



ปล่อยพิธีรถตู้เกือบ...สร้างระเบิดเวลาเคลื่อนที่ “ต้นทุนชีวิตคนไทยแสนถูก”



การจัดระเบียบรถตู้ของรัฐบาล คสช. ให้เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ ทั้ง 3 แห่ง (สถานีขนส่งจตุจักร, สายใต้ (ปิ่นเกล้า), เอกมัย) เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 เป็นมาตรการเข้มข้นเด็ดขาด เพราะนอกจากเป็นการจัดระเบียบแล้ว ยังทลายมาเฟีย อีทธิพลและปราบปรามยาเสพติด จัดการทางเท้าคืนให้คนเดินถนน อนุสาวรีย์โล่งตามเป้าหมาย พร้อมติดตามตรวจสอบการให้บริการ โดยมีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ทำหน้าที่ตรวจจับปรับคนขับรถตู้โดยสารสาธารณะที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบและกฎหมาย

ในการจัดระเบียบรถตู้ก็ได้ เกิดกระแสอีกด้านว่า ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกเหมือนเดิม ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่ม ส่วนผู้ประกอบการ/คนขับรถตู้ ต้องประสบกับขาดทุน เพราะเที่ยววิ่งและ





คน ลดลง... เหตุเพราะการเดินทางเข้าสถานีขนส่งไม่สะดวก ผู้โดยสารก็เปลี่ยนไปใช้บริการอื่นแทน

แต่แล้ว วันที่ 2 ม.ค. 2560 รถตู้โดยสาร สาย จันทบุรี - กรุงเทพฯ ได้เกิดอุบัติเหตุ พุ่งข้ามเกาะไปชนกับรถปิกอัพจนมีผู้เสียชีวิต 25 ราย อุบัติเหตุนี้ร้ายแรงมาก ...การสอบสวนเบื้องต้นพบว่า คนขับรถตู้ ไม่มีสารเสพติด แต่ขับมาด้วยความเร็วและเกิดหลับใน ...

เนื่องจาก มีการเร่งทำรอบเที่ยววิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่ สำหรับช่วงเทศกาลรัฐบาลและหน่วยงานทุกภาคส่วน ทรนรงค์ทุกเทศกาล ให้ระมัดระวังในการเดินทาง คนขับรถสาธารณะ แอลกอฮอล์ ต้องเป็นศูนย์ ตั้งจุดตรวจจุดพัก มาตรการเข้มข้นมากทุกปี แต่อุบัติเหตุก็เพิ่มและหนักขึ้นทุกปี ซึ่งปีใหม่นี้ “อาคม เติมพิทยาไพสิฐ” รว.คมนาคม ระบุว่า เป็นห่วงเรื่องขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดมาก เพราะสถิติอุบัติเหตุ ตีคู่มากับ “เมาแล้วขับ” ปีใหม่นี้หวังว่าจะแซงแล้วก็จริง...

ถามว่า รถตู้โดยสารเกิดขึ้นได้อย่างไร ข้อมูลทางวิศวกรรมด้านรถยนต์ระบุว่า รถตู้ต้นแบบ ประเทศญี่ปุ่น ใช้เป็นรถตู้บรรทุกของ จะปิดทึบหมด แต่ไทยดัดแปลงติดช่องกระจกด้านข้างและด้านหลัง แถมติดเก้าอี้ที่นั่ง มาบรรทุกคน ...ต่อมาได้มีการนำมาวิ่งรับผู้โดยสาร (รถตู้เถื่อน) วิ่งไปทั่วทั้งเส้นทางรถเมล์ใน กทม. และเส้นทางรถ บขส. ระหว่าง กทม.-ต่างจังหวัด ซึ่งได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว เพราะ 15 ที่นั่ง เต็มออก... ไม่ต้องรอนานเหมือนรถโดยสารใหญ่

งานนี้ กลุ่มผู้ประกอบการร่วม ๆ บขส.ที่มี “เจ้เกี้ยว...สุจินดา เชิดชัย” เป็นนายกสมาคมผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารได้รับผลกระทบหนัก ขาดทุนยับ โดยเฉพาะเส้นทางสายสั้น ไม่เกิน 300 กม. ผู้โดยสารหันไปใช้รถตู้หมด เพราะรวดเร็ว ทันใจ ไม่ต้องรอนานขึ้นตรงไหน...ลงตรงไหนขอให้บอก จอดได้ตามใจ

นอกจากไม่ได้รับการดูแล ในฐานะที่รถร่วมฯ บขส. ผู้ได้รับสัมปทานจาก บขส.อย่างถูกต้องแล้ว รัฐบาล” อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ” ในขณะนั้น มีโสภณ ชาร์มย์ เป็น รว.คมนาคม จากพรรคภูมิใจไทย เดินทางผลักดันรถตู้เถื่อน ผิดกฎหมาย ให้กลายเป็นรถถูกกฎหมาย โดยรับจดทะเบียน และจัดเส้นทางวิ่งให้เรียบร้อย ช่วงปี 2552

“ทำไมถึงเกิดการอนุญาตสิ่งที่ไม่ควร ไม่ถูกต้องให้ถูกต้อง เบื้องลึกเบื้องหลัง ...ว่ากันว่า รถตู้ 5,000- 6,000 คัน ที่จะเข้ามาขึ้น ต้องเสียค่าใช้จ่ายคันละ 4 แสนบาท เงินไม่ต่ำกว่า 2,000 ล้านบาทนี้จะเข้ากระเป๋าใครบ้าง..? แต่ที่แน่ๆ ยืนยันชัดว่าไม่ได้เข้าหน่วยงานรัฐ”

เมื่อรถโดยสาร ขนาด 12 เมตร ที่ได้สัมปทานจาก บขส. ขาดทุน ชुरกไปไม่รอด บขส. เสนอกระทรวงคมนาคม ให้แปลงรถใหญ่ 1 คัน เป็นรถตู้โดยสาร 3 คัน ...ว่ากันว่ารอบนี้ ก็มีค่าใช้จ่ายอีก...

