ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရုံး
သုတေသနဌာန

ရက်စွဲ။ ၂၀၁၅ ခုနှစ်၊ မတ်လ ၁၆ ရက်

ရန်ကုန်မြို့တော် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပပျောက်ရေး

အကျဉ်းချုပ်

ယနေ့မျက်မှောက်ခေတ်တွင် နည်းပညာများတိုးတက်ပြောင်းလဲလာသည်နှင့်အမျှ လူနေမှုအဆင့်အတန်းများလည်း တိုးတက်မြင့်မားလာပါသည်။ ယာဉ်ပိုင်ဆိုင်သူဦးရေ များပြားလာသည်နှင့်အညီ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများနှင့်လည်း ကြုံတွေ့နေရပါသည်။ အထူးသဖြင့် လူဦးရေ အများဆုံးနေထိုင်သည့် ရန်ကုန်မြို့တွင် မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုမှုများလည်း တစ်နေ့ထက်တစ်နေ့ ပိုမိုများပြားလာသောကြောင့် လက်ရှိအခြေအနေတွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပြဿနာများနှင့် ရင်ဆိုင်နေရပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့တွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုဖြစ်ပေါ်စေသည့် အဓိကအကြောင်းအရင်းမှာ မြန်မာနိုင်ငံသို့ တင်သွင်းလာသည့် ကားအများစုသည် ရန်ကုန်မြို့တွင်သာစုပုံနေခြင်း၊ လမ်းများ၊ တံတားများထက် ယာဉ်အရေအတွက် ပိုမိုများပြားနေခြင်းနှင့် ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းလိုက်နာမှု အားနည်းခြင်းတို့ကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။

ဤစာတမ်းတိုတွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုပပျောက်ရေးအတွက် နိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ဆောင်ရွက်ချက်များ၊ ပညာရှင်များ၏ ထင်မြင်ချက်များ၊ အကြံပြုချက်များနှင့် နိုင်ငံတကာမှ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ဖြေရှင်းသည့် နည်းလမ်းများကိုလည်း ထည့်သွင်းရေးသားဖော်ပြထားပါသည်။

ဤစာတမ်းတိုနှင့်ပတ်သက်၍ သတိပြုရန်အချက်များအား နောက်ဆုံးစာမျက်နှာတွင် ဖော်ပြထားပါသည်။

မာတိကာ

စဉ်	အကြောင်းအရာ	စာမျက်နှာ
၁။	ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့ရသည့် အကြောင်းအရင်း	၃
၂။	ယာဉ်အသုံးပြုမှုအခြေအနေ	၃
၃။	ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပပျောက်ရေးအတွက် နိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ ဆောင်ရွက်ချက်	၃
၄။	အဖွဲ့အစည်းများ၏ ဆောင်ရွက်ချက်	၅
၅။	ရန်ကုန်မြို့တော် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပပျောက်ရေးအတွက် အကြံပြုချက်များ	၅
	(က) Hard Infrastructure အဆောက်အအုံများဆောက်လုပ်၍ ဖြေရှင်းခြင်း	၆
	(ခ) မီးရထားစင်းရေတိုးချဲ့ခြင်း	၆
	(ဂ) အမိန့်ညွှန်ကြားချက်ဖြင့် ဖြေရှင်းခြင်း	၆
၆။	ပညာရှင်များ၏ ထင်မြင်ချက်များ	၇
၇။	နိုင်ငံတကာတွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုနှင့် စပ်လျဉ်းသော ဆောင်ရွက်ချက်များ	၈
	(က) စင်္ကာပူနိုင်ငံ၊ စင်္ကာပူမြို့	၈
	(ခ) အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ Pune မြို့	၁၂
	(ဂ) မလေးရှားနိုင်ငံ၊ ကွာလာလမ်ပူမြို့	၁၅

ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့ရသည့် အကြောင်းအရင်း

၁။ မြန်မာနိုင်ငံသို့ တင်သွင်းလာသည့် ကားအများစု၏ ၈၀ ရာခိုင်နှုန်းသည် ရန်ကုန်မြို့တွင်သာ စုပြုံနေပြီး ယာဉ်အရေအတွက်သည် (၅) သိန်းကျော်ရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများသည်လည်း တစ်နေ့ထက်တစ်နေ့ ပိုမိုဆိုးရွားလာခဲ့ပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့တွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုဖြစ်ပေါ်ရခြင်းသည် လက်ရှိအသုံးပြုနေသည့် လမ်းများ၊ တံတားများထက် ယာဉ်အရေအတွက် ပိုမိုများပြားနေခြင်း၊ လမ်း၏ အကျယ်ရှိသလောက် အပြည့်အ၀အသုံးမချနိုင်ခြင်း၊ ယာဉ်အရေအတွက်နှင့် လမ်းအနေအထားမျှတမှုမရှိခြင်း၊ ကားရပ်နားရန် နေရာအလုံအလောက်မရှိခြင်း၊ လက်ရှိလမ်းစနစ်လိုအပ်ချက်များနှင့်လမ်းများမှာ ထပ်မံချဲ့ထွင်၍မရနိုင်တော့ခြင်း၊ ယာဉ်မောင်းသူများ (အထူးသဖြင့်ဘတ်စ်ကားနှင့် Taxi များ)ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းလိုက်နာမှု အားနည်းခြင်းနှင့် ဈေးသည်များ ပလက်ဖောင်းပေါ်တွင် ဈေးရောင်းနေခြင်းများကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။[1]

ယာဉ်အသုံးပြုမှုအခြေအနေ

၂။ ရန်ကုန်မြို့တွင် ဘတ်စ်ကားစီးနင်းအသုံးပြုသူ ၄၉.၄ ရာခိုင်နှုန်း၊ ကိုယ်ပိုင်ယာဉ်အသုံးပြုသူ ၈.၁ ရာခိုင်နှုန်း၊ အငှားယာဉ်အသုံးပြုသူ ၇.၇ ရာခိုင်နှုန်း၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်အသုံးပြုသူ ၇.၂ ရာခိုင်နှုန်း၊ စက်ဘီးစီးနင်းသူ ၂၂.၅ ရာခိုင်နှုန်း၊ ကုန်တင်ယာဉ်အသုံးပြုသူ ၁.၃ ရာခိုင်နှုန်း၊ ရထားစီးနင်းသူ ၁.၁ ရာခိုင်နှုန်း၊ ရေကြောင်းခရီးအသုံးပြုသူ ၂.၅ ရာခိုင်နှုန်း နှင့် အခြားခရီးသွား ၀.၂ ရာခိုင်နှုန်း ရှိကြောင်း ဂျပန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု အေဂျင်စီအဖွဲ့အစည်း (Japan Inernational Cooperation Agency- JICA) က ထုတ်ပြန်ထားပါသည်။[2]

ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပပျောက်ရေးအတွက် နိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ ဆောင်ရွက်ချက်

၃။ အစိုးရအနေဖြင့် ၂၀၁၂ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလတွင် လှည်းတန်းခုံးကျော်တံတား၊ ၂၀၁၂ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလတွင် ရွှေဂုံတိုင်ခုံးကျော်တံတားနှင့် ၂၀၁၃ ခုနှစ် ဇွန်လတွင် ဘုရင့်နောင်ခုံးကျော်တံတား

