

# ปัญหาจราจรกับการใหม่ของ กทม.

ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. ธงชัย พรรณสวัสดิ์  
รักษาการผู้อำนวยการสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย  
และประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

หลายคน แม้แต่คนกรุงเทพฯ อาจไม่รู้ว่าการกรุงเทพมหานครหรือที่เรียกกันสั้นๆว่า กทม. ของเรา จะได้มีที่ทำการใหม่ขึ้นมาอีกหนึ่งแห่ง เรียกว่า ‘ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2’ ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2555 อาคารนี้อยู่บนถนนมิตรไมตรี 3 แยกจากถนนประชาธิปไตย ใกล้ถนนวิภาวดี(ขาเข้า)และถนนดินแดง อาคารดังกล่าวเป็นอาคารสูง 37 ชั้น ซึ่งหากรวมกับอีก 2 อาคาร ซึ่งสูงประมาณ 30 ชั้น และกทม.กำลังวางแผนจะก่อสร้างในอนาคตอันใกล้ ก็คาดว่าจะมีเจ้าหน้าที่ที่ทำงานในอาคารนี้ รวมทั้งผู้มาติดต่อขอใช้บริการหรือมาประชุม ฯลฯ อีกราวไม่น้อยกว่า 30,000 (สามหมื่น) คนต่อวัน

ซึ่งมองจากจำนวน  
คนขนาดนี้แล้วก็  
เทียบได้กับเมือง  
ขนาดย่อมเมือง  
หนึ่งที่เดียว  
ซึ่งแน่นหนามากเมื่อมีคน  
เข้าออกพื้นที่  
จำนวนมากขนาดนี้  
ก็ย่อมต้องส่งผล



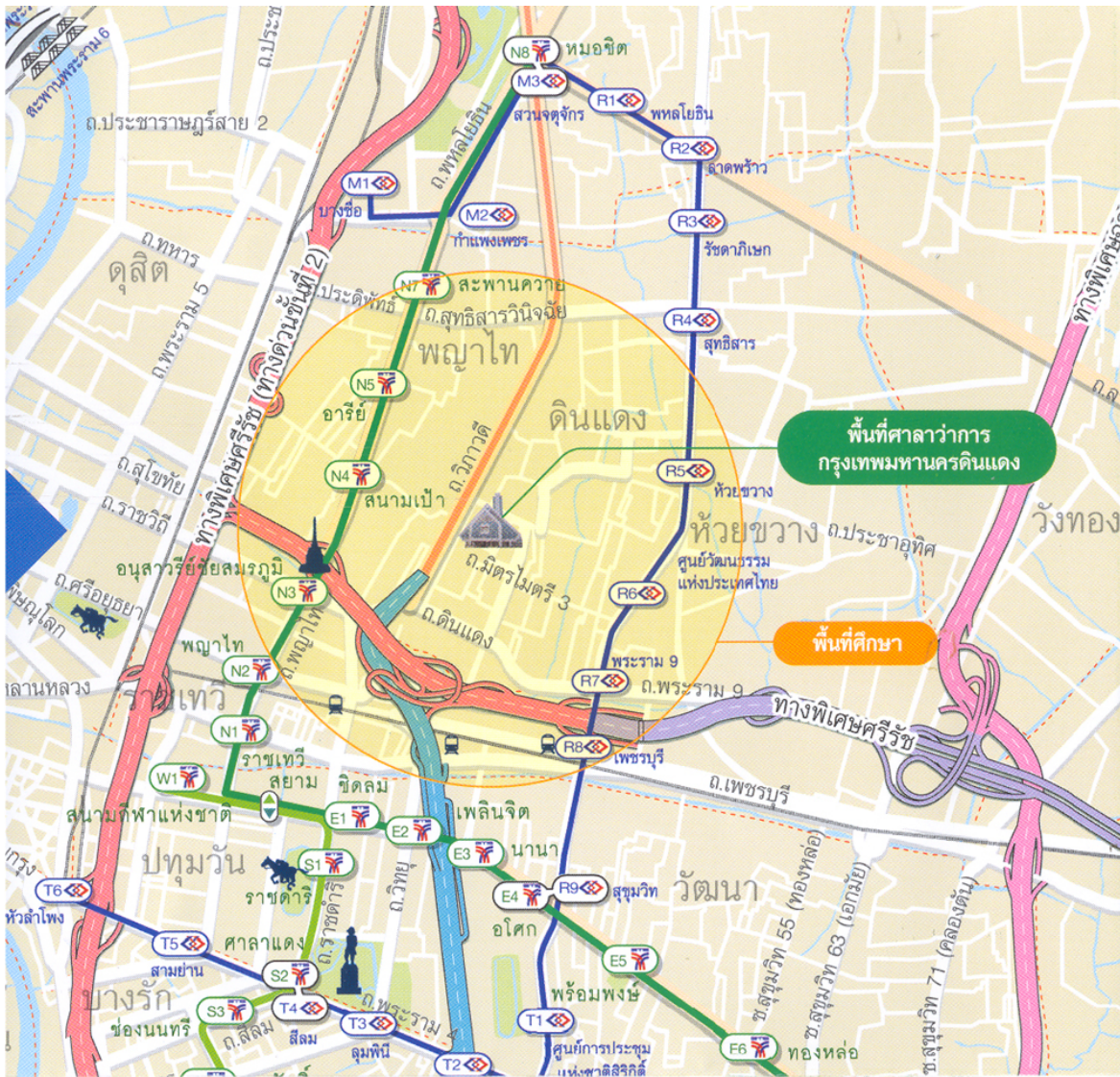
ต่อเนื่องไปยังการจราจรในพื้นที่อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ใครที่ต้องมีกิจธุระหรือความจำเป็นที่จะต้องไปแถวนั้นในช่วงโมงเร่งด่วน เช่น ช่วงเวลา 8 โมง ถึง 9 โมงเช้าในวันธรรมดา จะพบปัญหาการติด(มาก)ได้ด้วยตัวเอง จากข้อมูลล่าสุดพบว่า ปริมาณการจราจรเฉลี่ยบนถนนวิภาวดีขาเข้า เท่ากับ 7,479 คัน และขาออกเท่ากับ 8,612 คัน รวมเป็น 16,091 คัน ในเวลาเพียง 1 ชั่วโมง ส่วนของถนนดินแดง พบว่า เท่ากับ 2,500 คันสำหรับขาเข้า และ 4,767 คันสำหรับขาออก รวมเป็น 7,267 คัน

