

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: จุดประกาย/-			
	วันที่: พุธที่ 15 สิงหาคม 2562			
	ปีที่: 32	ฉบับที่: 11284	หน้า: 2(ซ้าย)	
	Col.Inch: 69.94	Ad Value: 167,856	PRValue (x3): 503,568	คลิป: สี่สี่
	คอลัมน์: สมรู้ร่วมคิด: รถตูบนเส้นทางสาธารณะ			



รถตู้บนเส้นทาง 'สาธารณะ'

ด้วยเหตุของการเจ็บตายในแต่ละครั้งที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสาร มักอยู่ในระดับ 'หายนะ' เสมอๆ ทำให้เกิดมาตรการ 'ล๊อแมคอก' ขึ้นทุกๆ ครั้งที่เกิดเหตุ

ครั้งรุนแรงที่สุดเท่าที่มีการบันทึกไว้ คือเหตุการณ์เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2560 บนถนนสาย 344 บ้านบึง-แก่ง กิโลเมตรที่ 26-27 เมื่อรถตู้ที่วิ่งจาก จันทบุรีมุ่งหน้าเข้ากรุงเทพฯ เสียหลักลงร่องกลางถนน ก่อนจะพุ่งทะลุขึ้นไปชนประสาธนาภิรมย์ที่วิ่งสวนทางมา เมื่อทุกอย่างสงบ พบร่างผู้เสียชีวิตติดอยู่กับรถทั้ง 2 คัน รวมทั้งหมด 25 ราย

เหตุการณ์ครั้งนั้น เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นในวงการรถตู้สาธารณะมากมาย อย่างมาตรการเร่งด่วนที่เกิดขึ้นทันที คือกรมขนส่งทางบก ได้ออกประกาศให้รถตู้โดยสารสาธารณะทุกเส้นทางประมาณ 16,000 คันในขณะนั้น ต้องติดตั้งระบบนำทาง (จีพีเอส) ให้เสร็จสิ้นภายในเดือนมีนาคม 2560 จากนั้นก็มีประกาศอีกฉบับ ให้รถตู้โดยสารสาธารณะทุกคันถอดที่นั่งให้เหลือ 13 ที่นั่งตั้งแต่เดือนเมษายน 2560

มาตรการระยะยาวที่ส่งผลต่อการเป็นกระแสน้ำเมื่อปลายสัปดาห์ก่อน คือการที่กรมการขนส่งทางบก กำหนดให้รถโดยสารขนาดเล็กที่ได้มาตรฐาน หรือ ไมโครบัส มาบริการแทนรถตู้โดยสาร โดยเริ่มมาตรการนี้มาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 ให้รถตู้โดยสารที่ครบอายุการใช้งาน 10 ปี เปลี่ยนเป็นรถโดยสารขนาดเล็กแทน และวันที่ 1 ตุลาคม 2562 ที่จะถึงนี้ ต้องเปลี่ยนให้ครอบคลุมทุกๆ เส้นทางบริการ

เมื่อเดดไลน์ใกล้เข้ามา บรรดาเจ้าของรถตู้ทั้งหลาย จึงรวมตัวกันไปร้องต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ศักดิ์สยาม ชิดชอบ ขอยกการเปลี่ยนเป็นรถไมโครบัสออกไปอีก 180 วัน และขอปรับจำนวนที่นั่งเป็น 15 ที่นั่ง

คำขอนี้ได้รับการตอบสนองจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแทบจะทันที สาระสำคัญจากถ้อยแถลงของท่านรมต.คือการเปลี่ยนเป็นไมโครบัสให้เป็นไปตามความสมัครใจ หากจะยึดอายุรถไปเป็น 12 ปี รถที่มีอายุครบ 10 ปีต้องมีใบตรวจสภาพรถมายืนยัน และถ้าจะเอากันถึง 15 ปี กรมขนส่งทางบกก็ต้องไปศึกษาหาความเหมาะสมต่อไป

...อุตสาหกรรมพยายามสร้างมาตรฐานใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นมาตั้งนาน แต่สุดท้ายก็พับเก็บเฉยเลย

