

'รถเมล์' สะดวก-ประหยัด ฝืนคนกรุง..เป็นจริงไม่ง่าย



ภาพของการจราจรที่ติดขัดจะกลายเป็นความชินชาไปเสียแล้ว จากรุ่นพ่อสู่รุ่นลูกและอาจต่อไปถึงรุ่นหลาน ท่ามกลางข่าวยานพาหนะส่วนบุคคลทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์ขายดีไม่ว่าเศรษฐกิจจะเป็นอย่างไรก็ตาม ซึ่งเมื่อไปถามเหตุผลที่หลายคนต้องยอมเป็นหนี้สิน ก็มักจะได้คำตอบว่า “ซื้อความสบาย” นั้นเพราะระบบขนส่งสาธารณะไม่สะดวกเอาเสียเลย โดยเฉพาะ “รถเมล์” ที่ทั้งสภาพเก่า มาไม่ตรงเวลา บางสายขับซึ่งจนน่าหวาดเสียว ฯลฯ

เมื่อเร็วๆ นี้ มีการจัดเสวนาเรื่อง “เสียงคนเมืองกับภาพฝันรถเมล์ไทย” จัดโดย 3 เพลจ ประกอบด้วย ไทยแอ็ค, ชุมชนคนรักรถเมล์ Bangkokbusclub และรถเมล์ไทยแฟนคลับ Rotmaethai ซึ่ง ธนรัตน์ ตั้งประจักษ์ภักดี ผู้ดูแลเพจ ชุมชนคนรักรถเมล์ Bangkokbusclub ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับแผนปฏิรูปรถเมล์ไทย เช่น มีการปรับเปลี่ยนเลขสายรถเมล์ใหม่ที่จะมีภาษาอังกฤษผสมกับตัวเลข การปรับปรุงเส้นทางตามแผนฟื้นฟู ขสมก. และแผนปฏิรูปรถเมล์ ที่จะมียอดรถเมล์บางเส้นทางเดิมอาจจะถูกยกเลิกไป หรือหลายเส้นทางที่เดิมไม่มีรถเมล์วิ่ง แผนใหม่ก็ยังไม่มียอดรถเมล์วิ่ง

ประเด็นต่างๆ เหล่านี้หากประกาศใช้โดยไม่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบตั้งแต่เนิ่นๆ จะสร้างความสับสนวุ่นวายมาก ดังนั้นข้อเสนอเพื่อแก้ปัญหาจึงมี 2 แนวทาง คือ 1.ให้กระทรวงคมนาคมเปิดเผยรายละเอียดข้อมูลในแผนฟื้นฟู ขสมก. รวมถึงแผนปฏิรูปรถเมล์ให้แก่ประชาชนได้รับทราบ และ 2.ให้กระทรวงคมนาคมเปิดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อแผนฟื้นฟู ขสมก. รวมถึงแผนปฏิรูปรถเมล์ เพราะเป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง

ขณะที่ รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ รองผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ให้ความเห็นว่า การแก้ปัญหาเรื่องรถเมล์ไม่สามารถแก้ทีละเรื่องแยกจากกัน เพราะปัญหาแต่ละเรื่องจะเชื่อมโยงกัน เช่น “อัตราค่าโดยสาร” ที่เกี่ยวข้องกับกำหนดเส้นทาง การให้สัมปทานเดินรถ เป็นต้น การแก้ปัญหาต้องแก้เชิงระบบ มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่สามารถนำทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมาคุยกัน รัฐบาลต้องมองรถเมล์เป็นบริการสาธารณะที่ต้องเข้ามาสนับสนุน ไม่ใช่เป็นเพียงปัญหาเฉพาะ ขสมก. ที่มีหนี้สินและต้องทำแผนฟื้นฟูเท่านั้น

โดยสถานการณ์ตอนนี้มี 2 แผน คือ 1.แผนปฏิรูปรถเมล์ ที่กรมการขนส่งทางบกเป็นเจ้าภาพ เป็นฝ่ายกำหนดนโยบายแต่ไม่มีอำนาจหน้าที่และงบประมาณในการเดินรถ และ 2.แผนฟื้นฟู ขสมก.ที่มีเป้าหมายหลัก คือการปลดหนี้ ขสมก. ซึ่งมีมากกว่า

“เมืองที่ก้าวหน้าไม่ได้หมายถึงที่ที่คนจนสามารถมีส่วนร่วมตัวไว้ใช้ แต่หมายถึงที่ที่แม้แต่คนรวยก็ยังใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (An advanced city is not a place where the poor move about in cars, rather it's where even the rich use public transportation)” วาทะของ เอ็นริเก เปนาโลซา (Enrique Penalosa) อดีตนายกเทศมนตรีกรุงโบโกตา เมืองหลวงของประเทศโคลัมเบีย ที่ใช้เวลาเพียง 3 ปีในการดำรงตำแหน่งช่วงปี 2541-2544 พลิกโฉมเมืองให้หน้าอยู่ด้วยการให้ความสำคัญกับทางเท้า ทางจักรยาน และระบบขนส่งมวลชน

ย้อนกลับมาดูที่กรุงเทพฯ เมืองหลวงของประเทศไทย

แสนล้านบาท ดังนั้นประเด็นเรื่องเส้นทางเดินรถ ราคาโดยสาร และการให้บริการ เมื่อเปรียบเทียบทั้ง 2 แผนยังมีส่วนที่ขัดแย้งกันอยู่ และยังไปไม่ถึงความฝันของคนเมือง จึงจำเป็นต้องมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่สามารถดึงเอา กรรมการขนส่งทางบกและ ขสมก. ให้มาจัดการร่วมกัน

