

การเมืองของนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของ กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 - 2563

Politics of the Traffic - Solving Policy in Bangkok Metropolitan
from B.E. 2504 - 2563

ลลิตภัทร สีเคน¹

Lalitphat Seekhen

Received: October 2021,13 Revised: October 2021,14 Accepted: November 2021,14

บทคัดย่อ (Abstract)

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษานโยบายของรัฐในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 - 2563 และแนวโน้มในอนาคต วิเคราะห์การใช้อำนาจรัฐในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครในรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา และความสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายของรัฐในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร วิธีการวิจัยเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยกระบวนการวิจัยเชิงเอกสารจากหนังสือ บทความ งานวิจัย เอกสารทางหน่วยงานราชการ กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ และกระบวนการสัมภาษณ์เจาะลึก เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ โดยนำเอาแนวคิดและทฤษฎีภาวะทันสมัย แนวคิดและทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์ และแนวคิดและทฤษฎีชนชั้นนำเป็นกรอบในการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่า การพัฒนาเมืองกรุงเทพมหานครให้มีความเจริญและทันสมัยดังเช่นชาติตะวันตกให้กลายเป็นเมืองศูนย์กลางการปกครองของประเทศไทย ส่งผลให้เมืองเกิดการขยายตัวและใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไร้ระเบียบ ขาดการวางแผนที่ดี ส่งผลให้เมืองเกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและกลายเป็นปัญหาวิกฤติระดับชาติ โดยมีจุดเริ่มต้นมาจากการใช้อำนาจรัฐของชนชั้นนำภาครัฐตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองบ่อยครั้งในประเทศไทย รวมทั้งความสัมพันธ์

¹ นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (การเมือง) คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ของภาครัฐ ภาคเอกชน พรรคการเมือง ราชการท้องถิ่น ที่เป็นไปในลักษณะทั้งความร่วมมือและความขัดแย้งในการแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานคร การเมืองจึงมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร รวมถึงการใช้อำนาจรัฐที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครที่มีปริมาณหนาแน่นมากในปัจจุบัน

คำสำคัญ : การเมืองของนโยบาย ปัญหาการจราจร รถติด ความทันสมัย

Abstract

This research has the following objectives to study the government's policies in the management of traffic - Solving in Bangkok from B.E. 2504 - 2563 and the future trends. The analysis was placed on state power in policy formulation to Traffic - solving policy in Bangkok in the government under the Gen. Prayut Chan-ocha and the relationship of actors influencing upon government policy in the management of traffic - solving policy in Bangkok. By using qualitative research method, the researcher conducted a documentary research on books, articles, academic papers, government documentary, relevant, information derived from electronic media, and an in-depth interview. All of these information are used for data analysis. The theories of modernization, interest group, and elitism are used as a conceptual framework.

The findings revealed that the development of Bangkok to be prosperous and modernized in the same way us with the western nations and to become the administrative center of Thailand. As a result, the city expanded with no direction, and there is an unregulated use of land and no planning resulting in a traffic congestion in the city that became a nation crisis. It originated from the use of state power by the government elite starting from the past up to the present including various political changes in Thailand. Moreover, the relationship among public, private, political parties, local government sectors that are both in the form of cooperation

and conflict in solving traffic. This is an important cause that affects the management of Bangkok's traffic - solving policy.

Keywords: politics of policy, traffic problem, traffic jam, modernization

บทนำ (Introduction)

การพัฒนาประเทศไทยในศตวรรษที่ 21 ทำให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่ยุคแห่งการเชื่อมโยงซึ่งกันและกันของสังคมโลก กลายเป็นชุมชนหนึ่งเดียวที่เรียกว่า “โลกาภิวัตน์” (Globalization) ทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง การติดต่อสื่อสาร การผลิต การทำธุรกิจค้าขาย และการเงินในรูปแบบตลาดเสรี รวมไปถึงการตระหนักถึงปัญหาของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีการนำระบบสื่อสารโทรคมนาคมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการพัฒนาประเทศ ทำให้การติดต่อสื่อสารและการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมดำเนินไปอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพไร้พรมแดน ซึ่งส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สังคม และการดำรงชีวิตของประชาชน (Croucher, 2018) ดังนั้น เมืองที่มีปัจจัยสนับสนุนพร้อมสำหรับการเป็นฐานหลักในด้านต่าง ๆ เช่น กรุงเทพมหานครที่ได้ขยายตัวจากเมืองขนาดเล็กกลายเป็นมหานครใหญ่ จึงมีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ (The World Bank, 2015) จึงทำให้ประชาชนจากทุกภาคของประเทศมุ่งเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เกิดการเพิ่มจำนวนประชากรในอัตราที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดปัญหาที่อยู่อาศัยหนาแน่น การให้บริการพื้นฐานไม่ทันต่อความต้องการ

กรุงเทพมหานครมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ทำให้ประสบกับปัญหาด้านการจราจรติดขัดและมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เป็นผลอันเนื่องมาจากความต้องการในการสัญจรทางถนนของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีสาเหตุมาจากการพัฒนาของเมืองที่มีการใช้ที่ดินที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานครนอกจากปัญหาในด้านความต้องการการสัญจรทางถนนที่เพิ่มขึ้นมากอย่างรวดเร็ว และการขนส่งสาธารณะที่มีไม่เพียงพอต่อการบริการแล้ว ยังมีปัญหาที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือ ถนนและโครงข่ายถนนที่ไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่หนาแน่นสูงได้ เนื่องจากขาดการวางโครงข่ายของถนนสายหลัก ถนนสายรอง ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพเป็นคอขวด (bottle neck) ขาดถนนกระจายการจราจร จึงก่อให้เกิดสภาพพื้นที่ปิดล้อมขนาดใหญ่ (superblock) (สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปในประเทศไทย, 2562)

ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนประมาณร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับพื้นที่เมืองทั้งหมด ในขณะที่มหานครโตเกียวมีพื้นที่ถนนคิดเป็นร้อยละ 23 และมหานครนิวยอร์กมีพื้นที่ถนนคิดเป็นร้อยละ 38 (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2552) และถือว่าน้อยมากเมื่อ

เทียบกับมหานครอื่น ๆ ซึ่งตามมาตรฐานสากลควรจะอยู่ที่ร้อยละ 20-25 ของพื้นที่เมือง โดย Tomtom เว็บไซต์ที่จัดทำสถิติด้านการจราจรทั่วโลก เผยผลสำรวจความแออัดในการจราจรของเมืองต่าง ๆ ทั่วโลก ประจำปี 2020 ด้วยการวิเคราะห์เวลาเดินทางฟรีโฟลว์ของยานพาหนะทุกคันในเครือข่ายถนนทั้งหมด และบันทึกตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน จากข้อมูลเรียลไทม์และข้อมูลย้อนหลัง ครอบคลุมการสำรวจใน 6 ทวีป 57 ประเทศ ทั่วโลก รวมกว่า 416 เมืองติดขัดมากที่สุดในโลก (Tomtom Traffic Index, 2021) พบว่า กรุงเทพมหานครมีการจราจรแออัดเป็นอันดับ 10 เมืองที่มีการจราจรแออัดมากที่สุดในโลก หากนับเฉพาะในเอเชียจะพบว่ากรุงเทพมหานครยังติดอันดับ 5 เมืองที่มีการจราจรแออัดที่สุด

ปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครนับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นปัญหาเรื้อรังที่สะสมมายาวนาน จากปัญหาระดับท้องถิ่นและทวีความรุนแรงมากขึ้นจนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ รัฐบาลในแต่ละยุคนั้นได้ตระหนักและเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น โดยในยุคแรกซึ่งเป็นระยะเริ่มเกิดปัญหาภาครัฐได้ถือเอากรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมาเป็นแนวทางการในการกำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเพื่อเป็นกฎหมายใช้บังคับกับประชาชน ต่อมาในระยะเริ่มเติบโตของปัญหา รัฐบาลสนับสนุนให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ระบบถนน/ทางด่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของถนนจากปริมาณการใช้รถที่เพิ่มขึ้นสูงมาก ในขณะที่กรุงเทพมหานครก็เติบโตเป็นมหานครที่รวมศูนย์ความเจริญทุกด้านของประเทศ ไม่ว่าจะเป็น การเมือง เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การจ้างงาน การศึกษา การท่องเที่ยว จึงทำให้จำนวนคนที่เข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มขึ้นแบบทวีคูณ ทำให้ระบบสาธารณูปโภคที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อความต้องการและสอดคล้องกับวิถีชีวิตสมัยใหม่ อันนำมาสู่ปัญหาการจราจรในระยะวิกฤติ ซึ่งติดขัดเรื้อรังและรุนแรง รัฐบาลจึงได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ระบบทางรางขึ้น เพื่อให้มีระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และส่งเสริมให้คนเปลี่ยนมาใช้ระบบรางหรือขนส่งสาธารณะแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น ซึ่งวิกฤตจราจรเป็นอุปสรรคสำคัญต่อความเจริญในทุกด้าน ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชน

อย่างไรก็ตาม ปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครมักจะถูกขูขึ้นเป็นประเด็นสำคัญในการหาเสียงจากพรรคการเมือง ดังที่ปรากฏในการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ 24 มีนาคม พ.ศ. 2562 ที่ผ่านมานั้น จะเห็นได้ว่ามีพรรคการเมืองหลายพรรคได้เสนอนโยบายเกี่ยวกับปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครเป็นนโยบายเร่งด่วน เนื่องจากปัจจุบันมีการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าหลายเส้นทางอยู่บนถนนหลักในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นกลาง ซึ่งเป็นถนนที่มี

