

# เปิดโอเดียระบบขนส่งแบบยั่งยืน เมืองเอเชียฮิตหนุ่มคนใช้ขนส่งมวลชน

**ช**่วง 2 ปีที่ผ่านมา ต้องยอมรับว่าคนทั่วโลกหันมาตื่นตัวเรื่องการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การบริโภคพลังงานอย่างระมัดระวังและการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในแง่ของการคมนาคมขนส่ง ที่ถือว่าเป็นแหล่งปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แหล่งสำคัญ

ล่าสุดในการประชุมผู้สื่อข่าวจากเมืองต่าง ๆ ของเอเชียครั้งที่ 4 (The 4th Asian City Journalist Conference) ในหัวข้อ "Toward sustainable transportation and not environmental disparities in our city" ณ เมืองฟูกูโอกะ ประเทศญี่ปุ่น

ได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อมูลเกี่ยวกับ การพัฒนาระบบขนส่งอย่างยั่งยืนระหว่างผู้สื่อข่าวจาก 8 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และไทย ซึ่งแต่ละประเทศมีปัญหาเหมือนกันคือ จำนวนรถส่วนตัวมากเกินไป และบางประเทศอาจมีระบบขนส่งมวลชนที่ขาดประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ทุกประเทศได้ดำเนินนโยบายหลายประการ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทว่ามีจุดร่วมสำคัญคือ ความพยายามเร่งรัดให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

โดยตัวอย่างที่น่าสนใจคือ กรณีของเมืองฟูกูโอกะ ซึ่ง เรียวจิ ทานากะ รองบรรณาธิการบริหารของหนังสือพิมพ์นิชินิปปอน ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชนว่า ในเมืองนี้มีระบบขนส่งมวลชนหลักๆ คือ รถไฟ รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถเมล์ โดยล้วนเป็นการบริหารงานของบริษัทเอกชน ทั้งนี้ปัจจุบันรถไฟใต้ดินถึงเป็นระบบขนส่งมวลชนหลักของเขตเมืองฟูกูโอกะ ด้วยเส้นทางรวมประมาณ 30 กิโลเมตร และมีผู้โดยสารประมาณ 300,000 คนต่อวัน

ที่ผ่านมารัฐบาลท้องถิ่นได้พยายามทำเนิมนวัตกรรมต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้



แลกเปลี่ยน - ผู้สื่อข่าวจาก 8 ประเทศในเอเชียร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับ การพัฒนาระบบขนส่งแบบยั่งยืน ณ เมืองฟูกูโอกะ ประเทศญี่ปุ่น

ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน เช่น การกำหนดให้ทุกวันศุกร์เป็นวันปลอดรถยนต์ ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับที่ประเทศอิตาลีเคยใช้พยายามใช้เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวน้อยลง

นอกจากนี้เมืองฟูกูโอกะยังกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้บริการรถเมล์สาธารณะ ด้วยการให้บริการรถเมล์ในอัตราค่าโดยสารเพียง 100 เยนต่อเที่ยว เพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางหลัก ๆ เช่น สถานีห้องเทียบ ยานบูตึง ตามเส้นทางที่กำหนดไว้

พร้อมกันนี้ยังมีหน่วยงานรถเมล์ให้ประชาชนใช้รถจักรยานมาขึ้น ด้วยรถจอด

จุดจอดจักรยานไว้ที่บริเวณ แต่ปัจจุบันการเดินทางแบบนี้อาจยังประสบปัญหาอยู่บ้าง เนื่องจากถนนแคบ ทำให้จอดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

ซึ่งแนวทางนี้สอดคล้องกับนโยบายของเกาหลีใต้ที่หันมาส่งเสริมให้ประชาชนใช้จักรยานเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยเกาหลีใต้ได้จัดช่องทางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้จักรยาน

ส่วนอีกหนึ่งโครงการที่น่าสนใจ และประเทศอื่น ๆ อาจนำไปประยุกต์ใช้ได้คือ ความร่วมมือของร้านค้าในย่านธุรกิจต่าง ๆ คือ งดเก็บเงิน ที่แต่ละร้านจะต่างจ่ายรถบรรทุกคันเดียวกันเพื่อจัดส่งสินค้าให้กับร้านค้าต่าง ๆ ในเขตนี้ ทำให้ช่วยลดปริมาณรถบรรทุก พร้อมเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าด้วย

