

## ‘นครแห่งรถติด’ คือคำตอบ ‘รถเมล์ไทย’ โฉนรับขึ้น-ลง?

“เคยไปขึ้นรถเมล์ที่ญี่ปุ่น เราขึ้นก่อนถึงป้ายจะมารอลง โคนคนขับด่านะ เพราะเขาต้องรับผิดชอบ ถ้าเราเป็นอะไรขึ้นมา ของเขาต้องรอรหยุดสนิทถึงจะลุกจากที่นั่งแล้วค่อยเดินลง บ้านเราไม่ได้ลงอย่างกับหมูกับหมา”, “เราเคยถูกไปกอดแล้วมานั่ง ก็โดนไล่ มาขึ้นรถติ จะลงป้ายนี้ไม่ใช่หรือ แล้วรถพวกนี้ เวลาเบรกก็นะ”, “เห็นคิ้วมากที่สุดเลยคะเรื่องนี้ แถมการต้องแสดงตัวว่าจะลงโดยการลุกมาเตรียมตัวตอนรถวิ่งนี้ไม่ใช่เลย ไม่ใช่เลย และรถควรจอดทุกป้ายเสมอ ไม่ใช่ถ้าไม่กดกริ่งคือไม่จอด จะ ขสมก. หรือ รถร่วมก็ยังคงต้องปรับปรุงคะ”

บางส่วนจากความเห็นของผู้คนบนโลกออนไลน์ หลังมีเฟซบุ๊กแฟนเพจบางแห่งตั้งคำถาม “ทำไมรถเมล์เมืองไทยผู้โดยสารจะลงจากรถต้องเตรียมตัว? โดยกดกริ่งก่อนถึงป้ายแล้วมาขึ้นรอหน้าประตูรถ” พร้อมกับเปรียบเทียบกับรถเมล์ในประเทศที่เจริญแล้ว ซึ่งจะจอดทุกป้ายไม่ว่าจะมีคนขึ้น - ลงหรือไม่ ขณะเดียวกันผู้โดยสารยังสามารถนั่งจนถึงป้ายให้รถจอดสนิทแล้วค่อยลุกออกมาเดินลงจากรถ “ไม่เห็นต้องรีบร้อน” เหมือนสิ่งที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร (กทม.) เมืองหลวงของประเทศไทย อันเป็นพื้นที่ที่มีรถเมล์ให้บริการจำนวนมาก

ท่ามกลางความเห็นทำนองกันคำบริการพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร (กระเป๋) “สคู๊ปแนวหน้า” ขอใช้พื้นที่สะท้อนมุมมองจาก “คนรถเมล์” อาทิ เรื่องเล่าจาก คนขับรถเมล์สังกัด “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)” อายุ 39 ปี รายหนึ่ง ที่วิ่งรถเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ - จ.ปทุมธานี (ทิศเหนือ) มาแล้ว 6 ปี เขากล่าวชัดๆ เต็มเสียง “เมืองไทยไม่มีทางทำอย่างในต่างประเทศได้” ด้วยเหตุผลคือ

“ประการแรก..จะไม่มีทางเห็นคนไทยเข้าแถวรอขึ้นรถเมล์เด็ดขาด ทุกคนจะวิ่งกรุกกันแย่งขึ้นให้เร็วที่สุดทันที” ซึ่งต่างจากในต่างประเทศที่ผู้ใช้รถเมล์จะยืนต่อแถวเป็นระเบียบเรียบร้อย “แต่เรื่องนี้ก็น่าเห็นใจ เพราะต่างคนต่างกลัวจะไม่ได้นั่ง” เนื่องจาก “เชื่อม โยง” กับอีกเหตุผลคือ “ประการที่สอง..การจราจรกรุงเทพฯ ติดขัดมาก” ถ้าเลือกได้ “คงไม่มีใครอยากทนยืน” รวมถึงรอรถคันถัดไปที่อาจใช้เวลานาน