ปริมาณการจราจรสูงอยู่แล้ว ทำให้ปัจจุบันปัญหาการจราจรก็ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังและทวีความรุนแรงมากขึ้น เช่น พรรคประชาธิปัตย์ พรรคเพื่อไทย พรรคภูมิใจไทย พรรคพลังประชารัฐ และพรรคอนาคตใหม่ เป็นต้น (ทัพนัย บัญญัติ, 2562) ซึ่งเป็นการต่อสู้กันระหว่างพรรคการเมือง เพื่อให้ได้มาซึ่งอำนาจและอิทธิพลในการที่จะกำหนดนโยบายในการบริหารประเทศหรือสังคม อำนาจที่จะแต่งตั้งบุคคลเพื่อช่วยในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และอำนาจที่จะใช้ข้าราชการงบประมาณ หรือเครื่องมืออื่น ๆ ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า ปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครได้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาเพียงแค่ 20 -30 ปี แต่เป็นปัญหาสะสมที่เกิดขึ้นมากกว่า 50 ปี นับตั้งแต่รัฐบาลทหารในอดีตได้มีการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญและทันสมัย ซึ่งรัฐบาลและผู้บริหารกรุงเทพมหานครจะต้องพิจารณาประสิทธิภาพการทำงานเพื่อแก้ปัญหานี้อย่างจริงจัง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย (Research Objectives)

เพื่อศึกษา (1) นโยบายของรัฐในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 - 2563 และแนวโน้มในอนาคต (2) ความสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายของรัฐในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร (3) การใช้อำนาจรัฐในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครในรัฐบาล พลเอก-ประยุทธ์ จันทร์โอชา และ (4) เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาบทบาทของภาครัฐในการจัดการปัญหาความหลากหลายทางเพศของชุมชนทางศาสนาในพื้นที่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้

ขอบเขตการวิจัย (Research Extent)

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เน้นศึกษาบทบาทของรัฐในการบริหารจัดการนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 - 2563 ในการศึกษา จึงได้กำหนดขอบเขตในการวิจัย ดังนี้

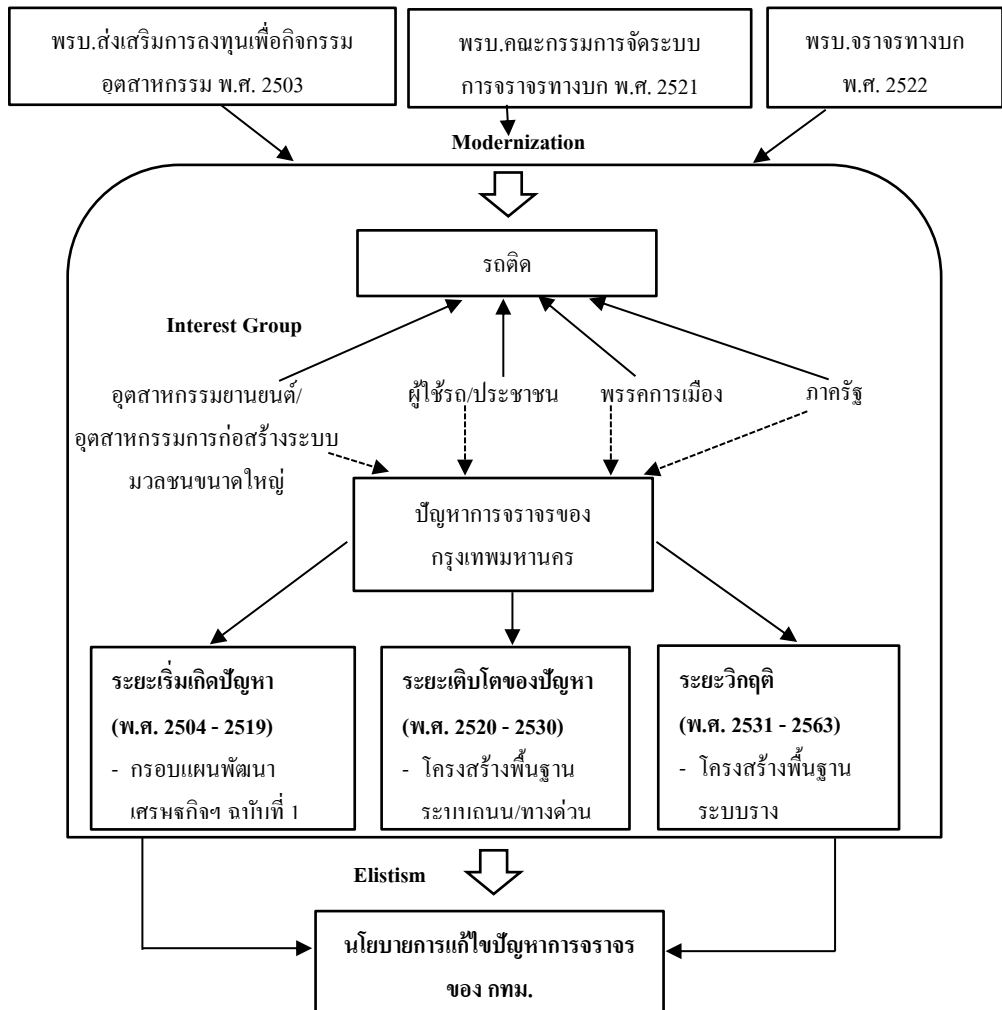
1. ขอบเขตด้านเนื้อหา โดยศึกษานโยบายของรัฐในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ (1) ระยะเริ่มเกิดปัญหา ซึ่งเป็นระยะที่เริ่มใช้กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยเน้นลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบของการคมนาคมและขนส่ง เพื่อให้เกิดการลงทุนในด้านเอกชนและทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยมีความก้าวหน้าพัฒนาไปสู่ความทันสมัย (2) ระยะเติบโตของปัญหา ได้มีการตราพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 เพื่อดำเนินการด้านการจราจรทางบก และมีการเร่งพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานด้านคมนาคม ระบบถนน/ทางพิเศษ โดยมีการอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างระบบทางด่วนขั้นที่ 1 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร) รวมทั้งการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นกฎหมายควบคุมการใช้รถใช้ถนน (3) ระยะวิกฤติของปัญหา มีการมุ่งเน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมระบบราง ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับปริมาณการเดินทางจำนวนมากของประชาชน และเป็นทางเลือกให้กับประชาชนในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวในท้องถนน โดยมุ่งศึกษาผ่านแนวคิดและทฤษฎีภาวะทันสมัย แนวคิดและทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์ และแนวคิดและทฤษฎีชนชั้นนำ

2. ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ผู้วิจัยได้ดำเนินการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 12 ท่าน ดังนี้ ประกอบด้วย (1) ภาครัฐ จำนวน 10 ท่าน ได้แก่ บุคคลหรือหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 - 2563 (2) นักวิชาการ จำนวน 1 ท่าน และ (3) ภาคเอกชน จำนวน 1 ท่าน นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้รวบรวมคำสัมภาษณ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) อาทิ การสัมภาษณ์ออนไลน์ การเสวนาออนไลน์ การบรรยายออนไลน์ สำนักข่าวออนไลน์ จำนวน 12 ท่าน

3. ขอบเขตด้านระยะเวลา ระหว่างเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2564

กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework)



วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

โดยการใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งประกอบไปด้วย กระบวนการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารหรือการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และกระบวนการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) จำนวน 12 ท่าน โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างปลายเปิดในการสัมภาษณ์ และจากการรวบรวมคำสัมภาษณ์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) จำนวน 12 ท่าน เพื่อใช้ในการดำเนินกระบวนการวิจัย

ผลการวิจัย (Research Results)

การวิจัยเรื่อง การเมืองของนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2563 ผลการวิจัยพบว่า รัฐบาลได้มีกฎหมายส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้ประชาชนมีกำลังในการซื้อรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น และทำให้มีจำนวนรถในถนนเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นช่วงระยะของการเริ่มเกิดปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร รัฐบาลได้ใช้กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นเครื่องมือในการพัฒนาและแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งรัฐบาลมุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจเพื่อเปลี่ยนสังคมไปสู่สังคมที่ทันสมัยมากกว่าการแก้ปัญหาจราจรอย่างจริงจัง ซึ่งการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครที่มีความเจริญและทันสมัยขณะนั้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองและจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังขาดการวางแผนการใช้ที่ดินให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งไม่มีกฎหมายหรือมาตรการมารองรับเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินให้เหมาะสม โดยรัฐบาลมีแผนงานเพียงแค่การสนับสนุนเฉพาะการก่อสร้างและพัฒนาถนน เพื่อปรับปรุงสภาพผิวจราจรให้มีคุณภาพและปลอดภัย ผลจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองที่ไม่เป็นไปตามผังเมืองกรุงเทพมหานคร จึงทำให้การขยายตัวเป็นไปอย่างไร้ทิศทางและขาดระเบียบ มีการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก และขยายตัวไปตามแนวเส้นทางของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่เกิดใหม่ อันนำไปสู่ปัญหาที่ส่งผลกระทบเชื่อมโยงกันเป็นวงจร โดยเฉพาะปัญหาการติดขัดในพื้นที่เมืองทวีคูณเพิ่มขึ้นจนถึงขั้นวิกฤติ โดยต้องใช้เวลารออยู่บนท้องถนนนานมากขึ้น หลายรัฐบาลมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ทั้งทางบก ทางเรือ และทางราง เพื่อให้การเดินทางเชื่อมโยงกันทั้งระบบและเป็นขนส่งสาธารณะที่สะดวกสบายและปลอดภัยสำหรับประชาชน แต่การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนพร้อมกันในพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ส่งผลให้รถติดหนักมากโดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน ซึ่งบางเส้นทางก่อนจะสร้างรถไฟฟ้านั้นรถก็ติดหนักมากอยู่แล้ว รวมทั้งปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าและการจราจร

