

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครกับการแก้ไข

สมชัย บวรกิตติ

สำนักวิทยาศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระปกเกล้า

ความจริงการจราจรเป็นปัญหาที่คนกรุงเทพมหานครรู้จักกันดีจนเคยชิน แต่บัดนี้ การจราจร ไม่เป็นเพียงปัญหาฝุ่นสร้างความสกปรกเลอะเทอะให้ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่ในพื้นที่อีกต่อไป อย่างที่รู้จักกันดีถึงความเดือดร้อนจากฝุ่นถนนของผู้ที่มีบ้านอยู่ข้างถนนหรือใกล้ถนน แต่ได้เป็นปัญหาสาเหตุหมอกควันในเมืองใหญ่ต่างๆ เช่น กรุงเทพมหานคร กระทบเศรษฐกิจส่วนรวมและปัจเจกบุคคลด้วย และที่สำคัญยิ่งก็คือเป็นพิษภัยต่อสุขภาพผู้รับสัมผัสด้วย เพราะฝุ่น PM 2.5 ปัจจุบันไม่ใช่ฝุ่นที่สร้างความสกปรกหรือบดบังทัศนวิสัยเท่านั้น แต่เป็นฝุ่นที่มีศักยภาพก่อภาวะพิษก่อโรคร้ายสารพันชนิด ได้มีการคาดการณ์ว่า ถ้าเหตุการณ์ ยังคงวิกฤติต่อไปอีกไม่กี่ปี คนกรุงเทพมหานครจำนวนไม่น้อยจะเป็นโรคร้ายต่างๆ ทำนองเดียวกับผู้ที่สูดควันบุหรี่ใบยาสูบ เช่น โรคมะเร็งปอดและมะเร็งอีกหลายอวัยวะ และในที่สุดก็อาจจะสูญพันธุ์ไปทำนองเดียวกับไดโนเสาร์ก็เป็นได้

ดังนั้น นักวิชาการต้องมาช่วยกันคิดหาวิธีป้องกันไม่ให้เกิด PM 2.5 ร้ายในกรุงเทพมหานคร และในเมืองใหญ่ๆ อีกต่อไป

แต่บทบาทนี้เป็นหน้าที่ของใคร และจะต้องทำอะไรบ้าง ลองช่วยกันคิด ให้ความเห็นเสนอแนะผู้มีอำนาจของประเทศให้กรุณาลงมือแก้ปัญหากันจริงจัง

ผู้บรรยายเองเคยสนใจเรื่องปัญหาการจราจร และเคยลงมือปฏิบัติศึกษาเมื่อหลายปีมาแล้ว (ดูเอกสารสิ่งพิมพ์ที่แสดงไว้ท้ายบทความ) ซึ่งก็ได้ผลเป็นประโยชน์น่าสนใจ ยังไม่มีโอกาสได้สานต่อ แต่ก็ยังมั่นใจว่าสาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งของวิฤกษ์ที่วิกฤตจราจร คือ การสร้างวินัยจราจรแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้ที่ต้องขับขี่รถในกรุงเทพมหานครจะประสบปัญหาผู้ขับขี่รถไร้วินัยทุกวัน ซึ่งถ้ามีการศึกษาวิจัยจะพบว่าจำนวนเกินครึ่งของผู้ขับขี่รถประจำจะเคยชินจนถือเป็นเหตุการณ์ปกติ ซึ่งโดยความเป็นจริงแล้วผลลัพธ์จากเหตุการณ์จราจรวิกฤตคือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และจากการป่วยเป็นโรคร้ายที่ยากต่อการรักษา

การสร้างและปรับปรุงวินัยจราจร

การแก้เรื่องวินัยจราจร ไม่ใช่แก้ที่คนขับคนใช้รถใช้ถนนฝ่ายเดียว ต้องแก้ที่ตัวจราจร ผู้ควบคุมกฎระเบียบด้วย มีคนบอกว่าถ้าจัดการแก้ไขคนขับรถทุกคนให้มีวินัยจราจร ต่อไป

ที่ไม่ต้องมีตำรวจจราจรคอยควบคุมดูแลการจราจรอีกต่อไป เพียงให้มีสัญญาณไฟอัตโนมัติอัจฉริยะที่มีประสิทธิภาพ และในถนนมีป้ายแจ้งเตือนอย่างถูกต้อง เช่น ป้ายบอกทางแยก ทางโค้ง ทางเลี้ยว ทางคนข้ามถนน ย่านชุมชน โรงเรียน และป้ายแจ้งเตือนความเร็วให้เหมาะกับย่านชุมชนต่างๆ ก็เพียงพอแล้ว ถ้าทุกคนมีวินัยปฏิบัติ การจราจรก็จะราบรื่นดังเช่นที่เป็นอยู่ในบางประเทศ

