

ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง: ทางออกของการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน

Sufficiency Economy Philosophy:
Sustainable Solution for Removing Transportation and Traffic Problems

บทนำ



ปัญหาขนส่งและจราจรเป็นปัญหาสำคัญของกรุงเทพมหานครและประเทศไทย ความพยายามแก้ไขปัญหาในอดีตที่ผ่านมาที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพียงด้านเดียวเป็นแนวทางที่เห็นได้ชัดว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง ดังจะเห็นได้จากปัญหาจราจรที่ยังคงปรากฏอยู่ในปัจจุบัน หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงขององค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เป็นแนวทางที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่สมดุลซึ่งสามารถปฏิบัติได้ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้เหมาะสมและพอดีกับความต้องการเดินทาง และควบคุมหรือปรับความต้องการเดินทางให้อยู่ในระดับที่พอดีกับความสามารถให้บริการของระบบขนส่งรองรับได้ ด้วยแนวทางนี้ อาจเป็นทางออกเดียวที่ทำให้เราสามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนโดยไม่ทำลายสภาพแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติ และคุณภาพชีวิตของผู้อยู่ในชุมชนอีกต่อไป

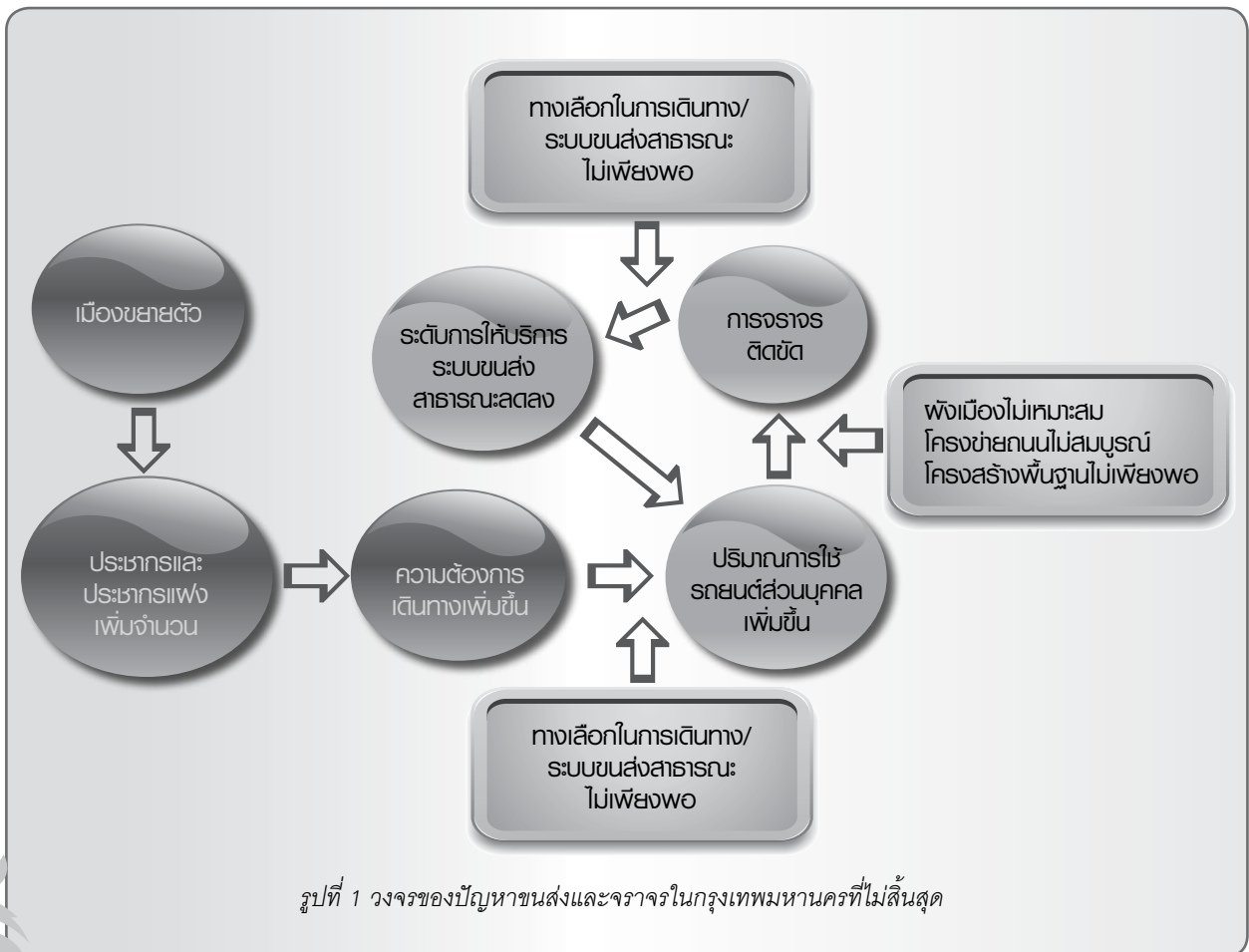
1. ปัญหาที่เป็นอยู่

การพัฒนาประเทศอย่างต่อเนื่องจากอดีตสู่ปัจจุบันนำมาซึ่งการขยายตัวของเมือง จำนวนประชากร ยวดยานบนท้องถนน และความต้องการเดินทางของผู้คน การพัฒนาประเทศในทุกด้าน ได้รับอิทธิพลจากลัทธิทุนนิยมและบริโภคนิยมที่นำไปสู่การแสวงหาความสะดวกสบายทางวัตถุอย่างไม่สิ้นสุด โดยหนึ่งในตัวชี้วัดความก้าวหน้าในมุมมองของลัทธิบริโภคนิยมก็คือ การมีรถยนต์ไว้ในครอบครอง ตามแนวคิดนี้ รถยนต์ได้ถูกนิยามให้มีความหมายในเชิงจิตวิทยามากกว่าเป็นเพียง