[1] သတင်းနှင့် စာနယ်ဇင်းလုပ်ငန်း၊ ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာန ကားကျပ်သည့် ပြဿနာဝိုင်းဝန်းအဖြေရှာ၊ ဒေါက်တာမောင်အောင်၊available from: http://www.moi.gov.mm/npe:zg/?q=article/1/10/2014/id-14115,
{accessed 1 January 2015}

[2] ရန်ကုန်ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု လျော့ကျစေရန် အချက်သုံးချက်အမြန်ဆုံးပြင်ဆင်သင့်ဟု JICA အကြံပြု၊ The Voice Weekly၊ ၁၃-၅-၂၀၁၄၊ available from: http://www.ygnnews.com/2014/05/jica.html၊ {accessed 7 January 2015}

တို့ကို အသီးသီးပန္နက်တင်၍ စတင်ဆောက်လုပ်ခဲ့ပါသည်။ ၂၀၁၃ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် လှည်းတန်း ခုံးကျော်တံတား၊ ၂၀၁၃ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလတွင် ရွှေဂုံတိုင်ခုံးကျော်တံတားနှင့် ၂၀၁၃ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလတွင် ဘုရင့်နောင်ခုံးကျော်တံတားတို့ကို စတင်အသုံးပြုခဲ့ပါသည်။[3]

၄။ ထို့ပြင် ၂၀၁၄-၂၀၁၅ ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့၏ အထူးစီမံကိန်း လုပ်ငန်းအနေဖြင့် မြေနီကုန်းခုံးကျော်တံတားကို အကောင်အထည်ဖော်မည်ဖြစ်ပြီး ငွေကျပ် ၁၆.၉၂၈ ဘီလီယံ အသုံးပြုရန် လျာထားကြောင်းသိရှိရပါသည်။[4]

၅။ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး တာမွေမြို့နယ်မှ တာမွေခုံးကျော်တံတား၊ မရမ်းကုန်းမြို့နယ်မှ ရှစ်မိုင်လမ်းဆုံခုံးကျော်တံတားနှင့် ဗဟန်းမြို့နယ်အတွင်း ကုက္ကိုင်းလမ်းဆုံ ခုံးကျော်တံတားတို့ အသီးသီးထပ်မံတည်ဆောက်သွားမည်ဟု ရန်ကုန်တိုင်းအစိုးရအဖွဲ့မှ ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးက ၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ လ ၃ ရက်နေ့တွင်ပြုလုပ်သည့် တိုင်းလွှတ်တော် အထူးအစည်း အဝေးတွင် ပြောကြားခဲ့ပါသည်။ ယင်းတံတားသုံးစင်းကို ကျပ်သန်းပေါင်း ၅၀၀၀၀ ကျော် အကုန်ကျခံပြီး တိုင်းအစိုးရက တည်ဆောက်မည် ဖြစ်ပါသည်။[5]

၆။ ရန်ကုန်မြို့တော်ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုရှင်းလင်းရာတွင် အသုံးစရိတ်အဖြစ် ကျပ်သန်းပေါင်း ၃၀၀၀၀ သုံးစွဲရန် လျာထားကြောင်း သိရှိရပါသည်။ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ရှင်းလင်းရန် သုံးစွဲမည့် အဆိုပါ ကျပ်သန်းပေါင်း ၃၀၀၀၀ ကို မြို့တွင်းရှိ အရေးကြီး မီးပွိုင့် ၆၅ ခုကို Control Center ဖြင့် ထိန်းချုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းနှင့် အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိကပေါင်းပြီး Transporting ကိစ္စဆောင်ရွက်ရန် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရာတွင် သုံးစွဲသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။[6] ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ လမ်းတံတား ဌာနအနေနှင့် ရန်ကုန်မြို့တွင်းရှိ မီးပွိုင့် ၆၅ ခုတွင် အလိုအလျောက်ထိန်းချုပ်စနစ်

[3] ခုံးကျော်တံတားတည်ဆောက်ရုံဖြင့် မကုစားနိုင်သည့် ရန်ကုန်မြို့ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပြဿနာ၊ eleven media၊ available from: http://www.imyanmarcars.com/news/read/335206၊{accessed 1 January 2015}
[4] ibid
[5] ရန်ကုန်တွင် ခုံးကျော်တံတားသုံးစင်းတည်ဆောက်မည်၊ ၄-၁၂-၂၀၁၄၊ available from: http://myanmarpyithar.org/%E1%80%9B%E1%80%94%E1%80%B9%E1%80%80%E1%80%AF%E1%80%94%E1%80%B9%E1%80%90%E1%80%BC%E1%80%84%E1%80%B9-%E1%80%81%E1%80%B6%E1%80%AF%E1%80%B8%E1%80%B1%E1%80%80%E1%80%BA%E1%80%AC%E1%80%B9%E1%80%90%E1%80%B6/၊ {accessed 1 January 2015}
[6] ibid

ကို တပ်ဆင်ရန် တင်ဒါခေါ်ယူမည်ဖြစ်ပြီး[7] ရန်ကုန်မြို့အတွင်းရှိ လမ်းမကြီးများအားလုံးတွင် လူသွားလမ်းပလက်ဖောင်းများအား သွားလာနိုင်လောက်သည့် အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိထားပြီး ယင်းနေရာများတွင် ကားပါကင်များ ဆက်လက်ပြုလုပ်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရပါ သည်။[8]

အဖွဲ့အစည်းများ၏ ဆောင်ရွက်ချက်

၇။ ဂျပန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုအေဂျင်စီအဖွဲ့အစည်း (JICA) နှင့်ပူးပေါင်း၍ ရန်ကုန်မြို့ရှိမီးပွိုင့်များတွင် Control Center System အသုံးပြုမည်ဖြစ်ကြောင်း[9]နှင့် ဤပရောဂျက်အရ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုအနေဖြင့် ၂၅ ရာခိုင်နှုန်းခန့် သက်သာသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရပါသည်။[10]ဂျပန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုအေဂျင်စီ (JICA) အနေဖြင့်လည်း CCTV ပါဝင်သောအလိုအလျောက်ထိန်းချုပ်စနစ်သုံး မီးပွိုင့် ၁၀ ခုကို လှူဒါန်းမည်ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရပါသည်။[11]

ရန်ကုန်မြို့တော် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပပျောက်ရေးအတွက် အကြံပြုချက်များ

၈။ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုပပျောက်ရေးအတွက် ဒေါက်တာမောင်အောင်က အောက်ပါအတိုင်း ပြောကြားခဲ့ကြောင်းကို ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာန သတင်းနှင့် စာနယ်ဇင်းလုပ်ငန်း website တွင် ဖော်ပြထားပါသည်-

(က) Hard Infrastructure အဆောက်အအုံများဆောက်လုပ်၍ ဖြေရှင်းခြင်း။ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုဖြေရှင်းရန် လက်ရှိရှိနေသည့် လမ်းများ အပြည့်အဝ အသုံးချနိုင်ရေးအတွက် လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်သလို (Hard Infrastructure) များ ဖြစ်သည့် တိုးချဲ့နိုင်သည့် လမ်းများ တိုးချဲ့ခြင်း၊ ခုံးကျော်တံတားများ ဖောက်လုပ်ခြင်း၊

---

[7] မီးပွိုင့်အချိန်ထိန်းခလုတ်များ ပြန်ဖြုတ်မည်၊ the voice၊ ၅-၁၁ ၂၀၁၄၊ available from: http://www.thevoicemyanmar.com/index.php/news/item/3873-mpa၊{accessed 1 January 2015}

