



นิบพรัตน์ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี
ออกอาการ "ฟิวส์ขาด" ภายหลังเกิดเหตุโศกนาฏกรรมรถตู้โดยสารสาธารณะสายกรุงเทพฯ-
จันทบุรี ที่คนขับรถตู้วิ่งควงรอบจนผลอหลับใน ก่อนรถเหินข้ามเลนไปชนประสาธน์กับ
รถกระบะบรรทุกผู้โดยสารก่อให้เกิดเหตุสุดสลดอย่างสดผู้โดยสารไปถึง 25 ศพ บนถนนสาย 334
บ้านบึง-แกลง ประเดิมในวันขึ้นปีใหม่ 2560

จนทำให้นายกฯเหลืออดประกาศวิพากษ์วิจารณ์ ม.44 สั่งให้กระทรวงคมนาคม และ
กรมการขนส่งทางบก "ล้างบาง" และจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะอย่างจริงจังภายใน 3
เดือนเพื่อไม่ให้เกิดเหตุสุดสลดขึ้นได้อีก!

เมื่อมาประจวบเหมาะกับความล้มเหลวของมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนใน
ช่วง 7 วันอันตรายในช่วงเทศกาลปีใหม่ ที่ปรากฏว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นถึง 3,919 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 478
ศพ บาดเจ็บอีกกว่า 4,125 ราย ทุบสถิติใดๆเท่าที่เคยมีมา ทั้งที่รัฐบาลป่าวประกาศจะบูรณาการดูแล
และป้องกันอุบัติเหตุอย่างเข้มงวด!

เป็นเครื่องตอกย้ำความ "ล้มเหลว" มาตรการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุของหน่วย
งานที่เกี่ยวข้อง

เราได้เห็นภาพของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดการ "วัวหายแล้วล้อมคอก" กันออกมาเป็น
กระบวนโกย เจ้าหน้าที่ทหารจากมณฑลทหารบกต่างๆ ร่วมกับขนส่งจังหวัดในพื้นที่ต่างลงพื้นที่ตรวจ
สภาพรถตู้กันแอ็กเกริก ฯลฯ ขณะที่กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ก็ปิดฝืนขงให้นายกฯจัด ม.44 เพิ่ม
โทษหนักแก่การกระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 และ พ.ร.บ.รถยนต์ปี 2522 แก่
คนขับรถไร้จิตสำนึกทั้งหลาย

แต่กระทรวงคมนาคมดูจะไปไกลกว่านั้น ถึงขั้นเล็งเลิกรถตู้โดยสาร และหันไป
"ปิดฝืน" เอารถบัสโดยสารขนาดเล็ก "มินิบัส" หรือไมโครบัสขนาด 20 ที่นั่งมาใช้แทน



ภายในระยะเวลา 6 เดือนนับจากนี้ หรือเริ่มตั้งแต่กลางปี 2560 ซึ่งเร็วกว่าแผนเดิมของกรมที่ตั้งเป้าให้ทยอยปรับเปลี่ยนตั้งแต่ปี 2562-2564

ขณะที่สมาคมกาน้ำมันดิบแห่งชาติ (สนช.) บางรายถึงขั้นเสนอยกเลิกสัมปทานรถตู้โดยสารประจำทางข้ามจังหวัด และให้พิจารณาปรับส่งได้เฉพาะในเขตจังหวัด หรือข้ามเขตรอยต่อจังหวัดได้ไม่เกิน 100 กม. ส่วนการขนส่งผู้โดยสารทางไกลให้ไปใช้รถมินิบัส หรือไมโครบัสแทน

ทำเอาผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะสำไปทั้งบาง บางส่วนถึงกับออกมาโอดโอยถึงมาตรการจัดระเบียบรถตู้โดยสารของรัฐในครั้งนี้อ้างว่าผู้ประกอบการทั้งระบบ ขณะนี้ล้มครืนมีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย และเริ่มตั้งคำถามมาตรการของรัฐเป็นหนทางแก้ไขปัญหาคงจุดหรือไม่?