ยานพาหนะที่ขนส่งผู้คน โดยเป็นสิ่งที่แทนสัญลักษณ์ของความสำเร็จในชีวิต ความก้าวหน้า อำนาจ และความสามารถควบคุมวิถีชีวิตของตนเอง [1]

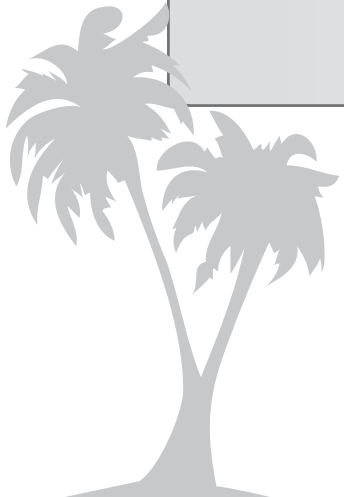
นอกจากเหตุผลด้านความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และปัจจัยทางจิตวิทยาแล้ว การดำเนินนโยบายแก้ไขปัญหาจราจรในอดีตที่ผ่านมาที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนน และทางด่วน ฯลฯ เพียงด้านเดียว ส่งผลให้โครงสร้างของการพัฒนาระบบขนส่งขาดความสมดุล เนื่องจากการพัฒนาดังกล่าวเป็นการสนับสนุนแนวคิด “การเคลื่อนย้ายรถ

มากกว่าเคลื่อนย้ายคน” [2] ด้วยเหตุนี้ จึงขาดการพัฒนาที่ต่อเนื่องเป็นเวลานานของระบบขนส่งที่สามารถบรรทุกและเคลื่อนย้ายคนได้ครั้งละมากๆ และเกิดการขาดช่วงของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับเมือง ส่งผลให้ผู้คนในเมืองขาดทางเลือกในการเดินทาง การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความสะดวกสบายมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะ จึงขยายตัวอย่างรวดเร็วเกินการควบคุม ประกอบกับลักษณะของผังเมืองที่ไม่เหมาะสม โครงข่ายถนนที่ไม่สมบูรณ์ ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่สามารถเลือกใช้เส้นทางได้อย่างยืดหยุ่น และการขาดโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น อาทิ ทางแยกต่างระดับ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ฯลฯ ด้วยเหตุปัจจัยเหล่านี้ จึงก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครอย่างต่อเนื่องยาวนานจนถึงปัจจุบัน และก่อให้เกิดวงจรถอของปัญหาอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ดังแสดงในรูปที่ 1 ซึ่งสภาพการดังกล่าวนี้เป็นลักษณะสำคัญที่เห็นได้อย่างชัดเจนของการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการขนส่งในช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 [3,4]



รูปที่ 1 วงจรของปัญหาขนส่งและจราจรในกรุงเทพมหานครที่ไม่สิ้นสุด

จากข้อจำกัดที่กล่าวข้างต้น การแก้ไขปัญหาจราจรด้วยวิธีดังกล่าวจึงไม่น่าเป็นแนวทางที่เหมาะสม ผู้วางแผนควรพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ก่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสอดคล้องกับวิถีชีวิตในบริบทของสังคมไทย ด้วยเหตุนี้ แนวคิดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงขององค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จึงได้ถูกอัญเชิญมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 เป็นต้นมา [5] รวมถึงถูกใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบการพัฒนาการขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจรของประเทศด้วย [6-8] ด้วยเหตุนี้ ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง จึงเป็นหลักคิดสำคัญที่ชี้นำทิศทางการพัฒนาประเทศรวมถึงการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรให้เป็นไปอย่างยั่งยืน

