

# แฉวิกฤตติจราจร ขับไร้วินัย-ตร.เฉื่อย ลดตัวรถไฟฟ้าสีม่วง ตลอดสายเก็บ 29 บ.

ชำแหละวิกฤตติจราจรเมืองกรุง “นักวิชาการ”  
ชี้ทุกฝ่ายรู้ปัญหาแต่ไม่ประสาน ทำงานแบบต่าง  
คนต่างทำ ขณะที่ตำรวจหย่อนยานไม่จัดการคน  
ไร้วินัยอย่างจริงจัง แน่ตั้งรอง ♦ *อ่านต่อหน้า 13*

แฉวิกฤตติจราจรขับไร้วินัย-ตร.เฉื่อย ลดตัวรถไฟฟ้าสีม่วงตลอดสายเก็บ 29 บ. เดลินิวส์. 25 สิงหาคม 2559, หน้า 1, 13.

# วิจารณ์

## □ ต่อจากหน้า 1

นายกฯหรือรัฐมนตรีแก้ปัญหาเบ็ดเสร็จ ระบบระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพ ราคาสารณะเยอะที่สุดในโลกแต่ไร้มือจัดการให้เชื่อมโยงกัน หมุนรอบรถเก่าห้มวิ่งหุ้มใช้ รถไฟฟ้าที่หลายฝ่ายคาดหวังเป็นทางออก กลับมีคนใช้งานโครงการเพราะโครงข่ายไม่ครอบคลุม ขณะที่ “บอร์ตรถไฟฟ้า” ไฟเขียวทำค่าโดยสารสายสีม่วง 50 เปรอ์เงินตุงใจให้คนใช้มากขึ้น

ตามที่ “เดลินิวส์” นำเสนอข่าวปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เนื่องจากเป็นความเดือดร้อนของประชาชนที่ต่อทนทุกขมนานหลายปีแล้วโดยปัญหาถูกมองว่าเกิดจากจำนวนรถที่มีมากกว่าถนน การทำหน้าที่ของตำรวจไม่เข้มงวด การขับซัดไม่มีวินัยและฝ่าฝืนกฎจราจร รวมถึงระบบการขนส่งสาธารณะที่ไม่ครอบคลุมไม่สะดวกสบายไม่ตอบสนองความต้องการของประชาชนทำให้คนใช้รถส่วนตัวมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งทางกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบปัญหาแต่การแก้ไขยังต้องใช้เวลานาน

ความคืบหน้าเมื่อวันที่ 24 ส.ค. รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฎ รอง ผอ.ฝ่ายวิชาการ สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เปิดเผยว่า กรุงเทพฯ มีประชากรอาศัยอยู่กว่า 10 ล้านคนแต่ละวันต้องเดินทางมหาศาล โครงข่ายถนนขาดขยายตัว ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การแก้ปัญหาต้องลดประชากรด้วยการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค แต่ต้องใช้เวลานาน วิธีที่ทำได้ก่อนก็ต้องจัดการเส้นทางให้มีประสิทธิภาพ ขณะนั้นมากกว่าหมื่น

“กรุงเทพฯ มีรถเมย์ไม่ต่ำกว่า 500 สาย ถือว่าเยอะที่สุดในโลกที่ทำได้แต่การจัดการรถเมย์ยังไม่ปลอดภัย หรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เราต้องทำให้ระบบขนส่งมวลชนน่าเชื่อถือมีประสิทธิภาพ อีกทั้งการแก้ไขปัญหาก็ผ่านมา

ทรม. ตำรวจ และกระทรวงคมนาคม ต่างคนต่างทำไม่บูรณาการร่วมกันเท่าที่ควร การจัดการจราจรต้องทำโดยมืออาชีพ มีความรู้ความชำนาญอย่างแท้จริง ตำรวจมีหน้าที่ป้องกันปราบปรามไม่ใช่มีหน้าที่มาเปิดปิดไฟจราจร”

