

มติชนรายวัน
พ.ศ. 27 ม.ค. 54

ข้อคิดจากรถติดครั้งใหญ่ในจีน

วรากรณ์ สามโกเศศ
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ถ้าใครเคยนั่งในรถซึ่งติดเป็นชั่วโมง ๆ คงเข้าใจดีว่ารู้สึกอย่างไร แต่แค่ติดเป็นชั่วโมง ๆ นั้นถือได้ว่าเป็นเรื่องช้า ๆ หากเทียบกับรถติดกันเป็นวัน ๆ ดังเช่นที่ได้เกิดขึ้นในจีนเมื่อเดือนสิงหาคมปี 2010

รถติดครั้งนั้นมีชื่อที่ทั่วโลกเรียกกันว่า China National Highway 110 Traffic Jam ถนนที่เกี่ยวข้องคือหมายเลข G110 และทางด่วนระหว่างปักกิ่ง-ทิเบต (หมายเลข G6)

การจราจรเริ่มติดขัดตั้งแต่วันที่ 14 สิงหาคม 2010 และติดยาวกว่า 100 กิโลเมตร โยงใยปักกิ่ง บริเวณมณฑล Hebei/และ Inner Mongolia รวมวันเวลาที่ติดขัด 12 วัน

รถขยับเขยื้อนโดยทั่วไปประมาณ 1 กิโลเมตรต่อวัน มีรถยนต์ที่เกี่ยวข้องพันถึงหนึ่งหมื่นคัน คนขับบางคนติดอยู่ในการจราจรถึง 5 วัน! ดังนั้นใครที่ติดรถเป็นชั่วโมง หากนึกถึงหัวอกคนเหล่านั้นแล้วเรื่องของท่านมันสุดตลก

ชีวิตคนก็เช่นเดียวกัน ถ้าดูตัวเองอาจเห็นว่าทุกข์เต็มที แต่ถ้าหากเปรียบเทียบกับทุกข์อันแสนสาหัสของคนอื่นแล้ว จะรู้ว่าทุกข์ของตนนั้นเล็กน้อยเกินนักศึกษาที่อกหักจนทำร้ายและทำลายตนเองนั้นแสนเขลา การได้เป็นส่วนหนึ่งของคนร้อยละ 3 ของประเทศที่ได้เรียนมหาวิทยาลัยก็นับว่าเป็นโชคอย่างยิ่งแล้ว ทุกข์ใจเพียงแค่นั้นเปรียบไม่ได้เลยกับทุกข์ของคนอีกจำนวนมากมายที่มองไม่เห็นอนาคตของตนเอง

ในมิติของเวลา สิ่งที่เราเห็นว่าทุกข์ที่สุดในตอนนี้ นั่น เมื่อวันเวลาผ่านไปและมองย้อนกลับมามดู มีโอกาสสูงมากที่เราจะหัวเราะซ้ำกับมัน เห็นว่ามันเป็นเรื่องแสนจ้อยเปรียบไม่ได้เลยกับเรื่องอื่น ๆ ที่ผ่านมามาในตอนหลัง หรือเปรียบไม่ได้เลยกับความทุกข์ของคนอื่น ๆ ที่เราได้เห็น

กลับมาเรื่องรถติดอีกครั้ง ก่อนที่จะไปวชเพราะเห็นความทุกข์เป็นเรื่องจิปจ้อย สาเหตุที่รถติดวินาศสันตะโรครั้งนั้นก็เพราะการจราจรบนถนนสาย 110 ได้ขยายตัวร้อยละ 40 ต่อปี เป็นเวลาหลายปีต่อเนื่องกันจนรถติดเป็นเรื่องธรรมดา แต่สาเหตุที่ทำให้มันติดหนักขึ้นมาก็เพราะเกิดมีรถบรรทุกของหนักวิ่งเข้าปักกิ่งจำนวนมากเป็นพิเศษกอบกับถนนนั้นมีการซ่อมแซมก่อนหน้า 5 วัน

การซ่อมแซมถนนทำให้ผิวจราจรหายไปครึ่งหนึ่ง อีกทั้งมีอุบัติเหตุบ่อย ๆ เกิดขึ้นอีกด้วย ปัญหาหนักก็คือการขนส่งถ่านหินปริมาณที่มากขึ้นจนถึง 730 ล้านตันในปี 2010 ซึ่งขุดจากบริเวณ Inner Mongolia และขนส่งไปปักกิ่งโดยใช้ถนนสายนี้ รถจำนวนมากชนเกินขนาดและขาดหลักฐานชนถ่านหินที่ถูกต้อง จึงถูกบังคับให้จอดตรวจโดยเจ้าหน้าที่ จนทำให้สถานการณ์เลวร้ายขึ้นอีก

คนที่ได้ประโยชน์ก็คือชาวบ้านในบริเวณรถติด ตลาดขายสินค้าขนาดเล็ก ย่อมเกิดขึ้นริมถนนเกือบตลอดทาง สินค้าอะไหล่สำเร็จรูป บุหรี่ ของกินเล่น และที่สำคัญคือน้ำมันให้ซื้อในราคาสุดโหด (น้ำมันจากขวดละ 1 หยวนเพิ่มเป็น 10 หยวน) การได้กำไรมหาศาลเช่นนี้อาจเป็นสิ่งล่อใจให้ตำรวจและเจ้าหน้าที่การจราจรทำงานช้าลงก็เป็นได้หากญาติหรือตนเองมีธุรกิจค้าขายสินค้าริมถนนซึ่งทำให้กำไรงดงามมาก

