

'รถเมล์ไทย' ฟันของคนที่ยังไปไม่ถึง

วันสุข

แม้ประเทศไทยกำลังก้าวสู่ยุคดิจิทัลมาแล้ว แต่หลายสิบปีที่ผ่านมาบริการสาธารณะอย่าง "รถเมล์ไทย" ในมุมมองของคนในสังคมยังมีภาพจำ "ย่ำอยู่กับที่" รถเมล์สาธารณะเป็นบริการพื้นฐานที่คนไทยควรสิทธิได้รับ แต่วันนี้ คุณภาพและการบริการ รวมถึงค่าโดยสารเอง ก็ยังไม่ตอบโจทย์คนใช้อย่างครอบคลุม พลันเมื่อรัฐบาลประกาศ "ปฏิรูปรถเมล์ไทย" ผู้บริโภคทั้งหลายจึงอยากฝากเสียงสะท้อนไปยังภาครัฐหวังเป็นโอกาสแก้ปัญหารถเมล์แท้จริงผ่านการเสวนา "เสียงคนเมือง กับภาพฝันรถเมล์ไทย"

ธนรัตน์ ตั้งประจักษ์ภักดี หนึ่งในทีมงานผู้ดูแลเพจชุมชนคนรักรถเมล์ Bangkok bus club กล่าวว่า จากการเก็บข้อมูลรถโดยสารสาธารณะ ตั้งแต่ก่อตั้งเพจมากกว่า 15 ปี ทั้งการสอบถามเส้นทาง แลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมถึงความสนใจที่เปลี่ยนไปตามยุคตามสมัย ทั้งเรื่องแอปพลิเคชัน ติดตามตำแหน่งรถเมล์ การเปลี่ยนผ่านไม่ใช้เงินสด ในการจ่ายค่าโดยสาร แต่ที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์มากที่สุด คือ การบริการ และค่าโดยสาร

ขณะที่ **วรรณภา แก้วชาติ** กลุ่มคนจนเมืองกล่าวว่า รถเมล์เป็นที่พึ่งพิงของคนที่มีรายได้ 300 บาทต่อวัน การมีระบบขนส่งที่มีราคาถูกลง เช่นการมีรถเมล์ร้อน ช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะในช่วงโควิดเช่นนี้ แต่ขณะนี้ มีแต่รถเมล์ปรับอากาศให้บริการ ทำให้ค่ารถแพงมากขึ้น อยากเรียกร้องให้มีการเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการปฏิรูปรถเมล์ก่อนเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อให้คนใช้จริงได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น

ด้าน **รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เจริญพงศ์** รองผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้ข้อมูลเชิงวิชาการว่า การแก้ปัญหาเรื่องรถเมล์ต้องแก้เชิงระบบ ไม่สามารถแก้ทีละเรื่อง ทีละประเด็นแยก



จากกัน เพราะปัญหามีความเชื่อมโยงกัน เช่น ปัญหาอัตราค่าโดยสาร ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการกำหนดเส้นทาง การให้สัมปทานเดินรถ เป็นต้น ดังนั้น การแก้ปัญหา รัฐบาลต้องมองเรื่องรถเมล์ว่าเป็น "บริการสาธารณะ" ที่ต้องเข้ามาสนับสนุน ไม่ใช่เป็นเพียงปัญหาของเฉพาะ ชสมก.ที่มีหนี้สิน และต้องทำแผนฟื้นฟูเท่านั้น

"สถานการณ์ตอนนี้เรามี 2 แผน คือ แผนปฏิรูปรถเมล์ ที่กรมการขนส่งทางบก เป็นเจ้าภาพ เป็นฝ่ายกำหนดนโยบาย แต่ไม่มีอำนาจหน้าที่และงบประมาณ ในการเดินรถ และแผนฟื้นฟู ชสมก.ที่มี



เป้าหมายหลักคือการปลดหนี้ ชสมก.ที่มีมากกว่าแสนล้านบาท ดังนั้นประเด็นเรื่องเส้นทางเดินรถ ราคาค่าโดยสาร การให้บริการ ฯลฯ ของทั้ง 2 แผนยังมีส่วนที่ขัดกันอยู่ และยังไม่ไปถึงฝันของคนเมือง ส่วนตัวเห็นว่าต้องมีหน่วยงานที่มี

อำนาจหน้าที่ที่สามารถดึงเอา กรมการขนส่งทางบกและ ชสมก.ให้มาจัดการร่วมกันได้" รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ กล่าว

