

ตามที่ "เดลินิวส์" นำเสนอข่าวปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เรื่องจากปริมาณคนเคอร์รี่ของประชาชนที่ตุงหนาทูกักขังนานหลายปีแล้ว โดยปัญหาถูกมองว่าเกิดจากจำนวนรถที่มีมากกว่าถนน การทำหน้าที่ของตำรวจไม่เข้มงวด การขโมยรถไม่มีวินัยและผิดกฎหมาย รวมถึงระบบการขนส่งสาธารณะที่ไม่ครอบคลุม ซึ่งทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นตำรวจ กทม. กรมการขนส่งทางบก สทช. หรือแม้กระทั่งกระทรวงคมนาคม ก็ให้ทำงานหนักที่ในแต่ละส่วนอย่างเต็มที่... แต่ทำไมจึงแก้ปัญหาเหล่านี้ไม่ได้ ที่เป็นเรื่องที่เกิดล้นหลามอย่างจริงจังเสียที

แนวคิดต่างที่สำรวจนำเสนอเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าของการจราจรทั้งการเปิดปิดไฟสัญญาณ การรื้อถอนรถบรรทุกติด หรือแม้กระทั่งให้ตำรวจเดิน ๆ คอยโบกรถคอยจับคนทำผิดก็ยังไม่ได้ ยังมีคนที่เห็นกฎระเบียบ รวมถึงสภาพรถบางคันก็ไม่พร้อมที่จะใช้งานแต่ก็มีคนนำมาใช้งานและระบบการขนส่งสาธารณะที่รถเมล์ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ ขนรับจ้าง ก็ไม่มีการจัดระบบอย่างจริงจัง... มีแต่คำค้อมที่คู่มือภาคความรู้ไฟฟ้าทั้งระบบเสร็จเรียบร้อย ที่น่าจะดีขึ้น

A1 จำนวนรถโดยสารประจำทาง ณ วันที่ 23 ตุลาคม 2559				
	A	B	C	D
รวมทั้งสิ้น	373,823	827,887	27,884,882	
Grand Total	373,823	827,887	27,884,882	
Total Vehicle and Vpn (Vehicle)				
Ta. 1 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล (Private Car)	5,942,892	5,917,669	4,183,882	
Ta. 2 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล : 7 Seater & Passenger Van	427,236	218,976	331,344	
Ta. 3 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล Van & Pick-Up	6,275,461	2,289,134	4,938,321	
Ta. 4 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	1,643	949	799	
Ta. 5 รถยนต์โดยสารประจำทาง 3 Seater only Taxi	2	2	2	
Ta. 6 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only : 7 Seater Van	99,009	93,124	5,883	
Ta. 7 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only Taxi (7 Seater)	2,944	2,443	509	
Ta. 8 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only : 7 Seater Van	28,489	9,333	19,156	
Ta. 9 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	4,823	796	4,027	
Ta. 10 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	4,483	1,483	3,000	
Ta. 11 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	56	33	23	
Ta. 12 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	20,274,839	3,342,492	16,932,347	
Ta. 13 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	485,091	35,361	449,730	
Ta. 14 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	12,900	3,374	9,526	
Ta. 15 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	183,864	6	183,858	
Ta. 16 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	3,760	1,123	2,637	
Ta. 17 รถยนต์โดยสารส่วนบุคคล 3 Seater only	183,354	35,363	147,991	
รวมรถโดยสารส่วนบุคคล (รวมรถแท็กซี่)				
	8,942,107	1,741,028	7,201,079	
รวมรถโดยสารสาธารณะ (รวมรถแท็กซี่)				
รถโดยสารสาธารณะ : Total	354,876	49,779	305,097	
รถแท็กซี่ - รถโดยสารสาธารณะ	84,878	24,333	60,545	
รถแท็กซี่ - รถโดยสารสาธารณะ (รวมรถแท็กซี่)	34,338	16,279	18,059	
รถแท็กซี่ - รถโดยสารสาธารณะ (รวมรถแท็กซี่)	12,002	1,989	9,993	
รถแท็กซี่สาธารณะ : Total	184,273	13,974	170,299	
รถแท็กซี่ - รถโดยสารสาธารณะ (รวมรถแท็กซี่)	247,474	12,428	235,046	
รถแท็กซี่สาธารณะ (รวมรถแท็กซี่)	374,888	43,333	331,555	
รถแท็กซี่สาธารณะ (รวมรถแท็กซี่)	894	-	894	



