บทที่ 1

บทนำ

ปัญหาการจราจรขนส่ง เป็นปัญหาที่สำคัญและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของประเทศโดยเฉพาะปัญหาอุบัติภัยจากการจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตลำดับต้น ๆ ของประชากรไทย ในปี พ.ศ. 2544 อุบัติเหตุการจราจรขนส่งเป็นสาเหตุลำดับที่ 1 ของการบาดเจ็บและการตายของประชากรไทย (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2545) และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความสูญเสียด้านเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุการจราจรขนส่งในปี พ.ศ. 2536 ซึ่งประมาณโดยสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (Thailand Development and Research Institute, TDRI) มีมูลค่าประมาณ 69,656 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2.23 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (Gross National Product หรือ GNP) ในปี พ.ศ. 2536 ซึ่งเท่ากับ 3,120,000 ล้านบาท (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2537) มูลค่าความสูญเสียดังกล่าวเมื่อรวมมูลค่าความสูญเสียในส่วนของคุณค่าของมนุษย์แล้วจะมีมูลค่าเท่ากับ 106,367 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 3.41 ของ GNP (Ministry of Transport and Communication, 1997)

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน ความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรขนส่งอยู่ในระดับสูง มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนอยู่ในลำดับต้น ๆ ของทวีปเอเชีย (สจร., 2545) และในช่วง 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 – 2544 อุบัติเหตุการจราจรขนส่งเป็นสาเหตุที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือมีผู้บาดเจ็บ 937,946 ราย 921,352 ราย และ 946,900 ราย ตามลำดับ และมีผู้เสียชีวิต 14,401 ราย, 13,899 ราย และ 12,544 ราย ตามลำดับ (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2545) ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ การย้ายถิ่นฐาน การขยายตัวของชุมชน การใช้ที่ดินอย่างไม่เป็นระเบียบ รวมทั้งขาดการวางแผนและจัดการระบบโครงข่ายถนนและระบบจราจรที่มีประสิทธิภาพ ปัญหาการจราจรขนส่งแบ่งได้เป็น 2 ปัญหาหลัก คือ ปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยปัญหาแรก ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจอันสืบเนื่องมาจากความล่าช้า การสิ้นเปลืองน้ำมันโดยไร้ประโยชน์ และมลพิษทางอากาศที่เกิดจากไอเสียของยานยนต์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ใช้ถนนทั้งทางร่างกาย

และจิตใจ ส่วนปัญหาอุบัติเหตุจราจรส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและการสูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศโดยทางอ้อม

จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดหนึ่งที่ประสบปัญหาดังกล่าว โดยเฉพาะปัญหาอุบัติเหตุจราจร สถิติอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ตนับว่ามีความรุนแรงมาก โดยมีอัตราการตายต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2544 เท่ากับ 44.14 ซึ่งสูงกว่าอัตราการตายเฉลี่ยทั่วประเทศที่ 20.48 คนต่อประชากรแสนคน (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2545) และในช่วงปี พ.ศ. 2541 – 2547 จังหวัดภูเก็ตมีจำนวนอุบัติเหตุจราจรเฉลี่ย 11,721 ครั้งต่อปี และผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 184 คนต่อปี (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต, 2547) ทั้งนี้จังหวัดภูเก็ตมีอัตราการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะอย่างรวดเร็วเฉลี่ยร้อยละ 6.49 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนรถตามพ.ร.บ.รถยนต์ 239,604 คัน (สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต, 2548) เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนประชากร 278,480 คน คิดเป็นสัดส่วนจำนวนยานพาหนะต่อประชากร (860 คัน/ ประชากร1,000 คน) ที่สูงกว่าจังหวัดอื่น ๆ ในปีเดียวกัน เช่น จังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวนรถ 933,773 คัน ประชากร 1,603,220 คน คิดเป็นสัดส่วน (582 คัน/ ประชากร1,000 คน) จังหวัดสงขลา มีจำนวนรถ 548,205 คัน ประชากร 1,294,442 คน คิดเป็นสัดส่วน (423 คัน/ ประชากร1,000 คน) และจังหวัดขอนแก่น มีจำนวนรถ 726,429 คัน ประชากร 1,770,605 คน คิดเป็นสัดส่วน (410 คัน/ ประชากร1,000 คน) การเพิ่มจำนวนของยานพาหนะส่งผลกระทบต่อโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ ทำให้เกิดการบุกรุกของยานพาหนะที่มีปริมาณมากและความเร็วสูงเข้าสู่ถนนหลายสายในบริเวณที่พักอาศัย ทั้งนี้ยานพาหนะดังกล่าวพยายามหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัดบนท้องถนนสายหลักและหันมาใช้ถนนท้องถิ่นในบริเวณที่พักอาศัย ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่อาศัยและแหล่งชุมชน ได้แก่ มลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง อันตรายในการใช้ถนนของผู้ที่อยู่ในบริเวณนั้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการวางแผนการจราจรเพื่อบรรเทาปัญหาดังกล่าว คืนความปลอดภัยให้แก่ผู้ที่อยู่อาศัย พร้อมทั้งรักษาการเข้าถึงพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ

