

มติชน สุดสัปดาห์ Matchon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 480	Section: First Section/- วันที่: ศุกร์ 15 - พุธสัปดาห์ 21 กุมภาพันธ์ 2562 ปีที่: 39 ฉบับที่: 2009 หน้า: 87(กลาง) Col.Inch: 96.33 Ad Value: 46,238.40 PRValue (x3): 138,715.20 คลิป: สีสี่ คอลัมน์: เปลี่ยนผ่าน: ปัญหามารยาท 'รถเมล์' จะแก้ไขอย่างไรดี?
--	--



ปัญหามารยาท ‘รถเมล์’ จะแก้ไขอย่างไรดี?



ปัญหา “พนักงานขับรถเมล์” ขับรถหรือให้บริการไม่สุภาพยังคงเป็นสิ่งที่คนกรุงพบเจออยู่เป็นประจำมานานนับสิบปี ดังภาพที่ปรากฏบนสื่อโทรทัศน์และสื่อโซเชียลต่างๆ

ทั้งการขับรถปาดไป-มา, วิ่งช่องขวา (บางครั้งไปวิ่งช่องทางด่วน), จอดปิดเลน, จอดแช่เป็นเวลานาน นี่จะออกก็ออกโดยไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว จนบางครั้งบานปลายไปถึงเกิดเรื่องทะเลาะวิวาทกับผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ

สิ่งเหล่านี้สร้างปัญหาให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลอยู่เป็นประจำ จนหลายคนตั้งคำถามว่า

แท้จริงแล้วรถเมล์ควรเดินรถอย่างไร?

พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก รองผู้อำนวยการตำรวจนครบาล ดูแลงานจราจร เปิดเผยว่า รถเมล์ต้องเดินรถในช่องซ้ายสุด เพราะเป็นรถที่เคลื่อนตัวช้า และต้องจอดรับผู้โดยสารตามป้ายต่างๆ ยกเว้นกรณีที่ช่องทางเดินรถมีสิ่งกีดขวาง หรือต้องการจะแซงก็สามารถเปลี่ยนเลนได้ แต่ต้องปฏิบัติอยู่ในขอบเขตที่เหมาะสม

ที่ผ่านมาภาครัฐพยายามแก้ไขปัญหารถเมล์ออกนอกช่องทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งสร้างมาตรการกวดขันวินัยจราจร รวมถึงมีโทษจับ-ปรับ แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขหรือทำให้ปัญหาเหล่านี้ลดลงได้ เนื่องด้วยจำนวนเจ้าหน้าที่ที่จำกัด

“เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการกวดขันเป็นระยะ แต่อย่างไรก็ตาม ตำรวจไม่สามารถเข้าไปดูแลได้ตลอดครอบคลุมทุกพื้นที่ ไม่สามารถควบคุมได้ทุกหัวเวลา

“อยากเรียนให้พี่น้องทราบว่าพื้นที่ในกรุงเทพมหานครเนี่ยค่อนข้างกว้าง ถนนทั้งหมดมีประมาณ 5,500 กิโลเมตร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีประมาณ 3,000 นาย เรา

มติชน สุดสัปดาห์ Matchon Weekend Circulation: 500,000 Ad Rate: 480	Section: First Section/- วันที่: ศุกร์ 15 - พุธที่ 21 กุมภาพันธ์ 2562 ปีที่: 39 ฉบับที่: 2009 หน้า: 87(กลาง) Col.Inch: 96.33 Ad Value: 46,238.40 PRValue (x3): 138,715.20 คลิป: สีสี่ คอลัมน์: เปลี่ยนผ่าน: ปัญหามารยาท 'รถเมล์' จะแก้ไขอย่างไรดี?
---	--

พยายามอย่างเต็มที่ เพราะฉะนั้น เราก็เข้าใจศักยภาพของเราว่าเราปฏิบัติอย่างเต็มที่แล้ว มันได้แค่ไหน” พล.ต.ต.จิรสันต์ กล่าว

หลายคนคงสงสัยว่า ในเมื่อมีโทษจับ-ปรับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมถึงไปถึงมาตรการลงโทษที่ทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือ ขสมก. และผู้ประกอบการขนส่งมวลชน (รถร่วม ขสมก.) พร้อมดำเนินการกับผู้กระทำผิด

แต่ทำไมปัญหาขับรถหรือให้บริการไม่สุภาพของรถเมล์ถึงยังปรากฏให้เห็นอยู่บ่อยครั้ง จนเกิดคำถามว่าโทษเหล่านั้นอาจจะไม่หนักพอหรือไม่?

