**ถึงเวลาปฏิวัติแล้ว !**

ผู้บริหารประเทศในอดีต ขาดวิสัยทัศน์อันยาวไกล และไม่ใส่ใจความเป็นอยู่ของประชาชน จึงไม่ได้พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เท่าทันกับการเจริญเติบโตของบ้านเมือง ทำให้ปัญหาจราจรเกิดขึ้น และค่อยๆก่อตัวสะสมปัญหาเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ความล้มเหลวของระบบขนส่งมวลชนที่ผ่านมา เป็นสาเหตุสำคัญที่บีบบังคับให้คนกรุงเทพฯ ต้องดิ้นรนหารถส่วนตัวเพื่อใช้ในการเดินทาง สะสมกันมาหลายสิบปี จนฝังรากกลายเป็นวัฒนธรรมอย่างหนึ่ง และรถยนตร์คือปัจจัยที่ 5 ในการดำเนินชีวิต
          เมื่อมีการใช้รถส่วนตัวกันมาก ก็ทำให้รถติด รถยิ่งติดก็ยิ่งทำให้คุณภาพและการบริการของรถเมล์ยิ่งเลวลง ผู้คนก็ยิ่งต้องดิ้นรนซื้อรถส่วนตัวกันเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพื่อหนีสภาพการบริการอันเลวร้ายบนรถเมล์ วนเวียนเป็น**วัฏจักรชั่วร้าย( vicious circle )**ที่ไม่มีวันจบสิ้น ทำให้การแก้ปัญหาจราจร **เป็นไปไม่ได**้ในสายตาของผู้รับผิดชอบและผู้บริหารประเทศในอดีตที่ผ่านมา การคิดง่ายๆว่าจะแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯด้วยการสร้างเครือข่ายถนนเพิ่มขึ้น ทำอุโมงค์หรือสะพานต่างระดับข้ามทางแยกทุกแห่ง สร้างทางด่วนให้ครอบคลุมทั่วกรุงเทพฯและปริมณฑล โดยไม่คำนึงถึงเงื่อนไข เวลา เงินลงทุน ภาวะการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และที่สำคัญคือ วัฒนธรรมการเดินทางของคนกรุงเทพฯ ตลอดจนวัฏจักรอันชั่วร้ายของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นแล้ว คงจะต้องพิจารณาทบทวนเสียใหม่ เพราะมาตรการเพิ่มพื้นผิวจราจร ต้องใช้ทั้งเวลาและการลงทุนสูง เมื่อเทียบกับอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรแล้ว คงเป็นไปไม่ได้ที่จะใช้เป็นมาตรการหลักในการแก้ไขปัญหา หากจะเร่งดำเนินการกันเต็มที่ ก็จะได้ผลเพียงการผ่อนคลายปัญหา หรือไม่ให้ปัญหาเลวร้ายลงไปกว่าเดิมเท่านั้น หนทางเดียวที่จะแก้ปัญหาจราจรทั้งในระยะเร่งด่วนและระยะยาวก็คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่ใช้รถส่วนบุคคล ( รถเก๋ง รถปิคอัพ และรถจักรยานยนตร์ ) ให้มาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ การย้ายเมือง การย้ายสถานที่ราชการ หรือการสร้างเมืองใหม่ ไม่ใช่วิธีแก้ปัญหาที่ถาวร ถ้าพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนยังเป็นเช่นเดิม เมืองใหญ่ๆในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต ขอนแก่น ฯลฯ ต่างประสบปัญหาจราจรจากการแพร่ระบาดของวัฒนธรรมการเดินทางแบบคนกรุงเทพฯเช่นกัน
          เป็นที่ยอมรับกันว่า เมืองใหญ่ๆที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จะต้องจัดเตรียมและพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อรองรับการเดินทางของผู้คนก่อนที่จะเกิดปัญหาจราจร หากการจราจรเกิดภาวะวิกฤติเสียแล้ว การหวลกลับมาพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเพื่อแก้ปัญหา จึงเป็นเรื่องยากที่จะประสบความสำเร็จ ดังเช่นที่เมืองลอสแอนเจลิส มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา และ กรุงเทพฯของเรา โดยมีอุปสรรคจากวัฏจักรอันชั่วร้ายที่ก่อตัวขึ้นมาแล้ว หนทางเดียวที่จะทำลายวัฏจักรดังกล่าวคือ ดึงรถเมล์ออกมาจากวัฏจักร แล้วพัฒนาให้เป็นที่ยอมรับของประชาชน โดยการปรับปรุงรถเมล์โดยสารให้ถึงพร้อมทั้ง คุณภาพ ปริมาณ ความปลอดภัย ไปได้รวดเร็ว และขั้นตอนต่อไปต้องเร่งสร้างเครือข่ายรถไฟฟ้าใต้ดินให้เป็นระบบขนส่งมวลชนเสริม เพื่อรองรับการแก้ปัญหาในระยะยาว เนื่องจากกรุงเทพฯเป็นเมืองใหญ่ที่มีประชากรมาก ในอนาคตจึงจำเป็นต้องมีระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน เพื่อขนส่งผู้โดยสารจำนวนมากๆ ด้วยความรวดเร็ว และรถเมล์โดยสารจะเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก ที่รับส่งผู้โดยสารไปสู่จุดหมายปลายทาง ฉะนั้น จะเห็นได้ว่า ขั้นตอนการพัฒนาปรับปรุงรถเมล์โดยสารให้เป็นที่ยอมรับของประชาชนที่ขับขี่รถส่วนบุคคล เป็นจุดหักเปลี่ยนที่สำคัญยิ่ง หากมองข้ามจุดนี้ การแก้ปัญหาจราจรในระยะสั้นก็จะล้มเหลว และจะส่งผลกระทบไปถึงแผนการแก้ปัญหาในระยะยาว
          เมืองใหญ่ที่มีประชากรหนาแน่นในอารยะประเทศ ประชาชนส่วนใหญ่จะใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเดินทาง เนื่องจากรัฐบาลของเขา ได้เตรียมการและพัฒนาระบบขนส่งมวลชน เพื่อรองรับความเจริญของบ้านเมือง ซึ่งต่างจากเมืองใหญ่ในประเทศด้อยพัฒนา ที่ระบบขนส่งมวลชนมักจะถูกละเลย และประชาชนถูกทอดทิ้งให้ดิ้นรนหาวิธีการเดินทางกันเอง ในท้องถนนจะเต็มไปด้วยรถคันเล็กคันน้อย ทั้งที่เป็นรถส่วนตัวและรถบริการสาธารณะ แก่งแย่งกันใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด สับสนอลหม่าน และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สถิติการบาดเจ็บล้มตายจากอุบัติเหตุจราจร สูงกว่าในประเทศที่พัฒนาแล้ว อย่างไรก็ตาม ก็ยังไม่สายเกินไปที่เราจะคิดแก้ไข และปรับปรุงระบบการเดินทางในกรุงเทพฯเสียใหม่ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีกว่าของประชาชน

