

สรปว่า'เหลว'ปฏิรูปรถเมล์

●ตัวอังกฤษทำชาวบ้านป่วนงงไม่ชิน

●บทเรียนคค.ยอมจำนนยัดสายเดิม

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม (คค.) รักษาการรองปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางเปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะกรรมการฯเมื่อวันที่ 20 ก.พ.ที่ผ่านมาเห็นชอบแผนปฏิรูปรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯและจังหวัดที่มีเส้นทางต่อเนื่องตามที่กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) เสนอ แต่การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้คงใช้เส้นทางตามโครงข่ายเดิม 208 เส้นทางไปก่อน หากปรับเส้นทางใหม่จะส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างมาก เพราะอาจสร้างความสับสนจากการปรับเปลี่ยนชื่อและแนวเส้นทาง รวมถึงอาจทำให้ผู้ใช้บริการต้องชำระค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากการตัดเส้นทางให้สั้นลง ขณะที่ผู้ประกอบการอาจเสียสิทธิในการเดินรถเนื่องจากเส้นทางถูกยุบส่งผลให้ต้องจัดหาสถานที่เก็บซ่อมและบำรุงรักษารถจัดหาที่จอดรถใหม่เนื่องจากการปรับเปลี่ยนจุดต้นทางหรือปลายทาง

นายจิรุตม์ กล่าวต่อว่า เพื่อให้เกิดการปฏิรูปที่ชัดเจนที่ประชุมได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขสำคัญในการขอรับใบอนุญาตฯ ต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด อาทิ ต้องเป็นรถใหม่หรือรถที่มีอายุไม่เกิน 2 ปี จำนวนไม่ต่ำกว่า 70% ของจำนวนรถที่บรรจุในเส้นทางนั้นภายใน 2 ปี หากทำไม่ได้ต้องออกจากระบบและประกาศหาผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาแทนที่ภายใน 2 ปีที่อยู่ระหว่างจัดหาใหม่ต้องนำเสนอแผนการปรับปรุงตัวรถให้ ขบ.พิจารณาเช่น การติดตั้งจีพีเอสในรถทุกคัน และแผนปลอดภัย เป็นต้น ทั้งนี้ ขสมก.และผู้ประกอบการต้องทยอยขอใบอนุญาตฯใหม่โดยเร็ว เพราะใบอนุญาตในแต่ละเส้นทางทยอยหมดอายุลงแล้ว

ผู้สื่อข่าวรายงานด้วยว่า เมื่อปี 60 ขบ.ว่าจ้างสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) เป็นที่ปรึกษาโครงการปฏิรูปเส้นทางรถเมล์ตามแผนปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล 269 เส้นทาง และทดลองเดินรถเมล์ในเส้นทางปฏิรูปนำร่อง 8 สายเมื่อวันที่



15 ส.ค.-15 ก.ย. 60 ด้วยการแบ่งเขตเดินรถใหม่เป็น 4 โซน จากเดิมมี 8 เขตเดินรถ กำหนดสายรถเมล์ใหม่หมด ใช้ภาษาอังกฤษเป็นสัญลักษณ์โซนสี่ เช่น สาย G59E (มินบุรี-ท่าเรือสี่พระยา(ทางด่วน)) (เทียบเคียงสายเดิม 514 (มินบุรี-รัชดา) G มาจากโซนสีเขียว Green และ E คือ Expressway วิ่งบนทางด่วน โดยให้เหตุผลว่าปรับเส้นทางเพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้าหลักสี่ครบ 10 สายในปี 65 ไม่ให้เส้นทางซ้อนทับกันและเชื่อมต่อการเดินทางโหมดอื่น ๆ เพราะไม่ได้ปรับเส้นทางรถเมล์มานาน การเดินรถไม่สอดคล้องกับสภาพสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปบางเส้นทางวิ่งยาวเกินไป แย่งกับรถไฟฟ้า ทำให้ ขสมก.ขาดทุน

อย่างไรก็ตามผลการทดลองไม่ประสบผลสำเร็จเกิดความโกลาหลอย่างมาก เพราะประชาชนสับสนไม่คุ้นชินขึ้นรถผิดสาย อีกทั้งรายได้ ขสมก.ก็ลดน้อยลงซึ่งในขณะนั้นกระทรวงคมนาคมถูกสังคมวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนัก ว่าควรจะนำเวลาที่จะปฏิรูปไปพัฒนาเรื่องอื่น ๆ เพราะการเปลี่ยนชื่อสายรถเมล์ประชาชนไม่ยอมรับแน่นอนเนื่องจากสายเดิมคุ้นชินมาช้านานหลายสิบปี สุดท้ายก็แสดงให้เห็นว่าไม่สามารถปฏิรูปเส้นทางรถเมล์ได้ตามเป้าหมาย.