แนวโน้มในการแก้ไขปัญหาการติดขัดในกรุงเทพมหานคร รัฐบาลจะต้องแก้ไขและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางบกหลัก โดยการปรับปรุงเส้นทางรถเมโทรโดยสารใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและสัญจรของประชาชน ประกอบกับการพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าและเรืออย่างเป็นระบบ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้มีทางเลือกสำหรับการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว และเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ดีมีประสิทธิภาพ และรัฐบาลจะต้องมีมาตรการหรือกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณรถยนต์ สนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้

ระบบขนส่งมวลชนแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัวเพื่อเป็นการลดปริมาณรถยนต์ในถนน รวมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนมีจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันกับผู้ใช้ทางร่วม เพื่อความปลอดภัยและเป็นการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนนและเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดที่ยั่งยืน

โดยรัฐบาลจะต้องอาศัยความร่วมมือจากภาคเอกชนในการร่วมลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง เนื่องจากรัฐบาลมีข้อจำกัดในด้านงบประมาณ ซึ่งเป็นโครงการที่รัฐบาลจะต้องใช้บุคลากรและงบประมาณจำนวนมาก ทั้งนี้ ภาคเอกชนยังมีความเชี่ยวชาญในการลงทุนทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีนวัตกรรมต่าง ๆ ที่เอื้อประโยชน์ให้กับภาครัฐในด้านองค์ความรู้ การพัฒนา และการแลกเปลี่ยนร่วมกัน ขณะเดียวกันภาครัฐก็เป็นส่วนสนับสนุนส่งเสริมในการประกอบธุรกิจของภาคเอกชน อันเป็นความร่วมมือที่ดีและเกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย ขณะที่ผู้นำจากรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นที่มาจากคนละชั่วการเมืองนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานคร แม้ว่าจะมีการศึกษาวิเคราะห์จนกลายเป็นแผนแม่บท (Master Plan) แล้วก็ตาม ซึ่งแผนแม่บทเป็นแผนที่แปลงมาจากนโยบายของรัฐบาลเพื่อลงสู่แนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจนขึ้น แต่การเปลี่ยนผ่านของรัฐบาลในแต่ละสมัยก็อาจจะทำให้มีเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขข้อกำหนดขึ้นใหม่ได้ นอกจากนี้ การทำงานของหน่วยงานรัฐยังขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีภารกิจในการแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ย่อมทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดวิสัยทัศน์ที่สอดคล้องกันและไม่สามารถเห็นภาพรวมของนโยบายได้ ซึ่งกรุงเทพมหานครยังไม่มีหน่วยงานกลางที่ดูแลด้านคมนาคมและขนส่ง โดยมีหน่วยงานหลายฝ่ายมากเกินไปในเชิงโครงสร้าง การทำงานจึงเป็นไปในลักษณะ “ต่างคนต่างทำ” ตามภารกิจและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน ทำให้ขาดมาตรฐานและไม่สามารถดำเนินการร่วมกันได้ รวมทั้งขาดการวางแผนล่วงหน้าและความคาดหวังในอนาคต หรือผลกระทบที่ชัดเจน

นโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครของรัฐบาลชุดปัจจุบัน ได้แก่ นโยบายล้อ ราง เรือ (One Transport) มีจุดเริ่มต้นจากการกำหนดนโยบายของรัฐบาลคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) และถูกบรรจุอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ข้อ 4.4.1 เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ ซึ่งรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมและกรุงเทพมหานครได้ดำเนินนโยบายดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งมวลชนเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันแบบไร้รอยต่อ และเป็นการสนับสนุนให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น โดยปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร มีสาเหตุที่สำคัญดังนี้ (1) การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีปริมาณเพิ่มสูงมากขึ้น ทำให้โครงข่ายถนนที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการจราจรที่มีปริมาณมากเกินไปกว่าความจุถนนจะรองรับได้ แม้ว่าจะมีการก่อสร้างถนนหรือทางด่วนเพิ่มมากขึ้นก็

