



เมือง หลวงอย่างกรุงเทพมหานครของเรามีปัญหาขั้นพื้นฐานมากมายที่รอการแก้ไขอย่างจริงจังเพราะเป็นปัญหาเรื้อรังที่สั่งสมกันมานาน เรื่องใกล้ตัวง่าย ๆ ที่คนใช้ชีวิตตามประสานเมืองต้องประสบพบเจอกันเป็นประจำนับแต่ออกจากบ้านไปทำงานภารกิจต่าง ๆ นั่นก็คือ ปัญหาของทางเดินเท้า หรือฟุตปาท ปัญหาพื้นที่ ๆ ที่ดูเหมือนไม่น่าจะแก้ไขได้ยาก แต่ทุกวันนี้คนเดินถนนทั่วไปต้อง



'หาบเร่-แผงลอย กับคนเดินบนทางเท้า ...โจทท์ที่ กทม. แก้ไม่ได้'

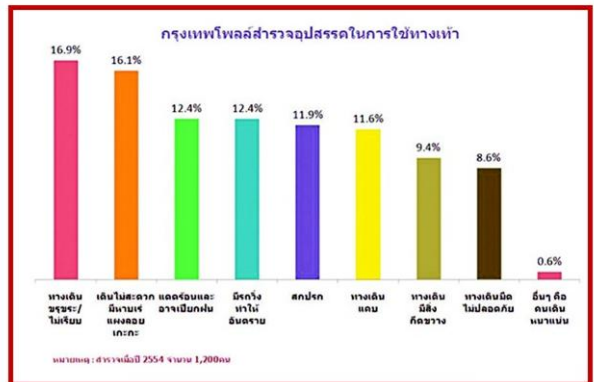


ยอมรับกันตรง ๆ ว่า เดินได้แต่ไม่สะดวกเอาซะเลย

มีข้อมูลจาก อาจารย์กิตติศักดิ์ พรหมรัตน์ ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยมหาวิทยาลัยกรุงเทพ (กรุงเทพโพลล์) ที่เคยมีการสำรวจความคิดเห็นประชาชนผู้สัญจรทางเท้าบนถนนสายหลักในกรุงเทพฯ ตามแนวรถไฟฟ้า (ปี 2554) พบว่าอุปสรรคสำคัญ 5 อันดับแรกในการใช้ทางเท้า คือ ทางเดินขรุขระ/ไม่เรียบ (16.9%) เดินไม่สะดวกมีหาบเร่แผงลอยเกะกะ (16.1%) แคร่รถเข็นและอาจเป็ยกฝน(12.4%) มีรถวิ่งทำให้อันตราย(12.4%) และสกปรก (11.9%) ทั้งนี้ จากผลสำรวจจะเห็นว่ามึเพียงร่ว้งบนทางเท้าที่เป็นหน้าที่ดูแลรับผิดชอบของตำรวจจราจร ที่เหลือ 4 ใน 5 สิ่งเป็นหน้าที่ดูแลและรับผิดชอบโดยตรงของกรุงเทพมหานครหรือ กทม.

อาจารย์กิตติศักดิ์ ได้บอกถึงประเด็นปัญหาอุปสรรคของประชาชนที่ใช้ทางเท้าจากปัญหาหาบเร่แผงลอยว่า ข้อดีของการค้าขาย

บนทางเท้าที่ยังทำให้เป็นที่นิยมในปัจจุบันก็คือ (1) ทำเลดีคนเดินผ่านไปมาตลอด (2) ค่าเช่าถูกจ่ายไม่แพงหรือไม่มีเลย (3) ถูกโฉลกกับพฤติกรรมของคนไทยที่ชอบซื้อของ และชอบเอาความสะดวกเข้าว่า ดังนั้น การแก้



ปัญหาจึงแก้เพียง 2 ด้านเท่านั้นคือ ด้านผู้ขายกับด้านผู้ใช้
ด้านผู้ขาย (ด้านอุปทาน) กทม. ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของพื้นที่จะต้องเข้ามาดูแลอย่างจริงจัง ซึ่งหากนำหลักเศรษฐศาสตร์มาคิด กทม. ก็ต้องจำแนกพื้นที่ทางเท้าตามลักษณะเศรษฐกิจ โดยอาจแบ่งกว้าง ๆ ออกเป็น 3 ลักษณะ คือ (1) พื้นที่ที่ห้ามขายเด็ดขาดฝ่าฝืนปรับเป็นหมื่น พื้นที่เหล่านี้ก็เช่น พื้นที่ที่ทางเท้าแคบ ทางเท้าที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางหลักและหรือเป็นต้นเหตุทำให้รถติด ทางเท้าที่อยู่ตรงหัวมุมสี่แยก (2) ทางเท้าที่มีพื้นที่เพียงพอที่จะเอื้อให้มีการค้าขายได้และการค้าขายดังกล่าวควรมีการจัดการพื้นที่ที่ถูกสุขลักษณะรวมถึงมีระบบกำจัดเศษของเสียให้

ถูกต้องและถ้าจะคิดยิ่งขึ้นก็ควรมีการขึ้นทะเบียนร้านกับ กทม. ด้วย พื้นที่ในข้อนี้ก็ควรจะมีการเก็บค่าเช่าตามลักษณะทำเลทำเลดีก็จ่ายมากหน่อย ทำเลไม่ดีก็จ่ายน้อยหน่อยให้เหมาะสมตามเศรษฐกิจของผู้ซื้อ รายได้ที่ได้ก็ทำเป็นกองทุนนำมาพัฒนาการข้ามทางเท้า ไม่ต้องเอาไปใช้อย่างอื่นและ (3) พัฒนาพื้นที่ในพื้นที่ที่พอจะพัฒนาได้เหมือนกับการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ครับ พื้นที่ไหนที่ริมทางเท้าแคบ

แต่ทำเลดีและมีพื้นที่ให้ซื้อก็ซื้อหรือเช่าก็ได้ แล้วนำมาพัฒนาให้ชาวหาบเร่แผงลอยเช่าต่อ พื้นที่ไหนทางเท้ากว้างหน่อยก็จัดสรรให้พอควรให้คนไถ่หรือซื้อได้ คนไถ่ใครเดินก็เดินได้ไม่ต้องลงไปเดินบนพื้นที่ถนน

สำหรับการแก้ปัญหาในด้านอุปสงค์หรือผู้ซื้อ ก็มี 3 แนวทางด้วย

เช่นกันคือ (1) เมื่อห้ามขายในพื้นที่ที่ไม่ควรขาย ก็ควรห้ามซื้อในพื้นที่ที่ไม่ควรซื้อด้วย หากฝ่าฝืนปรับ เช่น พื้นที่ที่ทางเท้าแคบ ทางเท้าที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางหลักและหรือเป็นต้นเหตุทำให้รถติด หรือทางเท้าที่อยู่ตรงหัวมุมสี่แยก เป็นต้น (2) สื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ผู้ซื้อ รวมถึงผู้ขายเข้าใจว่าพื้นที่ใดอนุญาตให้ขาย พื้นที่ใดไม่อนุญาตให้ขาย ฝ่าฝืนมีโทษเช่นใด และสร้างช่องทางให้พี่น้องประชาชนโทรฯ แจ้ง กทม. หากมี

ผู้ค้ารายใดฝ่าฝืน และ (3) รมรณรงค์เหตุผลความจำเป็นและข้อดีของการจัดระเบียบที่จะเกิดขึ้นหากทุกคนร่วมกันทำ ไม่ว่าจะเป็น คนเดินเดินได้คนซื้อซื้อได้ อุบัติเหตุไม่มี รถติดน้อยลง หาบเร่แผงลอยเป็นระเบียบเรียบร้อย/ถูกสุขลักษณะ/ดูสวยงาม/มีระบบการจัดการของทิ้งที่ดี สุดท้ายช่วยเสริมภาพ

ลักษณ์กรุงเทพฯ เมืองท่องเที่ยวให้เด่นชัดได้

การแก้ปัญหาโดยจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยบนทางเท้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครนั้นไม่ใช่เรื่องง่าย แต่คิดว่าไม่ยากจนเกินกว่าจะปฏิบัติได้ กทม. จะต้องเข้มงวดกับกฎระเบียบ กฎระเบียบที่ดี คนคุมเข้ม คนอื่นย่อมพร้อมจะทำตาม การแก้ปัญหาไม่ต้องทำทั้งกรุงเทพฯ โดยทันที ในเบื้องต้นอาจเริ่มทำแค่เขตใดเขตหนึ่งก่อน ควรเลือกเขตที่มีแนวโน้มว่าจะเห็นผลความสำเร็จ ทีมงานและผู้เกี่ยวข้องจะได้มีกำลังใจแล้วค่อยขยายไปเขตอื่น

ปัญหานี้จะไม่มีทาง

หมดไปแม้ว่าจะมีการเก็บค่าเช่าที่ก็ตาม ควบคู่กับการค้ายังมีกำไร ดังนั้นจะดีกว่าไหมที่การค้าแบบหาบเร่แผงลอยจะเป็นการค้าที่ไม่สร้างปัญหาอื่น ๆ อยู่ร่วมกันได้ทั้งผู้ค้าหาบเร่และคนเดินเท้า ที่สำคัญต้องไม่ละเลยอีกสาเหตุใหญ่ที่เป็นเหตุของการเดินเท้าที่ไม่สะดวกคือทางเท้าขรุขระ ขาดรวมทังสิ่งกีดขวางอื่น ๆ ที่มักเกินจำเป็นหรือตั้งในจุดที่ไม่เหมาะสม เช่น ป้ายโฆษณา ป้ายบอกสถานที่ ป้ายเตือนกฎจราจรต่าง ๆ ส่วนอยู่ในความรับผิดชอบของ กทม. ทั้งสิ้น ถึงเวลาหรือยังที่ต้องจัดการปัญหา "เรื่องพื้น ๆ" อย่างจริงจังเสียที.

ข้อมูล : อ.กิตติศักดิ์ พรหมรัตน์
ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยมหาวิทยาลัยกรุงเทพ
(กรุงเทพโพล)
เรียบเรียง : พิธีรินทร์ ธรรมรส