รศ.ดร.สรวี นฤปิติ อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในฐานะคณะกรรมการ “โครงการจัดการจราจรสาทรโมเดล” กล่าวว่า ตามหลักวิชาการ การจราจรติดขัดคือมีจำนวนรถมากเกินกว่าความสามารถของถนนจะจัดการให้รถผ่านไปตั้งเกิดรถสะสมบนถนนเป็นปัญหาทุกโซ่ นอกจากนี้ปัญหาผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีวินัยมีส่วนทำให้รถติด เช่นรถสาธารณะรับจ้างมักจอดครกเข้านที่ห้ามเพื่อรอรับผู้โดยสาร มักจะพบเห็นได้ตามป้ายรถเมล์ ความแออัดชุมชนใหญ่ ๆ ทำให้เสียช่องจราจรไปหนึ่งช่อง รวมถึงผู้ที่ขับรถมักง่าย ล้าไกวิ่งในเลนช่องผ่านตลอดเพื่อไปแทรกเข้าคิวหน้าหน้าของช่องจราจรอื่น เมื่อแทรกเข้าได้คั่นทำให้รถที่ตามหลังไม่สามารถจะเลี้ยวผ่านตลอดได้ ส่งผลต่อประชาชนต้องเสียเวลาอยู่บนถนน เสียเวลาใช้ชีวิตอยู่กับครอบครัว เสียโอกาสทางเศรษฐกิจปล่อยมลพิษในอากาศ ซึ่งจะพบเห็นการขับกลับลักษณะนี้ตามแยกที่มีช่องที่มีทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอด อาทิ ถนนราชดำริ บริเวณแยกราชประสงค์

“การแก้ไขปัญหาจราจรที่ได้ผลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน ต้องร่วมมือกัน หน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญ ได้แก่ กระทรวงคมนาคมต้องกำหนดนโยบายภาพรวม การจราจรของประเทศ ผลักดันแก้ไขปัญหาอย่างบูรณาการร่วมกัน ตำรวจต้องบังคับใช้กฎหมายและกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มงวด และนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย สร้างเครือข่ายสอดส่องหรือสร้างระบบให้ประชาชนช่วยกันจับคนทำผิดกฎจราจรและต้องมีมาตรการแก้ไขปัญหาควบคู่กันไปทุกมิติ อาทิ นำระบบควบคุมสัญญาณไฟแบบอัตโนมัติ ขยายถนนหรือปรับปรุงโครงข่ายถนนทางข้าม ทางลอด”

รศ.ดร.มงคล เอกปัญญาพงศ์ อาจารย์ประจำภาควิชาแมคคาทรอนิกส์ ไม่โครอิเล็กทรอนิกส์ และระบบสมองกลฝังตัว สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เออีที) ผู้จัดทำโครงการจำลองจราจร ก่อร่างว่า ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การจราจรในกรุงเทพฯ ติดขัดคือ จำนวนรถมากกว่าถนน ระบบขนส่งมวลชนยังไม่มีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการจราจรยังแยกกันเป็นภาคส่วนไม่บูรณาการการทำงานร่วมกัน แม้ที่ผ่านมามีนโยบายแก้ไขปัญหาก็มีหลายมาตรการมาช่วยแต่ไม่เพียงพอ ตำรวจจราจรมีไม่เพียงพอ จึงควรเพิ่มเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ เช่นระบบการควบคุมผู้จราจรอัจฉริยะ กำหนดสัญญาณไฟจราจรแทนตำรวจ ใช้เทคโนโลยีจัดการผู้กระทำความผิด อาทิ จอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าไฟแดง ขับเบียดเลนเทียบ

