



เก้าอี้ที่ถูกที่คัน! ทุ่มงบทดลอง

“รถเมล์ไฟฟ้า”

500 คันคือจำนวน “รถเมล์ไฟฟ้า” ที่ทาง ชสมก.เตรียมให้ออกมาทดลองวิ่งนำร่องก่อน หากได้ผลดี ยินดีเปลี่ยนแทนรถเมล์เอ็นจีวีที่วิ่งอยู่ทุกวันนี้ทั้งหมด 3,000 คันทั้งสิ้น แต่ราคาค่ารถจะแพงกว่าเดิม 3 เท่า มองอีกฟากจากมุมมองของนักวิจัยปัญหาจราจร บอกเลยว่านี่เป็นการแก้ปัญหาขนส่งมวลชนไทยแบบ “เก้าอี้ที่ถูกที่คัน”

“รถเมล์ชาร์จไฟ” เหมาะหรือกับ เมืองรถติด?

เส้นทางนำร่องสำหรับรถเมล์ไฟฟ้าที่ทาง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ชสมก.) และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) วางแผนอนาคตร่วมกันไว้คือ เส้นทางภายในมหาวิทยาลัยไปถึงแอร์พอร์ตลิงก์สถานีลาดกระบัง ให้บริการคนในมหาวิทยาลัยได้ทดลองใช้ก่อน ถ้าผลทดสอบออกมาในเชิงบวก ก็มีแนวโน้มสูงที่ทาง ชสมก.จะเปลี่ยนรถเมล์เดิมให้กลายเป็นระบบไฟฟ้าทั้งหมด ถึง

ราคาค่ารถแต่ละคันจะพุ่งสูงกว่าแบบธรรมดาถึง 3 เท่า แต่มองในระยะยาวแล้ว เจ้าของโครงการมองว่าน่าเสียดาย

ศ.ดร.สุชีวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ รักษาการแทนอธิการบดีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ระบุออกมาเป็นตัวเลขว่าถ้าเปลี่ยนรถเมล์เอ็นจีวีมาเป็นรถเมล์ไฟฟ้าได้หมดทั้ง 3,000 คัน จะช่วยประหยัดน้ำมันได้ถึง 120 ล้านลิตรต่อปี ลดปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 0.32 ล้านตันต่อปี ส่วนปัญหาที่ย่อยที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนมาใช้รถพลังงานไฟฟ้านั้น มองว่าเป็นเรื่องที่สามารถแก้ไขได้ถ้าหากบ้านเราสามารถผลิตแบตเตอรี่ อะไหล่ส่วนต่างๆ ของรถเมล์ และอาจรวมถึงรถยนต์ไฟฟ้าขึ้นมาเป็นของตัวเองได้

ปราณี ศุภเศรษฐ์ กรรมการบริหารองค์การและรักษาการผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชน



รถเมล์ไฟฟ้า

กรุงเทพ มองว่าโดยรวมแล้วน่าสนใจ ถือเป็นทางเลือกใหม่ของรถเมล์ไทยในการใช้ระบบไฟฟ้าเข้ามาให้บริการแทนที่ แต่ถ้าจะมีการเปลี่ยนรถเมล์ทั้งลือตให้เป็นรถเมล์ไฟฟ้าจริงๆ ในอนาคต คงต้องรอให้การจัดซื้อจัดจ้างรถเมล์เอ็นอีวีทั้ง 489 คันที่เรจราคาต่างๆ คาๆ เรื่องค่าซ่อมอยู่ตอนนี้เสร็จสิ้นลงหมดเสียก่อน

ที่น่าสนใจคือรถเมล์ไฟฟ้าลือตนั้น ออกแบบให้สะดวกสามารถสตาร์ทได้แบบไร้สัญญาณ และมีทางลาดขึ้นลงสำหรับรถเข็นผู้พิการติดตั้งมาด้วย หากพิจารณาจากจุดนี้อาจถือเป็นความหวังใหม่ให้แก่กลุ่มผู้หนึ่งวีลแชร์ที่ต้องโดยสารรถสาธารณะชนิดนี้ แต่เมื่อย้อนกลับไปดูประวัติการจัดซื้อจัดจ้างของทาง ขสมก.เกี่ยวกับ “รถเมล์ชานต่ำ (Low Floor)” เพื่อกลุ่มผู้สูงอายุและผู้พิการซึ่งเคยเสนอและอนุมัติเอาไว้ตั้งแต่ช่วงปีที่แล้ว

