

รถตู้..หายนภัยของระบบขนส่งสาธารณะ

ศ.ดร.กฤษฎา พิณกุล
อดีตอาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สystemeนี้ข่าวจากกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับรถตู้บริการขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ สร้างความกังวลในวงกว้าง เนื่องจากกระทรวงมีแนวคิดที่จะขยายอายุการใช้งานรถตู้ รับ-ส่งผู้โดยสารจาก 10 ปี เป็น 12 ปี และยกเลิกข้อกำหนดที่จะต้องเปลี่ยนแปลงจากรถตู้เป็นรถมินิบัสเมื่อสิ้นสุดอายุการใช้งาน ซึ่งนั่นก็ยังคงอนุญาตให้ใช้รถตู้เพื่อ

การขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ ต่อไป ปัจจุบันมีรถตู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งที่ถูกต้องและผิดกฎหมายรวมกันน่าจะประมาณมากกว่า 80,000 คัน ประเด็นสำคัญในเรื่องนี้คือ นักวิชาการหลายฝ่ายไม่เห็นด้วยเลยกับข้อสรุปข้างต้น..เนื่องจากระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีข้อพิพาทเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมของการใช้รถตู้เพื่อบริการขนส่งผู้โดยสาร..ซึ่งก็มีความบั่นทอนประสิทธิภาพจากสถาบันวิชาการ ศูนย์วิจัยต่างๆ ออกมา..ในวันนี้ผมขออนุญาตเข้าร่วมด้วย โดยจะเล่าถึงที่มาที่ไปของความพยายามในการกำหนดอายุการใช้งาน และความพยายามเลิกการใช้รถตู้ในลักษณะบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ เพื่อให้เกิดความเข้าใจดียิ่งขึ้น

เมื่อประมาณกว่า 15 ปีที่ผ่านมา ได้มีการริเริ่มใช้รถตู้เพื่อการรับส่งผู้โดยสาร..ระยะแรกก็เป็นการใช้รถตู้รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง บนเส้นทางรัศมีประมาณ 10-300 กิโลเมตร จาก กทม. คิดค่าโดยสารใกล้เคียงกับค่าโดยสารรถเมล์ บขส. แต่ให้บริการที่ยืดหยุ่นกว่ารถบัสขนาดใหญ่ เช่น ออกตรงเวลา หรือออกทันทีที่มีผู้โดยสารเต็มรถ คือประมาณ 11-15 คน สถานที่จอดก็มักจะเป็นศูนย์ชุมชน เช่น อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ฯลฯ ที่มีรถโดยสารประจำทางหลายสายผ่าน ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางมายังสถานที่ที่จอดรถได้โดยสะดวก นอกจากนี้รถประเภทนี้ยังวิ่งได้เร็วกว่ารถบัสขนาดใหญ่มาก..ส่วนที่ปลายทางจังหวัดต่างๆ นอกเหนือจาก กทม. รถตู้ก็สามารถจะวิ่งเข้าไปในถนนสายย่อยเพื่อส่งผู้โดยสารให้ใกล้กับปลายทางมากที่สุด..โดยผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องไปลงที่สถานีขนส่งที่จังหวัด..ส่วนการเดินทางเข้า กทม. รถตู้ก็จะพยายามไปรับผู้โดยสารถึงบ้านหรือบริเวณตลาดใกล้บ้าน เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปรอขึ้นรถได้โดยง่าย..

ผลลัพธ์ระยะแรกๆ ปรากฏว่า รถตู้ดึงดูดผู้โดยสารได้จำนวนมาก..มากจนทำให้รถบัสขนาดกลางและขนาดใหญ่เริ่มมีผู้โดยสารลดลง..ส่งผลให้จำนวนเที่ยวลดลง..เก็บค่าโดยสารได้น้อยลง..ความนิยมรถตู้เพิ่มมากขึ้น..การบริการของรถตู้รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองและชุมชนต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างมาก..ทำให้บริการของรถตู้ในลักษณะของการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เกิดมีรถตู้บริการขนส่งผู้โดยสารในลักษณะขนส่งจากชานเมืองเข้ามาในเมือง

