



มีหาบเร่ 'ดี' มากกว่า 'เสีย' วิธีแก้...ง่ายนิดเดียว



ได้

ข่าวว่ากรุงเทพมหานคร (กทม.) จะดำเนินการจริงจังในการจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอย ซึ่งข่าวการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยครั้งนี้ไม่ใช่ครั้งแรกและไม่ใช่ครั้งสุดท้าย หรืออาจจะหาครั้งสุดท้ายไม่เจอก็ว่าได้ที่เชื่ออย่างนี้ เพราะข้อมูลในอดีตบ่งชี้ให้เห็นเป็นอย่างนั้น วันนี้ผมเลยลงพื้นที่ย่านสุขุมวิทตรงซอยสุขุมวิท 93 (ตลาดบางจาก) และสุขุมวิท 103 (ซอยจตุรมสุข) ใกล้ ๆ กับที่ทำงานมหาวิทยาลัยกรุงเทพ วิทยาเขตกล้วยน้ำไท เพื่อช่วยคิดช่วยหาทางออกให้กับกรุงเทพมหานคร การสำรวจทำให้พบสภาพปัญหาที่สำคัญดังนี้

- (1) พบจุดที่มีหาบเร่แผงลอยมากตรงถนนหลักที่มีซอยย่อยหรือถนนย่อยที่เชื่อมกับถนนหลักอีกเส้นหนึ่งโดยเฉพาะถนนที่เชื่อมต่อกับถนนเส้นหลักอื่นได้หรือจุดที่มีการเชื่อมต่อกับขนส่งอื่น ๆ
- (2) ปัญหาการจราจรและหาบเร่จะมีมากตรงถนนย่อยมากกว่าถนนหลัก เช่น เจอปัญหาบนถนนจตุรมสุขมากกว่าถนนสุขุมวิทแต่ปัญหาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังถนนหลักอย่างถนนสุขุมวิท

(3) ในถนนย่อยนอกจากหาบเร่แผงลอยแล้วยังเป็นจุดจอดรถรับส่งเข้าซอยไม่ว่าจะเป็นรถกระบะป้อ รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ซึ่งส่วนใหญ่มักจะจอดข้างทางใกล้ถนนหลักอย่างถนนสุขุมวิท จึงส่งผลให้การจราจรติดขัด

ในการแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอยเพื่อไม่ให้หลงประเด็นจะต้องกำหนดเป้าหมายหรือผลลัพธ์ที่ต้องการจะเห็นและเป็นรูปธรรมว่าเป็นอย่างไรแล้วค่อยหาทางออกว่าควรจะดำเนินการอย่างไรภาพได้สภาพปัญหาและปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถ กำหนดเป้าหมายสำคัญในการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยอยู่ 3 สิ่งด้วยกันคือ (1) แก้หรือลดปัญหาจราจร (2) ผู้สัญจรทางเท้าได้รับความสะดวกปลอดภัย (3) ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยและผู้ขับรถโดยสารได้รับผลกระทบน้อยที่สุด เมื่อนำเป้าหมายในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับสภาพปัญหาที่ได้จากการลงพื้นที่นำมากำหนดแนวทางในการแก้ปัญหา 5 ขั้นตอนไม่ใช่เฉพาะการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยแต่ยังเป็นการจัดระเบียบการจราจรในซอยด้วยดังนี้

ขั้นที่ 1 แบ่งแยกทางเท้ากับถนน ด้วยการทำให้ลึกลงหรืออะไรก็ได้ที่สามารถกันตลอดแนวเพื่อแยกพื้นที่ถนนกับพื้นที่ทางเท้าให้ชัดเจนผู้สัญจรทางเท้าจะได้ไม่ลงไปเดินบนถนน โดยความยาวเหล็กกันไม้ควรน้อยกว่า 250 เมตรจากถนนหลักหากสามารถจัดทำทางเดินที่ปราศจากแผงค้าสำหรับผู้ที่ไม่ต้องการซื้อสินค้าได้ก็จะยิ่งช่วยทำให้ผู้สัญจรมีความพึงพอใจมากขึ้น

ขั้นที่ 2 คนต้องข้ามตรงจุดข้ามรถต้องหยุดตรงจุดหยุด ผู้สัญจรเป็นหนึ่งในสาเหตุของปัญหาที่ทำให้รถติดเนื่องจากไม่ข้ามให้ตรงจุดโดยเฉพาะบริเวณ 3 หรือ 4 แยกไฟแดงที่คนข้ามก็ต้องข้ามจนจะมีสัญญาณ

ไฟแดงไม่ช้อยกข้ามเมื่อไหร่ก็ข้ามและเมื่อข้ามไม่พ้นก็ขึ้นบนเส้นแบ่งช่องจราจร ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก ส่วนจุดข้ามทางม้าลายหากมีสัญญาณไฟด้วยก็จะดีมาก คนขับรถก็ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรและสัญญาณไฟ ไม่จอดทับเส้นห้ามจอดตรงแยกเข้าซอย ตรงนี้คนขับต้องมีสติต้องใช้สมองในการขับไม่ใช่ใช้เท้าจับ