ทั้งนี้เมื่อนารถเมล์ชานต่ำลือตนั้น มาวิ่งทดสอบบนเส้นทางเดินรถจริง กลับพบว่าไม่อาจให้บริการได้ในความเป็นจริง เมื่อต้องวิ่งผ่านบริเวณสะพานข้ามคลองหรือทางลาดชัน ดังนั้น รถเมล์ไฟฟ้าลือตใหม่นี้ก็เช่นกัน อาจต้องลองดูกันไปในระยะยาวว่าจะใช้ได้ ในสภาพความเป็นจริงมากน้อยขนาดไหน คุณสมบัติ “ชาร์จไฟ 5 ชั่วโมงแล้วสามารถวิ่งได้ในความเร็ว 70 กม./ชั่วโมง เป็นระยะทาง 250 กม.” จะเหมาะกับสภาพการจราจรที่ติดขัดในเมืองกรุงแห่งนี้หรือไม่ หรือจะเป็นเพียงโปรเจกต์ในฝันสำหรับการจัดซื้อจัดจ้างที่มีมาให้เห็นบ่อยๆ ในองค์กรนี้

จะเกาทั้งก็ กรุณาเกาให้ถูกที่คัน!

คันหรือไม่คัน? เหมาะหรือไม่เหมาะ? ยังให้คำตอบที่แน่ชัดไม่ได้ แต่ที่แน่ๆ **รศ.ดร.รัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง** ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ขอฟังขงเลย ว่า ไม่ว่าจะแทนที่รถเมล์ธรรมดาด้วย “รถเมล์ไฟฟ้า” หรือรถเมล์ลือตใดๆ ก็แล้วแต่ แต่ถ้ายังแก้ปัญหาไม่ถูกจุด เกาไม่ถูกที่คัน ก็ไม่มีวันทำให้ระบบขนส่งมวลชนในบ้านเราพัฒนาไปได้อย่างแท้จริง

“สำหรับผม ตัวรถมันเป็นแค่องค์ประกอบหนึ่งซึ่งมีผลน้อย เพราะถ้าพูดถึงองค์ประกอบของระบบขนส่ง มันมีรายละเอียดอีกหลายอย่าง ประการแรก เราต้องรู้วัตถุประสงค์ของการมีรถเมล์ก่อนว่ามันเกิดขึ้นมาจากคนที่ต้องการเดินทาง ดังนั้น การบริการประเภทนี้จำเป็นต้องรู้จัก “ต้นทาง-ปลายทาง” เพื่อเอามาทกำหนดเส้นทาง เมื่อกำหนดได้ผู้รับผิดชอบก็ต้องไปหาถมามีงบนเส้นทางนั้น ระหว่างเส้นทางเองก็จำเป็นต้องมี “สถานี” ในที่นี้หมายถึงถึงป้ายรถเมล์แต่ละแห่งเพื่อให้คนขึ้นลงได้ตามต้องการ และประการสุดท้ายคือ “การบริหารจัดการ” เส้นทางเดินรถทั้งหมดอย่างมีประสิทธิภาพ

ถ้าพิจารณาจากองค์ประกอบทั้งหมดนี้ที่ต้องบริหารจัดการ ผมว่าเรื่องการเปลี่ยนตัวรถเมล์ทุกวันนี้เป็น “รถเมล์ไฟฟ้า” แทบไม่มีผลอะไรเลยครับ ยกตัวอย่างง่าย ๆ เหมือนเรามีคอมพิวเตอร์เครื่องหนึ่งซึ่งประกอบไปด้วยกลไกสลับซับซ้อนในนั้น พอเราไปเปลี่ยนชิ้นส่วนในนั้นสักชิ้น มันอาจจะไม่ส่งผลอะไรต่อระบบทั้งหมดเลยก็ได้ มันเหมือนการแก้ปัญหาแบบ “เกาไม่ตรงจุด”

ผมมองว่าปัญหาที่แท้จริงของระบบรถเมล์ทุกวันนี้คือ ปัญหาเรื่องเส้นทางเดินรถ, จุด

เปลี่ยนถ่ายรถเมล์ และการบริหารจัดการทั้งระบบครับ ลองคิดดูว่าทุกวันนี้มีรถเมล์วิ่งจากอนุสาวรีย์ฯ ไปสนามหลวงซ้ำซ้อนกันอยู่ 20 กว่าสาย หรือลองไปยืนหน้ากรมการขนส่งทางบก แล้วลองนับรถเมล์ที่วิ่งจากถนนพหลโยธินมุ่งหน้าไปอนุสาวรีย์ฯฯฯ นี่ก็มีรถเมล์วิ่งทับซ้อนกัน 20 กว่าสาย ซึ่งเป็นเรื่องที่สิ้นเปลืองทรัพยากรของประเทศไทยและของโลกอย่างมหาศาล

จุดอ่อนที่เกิดขึ้นนี้มันเกิดจากการจัดการที่ไม่เป็นระบบ มีผู้ประกอบการรายไหนเขาขอเส้นทางรถเมล์เส้นไหน ก็ส่งเรื่องเข้ากรมการขนส่งทางบกและอนุมัติให้หมด มีรายใหม่ๆ เข้ามาก็อนุมัติแบบเดิม เพราะรถเมล์ของทุกคันอยากเลียเข้าไปรับคนที่อนุสาวรีย์ฯฯฯ