พล.ต.ต.จิรสันต์ยอมรับว่าความหนักเบาของโทษมีส่วนสำคัญ ที่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกวันนี้กระทำความผิดจนอาจทำให้พวกเขาไม่เกรงกลัวกฎหมายได้

“ถ้าเมื่อไหร่ก็ตามที่ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวโทษ หรือโทษน้อยไป จนไม่เกิดความเหมาะสม เขาจะปฏิบัติผิดกฎหมายและไม่เกรงกลัวกฎหมาย

“แต่กฎหมายที่มี ณ ขณะนี้ ตำรวจก็ต้องปฏิบัติไปตามที่มีอยู่ ถ้าระดับนี้แล้วคนก็ยังทำความผิดกฎหมายจำนวนมาก เมื่อสังคมมันสุกงอม มันก็มีการผลักดันให้แก้ไขกฎหมายไปเอง” พล.ต.ต.จิรสันต์ ประเมิน

นางภทรวดี กล่อมจรรยา นายกสมาคมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง เผยว่า การลงโทษพนักงานขับรถเมล์ที่กระทำความผิดมีทั้งหมด 3 ระดับ โดยครั้งแรกจะปรับพร้อมตักเตือน ครั้งที่สองจะปรับพร้อมคาดโทษ ครั้งที่สามไล่ออกเลยทันที พร้อมแจ้งกรมการขนส่งทางบก

และสมาคมจะออกหนังสือเวียนให้กับบริษัทต่างๆ ซึ่งทำให้พนักงานคนนั้นไม่สามารถกลับมาขับรถเมล์ได้อีก ส่วนค่าปรับจะเริ่มต้นที่ 500-1,000 บาท

“เสมือนว่าวันนั้นเขาก็ไม่ได้รายได้ เพราะว่าวันนี้รายได้ของพนักงานประจำรถ (รถเมล์ร่วม ขสมก.) คนขับจะอยู่ที่ประมาณ 500-700 บาท (ต่อวัน) เบื้องต้นจะได้ค่าแรงขั้นต่ำ

300 กว่าบาท บวกกับยอดขายตั๋วโดยแบ่งเป็นเปอร์เซ็นต์

“เพราะฉะนั้น เราปรับเขา 500 เท่ากับวันนั้นเขาวิ่งฟรี แต่มันก็ไปสู่กระบวนการว่าเราปรับเขา เขาก็ไปทุจริต อันนี้ก็ไปสู่กระบวนการที่แต่ละบริษัทต้องไปตรวจสอบ เพราะเราจะเห็นว่าบางครั้งพนักงานประจำรถอาจจะฉีกตั๋วเก่าให้ ผู้โดยสารก็ไม่ทราบ อันนี้คือพฤติกรรมอีกเรื่องราวที่เขาสามารถทุจริตกับเราได้” นางภทรวดี กล่าว

ปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นจากหลายปัจจัย ผังนายกสมาคมผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางอ้างว่า สาเหตุหลักมาจากรายได้ของพนักงานขับรถไม่เพียงพอ บวกกับสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้พนักงานขับรถเหล่านั้นควบคุมอารมณ์ตัวเองไม่ได้เมื่อพบเจอสิ่งเร้าต่างๆ

นางภทรวดียืนยันว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นทางผู้ประกอบการไม่เคยสนับสนุนให้พนักงานขับรถกระทำความผิด เพราะหากมีเหตุการณ์ไม่ดีขึ้นมาทางผู้ประกอบการก็เป็นฝ่ายผิดอยู่ดี โดยเฉพาะการแย่งผู้โดยสารจากทั้งรถที่เดินรถเส้นทางเดียวกันหรือต่างเส้นทาง บางครั้งก็เป็นรถของผู้ประกอบการรายเดียวกันทั้งหมด

