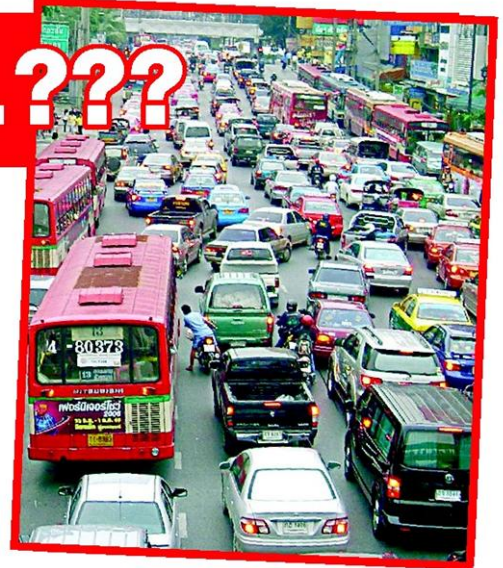


คนกรุงเทพฯต้องเผชิญกับรถติดจริง

..... หรือรู้สึกไปเอง ...???



ปัญหา ทหารอดติดเป็นปัญหาที่อยู่คู่กับกรุงเทพฯมา นาน และเป็นปัญหาที่แก้ไขได้ยากยิ่ง ยิ่งวัน ไหนต้องเจอกับพายุฝน หรือตรงกับวันศุกร์สิ้นเดือน หรือที่แย่ไปกว่านั้นคือตรงกับศุกร์สิ้นเดือนด้วยเจอ พายุฝนด้วย หลาย ๆ คนก็คงจะรู้สึกว่ารถติดมันเป็น ปัญหาจริง ๆ ทั้งเสียเวลาและเปลืองน้ำมัน

คำถามถัดมาที่หลาย ๆ คนอยากรู้คำตอบว่า ปัญหาทหารอดติดที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นเป็นอย่างไรเมื่อ เปรียบเทียบกับอดีต หรือปัญหาทหารอดติดในปัจจุบันมัน ไม่ได้รุนแรงแตกต่างจากอดีตเพียงแค่ว่าคิดไปเอง แล้วโครงการรถยนต์คันแรกซึ่งเป็นโครงการที่ไม่เคย เกิดขึ้นมาก่อนในประวัติศาสตร์ชาติไทยมีผลมากน้อย เพียงใดกับปัญหาทหารอดติด สุดท้ายพอจะมีวิธีใดบ้างที่ ช่วยแก้ปัญหารถติดหรือให้ติดน้อยลง มาหาคำตอบ กัน...

ก่อนอื่นเพื่อให้เห็นสภาพปัญหาเรามาดูผล สืบสวนความคิดเห็นของคนกรุงเทพฯ ซึ่งจัดทำโดย กรุงเทพมหานครที่ทำการสำรวจความเสียงด้านการจราจร และการเดินทางเมื่อเดือนมิถุนายน 2556 พบว่า มีค่า คะแนนความเสียงเท่ากับ 7.15 คะแนน (จากเสียงมาก สุด 10 คะแนน) เพิ่มขึ้นจากการสำรวจเมื่อเดือน กรกฎาคม 2555 ที่มีคะแนน 6.16 คะแนน หรือเสียงเพิ่ม

ขึ้นถึง 10% ถัดมาถามคนกรุงเทพฯว่านโยบายประชานิยมกระทบอย่างไรบ้างกับตัวท่านเอง คนกรุงเทพฯ 64% บอกว่า ทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น ซึ่งเป็นลำดับ 2 รองจากข่าวของแพง เช่นเดียวกับผลสำรวจในช่วง เลือกตั้งผู้ว่าฯ กทม. ในประเด็นสิ่งที่ยากให้ผู้ว่าฯ คน ใหม่มาแก้ปัญหามากที่สุดซึ่งคำตอบก็คืออยากให้แก้ ปัญหารถติด 28% เป็นลำดับ 2 รองจากเรื่องของปาก ท้องเช่นเดียวกัน ข้อมูลที่กล่าวมาพอจะเป็นเสียง สะท้อนให้เห็นความรู้สึกของคนกรุงเทพฯที่มีต่อปัญหา จราจรได้ในระดับที่ถือว่าชัดเจน

ที่นี้มาดูข้อเท็จจริงในเชิงสถิติกันบ้างว่าปัญหารถ ติดมันติดจริงหรือไม่ แล้วโครงการรถยนต์คันแรกมีส่วน

	ปี 2550	ปี 2555	เปลี่ยนแปลง*
จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในพื้นที่ กทม. (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)	3,453,533 คัน ณ 31 ธ.ค.	4,676,691 คัน ณ 31 ธ.ค.	+35.4%
จำนวนรถต่อความยาวของถนนในพื้นที่ กทม. ที่รองรับรถได้ 1.6 ล้านคัน (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)*	2.2 เท่า	2.9 เท่า	+0.7 เท่า
การเพิ่มขึ้นของป้ายแดงที่จดทะเบียนใน กทม. กับโครงการรถยนต์คันแรก (ไม่รวมรถจักรยานยนต์)*	ช่วงปี 50-54 รถใหม่ป้ายแดงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 7.2 % แต่ปี 55 ปีเดียวรถใหม่ป้ายแดงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึง 46.2%		
ความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักใน กทม. (ชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าเข้า)	18.8 กม./ชม.	17.9 กม./ชม.	รถวิ่งช้าลง -4.8 %
ความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักใน กทม. (ชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็นขาออก)	26.0 กม./ชม.	21.6 กม./ชม.	รถวิ่งช้าลง -16.9%