ตาม แต่ก็ไม่ทันกับปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น (2) หน่วยงานด้านจราจรที่มีหลายหน่วยงานมาก ทำให้การทำงานอาจเกิดความซ้ำซ้อนและไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน (3) การก่อสร้างรถไฟฟ้าหลายสายพร้อมกันพร้อมทั้งการเติบโตของเมืองที่ขยายตัวไปตามแนวนอนหลักและแนวรถไฟฟ้าโดยขาดการวางแผนที่ชัดเจน จึงส่งผลให้ปัญหาจราจรเพิ่มมากขึ้น (4) การไม่เคารพกฎจราจรและขาดจิตสำนึกของผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ซึ่งกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับอยู่ก็มีอัตราโทษที่ต่ำ ไม่ทันสมัย และไม่สอดคล้องกับปัญหาจราจรในปัจจุบัน และ (5) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางยังไม่สามารถทำได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งปัญหาอัตราค่าโดยสารก็เป็นปัจจัยสำคัญที่ประชาชนจะเลือกใช้บริการขนส่งมวลชนทางราง ถึงแม้ว่ารถเมล์โดยสารและเรือโดยสารจะมีอัตราค่าโดยสารที่ราคาถูกกว่ารถไฟฟ้า แต่คุณภาพและความปลอดภัยของการให้บริการก็เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่เลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร มีดังนี้ (1) การบริหารจัดการองค์การ (2) การใช้ระบบเทคโนโลยีในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร (3) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (4) การพัฒนาระบบตัวร่วม (5) การใช้ระบบโซนนิ่ง และ (6) การประชาสัมพันธ์ ซึ่งแนวทางดังกล่าวนี้เป็นสิ่งสำคัญที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครจะต้องมีแผนการดำเนินงานที่สอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน อันจะทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรเกิดผลสำเร็จและเป็นประโยชน์แก่ประชาชน

อภิปรายผล (Research Discussion)

จากการวิจัยพบว่า การพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครที่มีความเจริญและทันสมัยได้รับอิทธิพลมาจากการแผ่ขยายอำนาจของประเทศตะวันตก ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีภาวะทันสมัยของ ฮอร์วิง หลุยส์ โฮโรวิทซ์ (Horowitz, 1963) และวิลเบิร์ต อี มัวร์ (Moore, 1963) ได้อธิบายถึงการเปลี่ยนผ่านของสังคมเดิมไปสู่สังคมของความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ซึ่งเกี่ยวพันกับเสถียรภาพของประเทศตะวันตก การพัฒนาดังกล่าวทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมไปสู่สังคมอุตสาหกรรม มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี และการศึกษา เพื่อเพิ่มผลิตผลของประเทศอย่างรวดเร็ว จึงทำให้มีปริมาณผู้คนหลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่กรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก และทำให้การใช้ที่ดินมีการขยายตัวเพิ่มสูงมากขึ้น โดยที่รัฐบาลไม่มีกฎหมายหรือมาตรการมารองรับเพื่อควบคุมการใช้ที่ดินให้เหมาะสม

สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีภาวะทันสมัยของ นิเทศ ตินณะกุล (2551) ซึ่งได้อธิบายผลของการเปลี่ยนแปลงจากการดำเนินนโยบายพัฒนาประเทศในรูปแบบภาวะทันสมัย ส่งผลให้การขยายตัวของเมืองและการใช้ที่ดินขาดการวางแผนที่ดีจากการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรไปสู่สังคมอุตสาหกรรม ซึ่งรัฐบาลเร่งพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญโดยเน้นลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและขนส่งเพื่อสาธารณูปโภค เพื่อให้เกิดการลงทุนในด้านเอกชนทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยมีความก้าวหน้าพัฒนาไปสู่ความทันสมัย ทั้งนี้การพัฒนาเมืองที่ให้ความสำคัญกับการเติบโตทางเศรษฐกิจมาก ส่งผลให้การขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างไร้ทิศทางและขาดระเบียบ อันนำมาสู่ปัญหาการจราจรที่สะสมมาเป็นเวลานานกว่า 50 ปี ซึ่งแท้จริงแล้วโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครเริ่มมีแผนการดำเนินงานมาตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2520 เพื่อใช้ในการแก้ปัญหาจราจรมาตั้งแต่ระยะเริ่มเกิดปัญหา แต่นโยบายดังกล่าวก็มิได้ถูกดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม อาจจะต้องด้วยปัญหาด้านงบประมาณหรือการบริหารจัดการของรัฐบาลในขณะนั้น จึงทำให้ปัญหาเพิ่มความรุนแรงมากขึ้น