“ที่สำคัญต้องทำให้ระบบขนส่งมวลชนมีประสิทธิภาพขึ้น ใช้รถไฟฟ้าขบวนในสายหลักประจำทางนั้นเส้นทางของเสริมรถไฟฟ้ามากกว่าวีชีว ๆ แยกกัน และทำให้รถประจำทางสะดวกสบายขึ้นเช่น ระบบบันไดเลื่อน ทางลิฟท์ ทางลิฟท์ขึ้น หน่วยงานที่รับผิดชอบควรตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องผู้โดยสารส่งข้อมูลให้ตำรวจจับปรับ ทุกวันนี้ภาครัฐพยายามแก้ปัญหาแต่หากจะให้มีประสิทธิภาพขึ้นควรต้องมีเจ้าภาพที่ชัดเจน เช่น รองนายกรัฐมนตรีหรือเปิดเคสสั่งการข้ามหน่วยงาน

✓ ด้าน รศ.ดร.เอกชัย สุมาลี ผู้ช่วยอธิการบดีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ฝ่ายจราจรและขนส่งมวลชน กล่าวว่า ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ มาจากการเดินทางที่มากกว่าความจุถนน มองภาพใหญ่เกิดจากการวางผังเมือง ที่ไม่ได้ควบคุมและพัฒนาไม่สามารถดึงดูดคนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนได้แม้จะมีรถไฟฟ้าแต่ก็ต้องขับรถไฟขึ้นรถไฟฟ้าอยู่ดีการบริหารจัดการเส้นทาง

พื้นที่ถนน และการจัดการรถที่มีปริมาณมาก ๆ ก็ยังไม่ดีพอโดยเฉพาะเรื่องสัญญาณไฟจราจร

“เมืองใหญ่ทั่วโลกนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้บริหารจัดการแบบรวมศูนย์ ที่ผ่านมามีไทยเคยนำมาใช้แต่ไม่ประสบความสำเร็จ เพราะไม่มีองค์ความรู้เพียงพอ นอกจากนี้ต้องกวดขันเรื่องวินัยการจราจรให้มากขึ้นต้องยกระดับการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน ซึ่งมีเยอะมาก ทั้ง ขย. ราชวัจ รถแท็กซี่ รถตู้ รถสองแถว และรถเมล์ รัฐต้องจัดการให้บริการเหล่านี้สอดคล้องบูรณาการทุกเส้นทาง และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ปัจจุบันคนไทยเดินทางด้วยรถขนส่งมวลชนประมาณ 40% ขณะที่ฮ่องกงอยู่ที่ 90% และสิงคโปร์ 70% ส่วนใหญ่คนไทยจะใช้บริการรถเมล์ รถตู้ รถแท็กซี่ ในขณะที่รถไฟฟ้าใช้บริการ 5-8% เพราะโครงข่ายยังไม่ครอบคลุมนั่นเอง”

✓ ดร.จรัส พิทักษ์ศฤงคาร อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กล่าวว่า ปัญหาการจราจรเกิดจากปัญหาหลายด้าน สิ่งสำคัญคือปัญหาด้านกายภาพระบบโครงข่ายที่ไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง สัดส่วนพื้นที่ถนนกับสัดส่วนที่ดินทั้งหมดมีถนนเพียง 8% ซึ่งถือว่าน้อยมากหากเทียบกับเมืองอื่น ๆ เช่น โตเกียว 23% นิวยอร์ก 33%

หากมองว่าแนวทางที่จะเป็นการแก้ไขปัญหาก็ควรที่คิดค้นสิ่งแรกที่ต้องดำเนินการคือการเพิ่มหรือการขยายพื้นที่ถนนตามดอกซอกซอยต่าง ๆ ให้เชื่อมกับถนนสายหลักก็จะทำให้รถไม่กระจุกตัวได้ การสร้างรถไฟฟ้า ระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมก็เป็นอีกหนึ่งแนวทางในการที่จะช่วยให้ปัญหาคงกล่าวดีขึ้นแต่ทั้งนี้ทั้งนั้นระบบขนส่งมวลชนต้องมีความปลอดภัยภาพใหญ่เกิดจากการวางผังเมือง ที่ไม่ได้ควบคุมราคาหรือลดค่าโดยสารให้มีความสมเหตุสมผล คนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนได้แม้จะมีรถไฟฟ้าแต่ก็ต้องขับรถไฟขึ้นรถไฟฟ้าอยู่ดีการบริหารจัดการเส้นทาง