ทั้งนี้ ต้องยอมรับว่าหนึ่งเหตุผลสำคัญที่ทำให้ชาวเมืองฟูกูโอกะหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น เป็นเพราะคุณสมบัติ "ตรงต่อเวลา" ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟ และรถเมล์ ที่ให้บริการตรงต่อเวลา โดยในแต่ละสถานีและป้ายรถเมล์ จะมีรายละเอียดตารางเวลาการเดินทางอย่างชัดเจน ทำให้ผู้ใช้โดยสารสามารถคำนวณเวลา และวางแผนการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนในกรณีของสิงคโปร์ ประเทศเกาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รัฐบาลต้องได้พยายามลดอัตราการเพิ่มจำนวนของรถยนต์ในประเทศ ด้วยการกำหนดแผนแม่บทด้านคมนาคม ซึ่ง เดียว วอน ซี ผู้คิดค้นจากสิงคโปร์ อธิบายว่า ปัจจุบันสิงคโปร์มีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนราว 80,000 คัน และรัฐบาลได้กำหนดแผนดังกล่าว เพื่อลดจำนวนรถยนต์ ใช้มีการเติบโตของจำนวนรถยนต์เพียง 1.5% เท่านั้น พร้อมสนับสนุนให้คนหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น อีกทั้งยังต้องการให้คนจับรถโดยสารประจำทาง หรือหันไปใช้รถที่ใช้เทคโนโลยีล้ำสมัย ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้มีการคิดตั้งอุปกรณ์กับรถยนต์เพื่อตรวจสอบการใช้งานด้วย เช่น เมื่อผู้ขับขี่จับรถเข้ามาในเขตเมืองเกินจำนวนครั้งที่กำหนด อุปกรณ์ดังกล่าวก็จะส่งข้อมูลให้กับทางการ

และเดียวกันในสวนของมาเลเซีย

ไฟซาล อัสเมด ผู้สื่อข่าวของหนังสือพิมพ์นิกร สเตเรสส์ โดปัส ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันครัวเรือนมาเลเซียมีรถยนต์เฉลี่ย 2.5 คัน ทั้งนี้ รัฐบาลมาเลเซียกำลังพยายามดำเนินนโยบายสนับสนุนให้ชาวมาเลเซียหันมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น โดยตั้งเป้าว่าภายในปี 2555 รัฐบาลจะให้ประชากรของมาเลเซีย 40% ให้ระบบนี้ จากปัจจุบันที่มีผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนเพียง 16% เท่านั้น ซึ่งอุปสรรคสำคัญในการลดระดับให้ใช้ระบบนี้คือการ ระบบขนส่งมวลชนไม่ถี่ ระบบรางของมาเลเซียยังมีครอบคลุมพื้นที่กว้างขวางมากพอ ครอบคลุมไม่ตรงเวลา รถแท็กซี่ไม่เก็บค่าโดยสารตามมิเตอร์ และการรถเมล์ให้คนเดินเท้าก็ยังไม่ได้ยลเหล้าก็ควร เพราะสภาพทางเดินไม่ดี ผู้สื่อข่าวมาเลเซียชี้ว่า การแก้ปัญหาและสร้างการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ต้องอาศัยความมุ่งมั่นอันแรงกล้าของนักการเมือง นอกจากนี้ถึงมองว่ามาเลเซียอาจต้องเรียนรู้แนวทางการดำเนินนโยบายจากสิงคโปร์ที่มีกฎระเบียบเคร่งครัดในการกระตุ้นและส่งเสริมให้คนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว

ส่วน ซินเทีย เกลดกาโค บาลานา ผู้สื่อข่าวจากฟิลิปปินส์ เล่าถึงความพยายามจัดระบบขนส่งที่เน้นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในนครหลวงคือว่า รัฐบาลมีการจัดระบบการห้ามใช้รถยนต์ในบางวัน โดยทางอิงกับตัวเลขสูงสุดท้ายบนแผนนโยบายทะเบียนของรถยนต์แต่ละคัน หรือกันนี้ยังมีการพยายามลดระดับให้ใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น น้ำมันชีวภาพ ส่วนผสมของเอทานอล ก๊าซชีวภาพ หรือไฮบริด

นอกจากนี้ยังมีการพัฒนา "อี-จีปนีย" (E-jeopneys) หรือรถจี๊ปโดยสารระบบไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันมีการทดสอบวิ่งแล้วในเมืองมากาตี และมะนิลา ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2551 โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และตอบสนองกับภาวะที่ราคาน้ำมันแพงในขณะนั้น จี๊ปนียถือเป็นระบบขนส่งมวลชนแรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ใช้พลังงานจากพลังงานไฟฟ้า โดยคิดไปรถโดยสารชนิดนี้สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 7 คน และวิ่งได้ 120 กิโลเมตร สำหรับการชาร์จไฟ 8 ชั่วโมง