับปัญหาจราจรติดขัด ซึ่งนอกจากปัญหาที่เกิดจากความไม่สมดุลกันของจำนวนรถและปริมาณถนนแล้ว ยังพบว่าสาเหตุที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับทางจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ก็มีส่วนสำคัญที่สร้างปัญหาการจราจรเช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น การขับซึ่รถในขณะเมาสุรา การขับซึ่รถในลักษณะกีดขวางการจราจร ขับซึ่รถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร การจอดในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน การเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การนำยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ อุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่สมบูรณ์หรือไม่มีคุณภาพมาใช้ขับซึ่บนถนน การนำยานพาหนะที่มีการดัดแปลงสภาพเครื่องยนต์ การดัดแปลงท่อไอเสีย อันก่อให้เกิดปัญหามลพิษการต่อพ่วงและการลากจูงสิ่งของหนักทำให้ผิดกฎจราจรได้รับความเสียหาย รวมถึงการขาดมารยาทและวินัยในการขับซึ่ของผู้ใช้รถใช้ถนนเองด้วย

จากปัญหาการจราจรที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่าปัญหาการจราจรนับเป็นปัญหาที่สำคัญ ผู้ศึกษาในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ปฏิบัติงานด้านการจราจร มองว่าสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร พอสรุปได้ ดังนี้ คือ ปัญหาของถนน และการวางโครงข่ายถนนที่ไม่ถูกต้อง ทำให้ถนนขาดการเชื่อมต่อกันทำให้เกิดถนนเส้นสั้น ๆ เกิดการจุกตัวเป็นลักษณะคอขวด ทำให้มีปริมาณรถเคลื่อนตัวเข้าสู่ถนนสายหลักเป็นจำนวนมาก ปริมาณของรถและเส้นทางการเดินทางก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่เกิดปัญหาการจราจร โดยปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับค่านิยมในการใช้รถส่วนตัว เส้นทางการเดินทางที่มีลักษณะการเดินทางที่มุ่งเข้าหาจุดศูนย์กลาง (ในช่วงเช้า) และการกระจายออกจากศูนย์กลาง (ในช่วงเย็น) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งก่อให้เกิดการจราจรที่คับคั่งในถนนเส้นหลัก นอกจากนี้พฤติกรรมผู้ขับซึ่ การละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและวินัยจราจร

ปัญหาการจราจรมีผลกระทบที่สูญเสียต่อสังคมทั้งที่ประมาณค่าไม่ได้ เช่น เกิดภาวะตึงเครียดทางจิตใจ ความเสียหายจากอากาศเป็นพิษ ค่ารักษาพยาบาล และอื่น ๆ แต่ค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่มองเห็นได้เด่นชัด เช่น การสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิง เสียเวลาการทำงานและเสียค่าใช้จ่ายเพื่อการบำรุงรักษายานพาหนะที่ต้องติดขัดอยู่เป็นประจำ เป็นต้น

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาทั้งทางภาครัฐและภาคเอกชน ได้พยายามเข้าแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมาโดยตลอดไม่ว่าจะเป็นการตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบในระดับมหภาคการเพิ่มจำนวนและศักยภาพในระดับผู้ปฏิบัติงาน โครงการศูนย์บริการข้อมูลแลกเปลี่ยนสถานที่ปฏิบัติงานฯ ตลอดจนการผลักดันให้มีโครงการสร้างถนนประเภทต่าง ๆ ทั้งระยะสั้นและระยะยาว เพื่อเพิ่มพื้นที่การจราจรทั้งบนดิน ใต้ดิน และเหนือดิน

จากสภาพปัญหาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าวจะเห็นได้ว่า นโยบายการแก้ไข ปัญหาการจราจรของรัฐในภาพรวม ส่วนใหญ่จะเป็นการแก้ไขปัญหาในด้านกายภาพ มุ่งเน้น หลักการพื้นฐาน คือ การเพิ่มพื้นผิวการจราจรและการเคลื่อนย้ายคนจำนวนมากดีกว่า การเคลื่อนย้ายรถซึ่งโครงการทุกระบบจะดำเนินการสมบูรณ์ต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่ง แต่สาเหตุ ของปัญหาการจราจรไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัญหาทางด้านกายภาพเสียทั้งหมด อีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็น สาเหตุหลักของปัญหาการจราจรเช่นกันและสามารถดำเนินการแก้ไขควบคู่กันไปได้ ก็คือวินัย จราจรของผู้ที่ใช้อรถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎหมาย

ดังนั้น ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการที่จะแก้ไขปัญหาการจราจร นั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกคนจำเป็นต้องทราบดีถึงสาเหตุของปัญหาที่มีผลต่อ สภาพปัญหาของการจราจร ทราบดีถึงระดับความสำคัญของสาเหตุว่าสาเหตุใดมีความสำคัญที่สุด และควรได้รับการแก้ไขก่อน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและสัมฤทธิ์ผล

ในส่วนของงานจราจรของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง สังกัดกองบัญชาการตำรวจ นครบาลพระราชวัง ซึ่งมีเขตพื้นที่รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกและการให้บริการผู้ใช้รถใช้ ถนนในบริเวณที่เรียกว่า “เขตเมือง” ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดหลายจุด และหลายช่วงเวลา จึงเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ที่จะต้องแก้ไขปัญหาการจราจร ดังกล่าว โดยให้รถสามารถสัญจรเคลื่อนที่ไปได้อย่างคล่องตัว ซึ่งหากในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ไม่ได้มี การศึกษาถึงสาเหตุของปัญหาและระดับความสำคัญของปัญหา การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ก็จะไม่สัมฤทธิ์ผลและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อ ประชาชนได้เลย

มูลเหตุจูงใจในการศึกษา

ปัจจุบันผู้ศึกษารับราชการตำรวจประจำอยู่ที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ตำแหน่งรองสารวัตรจราจร มีความสนใจและมองเห็นความสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาล พระราชวังของเจ้าหน้าที่ตำรวจสัมฤทธิ์ผลและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ผู้ศึกษาจึงได้

ทำการศึกษาดังสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่และแก้ไขปัญหาการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

วัตถุประสงค์ที่ใช้ในการศึกษา

1. เพื่อที่จะศึกษาถึงสภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
2. เพื่อศึกษาถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
3. เพื่อแสวงหาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ขอบเขตที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาแนวความคิด ผลการศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง โดยสำรวจจากผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขับขีรถผ่านเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังรวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำอยู่ที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

1. การจราจร หมายถึง การสัญจรทางบกที่ใช้รถยนต์เป็นพาหนะ ตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์บรรทุก ที่สัญจรไปมาในทางสาธารณะ เฉพาะการศึกษานี้ หมายถึง การจราจรทางบกในพื้นที่เขตรับผิดชอบทางสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ปัญหาการจราจร หมายถึง สภาพการจราจรติดขัด ความไม่เพียงพอของการบริการขนส่งสาธารณะ ฝุ่นและควันพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ อุบัติเหตุ สภาพน้ำท่วมขังบนพื้นผิว การจราจรการก่อสร้างบนผิวการจราจร การละเมิดกฎหมายจราจร

สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง หมายถึง หน่วยงานที่ขึ้นต่อกองบังคับการตำรวจนครบาล 6

2. เขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง มีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบ จำนวน 15 สาย แบ่งเป็น

ถนนสายหลัก จำนวน 6 สาย คือ ถนนสนามไชย, ถนนเจริญกรุง, ถนนตรีเพชร, ถนนจักรเพชร (ปากคลองตลาด) และทางลงสะพานพระปกเกล้าฯ, ถนนมหาราช, ถนนมหาไชย

ถนนสายรอง จำนวน 9 สาย คือ ถนนราชินี, ถนนอัษฎางค์, ถนนท้ายวัง, ถนนเซตุพน, ถนนพระพิพิธ, ถนนบ้านหม้อ, ถนนพาหุรัด, ถนนบูรพา, ถนนกัลยาณไมตรี

3. ผู้ใช้รถใช้ถนน หมายถึง บุคคลผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ทั้งประเภทรถยนต์โดยสารประจำทาง รถยนต์โดยสารประจำทางขนาดเล็ก รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ที่สัญจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร และระดับชั้นประทวน สังกัดสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบสภาพปัญหาของการจราจรในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
2. ทราบสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
3. ทราบแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง