



กัลยา ยืนยง

## จัดระเบียบรถตู้ดีหรือไม่

**ก**่อเป็นกระแสวิกฤตอีกครั้ง หลังจากนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้หารือร่วมกับผู้ประกอบการรถตู้โดยสารกรุงเทพฯ-ปริมณฑล โดยมีตัวแทนกลุ่มผู้ขับขีรถตู้ 4 กลุ่ม ได้แก่ 1.สมาคมรถตู้โดยสารสาธารณะ กรุงเทพฯ 2.เครือข่ายผู้ประกอบการรถตู้สาธารณะ 3.สมาคมธุรกิจรถตู้ต่างจังหวัด และ 4.สมาคมรถตู้วิโอฟีแห่งประเทศไทย เข้าร่วม เบื้องต้นในส่วนของข้อเรียกร้องของทางผู้ประกอบการรถตู้ นั้น ได้มีการหารือและมีความเข้าใจร่วมกัน

จากการหารือร่วมกันระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และผู้ประกอบการรถตู้มีหลายเรื่องด้วยกัน แต่ประเด็นที่ให้ความสนใจจนจะเป็นเรื่องกำหนดให้เปลี่ยนรถตู้เป็นรถไมโครบัส โดยต้องจดทะเบียนรถตู้ในวันที่ 13 ส.ค.นี้ ได้ปลดล็อกให้ขยายเวลาปรับเปลี่ยนโดยไม่จำกัด ส่วนการปรับเปลี่ยนเมื่อรถหมดอายุครบ 10 ปี ที่รถตู้ขอเปลี่ยนเป็น 15 ปี

แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นได้มีการสั่งการให้กรมการขนส่งทางบกไปศึกษาความเหมาะสม แต่เบื้องต้นให้อยู่ในกรอบเวลาที่ 12 ปี ก่อน และรถตู้ที่มีอายุครบ 10 ปี แต่ยังไม่ถึง 12 ปี ให้สามารถนำมาให้บริการได้ แต่ต้องผ่านการตรวจสอบคุณภาพ แม้ว่าให้อายุถึง 12 ปี แต่ทางกรมการขนส่งจะมีการตรวจสอบอย่างเข้มข้น หากตรวจสอบแล้วไม่ผ่านมาตรฐานก็ไม่สามารถนำมาใช้ให้บริการได้

ขณะเดียวกัน ในมุมมองของนักวิชาการนั้นเห็นว่า กรณีที่กระทรวงคมนาคมปลดล็อกรถตู้ไม่ต้องเปลี่ยนเป็นรถมินิบัสนั้น อาจเสี่ยงต่อความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากการปรับรถตู้เป็นรถใหม่ หรือรถประเภทอื่นนั้น ประโยชน์จะตกกับประชาชน อีกทั้งผู้ประกอบการลดต้นทุน หลังจากที่ถูกผู้ประกอบการดำเนินการภายใต้ต้นทุนที่ไม่สอดคล้องกับรายได้มานาน และแลกเปลี่ยนด้วยความเสี่ยงในชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร และผู้ให้บริการเองมานาน

สำหรับความเสี่ยงของการขยายอายุรถตู้ให้มากกว่า 10 ปีนั้นมีความค่อนข้างมาก จากงานวิจัยของสหรัฐฯ (US DOT) พบว่า

อายุรถและปีการผลิตมีผลอย่างสูง และมีนัยสำคัญทางสถิติต่ออัตราเสี่ยงในการบาดเจ็บหนัก และเสียชีวิตของผู้ขับในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ รถเก่าอายุ 15 ปีมีความเสี่ยงของการตายในกรณีเกิดเหตุมากกว่ารถอายุ 10 ปีถึง 40%

อย่างไรก็ตาม เปรียบเทียบรถเก่า อายุ 18 ปี กับรถใหม่ อายุ 3 ปี ถ้าเกิดเหตุอัตราเสี่ยงการบาดเจ็บสาหัสของผู้ขับในรถเก่าจะสูงกว่าผู้ขับรถใหม่มากกว่า 71% (เกือบเท่าตัว) ทั้งนี้การใช้ seat belt มีส่วนลดอัตราบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุมาก

นอกจากนี้ อีกมิติที่อาจจะมองคือการเสนอการจำกัดการให้บริการในเชิงระยะทาง และเส้นทาง/พื้นที่วิ่งของรถเก่า อาจเพราะสภาวะเศรษฐกิจและความลำบากของการประกอบการ ถ้าจำเป็นจริงๆ ที่จะต้องขยายอายุรถตู้คงต้องมองจากหลักฐานทางวิชาการว่าควรให้วิ่งบนเส้นทางไหน ระยะทางเท่าไร ความเร็วเท่าไร ที่จะทำให้ความเสี่ยงในการบาดเจ็บ/ตาย หากเกิดเหตุลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ระบบ gps ที่ติดตั้งบนรถสามารถนำมาช่วยการกำกับดูแลได้ทันที

อย่างไรก็ตาม ต้องยอมรับว่ารถตู้ที่ให้บริการอยู่ทุกวันนี้ อาจจะไม่เหมาะสมกับการนำมาวิ่งรับผู้โดยสาร เนื่องจากประเทศต้นคิดอย่างญี่ปุ่นนั้นใช้รถตู้เพื่อการขนส่งสินค้าด้วย ประสิทธิภาพดีกว้าง และยังมีประตูลงช่วยการยกสินค้าขึ้นรถ ทว่าประเทศไทยกลับนำรถดังกล่าวมาดัดแปลงเพื่อวิ่งรับผู้โดยสารด้วยต้นทุนต่ำ ผลสุดท้ายทำให้เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ นอกจากนี้รถตู้ยังไม่ตอบโจทย์การขนส่งสาธารณะ (Mass Transit) ซึ่งควรจะเป็นไปเพื่อคนหมู่มากอย่างรถเมล์ หรือรถมินิบัส ซึ่งมีช่องทางเข้าและออกที่ชัดเจน ทำให้ผู้โดยสารขึ้น-ลง สะดวก และนั่งได้สบายกว่ารถตู้ อีกทั้งยังมีช่องทางหลบหนีที่ปลอดภัยเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ

เพื่อให้ทุกอย่างเป็นไปอย่างถูกต้อง จึงให้ประชาชนที่ใช้บริการมีส่วนร่วม ซึ่ง รัฐมนตรีว่าการคมนาคมได้เปิดให้ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นและรับฟังเพื่อนำไปดำเนินนโยบายยกระดับงานบริการรถตู้โดยสารสาธารณะครอบคลุมทั้งรถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถตู้โดยสารสาธารณะ รถโดยสาร บขส. รถโดยสาร ขสมก. โดยจะเปิดให้แสดงความคิดเห็น 5 ด้าน ได้แก่ 1.ด้านคุณภาพตัวรถ 2.ด้านพนักงานขับรถ 3.ด้านการให้บริการ 4.ด้านอัตราค่าโดยสาร 5.ด้านอื่นๆ ทั้งนี้มีระยะเวลา แสดงความคิดเห็นตั้งแต่วันที่ 13-27 สิงหาคม 2562 ผ่านช่องทางเว็บกรมการขนส่งทางบก [www.dlt.go.th-เฟซบุ๊ก](http://www.dlt.go.th-เฟซบุ๊ก) <https://www.facebook.com/PR.DLT.NEWS>.