ที่เขียนเช่นนี้ทั้งที่มีได้อยู่ในเหตุการณ์ก็เพราะเศรษฐศาสตร์สอนว่า “มนุษย์ตอบรับต่อแรงจูงใจเสมอ” และหลักการข้อนี้ก็สามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหารถติดได้เช่นกัน

พื้นฐานง่าย ๆ ก็คือปัญหาจราจรติดขัดแก้ไขได้โดยขยายความสามารถของถนน (ด้านสี่พลาเย) และ/หรือลดความต้องการในการใช้ถนนลง (ด้านดีมานด์) ในการขยายถนนนั้น มันสิ้นเปลืองทรัพยากรและทำกันไม่มีวันสิ้นสุด สิ่งที่น่าสนใจคือการจัดการด้านดีมานด์ซึ่งมีหลายวิธีดังนี้

(1) สร้างขนส่งมวลชนที่สะดวกและถูกขึ้นมาแทนที่การใช้ถนน (2) ทำให้การเดินทางด้วยรถไม่ดึงดูดใจ เช่น มีค่าจอดรถแพงจนหันไปใช้ขนส่งมวลชน ฯลฯ (3) เก็บค่าใช้ถนน

“การเก็บค่าใช้ถนน” เป็นประเด็นที่นักเศรษฐศาสตร์ขนส่งสนใจเป็นพิเศษ ทีเดียวก็คือทำให้การใช้รถใช้ถนนมีต้นทุนสูงขึ้นจนหันไปใช้ขนส่งมวลชนแทน หรือทำให้เกิดการใช้ผิวถนนในช่วงเวลาที่ไม่เร่งด่วนซึ่งก็คือการกระจายการใช้ข้ามเวลา (คล้ายกับค่าโทรศัพท์ ค่าไฟฟ้า มีอัตราสูงในช่วงเวลาที่มีคนใช้กันมาก)

วิธีที่ใช้กันในสิงคโปร์ก็คือจำกัดจำนวนรถยนต์ไว้คงที่ หรือเพิ่มในอัตราควบคุม (ไม่ใช่เพิ่มรถใหม่วันละ 2,200 คันต่อวัน จนพุ่งไปถึงจำนวนรวม 4.8 ล้านคันดังเช่นปักกิ่งทุกวันนี้) ซึ่งจะทำให้รถยนต์มีราคาแพงขึ้นมากเพราะต้องไปประมูลแย่งหาใบอนุญาตมีรถมาก่อนจึงซื้อรถได้ และเก็บค่าใช้ผิวถนนในใจกลางเมืองในเวลาเร่งด่วน (สิงคโปร์ทำได้สำเร็จมากกว่า 30 ปี จนปัจจุบันลอนดอน โคเปนเฮเกน ฯลฯ เลียนแบบ)

อีกวิธีคือห้ามรถบางชนิดเข้าไปใช้ผิวถนนในช่วงเวลาที่กำหนดยกเว้นจะจ่ายค่าใบอนุญาตดังเช่นลอนดอน (ซื้อใบอนุญาตได้ตามร้านขายของทั่วไปหากต้องการขับรถส่วนตัวเข้าไปใจกลางเมืองก่อน 6 โมงเย็น ถ้าเสี่ยงไม่ซื้อก็ได้ถ้ากล้าขับเข้าไป แต่หากตรวจพบก็ถูกปรับแพงกว่าค่าใบอนุญาตกว่าสิบเท่าตัว)

จารีกาตา และมะนิลาเคยใช้วิธีห้ามรถป้ายทะเบียนคู่หรือคู่สลับวันกันวิ่งในบางถนนในเวลาเร่งด่วนแต่ไม่ได้ผลเพราะป้ายรถยนต์มีขาย และผู้คนก็เลือกซื้อเปลี่ยนเลขคู่ที่ตามใจชอบ

ในโลกปัจจุบันที่มีเทคโนโลยีแบบ Easy-pass ของทางด่วน (มีตัวสัญญาณสั่งให้ยกไม้กั้นหากจ่ายเงินไว้แล้ว) การเก็บค่าใช้ถนนในบางช่วงเวลาในบริเวณที่ต้องการทำได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ

ในสภาพที่เป็นอยู่ การจราจรสามารถดีขึ้นได้ด้วยพลังของข้อมูล ข้อเสนอแนะ และป้ายบอกทางลัด ข้อมูลจากวิทยุและโทรทัศน์ ตลอดจนแผนที่ GPS ป้ายบอกข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์จราจร ปรับเปลี่ยนเวลาโรงเรียนและงานเลิกไม่ให้ตรงกัน ฯลฯ ข้อเสนออันหนึ่งที่เป็นไปได้ภายใต้เทคโนโลยีในอนาคตก็คือการลดระยะทางวิ่งระหว่างรถอย่างปลอดภัยบนทางด่วน ซึ่งจะทำได้สามารถเพิ่มจำนวนรถได้อีกเท่าตัว และการปิดกั้นไม่ให้รถที่ผ่านไปมามองเห็นอุบัติเหตุริมทางซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ขับรถช้าลงเพราะความอยากรู้อยากเห็น (ภาษาอังกฤษแบบอเมริกันเรียกว่า rubbernecking) จนทำให้รถติดและบ่อยครั้งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

สังคมใดที่ไม่รอคอยพรวิเศษเพื่อมาแก้ไขปัญหการจราจรของเมือง หากตื่นนอนต่อสู้และเตรียมการก็พอเรียกได้ว่าเป็นผู้เอาชนะโชคชะตาได้แล้วกระมัง