เพิ่มมากขึ้น คิดค่าโดยสารแพงขึ้น แต่วิ่งได้รวดเร็วขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในระยะนี้การจัดการบริการรถตู้รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง/ชุมชน ยังคงไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เนื่องจากรถตู้ยังไม่เคยได้รับอนุญาตให้รับส่งผู้โดยสารแบบประจำทาง เพราะความไม่เหมาะสมของตัวรถ..ประตูด้านเดียว บานเดียว มีเก้าอี้ที่นั่งขวางทางขึ้น-ลง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ การเข้า-ออกตัวรถทำได้ช้า และยากลำบาก นอกจากนี้ที่นั่งส่วนใหญ่ชิดกันเกินไป ยึดติดกับพื้นรถด้วยนอตเพียงไม่กี่ตัว และไม่แข็งแรง เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่นั่งมักจะหลุดจากพื้นที่ยึดไว้หรือหักงอ ทับมาบนตัวผู้โดยสาร ทำให้บาดเจ็บได้รุนแรงขึ้น..จนถึงเสียชีวิตได้

ต่อมา บขส.ซึ่งถูกรับเข้าโดยเจ้าของรถบัสขนาดใหญ่ ยื่นเรื่องและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการขนส่งทางบกกลาง ให้เพิ่มประเภทรถบริการขนส่งผู้โดยสาร โดยเพิ่มรถตู้เข้ามาด้วย โดยเน้นให้รถตู้สาธารณะเปลี่ยนมาใช้ NGV เป็นเชื้อเพลิง ด้วยเหตุผลเพื่อลดมลพิษ และค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง พร้อมกับกำหนดอายุการใช้งานไว้ที่ 10 ปี โดยรถตู้เหล่านี้ต้องจอดที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร และส่งผู้โดยสารตามแนวเส้นทางได้เท่านั้น..อย่างไรก็ตาม บริการนี้ก็ได้รับความนิยมจากผู้โดยสารมากเช่นกัน เพราะผู้โดยสารไม่ต้องรอรถที่สถานีนานนัก สามารถมาถึงสถานีเวลาใดก็ได้ มีรถบริการทุกๆ ครึ่งถึงหนึ่งชั่วโมง หรือเมื่อมีผู้โดยสารมากพอ..รถตู้ก็จะสามารถออกได้เลย..ฉะนั้นผู้โดยสารจึงมักจะต้องรอที่สถานี บขส.ต้นทาง เพียงประมาณ 10-20 นาทีเท่านั้น..

แม้จะมีรถตู้สาธารณะบริการรับ-ส่งผู้โดยสารตามกฎหมาย แต่รถตู้ถูกกฎหมายก็จะจำกัดที่ระยะทางไม่เกินประมาณ 400-500 กิโลเมตร เพราะการนั่งรถตู้โดยสารนานๆ ไม่สบายนัก ทั้งยังเบียดเสียดกันมาก เพราะเจ้าของรถต้องการได้รับค่าโดยสารให้มากที่สุด จะมีกำไรนอกเหนือจากการจ่ายค่ารถและค่าแรง

แม้จะมีบริการรถตู้ที่ถูกต้องตามกฎหมาย..แต่รถตู้เถื่อนที่ให้บริการระหว่างเมืองใหญ่ก็ยังมีอยู่ และยังได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น..ด้วยเหตุผลเดิมๆ คือ “ระดับการบริการ” ที่ดีกว่า เช่น การรับผู้โดยสาร ก็จะพยายามไปรับให้ใกล้กับต้นทางของผู้โดยสารที่สุด ซึ่งอาจจะเป็นที่ทำงาน หรือศูนย์การค้า เป็นต้น ส่วนที่ปลายทาง ก็มักจะเป็นบ้านพักอาศัยโดยตรง..ระยะเวลาบนรถแม้จะยาวนานไปบ้าง แต่ก็แลกเปลี่ยนกับการประหยัดค่าโดยสาร และค่าเสียเวลาต่อรถ จากสถานีไปยังปลายทางไปถึงบ้านอีกทอด

เมื่อมีรถตู้ให้บริการมากขึ้น..ผลลัพธ์ที่ตามมาในระยะนี้คือ .. (1) การทำผิดกฎหมายโดยรถตู้ และการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ทั้งตาม พ.ร.บ.จราจร และ พ.ร.บ.ขนส่ง และ (2) ยังมีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถตู้เกิดขึ้นตามมามากขึ้นด้วย..ซึ่งเมื่อรถตู้เกิดอุบัติเหตุ ก็จะมีทั้งผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก เนื่องจากความไม่เหมาะสมของตัวรถดังกล่าวข้างต้น และยังวิ่งได้เร็วขึ้นด้วย

คราวนี้ลองมาดูประเด็นหลักที่ถูกหยิบยกมาเป็นเหตุผลที่อยาก

จะจำกัดการใช้รถตู้..คือ เรื่องอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับรถตู้ ประเด็นแรก