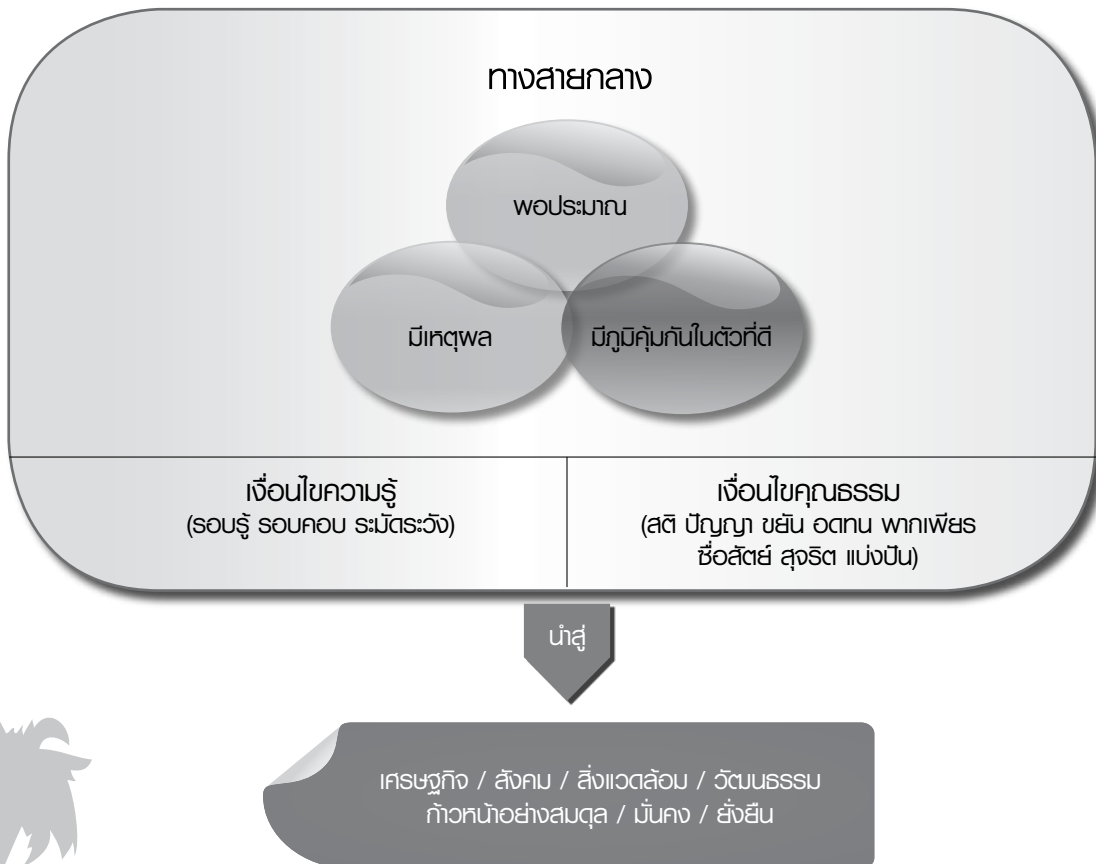


2. ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

2.1 ความหมายของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

เศรษฐกิจพอเพียง เป็นปรัชญาที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระราชดำริชี้แนะแนวทางการดำเนินชีวิตแก่พสกนิกรชาวไทยมาโดยตลอด 30 ปี เศรษฐกิจพอเพียงเป็นปรัชญาที่ชี้แนวทางการดำรงอยู่และปฏิบัติตนของประชาชนในทุกระดับตั้งแต่ระดับครอบครัว ระดับชุมชนจนถึงระดับรัฐ ทั้งในการพัฒนาและบริหารประเทศให้ดำเนินไปในทางสายกลาง โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อให้ก้าวทันต่อโลกยุคโลกาภิวัตน์ [9,10]

ความพอเพียง หมายถึงความพอประมาณ ความมีเหตุผล รวมถึงความจำเป็นที่จะต้องมีระบบภูมิคุ้มกันในตัวที่ดีพอสมควรต่อการมีผลกระทบใดๆ อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายใน ทั้งนี้ จะต้องอาศัยความรอบรู้ ความรอบคอบและความระมัดระวังอย่างยิ่งในการนำวิชาการต่างๆ มาใช้ในการวางแผนและการดำเนินการทุกขั้นตอน และขณะเดียวกันจะต้องเสริมสร้างพื้นฐานจิตใจของคนในชาติ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ของรัฐ นักทฤษฎี และนักธุรกิจในทุกระดับให้มีสำนึกในคุณธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต และให้มีความรอบรู้ที่เหมาะสม ดำเนินชีวิตด้วยความอดทน ความเพียร มีสติ ปัญญา และความรอบคอบ เพื่อให้สมดุล และพร้อมต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง ทั้งด้านวัตถุ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมจากโลกภายนอกเป็นอย่างดี [9,10] ดังสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ในรูปที่ 2



รูปที่ 2 สรุปปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
ที่มา : ดัดแปลงจาก คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจพอเพียง (2550) [9]

จากรูปที่ 2 องค์ประกอบสำคัญของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง [10] ได้แก่

- ๑ ความพอประมาณ หมายถึง ความพอดีต่อความจำเป็นและเหมาะสมกับฐานะของตนเอง สังคม สิ่งแวดล้อม รวมทั้งวัฒนธรรมในแต่ละท้องถิ่น ไม่มากเกินไป ไม่น้อยเกินไป และต้องไม่เบียดเบียนตนเองและผู้อื่น
- ๒ ความมีเหตุผล หมายถึง การตัดสินใจดำเนินการเรื่องต่างๆ อย่างมีเหตุผลตามหลักวิชาการ หลักกฎหมาย หลักศีลธรรม จริยธรรม และวัฒนธรรมที่ดีงาม คิดถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องอย่างถี่ถ้วนถี่ โดยคำนึงถึงผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้นๆ อย่างรอบคอบ
- ๓ ภูมิคุ้มกันในตัวที่ดี หมายถึง การเตรียมตัวให้พร้อมรับผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงในด้าน เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม เพื่อให้สามารถปรับตัวและรับมือได้อย่างทัน่วงที

การพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงนั้น เป็นการพัฒนาในลักษณะทางสายกลางที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตสังคมไทยและสามารถปฏิบัติได้จริง โดยต้องประกอบด้วยเงื่อนไขสำคัญ 3 ประการ สำหรับควบคุมแนวทางการพัฒนา ได้แก่ เงื่อนไขคุณธรรม เงื่อนไขหลักวิชา และเงื่อนไขชีวิต [10] เพื่อนำไปสู่การพัฒนาแบบองค์รวมที่บูรณาการศาสตร์ทุกด้านเข้าด้วยกันภายใต้กระบวนการทำงานที่เชื่อมโยงต่อเนื่องกัน เป็นการพัฒนาอย่างสมดุลที่มีคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน มุ่งเน้นให้ประชาชนอยู่ร่วมกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้อย่างสันติและเกื้อกูลกัน และมี

การอนุรักษ์และพัฒนาควบคู่กับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติอย่างถูกต้องและไม่ทำลายธรรมชาติแวดล้อม [5]

จากที่กล่าวข้างต้น จะพบว่าหลักการของเศรษฐกิจพอเพียงนั้น ไม่เพียงแต่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของสังคมไทย แต่ยังสอดคล้องกับวิถีพุทธตามคำสอนขององค์สมเด็จพระสัมมาสัมพุทธเจ้าที่ทรงเน้นการปฏิบัติให้อยู่ในทางสายกลาง ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้การพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นการพัฒนาในระดับที่พอดี เหมาะสมกับความต้องการของคนในชุมชน ไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2.2 การพัฒนาอย่างยั่งยืน

