การแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครด้วยวิธีทางเศรษฐศาสตร์

-ประชา คุณธรรมดี-

pracha@econ.tu.ac.th

คอลัมน์ เศรษฐ' ธรรมศาสตร์ ตลาดวิชา

หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ฉบับวันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2552

หากสำรวจความคิดเห็นของคนกรุงเทพหรือนักท่องเที่ยวที่มากรุงเทพ ปัญหาจราจรจะเป็นปัญหาอันดับต้นๆที่ทุกคนอยากจะให้ผู้ที่เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหา หากวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาจราจรในกรุงเทพจะพบว่า ปัญหานี้เกิดจากกรุงเทพมีพื้นผิวถนนไม่เพียงพอต่อปริมาณการใช้ยวดยานพาหนะที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี การวางผังถนนที่มีทางร่วมทางแยกจำนวนมากก็เป็นปัญหาโครงสร้างที่ทำให้รถติดขยายเป็นวงกว้างมากขึ้น นอกจากนั้น พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร มีความเห็นแก่ตัวและการย่อหย่อนต่อการบังคับใช้กฎหมาย ก็ทำให้รถยิ่งติดมากขึ้น

ในทางเศรษฐศาสตร์ ถนนเป็นสินค้ากึ่งสาธารณะ ที่แม้ว่าจะไม่มีการกีดกันการใช้บริการหรือจะไม่มีการแข่งขันในการใช้ในกรณีที่ถนนว่าง แต่มีลักษณะของการติดขัด (Congestion) เมื่อมีปริมาณการใช้รถมาก ดังนั้นเมื่อการจราจรคับคั่ง ต้นทุนการเดินทางของผู้ขับขี่ก็จะสูงขึ้นในแง่ของเวลาการเดินทาง การสูญเสียน้ำมันหรือก๊าซเพิ่มขึ้น รวมทั้งยังมีการปล่อยควันพิษมากขึ้นด้วย การแก้ปัญหาจราจรด้วยวิธีทางเศรษฐศาสตร์อาศัยหลักการว่า การเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ขับขี่จะทำให้ปริมาณการใช้รถน้อยลง และลดระดับความติดขัดลงได้ ในกรณีปกติ ผู้ขับขี่ก็มักจะหลีกเลี่ยงรถติดหรือลดต้นทุนการเดินทาง โดยใช้เส้นทางที่การจราจรไม่คับคั่งหรือใช้รถเท่าที่จำเป็น อย่างไรก็ตาม การแก้ปัญหาของผู้ขับขี่แต่ละคนก็ไม่สามารถลดระดับความรุนแรงของปัญหาลงได้ เนื่องจากสาเหตุของปัญหาไม่ได้รับการแก้ไข

ในอดีต การแก้ไขปัญหาจราจรมักจะทำโดยการเพิ่มพื้นผิวถนน ในปัจจุบัน การเพิ่มพื้นผิวถนนในกรุงเทพกระทำยากขึ้นเนื่องจากต้นทุนการเวนคืนที่ดินจะสูงมาก การติดป้ายรณรงค์เรื่องการจราจรเช่นอดีต ก็ดูเหมือนจะเป็นโฆษณาชวนเชื่อของนักการเมืองมากกว่าการแก้ปัญหา เพราะแผ่นป้ายดังกล่าวไม่เปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถหรือแม้แต่การปฏิบัติตามกฎจราจร ดังนั้นการใช้วิธีทางเศรษฐศาสตร์สร้างแรงจูงใจลดการขับขี่ หรือเพิ่มต้นทุนการขับขี่และการทำผิดกฎจราจรจะเป็นมาตรการที่สมเหตุสมผลมากกว่า การแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพ โดยวิธีเศรษฐศาสตร์ มีดังนี้

1. การแก้ปัญหาที่เกิดจากรถจอดในที่ห้ามจอดและรถหยุดกีดขวางทางจราจร เช่น บริเวณสวนจตุจักร ถนนกว้างห้าเลนต้องสูญเสียไปถึงสามเลน เพราะรถโดยสารสาธารณะจอดแช่รอผู้โดยสาร หรือ

