



# รถตู้ปลอดภัยได้เงาคิดรว.คมนาคม??

## เหมินพลวิจัยอุบัติเหตุเอาใจผู้ประกอบการ

**อ**ุบัติเหตุรถตู้โดยสารรุนแรงเมื่อวันที่ 2 ม.ค. 2560 ที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารประจำทางสายกรุงเทพฯ-จันทบุรี มีผู้เสียชีวิตถึง 25 ราย ที่มงานศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ลงพื้นที่สอบสวนทางอุบัติเหตุ หนึ่งในสาเหตุพบว่าคนขับรถพักผ่อนไม่เพียงพอจนหลับใน รถเสียหลักข้ามไปชนรถกระบะของถนนอีกฝั่งส่วนรถตู้ไฟไหม้เพราะถังน้ำมันไปครูดกับพื้นถนน

ไม่ต่างจากตัวอย่างเหตุการณ์รถตู้เกิดอุบัติเหตุในปี 2555 รถโดยสารประจำทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา ชนท้ายรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อบนถนนมอเตอร์เวย์ทำให้มีผู้เสียชีวิต 6 ราย รวมทั้งในเดือน มิ.ย. 2559 รถตู้โดยสารส่วนบุคคลชนรถกระบะครูดกับจากสันนา เกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ เกิดไฟไหม้มีผู้เสียชีวิต 11 ราย

ย้อนรอยอุบัติเหตุรถตู้ครั้งแล้วครั้งเล่าสภาพของรถตู้มักมีไฟไหม้ แสดงถึงความไม่มีมาตรฐานของระบบรถโดยสารสาธารณะของประเทศดูเหมือนว่ากรมการขนส่งทางบก (ขบ.) จะเข้าใจและตระหนักปัญหาด้านนี้จึงมอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทำวิจัยเรื่อง “โครงการการศึกษาความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ” โดยผลการศึกษาส่งถึงมือกรมการขนส่งทางบกตั้งแต่เดือน ค.ค. 2559

ศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เกลิมพงศ์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวไว้ ในเวทีเสวนา “แนวทางปฏิรูปหลังโศกนาฏกรรมรถตู้” หลังเหตุการณ์รถตู้สาธารณะเกิดอุบัติเหตุ 25 ศพ ว่า จากผลการศึกษาวิจัยข้างต้นการนำรถตู้มาเป็นรถโดยสารสาธารณะเป็นเรื่องที่ไม่เหมาะสมอย่างมาก และจากสถิติอุบัติเหตุ

เห็นชัดว่ารถตู้โดยสารสาธารณะเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถบัสมากถึง 5 เท่า อีกทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วไม่มีการนำรถตู้มาให้บริการสาธารณะ

งานวิจัยได้เสนอแผนแก้ไขปัญหาคือ 1.ต้องเปลี่ยนรถในการให้บริการสาธารณะที่วิ่งระหว่างเมืองจากรถตู้มาเป็นรถมินิบัส 20 ที่นั่ง แต่ในเมืองอาจจะใช้รถตู้ได้และเพิ่มสวัสดิการต่างๆ ให้คนขับรถตู้อย่างเพียงพอเพราะคนขับรถตู้เป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่ลงทุนเอง เงินรายได้จะมาจากค่าโดยสารทำให้ต้องวิ่งทำรอบเพื่อให้ได้ค่าโดยสารที่เพียงพอกับค่าเช่ารถ

ต่อเนื่องจากผลการศึกษา กรมการขนส่งทางบก จึงออกประกาศให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารที่หมดอายุภายใน 10 ปี ต้องปรับเปลี่ยนมาเป็นรถโดยสารขนาดเล็ก (มินิบัส 20 ที่นั่งหรือไมโครบัสมากกว่า 20 ที่นั่ง) ซึ่งผู้ประกอบการหลายรายทยอยเปลี่ยนไปแล้ว โดยรถตู้โดยสารประจำทางทยอยครบอายุการใช้งานตั้งแต่ปี 2559-2570