การพัฒนาของโลกรวมถึงประเทศไทยในช่วงเวลาที่ผ่านมาหรือแม้กระทั่งทุกวันนี้ มุ่งเน้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมเป็นหลัก เนื่องจากเป็นพื้นฐานสำคัญของความเจริญก้าวหน้าตามหลักการของลัทธิทุนนิยมและบริโภคนิยม อันที่จริงแนวคิดในการพัฒนาดังกล่าวไม่ใช่สิ่งที่ผิดถ้าเป็นการพัฒนาในระดับที่เหมาะสมและไม่เบียดเบียนทรัพยากรธรรมชาติมากเกินไป แต่ในความเป็นจริงที่เกิดขึ้น จะเห็นได้ว่า การพัฒนาตามแนวทางดังกล่าว ได้ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้หมดสิ้นไปอย่างไม่มีขีดจำกัด ด้วยการผลิตและบริโภคตามความต้องการของประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยปราศจากการควบคุม ส่งผลให้เกิดการเสียสมดุลของระบบนิเวศน์ สิ่งแวดล้อม และระบบการฟื้นตัวของทรัพยากรตามกลไกธรรมชาติ ประการสำคัญ ความสมดุลและทรัพยากรดังกล่าว เป็นสิ่งที่ไม่สามารถนำกลับคืนมาได้ ในระยะเวลาอันสั้น เนื่องจากเป็นกระบวนการทางธรรมชาติซึ่งต้องใช้เวลานานในการก่อกำเนิด ด้วยเหตุนี้ ถ้าการพัฒนา ยังคงเป็นไปตามรูปแบบเดิม ก็ยิ่งทำให้ภาวะการเสียสมดุลของธรรมชาติ ดำเนินต่อไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ดังจะเห็นผลของการเสียสมดุลธรรมชาติได้จากปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นภาวะภัยแล้ง อุทกภัย วิกฤติการณ์น้ำมัน หรือภาวะโลกร้อน เป็นต้น

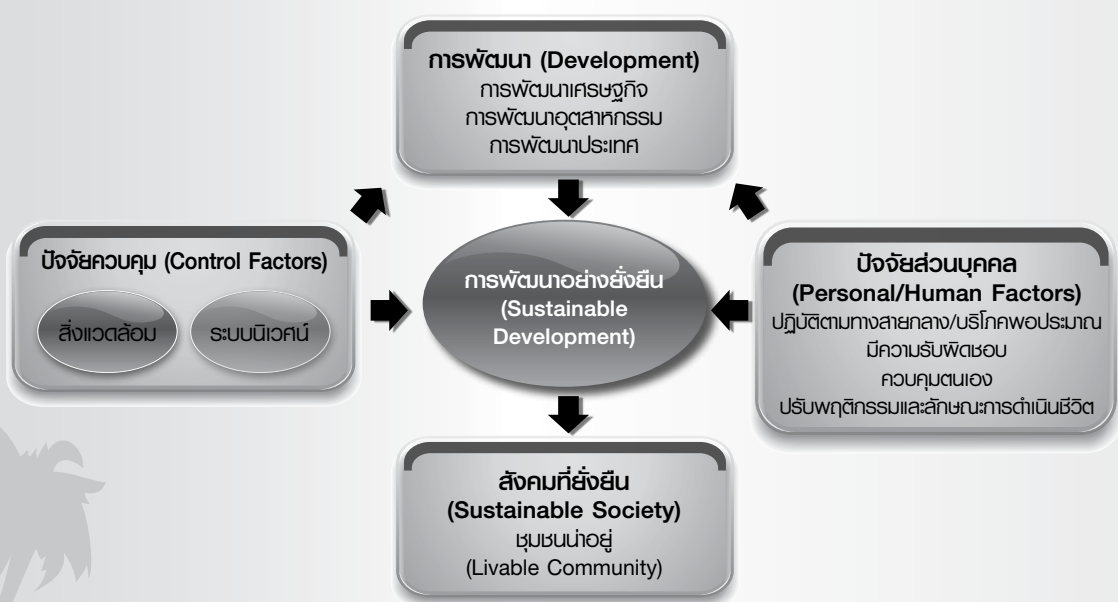


ด้วยการเล็งเห็นถึงผลกระทบที่ตามมาจากการก่อมลพิษ การณ์ดังกล่าว “ในการประชุมสุดยอดของสหประชาชาติในเรื่องของโลก (Earth Summit) ครั้งที่ 2 ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (UN Conference on Environment and Development) ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงริโอ เดอ จาเนโร ประเทศบราซิล ในเดือนมิถุนายน 2535 จึงได้มีมติเห็นชอบในการออกประกาศหลักการแห่งสิ่งแวดล้อม และร่างแผนปฏิบัติการสำหรับทศวรรษ 1991-1999 และศตวรรษที่ 21 หรือ Agenda 21 ที่มีสาระสำคัญว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ร่วมกันสำหรับการพัฒนาประเทศในภูมิภาคต่างๆ โดยคำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” [11] ซึ่งผลจากการประชุมนี้เองที่เป็นรากฐานสำคัญของการกำหนดกรอบแนวคิดที่เรียกว่าการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) [11]