**ทำไมต้องพัฒนารถเมล์ก่อน ?**

          ก่อนอื่นต้องยอมรับว่า การจะแก้ปัญหาจราจรได้ ต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นที่ยอมรับของประชาชน คือ มีคุณภาพและครอบคลุมพื้นที่ ระบบขนส่งมวลชนที่เรามีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่
**1. รถเมล์** มีปัญหาหลักในเรื่องคุณภาพของการบริการ แต่เป็นระบบขนส่งมวลชนที่สามารถครอบคลุมพื้นที่ได้กว้างกว่า ใกล้ที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของประชาชนมากที่สุด การจะพัฒนารถเมล์ให้มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของประชาชน เป็นเรื่องไม่ยาก และใช้เวลาไม่นาน ไม่เกินกำลังเศรษฐกิจของประเทศที่จะลงทุนพัฒนาและไม่เกินกำลังของประชาชนที่จะใช้บริการได้เป็นประจํา
**2. รถไฟฟ้า บีทีเอส** คุณภาพดีมาก แต่การครอบคลุมพื้นที่ยังน้อยมาก และที่เป็นปัญหามากที่สุดคือ แนวรางและสถานี ที่สร้างบนใจกลางถนนที่มีอาคารอยู่สองข้างทางในบริเวณกรุงเทพฯชั้นใน ก่อให้เกิดปัญหามลพิษในอากาศ ปัญหาเสียงล้อบดราง และทำลายสภาพภูมิทัศน์ของเมือง
**3. รถไฟฟ้าใต้ดิน** คุณภาพดีมากเช่นกัน แต่ปัญหาคือไม่ครอบคลุมพื้นที่ ฉะนั้น ทำอย่างไรที่จะสามารถเร่งการสร้างแนวราง ให้ทันกับการเจริญเติบโตของเมืองที่ขยายออกไปเรื่อยๆทุกๆวัน แนวคิดในการสร้างเส้นทางมีอยู่ 2 รูปแบบ คือ
          3.1 ใช้รถไฟใต้ดินเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักเพียงอย่างเดียว ระยะระหว่างสถานีจะสั้นและถี่ ทำให้อัตราการสร้างเส้นทางช้ามาก และยากที่จะประสบความสำเร็จ เนื่องจากงบลงทุนในการก่อสร้างให้ครอบคลุมพื้นที่จะสูงมาก เกินกำลังเศรษฐกิจ ( จีดีพี )ของประเทศ และเกินกำลังของประชาชนที่จะใช้บริการได้เป็นประจำทุกวันทำงาน
          3.2 ใช้รถไฟใต้ดินเป็นระบบขนส่งมวลชนเสริม ขนคนจำนวนมากๆจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยมีระบบรถเมล์โดยสารเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก ที่สามารถให้บริการครอบคลุมทั่วพื้นที่ รับส่งผู้โดยสารไปสู่จุดหมายปลายทาง ด้วยแนวคิดนี้ ระยะระหว่างสถานีของรถไฟใต้ดินจะไกลกว่า ทำให้สามารถสร้างแนวรางไปได้ไกลและรวดเร็ว เพราะไม่ต้องมาเสียเวลาในการสร้างสถานีมากๆ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ใช้งบประมาณและเวลาในการก่อสร้างมากที่สุด แนวคิดนี้ น่าจะเป็นทางออกที่ดีสำหรับประเทศกำลังพัฒนา ที่ต้องการลงทุนโครงการขนส่งมวลชนระบบรางในการแก้ปัญหาจราจรของตนเอง โดยไม่ก่อหนี้สาธารณะเกินกำลังจีดีพีของประเทศ