เสียงสะท้อนมองวิกฤติปัญหาจราจร เรื่องใหญ่ต้องแก่นิ่งนอนใจไม่ได้แล้ว



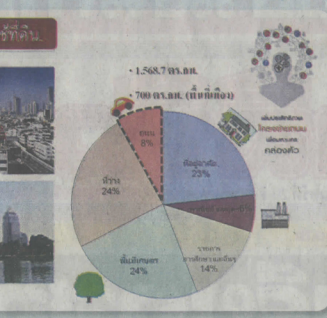
ไม่รู้ว่ามีกี่คนที่คอยบ่นที่จราจรหรือไม่ว่า จอห์น พิกเก็ตซูลการ อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังกล่าวว่า ปัญหาจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร

และปริมณฑลเกิดจากปัญหาหลายด้าน สิ่งสำคัญคือ ปัญหาด้านกายภาพระบบโครงข่ายที่ไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง ซึ่งปัจจัยหลักที่บั่นทอนการจราจรที่มีจำนวนมาก ส่วนที่เกินของกรุงเทพมหานครมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอ

ส่วนที่เกินของกรุงเทพมหานครในสัดส่วนที่ทั้งหมดมีเพียง 8 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือว่าน้อยมากหากเทียบกับเมืองอื่น ๆ ในต่างประเทศ เช่นโตเกียวที่มีสัดส่วนอยู่ที่ 23 เปอร์เซ็นต์ นีโอรุชิคาว่า ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ 33 เปอร์เซ็นต์... ทั้งนี้หากมองว่าแนวทางได้ที่จะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรที่คิดกัน สันเก�กที่ต่อคำดำเนินการเพิ่มเติมหรือการขยายพื้นที่ถนนตามคอขวดออกต่าง ๆ ให้เชื่อมกับถนนสายหลัก ก็จะทำให้รถไม่ระงุดตัวได้

เป็นเมืองที่มีความเจริญเทียบเท่ากับมหานครที่มีการจ้างงาน มีบริษัทใหญ่ลงทุน สิ่งเหล่านี้ก็เป็นมาตรการระยะยาวที่ช่วยไม่ให้เกิดการระงุดตัวในเมืองเช่นนี้

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกานุกุล รอง ผอ.ฝ่ายวิชาการ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เปิดเผ้ว่า กรุงเทพฯ เป็นมหานครขนาดใหญ่ มีประชากรอาศัยอยู่กว่า 10 ล้านคน แต่ละวันต้อง



สร้างรถไฟฟ้า ระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมเป็นอีกหนึ่งแนวทางในการที่จะช่วยแก้ปัญหาจราจรที่ติดขัด การแก้ปัญหาที่ต้องลดรถบรรทุกหนักที่ ราคามหาศาล

เดินทางมากหลายช่องทางมากหลาย ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การแก้ปัญหาที่ต้องลดรถบรรทุกหนักที่ ราคามหาศาล

ระบบขนส่งมวลชนกว่าเจ็ดร้อย มีปัจจุบันคนไทยเดินทางด้วยรถขนส่งมวลชนประมาณ 40% ขณะที่ต้องอยู่ที่ 90% และผ่านมา กทม. ดำรง และ สิงคโปร์ 70% ส่วนใหญ่คนไทยจะใช้บริการกระทรวงคมนาคม ต่างคนต่างทำ

รศ.ดร.มงคล เอกปัญญาพงศ์ อาจารย์ประจำภาควิชาแมคคาทรอนิกส์ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (เอไอที) ผู้จัดทำโครงการงานวิจัยระยะยาวว่า ปัจจัยสำคัญที่กีดขวางจราจรในกรุงเทพฯ คือ จำนวนรถมากกว่าถนน ระบบขนส่งมวลชนยังไม่มีประสิทธิภาพ การบริหารจัดการจราจรยังแยกกันเป็นภาคส่วน ไม่บูรณาการการทำงานร่วมกัน

คือถ่วงกันเรื่องวินัยการจราจรให้เข้มงวดมากขึ้นด้วยต้องยกระดับการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน ซึ่งมีเยอะมากเหมือนว่าทุกที่ในโลกที่ทำได้ ทั้งเอไอทีหรือจีน หรือแม้แต่ที่รัฐต้องจัดการให้บริการเหล่านี้สอดคล้องกับบูรณาการทุกเส้นทาง ให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่าย...

ทั้งหมดเหล่านี้คือข้อเท็จจริง ข้อมูลที่นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญด้านข้อมูลการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม คิดตามและพยายามเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับปฏิบัติการ ระดับนโยบายได้รับทราบถึงปัญหา อุปสรรคแนวทางแก้ไขอย่างจริงจัง... แต่ดูเหมือนว่ายังไม่มีการตอบรับที่ดีเท่าที่ควร ซึ่งกำลังรออยู่ในอนาคตว่าสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นปัญหาพบเห็นกันเป็นประจำจะได้รับการแก้ไขได้อย่างไรต่อไป

ทีมข่าวเฉพาะกิจ รายงาน