ดร.สุรศักดิ์ ทวีศิลป์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรและขนส่งของบริษัทที่ปรึกษาของกทม.บอก ว่า ในแง่เศรษฐกิจ คนกรุงเทพฯ มี ‘ค่าของเวลา’ หรือมองอีกมุมหนึ่งก็คือ ‘ค่าสูญเสียชีวิตเวลา’ เฉลี่ยคนละ 2 บาทต่อนาที ซึ่งถ้าเรานำไปคำนวณต่อ โดยสมมุติมีคนจำนวน 3 หมื่นคนไปเสียเวลาเพราะรถ

ติดบริเวณนั้นนาน 30 นาที ก็จะมีมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เสียไปเท่ากับ  $30,000 \times 30 \times 2 = 1,800,000$  บาท หรือ 1.8 ล้านบาทหรือเกือบ 2 ล้านบาทในเวลาเพียงครึ่งชั่วโมง

นี่ยังไม่นับการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นเมื่อศาลากทม. 2 เปิดใช้งาน และยังไม่รวมโครงการพัฒนาอื่นๆในบริเวณพื้นที่นี้อีก เช่น โครงการอีกสองอาคารสูงของกทม. โครงการของการเคหะแห่งชาติ (แฟลตดินแดง) โครงการพัฒนาศูนย์มิกกะสัน และโครงการพระราม 9 สแควร์ ฯลฯ ซึ่งหากพัฒนาเพิ่มขึ้นมาเติมโครงการ พื้นที่นี้ก็จะเป็นอัมพาทได้ทันที



แต่ก็น่าดีใจที่กทม.ได้เห็นถึงความสำคัญของปัญหานี้และได้จัดให้มีการสัมมนารับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องขึ้นเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2554 ที่ผ่านมา โดยกทม.ได้ถือโอกาสนี้ชี้แจงว่า กทม.ได้ตระหนักดีถึงปัญหาดังกล่าว และได้มีโครงการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษามาศึกษาหาวิธีลดปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยมีเป้าหมายที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและขนส่งให้ประชาชนในพื้นที่และผู้สัญจรผ่านในบริเวณฯได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งเพื่อลดการใช้พลังงานและลดมลพิษในพื้นที่ด้วย โดยมีหลักคิดในการแก้ปัญหาอยู่ 4 ประการ คือ 1) เพิ่มเส้นทางเข้า-ออกพื้นที่ 2) ลดการตัดกันของกระแสรถจรบริเวณทางแยกและทางกลับรถ 3) เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางให้เชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน (รถไฟใต้ดิน รถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงค์ไปสุวรรณภูมิ และบีทีเอส ตลอดจนรถเมล์) และ 4) ปรับปรุงเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานให้เหมาะสมต่อการเดินทาง รวมทั้งปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและเครื่องหมายจราจรเพื่อให้เข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก

ในฐานะที่ตนเองทำงานด้านสิ่งแวดล้อมมานานกว่า 30 ปี และขณะนี้เป็นผู้รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย รวมทั้งเป็นผู้ก่อตั้งและเป็นประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย(ซึ่งอายุครบ