การพัฒนาที่ยั่งยืน หรือการพัฒนาอย่างยั่งยืน คือการพัฒนาที่สนองความต้องการของปัจจุบันโดยไม่ทำให้ประชาชนรุ่นต่อไปในอนาคตต้องประนีประนอมยอมลดความสามารถของเขาในการที่จะสนองความต้องการของตนเอง [12] (อ้างถึงใน พระธรรมปิฎก (ป.อ. ปยุตโต), 2552 [11]) ขณะที่ Corson (1990) ได้ให้คำจำกัดความว่าการพัฒนาอย่างยั่งยืน คือ นโยบายที่สนองความต้องการของประชาชนในปัจจุบันโดยไม่ต้องทำลายทรัพยากรซึ่งจะเป็นที่ต้องการในอนาคต [13] (อ้างถึงใน พระธรรมปิฎก (ป.อ. ปยุตโต), 2552 [11]) การพัฒนาอย่างยั่งยืนมีหลักการสำคัญ

อยู่ที่การกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาที่ไม่ได้มุ่งเน้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพียงด้านเดียว แต่การพัฒนาเศรษฐกิจนั้น จะถูกควบคุมด้วยผลกระทบที่มีต่อสภาพแวดล้อม อันเนื่องมาจากการพัฒนาดังกล่าว ซึ่งหมายความว่า การพัฒนาอย่างยั่งยืน จะต้องเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจที่ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์ และต้องเป็นการพัฒนาที่มีการใช้ทรัพยากรอยู่ในระดับที่เหมาะสมซึ่งเป็นระดับหรือภาวะที่สิ่งแวดล้อมจะรองรับไหว [11] โดยมีผลสัมฤทธิ์หรือความมุ่งหวังของการพัฒนาอยู่ที่การสร้างสังคมที่ยั่งยืน (Sustainable Society) ซึ่งได้แก่ สังคมที่สนองความต้องการของตนได้โดยไม่ทำให้สิ่งมีชีวิตประเภทอื่นและประชาชนรุ่นต่อไปในอนาคต ต้องควบคุมความต้องการของพวกเขาเหล่านั้น [14] (อ้างถึงใน พระธรรมปิฎก (ป.อ. ปยุตโต), 2552 [11])

การพัฒนาอย่างยั่งยืนเป็นการพัฒนาแบบบูรณาการ (Integration) และสมดุล (Balance) ซึ่งจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อคนในชุมชนจะต้องรู้จักความพอประมาณหรือเดินตามทางสายกลาง (Moderation) มีความรับผิดชอบ (Responsibility) รู้จักควบคุมตนเอง (Self-control) ในการบริโภคทรัพยากร และต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหรือลักษณะการดำเนินชีวิต (Life-style) [11] โดยสามารถสรุปหลักการของการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้ดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 หลักการของการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3. การบูรณาการปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและการพัฒนาอย่างยั่งยืน กับการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจร

จากแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและการพัฒนาอย่างยั่งยืน พบว่ามีความสอดคล้องกันทั้งในหลักการและวิถีทางปฏิบัติ และถ้านำแนวทางทั้งสองมาบูรณาการเพื่อพัฒนาแนวทางแก้ไขปัญหาคอนgestionและจราจร จะเห็นได้ว่า มีความแตกต่างกับแนวทางที่ใช้แก้ไขปัญหาคอนgestionในช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ตามที่กล่าวไปแล้วตอนต้นเป็นอย่างมาก โดยแนวทางที่นิยมใช้ก่อนหน้านั้น มักมุ่งเน้นการพัฒนาและก่อสร้างองค์ประกอบรองรับการเดินทาง (Supply Side Consideration) ที่ให้ความสำคัญกับ “การเคลื่อนย้ายรถ มากกว่าการเคลื่อนย้ายคน” อย่างไรก็ตาม การแก้ไขปัญหาคอนgestionด้านขนส่งยังมีอีกแนวทางหนึ่ง ซึ่งเป็นแนวทางที่มุ่งเน้นการควบคุมความต้องการเดินทาง (Demand Side Consideration) และให้ความสำคัญกับ “การเคลื่อนย้ายคน มากกว่าการเคลื่อนย้ายรถ” แนวทางดังกล่าวมีชื่อเรียกว่า การจัดการความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) [2]

อันที่จริงปัญหาการขนส่งและจราจรเขตเมืองนั้น ส่วนใหญ่เกิดจากความไม่สมดุลของความต้องการเดินทาง (Travel Demand) ที่มากเกินไปกว่าความสามารถของระบบขนส่ง (Capacity) ที่มีอยู่จะรองรับได้ [2] ดังนั้นการทำให้ปัญหาดังกล่าวหมดไป ตามหลักการแล้วสามารถทำได้โดยการควบคุมความต้องการเดินทางในช่วงเวลาหนึ่งๆ ไม่ให้เกินความสามารถรองรับความต้องการเดินทางของระบบขนส่งนั่นเอง ซึ่งเทคนิคที่นิยมใช้ในการควบคุมความต้องการเดินทางดังกล่าว ได้แก่ การจัดการความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) โดยทั่วไป TDM คือ วิธีการ หรือกระบวนการที่ใช้เพื่อควบคุมหรือลดปริมาณการเดินทางโดยใช้มาตรการหรือกลุ่มของมาตรการ เพื่อให้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลยากขึ้น หรือเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง โดยมุ่งหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งอื่นๆ ที่สามารถเคลื่อนย้ายผู้โดยสารได้จำนวนมาก (ระบบขนส่งสาธารณะ) หรือระบบขนส่งที่ใช้พื้นที่ถนนน้อย (การเดิน และจักรยาน) เพื่อลดการติดขัดของยวดยานและทำให้โครงข่ายถนนสามารถให้บริการผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ [15] มาตรการ TDM สามารถแบ่งออกเป็นหมวดหมู่ได้ 4 กลุ่ม [16] ดังตัวอย่างมาตรการแต่ละกลุ่มแสดงในตารางที่ 1