“กรณีที่เราจะเห็นบนท้องถนนว่ารถเนี่ยอาจจะเรียงกันมา 3 คัน แต่มีคันหลังแซงไปอยู่ช่องทางด่วนเพื่อไปปาดเข้าทาง เพื่อไปรับผู้โดยสาร แต่สำหรับผู้ประกอบการแล้ว ไม่ได้ส่งเสริมให้เขาขับเร็ว สามคันที่เดินรถอยู่ มันก็เป็นของเรา เพราะฉะนั้น รายได้ที่ได้รับมันก็เท่าเดิม”

นางภทรวดีอธิบาย

ที่ผ่านมาผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางพยายามยื่นขอปรับอัตราค่าโดยสารใหม่ เพื่อนำไปปรับปรุงธุรกิจ โดยจะเปลี่ยนการจ่ายเงินค่าจ้างพนักงานจากรายวันเป็นรายเดือน (เฉพาะพนักงานรถร่วม ขสมก.) พร้อมกับเปลี่ยนรถเมล์ใหม่ทั้งหมด

นางภทรวดีอ้างว่า มีแค่หนทางเดียวที่จะแก้ปัญหานี้ได้ เพราะทุกวันนี้กลุ่มผู้ประกอบการ

การขาดทุนจากธุรกิจเดินรถ ไม่มีเงินพอที่จะแก้ไขปัญหาต่างๆ และเชื่อว่าหากรัฐบาลอนุมัติให้ปรับอัตราค่าโดยสารจะช่วยลดปัญหาเหล่านี้ได้

“การที่ผู้โดยสารเบื่อบรรณรถเมล์ออกมาขอค่าโดยสารอีกแล้ว แต่เราย้อนถามไปว่า 4-5 ปีที่ผ่านมาเราไม่เคยได้รับการพิจารณาอัตราค่าโดยสารเลย ปัญหามันก็คือเงินเท่านั้น ถ้าหากเขาไม่มีเงินเขาจะกลับไปบริหารธุรกิจเขาให้ดีได้อย่างไร

“เราอยากได้รับการชื่นชม เราอยากให้ประเทศชาติพัฒนาขึ้น เราไปต่างประเทศเราเห็นแล้วว่ารถสาธารณะของเขาเป็นที่นิยมของคนในประเทศนั้นๆ การที่วันนี้เศรษฐกิจมันแย่ลง ทุกคนค่าครองชีพสูง ใช้รถสาธารณะมากขึ้นจะประหยัดเงินเขาด้วยนะ”

นางภทรวดีให้เหตุผล

สำหรับการขอปรับอัตราค่าโดยสาร เบื้องต้นทางกรมการขนส่งทางบกได้อนุมัติให้เริ่มเมื่อช่วงเดือนมกราคม 2562 แต่เนื่องจากปัญหาฝุ่นจั่ว PM 2.5 จึงทำให้ถูกเลื่อนออกไป ขณะนี้คาดว่าจะหากปัญหาฝุ่นละอองเริ่มลดลง จะทยอยปรับอัตราค่าโดยสารให้ผู้ประกอบการตามประเภท

อย่างไรก็ตาม ปัญหาการละเมิดกฎจราจรไม่ได้เกิดขึ้นจากรถเมล์เพียงอย่างเดียว รถแท็กซี่ รถตู้โดยสาร หรือแม้แต่รถยนต์ส่วนบุคคลก็ทำผิดให้เห็นอยู่บ่อยครั้ง ดังนั้น การสร้างวินัยจึงเป็นสิ่งสำคัญ

แต่ พล.ต.ต.จิรสันต์ยอมรับว่าการสร้างวินัยเป็นสิ่งที่ยากที่สุด แม้ที่ผ่านมาทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะพยายามรณรงค์เรื่องนี้มาโดยตลอด

“เราสร้างสิ่งของ เราใช้เวลาแป๊บเดียว แต่การสร้างคน เราต้องใช้เวลานาน เราก็ต้องอดทน” รองผบช.น.กล่าวทิ้งท้าย ●