เมื่อรูปการณ์ออกมาเป็นแบบนี้ ก็แอบวิตกพอสมควร ว่าต่อไปเราคงได้เห็นชาวระดับ 'หายนะ' เวียนมาอีกรอบ

จริงอยู่ที่ 'รถ' ไม่น่าจะเป็นปัจจัยหลักประการเดียวที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่เราต้องยอมรับว่ารถตู้โดยสารที่วิ่งกันเกลื่อนนี้ ไม่ใช่รถที่ถูกออกแบบมาเพื่อ 'ขนส่งสาธารณะ'

ตามมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนแล้ว ไม่มีที่ไหนในโลกอนุญาตให้บุคคลทั่วไปเดินไปที่ขนส่งจังหวัดแล้วขออนุญาตนำรถตู้ที่ตัวเองมีอยู่ ไปขนส่งผู้โดยสาร มีแต่ประเทศไทยเท่านั้นที่ให้ทำแบบนี้ได้ สาเหตุเพราะระบบขนส่งมวลชนบ้านเรา อยู่ในระดับที่พึ่งพาอาศัยไม่ได้ รถตู้จึงถูกนำมาลดช่องว่างเหล่านี้ เมื่อรถตู้ หรือ Van เป็นรถขนส่งเพื่อการพาณิชย์ ซึ่งในที่นี้ไม่ได้หมายถึง

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: จุดประกาย/-			
	วันที่: พุธที่ 15 สิงหาคม 2562			
	ปีที่: 32	ฉบับที่: 11284	หน้า: 2(ซ้าย)	คลิป: สีสี่
	Col.Inch: 69.94	Ad Value: 167,856	PRValue (x3): 503,568	
	คอลัมน์: สมรู้ร่วมคิด: รถตูบนเส้นทางสาธารณะ			

‘ชนคน’ มีประเทศไทยเท่านั้นที่ใส่เบาะนั่งเข้าไป ถ้ามาตรฐานทั่วๆ ไปก็นั่งได้ไม่เกิน 11 คน แต่เมื่อถูกนำมาใช้ชนคนข้ามจังหวัด ก็บีบอัดเก้าอี้จนไหล่ติด แล้วเติมคำว่า ‘สาธารณะ’ ต่อท้ายให้ชอบธรรมในการชนคนมากขึ้น

สุดท้ายเราก็ได้รถสาธารณะอีกรูปแบบหนึ่งที่ไม่เหมือนใครในโลก

รถสาธารณะประเภทนี้มาพร้อมกับความเสี่ยงทั้งสุขภาพและความปลอดภัย เพราะจำนวนคนที่อัดเข้าไปเต็มๆ 15 คนนั้น ถ้าหนึ่งในนั้นเป็นหวัด แค่อามออกมาชี้วเดียว เชื้อหวัดก็แพร่กระจายได้แล้ว

ขณะเดียวกันประตูที่กว้างแค่ 65 เซนติเมตร แล้วมีผู้โดยสารมากกว่า 10 คนแย่งกันลง ยิ่งเวลาเกิดอุบัติเหตุ ประตูอาจจะบิดผิดรูป เปิดออกยากไปอีก โอกาสของ ‘หายนะ’ ก็เกิดขึ้นได้อย่างง่ายดาย

การเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เข้าที่เข้าทางหลังจากเกิดอุบัติเหตุเมื่อปี 2560 จึงไม่ใช่เรื่องใหม่ หรือปุบปับก็ลงมือทำทันทีที่ผู้ประกอบการไม่ทันตั้งตัว เริ่มจาก 1 ตุลาคม 2560 ที่ให้เริ่มใช้รถโดยสารขนาดเล็กทดแทนเฉพาะรถตู้โดยสารที่ครบอายุการใช้งาน (10ปี) จากนั้นก็เพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยอื่นๆ เช่น ระบบเบรกแบบ ABS ติดตั้ง GPS Tracking รถต้องมีอุปกรณ์แสดงผลความเร็ว (Speed Monitor) ตามมาตรฐานกรมการขนส่งทางบก

