

สก๊อป หน้า 1

รถบัสโดยสารมรณะซ้ำร้ายจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ



เกิดโศกนาฏกรรมหม้ออีกครั้ง "รถทัวร์โดยสาร" มีต่อหน้า 5

สก๊อป หน้า 1

กรุงเทพฯ-สุวรรณภูมิ จ.ร้อยเอ็ด" เสียหลักชนคอม่อเกาะกลางใต้สะพานต่างระดับ ถนนมิตรภาพ อ.เมืองสระบุรี มีผู้สังเวชชีวิต 8 คน และเจ็บอีก 24 คน

รายงานว่า "พนักงานขับรถโดยสารบัสแล้วเกิดหลับใน" เพราะที่กรมตักที่ผู้บริษัทรถมาเช่นสังเวชชีวิตกับคนไม่คำนึงถึงความปลอดภัยผู้โดยสารที่นอนหลวมการตรวจความพร้อมรถ และพฤติกรรมคนขับหรือไม่

จนสะท้อนความรู้สึกของผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะนี้ นพ.ชนะพงษ์ จินวงษ์ ผจก.ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน บอกว่า ปัจจัยอุบัติเหตุบนถนนมาจาก "ระบบควบคุมกำกับผู้ประกอบการให้เกิดความปลอดภัยมีปัญหา" เพราะหลักการสภาพรถ ถนน สิ่งแวดล้อม หรือคนขับมีโอกาสผิดพลาดได้เสมอ

แล้วเมื่อ "ระบบควบคุมกำกับมีปัญหาอีก" ย่อมทำให้ไม่อาจลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนนลงได้ ถ้าเปรียบเทียบก็เหมือนกรณี "โควิด-19 ระบาด" ทุกคนมีความเสี่ยงโอกาสติดเชื้อเสมอ แต่หากมีมาตรการป้องกันเข้มงวด ทั้งฉีดวัคซีนสร้างภูมิคุ้มกันครอบคลุมคนไทย 80-90% ความเสี่ยงติดเชื้อจะลดลงแล้วอาการป่วยน้อยด้วย

เช่นเดียวกับกรณี "อุบัติเหตุรถทัวร์เสียหลักชนคอม่อเกาะกลางต่างระดับ" สังเกตเห็นว่าระบบควบคุมกำกับมีปัญหาตั้งแต่ "ปล่อยรถขนาดใหญ่ฝ่าฝืนข้อห้ามวิ่งเร็วในช่องทางขวา" ทำให้มีความเสี่ยงเกิดรถเสียหลักข้ามเกาะกลางมาชนรถคันอื่นฝั่งตรงข้ามได้ เหตุนี้กฎหมายออกมาบังคับรถขนาดใหญ่ให้วิ่งช่องทางซ้ายเสมอ

ทว่า "ช่องทางซ้ายกลับมีสภาพถนนชำรุด และรถขนาดใหญ่วิ่งช้าเยอะ" กลายเป็นว่ารถทัวร์โดยสารต้องทำเวลาความเร็วมักฝ่าฝืนกฎจราจรวิ่งเลนขวาประจำ แล้วก็ไม่มีระบบใดเข้ามาจัดการอย่างจริงจังอีกด้วย

เมื่อต้องมาเจอความเสี่ยงซ้ำซ้อนจาก "ถนนบยพาสนิคมทำถนนตัดแบบไขว้กันข้ามไปมา ลักษณะขยสูง มีคอม่อตามหลักอันตรายมาก" เพราะการขับชี่ คนขับ หรือรถมกมีโอกาสผิดพลาดเสียหลักพุ่งเข้าชนคอม่อง่ายขึ้นเสมอ อันเป็นปัจจัยก่อให้เกิดความสูญเสีรุนแรงมากกว่าอุบัติเหตุลักษณะอื่นหลายเท่า

