

2004-01-01

พลังงานกับการขนส่ง

สิริพร แก่นสียา

Follow this and additional works at: <https://digital.car.chula.ac.th/cuej>



Part of the [Environmental Sciences Commons](#)

Recommended Citation

แก่นสียา, สิริพร (2004) "พลังงานกับการขนส่ง," *Environmental Journal*: Vol. 8: Iss. 29, Article 8.
Available at: <https://digital.car.chula.ac.th/cuej/vol8/iss29/8>

This Article is brought to you for free and open access by the Chulalongkorn Journal Online (CUJO) at Chula Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Environmental Journal by an authorized editor of Chula Digital Collections. For more information, please contact ChulaDC@car.chula.ac.th.

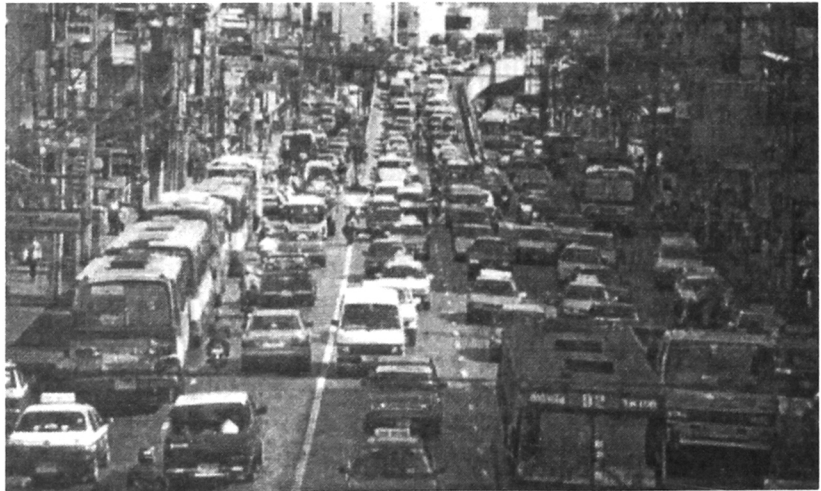


พลังงานกับการขนส่ง*

เรียบเรียงโดย สิริพร แก่นสียา**

หากศึกษาอย่างถี่ถ้วนถึงปริมาณการใช้พลังงานน้ำมันของคนไทยแล้ว ค่อนข้างมีการใช้อย่างฟุ่มเฟือย เพราะค่านิยมของคนไทยส่วนใหญ่คือ พอเรียนจบมีงานทำทุกคนต้องคันรถเพื่อจะซื้อรถยนต์ เป็นปัจจัยแรกๆ ที่เด็กรุ่นใหม่ทั้งหลายให้ความสำคัญโดยไม่มองเรื่องที่อยู่อาศัย คิดแต่ว่ามีรถแล้วจะสะดวกมากขึ้น ทั้งๆ ที่ประเทศไทยเคยประสบปัญหาเรื่องเศรษฐกิจมามาก แต่ถ้ามองดัชนีรถยนต์ที่ออกใหม่ต่อวันถือว่าสูงมากทีเดียว ลักษณะที่เพิ่มขึ้นปริมาณของรถยนต์ในแต่ละวันนั้น ย่อมส่งผลให้การคมนาคมมีปัญหาต่อเนื่อง เนื่องจากระบบการขนส่งการคมนาคมของประเทศไทยยังมีไม่เพียงพอ

ที่ผ่านมาประเทศไทยประสบปัญหาการพอสมควรเรื่องการจัดการพื้นที่ และขาดการวางแผนที่ดีชัดเจน เนื่องจากไม่คิดว่ากรุงเทพมหานครจะเจริญขึ้นอย่างรวดเร็วขนาดนี้ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ ถนนราชดำเนินในสมัยเมื่อ 30-40 ปีที่แล้ว ถนนกว้างและไม่มีปัญหาเรื่องการจราจร แต่ในปัจจุบันมีการแบ่งถนนออกเป็น 2 เลน 4 เลน ก็ยังไม่เพียงพอ ซอยบางซอยรถยนต์แทบจะชนกันไม่ได้ ตอนนั้นได้มีการขยายเวนคืนและมีการปรับปรุงทุกรูปแบบจากการที่ประเทศไทยเราไม่มีผังที่ชัดเจนในการเตรียมการถึงอนาคต ทำให้การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ เป็นปัญหาที่แก้ไม่ตกของทุกรัฐบาล