         ดังนั้น ระบบขนส่งมวลชนที่น่าจะเป็นตัวเลือกเพื่อใช้แก้ปัญหาจราจรกรุงเทพฯในระยะเร่งด่วน คือ **ระบบรถเมล์โดยสาร**

 ในห้วงเวลาที่ผ่านมา การจะพัฒนารถเมล์ให้ได้ทั้งคุณภาพ การบริการ ความปลอดภัย ไปได้รวดเร็ว เป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ เนื่องจากปริมาณการจราจรที่หนาแน่นมากโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน การจะเพิ่มปริมาณรถเมล์ที่มีคุณภาพดีในจำนวนมากๆเข้าไปทันที จะทำให้การจราจรโดยรวมเป็นอัมพาตทันที อย่างไรก็ตาม ขณะนี้กำลังเกิดปัญหาวิกฤติทางด้านพลังงานอย่างรุนแรง ราคาน้ำมันพุ่งขึ้นสูงอย่างต่อเนื่อง สถานการณ์เช่นนี้จะบีบปริมาณจราจรในกรุงเทพฯให้ลดลงไปเอง ในขณะเดียวกัน ประชาชนก็พร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นอย่างเต็มใจ ฉะนั้น ถึงเวลาแล้วที่รัฐบาลจะใช้โอกาสนี้ **ปฏิวัติรถเมล์โดยสารทั้งระบบ** ลงทุนปรับเปลี่ยนรถเมล์ให้มีคุณภาพทั้งหมด ใช้รถพ่วงปรับอากาศ และใช้แก๊ส NGV เป็นเชื้อเพลิง เนื่องจากมีราคาถูก ไม่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ เป็นพลังงานสะอาด ไม่ก่อมลพิษ และจัดตั้ง**กองทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชน** ( มีรายได้จากการเก็บภาษีน้ำมัน ภาษีทะเบียนรถ ภาษีโรงเรือน ฯลฯ ) เพื่ออุดหนุนค่าโดยสารให้มีราคาถูก ( **10 บาท ตลอดสาย ตลอดวัน** ) โครงการนี้สามารถทำให้สำเร็จเห็นผลได้ในเวลาเพียง 1 ปีเท่านั้น เป็นโอกาสทองของรัฐบาลชุดนี้ที่จะสร้างผลงานในการแก้ปัญหาจราจรแบบเบ็ดเสร็จด้วยวิธีที่ง่ายที่สุดแล้ว

หมายเหตุ สำหรับโครงการกำหนดพื้นที่โซนนิ่งขนาดเล็กใจกลางเมือง ที่ผู้ว่าฯอภิรักษ์ดำริจะทำอยู่นั้น นอกจากจะไม่ได้ประโยชน์แล้ว ยังเป็นการซ้ำเติมทุกข์ของประชาชนเข้าไปอีก **ระบบโซนนิ่งจะมีประโยชน์เมื่อระบบขนส่งมวลชนมีความพร้อมแล้วเท่านั้น** และการกำหนดพื้นที่โซนนิ่งจะต้องมีขนาดที่ใหญ่พอสมควรจึงจะเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ อย่างน้อยที่สุดก็พื้นที่ภายในวงแหวนชั้นในทั้งหมด

 นพ.สมเกียรติ อธิคมกุลชัย

 22 พ.ค.2551