ย้อนรอยอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร

ปฏิเสธไม่ได้ว่าความนิยมในการใช้รถตู้โดยสารสำหรับเมืองไทย ทั้งในส่วนของ การให้บริการในเมือง และการให้บริการข้ามจังหวัด ได้กลายเป็นความจำเป็นในชีวิตประจำวันของผู้คนไปแล้ว ด้วยความคล่องตัว สามารถเข้าถึงผู้ใช้บริการลงลึกถึงระดับอำเภอ จนแทบจะเป็น “คอร์นคูลอร์ เซอร์วิส” ไปแล้ว

ทั้งนี้หากย้อนรอยสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนรถตู้โดยสารสาธารณะในช่วงปี 2557-2558 ที่เกิดขึ้นรวมทั้งสิ้น 525 ครั้ง โดยมีผู้บาดเจ็บ 1,580 คน และเสียชีวิตไปถึง 146 คน เท่าที่มีการรวบรวมสถิติไว้พบว่า มีรถตู้โดยสารเป็นจำเลยถึง 38% หรือมากกว่า 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นคือ 196 ครั้ง

ขณะที่สถิติในรอบปี 2559 (ม.ค.-พ.ย.2559) มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนรถตู้โดยสารจำนวน 215 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 1,102 คน และเสียชีวิต 103 ราย เฉลี่ยแล้วเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 19.5 ครั้ง/เดือน บาดเจ็บเฉลี่ย 100 คน/เดือน และเสียชีวิตเฉลี่ย 9.4 คน/เดือน

ทุกครั้งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หน่วยงานภาครัฐก็มักจะจัดมาตรการ “วิวหายแล้วล้อมคอก” ขึ้นมาแก้ไขปัญหาก็ตาม หากวัดสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยข้างต้นปฏิเสธไม่ได้ว่า ถ้าเป็นข้อสอบก็ต้องติดเอฟ (F) อย่างแน่นอน เนื่องจากสถิติอุบัติเหตุบน

ท้องถนนของประเทศไทยไม่เคยลด
ลงเลย ตรงกันข้ามมีแต่จะทวีความรุนแรง
มากขึ้นทุกขณะ ยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่
และสงกรานต์ด้วยแล้ว!

แม้หลายฝ่ายจะออกโรงเตือนด้วยสภาพของรถตู้

ไม่เหมาะสมที่จะนำมาดัดแปลงจดทะเบียนเป็นรถตู้โดยสารตั้งแต่แรกอยู่แล้ว เพราะวัตถุประสงค์ของการผลิตและประกอบรถตู้นั้นมีไว้เพื่อการขนส่งสินค้าเป็นหลักเท่านั้น

ขณะที่กฎหมายในเมืองไทยยังเอื้อให้เกิดการดัดแปลงรถตู้ที่ไปเป็นรถยนต์โดยสารสาธารณะที่หากเป็นการนำเขารถตู้ที่มีที่นั่งต่ำกว่า 11 ที่นั่ง เข้ามาจดทะเบียนโดยตรงแล้วจะเสียภาษีแพงลิบลิ่วถึง 80% แต่หากเป็นการนำรถที่มีที่นั่งเกินกว่า 11 ที่นั่ง มาจดทะเบียน จะเสียภาษีดัดแปลงแค่ 3% จึงเปิดโอกาสให้มีการนำเอารถตู้ที่ไปมาดัดแปลงเป็นรถยนต์โดยสารสาธารณะกันเอิกเกริก และไม่ได้ใส่เบาะเข้าไปเพียง 14-15 ที่นั่งเท่านั้น เจ้าของรถตู้บางรายหรือส่วนใหญ่แล้ว ยังติดตั้งเบาะเสริมอัดเข้าไปถึง 17-18 ที่นั่งเข้าไปอีก