[8] ရန်ကုန်မြို့ရှိ မီးပွိုင့် ၇၅ ခုအား control center မှ စောင့်ကြည့်ကာ ယာဉ်ကြောကျပ်တည်းမှုအများဆုံးလမ်းကြောင်းကို ဦးစားပေးမီးပွိုင့်လွှတ်သည့်စနစ်စတင်၊ eleven media group၊ ၁-၁၁-၂၀၁၄၊ available from: http://shwenaingan.blogspot.com/2014/11/control-center.html, {accessed 1 January 2015}

[9] မီးပွိုင့်အချိန်ထိန်းခလုတ်များ ပြန်ဖြုတ်မည်၊ the voice၊ ၅-၁၁ ၂၀၁၄၊ available from: http://www.thevoicemyanmar.com/index.php/news/item/3873-mpa၊{accessed 1 January 2015}

[10] မီးပွိုင့်၁၀ ခုကို ထိန်းချုပ်မယ့် Control Systemပါရှိမီလမ်းဆုံမှာ စပြီ၊၁၃-၁၂-၂၀၁၄၊ပြည်တွင်းသတင်း၊ available from: http://www.lwinpyin.com/2014/12/control-system.html,{accessed 1 January 2015}

[11] မီးပွိုင့်အချိန်ထိန်းခလုတ်များ ပြန်ဖြုတ်မည်၊ the voice၊ ၅-၁၁ ၂၀၁၄၊ available from: http://www.thevoicemyanmar.com/index.php/news/item/3873-mpa၊{accessed 1 January 2015}

မိုးပျံတံတားများ ဖောက်လုပ်ခြင်း၊ လမ်းသွယ်အသီးသီးအသုံးပြုနိုင်ရန် လုပ်ဆောင်ခြင်းနှင့် လမ်းကြောင်းပေါ်တွင် ကားမရပ်ရေးအတွက် မြို့နယ်တိုင်း၊ နေရာတိုင်းတွင် အထပ်မြင့်ကားပါကင်များ ဆောက်လုပ်ပေးခြင်းများ ပြုလုပ်ပေးရပါမည်။[12]

(ခ) မီးရထားစင်းရေတိုးချဲ့ခြင်း။ ထို့ပြင် ယခုထက်ရထားစင်းရေကိုလည်း ပိုမိုတိုးချဲ့ပေးရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ကားအသုံးပြုမှုလျော့နည်းစေရေးအတွက် အများနှင့်ဆိုင်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Public Transportation) မှာ ရထားပို့ဆောင်ရေးပင် ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံတကာတွင်လည်း အထိရောက်ဆုံးနှင့် အားအထားရဆုံးမှာ မီးရထားပို့ဆောင်ရေးပင် ဖြစ်ပါသည်။ ယခုအခါ မြို့ပတ်ရထားတွင် အဲယားကွန်းမြို့ပတ်ရထား စတင်နေပြီဖြစ်သလို ဈေးနှုန်းသက်သာမှုနှင့် အချိန်သက်သာမှုရှိသည့်အပြင် သက်တောင့်သက်သာရှိမှုတို့ကြောင့် ရထားအသုံးပြုမှု ပိုများလာပြီဖြစ်ပါသည်။ ရုံးတက်ရုံးဆင်းချိန်များတွင် အဆက်မပြတ်ပို့ဆောင်ပေးသည့်ရထားသစ်များ ပြေးဆွဲနိုင်ရန် လုပ်ဆောင်နေပြီဖြစ်ပါသည်။ ရထားကိုသာ နိုင်ငံတကာကဲ့သို့ အချိန်အလိုက် Timetable များဖြင့် မှန်မှန်ပြေးဆွဲနိုင်လျှင် အခြေခံလူတန်းစားများအပါအဝင် ရုံးဝန်ထမ်းများ၊ ကုမ္ပဏီဝန်ထမ်းများနှင့် လူအများစုသည် ရထားကိုသာ သုံးစွဲလာမည် ဖြစ်ပါသည်။ ဤနည်းလမ်းသည် ကားကျပ်မှုအတွက် အခြေခံလူတန်းစားနှင့် လူအများထိခိုက်နေမှုကို အကောင်းဆုံး ဖြေရှင်းနိုင်သည့် နည်းလမ်းတစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။[13]

(ဂ) အမိန့်ညွှန်ကြားချက်ဖြင့် ဖြေရှင်းခြင်း။ Soft Infrastructure ဟုခေါ်သည့် ဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း၊ အုပ်ချုပ်မှုနည်းလမ်းများအရလည်း ကားကျပ်သည့် ပြဿနာကို ဖြေရှင်းနိုင်ပါသည်။ အခြားနိုင်ငံများတွင် ကျင့်သုံးလေ့ရှိသည့် အလေ့အကျင့်များအနေဖြင့် ကားအကျပ်ဆုံးဖြစ်သည့် ရုံးတက်ရုံးဆင်းချိန်တွင် ပုဂ္ဂလိကတစ်ဦးချင်းယာဉ်များသွားလာမှုကို ကန့်သတ်နိုင်ခြင်းပင်ဖြစ်ပါ သည်။

---

[12] ကားကျပ်သည့် ပြဿနာဝိုင်းဝန်းအဖြေရှာ၊ ဒေါက်တာမောင်အောင်၊available from: http://www.moi.gov.mm/npe:zg/?q=article/1/10/2014/id-14115,
{accessed 1 January 2015}

[13] ibid

ကန့်သတ်ရာတွင် ယာဉ်အကျပ်ဆုံးအချိန်ဖြစ်သည့် နံနက်ရုံးတက်ချိန်နှင့် ညနေရုံးဆင်းချိန်များအတွင်း မြို့လယ်သို့မောင်းနှင်ခြင်းကို ကန့်သတ်ခြင်း၊ ပုဂ္ဂလိက လူစီးယာဉ်များအနေဖြင့် တစ်ယောက်တစ်စီးခွင့်မပြုတော့ဘဲ ယာဉ်ထိုင်ခုံပြည့် စနစ်ဖြင့် ခွင့်ပြုခြင်း၊ မြို့တွင်းဝင်ခွင့်တစ်ရက်ခြားစနစ်ခွင့်ပြုခြင်းစသည့် နည်းလမ်းများဖြင့် ပုဂ္ဂလိကယာဉ်များ မြို့တွင်းဝင်ရောက်ခွင့်ကို ကန့်သတ်နိုင်ပါသည်။ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုပြဿနာရပ်များ ဖြေရှင်းရန်အတွက် လမ်းပေါ်တွင်ကားမရပ်ရေးအတွက် ကားရပ်နားစခန်းများ အမြန်ဖော်ထုတ်ရမည်ဖြစ်သလို အခြားနိုင်ငံများကဲ့သို့ အချိန်လိုက် အခကြေးငွေပေးသည့် စနစ်ကိုလည်း ဖော်ဆောင်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။[14]

ပညာရှင်များ၏ ထင်မြင်ချက်များ

၉။ "ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများဖြစ်ပေါ်နေသည့် ရန်ကုန်မြို့တော်တွင် အများပြည်သူများခရီးသွားလာရေးလွယ်ကူစေရန် BRT (BUS Rapid Transit) စနစ် အကောင်အထည်ဖော်ရေး၊ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု စီမံခန့်ခွဲရေးနှင့် ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေပြန်လည်ပြုပြင်ခြင်းဟူသည့် အချက်သုံးချက်ကို အမြန်ဆုံးပြုပြင်သင့်ကြောင်း" အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအေဂျင်စီ JICA ၏ ရန်ကုန်မြို့ပြသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အစီအစဉ်ရေးဆွဲရေး အဖွဲ့ခေါင်းဆောင် Mr. Ta Kashi Shoyama က Yangon Urban Transport Master Plan နှင့် ပတ်သက်သည့် ဟောပြောပွဲတွင် ပြောကြားခဲ့ပါသည်။[15]