จนกระทั่งรัฐบาลให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมระบบทางถนน/ทางพิเศษ หรือทางด่วน แต่ก็มิได้แก้ปัญหาการติดขัดได้ ขณะที่กรุงเทพมหานครกลายเป็นมหานครที่เป็นศูนย์รวมความเจริญทุกด้านก็ยิ่งทำให้ผู้คนหลั่งไหลเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มขึ้นแบบทวีคูณ ส่งผลให้ปัญหาการติดขัดในเมืองทวีคูณจนถึงระยะวิกฤติและรุนแรง ซึ่งรัฐบาลได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมระบบราง เพื่อให้มีระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีชั้นนำของ โรเบิร์ต มิเชลส์ (Michels, 1962) อธิบายไว้ว่า ชนชั้นผู้ปกครองจะเป็นผู้จัดสรรหรือตัดสินใจในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรที่อาจมิได้สะท้อนมาจากความต้องการของประชาชน อย่างไรก็ตาม หากประชาชนยังคงเพิ่มปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอย่างต่อเนื่อง และยังคงระเบียบวินัยการใช้รถใช้ถนนย่อมส่งผลให้ปัญหาการจราจรก็ยังคงต้องเป็นปัญหาวิกฤติของกรุงเทพมหานครต่อไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด

ความสัมพันธ์ของตัวแสดงที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายของรัฐในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานคร พบว่า (1) ความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนทำให้เกิดการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ซึ่งสามารถช่วยลดภาระงบประมาณและการก่อหนี้สาธารณะของรัฐบาลได้ อันเป็นความร่วมมือที่ดีและเกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย แต่เมื่อใดก็ตาม ที่ผู้มีอำนาจรัฐสูงสุดมีอำนาจทางธุรกิจด้วย ก็อาจจะทำให้เกิดการกุ่มอำนาจเบ็ดเสร็จ หรือใช้อำนาจแสวงหาผลประโยชน์ให้กับธุรกิจส่วนตัว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์ของ มนตรี เจนวิทย์การ (2528) อธิบายถึงลักษณะของกลุ่มผลประโยชน์ในการพยายามที่จะมีอิทธิพล

เหนือกระบวนการตัดสินใจหรือการวางนโยบายของสถาบันรัฐ เพื่อแสวงหาหรือรักษาผลประโยชน์ของกลุ่มไว้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเอกชนบางกลุ่มบางราย และนำไปสู่ความขัดแย้งหรือข้อพิพาทระหว่างรัฐกับเอกชนสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีกลุ่มผลประโยชน์ของ รังสรรค์ ณะพรพันธุ์ (2532) กล่าวว่าผู้นำกลุ่มจักต้องมีความสัมพันธ์กับชนชั้นอำนาจและพรรคการเมืองที่เป็นรัฐบาล รวมไปถึงมีความพยายามที่จะเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในกลไกทางอำนาจเอง เพื่อนำมาซึ่งความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของกลุ่ม (2) ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกับท้องถิ่นที่มาจากคนละพรรคการเมือง ย่อมส่งผลต่อนโยบาย รวมทั้งการเมืองไทยที่ไม่มั่นคงและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อยครั้ง ย่อมส่งผลต่อการดำเนินงานพัฒนาต่าง ๆ ให้เกิดความต่อเนื่อง โดยเฉพาะปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งรัฐบาลจะเป็นผู้ที่กำหนดนโยบายหรือมาตรการ โดยเป็นการใช้อำนาจรัฐในการกำหนดนโยบาย การแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีชนชั้นนำของ ซี. โรท์ มิลส์ (Mills, 1956) กล่าวว่าชนชั้นนำทางการเมืองเป็นกลุ่มบุคคลซึ่งอยู่ในฐานะที่สามารถจะกระทำการตัดสินใจในทุกอย่างที่สำคัญทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ และชนชั้นนำแห่งอำนาจนี้จะสั่งการในสายการบังคับบัญชา เพื่อทำการควบคุมคนส่วนใหญ่ให้ยอมรับกับการบริหารจัดการนโยบายต่าง ๆ ในการปกครอง ดังนั้นอำนาจในสังคมจึงอยู่ในมือของชนชั้นนำเสมอ นอกจากนี้ รัฐบาลก็มักมีนโยบายหรือโครงการที่เป็นการเพิ่มหรือซ้ำเติมปัญหา หรือเป็นการออกนโยบายที่อาจจะเอื้อผลประโยชน์ให้กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มบุคคลใดกลุ่มบุคคลหนึ่ง ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย หรืออาจมีความสัมพันธ์กัน

(3) ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐกับหน่วยงานรัฐ พบว่า การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครมีการทำงานซ้ำซ้อนหลายหน่วยงาน ขาดการบูรณาการและแผนงานในการทำงานร่วมกัน ซึ่งการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรให้เกิดผลสำเร็จจะต้องมีการวางแผนงานที่ดีและการร่วมมือของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและเห็นผลลัพธ์ รวมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และ (4) ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกับประชาชน ซึ่งเป็นลักษณะความไม่เท่าเทียมกันระหว่างชนชั้นผู้ปกครองกับผู้ถูกปกครอง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ จุมพล หนีมพานิช (2529) กล่าวว่า คนกลุ่มน้อยเท่านั้นที่เป็นผู้จัดสรรขณะที่คนส่วนใหญ่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจหรือการวางนโยบายเพื่อการแก้ไขปัญหาสังคม โดยภาครัฐควรที่จะเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีบทบาท รับทราบ และมีส่วนร่วมเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนทั้งรถเมย์โดยสารหรือรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดึงดูดให้ผู้เดินทางที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เปลี่ยนมาใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และอาจทำให้การแก้ไขปัญหา