มุมมองจากภาคการเมือง จิรวัดน์ อรรถยานนท์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร กรุงเทพมหานคร พรรถก้าวไกล กล่าวว่า ตั้งแต่อดีตที่ขึ้นรถเมล์ไปโรงเรียนจนถึงปัจจุบัน พบปัญหาของรถเมล์เหมือนเดิม ในประเด็นที่มีการปฏิรูปเส้นทางเดินรถเมล์มีคณะกรรมการที่เป็นคนกำหนดเส้นทางที่อาจจะไม่ใช่ ผู้ที่ไ้รถเมล์เป็นประจำ ส่วนคนที่นั่งรถเมล์เป็นประจำไม่ได้มีส่วนร่วมในการกำหนดเส้นทาง

และในประเด็นการปรับเปลี่ยนผู้รับสัมปทานเส้นทางในการเดินรถโดยสารประจำทางว่า หากมีการเปลี่ยนจากรถร้อน เป็นรถปรับอากาศนั้นแม้คุณภาพรถจะดีขึ้นแต่ราคาก็จะสูงขึ้นด้วย ควรต้องคำนึงถึงประชาชนผู้มีรายได้น้อยที่จำเป็นต้องใช้รถเมล์ด้วย หรือการปรับเปลี่ยนหรือยกเลิกเส้นทางรถเมล์ก็เช่นเดียวกัน จึงควรถามประชาชนก่อน และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น

ปิดท้ายด้วยเสียงสะท้อนจากผู้พิการ นันทิดา จิตภักดีรัตน์ ผู้ดูแลเพจ ToGether และทูตอารยสถาปัตยกรรมฯ ฝั่งใต้ กล่าวถึงการเปลี่ยนรถเมล์เป็นรถขานดำ ว่า ทำให้สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้สะดวกและราคาประหยัด เพราะเดิมคนพิการที่นั่งรถวีลแชร์ต้องนั่งรถแท็กซี่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงมาก รู้สึกต้องรบกวนคนต้องมาอุ้มขึ้นและลงรถ การมีรถเมล์ขานดำทำให้คุณภาพชีวิตของคนที่ใช้รถวีลแชร์ดีขึ้นเป็นอย่างมาก และมีอิสระในการเดินทางมากขึ้นในราคาที่ประหยัด จึงอยากให้ขยายจำนวนรถเมล์ขานดำให้ครอบคลุมทุกเส้นทาง

ย้อนไปเมื่อวันที่ 21 พ.ย. 2563 คอลัมน์ “ที่นี่แนวหน้า” ได้เสนอบทความ “ปฏิรูปรถเมล์จนคนกรุงลำบาก?” ว่าด้วยนโยบาย “1 เส้นทาง 1 ผู้ประกอบการ” ที่กรรมการขนส่งทางบกเสนอให้แยกเส้นทางของเอกชนแต่ละราย และของเอกชนกับ ขสมก. ออกจากกัน เพื่อลดปัญหาแย่งผู้โดยสาร และปัญหาขาดทุนของ ขสมก. แต่ผลคือประชาชนเดือดร้อน อาทิ กรณีสาย 29 (รังสิต-หัวลำโพง) ที่มีเพียงรถร้อนของ ขสมก. เท่านั้นที่รับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและจัดรถวิ่งตลอด 24 ชั่วโมง

สายดังกล่าวเมื่อเริ่มดำเนินการยุติการเดินรถของ ขสมก. ทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีรายได้น้อยและคนเดินทางในยามค่ำคืนจนท้ายที่สุด กรรมการขนส่งทางบก ต้องทำตามข้อเรียกร้องของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ ขสมก. ให้ชะลอแนวคิดดังกล่าวที่จะทำกับสายอื่นๆ ออกไปก่อน จนกว่าแผนฟื้นฟู ขสมก. จะผ่านการพิจารณา และต้องดำเนินการแบบค่อยเป็นค่อยไป อีกทั้งเส้นทางใดที่ ขสมก. เคยจัดรถวิ่ง 24 ชม. เมื่อยกให้เอกชนไปแล้วเอกชนก็ต้องจัดรถวิ่ง 24 ชม. ด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม อีกความท้าทายคือ “ฝั่งเมืองที่ชุมชนเกิดตรงไหนก็ได้” ตามตรอก ซอก ซอย ถนนสายรอง และหลายจุดก็เป็นทางตัน เส้นทางเหล่านี้ที่ผ่านมาทั้งรัฐและเอกชนอาจมองว่าการจัดรถเมล์ไม่คุ้มค่า จึงเปิดโอกาสให้เกิดขนส่งสาธารณะระดับรอง เช่น รถสองแถว มอเตอร์ไซค์รับจ้างที่ท้ายสุดเมื่อผู้คนเห็นถึงข้อจำกัดด้านความสะดวกสบาย ก็นำมาซึ่งการอพยพพาหนะส่วนตัวมาใช้..และเรื่องฝั่งเมืองกับชุมชนแบบนี้ก็ไม่ง่ายในการบริหารจัดการ!!!

SCOOP@NAEWNA.COM