ลองคิดดูเล่นๆ ว่าวิธีแก้ปัญหามาแบบไหนจะดีกว่ากัน ระหว่าง ให้เปลี่ยนรถเมล์ทุกคันจาก “รถเมล์ดีเซล” ให้เป็น “รถเมล์ไฟฟ้า” แต่จำนวนรถที่วิ่งทับซ้อนเส้นทางตรงนั้นยังมีเท่าเดิม กับอีกทางเลือกหนึ่ง ให้จัดการระบบใหม่ เหลือรถเมล์วิ่งผ่านจุดนั้นแค่ไม่กี่สาย เอาเท่าที่จำเป็น จะได้ไม่ต้องมีรถเมล์เข้าไปทำให้เส้นทางสายนั้นรถติดเพิ่มและเข้าไปแย่งลูกค้ากันอยู่จุดเดียว”

เรื่องการจัดซื้อจัดจ้างรถลือตต่างๆ ของ ขสมก.ที่มีให้เห็นบ่อยๆ มันสะท้อนให้เห็นถึงโมเดลการบริหารจัดการองค์กรที่ใช้ไม่ได้ ไม่สามารถให้บริการรถเมล์อย่างมีประสิทธิภาพได้ เปรียบไปแล้ว โมเดลการจัดการของขนส่งมวลชนไทย คงไม่ต่างอะไรนักกับโมเดลเก่าๆ ของร้านสะดวกซื้อในซอยเล็กๆ แห่งหนึ่ง

“เหมือนกับร้านโชห่วยที่ไม่สามารถทำให้เกิดการบริการสินค้าอย่างสะดวกสบายได้เท่ากับเซเว่น อันนี้ไม่ได้บอกว่าเซเว่นดีกว่านะครับ แต่อยากเปรียบเทียบให้เห็นถึงเรื่องระบบการจัดการว่ามันสำคัญแค่ไหน เพราะฉะนั้น ถึง

จะเปลี่ยนรถเมล์ที่ลือตก็แบบ แต่ถ้าไม่เปลี่ยนแทนที่ที่สำคัญของปัญหา ไม่แก้ที่ระบบบริหารจัดการรถเมล์โดยใช้โมเดลธุรกิจตัวใหม่ ก็คงไม่ได้ช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอะไรมากนัก

ถามว่าระบบ ขสมก.เกิดขึ้นมาได้อย่างไร มันเกิดขึ้นมาตั้งแต่ 20 ปีที่แล้วแล้วครับ มีมติของ ครม.ที่กำหนดให้การเดินรถใน กทม.ดำเนินการโดย ขสมก. และการเดินรถในต่างจังหวัดดำเนินการโดย บขส. ซึ่งเป็นยุคเดียวๆ กับที่ยังมีบริการ ร.ส.พ. (องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์) ทำหน้าที่ขนส่งของไปส่งที่ต่างๆ และปัจจุบันก็เป็นหน่วยงานที่อยู่ไม่รอดและถูกยุบไปแล้วด้วยปัญหาเรื่องการบริหารจัดการที่เรื้อรังมานาน

เรื่องเปลี่ยนรถเมล์ทุกวันนี้ให้เป็น “รถเมล์ไฟฟ้า” ผมตอบไม่ได้หรอกว่ามันจะดีกว่าเดิมไหมหรือจำนวนเงินที่ลงทุนไปจะได้ผลคุ้มค่าหรือไม่ แต่ผมบอกได้แค่ว่ามันอาจจะเป็นการแก้ปัญหาที่รถเมล์แบบ “เกาไม่ถูกที่คัน” เพราะสิ่งสำคัญของระบบไม่ใช่เรื่องตัวรถ แต่เป็นเรื่องคุณภาพของการบริหารจัดการต่างหาก”

แต่อาจจะเป็นเรื่องที่ต้องทำใจ เพราะการเปลี่ยนแปลงตัวรถเมล์จากคันเก่าเป็นคันใหม่มันเห็นผลได้ง่ายและเร็วกว่าการแก้ปัญหาในระบอบอื่นๆ การลุกขึ้นมาเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถ มันอาจดูเป็นเรื่องยาก ต้องมีขั้นตอน เสนอผ่านร่างกฎหมาย กว่าจะได้สำเร็จก็กินเวลานาน “เพราะฉะนั้น สิ่งที่มีมองเห็นได้ง่ายๆ จึงกลายเป็นเรื่องที่ยากช่วยกันคิดทบทวนกว่า แต่การรับโครงสร้างเปลี่ยนเส้นทางเดินรถมันคือสิ่งที่ท้าทายและทำแล้วยังเสี่ยงต่อการสร้างศัตรูเพิ่มขึ้นด้วย” ■