၁၀။ "ရန်ကုန်မြို့တွင် တောင်မြောက်လမ်းများသာ အသုံးပြုမှုများပြားနေသောကြောင့် အရှေ့အနောက်လမ်းများကိုလည်း အားကောင်းလာအောင်ပြုလုပ်ရမည်ဖြစ်ပါကြောင်း" ရန်ကုန်မြို့ပြစီမံကိန်းပညာရှင် ဦးသံမိုးက ပြောကြားခဲ့ပါသည်။[16]

၁၁။ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပြဿနာမှာ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရကို စိန်ခေါ်နေသည့် ပြဿနာဖြစ်နေပြီး အစိုးရအနေဖြင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများဖြေရှင်းသည့်နည်းလမ်းများမှာ

[14] ibid

[15] ရန်ကုန်ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု လျော့ကျစေရန် အချက်သုံးချက်အမြန်ဆုံးပြင်ဆင်သင့်ဟု JICA အကြံပြု၊ The Voice Weekly၊ ၁၃-၅-၂၀၁၄၊ available from: http://www.ygnnews.com/2014/05/jica.html၊ {accessed 7 January 2015}

[16] ခုံးကျော်တံတားတည်ဆောက်ရုံဖြင့် မကုစားနိုင်သည့် ရန်ကုန်မြို့ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပြဿနာ၊ eleven media၊ available from: http://www.imyanmarcars.com/news/read/335206၊{accessed 1 January 2015}

အောင်မြင်မှုမရရှိကြောင်း၊ ခုံးကျော်တံတားစီမံကိန်းများ၊ ယာဉ်မရပ်ရ လမ်းစနစ်များ စသည်ဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ပြီးနောက်ပိုင်း အောင်မြင်သည့်အသံကို မကြားရဘဲ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများသာ ပိုမိုဆိုးရွားလာခဲ့ကြောင်း ပညာရှင်အချို့က သုံးသပ်ထားပါသည်။[17]

၁၂။ ထို့ပြင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုပပျောက်နိုင်ရေးအတွက် အဓိကလုပ်ဆောင်ရမည့် ကားတင်သွင်းမှုစနစ်နှင့် အထပ်မြင့် ကားပါကင်ပြုလုပ်ပေးရန်အတွက် မြေနေရာ အခက်အခဲများကြောင့် လုပ်ဆောင်ရန် ကြန့်ကြာမှုများရှိနေသေးကြောင်း ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေး ကော်မတီမှ သုံး သပ်ထားပါ သည်။[18]

၁၃။ "ရန်ကုန်မြို့တွင်း အများပြည်သူသွားလာမှု အဆင်ပြေစေရေးနှင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများ လျှော့ချနိုင်ရေးအတွက် ငွေကြေးတတ်နိုင်သူများ ကိုယ်ပိုင်ကားဝယ်စီးနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ခြင်းထက် အများပြည်သူပို့ဆောင်ရေး (commuter) စနစ်ကို အသုံးပြုစေရေးအတွက်ကိုသာ ဦးစားပေးဆောင်ရွက်သင့်ကြောင်း "ဆောင်းပါးရှင်ရွှေတည်က မြဝတီ website တွင် သုံးသပ်တင်ပြထားပါသည်။[19]

နိုင်ငံတကာတွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုနှင့် စပ်လျဉ်းသော ဆောင်ရွက်ချက်များ

၁၄။ စင်္ကာပူနိုင်ငံ၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ မလေးရှားနိုင်ငံတို့မှ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုနှင့် စပ်လျဉ်းသော ဆောင်ရွက်နေအခြေအနေများအား အောက်ပါအတိုင်း တင်ပြအပ်ပါသည်-

(က) စင်္ကာပူနိုင်ငံ၊ စင်္ကာပူမြို့

(၁) ၁၉၇၀ ခုနှစ်ကာလများတွင် စင်္ကာပူနိုင်ငံ၏ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုသည် စိုးရိမ်ပူပန်ဖွယ်ကောင်းသော ပြဿနာတစ်ခုဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ ထိုအချိန်သည် ယင်းနိုင်ငံ၏ ခိုင်မာသည့် ဈေးကွက်စီးပွားရေးနိုင်ငံတစ်ခု ပေါ်ပေါက်ရန် အသွင်ကူးပြောင်းနေသောကာလဖြစ်ပါသည်။ အစိုးရသည် လက်ရှိလူဦးရေနှင့်အနာဂတ်၌ တိုး

[17] ibid

[18] ရန်ကုန်မြို့ရှိ မီးပွိုင့် ၇၅ ခုအား control center မှ စောင့်ကြည့်ကာ ယာဉ်ကြောကျပ်တည်းမှုအများဆုံးလမ်းကြောင်းကို ဦးစားပေးမီးပွိုင့်လွှတ်သည့်စနစ်စတင်၊ eleven media group၊ ၁-၁၁-၂၀၁၄၊ available from: http://shwenaingan.blogspot.com/2014/11/control-center.html, {accessed 1 January 2015}

[19] ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုကို ဖြေရှင်းနိုင်ပါသည်၊ ရွှေတည်၊ ၂၅-၁၁-၂၀၁၄၊ available from: http://myawaddy.org/library/stories/storiesforall/item/55433-2014-11-25-12-53-31, {accessed 1 January 2015}

ပွားလာမည့် လူဦးရေအထိပြေလည်စေရန်အတွက် ယာဉ်များအားလမ်း အသုံးပြုကြေးကောက်ခံခြင်း (Road Pricing) ဖြင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပြဿနာအား ဖြေရှင်းပေးခဲ့ပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် စက်ပူသည် ပထမဆုံး လမ်းအသုံးပြုကြေးကောက်ခံသည့်နည်းဖြင့် ယာဉ်အစီးရေထိန်းခဲ့ပါသည်။

(၂) အဆိုပါစနစ်ကို ၁၉၇၅ ခုနှစ်တွင် သတ်မှတ်ဧရိယာအတွင်း ဝင်ခွင့်စနစ် (Area Licensing System -ALS) အမည်ဖြင့် စတင်ခဲ့ပါသည်။ ထိုစနစ်အရ မူလကဗဟိုစီးပွားရေးခရိုင် (Central Business District) ကဲ့သို့သော ယာဉ်အကြပ်ဆုံးဖြစ်သည့် နေရာများကို ကန့်သတ်ဇုံ (Restricted Zone) များ သတ်မှတ်၍ကျင့်သုံးခဲ့ပါသည်။