ขอเพิ่มข้อสำคัญการแก้วิกฤตจราจรคือการกำหนดให้คนเดินถนนต้องมีวินัยด้วย คือ ต้องข้ามตามสัญญาณ และตามช่องทางที่กำหนด ไม่ข้ามตะเปตะปะ ต้องควบคุมกันอย่างจริงจัง ไม่ปฏิบัติแบบไฟไหม้กองฟางอย่างที่เห็นเสมอมา และการสร้างวินัยจราจร ต้องสอนสร้างตั้งแต่เด็ก เพราะสร้างให้ผู้ใหญ่ที่เป็นไม้แคงยาก สำหรับผู้ใหญ่การสร้างวินัยจราจรที่สัมฤทธิ์ผลแน่นอน คือ การจับปรับให้เด็ดขาด เช่น ถ้าสำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดตั้งหน่วยจราจรเคลื่อนที่โดยใช้ตำรวจขับจักรยานยนต์ตระเวนไปตามถนนสายต่างๆ ตลอดวัน พบใครทำผิดกฎจราจรก็เรียกปรับยึดใบขับขี่ระยะหนึ่ง จะช่วงเวลาเท่าใดขึ้นอยู่กับขนาดความผิด ทำแบบนี้เพียงไม่กี่เดือนการจราจรในกรุงเทพมหานครก็จะดีขึ้นผิดหูผิดตา และรัฐบาลก็ได้เงินจำนวนไม่น้อยสำหรับการใช้สอยที่เป็นประโยชน์อีกด้วย ครั้งหนึ่งนานมาแล้ว ผู้เขียนเคยลองไปทำร่วมกับตำรวจได้ผลดีมาก วิกฤตจราจรหายไปชัดเจน

จากนี้ขออนุญาตเข้าเรื่อง PM 2.5 ในกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่ เชื่อว่านักวิชาการทราบดีว่า PM 2.5 ในชุมชนเมืองเป็นผลจากอารยะธรรม

สมัยใหม่ เกิดจากการใช้ยานยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงซากบรรพกาล (ฟอสซิล) ซึ่งในสมัย สี่ห้าสิบปีก่อนจำนวนรถยนต์ในถนนไม่มากและมีถนนไม่กี่สาย สมัยนั้นตำรวจจราจรเพียงยืนบนแท่นบนดังกล่าว ถนน โบกไม้โบกมือกำกับการจราจร ทุกอย่างในถนนก็เรียบร้อย ต่อเมื่อมีประชาชนเพิ่มมากขึ้น มีรถในท้องถนนเพิ่มขึ้น ปัญหาการจราจรก็เลวลง แม้ฝ่ายการจราจรจะปรับปรุงใช้ไฟจราจรแทนสัญญาณมือ แต่ด้วยปัญหาด้านวินัยของผู้ขับขี่ การจราจรของไทยก็เข้าสู่ภาวะวิกฤติ และรุนแรงเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนกลายเป็นเรื่องปรกติวิสัยของเมืองใหญ่ของประเทศไทย การแก้ปัญหาที่ทำแบบขอไปที ทำให้เหตุการณ์เลวร้ายขึ้นทุกวัน บางครั้งการจราจรติดขัดตรงจุดหนึ่งหรือคืบคลานไปเรื่อยๆ ปล่อยควันท่อไอเสียเติมถนน ประจวบกับความเจริญเชิงวัตถุมีบ้านเรือนเพิ่มขึ้นหนาแน่นปลูกติดชิดกัน และมีอาคารสูงมากขึ้น ทำให้ขัดขวางระบายอากาศในท้องถนนโดยกระแสลม ทำให้ฝุ่นควันทักษะสมหนาแน่นมากขึ้น