“ที่ผู้โดยสารต้องแย่งกันขึ้นรถ กลัวไม่ได้ไปเป็นเรื่องหลัก รองลงมาคือกลัวไม่ได้นั่ง แล้วรถก็ติดมาก เวลาขับช้าก็บอกลากพอขับเร็วก็บอกหวาดเสียว บางทีก็จอดเทียบป้ายไม่ได้เพราะรอบๆ มีทั้งแท็กซี่ ทั้งรถตู้จอดแช่ เพราะถ้าหักเข้า - หักออกก็ช้าอีก ที่มันเป็นแบบนี้เพราะ巴士เลน (Bus Lane) ที่เมื่อก่อนเคยกำหนดไว้ให้เฉพาะรถเมล์วิ่งมันหายไป เพราะจำนวนรถบนถนนเพิ่มขึ้น คือคนใช้รถส่วนตัวกันเยอะ” พนักงานขับรถสังกัด ขสมก. รายนี้กล่าว

ไม่ต่างจาก กระเป๋ารถเมล์สังกัด “รถเอกชนร่วมบริการ” อายุ 48 ปี อีกราย ผ่านชีวิตการเป็นกระเป๋ารถเมล์มาแล้ว 26 ปีในหลากหลายเส้นทางทั่วกรุงเทพฯ - ปริมาณพล เธอเล่าว่า “รถเมล์เข้าป้าย..แค่จอดรอให้ผู้โดยสารขึ้น - ลงให้เรียบร้อย ครู่เดียวก็เจอสารพัดยานพาหนะที่ตามมาข้างหลังบีบแตรไล่แล้ว หนักหน่อยบางคันเปิดกระจกตะโกนคำก็มี” และเอาเข้าจริงๆ “ผู้โดยสารเองก็รีบจะให้ไปเร็วๆ ด้วย” ถ้าขับช้าก็จะมีทั้งเสียงนินทาไปจนถึงถูกร้องเรียน

“เคยได้ยินผู้โดยสารบ่นว่า “จะไปทันไหม” ทั้งที่เป็นช่วงเวลารถติด บางคนมีบ่น “คนขับกินเต๋ามาหรือ” หรือเคยมีกระแทกคนขับบางคนโดนร้องเรียนข้อหา “ขับรถช้า” แปลกไหม? ปกติเขาเรียนกันมีแต่ขับรถเร็วประมาทหวาดเสียว แต่นี่โดนร้องเรียนเรื่องขับรถช้า เราก็ช่วยชี้แจงว่าคนขับแกอายุมากแล้ว จะให้ขับเร็วได้เท่าไรกัน เล่นช้าก็มีทั้งรถตู้ แท็กซี่ มีมอเตอร์ไซค์อีก ถ้ารถเมล์ขับตามๆ ไป ไม่ออกเลน 2 เลน 3 ก็ช้า โคนคำอีก” เธอกล่าว

กระเป๋ารถเมล์สาวใหญ่รายนี้ ยังกล่าวอีกว่า “ขอให้ผู้โดยสารเอาใจเขาใส่ใจเราบ้าง ไม่ใช่เห็นว่าเป็นผู้ให้บริการแล้วจะทำอะไรก็ได้” เช่น บางคนเอาแต่เล่นโทรศัพท์มือถือ หรือใส่หูฟังเพลง ไม่ได้ยินหรือไม่สนใจที่กระเป๋ารถเมล์จะบ่นไปเป็นทีใด หรือกระเป๋ารถเมล์ไปถามว่าลงป้ายไหนก็ไม่บอก พอลงไม่ทันก็มาบ่นว่าคนขับไม่จอด พอเกิดเรื่องขึ้นก็มาโทษผู้ให้บริการ หรือพอไปเดือนไปบอกแม้จะใช้ถ้อยคำสุภาพแต่ก็ถูกด่าหรือแสดงกิริยาไม่พอใจใส่พนักงาน

อีกข้อห่วงใยบนโลกออนไลน์ซึ่งระบุว่า “การที่ผู้โดยสารลุกเดินมารอที่ประตูรถเมล์อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ” ทำให้ในประเทศเจริญแล้วไม่มีพฤติกรรมดังกล่าวนั้น นพ.ชนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ให้ความเห็นว่า อุบัติเหตุที่เกี่ยวกับรถเมล์แบ่งปัจจัยได้ 3 ส่วน 1.พนักงานขับรถ ปัจจัยเสี่ยงมาจากการไม่ปิดประตูขณะรถกำลังแล่น การเปิดประตูให้ลงโดยยังไม่จอดเทียบป้าย การจอดรถไม่สนิท