(၃) ယာဉ်အစီးရေပိုမိုတိုးပွားလာပြီး ALS ဧရိယာ ပိုမိုကျယ်ပြန့်လာသောအခါ ၁၉၉၅ ခုနှစ်တွင် ALS စနစ်ကို အီလက်ထရောနစ် လမ်းကြေးကောက်ခံမှုစနစ် (Electronic Road Pricing) ဖြင့် ပြောင်းလဲကျင့်သုံးခဲ့ပါသည်။ ERP စနစ်သည် နည်းပညာ ပိုမိုတိုးတက်ပြီး မြန်ဆန်၍တိကျသောစနစ်ဖြစ်ပါသည်။ စနစ်၏ အခြေခံသဘောတရားမှာ လမ်းအသုံးပြုသည့်အခါမှသာ အခကြေးပေးဆောင်ရခြင်း၊ အခကြေးငွေကောက်ခံခြင်းကို အချိန်နှင့်တပြေးညီတည်း တည်နေရာနှင့် ယာဉ်အများသွားလာမှု အခြေအနေအလိုက် ပေးဆောင်ရခြင်းတို့ဖြစ်ပါသည်။ ERP ဈေးနှုန်းမှာ စင်ကာပူဒေါ်လာ 0 မှ အများဆုံး 5 ဒေါ်လာထိရှိပါသည်။ ဤသို့အခကြေးငွေပေးဆောင်ရခြင်းကြောင့် အများပြည်သူတို့အနေဖြင့် ကိုယ်ပိုင်ကားဖြင့် သွားလာခြင်းထက် အခြားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များကို ရွေးချယ်သွားလာခြင်းဖြင့်လည်းကောင်း အခြားလမ်းကြောင်းများကို ရွေးချယ်သွားလာခြင်းတို့ကြောင့်လည်းကောင်း ယာဉ်ကြောကြပ်သော လမ်းကြောင်းများအား ရှောင်ချိသွားစေပါသည်။ ERP ဈေးနှုန်းများကို နှစ်ဝက်တိုင်း ဖွင့်လမှ ဒီဇင်ဘာလအတွင်း ပြောင်းလဲပေးလေ့ရှိပါသည်။

(၄) ERP စနစ်အရ ယာဉ်ပိုင်သူအားလုံးတို့သည် မော်တော်ယာဉ်တွင်းစနစ် (Invehicle Unit-IU) ကို တပ်ဆင်ထားရပါသည်။ ယင်း IU အတွင်း ငွေကပ် (Cash Card) ထည့်သွင်းထားပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်သည် မှတ်တိုင်တစ်ခုကို ဖြတ်သန်းသွားသည်နှင့် ကျသင့်ငွေကို အဆိုပါငွေကပ်ထဲမှ အလိုအလျောက်နှုတ်ယူပြီးဖြစ်ပါသည်။ မြို့တွင်းလမ်းမကြီးများတွင် ၂၀ မှ ၃၀ ကီလိုမီတာနှုန်းနှင့် အဝေးပြေးလမ်းမကြီးများတွင် ၄၅ မှ ၆၅ ကီလိုမီတာနှုန်း တို့ကိုအခြေခံ၍ ကျသင့်ငွေများကို တွက်ချက်ပါသည်။

(၅) စင်္ကာပူနိုင်ငံ၊ ကုန်းကြောင်းပို့ဆောင်ရေး အာဏာပိုင် (Land Transport Authority) ၏ အစီရင်ခံစာတွင် "ERP စနစ်ကျင့်သုံးခြင်းဖြင့် ယာဉ်အသွားအလာများသော အချိန်များအတွင်း လမ်းများပေါ်၌ ယာဉ်အစီးရေ လျော့ကျသွားပြီး ယာဉ်များပိုမိုမြန်ဆန်စွာ သွားလာနိုင်ကြကြောင်း၊ တစ်ဦးချင်းစီ ယာဉ်မောင်းသွားလာခြင်းထက် အများစုပေါင်း၍ ယာဉ်အလှည့်ကျစနစ်ဖြင့်သွားလာကြကြောင်း" စသည့် အကျိုးကျေးဇူးများကို ဖော်ပြထားပါသည်။

(၆) ERP စနစ်သည် စင်္ကာပူနိုင်ငံတွင် ယာဉ်ကြပ်ခြင်းကို စီမံရာတွင် အကျိုးပြုသော်လည်း ယာဉ်စီးရေ တိုးတက်များပြားလာသောကြောင့် အနာဂတ်တွင် အဆင်ပြေတော့မည်မဟုတ်ပါ။ ထို့ကြောင့် ကုန်းကြောင်းပို့ဆောင်ရေး အာဏာပိုင် (LTA) သည် မော်တော်ယာဉ် ခွဲတမ်းစနစ် (Vehicle Quota System-VQS) ကို ကျင့်သုံးရန် ရွေးချယ်လိုက်ပါသည်။ ထိုစနစ်ကို ၁၉၉၀ ခုနှစ်တွင် စတင်အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့ပါသည်။ ထိုစနစ်မကျင့်သုံးမီက မော်တော်ယာဉ်တစ်စီးပိုင်ဆိုင်ရန် အလွန်အကုန်အကျများခဲ့ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်အတွက် စုစုပေါင်းကုန်ကျစရိတ်တွင် ဈေးကွက်တန်ဖိုး၊ သွင်းကုန်အခွန်၊ ကုန်စည်နှင့် ဝန်ဆောင်မှုဆိုင်ရာအခွန်၊ မှတ်ပုံတင်ကြေး၊ အပိုမှတ်ပုံတင်ကြေးနှင့် နှစ်စဉ်လမ်းခွန်စသည်တို့ပါဝင်ပါသည်။ ထိုသို့ အကုန်အကျများသော်လည်း ယာဉ်စီးရေမှာ ၁၉၈၀ ခုနှစ်တွင် ၁၆၄,၅၀၀ စီးနှင့် ၁၉၈၉ ခုနှစ်တွင် ၂၇၁,၂၀၀ စီးစသည်

ဖြင့် တိုးတက်များပြားလာခဲ့ပါသည်။ VQS စနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ပြီးနောက် ၁၉၉၀ ခုနှစ်မှ ၁၉၉၃ ခုနှစ်အတွင်း မှတ်ပုံတင်ရာတွင် ယာဉ်အစီးရေ ၄၁,၀၀၀ စီး လျော့နည်းသွားခဲ့ပါသည်။

(၇) VQS စနစ်အရ ယာဉ်ပိုင်ရှင်သည် ပိုင်ဆိုင်ခွင့်လက်မှတ် (Certificate of Entitlement-COE) ကို လျှောက်ထားဝယ်ယူရမည် ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါစရိတ်သည် အထက်၌ဖော်ပြခဲ့သော အခွန်အခစရိတ်များအပြင်ထပ်မံ၍ကျသင့်သော ကုန်ကျစရိတ်ဖြစ်ပါသည်။ COE သည် တစ်ကြိမ်လျှင် ၁၀နှစ်သက်တမ်းအတွက်ဖြစ်ပြီး ထိုသက်တမ်းကုန်ဆုံးသော် ယာဉ်ပိုင်ရှင်သည် ယာဉ်ကို ဖျက်ဆီးခြင်းသော်လည်းကောင်း၊ COEကို သက်တမ်းတိုးခြင်းသော်လည်းကောင်း ပြုလုပ်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။ COE များ ခွင့်ပြုပေးခြင်းကို တစ်လလျှင် နှစ်ကြိမ် ပြုလုပ်ပါသည်။ ခွင့်ပြုပေးသော COE အရေအတွက်သည် ဖျက်သိမ်းလိုက်သော ယာဉ်အရေအတွက်၊ တိုးမြှင့်ခွင့်ပြုပေးနိုင်သော ယာဉ်အရေအတွက် (၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် ၀.၅ ရာခိုင်နှုန်း) နှင့် အတည်ပြုပေးခြင်းခံရသည့် ယာယီ COE အရေအတွက်တို့အပေါ် မူတည်ပါသည်။