จราจรได้ผลดี มีประสิทธิภาพ ตรงตามความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะประชาชนที่เดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากขึ้นอีกด้วย

ข้อเสนอแนะ (Research Suggestions)

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรมีหน่วยงานผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยการปรับโครงสร้างของหน่วยงานที่มีหน้าที่หรือภารกิจที่ซ้ำซ้อนกัน เพื่อให้การดำเนินนโยบายมีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในด้านงบประมาณและทรัพยากรสูงสุด
2. ควรมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรของพื้นที่กรุงเทพมหานคร ร่วมกันในทุกภาคส่วน และมีแผนงานที่ชัดเจนเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ
3. ควรมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับบริบทและสภาพแวดล้อมของเมืองในปัจจุบัน และการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด รวมทั้งมาตรการทางภาษี ค่าปรับ หรือค่าธรรมเนียมการใช้ถนน
4. ควรมีการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้แก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เช่น การติดตั้งกล้อง CCTV การควบคุมสัญญาณไฟจราจรและจัดจังหวะจราจรด้วยคอมพิวเตอร์ (Area Traffic Control-ATC หรือ Urban Traffic Control-UTC) เป็นต้น
5. ควรมีการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการของรถเมล์โดยสารให้เป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก รวมทั้งเรือโดยสาร ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารราคาถูก และสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนทางรางให้เป็นระบบโครงข่ายเดียวกัน เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการเดินทางให้กับประชาชน
6. ควรมีการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของประชาชน อันนำไปสู่การลดปริมาณรถยนต์ในท้องถนน และเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษทางอากาศจากการใช้รถยนต์ ตลอดจนส่งเสริมสร้างจิตสำนึกที่ดีให้กับประชาชนในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

เอกสารอ้างอิง

จุมพล หนิมพานิช. (2529). **ชนชั้นนำทางการเมืองกับการกำหนดนโยบาย: ศึกษาเฉพาะกรณีการผลิตและจำหน่ายน้ำตาลทราย พ.ศ. 2522-2525**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ทัฬหณัย บุญบัณฑิต. **เทียบนโยบายคมนาคม 5 พรรคในศึกเลือกตั้ง 2562**. [Online], Available URL: <https://thestandard.co/thailandelection2562-transportation-policy/>, 2562 (มีนาคม, 13).

นิเทศ ดินณะกุล. (2551). **การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม (พิมพ์ครั้งที่ 4)**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มนตรี เจนวิทย์การ. (2528). **บทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ที่มีต่อรัฐบาล ระบบราชการ ประชาชน และการพัฒนาประเทศ**. ใน **เอกสารทางวิชาการหมายเลข 23**. ศูนย์วิจัยคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. (2532). **กระบวนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจในประเทศไทย : บทวิเคราะห์เชิงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจการเมือง พ.ศ. 2475-2530**. กรุงเทพมหานคร: สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย.

สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปในประเทศไทย. (2562). **ผังเมือง**. ใน **รายงานของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านระบบความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่**. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.พ.

สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร. (2554). **โครงข่ายถนนเพื่อมหานครคล่องตัว**. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.พ.

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2552). **แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) กรุงเทพฯ มหานครแห่งความน่าอยู่อย่างยั่งยืน**. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด.

Almond, Gabriel A., and Powell, G. Bingham Jr. (1966). **Comparative Politics: A developmental Approach**. Boston: Little, Brown and Company.

Croucher, Sheila L. (2018). **Globalization and belonging: The politics of identity in a changing world** (2nd ed.). Rowman & Littlefield.

Horowitz, I. L. (1963). **Sociology and Politics: The Myth of Functionalism Revisited**. *The Journal of Politics*, 25(2), 248-264.

Michels, R. (1962). **Political Parties: A Sociological Study of the Oligarchical Tendencies of Modern Democracy**. McMaster University Archive for the History of Economic Thought.

Mills, C. Wright. (1956). **The Power Elite**. London: Oxford University Press.

Moore, W. E. (1963). **Social change** (No. E50 732). Prentice-Hall.

The World Bank. (2015). **Urbanization in Thailand is dominated by the Bangkok urban area**. [Online], Available URL: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/01/26/urbanization-in-thailand-is-dominated-by-the-bangkok-urban-area>, (January, 26).

Tomtom Traffic Index. (2021). **Traffic Index 2020**. [Online], Available URL: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/?country=CN,HK,IN,ID,IL,JP,KW,MY,PH,SA,SG,TW,TH,AE, (September, 30).