รวมถึง “ความรู้สึกลังเลใจที่ได้ยินเสียงกริ่งหลายครั้ง” บางคนอาจคิดไปว่า “จะกดย้ออะไรนักหนา” ก็อยากให้เข้าใจว่า “ผู้โดยสารไม่ได้มีแค่คนเดียว..คนขับโปรดใจเย็นอย่าถือเอามาเป็นอารมณ์” ขณะเดียวกัน กระเป๋ารถเมล์ก็ควรช่วยบอกคนขับด้วยว่าผู้โดยสารลงครบแล้วหรือยัง 2.ผู้โดยสาร บางครั้งไม่ได้เตรียมตัวแต่พอถึงป้ายก็รีบวิ่งออกมา การรีบลงโดยที่รถยังไม่จอดสนิท ตลอดจน “การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขึ้นบนรถหรือเดินขึ้น - ลงรถ จนจับราวโหนไม่แน่น หรือไม่คว้ามอเตอร์ไซค์วิ่งมาทางซ้ายหรือไม่” อาจเกิดอุบัติเหตุได้ ผู้โดยสารก็ต้องระมัดระวังด้วย และ 3.สิ่งแวดล้อมหรือโครงสร้างเชิงระบบ ซึ่งมีตั้งแต่ “การให้คำตอบแทน

พนักงานขับรถ - พนักงานเก็บค่าโดยสารแบบเน้นส่วนแบ่งค่าตัวเป็นหลัก ในกลุ่มรถเอกชนร่วมบริการ” กดดันให้ต้อง “ทำรอบ” เพื่อให้มีรายได้มากพอเลี้ยงตนเองและครอบครัว หรือ “การจราจรที่ติดขัด” ทำให้เมื่อคนขับรถมาถึงจุดรถสนิทไม่ว่าจะชิดป้ายที่เลนซ้ายสุดหรือจอดที่เลนถัดมาก็ตามเพื่อให้ผู้โดยสารขึ้น - ลงรถ มักถูกยานพาหนะอื่นๆ บีบแตรไล่เพราะ “คนทุกคน - รถทุกคันจะรีบไปให้เร็วที่สุด” เหล่านี้ก็เป็นปัจจัยกดดันให้คนขับรถเมล์ต้องขับเร็วรวมถึงจอดรถไม่สนิทได้เช่นกัน

“จะโยง โยงโย”ไหนเข้ามามันก็พันกันหมด เพราะเมื่อไรก็ตามที่ทุกคนต้องเร่งรีบ ไม่ว่าจะด้วยค่าตอบแทน ไม่ว่าจะด้วยเวลาเพราะรถมันติด พอมันมีปัจจัยพวกนี้เป็นตัวเสริม อีกอันก็ป้ายรถเมล์ตรงสี่แยกสมมุติเป็นแยกใหญ่ ไฟแดงที่ก็แดงนาน สมมุติระหว่างรอผู้โดยสารลง ไฟเขียวปุ๊บจะรีบเร่งเลยเพราะเขารู้ว่าถ้าไปไม่ทันมันก็ยาวอันนี้ก็เป็นอีกปัจจัย มันอาจจะต้องมานั่งสังคมให้ทยอยกลับมา ถ้ายังเน้นเรื่องความปลอดภัยเราก็ต้องปรับตัวว่า “เออ!..ไม่ทันก็คือไม่ทัน” แต่ไม่ใช่เร่งเพื่อทัน

เพราะมันก็จะไปพันกับพฤติกรรมอื่นๆ อีก เช่น เห็นไฟเหลือง รู้ว่าแยกนี้ติดนาน เหลืองก็ไปเลย ตามน้ำไป ยิ่งถ้าแยกใหญ่ยิ่งอันตราย มันไปแดงตรงกลางแยก ผู้โดยสารก็ต้องปรับตัว ไม่ใช่เป็นหน้าที่คนขับฝ่ายเดียว ตัวคุณก็ต้องเตรียมพร้อม ฝ่ายคนขับก็ต้องเข้าใจ และระบบก็ต้องถูกตั้งคำถามว่าเราจะมาอยู่กับการจ่ายค่าตอบแทนตามรอบวิ่ง ตามเปอร์เซ็นต์ตัวอีกนานเท่าไร” นพ.ชนะพงศ์ กล่าวในท้ายที่สุด

ที่มา : <https://www.naewna.com/likesara/420977>