(၈) အထက်ဖေါ်ပြခဲ့သော စနစ်များတို့သည် မော်တော်ယာဉ်တစ်စီးပိုင်ဆိုင်ရန်အတွက် ရှည်လျား၍ ဝန်ပိုစေသော လုပ်ထုံးလုပ်နည်း အဆင့်ဆင့်ဖြစ်ပြီး ကုန်ကျစရိတ်ကိုလည်း များပြားစေပါသည်။ ထို့ကြောင့် အကျိုးရလဒ်အားဖြင့် ယာဉ်အရေအတွက်ကို နည်းပါးသွားစေပြီး ယာဉ်အသွားအလာများလည်း သွက်လက်မြန်ဆန်သွားစေပါသည်။ စင်္ကာပူနိုင်ငံ၏ လမ်းများကိုတိုးချဲ့ရာတွင် မြေလွတ်ရရှိနိုင်ရေးသည် အကန့်အသတ်ကြီးမားလှပါသည်။ ထို့ကြောင့် VQS စနစ်ကျင့်သုံး၍ ယာဉ်ဦးရေနှုန်းကြီးထွားလာမှုကို ထိန်းချုပ်ခြင်းဖြင့် လမ်းများတိုးချဲ့ရန်ခက်ခဲသည့် ပြဿနာကို ဖြေရှင်းနိုင်ခဲ့ပါသည်။ လူဦးရေတိုးပွားလာသည်နှင့်အမျှ စင်္ကာပူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၏ ပင်မဒေါက်တိုင်များ ဖြစ်ကြသော လူထုသွားလာရေးနှင့် ယာဉ်အရေအတွက် လုံလောက်မှုရှိရေးတို့မှာ

အလွန်အရေးကြီးလှပါသည်။ စင်္ကာပူနိုင်ငံ၏ ကုန်းတွင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသည် ထိရောက်သော ဆောင်ရွက်ချက်များကြောင့် သိသာထင်ရှားသော အောင်မြင်မှုများ ရရှိခဲ့ပါသည်။[20]

(ခ) အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ Pune မြို့

(၁) အိန္ဒိယနိုင်ငံရှိ Pune မြို့သည် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများကြုံတွေ့နေရခြင်းမှာ Mumbai မြို့ထက် လူဦးရေနည်းသော်လည်း ယာဉ်အစီးရေများနေရခြင်းကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ Pune ဒေသ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးရုံးများတွင် နေ့စဉ်ယာဉ်အသစ် ၇၇၅ စီးခန့် ဝင်ရောက်နေသောကြောင့်ဖြစ်ပြီး ပြည်သူလူထုက "Pune မြို့ရှိ လူထုသယ်ပို့စနစ် မကောင်းမွန်ခြင်းကြောင့် ပြည်သူများသည် ကိုယ်ပိုင်ယာဉ်များ အသုံးပြုနေကြောင်း" ပြောကြားပါသည်။

(၂) Ms. Sunita Narain (ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်၊ Centre for Science and Environment - CSE) က ယင်းအခက်အခဲနှင့်စပ်လျဉ်း၍ "အမြဲတမ်းပိတ်ဆို့မှုအတွက် ယာယီဖြေရှင်းချက်" စာတမ်းအား ရေးသားခဲ့ပါသည်။ ယင်းစာတမ်းသည် အစိုးရအနေဖြင့် အမြဲတမ်းတွေ့ကြုံနေရသော အခက်အခဲများကို ယာယီဖြေရှင်းပေးနိုင်သော အချက်များဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့ခြင်းအား ဒေသဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ၊ပြည်သူ့ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်း အဖွဲ့နှင့် အစိုးရအဖွဲ့သည် ပြဿနာကို ရေရှည်ဖြေရှင်းရန်နှင့် ပြုပြင်ရန်အတွက် ဖြေရှင်းရန် ဆောင်ရွက်သော နည်းလမ်း (၅)သွယ် ဖြစ်ပါသည်။

(ကက) နှစ်စဉ်တိုးမြှင့်ခွင့်ပြုမည့် ယာဉ်အရေအတွက်ကို ကန့်သတ်ပါ။ ထိုအချက်သည် မလွဲမသွေ လုပ်ဆောင်ရမည့်အချက်ဖြစ်ပြီး နှစ်စဉ်တိုးတက်လျက်ရှိသော ယာဉ်အရေအတွက်ကို စီမံခန့်ခွဲနိုင်သည့် အရေအတွက် ဘောင်အတွင်းလုပ်နိုင်ရန် ကန့်သတ်ထားရန် လိုအပ်ပါ

[20] Singapore Traffic Congestion Solution : Pricing Pricing Pricing!,15-4-2013, available from: http://transportpolicy2013.blogspot.com/2013/04/singapore-traffic-congestion-solution.html, {accessed 1 January 2015}

သည်။ နောက်တစ်ချက်မှာ ငွေချေး၍ ယာဉ်ဝယ်ခွင့်ပြုသောလုပ်ငန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ အတိုးနှုန်းကို မြှင့်တင်ထားသင့်ပါသည်။ ဒေသန္တရဆိုင်ရာ အုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့များသည် ပြည်သူနှင့်ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဘဏ်များကို ထိုကဲ့သို့ လုပ်ဆောင်စေရန်အတွက် ဆွဲဆောင်မှုများပေးသင့်ပါသည်။ အဓိကတစ်ချက်မှာ မလိုအပ်သော ယာဉ်အစီးရေအလွန်အကျွံ တိုးမြှင့်ခြင်းမဖြစ်စေရန်အတွက် ဟန့်တားထားရန်လိုအပ်ပါသည်။

(ခခ) **လူထုသယ်ပို့စနစ်များကိုအားပေးပါ။** လူထုသယ်ပို့ယာဉ်များအရေအတွက်တိုးမြှင့်ခြင်းသည် များစွာအကူအညီရလိမ့်မည် မဟုတ်ပါ။ သို့ရာတွင် လက်ရှိ ရှိပြီးသော သယ်ပို့စနစ်များကို ပိုမိုကောင်းမွန်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ မြေအောက်ရထားများ၊ ဓာတ်ရထားများ၏ ချိတ်ဆက်မှု အစီအစဉ်များကို ပိုမိုကောင်းမွန်အောင် လုပ်ပေးခြင်း ဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုအပ်ပါသည်။ လူထုသယ်ပို့စနစ်ကို အသုံးပြုသော ပြည်သူများကို အလုပ်ရှင်များမှဖြစ်စေ ဒေသဆိုင်ရာ အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများမှဖြစ်စေ အခွန်ကောက်ခံမှု လျှော့ချသည့် စနစ်များ ကျင့်သုံးသင့်ပါသည်။ မြို့ကြီးများတွင် "ကိုယ်ပိုင်ကားနှင့် ကိုယ်ပိုင်ယာဉ်များအသုံးမပြုရနေ့"အဖြစ် သတ်မှတ်ခြင်းဖြင့် လူထုသယ်ပို့စနစ်ကို ပိုမိုအသုံးပြုရန် အားပေးသင့်ပါသည်။