ย้อนกลับมาที่ความเห็นของ ธนรัตน์ ยอมรับว่าแม้ปัจจุบันรถเมล์มีการพัฒนาขึ้นจากเดิม มีการใช้เทคโนโลยีมาสนับสนุน การให้บริการ อย่างเช่นมีการใช้ระบบจีพีเอส มาใช้ในการบอกตำแหน่งและสายรถเมล์ที่จะเข้าป้าย แต่สำหรับแผนที่จะมีการปรับเปลี่ยนเลขสายรถเมล์ใหม่ที่จะมีภาษาอังกฤษผสมกับตัวเลข การปรับปรุงเส้นทางตามแผนฟื้นฟู ชสมก.และแผนปฏิรูปรถเมล์ ที่จะมีการเพิ่มบางเส้นทางเดิมอาจจะถูกยกเลิกไป หรือหลายเส้นทางที่เดิมไม่มีรถเมล์วิ่ง แผนใหม่ก็ยังไม่มีการวิ่ง ประเด็นต่างๆ เหล่านี้ ประชาชนยังไม่ทราบรายละเอียดชัดเจน หากประกาศใช้โดยไม่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบตั้งแต่เนิ่นๆ จะสร้างความสับสนและวุ่นวายให้กับประชาชน จึงควรที่จะเปิดข้อมูลในแผนฟื้นฟู ชสมก. และแผนปฏิรูปให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการรับรู้และแสดงความคิดเห็น

"หวังแผนฟื้นฟูก็การองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ที่ครอบคลุมไปถึงเรื่องการกำหนดเส้นทางเดินรถใหม่ การต่อใบอนุญาตเดินรถ ที่ขณะนี้ยังไม่ทราบรายละเอียดและยังไม่มีมีการรับฟังความคิดเห็นจากภาคประชาชนคนใช้รถเมล์ตัวจริง ซึ่งการเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ จะส่งผลให้

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 160,000 Ad Rate: 1,600	Section: การเงิน-ลงทุน/-			
	วันที่: จันทร์ 8 มีนาคม 2564			
	ปีที่: 34	ฉบับที่: 11809	หน้า: 19(ล่าง)	
	Col.Inch: 61.25	Ad Value: 98,000	PRValue (x3): 294,000	คลิป: สีสี่
คอลัมน์: วันสุข: 'รถเมลไทย' ฝันของคนเมืองที่ยังไปไม่ถึง				

รถเมลที่เคยมีหายไปจากเดิม เช่น ถนนหทัยราษฎร์ อ่อนนุช หรือที่รถเมลไม่มีอยู่แล้ว ก็ยังไม่มี ดอนเมือง สรงประภา ขอยนวลจันทร์ ส่วนที่มีรถเมลน้อย ก็ยังน้อยเหมือนเดิม อาทิ ลาดกระบัง หรือการเปลี่ยนสายรถโดยสารประจำทางจากเดิมกำหนดตัวเลข กับอักษรไทย เปลี่ยนเป็น ภาษาอังกฤษ ที่ใช้ควบคู่กับตัวเลขเส้นทาง A สายหลัก, สาย B เป็นสายรอง, สาย C เป็นการเดินทางแบบวงกลม และ สาย E เป็นการบ่งบอกว่ารถขึ้นทางด่วน ซึ่งจุดนี้ต้องมีการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้า ไมเช่นนั้น จะเกิดความโกลาหลแน่นอน” ธนรัตน์ กล่าว

ขณะเดียวกันอีกฟากฝั่งผู้ใช้อีกกลุ่มคือผู้พิการ ก็ยืนยันว่า “อยากได้ “รถเมลขานดำ” เพิ่ม” เสียงเรียกร้องเรื่องนี้สะท้อนผ่าน นันทิดา จิตภักดีรัตน์ ผู้ดูแลเพจ ToGether ทูตอารยสถาปัตย์กรุงเทพฯ ฝั่งใต้ กล่าวว่า ข้อจำกัดของผู้ใช้วีลแชร์เป็นเรื่องการเดินทางไม่สะดวก และอาจไม่เป็นส่วนตัว ผู้ใช้วีลแชร์น้อยมากที่สามารถเดินทางอย่างอิสระในที่สาธารณะ เพราะไม่รู้ว่ามีรถเมลขานดำบริการหรือไม่ หากต้องใช้สะพานลอย หรือข้ามถนนจะวางแผนการเดินทางอย่างไร ทำให้โดยส่วนใหญ่ของผู้ใช้วีลแชร์จะชินกับแท็กซี่ ทั้งที่มีค่าใช้จ่ายสูงเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรถเมล เพราะการนั่งแท็กซี่ไปกลับ มีค่าใช้จ่าย ไม่ต่ำกว่า 200 บาท ดังนั้น จึงอยากให้มีรถเมลขานดำมากขึ้น และครอบคลุมทุกพื้นที่ เพราะประหยัดค่าใช้จ่าย มีผลกับการดำเนินชีวิต และเลือกทำงานของคนพิการ

สรุปทิ้งท้ายด้วยการวิเคราะห์ของ รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ ที่เอ่ยว่า

“ความฝันและความหวัง ที่จะเห็นการเปลี่ยนแปลงของรถเมลไทย น่าจะเป็นเรื่องยาก ทั้งกลไกราคา หากมีการปรับมาเก็บเงินค่าโดยสารแบบเหมาจ่าย 30 บาท ต่อคนต่อวันไม่จำกัดเที่ยวจริง ราคาอาจดึงดูดคนให้ขึ้นมาก และดีกับคนบางกลุ่ม แต่หากบริการยังเหมือนเดิม รอนานมากกว่า 3 ชม. ไม่มีรถขานดำให้คนพิการ การพัฒนาคุณภาพย่อมไม่เกิดขึ้น”