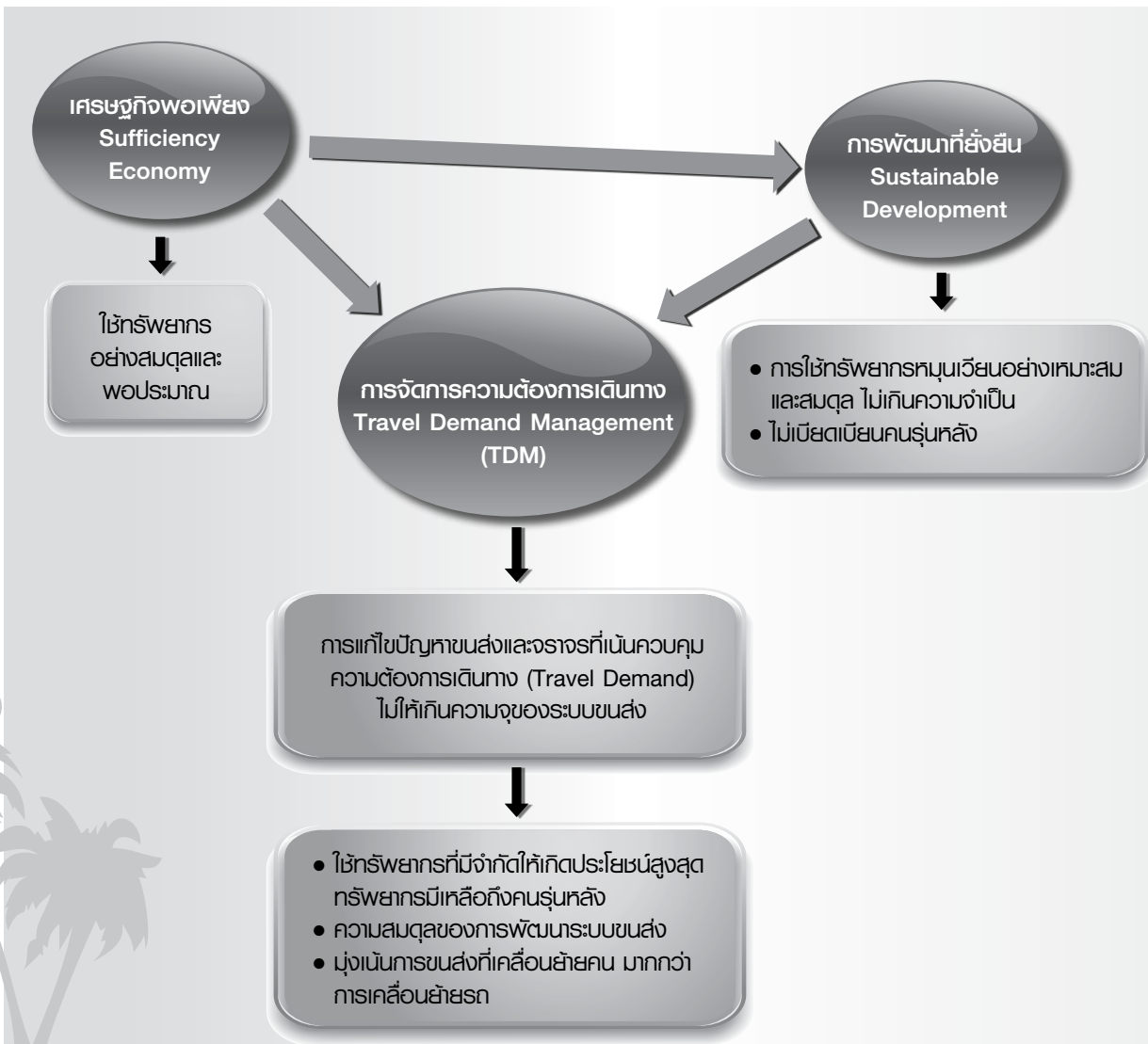
ตารางที่ 1 มาตรการ TDM ประเภทต่างๆ

การพัฒนาทางเลือกการเดินทาง	การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล	การจัดการการใช้พื้นที่	การบริหารจัดการในองค์กร
- มาตรการปรับเปลี่ยนช่วงเวลาทำงาน (Alternative work schedules)	- การจูงใจด้านการเงินแก่ผู้เดินทาง (Commuter financial incentive)	- การกำหนดการใช้พื้นที่ตามความหนาแน่นและการจัดกลุ่มพื้นที่ (Land use density and clustering)	- การจัดการทรัพย์สิน (Asset management)
- การพัฒนารถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus rapid transit development)	- การเก็บค่าผ่านทางใช้ถนน (Road pricing)	- การจัดการการจอดรถ (Parking management)	- การจัดการการขนส่งในมหาวิทยาลัย/วิทยาเขต (Campus transport management)
- การบูรณาการการใช้จักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะ (Bike/transit integration)	- การเก็บค่าผ่านเข้าใช้พื้นที่ (Area licensing scheme)		- การจัดการการเปลี่ยนแปลง (Change management)
- การพัฒนาการขนส่งระบบรางความจุต่ำ (Light rail transit development)	- การเก็บค่าธรรมเนียมเนื่องจากทำให้รถติด (Congestion pricing)		- การประยุกต์ใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Applying intelligent transportation systems, ITS)
- การพัฒนาระบบจอดแล้วจร (Park & Ride development)	- การเก็บภาษีน้ำมัน (Fuel taxes)		
- การปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเท้า (Walkability improvement)	- การจำกัดการใช้รถยนต์ (Vehicle restriction)		
- การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (Public transit development)	- การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public transit encouragement)		