(ဂဂ) **ပြီးပြည့်စုံသည့်အိမ်ယာစနစ်များဆောက်လုပ်ခြင်း။** မြို့တွင်းတွင် မလိုအပ်သည့် ခရီးသွားလာမှုများလျော့နည်းစေရန်အတွက်အိမ်ယာစနစ်များတွင် ငွေထုတ်ယူနိုင်သည့် ဘဏ်များထားရှိပေးခြင်း၊ နေ့ကလေးထိန်းကျောင်းများ ထားရှိပေးခြင်း၊ ဈေးဆိုင်များဖွင့်လှစ်ပေးခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။ ထို့ပြင် အိမ်တွင်းနေထိုင်ရင်း အလုပ်လုပ်နိုင်သည့်စနစ်များ တီထွင်ပေးခြင်း၊ သတင်းနှင့်

နည်းပညာအသုံးပြုခြင်းကို နေ့စဉ်လိုအပ်သည့်အချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးသည့် နည်းစနစ်များ ကျင့်သုံးသင့်ပါသည်။ ထို့အပြင် လူထုနှင့် ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်းကုမ္ပဏီများသည် ထိုကဲ့သို့ လိုအပ်သည့် အဆောက်အဦးများကို လက်လှမ်းမှီသော အကွာအဝေးများအတွင်း ဆောက်လုပ်ခြင်းကို အားပေးသင့်ပါသည်။

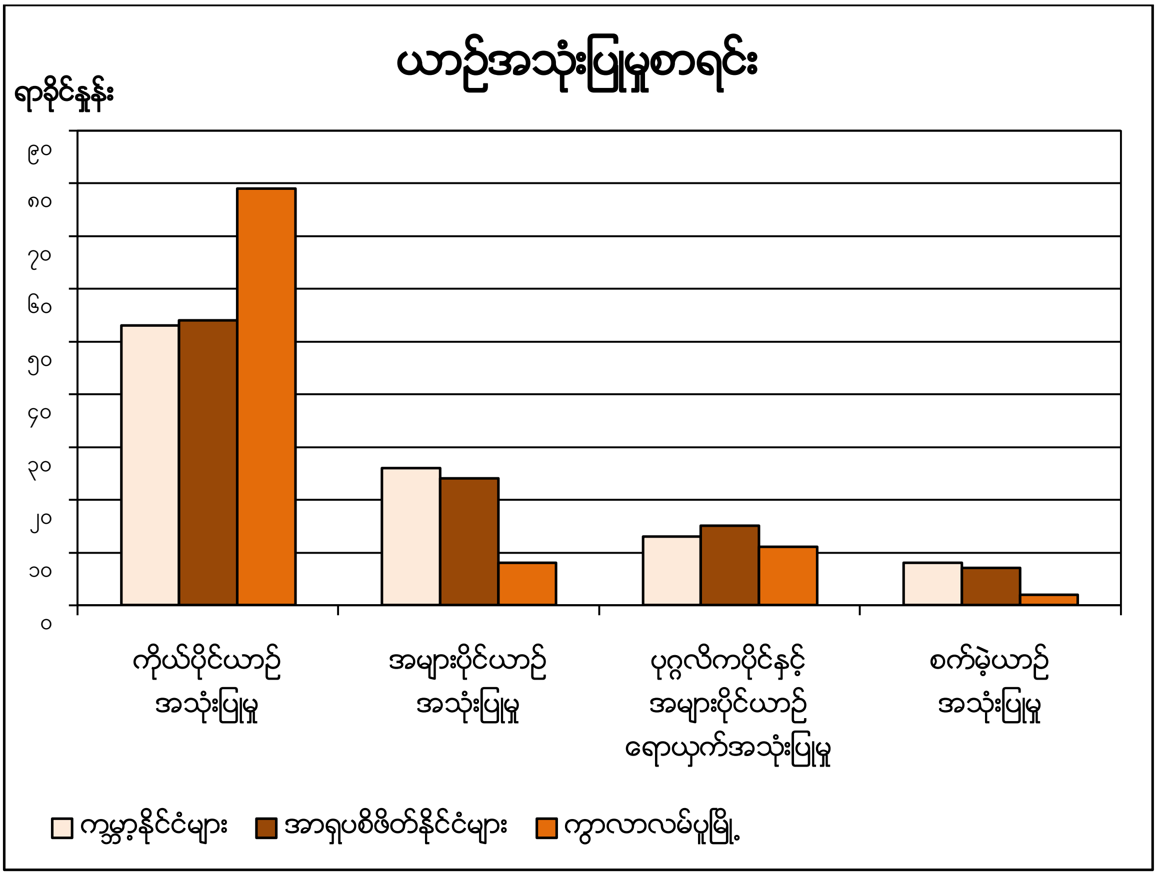
(ဃဃ) လူအများအသုံးပြုချိန်၏ တန်ဖိုးကိုမြှင့်တင်ပါ။ မြို့၏ အချက်အချာကျသောနေရာများကို အသုံးပြုချိန်၌ လူအများလာရောက်မှု နည်းစေရန် ဟန့်တားခြင်းဖြစ်ပါသည်။ လန်ဒန်မြို့တော်၏ လူများချိန် သွားလာသည့် ယာဉ်များကို အခွန်တိုးမြှင့် ကောက်ခံခြင်းစနစ် အောင်မြင်မှုရရှိခဲ့ပါသည်။ ထိုစနစ်သည် ယာဉ်ပိတ်ဆို့လေ့ရှိသော နေရာများကို လျော့ကျစေပြီး မြို့တွင်းယာဉ်စီးဆင်းမှုကို ညီညာစွာ ဖြစ်ပေါ်စေပါသည်။ ထိုသို့ ကျင့်သုံးရာတွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု စောင့်ကြည့်သော စနစ်များကို ကျင့်သုံးရန် လိုအပ်ပါသည်။ Stockholm မြို့၏အစီရင်ခံစာအရ ယာဉ်ကြောစောင့်ကြည့်ထိန်းညှိသည့်စနစ်သည်မြို့၏အချက်အချာကျသော နေရာများတွင်ယာဉ်ပိတ်ဆို့မှုကို ၁၈ ရာခိုင်နှုန်း ကျဆင်းသွားစေကြောင်း သိရပါသည်။

(ငင) မြို့ကြီးများအတွင်းပြီးပြည့်စုံသည့်မြို့ငယ်များ ဖန်တီးတည်ဆောက်ခြင်း။ Pune Chinchwad မြူနီစီပယ်ဒေသကို Pune မြို့တော်အတွင်းဖန်တီးခဲ့ခြင်းသည် အောင်မြင်ခဲ့ပါသည်။ Pune Chinchwad မြူနီစီပယ်ဧရိယာကို ပြည်သူများ၏လိုအပ်ချက်များအားလုံး ဖြည့်ဆည်းပေးခြင်းအားဖြင့် Pune မြို့၏ အဓိကကျသော နေရာများသို့ နေ့စဉ်သွားရောက်ရန်မလိုတော့ပါ။ ထိုကဲ့သို့ အောင်မြင်သည့် စီမံခန့်ခွဲမှုများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်မှာ နိုင်ငံရေးအရ ခိုင်မာသည့် ထောက်

ခံမှုအပြင် လူထုပုဂ္ဂလိက ပူးတွဲဆောင်ရွက်သည့် အဖွဲ့အစည်းများ၏ တီထွင်ကြံဆမှုများကြောင့်ဖြစ်ရပါသည်။[21]