รถตู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมากหรือไม่ คำตอบคือ มีสัดส่วนสูงมาก

โดยเปอร์เซ็นต์อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถตู้มีประมาณร้อยละ 1 ของอุบัติเหตุทั้งหมด แต่ปริมาณรถตู้มีเพียงร้อยละ 0.1-0.2 ของยานพาหนะประเภทอื่นๆ รวมกัน และอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถตู้จะมีความรุนแรงจนถึงบาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตมีเปอร์เซ็นต์สูงกว่าประเภทอื่นๆ มาก เพราะสาเหตุต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1) จำนวนการใช้งานหรือปริมาณรถตู้บนถนนเพิ่มมากขึ้นมาก ระยะทางวิ่งเพิ่มมากขึ้น สามารถวิ่งได้เร็วมาก

(2) การบริหารจัดการของบริการรถตู้รับ-ส่งผู้โดยสารแย่มากๆ และ

(3) การควบคุมบังคับการตามกฎหมายก็ยุ่งยาก ต้องใช้ความพยายามมาก และมีอุปสรรคมาก..

สาเหตุและข้อสรุปเหล่านี้มาจากผลการศึกษาโดยมหาวิทยาลัยต่างๆ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ และสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเป็นงานวิจัยที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูล (ทั้งข้อมูลรวบรวมจากการสังเกตในสนาม และการสัมภาษณ์) และงานวิเคราะห์ที่น่าเชื่อถือ

คราวนี้ลองมาดูความพยายามแก้ไขปัญหารถตู้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารของภาครัฐในช่วงเวลาที่ผ่านมา ความพยายามส่วนใหญ่เน้นไปที่การพยายามลดอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งแบ่งลักษณะงานออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

ลักษณะแรก เป็นการปรับปรุงในภาคสนาม เน้นที่การปรับปรุงสภาพทางเรขาคณิตของทางหลวง การขยายจำนวนช่องทางจราจร และการบำรุงรักษาทางให้ดีขึ้น และการปรับปรุงป้ายและเครื่องหมายจราจร..

ส่วนลักษณะที่ 2 เป็นการปรับปรุงด้านเทคโนโลยี หรือ Back Office เช่น การออกกระเปาะบังคับเกี่ยวกับความเร็วของรถตู้ และบังคับการติดตั้ง GPS เพื่อพยายามควบคุมความเร็ว รวมไปถึงการสแกนใบขับขี่ เพื่อควบคุมระยะเวลาการขับขี่..

แต่หัวใจของความพยายามแก้ไขปัญหานี้ที่น่าจะตรงจุดที่สุดคือ การพยายามเปลี่ยนรถรับ-ส่งผู้โดยสารจากรถตู้มาเป็นรถมินิบัส ฉะนั้นจึงใช้วิธีกำหนดอายุการใช้งานรถตู้ให้สั้นสุดลงในปีที่คิดว่าเหมาะสม โดยให้รถตู้ที่ออกโรงในปีที่ออกกฎระเบียบนี้มีระยะเวลาการใช้งานจนเพียงพอที่จะจ่ายค่ารถ และมีรายรับมากพอที่จะมีกำไรและเพียงพอที่จะออกรถมินิบัส

ดังนั้นเมื่อต่ออายุการใช้งานรถตู้ ก็หมายถึงว่าจะยังคงมีรถตู้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารในลักษณะเดิมๆ และคงจะมีเพิ่มมากขึ้น และผลลัพธ์ก็คือ ปัญหาเดิมๆ จะยังคงมีอยู่และอาจจะเพิ่มมากขึ้น

เหตุผลของการเสนอเปลี่ยนแปลงตัวรถ ก็เนื่องจากตัวรถมินิบัสมีขนาดใหญ่กว่ารถตู้เล็กน้อย แต่มีลักษณะที่เหมาะสมกับการบริการผู้โดยสาร สามารถจัดให้การบริการยืดหยุ่นได้ใกล้เคียงกับรถตู้..เก้าอี้สามารถติดตั้งให้มีระยะห่างที่เหมาะสมที่จะลุกเข้า-ออกได้สะดวก ปรับปรุงให้แข็งแรงและยึดติดกับพื้นรถได้อย่างมั่นคง..การเข้า-ออกตัวรถทำได้สะดวก ไม่มีเก้าอี้บังประตูทางขึ้นลง..ตัวรถสูงเพียงพอที่จะลุกขึ้นเดินบนรถได้สะดวก

คราวนี้ลองมาดูว่าเหตุผลเพิ่มเติมที่ทำให้รถตู้มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น และคงจะขึ้นเป็นแชมป์บนรถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมากที่สุดในอนาคตอันใกล้ หากว่า คค.มีนโยบายทำนองสนับสนุนการใช้งานเช่นนี้

เริ่มจากเรื่องการพัฒนาใช้เทคโนโลยี GPS และการสแกน

ใบขับขี่ ที่เป็นการพยายามของกรมการขนส่งทางบก เพื่อการควบคุมความเร็วของรถตู้และควบคุมระยะเวลาการขับขี่..

