

บทที่ 5

บทสรุป

แนวนโยบายแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร ของ หลาย รัฐบาล ที่ผ่านมา ได้ให้ความสำคัญ ในการ “เคลื่อนคน” มากกว่า “เคลื่อนรถ” (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก 2536, 16) ซึ่งแนวทางหนึ่ง ก็คือ การดำเนินการด้าน โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

จากที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับ ลักษณะโครงการและ ปัญหาที่ก่อให้เกิด ความล่าช้าของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่ได้กล่าวมาแล้ว ในบทที่แล้วนั้น หากจะกล่าวสรุปเกี่ยวกับ ความล่าช้าในการ ดำเนินงาน โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานคร นั้น ส่วนใหญ่ เป็นผลมาจาก การประสานงาน และการทำความเข้าใจ ระหว่าง เอกชน ผู้รับสัมปทาน หน่วยงานเจ้าของโครงการ และรัฐบาล ที่ขาดความต่อเนื่อง และถึงแม้ว่าทางรัฐบาล โดยเฉพาะ รัฐบาล โดยการนำ ของ นาย ชวน หลีกภัย จะได้ พยายามหาแนวทาง แก้ไขปัญหาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยการ จัดทำแผนแม่บทระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ก็ตาม แต่จนถึงปัจจุบันนี้ รัฐบาลก็ได้เปลี่ยน นายกรัฐมนตรี มาเป็น นาย บรรหาร ศิลปอาชา ก็ยังหาข้อสรุปที่ลงตัว ไม่ได้ว่า จะให้หน่วยงานใด รับผิดชอบในการดำเนินงาน โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ตามแผนแม่บท ที่รัฐบาลชุด ของ นาย ชวน หลีกภัย ได้จัดทำขึ้น

ในทรรศนะ ของผู้วิจัย ตามลักษณะอุปนิสัยของคนในสังคมไทย โดยเฉพาะใน กรุงเทพมหานครส่วนใหญ่ กระทำสิ่งต่างๆตามความพอใจของตนเอง ถึงแม้ว่า การกระทำในบางครั้ง จะไปเบียดเบียนผู้อื่น หรือกระทำผิดกฎหมายก็ตาม ดังคำที่ บางคน ได้เปรียบเปรย คนในสังคมไทยไว้ว่า “ทำอะไรๆ ตามสบาย

คือ "ไทยแท้" ดังนั้น ถ้าหากพิจารณาถึง ผลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต หลังจาก โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสร้างเสร็จตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนแล้วก็ตาม ก็อาจไม่สามารถจะแก้ปัญหาการจราจร ได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ เพราะคนไทยในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่แล้ว ถ้าหากมีกำลังทรัพย์มากพอ ก็จะพยายาม ดันรถนหาซื้อรถยนต์มาใช้ เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายส่วนตัวใน การเดินทาง ถึงแม้ว่าจะมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แล้วก็ตามทั้งๆ ที่รู้ว่า ถ้าหาก มี จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ก็จะทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากจำนวนรถยนต์ ที่เพิ่มขึ้น จากการจดทะเบียนรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2535 มีจำนวนถึง 2.44 ล้านคัน โดยเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ประมาณ 1.22 ล้านคัน และ จักรยานยนต์ ประมาณ 1.04 ล้านคัน และใน ปี พ.ศ. 2536 มีจำนวนถึง 2.54 ล้านคัน โดยเป็นรถยนต์ ส่วนบุคคล ประมาณ 1.4 ล้านคัน และจักรยานยนต์ประมาณ 1.1 ล้านคัน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ 2537, 148)

และเมื่อศึกษาเปรียบเทียบ ผลที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานตามแนวนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจร โดยโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของรัฐบาล กับแนวนโยบายด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่ได้มี บุคคลหลายคน ทำการศึกษาไว้แล้ว (ดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 2) จะพบว่า มีความคล้ายคลึงกัน ในส่วนของ ความต้องการของประชาชน ที่ยังคงพอใจที่จะใช้รถยนต์ส่วนตัวอยู่ต่อไป ทั้งนี้เนื่องจาก การใช้รถยนต์ส่วนตัว มีความสะดวกสบาย และสามารถไปถึงจุดหมายได้โดยตรง โดยไม่จำเป็นต้องเสียเวลาในการสับเปลี่ยนรถ เพื่อให้ถึงจุดหมายต่อไป ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงานด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ประสิทธิภาพขาดทุน จนในที่สุด รัฐบาลอาจจำต้องเข้ามาช่วยเหลือไม่ว่าจะด้วยวิธีการจัดสรรงบประมาณช่วยเหลือ หรืออาจต้องหามาตรการกึ่งบังคับให้ประชาชนหันมาใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (ได้แก่ การขึ้นภาษีรถยนต์ การเก็บค่าผ่านทางเพื่อเข้าในถนนสายสำคัญบางสาย เป็นต้น) ดังเช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่รัฐบาลกลาง จำต้องตั้งงบประมาณช่วยเหลือให้กับ โครงการระบบรถไฟฟ้า

ขนส่งมวลชนในบางรัฐ ที่ประสบปัญหาไม่คุ้มทุนในการดำเนินการ อันเนื่องมาจาก ประชากรในแต่ละรัฐส่วนใหญ่ ที่สร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีจำนวนน้อย และส่วนใหญ่นิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว หรือรถโดยสารประจำทางมากกว่า ดังนั้น นโยบายด้านการขนส่งสาธารณะของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในการสร้างถนน มากกว่า การสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัย ยังคงคาดหวังว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ตามแนวนโยบายของรัฐบาลไทย จะเป็นหนทางหนึ่ง ที่จะช่วยให้การจราจรในกรุงเทพมหานคร ลดความแออัดลงได้บ้างเล็กน้อย ถึงแม้ว่าจะไม่เห็นผลในระยะเวลาอันใกล้นี้ก็ตาม