การดัดแปลงเอารถตู้ที่ไปต่างประเทศเขามีไว้ขนของ มาดัดแปลงเป็นรถตู้โดยสารของบ้านเราที่ทั้งเพิ่มที่นั่งและติดตั้งระบบแก๊สเป็นเชื้อเพลิง (NGV/LPG) ด้วยอีก ได้ส่งผลให้สมมูลน้ำหนักตัวรถเปลี่ยนแปลงจากตัวรถเดิมซึ่งมีผลต่อสมรรถนะและความปลอดภัยของรถโดยตรงทั้งในส่วนของ การควบคุมรถ การบังคับเลี้ยว



เมื่อกฎหมายบ้านเมืองเรายังหย่อนยาน ปลดปล่อยให้มีการดัดแปลงรถตู้กันอย่างง่ายดายโดยแทบจะไม่มีการตรวจสอบ รวมทั้งไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุต่อผู้โดยสาร หรืออุปกรณ์ไม่สามารถใช้งานได้จริง ก็ยังทำให้รถตู้โดยสารนั้นเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเข้าไปอีก

ที่ผ่านมาแม้รัฐบาลจะมีนโยบายจัดระเบียบรถตู้โดยสารด้วยการพยายามนำรถตู้ที่วิ่งผิดกฎหมายเข้าระบบ โดยกำหนดเงื่อนไขรถมีอายุไม่เกิน 10 ปี บรรทุกได้ไม่เกิน 14 ที่นั่ง ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง มีเครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจกและมีอุปกรณ์ส่วนควบ หรือการย้ายรถตู้ให้เข้าสถานีขนส่งทั้งหมด เพื่ออำนวยความสะดวกดูแล

แต่ก็ไม่ได้ช่วยให้สถิติอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะลดลงไปแม้แต่น้อย!!!

ขง ม.44 แก้ปัญหา “รื้อหายล้อมคอก”

ความตื่นตัวจากอุบัติเหตุรถตู้โดยสารล่าสุดที่เกิดขึ้นจนมีผู้เสียชีวิตถึง 25 ศพนั้น ได้ทำให้สังคมและโดยเฉพาะ โลกโซเชียลเพิ่มแรงกดดันให้หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องได้ลงมายุติปัญหานี้อย่างจริงจัง และทำให้นายกรัฐมนตรีพลเอกประยุทธ์ สั่งการให้มีการยกเลิกเรื่องดูแลปัญหานี้อย่างจริงจัง

โดยในส่วนของการตรวจคมนาคมนั้นไปไกลถึงขั้นมีนโยบายเลิกรถตู้โดยสาร และหันไปปิดฝุ่นเอารถบัสโดยสารขนาดเล็กมินิบัส หรือไมโครบัสขนาด 20 ที่นั่ง มาใช้แทน โดย นายเชิดชัย สนั่นศรีสาคร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เปิดเผยว่า ได้รับนโยบายจาก นายพิชิต อัคราทิตย์ รมช.คมนาคม เกี่ยวกับแผนการพัฒนาคมนาคมปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยนายพิชิตต้องการให้กรมการขนส่งทางบกเร่งรัดระยะเวลาการปรับเปลี่ยนรถตู้โดยสารเป็นรถไมโครบัสขนาด 20 ที่นั่ง ภายในระยะเวลา 6 เดือนนับจากนี้ หรือเริ่มตั้งแต่กลางปี 2560 ซึ่งเร็วกว่าแผนเดิมที่ทยอยเริ่มปรับเปลี่ยนตั้งแต่ปี 2562-2564

ระยะแรกจะเร่งรัดปรับเปลี่ยนรถตู้โดยสารหมวด 2 ที่วิ่งระหว่างกทม.-ต่างจังหวัดก่อน ซึ่งปัจจุบันมีประมาณ 6,400 คัน จากนั้นในระยะที่ 2 จะปรับเปลี่ยนรถตู้โดยสารหมวด 3 ที่วิ่งระหว่างจังหวัด-จังหวัดที่มียอดลงทะเบียนอยู่ราว 2,700 คัน