ผู้ประกอบการรถร่วมฯ บขส. ทயอยเปลี่ยนรถใหญ่ เป็นรถตู้โดยสารเพื่ออยู่รอด ...มาวันนี้ จะยกเลิกรถตู้ อีก !!!

ถามว่า ถ้าครั้งนั้นไม่อนุญาตรถตู้เถื่อนให้เป็นรถที่ถูกกฎหมาย และเดินหน้าปราบปรามกันจริงๆ หลายปีต่อมาจนถึงวันนี้ ก็คงไม่เกิดปัญหา ไม่มีอุบัติเหตุร้ายแรงที่คร่าชีวิตประชาชนคนไทยอย่างน่าสยดสยอง แล้ววันนี้ ...พวกที่อนุญาต กลับเงิบ ไม่รู้ร้อนรู้หนาว หรือคิดจะรับผิดชอบ กันบ้างเลยหรือ?

เมื่อรถตู้ออกแบบเป็นรถบรรทุกความแข็งแรงของโครงสร้าง จึงไม่ได้รับรองกับการใช้บรรทุกคน และยังนำมาดัดตั้งเก้าอี้ กับพื้นรถที่ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อรับกับการยึดเก้าอี้ ทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ เก้าอี้จะหลุดออกจากที่ยึดทุกครั้ง ...ก่อนหน้านี้ คณะอนุกรรมการคมนาคม ได้เคยมีความพยายามพิจารณาเพื่อปรับปรุงเพิ่มความแข็งแรง เก้าอี้ โครงสร้างตัวถังรถตู้ให้เหมาะสมกับการโดยสารสาธารณะ แต่! เรื่องเงิบหาย...ว่ากันว่า เพราะผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ...ไม่ต้องการเพิ่มต้นทุนในการผลิตรถ ...

● ทำไม! คนไทยจึงมีต้นทุนชีวิตถูกแสนถูก

อุบัติเหตุ รถตู้ชนปิกอัพ จุดประเด็นให้ภาครัฐเอาจริงและแก้ที่ต้นเหตุจริงๆ ของปัญหามากขึ้น โดยยกเลิกรถตู้โดยสารสาธารณะและปรับไปเป็นรถไมโครบัส ขนาด 20 ที่นั่งขึ้นไปแทน เพราะเหมาะสมสำหรับการวิ่งระยะทางไกล เรื่องนี้ปลุกกระแสตื่นตัวให้กับอุตสาหกรรมต่อรถโดยสารในประเทศอย่างมาก แต่คงไม่สามารถเปลี่ยนได้ในชั่วพริบตาเพราะคัสตัมรถโดยสาร ต้องสั่งซื้อจากนั้น คือการต่อตัวถังและโครงสร้างรถขนาด 9-10 เมตร รวม 2 ชั้นตอนนั้น ไม่น้อยกว่า 6 เดือน ถ้าจะเร่งให้เร็ว มีทางเดียวคือจากจีน

ขณะที่การบริหารจัดการ เปลี่ยนผ่าน ผู้ประกอบการถือทะเบียนรถตู้ไปเป็นรถไมโครบัส สัดส่วน ...กับจำนวนรถไมโครบัส กับความต้องการ หรือจำนวนผู้โดยสาร ทุกอย่างต้องสัมพันธ์ สอดคล้องกัน เป็นโจทย์ที่ กรมขนส่งฯ ต้องศึกษาให้รอบคอบ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาซ้ำซ้อนอีก

จากสถิติ กรมการขนส่ง วันที่ 1 มกราคม 2560 จำนวนรถตู้โดยสารสาธารณะรวมทั้งสิ้น 15,522 คัน ได้แก่ รถหมวด 1 (กทม.) จำนวน 5,138 คัน รถหมวด 1



ภูมิภาค จำนวน 43 คัน รถหมวด 2 (กทม.-ต่าง
จังหวัด) จำนวน 5,318 คัน รถหมวด 3 จำนวน 2,944
คัน รถหมวด 4 กทม. จำนวน 126 คัน รถหมวด 4
ภูมิภาค จำนวน 1,953 คัน

ระหว่างรอการปรับเปลี่ยน “คมนาคม”สั่งมาตรการ
เร่งด่วน ให้กรมขนส่งฯเร่ง ติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็ว
รถตู้ทุกคัน ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2560 และรถทุกคัน
ต้องเข้าสถานี ก่อนออกรถ จะมีการตรวจสภาพรถและ
คนขับ โดยเจ้าหน้าที่กรมขนส่งฯ

“การติดGPS ดูข้อมูลได้เรียลไทม์เพื่อป้องกัน
เรื่องขับเร็ว กฎหมายกำหนด 90 กม./ชม. แต่การ
ปฏิบัติ ตรวจจับ ...หากไม่เรียลไทม์ด้วย ติด GPS ไป
ก็ไร้ประโยชน์ เพราะไปตามปรับกันทีหลัง มันจะทัน
สถานการณ์กันมั๊ย?” .