ดร.จรัส กล่าวอีกว่า ในส่วนที่ทาง

กทม.ที่ออกนโยบายสั่งการให้ตำรวจจราจรควบคุมไฟจราจรที่ป้อมตำรวจในส่วนตัวมองว่าเป็นอีกหนึ่งแนวทางแก้ไขปัญหาและเป็นนโยบายที่ดีในการแก้ไขปัญหาจราจรโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน แต่ก่อนช่วงเวลาเร่งด่วนเห็นว่าควรใช้ไฟจราจรอัตโนมัติ สิ่งสำคัญคือวินัยการจราจรที่ผู้ใช้รถใช้ถนนควรที่จะมี อีกทั้งการนำรถยนต์ที่ไม่ได้คุณภาพมาขับบนท้องถนนทั้งนี้หน่วยงานภาครัฐอย่าง ดร.จรัส ซึ่งมีหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพรถยนต์ควรที่จะมีมาตรการในการจัดการหรือตรวจสอบที่เคร่ง ครัดหากรถคันใดไม่ได้คุณภาพที่รับบริการต่อภาษีหรือบังคับใช้กฎหมายอื่น ๆ ตามสมควร

วันเดียวกันเมื่อเวลา 15.00 น. ที่การรถไฟฟ้านขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) พล.อ.ยอชยุทธ บุญญธิการ ประธานคณะกรรมการ (บอร์ด) รฟม. เปิดเผยหลังการประชุมร่วมกับตัวแทนบริษัทรถไฟฟ้านและทางด่วนทุกพื้นที่ ราคาสมเหตุสมผลและรัฐควรที่จะพยุงราคาหรือลดค่าโดยสารให้มีความสมเหตุสมผล ขณะเดียวกันให้ระบบขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (บีอีเอ็ม) เพื่อหรือและพิจารณาปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ พร้อมการปรับลดค่าที่จอดรถกับบีอีเอ็ม ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลา 5 เดือน หรือสั้นกว่าที่ประเมินมีเห็นชอบในการปรับลดราคา

โดยสามารถไฟสายสีม่วงหรือสายฉลองรัชธรรมช่วงบางใหญ่-เตาปูน 50 เปรอ์เซ็นต์ มีผล 1 ก.ย.นี้ โดยอัตราแรกเข้าคิดอัตราเดิม 14 บาทหลังจากรันคิดตามระยะทาง จนถึงสุดปลายทางรวมทั้งหมด 18 สถานี 29 บาทจากเดิมผู้โดยสารที่ขึ้นตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทางจะเสียค่าโดยสาร 42 บาท

ส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายสีม่วงที่เชื่อมต่อสายสีเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) จะปรับลดอัตราค่าโดยสารจากเดิม 70 บาทเหลือ 57 บาทตลอดสาย อย่างไรก็ตาม อัตราค่าโดยสารที่ลดนั้นจะใช้ได้เฉพาะคนที่ใช้บัตร smartracard เท่านั้น ส่วนผู้โดยสารที่ไม่มีบัตรจะใช้เหรียญยัง คงใช้อัตราค่าโดยสารเดิม

นอกจากนี้ยังปรับลดค่าจอดรถบริเวณอาคารจอดจากเดิม 2 ชม. คิด 10 บาท เหลือ 2 ชม. 5 บาท ส่วนผู้โดยสารที่เข้ามาจ่ายรายเดือนจากเดิมจ่าย 1,000 บาท ต่อเดือน เหลือเพียง 500 บาท ต่อเดือน อย่างไรก็ตาม การปรับลดค่าโดยสารครั้งนี้จะใช้ในช่วงที่การแก้ปัญหา 1 สถานีระหว่างเตาปูน-บางซื่อ ซึ่งอยู่ระหว่างการเจรจากับบีอีเอ็ม ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลา 5 เดือน หรือสั้นกว่าที่ประเมินมีเห็นชอบในการปรับลดราคา