ปัญหาเหล่านี้ จะแก้กันอย่างไร อาจจะเลวร้ายเกินแก้ได้แล้วหรือยัง อย่างไรก็ดีถ้าไม่ดีขึ้นบ้างก็ต้องไม่ให้เลวร้ายไปกว่านี้ มีผู้เสนอให้คุมกำเนิดรถอย่างประเทศอารยะบางประเทศ แต่ก็ทำไม่ได้ เพราะเหตุผลต่างๆ ซึ่งโดยความเป็นจริงถ้าคิดว่าจำเป็นต้องแก้ก็ต้องแก้ได้ จะได้มากได้น้อยก็ต้องทำ เชื่อว่าทำได้หรือไม่ได้อยู่ที่ผู้มีอำนาจจะทำหรือไม่เท่านั้น สมัยก่อนยังเลิกสูบบุหรี่ทั้งประเทศได้ ถ้าคุมกำเนิดรถอย่างเบ็ดเสร็จไม่ได้ ก็ไปแข่งขันกับการกำจัดรถที่อายุการใช้งานนานจนสภาพเครื่องยนต์สร้างมลพิษเกินเกณฑ์ปลดภัยแล้ว

มีเรื่องที่คนธรรมดาไม่เข้าใจการทำงานของรัฐบาล การกระทำบางอย่างนอกจากไม่แก้ปัญหา ยิ่งเพิ่มปัญหา เช่น สร้างถนนใหม่เพิ่มขึ้นอีกเท่ากับส่งเสริมการสร้างมลภาวะ เพราะเพิ่มการใช้รถที่เป็นตัวก่อปัญหา การขยายพื้นถนนก็เช่นกัน กลับทำให้รถติดมากขึ้น เพราะเปิดโอกาสให้ใช้พื้นที่ถนนที่ขยายออกไปเป็นที่จอดรถ ซึ่งแต่เดิมพื้นถนนเพียง 2 ช่องทางพอสำหรับรถแล่นสวนกัน ไม่เอื้อโอกาสให้จอดรถได้เพราะกีดขวางทางจราจร เมื่อขยายเพิ่มพื้นถนนมีรถจอดแออัดสองข้างทาง ที่การจอดเข้าจอดและออกบ่อยๆ กลับเพิ่มความไม่คล่องตัว รถก็ติดเพิ่มขึ้น ลองไปดูถนนอำนวยการจราจรและถนนพิเศษเป็นตัวอย่าง อันที่จริงเอาเงินงบประมาณ ไปสร้างรถไฟฟ้า รถใต้ดิน หรือสนับสนุนการใช้รถสาธารณะ และรถโรงเรียน การจราจรก็จะลดลงได้ผล ฝุ่นพิษที่ก่อ PM 2.5 ก็จะไม่เกิดน้อยลง

อีกเรื่องที่น่าคิด เพราะรู้กันดีว่าวิกฤติ PM 2.5 เกิดหน้าหนาวเดือนธันวาคม-มกราคม-กุมภาพันธ์ทุกปี ถ้าลดการใช้รถใช้ถนนในช่วงนั้น วิกฤติ PM 2.5 ก็จะไม่เกิดหรือเกิดน้อยไม่วิกฤติ การจัดการลดการใช้รถใช้ถนนในช่วงเดือนดังกล่าวไม่ยาก เช่น เปลี่ยนเวลาปิดเทอมใหญ่ ทุกโรงเรียนจากเดือนพฤษภาคมให้ไปหยุดเดือน ธันวาคม-มกราคม-กุมภาพันธ์ ปัญหาฝุ่นควัน PM 2.5 จะได้บรรเทาลงหรือไม่เกิดขึ้น เพราะไม่มีฝุ่นควันที่เป็นตัวเหตุ

มีอีกหลายวิธีที่แนะนำกันแบบลุ่มๆหล่นๆ แต่ไม่เหมาะกับอุปนิสัยคนไทย (ไม่ใช่คำว่าคนไทย) สุดท้ายการแก้ปัญหาการจราจร และ PM 2.5 ก็คงต้องย้ายเมืองหลวงจากกรุงเทพมหานครไปอยู่จังหวัดอื่น

เอกสารประกอบการเรียบเรียง

1. พฤติกรรมสังคม-วินัยจราจร. สารคดีราช 2540;49:410-411.
2. การปลูกฝังวินัยจราจรแก่เยาวชนจากประสบการณ์ที่ศนศึกษา. สารคดีราช 2541; 50:210-21.
3. ปัญหาจราจรทางบกในเมืองแก้ไขได้. วารสารราชบัณฑิตยสถาน 2547;29:875-9.
4. วิกฤติจราจรกับปัญหาเศรษฐกิจ. วารสารราชบัณฑิตยสถาน 2547;29:1108-10.
5. วิกฤติจราจรในกรุงเทพมหานครกับการแก้ไข. วารสารราชบัณฑิตยสถาน 2552;34:106-8.
6. เชื้อเพลิงรถยนต์. ธรรมศาสตร์เวชสาร 2552; 9:7-8.