ปัจจุบันระบบ GPS ที่ติดตั้งบนรถตู้ไม่สามารถที่จะตอบสนองการตรวจสอบความเร็วของรถตู้ได้อย่างเหมาะสม เพราะเริ่มจากการติดตั้ง GPS ก็ดำเนินการโดยเจ้าของรถ..ข้อมูลต่างๆ ตั้งแต่ความเร็ว เส้นทาง ระยะทางถูกส่งไปยัง Server ของบริษัทผู้ติดตั้ง แล้วจึงส่งต่อข้อมูล (บางส่วน) ต่อให้กับกรมการขนส่งทางบก ข้อมูลที่ส่งต่อจะไม่ใช้ข้อมูล real-time ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกไม่สามารถที่จะดำเนินการควบคุมหรือแจ้งเตือนการใช้ความเร็วของรถตู้ได้อย่างทันทีทันใด นอกจากจะย้อนกลับมาดูข้อมูลเก่า ซึ่งการตรวจสอบความเร็วที่เกินกว่าความเร็วกำหนดก็ทำได้ยากมากๆ เพราะข้อมูลมีเป็นจำนวนมาก..นอกจากนี้ GPS Provider ส่วนใหญ่ไม่ได้จัดทำโปรแกรมคำนวณความเร็วบนช่วงถนน (แต่นำเสนอเป็นความเร็วเฉพาะจุด) หรือแม้แต่การกำหนดการรายงานความเร็วบนช่วงถนนหรือบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุ หรือการกำหนดให้มีการแจ้งเตือนการขับขี่เร็วเกินกำหนดบนแผนที่ GPS ประกอบกับหน่วยราชการมีบุคลากรที่ทำงานในส่วนงานนี้น้อยมาก ดังนั้น การใช้ GPS tracking รถตู้จึงแทบจะไม่ได้ประโยชน์เท่าที่ควร ประเด็นหนึ่งที่น่าสนใจคือ ข้อมูล tracking กลับถูกนำมาเล่นงานเจ้าของรถกรณีที่เกิดอุบัติเหตุไปแล้ว โดยใช้ข้อมูลความเร็วในการขับขี่เป็นหลักฐานเอาผิดทางกฎหมาย

ในส่วนของการสแกนใบขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น แทบจะไม่มีผลใดๆ เลย เพราะเสียงร้องเตือนบนรถไม่ได้ก่อประโยชน์ใดๆ ผู้ขับขี่สามารถที่จะรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ยังขับขี่ต่อไปได้ ทั้งยังสามารถให้เหตุผลกับผู้โดยสารในทำนองที่ไม่สร้างสรรค์อีกด้วย

ฉะนั้นจึงพอจะสรุปได้ว่า กิจกรรม back office ที่ดำเนินการเพื่อพยายามช่วยลดอุบัติเหตุของรถตู้ในปัจจุบันแทบจะไม่มีประโยชน์เลย

นอกจากนี้ ผลการศึกษาของนักศึกษาระดับปริญญาโท บัณฑิต ของมหาวิทยาลัยหลายแห่ง เช่น สงขลานครินทร์ ซึ่งให้เห็นว่า ผู้ขับขี่รถตู้ยังขาดความรู้ที่เหมาะสมมาเป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะในแง่ของความสามารถก็มักจะยังไม่ได้มีการทดสอบจริงจัง ดังนั้นจึงพอจะสรุปได้ว่า ผู้ขับขี่อาจตัดสินใจผิดพลาดในสถานการณ์สำคัญๆ หรือไม่เข้าใจสภาพรถหรือถนนเพียงพอ และตัดสินใจใช้ความเร็วผิดพลาดจนอาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุได้

อีกประเด็นหนึ่งที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุของรถตู้คือ การบริหารจัดการของบริการรถตู้รับ-ส่งผู้โดยสาร