ที่สำคัญกรมขนส่งทางบกเสนอแนะด้วยว่า ผู้ประกอบการควรรวมตัวกัน จัดทะเบียนเป็นนิติบุคคลหรือสหกรณ์เพื่อการเดินรถ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน สถาบันการเงิน เรื่องการค้ำประกันเงินกู้และจัดหาแหล่งเงินกู้ ดอกเบี้ยต่ำด้วย

ทั้งนี้กรมขนส่งทางบกคงเห็นว่าการจะเปลี่ยนจากรถตู้เป็นรถโดยสารขนาดเล็กขนาดไม่เกิน 20 ที่นั่ง ใช้เงินสูงเกือบเท่าตัว คือรถตู้ทั่วไปราคาประมาณ 1.3-1.7 ล้านบาท แต่ถ้าเปลี่ยนเป็นไมโครบัสต้องใช้เงินอย่างน้อย 2.7 ล้านบาท คนขับรถตู้ทั่วๆ ไปลำบากแน่

และนี่ก็เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมตัดสินใจชะลอการเปลี่ยนแปลงไว้อีก

อย่างไรก็ดี คำถามที่ตามมาคือเปลี่ยนรถแล้วจะดีขึ้นจริงหรือ

ตามทฤษฎีของ เฮอร์เบิร์ต วิลเลียม ไฮน์ริช (H.W.Heinrich) วิศวกรด้านความปลอดภัยชาวอเมริกัน ระบุผลการศึกษามาตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 20 ว่าอุบัติเหตุต่างๆ เกิดจาก ‘คน’ ถึง 88 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบเคียงกับอุบัติเหตุทางถนนแล้ว การขับโดยประมาท, ขับรถเร็ว, ขับรถขณะมีเมเา, ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ, ขับรถไม่เคารพกฎจราจร ฯลฯ ล้วนเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอันตรายทั้งสิ้น

ด้วยเหตุนี้ ‘คน’ น่าจะเป็นสิ่งที่ต้องแก้ไข แต่ก็ยังเป็นปัจจัยที่ใช้เวลานานที่สุดกว่าจะเข้ารูปเข้ารอย แต่สิ่งที่ต้องดำเนินการภายใต้การบริหารจัดการของรัฐบาลนี้ และน่าจะทำได้ดีด้วย นั่นคือระบบการบริหารจัดการ

กรมขนส่งทางบกต้องหันกลับมาพิจารณาเรื่องของการให้ใบอนุญาตเดินรถ แนวทางนี้เป็นไปอย่างเสรีก็จริง แต่เป็นบ่อเกิดอันตรายทั้งปวง เมื่อคนที่ได้ใบอนุญาตมาแล้วก็ต้องเอาให้คุ้ม ยิ่งแต่ละเส้นทางมีรถเป็นร้อย ก็ต้องแข่งกันวิ่งให้ได้หลายๆ รอบ ความเหนื่อยล้าอ่อนเพลียก็เกิดขึ้น อุบัติเหตุก็เกิดได้ง่ายๆ

แนวทางหนึ่งที่น่าสนใจและควรทดลองใช้ คือการสนับสนุนให้คนขับรถตู้รวมกลุ่มกันเป็นนิติบุคคล แล้วร่วมกันขอสัมปทานเดินรถในแต่ละเส้นทาง แม้ที่ผ่านมานั้นก็ทำกันมาบ้างแล้ว แต่เจ้าของรถตู้เป็นเพียงคนที่ร่วมเดินรถที่ยังคงต้องวิ่งให้ได้รอบเยอะๆ อยู่ดี

ทั้งหลายทั้งปวงก็ได้แต่หวังว่า เราคงจะล้อมคอกอย่างรอบคอบ ไม่ล้อเล่นกับคำว่า ‘สาธารณะ’ ที่มักจะทำให้คนไม่รู้โอหนอเห็นต้องบาดเจ็บล้มตายกับความไม่ยุติ หรือ แก่ปัญหาแบบขอไปทีอย่างเช่นปัจจุบัน