หมายเหตุ : * คือ จำนวนโดยศูนย์วิจัยมหาวิทยาลัยกรุงเทพ (กรุงเทพโพลล์) ที่มา : กรมขนส่งทางบก, สำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร

ทำให้รถติดมากน้อยขนาดไหน โดยจะทำการวิเคราะห์ เปรียบเทียบข้อมูลปี 2555 กับปี 2550

ในปี 2555 จำนวนรถจดทะเบียนสะสมในพื้นที่ กรุงเทพฯ (ไม่รวมรถจักรยานยนต์) มีสูงถึง 4.6 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 คิดเป็น 35.4% ซึ่งเมื่อดูข้อมูลรถใหม่ป้ายแดงที่จดทะเบียนย้อนหลังจากปี 2554 ถึงปี 50 จะพบว่า มีรถใหม่ป้ายแดงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 7.2% เท่านั้น ขณะที่ปี 2555 เพียงปีเดียวและเป็นปีที่มีการเปิดโครงการรถยนต์คันแรกทำให้ปีนั้นมีรถใหม่ป้ายแดงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึง 46.2% หรือถ้าหากดูจาก

สัดส่วนรถใหม่ป้ายแดงที่จดทะเบียนในปี 2555 กับจำนวนรถทั้งหมดที่จดทะเบียนในพื้นที่กรุงเทพฯจะพบว่า มีสัดส่วนสูงถึง 13.2% และหากมาดูความยาวของถนนกับการรองรับปริมาณรถยนต์พบว่า จำนวนรถมากกว่าพื้นที่ถนนถึง 2.9 เท่า เพิ่มขึ้นจากปี 2550 คิดเป็น 0.8 เท่า ดังนั้นเมื่อรถยนต์เพิ่มขึ้นแต่ถนนยังเท่าเดิมสิ่งที่เกิดขึ้นตามมาคือ การเคลื่อนที่ของรถก็จะช้าลง โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งจากข้อมูลความเร็วของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักในกรุงเทพฯในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนขาเข้าในตอนเช้ารถวิ่งได้เพียงความเร็ว 17.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช้ากว่าปี 2550 เท่ากับ 4.8% ส่วนชั่วโมงเร่งด่วนขาออกในตอนเย็นรถวิ่งได้เร็วเพียง 21.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช้ากว่าปี 2550 ถึง 16.9%

ข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ปัญหารถติดในช่วง 8 ปีที่ผ่านมาไม่ได้บรรเทาลง และเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจริงไม่ใช่สิ่งที่คนกรุงเทพฯรู้สึกไปเอง แม้ว่าในช่วงที่ผ่านมาเรามีการเปิดใช้รถไฟฟ้าบนดิน รถไฟฟ้าใต้ดิน มีการสร้างส่วนต่อขยายไปถึง

สมุทรปราการและฝั่งธนบุรี มีการสร้างแอร์พอร์ตลิงก์ แต่ก็ไม่ได้ช่วยให้ปัญหาลดลง ซึ่งสาเหตุหลัก ๆ ที่ทุกฝ่ายโดยเฉพาะรัฐบาลต้องยอมรับและหนีไม่พ้นคือ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากโครงการรถยนต์คันแรก เมื่อรวมกับการขับรถที่ไม่มีระเบียบวินัยและไม่เคารพกฎจราจรที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงสภาพดิน ฟ้า อากาศซึ่งทำให้รถติดไปกันใหญ่

สำหรับสิ่งที่พอจะบรรเทาปัญหาจราจรได้ในเบื้องต้นคงหนีไม่พ้นการเริ่มต้นที่ตัวเราเป็นสิ่งแรกคือการเคารพกฎจราจร เพราะการเคารพกฎจราจรจะช่วยให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปได้อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย ลดการเกิดอุบัติเหตุ ถัดมาคือการส่งเสริมให้คนกรุงเทพฯหันมาใช้บริการสาธารณะให้เพิ่มขึ้น รวมถึงควรมีการออกกฎระเบียบใหม่ ๆ มาบังคับใช้เพื่อช่วยลดปัญหาจราจร เช่น ห้ามรถที่มีแต่คนขับไม่มีผู้โดยสารเส้นทางปลอดรถจักรยานยนต์ รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

สรุปคือ ผู้ที่ได้รับผลกระทบก็คือผู้ที่ควรจะช่วยกันแก้ไขโดยเริ่มที่ตัวเองก่อน.

อ.กิตติศักดิ์ พรหมรัตน์

ผู้อำนวยการศูนย์วิจัย

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ (กรุงเทพโพลล์)