ทุกท่านพอจะทราบเรื่องนี้ดีอยู่แล้ว แต่ขอผมยืนยันอีกครั้ง ข้อสรุปที่น่าเสนอได้จากผลการศึกษาหลายครั้ง (ตลอดช่วงกว่า 10 ปีที่ผ่านมา ดำเนินการโดยหลายๆ มหาวิทยาลัย) เริ่มจากการเป็นเจ้าของรถตู้..ทุกท่านคงพอจะทราบว่า รถตู้ส่วนใหญ่มีคนขับรถเป็นเจ้าของ (ราคา 1.25-1.50 ล้านบาท) หรือหากเป็นคนขับรถประเภทรับจ้าง ก็จะถูกค่าจ้างกับจำนวนผู้โดยสารและระยะทางวิ่ง ซึ่งสภาพการณ์เช่นนี้เป็นความรับผิดชอบที่บีบบังคับเจ้าของรถ/ผู้ขับขี่ให้ต้องหารายได้ให้เพียงพอ ทั้งค่ารถ ค่าน้ำมัน ค่าซ่อมบำรุง ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายทุกประเภท ทำให้คนขับรถจำเป็นต้องทำเวลา คือขับรถเร็ว และขับรถเป็นระยะทางยาว แยกซึ่งผู้โดยสาร ไปจนถึงการแข่งขันกัน ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้เคยเกิดขึ้นกับรถประเภทอื่นๆ และล้วนเป็นสาเหตุหลักให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทั้งสิ้น ที่น่าประหลาด

ใจคือ บุคลากรระดับสูงในกระทรวงส่วนใหญ่คิดว่า เรื่องเช่นนี้เป็นเรื่องดี เพราะทำให้มีรถบริการผู้โดยสารมากๆ โดยรัฐไม่ต้องใช้งบประมาณไปดำเนินการ..

แต่ผิดนัด..รัฐ..โดยกระทรวงคมนาคมอาจจะไม่ต้องเข้าไปยุ่งวุ่นวายมากนัก แต่รัฐ..โดยกระทรวงสาธารณสุขบ้าง สำนักงานตำรวจแห่งชาติบ้าง..ต้องเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับผลลัพธ์ของขบวนการนี้อย่างมาก โดยจะต้องจัดทำศึกษาอุบัติเหตุนิรโทษกรรมในโรงพยาบาลเกือบทุกแห่งต้องมีแพทย์มาประจำ ฯลฯ และที่สำคัญคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ และประชาชนทั่วไปต้องเข้ามารับเคราะห์กรรมด้วยการเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุจากรถตู้ และประเทศชาติก็สูญเสียทางเศรษฐกิจ ซึ่งหน่วยงานในสังกัด UN ประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจของอุบัติเหตุการจราจรทางบกไว้ที่ประมาณ 1-2% ของ GDP แต่ผมว่าบ้านเรามีความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุการจราจรเกินกว่า 2% ของ GDP แน่แน่นอน เพราะนอกจากความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับผู้ที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุแล้วสภาพการจราจรติดขัดอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุก็มากมายเหลือคณานับด้วยเช่นกัน

อีกประเด็นหนึ่งสั้นๆ คือ เรื่องการทำผิดกฎหมายและความยุ่งยากในการบังคับการตามกฎหมาย เมื่อการบังคับการตามกฎหมายเป็นเรื่องยุ่งยาก มีอุปสรรคมาก แล้วยังอาจขัดนโยบาย (ทั้งที่ประกาศและไม่ประกาศ) ทำให้ไม่มีการบังคับการตามกฎหมาย..ซึ่งก็ส่งผลโดยตรงให้ผู้ขับขี่รถตู้เกิดความเข้าใจผิดหลงละเลิง ส่งผลให้ประมาทในการขับขี่ และท้ายที่สุดก็ไปจบลงที่อุบัติเหตุการจราจร

เรื่องนี้จัดเป็นเรื่องเศร้าในการจัดการบริการสาธารณะเรื่องหนึ่ง..หากปล่อยให้ยังมีการใช้รถตู้ (ที่มีสภาพไม่เหมาะสมกับการบริการผู้โดยสาร) ต่อไป ก็เท่ากับว่า รัฐไม่ได้มีความพยายามที่จะลดทั้งจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุเลย และยังทำให้แนวทางในการแก้ไขสาเหตุของปัญหาลักษณะอื่นๆ เช่น การบริหารจัดการบริการขนส่งสาธารณะไม่สามารถทำได้อีกด้วย ฉะนั้นก็หวังได้เลยว่า อุบัติเหตุการจราจรที่เกี่ยวกับรถตู้โดยสารจะไม่ลดลง และมีแต่จะเพิ่มขึ้นอีกเรื่อยๆ.

ที่มา : สำนักข่าวอิศรา