การแก้ไขปัญหาหนี้ของผู้ขับขี่ยานยนต์ในประเทศไทย นับเป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยาก ปกติถนน 3 เลน แต่โดยทั่วไปจะวิ่ง 4 เลนอยู่ตลอดเวลา นั่นคือวิ่งในเลนที่จอดรถ บางท่านชอบเร่งเครื่องเวลารถติด ถือเป็นการเสียพลังงานโดยใช่เหตุ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการกีดขวาง การเลี้ยวซ้ายเลี้ยวขวา ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ รถตู้ หรือการจอดขวางรับผู้โดยสารของแท็กซี่ นี่คือปัญหาของคนที่ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้ เมื่อพิจารณาจากสภาพการจราจรในกรุงเทพฯ แล้ว ยิ่งรถติดมากขึ้นเท่าไร เรา ยิ่งสูญเสียพลังงานน้ำมันมากขึ้นเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการขนส่งระบบราง หากเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ตามเมืองใหญ่ๆ จะใช้ระบบรางเป็นมาตรฐานในการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าและคน ท่านที่มีโอกาสไปต่างประเทศ จะเห็นว่าคนต่างชาติ ไม่ค่อยใช้รถยนต์ นอกจากมีความจำเป็นต้องออกไปนอกเมือง แต่สำหรับในเมืองถ้าเป็นไปได้จะพยายามใช้

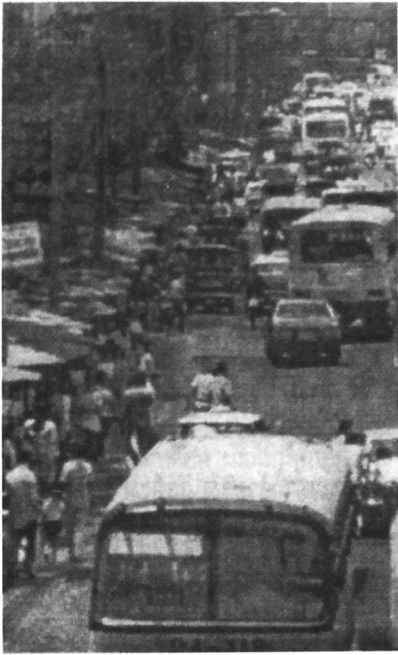
บริการรถไฟฟ้าใต้ดินหรือรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นระบบรางทั้งสิ้น

ที่ผ่านมาแม้ว่ารัฐบาลจะพยายามแก้ปัญหการจราจรมาโดยตลอด เช่น การกำหนดเวลาการให้วิ่งของรถสิบล้อขนส่งสินค้า หากในช่วงที่มีรถหนาแน่น เช่น ช่วงเช้าคนทำงาน ช่วงเวลาเด็กมาโรงเรียน หรือช่วงเย็นๆ จะพยายามไม่ให้รถใหญ่ๆ เหล่านั้นวิ่ง นอกจากนี้ยังพยายามให้มีถนนเลี้ยวเมือง เพื่อที่จะให้มีการสลับไหลของรถเล็กในเมืองกระจายตัวออกไป ขณะเดียวกัน ก็มีการสร้างสถานีจอดรถใหญ่ๆ ด้วย รวมทั้งรถไฟฟ้าใต้ดินที่กำลังจะเปิดให้บริการในต้นปี พ.ศ. 2547 นี้ ก็ยังช่วยลดการจราจรที่แออัดลงได้ไม่มากนัก

ดังนั้น เพื่อให้การแก้ปัญหการคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร ปริมาณและทั่วทั้งประเทศเป็นไปด้วยความรวดเร็วยิ่งขึ้น รัฐบาลได้มุ่งเน้นสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการสร้างโครงการขนาดใหญ่ หรือที่เรียกว่า ประวัติศาสตร์

* เรียบเรียงจาก รายการ "รอบตัวเรา" ดำเนินรายการโดย รศ.ดร.ทวิวงศ์ ศรีบุรี ออกอากาศ ทางสถานีวิทยุแห่งจุฬาฯ FM 101.5 MHz

** สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาฯ



การขนส่งในประเทศไทย โดยได้มีการเสนอโครงการและจะเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2547 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2551 ภายในระยะ 5 ปีนี้ จะมีการลงทุนจำนวนมากในเรื่องของระบบการขนส่ง ทั้งในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และหากมองไปในอนาคตระยะยาวแล้ว เนื่องจากประเทศไทยมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา มีการขนส่งสินค้าออกไปสู่ต่างประเทศมากมาย โครงการเหล่านี้จะมีแค่เฉพาะกรุงเทพฯ ที่เดียวไม่ได้ ดังนั้นรัฐบาลจึงให้ความสำคัญกับทั่วทั้งประเทศรวมไปถึงประเทศเพื่อนบ้านด้วย

ดังจะเห็นได้จากในส่วนของตะวันออกของไทยที่กำลังอยู่ในระหว่างการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ จ. มุกดาหาร เพื่อเชื่อมไปยังประเทศลาว เวียดนาม และประเทศเวียดนามเองก็มีโครงการต่อเนื่องไปอีก ส่วนฝั่งตะวันตกแถวแม่สอด มีการสร้างถนนต่อเนื่องไปยังประเทศพม่าและภาครัฐบาลได้มีข้อตกลงกับประเทศอินเดียและพม่าแล้วว่า จะมีโครงการถนนต่อเชื่อมกันไป เพื่อให้การคมนาคมขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียเป็นไปสะดวกและอย่างรวดเร็ว



หลายท่านคงสงสัยว่าถ้ามีระบบรางเกิดขึ้นแล้วคนไทยจะได้ประโยชน์จากโครงการเหล่านี้มากน้อยแค่ไหน จากการศึกษาพบว่า หากโครงการแล้วเสร็จนอกจากจะสามารถช่วยให้มีการจราจรที่ดีขึ้นตามแผนแล้ว ยังสามารถลดต้นทุนการใช้น้ำมันไม่ต่ำกว่า 50 % ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยต้องนำเข้าน้ำมันปีหนึ่งหลายแสนล้านบาท นอกจากนี้จะสามารถลดการใช้พลังงานและประหยัดเงินตราของประเทศได้ ที่สำคัญการจราจรในเมืองใหญ่ๆ อย่างเช่นกรุงเทพฯ เรื่องการประหยัดเวลาการไปทำงาน การไปโรงเรียนของเด็กๆ โครงการเหล่านี้จะสามารถลดปริมาณการใช้พลังงานอย่างฟุ่มเฟือยจากปัญหารถติด หรือปัญหาราคาน้ำมันแพงในประเทศได้อย่างมหาศาล

หากประเทศไทยมีโครงการเหล่านี้ไม่ว่าจะเป็นระบบรางหรือระบบถนน จะสามารถช่วยให้การขนส่งต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการกระจายสินค้าต่างๆ ซึ่งตอนนี้ประเทศไทยมีโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ก็จะสามารถส่ง

ออกไปได้ ฉะนั้นเส้นทางถนนหลักจะเป็นอีกโครงการหนึ่งที่ภาครัฐกำลังพิจารณาต่อไปในอนาคต จะช่วยให้เกิดการคล่องตัวมากขึ้นรวมไปถึงการท่องเที่ยวด้วย ในขณะเดียวกันยังสามารถลดพลังงานในรูปแบบของการกระจุกตัวได้อย่างดี ปัจจุบันประเทศไทยมีการใช้พลังงานเกินกว่า 30 % ของพลังงานที่นำเข้ามาในประเทศ ดังนั้นถ้าไทยมีระบบการขนส่งที่ดีก็จะช่วยให้ลดการใช้พลังงานลงได้

แต่การที่จะสร้างโครงการใหญ่ๆ แต่ละครั้งนั้น มักจะมีผู้คัดค้านมองตรงกันข้ามเสมอๆ ดังนั้น ฝ่ายรัฐบาลหรือผู้รับผิดชอบทั้งหลายควรออกมาประชาสัมพันธ์หรือชี้แจงให้ประชาชนได้ทราบว่า โครงการการขนส่งนั้นไม่ควรมองเฉพาะเรื่องงบประมาณ การก่อสร้าง หรือมองเฉพาะเรื่องการเวนคืนอย่างเดียว แต่ควรมองไปถึงโอกาสในการกระจายสินค้า การลดการใช้พลังงานอย่างฟุ่มเฟือย สิ่งเหล่านี้ต่างหากคือหัวใจหลักของการพัฒนาประเทศในอนาคต