ขณะเดียวกัน กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ยังเสนอยกเลิกมาตรการเร่งลดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการปรับเพิ่มบทลงโทษกรณีฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่งเป็นกฎหมายที่อยู่ในความดูแลของขนส่ง

โดยนายสนธิ พรหมวงษ์อธิบดีกรมการขนส่งทางบกส่งระบุว่าการเพิ่มโทษในครั้งนี้จะครอบคลุมไปทั้งรถโดยสารสาธารณะและรถรับจ้างสาธารณะทั้งหมด เช่น การเพิ่มโทษกรณีขับรถโดยไม่ใบอนุญาตขับขี่ จากจำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และตัวผู้ประกอบการจะโดนปรับด้วยไม่เกิน 50,000 บาท

นอกจากนี้ยังเสนอเพิ่มโทษข้อหาการหักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ให้ครอบคลุมไปยังผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลด้วย นอกจากนั้นยังพิจารณากำหนดให้ผู้ประกอบการเจ้าของบริษัทรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมาย จะต้องควบคุมและกำกับให้คนขับไม่ขับรถเร็ว และฝ่าฝืนกฎหมาย โดยได้กำหนดบทลงโทษกับผู้ประกอบการเพิ่มเติม นอกเหนือไปจากการกำหนดบทลงโทษกับผู้ขับขี่

“หักดิบ” รถตู้โดยสาร...เก่าไม่ถูกที่คัน!

นโยบายของรัฐต่อการรื้อไล่จัดระเบียบรถตู้โดยสารถึงขั้นจะ “ล้างบาง” กันไปเลยนั้น ปฏิเสธไม่ได้ว่า ไม่เพียงจะกระทบต่อผู้ประกอบการในปัจจุบันที่กำลังออกมาร้องแรกแตกกระเซอ ยังอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการเอง

ด้วยบริการรถตู้โดยสารนั้นมีความคล่องตัว เข้าถึงได้ทุกพื้นที่ที่รถบัสไปไม่ถึงระดับอำเภอ ช่วยลดภาระให้ประชาชนไม่ต้องนั่งรถหลายต่อ การจะปรับเปลี่ยนนำเอารถมินิบัส หรือไมโครบัสเข้ามาแทนที่ไม่สามารถให้หลักประกันได้ว่าจะสามารถตอบสนองความต้องการได้เท่า



นอกจากนั้นยังกระทบไปถึงสถานที่จอดรถโดยสารที่ต้องขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ทั้งสถานีขนส่งในกรุงเทพฯและต่างจังหวัด ทั้งยังอาจทำให้ประชาชนเข้าถึงจุดจอดรถได้ยากมากขึ้น

ขณะที่ตัวรถโดยสารเองเมื่อรัฐยกเลิกไม่ต่อทะเบียนขนส่งให้ หรือกำหนดให้ไปให้บริการเฉพาะภายในเขตจังหวัดหรือเฉพาะช่วงรอยต่อระหว่างจังหวัดในระยะสั้น ก็อาจมีปัญหาดูแลตามมาอีกหากรถเหล่านี้ยังคงลักลอบกลับมาให้บริการแบบรถตู้เถื่อนที่ไร้การควบคุมในอดีต

เหนือสิ่งอื่นใด การพิจารณานำเอารถมินิบัสหรือไม่ ครอบคลุมเข้ามาทดแทนนั้น ก็ยังมีปัญหาด้วยว่าประเทศไทยมีการผลิตหรือประกอบรถประเภทนี้เพียงพอแล้วหรือ สนนราคาเป็นอย่างไร เพราะหากเป็นการนำเข้ารถทั้งคันสนนราคาก็แพงลิบลิ่วเกินกว่าผู้ประกอบการรายย่อยจะแบกรับ

แต่หากเป็นการนำเข้าแชสซีส์ (Chassis) รถมาคัดแปลงก็ยิ่งจะเป็นการสร้างปัญหาหนักเข้าไปอีก!