20 ปีในปี 2554 นี้) ก็อดดีใจและภูมิใจแทนคนกทม.และสถาบันฯรวมทั้งชมรมฯไม่ได้ ที่กทม.ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของระบบขนส่งมวลชนและระบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ที่ฝรั่งเขาเรียกว่า NMT หรือ Non-Motorized Transportation ซึ่งได้แก่การเดิน การขี่จักรยาน การใช้สเก็ตบอร์ด ฯลฯ มากขึ้นกว่าในอดีต และได้้นำแนวคิดที่สามารถลดปัญหาหมอกพิษอากาศแบบนี้มาผนวกใช้ในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีข้อคิดและข้อเสนอแนะว่า การที่กทม.พยายามสร้างทางเชื่อมต่อกับอาคารศาลาว่าการกทม.2 ไปสู่ระบบขนส่งสาธารณะ โดยตั้งเป้าไปที่ระบบอุโมงค์เพื่อให้คนเดินจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งนั้น เป็นโครงการที่ราคาสูงมาก แม้ผู้เขียนจะเห็นด้วยว่าประชาชนได้รับความสะดวกและสบาย ปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากการจราจร จากมลพิษ จากภูมิอากาศ(แดดร้อนฝนตก) แต่กทม.ก็อาจพิจารณาทางเดินเท้าที่เป็นรูปแบบมีกระจกใสครอบและติดแอร์ภายในควบคู่ไปด้วย ซึ่งก็จะได้ผลสัมฤทธิ์เช่นเดียวกับอุโมงค์ แต่ด้วยราคาที่ถูกลงกว่ากันมาก รวมทั้งทำได้รวดเร็วกว่าด้วย (หมายเหตุ : ในประเด็นนี้ คุณกวิณ ชูติมา และคุณกิตติศักดิ์ อินทรวชิษฐ์ จากชมรมจักรยานฯ ก็ได้

นำเสนอไว้ในที่ประชุมสัมมนาวันดังกล่าวแล้วอย่างชัดเจน) หรือหากจะให้ดียิ่งขึ้นก็อาจทำทั้งสองระบบควบคู่ไปพร้อมกัน

นอกจากนี้ผู้เขียนยังมีข้อสังเกตอีกว่า ในการดำเนินโครงการในลักษณะที่มีผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมากรวมทั้งผู้คนที่ในพื้นที่แบบนี้ ควรที่ทบทวน.จักทำการศึกษาผลกระทบเชิงสังคม หรือ SIA (Social Impact Assessment) ก่อนที่จะทำการก่อสร้างอาคาร ดังที่จะเห็นได้ว่าการประชุมในวันดังกล่าวได้มีชายอาวุโสซึ่งเป็นคนในพื้นที่ลุกขึ้นมากล่าวว่า ‘พวกผมอยู่ของผมดี ๆ จู่ ๆ พวกคุณก็เอาปัญหาใส่พวกผมโดยไม่ถามพวกผมสักคำ ต่อไปนี้ลูกหลานของพวกผมจะเดินจะขี่จักรยานไปโรงเรียนก็ไม่สะดวก ไม่ปลอดภัยเหมือนเดิมแล้ว และแบบนี้ใครจะมารับผิดชอบและช่วยเหลือพวกกระผมบ้าง’

คำถามแบบนี้ใครตอบได้ ช่วยตอบที

และนอกจากการศึกษาผลกระทบทางสังคมหรือ SIA ดังที่กล่าวไว้แล้ว สิ่งที่ต้องทำสำหรับโครงการใหญ่ๆที่มีผลกระทบมากๆแบบนี้ คือการศึกษาแบบวงกว้างขึ้น ในรูปแบบที่แวดวงนักวิชาการสมัยใหม่เรียกว่า SEA หรือ Strategic Environment Assessment ซึ่งแปลเป็นไทยได้ว่า ‘การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์’ คือ ไม่ใช่มองเฉพาะตัวโครงการหรือตัวอาคารนั้นๆแต่เพียงโดดๆ แต่ต้องมองผลกระทบในระดับที่กว้างไกลออกไปเป็นพื้นที่อื่น ๆรอบโครงการ อย่างเช่น ที่กทม.กำลังศึกษาการแก้ปัญหาจราจร(ที่จะเพิ่มขึ้นในบริเวณถนนวิภาวดี – ดินแดง โยงไปจนถึงอนุสาวรีย์ชัยฯ และถนนพระราม 9) อยู่ในขณะนี้นั่นแหละ

ต่างกันเพียงว่า SEA นั้นเขาต้องทำกันก่อนดำเนินโครงการหรือก่อสร้างอาคาร ไม่ใช่มาทำเมื่อสร้างอาคารเสร็จแล้วหรือใกล้เสร็จ เพราะปัญหาบางอย่างเมื่อเกิดขึ้นแล้วมันอาจแก้ไม่ได้เลยก็ได้ แต่ถึงอย่างไรก็ต้องขอบคุณแทนคนกทม.ที่ตัวกทม.เองได้เห็นถึงปัญหา และพยายามหาทางแก้หรือลดปัญหาไว้ล่วงหน้า สมควรที่หน่วยงานของรัฐอื่นๆจะนำไปใช้เป็นแบบอย่างในการทำงานเพื่อประชาชนต่อไป

-----