จากสถิติจำนวนรถตู้โดยสารประจำทางทั่วประเทศ(ข้อมูล ณ 30 ก.ย. 60) มีจำนวนทั้งสิ้น 16,694 คัน รถตู้โดยสารทยอยครบอายุการใช้งานมาตั้งแต่ปี 2559 โดยตั้งแต่วันที่ 1 ค.ค. 2560-31 พ.ค. 2562 มีรถตู้หมดอายุเปลี่ยนเป็นมินิบัสแล้ว 479 คัน เป็นรถตู้หมวด 2 เส้นทางกรุงเทพฯ-ต่างจังหวัดระยะทางไม่เกิน 300 กม. 252 คัน



จากที่หมดอายุ 937 คัน และรถตู้หมวด 3 เส้นทางระหว่างจังหวัดกับจังหวัด 227 คัน จากที่หมดอายุ 238 คัน สำหรับในปี 2562 ตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค. จะมีรถตู้หมดอายุครบ 10 ปีทั่วประเทศ 1,175 คัน และในปี 2563 มีรถตู้ครบอายุใช้งานอีก 2,969 คัน รวมกว่า 4,000 คัน

ล่าสุด นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รว.คมนาคมสั่งให้ทบพวนโยบายให้รถโดยสารเปลี่ยนเป็นรถมินิบัสด้วยความสมัครใจและขยายอายุการใช้งานรถตู้สาธารณะจาก 10 ปีเป็น 12 ปีตามข้อเรียกร้องของผู้ประกอบการที่ให้เหตุผลถึงความจำเป็นที่ไม่มีเงินทุนในการเปลี่ยนเป็นมินิบัส อีกทั้งการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าทำให้ผู้โดยสารลดลง พร้อมระบุว่าสาเหตุของอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่มากกว่าตัวรถ ดังนั้นจะคุมเข้มพฤติกรรมและจะบังคับให้รถตู้ติดตั้งระบบเบรกเอบีเอสและเปลี่ยนอุปกรณ์ในรถไม่ให้เป็นอุปกรณ์ดัดแปลง

จากแนวทางที่เห็นด้วยไปกับผู้ประกอบการรถตู้ เครือข่ายความปลอดภัยทางถนนได้แสดงจุดยืนว่าไม่เห็นด้วยกับการขยาย

อายุการใช้งานรถตู้

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยได้แจกแจงสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนที่ รว.คมนาคม ระบุว่าเกิดจากผู้ขับขี่บกพร่อง มากกว่าเกิดจากยานพาหนะ แต่สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุรถตู้ คือการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่เนื่องมาจากคนขับรถตู้ต้องการวิ่งทำรอบหรือไม่ก็เป็นพฤติกรรมส่วนตัวในการขับรถเร็วของคนขับ



แต่เมื่อเทียบรถตู้กับรถมินิบัส สมรรถนะของรถตู้ ทำให้สามารถทำความเร็วได้มากกว่ารถมินิบัส(นับเป็นสาเหตุหนึ่งที่มาตราการเดิมจะให้เปลี่ยนไปใช้รถมินิบัส) รถตู้จะทำความเร็วได้เหมือนรถเก๋ง เราจะเห็นกันเสมอว่า ขับรถอยู่บนถนนก็จะมีรถตู้แซงขวาวพรวดขึ้นไปอยู่เสมอ (นี่ยังไม่อยากจะนึกถึงนโยบายใหม่ที่ทางจะให้เพิ่มความเร็วจากัดเป็น 120 กม.ต่อชม.) ดังนั้น จะพูดว่า อุบัติเหตุนั้นไม่เกี่ยวกับยานพาหนะ จึงไม่ใช่ข้อสรุปที่ถูกต้องนัก สิ่งที่น่ากลัวกว่านั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถตู้ เมื่อลองหาลับตาแล้วนึกภาพตามว่าจะเกิดอะไรขึ้นภายในรถตู้ที่มักมีการติดตั้งที่นั่งเรียงเป็น



แถว ๆ ถ้าเป็นรถโดยสารสาธารณะทั่วไปจะมี 4 แถวตอนหลังจากที่นั่งคนขับ ถ้านั่งกันเต็มรถจะจุคนด้านหลังได้ 12-13 คนแล้วถ้าพูดถึงความเป็นจริงเรื่องเข็มขัดนิรภัย บอกได้เลยว่าน้อยมากที่ผู้โดยสารจะคาดเข็มขัดนิรภัยขณะนั่งรถตู้

ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าไปสำรวจดี ๆ จะพบว่ามียอดผู้เสียชีวิตที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือติดตั้งที่ไม่สามารถใช้งานได้ เมื่อรถตู้เกิดคว่ำหรือเฉี่ยวพลิกขึ้นมา คนทั้งหมดในรถจะกองไปรวมกันถ้ำรถพลิกคว่ำ ด้านซ้ายที่ประตูสไลด์ไม่มีทางออก ยกเว้นคนตัวเล็ก ๆ เท่านั้นที่จะปีนออกทางช่องหน้าต่างรถตู้ได้ ส่วนประตูหลังบอกได้เลยว่ายากมากที่จะหนีออกมาได้ เพราะต้องปีนข้ามเบาะสูง



ซ้ำร้ายไปกว่านั้น จากหลาย ๆ เหตุการณ์อุบัติเหตุรถตู้ที่ทางศูนย์วิจัยฯ ได้เคยไปเก็บข้อมูลมา พบว่าเมื่อเกิดการชนขึ้น ถึงกับมันซึ่งอยู่ก่อนไปทางด้านหน้า ท่อมันมันมักจะแตกพอชนก็จะเกิดประกายไฟ ไฟจะเริ่มลุกไหม้จากทางด้านหน้ารถลามไปด้านหลัง คนขับอาจจะรอด เพราะหนีได้

จากประตูคนขับ (แต่หลายรายก็ไม่รอดเพราะถ้ำชนด้านหน้าเต็ม ๆ รถตู้หักว่สันคนขับก็อาจตายก่อน)

ส่วนผู้โดยสารที่กอง

ไปอยู่ด้านใดด้านหนึ่งของรถเมื่อเกิดการชน ผู้โดยสารที่กำลังอยู่ในสภาพที่บาดเจ็บอยู่แล้วเมื่อมีไฟลามจึงหนีไม่ได้ ยังมีเบาะที่นั่งเป็นเชื้อเพลิงอีก จึงหนีออกมาไม่ทัน ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มักจะมีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก

จากประเด็นอธิบายถึงความจริงที่จะเกิดขึ้นจากข้อมูลของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกได้ออกมาชี้แจงโดยปล่อยคลิป นายธานี สืบฤกษ์ รองอธิบดีฯ ใจความสรุปว่า ขบ.พร้อมรับฟังทุกความเห็นจากประชาชนและนักวิชาการโดยเข้าไปแสดงความคิดเห็นได้ที่ [www.dlt.gp.th](http://www.dlt.gp.th) หรือทางเฟซบุ๊ก DLT.NEWS จนถึงวันที่ 27 ส.ค.นี้ ก่อนที่จะรวบรวมความเห็นเสนอให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้ตัดสินใจ

พร้อมระบุว่าในอนาคตจะเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารมากขึ้น อาทิ การติดตั้งระบบเบรกป้องกันการลื่นไถล หรือ ABS ป้องกันการลื่นไถล และย้ำว่าก่อนหน้านี้ได้ปรับปรุงรถตู้ให้ปลอดภัยไปส่วนหนึ่งทั้งจำกัดเบาะที่นั่งเหลือเพียง 13 ที่และติดตั้งจีพีเอสเพื่อควบคุมความเร็วอยู่ที่ 90 กม.ต่อชม.

ดูเหมือนว่านโยบายของเจ้ากระทรวงคมนาคมจะเห็นอกเห็นใจผู้ประกอบการรถตู้มากกว่าประชาชนผู้โดยสารที่มีจำนวนมากกว่า ย้อนไปในอดีตการกำเนิดเกิดขึ้นของรถตู้ก็ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย นำรถที่ไม่ได้ออกแบบมาให้ขนส่งผู้โดยสารมาใช้และไม่เหมาะกับการวิ่งทางไกล

จนรัฐบาลยุค คสช.ต้องมาจัดระเบียบกันใหม่เกือบจะดีและปลอดภัยแต่ต้องมาสะดุด!!!... เพราะผู้กุมบังเหียนคมนาคมเพียงคนเดียวจะรู้ม้ายยย!!!

ทีมข่าวนวัตกรรมขนส่ง