หากทุกฝ่ายจะย้อนกลับไปพิจารณาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ทั้งที่เกิดจากรถล้มคว่ำ หรือรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นๆที่กำลังตกเป็น "จำเลย" ของสังคมอยู่เวลานี้จะเห็นได้ว่าล้วนมีสาเหตุที่หลากหลาย ทั้งเรื่องของสภาพตัวรถโดยสาร การดูแลรักษา พฤติกรรมผู้ขับรถ จิตสำนึก สภาพของท้องถนน

หรือแม้แต่ความไม่เอาถ่านหย่อนยานการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง! หลังอุบัติเหตุรถตู้โดยสาร 25 ศพ เรายังคงเห็นพฤติกรรมคนขับรถตู้ไร้สำนึกที่ยังคงขับรถด้วยความคลึกคะนอง ขับเร็วเกิน 120-140 กม./ชม. บ้างก็ยังขับรถไปเล่นมือถือไปแชตไลน์ไปล่าสุดยังบรรทุกผู้โดยสารแออัดยัดเยียดนานประเภท "ตีตัวยีน" ให้เห็นอยู่ โดยไม่มีการตระหนักหรือ "สำเหนียก" ถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นแม้แต่น้อย

เช่นเดียวกับหน่วยงานที่มีหน้าที่ต้องบังคับใช้กฎหมายทั้งกรมการขนส่งทางบก บริษัทขนส่ง หรือบขส. หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจเองที่จะต้องเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายที่ว่าด้วยความปลอดภัยทั้งหลายแหล่ ซึ่งไม่ใช่แต่กับรถตู้โดยสาร แต่หมายถึงกับยานพาหนะทุกชนิดทุกประเภทบนท้องถนน

วันนี้เรายังคงเห็นการขับรบบนทางเท้า ย้อนศรฝ่าฝืนสัญญาณไฟและเครื่องหมายห้าม ไม่สวมหมวกนิรภัยเอาแค่จัดระเบียบรถแท็กซี่ให้ต้องมีการตรวจสอบประวัติคนขับ ตรวจสอบมิเตอร์หรืออุปกรณ์ที่ว่าด้วยความปลอดภัยทั้งหลายแหล่ เรายังคงใช้กฎหมายเหล่านี้ได้อย่างจริงจังแค่ไหน ทุกฝ่ายต่างรู้อยู่แก่ใจกันดี!

ประชาชนหรือผู้โดยสารผู้ใช้บริการเองก็ต้องรู้จักปกป้องรักษาสิทธิของตนเอง ไม่ปล่อยให้ผู้อื่นเข้ามาลิดรอนสิทธิให้ตัวเองตกอยู่ในภาวะความเสี่ยงทั้งหลายเหล่านั้น อย่างเห็นก็เห็นอยู่ว่ารถตู้เต็มจากต้นทางแล้ว เรายังปล่อยให้คนขับหรือผู้โดยสารขึ้นระหว่างทาง โดยไม่ปรีปากอะไรสักแอะ หรือได้แต่นั่ง "เอมมือชกหีบ"

สิ่งเหล่านี้ต่างหากคือการปฏิบัติที่เราอยากเห็น เพราะการแก้ปัญหาคับคั่งบนท้องถนนเป็นเรื่องที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกัน ไม่ใช่ทำแบบ "ลู่หน้าปะจมูก" แก้ไขปัญหาแบบไฟไหม้ฟางอย่างที่เป็นอย่างนี้

หากไม่แล้วจะยกเครื่องจัดระเบียบ ปรับเปลี่ยนรถตู้โดยสารเป็นมินิบัส หรือไม่โครบัสอย่างไร ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมความเร็ว GPS ไปอย่างไร แต่หากผู้คนในสังคมยังคงขับรถแบบไร้สติไร้วินัยกันเช่นเดิม ก็ยากจะแก้ไขปัญหา "กัลลหอนง" ของอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้!!!

ทีมเศรษฐกิจ