ที่มา : Victoria transport policy institute (2007) อ้างถึงใน พุทธิพันธุ์ เศรษฐีปราการ (2550) [17]



การจัดการความต้องการเดินทาง เป็นเทคนิคการแก้ไขปัญหาจราจรที่ต้องการลดหรือควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลก็จริง แต่ไม่ได้หมายความว่าห้ามใช้รถยนต์ ผู้เดินทางสามารถใช้รถยนต์ได้ แต่ควรใช้ในระดับที่พอดี และเหมาะสมกับสถานการณ์ขณะนั้น เนื่องจากหลักการจัดการความต้องการเดินทาง ให้ความสำคัญกับการควบคุมความต้องการเดินทางให้อยู่ในระดับที่พอดีกับความสามารถที่ระบบขนส่งจะรองรับได้ อาจจะช่วยทำให้การใช้รถยนต์ทำได้ยากขึ้น หรือด้วยการพัฒนาระบบขนส่งทางเลือกให้กับผู้เดินทาง โดยมุ่งหวังให้การใช้พลังงานภาคการขนส่งลดลง ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางเสียงและอากาศ ลดอุบัติเหตุจราจร และสนับสนุนให้เกิดชุมชนน่าอยู่ (Livable Community) [18] ซึ่งจะเห็นได้ว่าแนวทางดังกล่าว มีความสอดคล้องกับหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และเมื่อมีการใช้รถยนต์และทรัพยากรต่างๆ อย่างพอดีและเหมาะสม ก็จะนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนตามมา โดยความสัมพันธ์ระหว่างปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยหลักการ TDM ดังแสดงในรูปที่ 4



รูปที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างหลักเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และ TDM

4. การปรับกระบวนการทัศนในการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจร

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่าทำให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มความสามารถในการให้บริการขององค์ประกอบรองรับการเดินทางเพียงด้านเดียวตามที่เป็นมาในอดีตนั้น ไม่สามารถแก้ปัญหาขนส่งและจราจรได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น น่าจะถึงเวลาที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ควรตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และปรับกระบวนการทัศนเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างจริงจัง

คำถามที่ตามมาก็คือ ทำอย่างไรถึงจะทำให้การแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรเป็นไปอย่างยั่งยืน ถ้าพิจารณาจากข้อเท็จจริง หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงและการพัฒนาอย่างยั่งยืน มักไม่ได้ถูกนำไปประยุกต์ใช้ในการแก้ปัญหาคอนกรีตและจราจรอย่างจริงจัง ทั้งนี้ไม่ได้เป็นเพราะหลักการดังกล่าวไม่เหมาะสมหรือเป็นแนวคิดที่ไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้จริง แต่เป็นเพราะหลักการดังกล่าว เป็นแนวทางที่สวนกระแสกับระบบทุนนิยมและลัทธิบริโภคนิยมที่ใหม่ประชาสัมพันธกันอยู่ในทุกวันนี้ที่มุ่งเน้นให้มนุษย์เกิดความต้องการบริโภคอย่างไม่สิ้นสุด ซึ่งในความเป็นจริงของธรรมชาติ ความต้องการที่ไม่สิ้นสุดนี้จะต้องสิ้นสุดลงไม่ช้าก็เร็ว เนื่องจากทรัพยากรธรรมชาตินั้นเป็นสิ่งที่อยู่อย่างจำกัด ไม่ว่าจะเป็นเชื้อเพลิงปิโตรเลียม หรือคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ฯลฯ ดังจะเห็นได้ว่า นับตั้งแต่ช่วงของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ถึงปัจจุบัน ซึ่งอยู่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 การพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรโดยใช้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และการจัดการความต้องการเดินทาง ยังไม่ปรากฏเป็นแผนปฏิบัติการหรือโครงการแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นรูปธรรมแต่อย่างใด ทั้งที่มีเนื้อหาของหลักการดังกล่าวปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาฯ มาโดยตลอด ตั้งแต่ฉบับที่ 8 เป็นต้นมา โดยทุกวันนี้ปัญหาขนส่งและจราจรในกรุงเทพมหานครก็มิได้ลดลงจากในอดีตมากนัก



4.1 ปรับแนวคิดการวางแผนและพัฒนา

การพัฒนาและแก้ปัญหาขนส่งและจราจรที่ดำเนินการตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงต้องเป็นการพัฒนาที่เน้นคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา แก้ปัญหาแบบบูรณาการ และใช้หลักความมีเหตุมีผลในการคิดวิเคราะห์ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ จะนำไปสู่ความพอประมาณในการพัฒนา [5] การปรับกระบวนการทัศนดังกล่าว จะนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งการพัฒนาในภาพรวมของประเทศและการพัฒนาด้านการขนส่ง ผู้วางแผนควรบูรณาการหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และการจัดการความต้องการเดินทาง เข้ากับการวางแผนการ

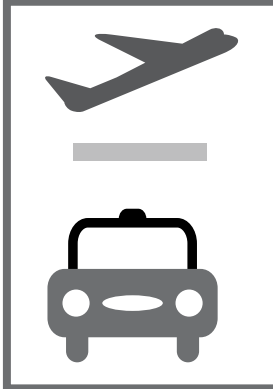
ขนส่งในทุกระดับ ทั้งการวางแผนในระดับชุมชน ระดับเมือง และระดับประเทศ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติและบังคับใช้อย่างแท้จริง โดยการพัฒนาในทุกระดับตามที่กล่าวนี้ จะต้องมีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกัน เพื่อให้การพัฒนาและแก้ปัญหาที่มีทิศทางเดียวกัน นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับควรมีการประสานความร่วมมือระหว่างกัน ทั้งนี้ การวางแผนและพัฒนาแบบแยกส่วน ต่างคนต่างทำ โดยไม่คำนึงถึงภาพรวมที่เชื่อมโยงและสอดคล้องกัน ควรหมดไปจากแนวคิดของการพัฒนาในยุคต่อไป