(ဂ) မလေးရှားနိုင်ငံ၊ ကွာလာလမ်ပူမြို့

(၁) အာရှပစိဖိတ်အဖွဲ့ဝင်၊ မော်တော်ယာဉ်နှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အဖွဲ့ခေါင်းဆောင် Kavan Mukhtyar က ကွာလာလမ်ပူမြို့တွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု မြင့်မားရခြင်းမှာ မော်တော်ကားပိုင်ဆိုင်သူများ ပိုမို တိုးတက်များပြားလာခြင်းကြောင့်ဖြစ်ကြောင်း "နိုင်ငံ၏ မော်တော်ယာဉ်စက်မှုလုပ်ငန်းအပေါ် လက်ရှိနှစ်အတွက် သုံးသပ်ခြင်း ခေါင်းစဉ်" ဆွေးနွေးပွဲတွင် ပြောကြားခဲ့ပါသည်။ အာရှပစိဖိတ်နိုင်ငံများ၊ ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများနှင့် (ကွာလာလမ်ပူမြို့ရှိ ယာဉ်အသုံးပြုမှုအား) နှိုင်းယှဉ်၍ အောက်ပါ ပုံပြဇယားဖြင့် တင်ပြအပ်ပါသည်-



[21] MoU aims to ease Thailand's traffic congestion, 3-7-2014, available from: http://www.traffictechnologytoday.com/news.php?NewsID=60433, {accessed 1 January 2015}

(၂) မလေးရှားအစိုးရသည် ကွာလာလမ်ပူမြို့ရှိ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုပြဿနာကို ဖြေရှင်းရန် "အစိုးရသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံချက်" တစ်ခုချမှတ်၍ ၂၀၂၀ ခုနှစ်တွင် မြို့နေလူထု၏ ၄၀ ရာခိုင်နှုန်းအား အများသုံးပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို မှီခိုအားထား အသုံးပြုလာစေရန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး ဤနည်းလမ်းဖြင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများကို လျှော့ချသွားရန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

(၃) ထို့ပြင် လေ့လာချက်များအရ ကွာလာလမ်ပူမြို့နေ ပုဂ္ဂလိကပိုင်ယာဉ် အသုံးပြုသူများ၏ ၅၀ ရာခိုင်နှုန်းသည် လောင်စာဆီအသုံးပြုမှု သက်သာပြီး စီးပွားရေးအရ တွက်ချေကိုက်သော ယာဉ်များကို ပြောင်းလဲအသုံးပြုကြကြောင်းနှင့် ထိုသို့ပြောင်းလဲလာခြင်းသည် မလေးရှားနိုင်ငံတွင် ပတ်ဝန်းကျင်ညစ်ညမ်းမှုကို လျှော့ကျရန် အစိမ်းရောင်ကား (green car) များ အသုံးပြုမှု တိုးတက်လာနေခြင်းကို ဖြစ်ပေါ်စေကြောင်း သိရပါသည်။[22]

၁၅။ မြို့ပြနိုင်ငံ၏ လူဦးရေပမာဏနှင့် ယာဉ်သိပ်သည်းမှုထူထပ်များပြားသော ရန်ကုန်မြို့ကြီးတွင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ပြဿနာဖြေရှင်းရန် နည်းလမ်းများစွာ ကြိုးစားဆောင်ရွက်နေသောကာလနှင့်တစ်ပြေးညီ ရေးသားပြုစုတင်ပြထားခြင်းဖြစ်ပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့နည်းတူနိုင်ငံအတော်များများ၏မြို့ကြီးများတွင်လည်း အလားတူပြဿနာရပ်များ ရှိခဲ့ရှိဆဲဖြစ်ပြီး နည်းလမ်းများစွာဖြင့် အောင်မြင်စွာ ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်လျှက်ရှိနေကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါသည်။ စာတမ်းတိုတွင် နိုင်ငံ(၃)နိုင်ငံ၏ တိုးတက်တီထွင်သော အမြင် (Innovative Aspect) ဖြင့် လမ်းများ (Road infrastructure) ကို ယာဉ်ကြောစီမံခန့်ခွဲမှု (Traffic Management) များ ပိုမိုတိုးတက်အောင် စီမံခန့်ခွဲဆောင်ရွက်သည့် နည်းလမ်းများစွာကို လေ့လာတင်ပြထားပြီး ဖွံ့ဖြိုးပြီးနိုင်ငံအချို့တွင် မြို့ဒီဇိုင်းနှင့် မြို့ပြအစီအမံများ (Planning) ကို ပိုမိုကောင်းမွန်အောင် ပုံဖော်ဆောင်ရွက်သည့် ပုံစံအချို့ကိုလည်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါကြောင်း သုံးသပ်တင်ပြအပ်ပါသည်။

[22] Survey finds KL road users' frustration with traffic jams highest in the world – Bernama, 8-1-2014, available from: http://www.themalaysianinsider.com/malaysia/article/survey-finds-kl-road-users-frustration-with-traffic-jams-highest-in-the-wor {accessed 1 January 2015}

၁၆။ နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် ရန်ကုန်မြို့တော်တွင်း ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုအား နည်းပညာ အသုံးပြုဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ရန် ကြိုးပမ်းနေသောကာလတွင် စာတမ်းတိုတွင် တင်ပြထားသော နိုင်ငံအချို့၏ ဖြေရှင်းမှုနည်းလမ်းများစွာနှင့် ပညာရှင်များ၏အမြင်များသည် စာဖတ်သူများအတွက် နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးအမြင်များဖြင့် ဆက်စပ်ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ရန် နည်းလမ်းကောင်း များ ရရှိစေမည်ဖြစ်ပါကြောင်း ပြုစုတင်ပြအပ်ပါသည်။

သုတေသနဌာန

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရုံး

သတိပြုရန်

ဤသတင်းအချက်အလက်သည် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များအား ၎င်းတို့၏ လွှတ်တော်ဆိုင်ရာ တာဝန်များကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် အထောက်အကူပြုရန်အတွက် ဖြစ်ပါသည်။ ပုဂ္ဂိုလ်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စ တစ်စုံတစ်ခုအတွက် အသုံးပြုရန်မဟုတ်ပါ။ အချိန်နှင့်တပြေးညီ နောက်ဆုံးရသတင်းဖြစ်မည်ဟု သတ်မှတ် မထားသင့်ပါ။ ဤအချက်အလက်များအား တရားဝင် သို့မဟုတ် ပညာရှင်ဆိုင်ရာအကြံပေးချက်အဖြစ် မသတ်မှတ်သင့်ပါ။ အထူးအကြံပေးချက် သို့မဟုတ် သတင်းအချက်အလက်များလိုအပ်ပါက အရည် အသွေးပြည့်မီသော သင့်လျော်သည့် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်နှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်သင့်ပါသည်။ လွှတ်တော် သုတေသနဝန်ဆောင်မှုသည် စာတမ်းတိုများတွင် ပါဝင်သောအကြောင်းအရာများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များ၊ လွှတ်တော်ဝန်ထမ်းများနှင့် ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ပေးနိုင်ပါသည်။ အများပြည်သူနှင့် ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ခြင်းမရှိပါ။

သုတေသနလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စုံစမ်းမေးမြန်းမှုများပြုလုပ်ရန် (သို့မဟုတ်) သုတေသနဌာနအားလာရောက်လေ့လာရန် အောက်ပါလိပ်စာအတိုင်း ဆက်သွယ်နိုင်ပါသည် -

သုတေသနဌာန -

ပြည်သူ့လွှတ်တော် C ဆောင် - ဒုတိယထပ်

တယ်လီဖုန်း - ၀၆၇-၅၉၁၂၈၄

၀၆၇-၅၉၁၂၈၅

Research Dept; Email - pyithuhluttawresearch@gmail.com