รถส่วนบุคคลที่ใช้ถนนเป็นที่จอดรถหรือหยุดรอในบริเวณที่การจราจรคับคั่ง เช่น สถานีรถไฟฟ้า ปัญหานี้เกี่ยวเนื่องกับการบังคับใช้กฎหมายไม่เต็มที่ ทำให้พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่เคารพสิทธิของคนอื่น สร้างปัญหารถติดขึ้นมาและอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ***การแก้ปัญหาคือ การสนับสนุนให้มี "จราจรอาสา" หรือ "ตาวิเศษจราจร"*** จราจรอาสาจะบันทึกวีดีโอภาพรถที่ก่อให้เกิดปัญหาแล้วส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเปรียบเทียบปรับ โดยที่จราจรอาสาได้รับส่วนแบ่งจากค่าปรับเป็นแรงจูงใจการทำงาน ในกรณีนี้ต้นทุนการจอดรถในบริเวณห้ามจอดและหยุดรถกีดขวางทางจราจรจะสูงขึ้น และปัญหารถติดที่เกิดจากรถหยุดรถจอดก็จะเบาบางลง นอกจากนั้น การติดตั้งมิเตอร์เก็บเงินค่าจอดริมถนนในบริเวณที่การจราจรไม่คับคั่งก็สมควรดำเนินการ

2. การแก้ปัญหาโดยการเพิ่มต้นทุนการทำผิดกฎจราจร การทำผิดกฎจราจรโดยเฉพาะการขับผ่านเส้นตีขวางบริเวณเกาะกลางและเส้นสามเหลี่ยม ผู้ขับขี่ที่เห็นแก่ตัวมักจะใช้บริเวณดังกล่าวแทรกตัวเพื่อมาอยู่แถวหน้าโดยไม่คำนึงว่า พฤติกรรมดังกล่าวก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น (แม้ว่าจะเร็วขึ้นเพียงไม่กี่วินาที) เช่น บริเวณสถานีขนส่งรังสิต รถโดยสารขนาดใหญ่มักจะร่นระยะทางโดยที่ขับผ่านทางขนาน ทางลงสะพานเพื่อเข้าทางหลักโดยไม่คำนึงถึงกฎจราจร ***การแก้ปัญหา คือ การติดตั้งระบบบันทึกภาพบริเวณเส้นตีขวาง*** เมื่อรถขับผ่านบริเวณดังกล่าว ระบบจะบันทึกภาพและส่งภาพพร้อมกับใบเปรียบเทียบปรับไปให้เจ้าของรถ วิธีนี้จะลดอัตราการทำผิดกฎจราจรที่ทำให้รถติดและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้

ในปัจจุบันมีการติดตั้งกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ระบบดังกล่าวจะใช้ได้ผลดีมากขึ้นเมื่อผู้ขับขี่ถูกบังคับให้ต้องจอดหลังเส้น เมื่อพบว่าทางข้างหน้าไม่สามารถไปได้แม้ว่าจะเป็นไฟเขียว หากผู้ขับขี่ที่ขับต่อท้ายเป็นทอดๆแล้วสัญญาณไฟเปลี่ยนจากเขียวเป็นแดง รถดังกล่าวก็จะต้องมีความผิดกรณีฝ่าฝืนสัญญาณไฟเช่นกัน เมื่อระบบกล้องตรวจจับสามารถทำงานได้เต็มที่ ก็จะทำให้ลดปริมาณความติดขัดลงได้มากกว่าในปัจจุบัน

3. การแก้ปัญหาโดยการเพิ่มต้นทุนการบำรุงรักษารถ กรณีนี้เกี่ยวข้องกับการลดปริมาณรถยนต์เก่าที่มักจะก่อมลพิษมากกว่ารถยนต์ใหม่ ภาครัฐจะต้องกำหนดให้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปีหรือวิ่งเกิน 50,000 กิโลเมตรที่จะใช้ในพื้นที่กรุงเทพ จะต้องผ่านการตรวจสภาพรถซึ่งรวมถึงการปล่อยมลพิษในปริมาณที่กำหนด หากรถยนต์ที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพจะต้องซ่อมบำรุงให้ผ่านเกณฑ์ก่อนที่จะนำมาใช้ได้ รถจดทะเบียนในจังหวัดอื่นก็จะต้องผ่านเกณฑ์นี้เช่นเดียวกันหากจะนำมาวิ่งในเขตกรุงเทพ