การวิจัยครั้งนี้ได้เน้นถึงกระบวนการในการปรับปรุงความปลอดภัยให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดจากการจราจรขนส่งบริเวณที่พักอาศัย โดยอาศัยการจัดการจราจรในพื้นที่ (Local Area Traffic Management : LATM) ซึ่งเป็นหลักการและวิธีการจัดการและวางแผนระบบการจราจรที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมปริมาณจราจรและความเร็วของยานพาหนะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่พักอาศัย LATM เป็นวิธีการจัดการจราจรในพื้นที่ท้องถิ่นที่ได้รับการพัฒนาจากหน่วยงาน AUSTROADS ประเทศออสเตรเลีย และ Institute of Transportation Engineers ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งใช้ชื่อว่า การสยบการจราจร

(Traffic Calming) ทั้งนี้ LATM สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาแผนการขนส่งที่ยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ การขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ได้แก่ การเดิน และการขี่จักรยาน และการนำ LATM มาใช้เป็นเครื่องมือในการปรับปรุงความปลอดภัยในการสัญจรในเขตที่พักอาศัยของหลาย ๆ เมืองในต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย อังกฤษ นิวซีแลนด์ แคนาดา และสหรัฐอเมริกา ฯลฯ (Ewing, 1999)

1.1 วัตถุประสงค์

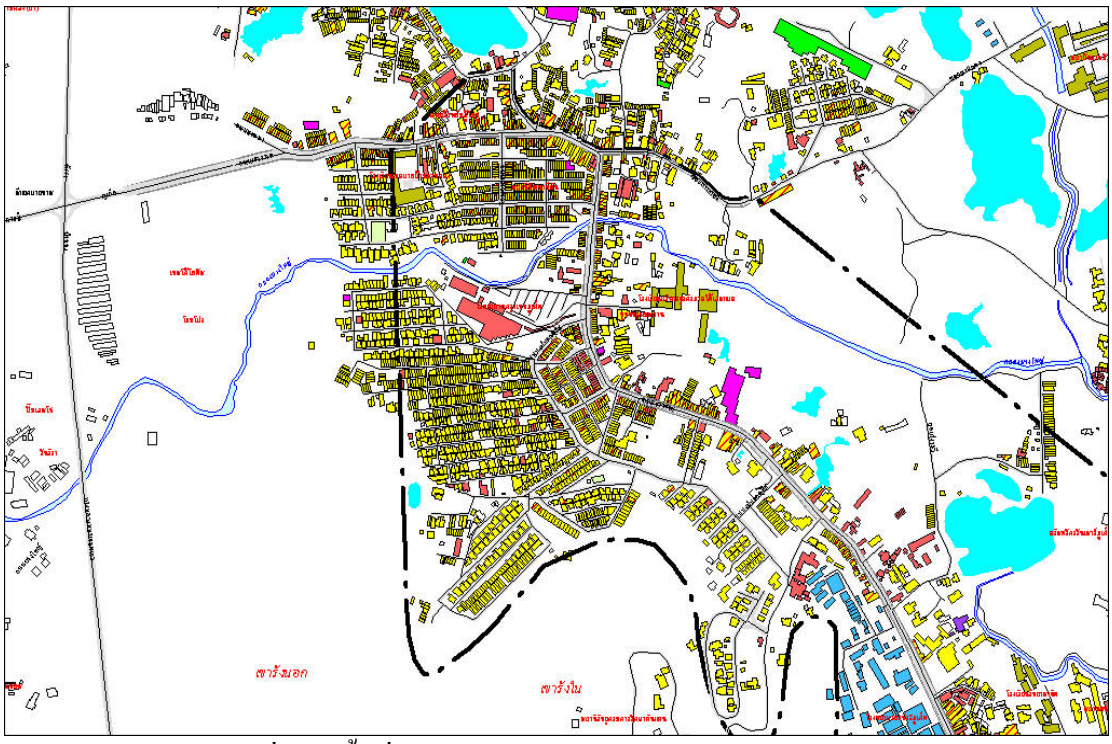
1. เพื่อศึกษากระบวนการการจัดการจราจรในพื้นที่ (Local Area Traffic Management)
2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการการจัดการจราจรในพื้นที่ที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยกำหนดให้ชุมชนสามกอง เทศบาลนครภูเก็ต เป็นพื้นที่ศึกษา

1.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงกระบวนการจัดการและวางแผนระบบการจราจรในบริเวณที่พักอาศัย
2. ทราบถึงอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมการจราจรที่มีประสิทธิภาพ
3. สามารถนำวิธีการจัดการระบบการจราจรไปประยุกต์ใช้ในบริเวณที่พักอาศัยต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. พื้นที่ศึกษาครอบคลุมบริเวณที่พักอาศัย ทางตอนเหนือของเขตเทศบาลนครภูเก็ต ที่เรียกว่าบริเวณชุมชนสามกอง
2. รูปแบบการประเมินผลของการจัดการจราจร จะเป็นในลักษณะการสอบถามความคิดเห็นของประชาชน ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ในส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในบริเวณพื้นที่ศึกษาถึงประโยชน์และความเป็นไปได้ของแผนงานการจัดการจราจรในพื้นที่



รูปที่ 1.1 พื้นที่ศึกษา (ชุมชนสามกอง) 0.56 ตารางกิโลเมตร