ขั้นที่ 3 หาบแร่ผางลอยต้องจดทะเบียนผู้ค้า คนไทยเราเคยชินกับความเป็นอิสระดังกล่าวโบราณที่ว่า “ใครจักใครค้าชั่งใครชั่งใครค้ำม้าค้ำ” จนทำให้มีคนประกอบอาชีพค้าขายที่บ้านทั่วเมืองส่งผลให้สินค้าขาดมาตรฐานขาดสุขอนามัย ขาดความปลอดภัยคนเก่าไป คนใหม่มา ไม่รู้ใครเป็นใครขาดการพัฒนาตัวสินค้าซึ่งโดยส่วนตัวไม่เห็นด้วยกับระบบการค้าที่ขาดความรับผิดชอบในลักษณะนี้ ดังนั้นการจดทะเบียนจึงเป็นทางออกที่จะทำให้ผู้ค้ามีตัวตนมีการพัฒนาสินค้ามีความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวม ส่งผลต่อการตั้งแ่งค่าที่เป็นไปตามระเบียบที่ทางราชการกำหนด

ขั้นที่ 4 พื้นที่เดินอย่างน้อยต้องกว้าง 2 คนเดินสวนกันได้ ซึ่งความกว้างดังกล่าวหากมีคนซื้อสินค้า 1 คน คนอื่นจะได้เดินผ่านไปมาได้ ดังนั้นหากพื้นที่ใดที่เมื่อตั้งร้านแล้วความกว้างน้อยกว่า 2 คนเดินได้ก็ต้องไม่อนุญาตให้มีแผงค้า

ขั้นที่ 5 กำหนดจุดจอดรถโดยสารต่าง ๆ ในซอย ขั้นนี้ว่าจะเป็นเรื่องที่จัดการได้ยากมากที่สุดเนื่องจากมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ (จึงทำให้รถกระบะป้อ รถมอเตอร์ไซค์รับจ้างจอดข้างถนน) ซึ่งในขั้นต้นคิดว่าจุดจอดควรอยู่ห่างจากถนนหลักไม่น้อยกว่า 250 เมตรและหากมีการจัดพื้นที่จอดโดยเฉพาะก็ยังสามารถแก้ปัญหาได้เป็นรูปธรรมมากขึ้น

แนวทางทั้ง 5 ขั้นอาจไม่สามารถนำไปใช้ได้กับทุกสถานที่แต่ก็อาจเป็นแนวทางที่กรุงเทพมหานครสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้หลาย ๆ พื้นที่ที่มีลักษณะดังกล่าวและช่วยลดปัญหาจราจรได้

ต่อกรณีที่ว่า เมื่อหีบแร่ผางลอยมันเป็นปัญหาถ้าจะไม่ให้มีหีบแร่ผางลอยจะดีหรือไม่นั้นหากทำอย่างนั้นจริง

ผู้ได้ประโยชน์คือเจ้าของอาคารหรือพื้นที่ริมทางเท้าที่สามารถให้เช่าและขึ้นค่าเช่าได้ เมื่อค่าเช่าสูงราคาสินค้าก็ต้องสูงตามต้นทุนผู้บริโภครู้ก็ต้องจ่ายค่าซื้อสินค้าสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อมนุษย์เงินเดือนอย่างเรา ๆ รวมทั้งพ่อค้าแม่ค้าก็จะได้รับผลกระทบเช่นกัน เพราะราคาที่สูงขึ้นจะทำให้ขายของยากขึ้น นอกจากนี้การแข่งขันที่น้อยลงยังทำให้คุณภาพสินค้าแย่งลง ทางเลือกของผู้บริโภคน้อยลง มีดีอย่างเดียวคือสัญจรสะดวกขึ้น แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าจราจรจะติดขัดน้อยลงเพราะปัญหาอื่น ๆ ยังไม่ได้แก้ถึงที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่ที่สำคัญคือไม่สามารถทำได้จริงทั้งผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ค้า

โดยส่วนตัวแล้วเห็นว่าสาเหตุที่การจัดระเบียบหีบแร่ผางลอยมักจะไม่เห็นผลเป็นรูปธรรมก็เพราะขาดการเอาใจจริงเอาใจของผู้บริหารท้องถิ่นที่มักมองปัญหาแต่ไม่เคยลงมาสัมผัสกับปัญหาและพยายามที่จะหาทางแก้ปัญหา ดังนั้น ปัญหาหีบแร่ผางลอยจึงไม่ใช่ปัญหาที่แก้ไม่ได้แต่เป็นปัญหาที่เราไม่ยอมแก้.

อ.กิตติศักดิ์ พรหมรัตน์
ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยมหาวิทยาลัยกรุงเทพ(กรุงเทพโพลล์)