4.2 ปรับทัศนคติและพฤติกรรมของคนในชุมชน


การดำเนินนโยบายหรือมาตรการด้านการขนส่งส่วนใหญ่ เกิดจากความเป็นไปได้ทางการเมือง (Political Feasibility) เป็นสำคัญ แต่ที่สำคัญกว่านั้น ความเป็นไปได้ทางการเมืองที่มีต่อการดำเนินนโยบายสาธารณะใดๆ จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อนโยบายหรือมาตรการนั้น ได้รับการยอมรับและสนับสนุนจากประชาชนในชุมชน [19] ด้วยเหตุนี้ ถ้าเกิดการเคลื่อนไหวและผลักดันจากภาคประชาชน ด้วยการเสนอนโยบายหรือมาตรการแก้ไขปัญหาที่ประชาชนมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นการเสนอจากระดับล่าง (ชุมชน ผู้มีส่วนได้รับผลกระทบทุกภาคส่วน) สู่ระดับบน (ผู้วางแผน ผู้กำหนดนโยบาย รัฐบาล) ในลักษณะ Bottom up strategy



และเป็นนโยบายหรือมาตรการที่เกิดจากความจำเป็นต้องนำไปใช้แก้ไขปัญหาของคนในชุมชนอย่างแท้จริง ก็น่าจะทำให้การแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรด้วยหลักการจัดการความต้องการเดินทาง มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากขึ้น ทั้งนี้ ภาครัฐต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนและกำหนดนโยบายมากขึ้น



5. บทสรุป

หลักการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรด้วยหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง การพัฒนาอย่างยั่งยืน และการจัดการความต้องการเดินทางนั้น ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาล หน่วยงานวางแผนการขนส่ง ผู้บังคับใช้กฎหมาย และที่สำคัญคือประชาชนทุกคนในสังคม ทั้งนี้ ถ้าประชาชนทุกคนมีจิตสำนึกร่วมกันที่จะปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมเคยชินในการเดินทาง มีระเบียบวินัยในการเดินทางมากขึ้นรวมถึงมีความตระหนักในปัญหาที่เกิดขึ้น ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว มีมโนธรรมและจิตสำนึกที่จะเสียสละและรักษาสิ่งที่ดีที่มีอยู่ในชุมชน ก็น่าที่จะทำให้การแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรในประเทศของเรา เป็นไปอย่างยั่งยืนได้อย่างแท้จริง 

เอกสารอ้างอิง

- [1] L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf, "Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car", *Transportation Research Part F* 4, 2001, pp. 151-169.
- [2] ยอดพล ธนาภิรมย์, "การจัดการปริมาณการจราจรและการจัดการการจราจร", สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, 2542.
- [3] สุพัตรา สุภาพ, "พัฒนาการปัญหาจราจรและมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในสามทศวรรษ (ระหว่าง พ.ศ. 2507-2539)", ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- [4] S. Narupiti, S. Chalermpong, B. Kushari, and S. Piriyaawat, "A REVIEW OF TRAVEL DEMAND MANAGEMENT AS AN INTEGRATED STRATEGY IN URBAN TRANSPORTATION PLANNING IN SELECTED ASEAN CITIES: A Case Study of Singapore, Bangkok, Manila, Kuala Lumpur, Jakarta, and Surabaya", AUN/SEED-Net, Japan International Cooperation Agency, 2004.
- [5] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2550-2554", สำนักนายกรัฐมนตรี, 2549.
- [6] กระทรวงคมนาคม, "แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืน", 2550.
- [7] สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI), "แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2540-2549", กระทรวงคมนาคม, 2540.
- [8] สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI), "โครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาการจราจรและขนส่งในระยะของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)", สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.), 2544.
- [9] คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนเศรษฐกิจพอเพียง, "การประยุกต์ใช้หลักเศรษฐกิจพอเพียง", สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550.
- [10] สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, "ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง", โรงพิมพ์ 21 เซ็นจูรี, กรุงเทพฯ, 2550.
- [11] พระธรรมปิฎก (ป.อ. ปยุตโต), "การพัฒนาที่ยั่งยืน: Sustainable Development พิมพ์ครั้งที่ 12", มูลนิธิโกลด์คิมทอง, 2552.
- [12] World Commission on Environment and Development, "Our Common Future", Oxford University Press, 1987.
- [13] W.H. Corson, "The Global Ecology Handbook", Beacon Press, 1990.
- [14] D.D. Chiras, "Environmental Science", The Benjamin/Cummings Publishing Co., Inc., 1991.
- [15] สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, "การควบคุมความต้องการเดินทางและการจัดการการจราจร (Travel Demand Management and Traffic Management)", ในเอกสารประกอบการสอนวิชาวิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering), ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยบูรพา, 2551, หน้า 301-362.
- [16] Victoria Transport Policy Institute, "TDM encyclopedia [online]", Available from <http://www.vtpi.org/tdm/> [30/10/07].
- [17] พุทธิพันธุ์ เศวณีปราการ, "ผลกระทบของมาตรการเชิงจูงใจด้านราคาต่อทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทาง: กรณีศึกษาของนิสิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย", วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.
- [18] P. Newman and J. Kenworthy, "Sustainability and Cities: Overcoming automobile dependence", Island Press, Washington, DC., 1999.
- [19] T. Grling and G. Schuitema, "Travel demand management targeting reduced private car use: effectiveness, public acceptability and political feasibility", *Journal of Social Issues* 63, 2007, pp. 139-153.