4. การแก้ปัญหาโดยสนับสนุนการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เนื่องจากการเพิ่มพื้นที่ผิวถนนในกรุงเทพจะมีต้นทุนสูงขึ้นไปตามราคาที่ดิน ***การแก้ปัญหารถติดในระยะยาว คือ การสนับสนุนโครงการ***

ขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยเฉพาะรถไฟฟ้าพร้อมการเชื่อมต่อโครงข่ายรถเมล์ปรับอากาศ นอกจากนั้น ภาครัฐจะต้องสนับสนุนโครงการที่จอดรถเพื่อใช้บริการรถโดยสาร (Park and Ride) อย่างจริงจัง โดยการทำให้ผู้ใช้บริการรู้สึกปลอดภัย โครงการเหล่านี้จะลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคลลงได้

โครงการ "จราจรอาสา" โครงการติดตั้งมิเตอร์เก็บเงินค่าที่จอดริมถนน และโครงการระบบบันทึกภาพรถที่ทำผิดกฎจราจร เป็นโครงการตามแนวคิดผู้ก่อให้เกิดปัญหาเป็นผู้รับภาระ (polluter pay principle) ส่วนโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่แบบครบวงจรเป็นโครงการตามแนวคิดผู้ได้รับประโยชน์ต้องเป็นผู้รับภาระ (benefit principle) โครงการที่กล่าวมาจำเป็นต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก การใช้ภาษีจากรัฐบาลกลางหรือการกู้เงินโดยรัฐบาลกลางจะถูกมองว่าใช้เงินคนต่างจังหวัดมาให้คนกรุงเทพ หรือนำภาระหนี้ของคนทั้งประเทศมาช่วยคนกรุงเทพ ดังนั้นแหล่งเงินทุนสำหรับการแก้ปัญหาจราจรดังกล่าวจึงมีความสำคัญ ผู้เขียนเห็นว่า กรุงเทพมหานคร (กทม.) ควรจะเป็นผู้ดำเนินการโครงการเหล่านี้ กทม.ควรเป็นผู้กู้ ไม่ว่าจะเป็นการกู้โดยตรงจากประชาชนผ่านทางพันธบัตร การกู้ผ่านสถาบันการเงินทั้งในและนอกประเทศ โดยอาจจะขอให้รัฐบาลค้ำประกันเงินกู้ นอกจากนั้น ผู้บริหาร กทม. ควรพิจารณาปรับเพิ่มภาษีผู้ได้รับผลประโยชน์จากโครงการเพื่อนำมาอุดหนุนโครงการ เป็นต้นว่า การปรับเพิ่มภาษีอาคารขนาดใหญ่ เช่น ห้างสรรพสินค้า อาคารธุรกิจ แหล่งบันเทิง เป็นต้น เพราะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้รถติด และธุรกิจเหล่านั้นได้รับประโยชน์จากระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทำให้มีผู้บริโภคมาใช้บริการของสถานที่นั้นๆ จำนวนมาก นอกจากนั้น ภาษีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และภาษีที่ดินในบริเวณโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ควรถูกปรับเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากนักเก็งกำไรและพัฒนาที่ดินได้ประโยชน์จากราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อภาครัฐมีการพัฒนาโครงการเหล่านี้ ภาคอสังหาริมทรัพย์ก็ได้กำไรส่วนเกินและได้ประโยชน์จากการขาย บ้าน และห้องชุดในบริเวณที่มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เช่นกัน

ปัญหาจราจรในกรุงเทพเกิดจากปัญหาเชิงโครงสร้างและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร การแก้ปัญหาจึงจำเป็นต้องแก้ปัญหาแบบองค์รวม คือ เพิ่มการบังคับใช้กฎจราจร เพิ่มทางเลือกการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และลดปริมาณการใช้รถใช้ถนน การบริหารโครงการจำเป็นต้องพิจารณาถึงหลักผู้ก่อภาระและผู้ได้รับประโยชน์ การแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพนี้ รัฐบาลกลางควรสนับสนุนให้ผู้บริหาร กทม. ดำเนินการโครงการเหล่านี้มากกว่าที่จะดำเนินการเอง เพราะนอกจากจะเป็นการบริหารที่สนับสนุนการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น รัฐบาลยังสามารถทำหน้าที่ตรวจสอบ กำกับดูแล และสามารถลดปัญหาการทุจริตในโครงการต่างๆได้อย่างดีอีกด้วย