สาเหตุที่ยกเรื่องนี้ขึ้นมาอยากให้เป็นอย่าง
ว่า "หน่วยงานผู้กำกับโดยตรง" ไม่สนใจเข้มงวด
ควบคุมดูแลแล้ว เมื่อรถโดยสารสาธารณะเกิด
อุบัติเหตุขึ้นจะไม่จบลงแค่ความประมาทคนขับ
ต่อไปแต่ผู้ประกอบการในฐานะเจ้าของกิจการ
ต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบเป็นจำเลยที่ 2 และจำเลย
ที่ 3 คือองค์กรผู้กำกับดูแลร่วมเอกชนโดยตรง



รถบัสโดยสารมรณะซ้ำร้ายจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ

ถ้าเปรียบเทียบถนนมอเตอร์เวย์แม้สามารถใช้ความเร็วสูงได้ "แต่ยอดการเกิดอุบัติเหตุผู้เสียชีวิตนั้นต่ำมาก" เพราะถนนถูกออกแบบมาแตกต่างจากบนทางหลวงทั่วไป เช่น แบ่งประเภทรถวิ่งชัดเจน ไม่มีจุดตัด จุดกลับรถที่ไม่ตัดกระแสตรงทางตรง และมีเขตพื้นทีระยะปลอดภัย 9-10 เมตรอีกด้วย
หน้าข่าวยังเจอ "บริษัทรถทัวร์สายยาวบางแห่งลักไก่ให้คนขับทำรอบ" เพราะระเบียบรถโดยสารวิ่งเกินกว่า 400 กม.ขึ้นไป "กฎหมายกำหนดให้ต้องมีคนขับ 2 คน" ส่วนใหญ่บริษัทเดินรถมาตรฐานมักปฏิบัติตามจัดช่องพื้นที่นอนในรถสำหรับคนขับพักผ่อนเต็มที่จนกว่าครบระยะเปลี่ยนสลับคนขับ เพื่อลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุนี้

แต่ด้วย "ประเทศไทย" ไม่มีระบบตรวจสภาพความพร้อมพนักงานขับรถตลอดการออกเดินรถว่าปฏิบัติตามเงื่อนไขเปลี่ยนสลับคนขับในเส้นเกิน 400 กม. และขับไปได้ 4 ชม.ต้องหยุดพัก 30 นาทีหรือไม่ กลายเป็นช่องให้บางบริษัทลักไก่ใช้พนักงานขับรถคนเดียวลดค่าใช้จ่าย เมื่อขับไม่ไหวก็หันมาใช้ยาเสพติดช่วยขับรดนานขึ้น

ย้ำต่อว่า "ตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถโดยสาร" ก็ไม่มีมาตรการ

ทำแบบประจำวัน เน้นเฉพาะ “เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลปีใหม่” ที่มี
จนท.ตำรวจ หรือ จนท.สาธารณสุข เข้ามาสุ่มตรวจแค่เท่านั้น

ดังนั้น เมื่อมีเหตุการณ์คนขับรถทัวร์โดยสารลักลอบเสพยาบ้าขณะ
ขับรถแล้วควรหันมาให้ความสำคัญ “มาตรการตรวจสอบสารเสพติดพนักงาน
ขับประจำหรือไม่” เพื่อให้มีระบบหลักฐานผ่านการตรวจร่างกายให้พร้อม
ต่อการปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินทางกำหนดไว้ เช่น ตรวจวัดแอลกอฮอล์
สารเสพติด ก่อนออกเดินทางทุกครั้ง

ตอกย้ำด้วย “ระบบตรวจสอบความพร้อมรถ” เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
สภาพรถต้องมีความมั่นคงแข็งแรงสมบูรณ์พร้อมใช้งานเสมอ การกำหนด
นำรถมาตรวจสภาพปีละ 2 ครั้งนี้อาจไม่พอ ควรสุ่มตรวจบนถนนด้วย

ปัญหาว่า “เดิมอดีตรูปแบบการเดินรถโดยสารทั่วประเทศ” ถูก
กำหนดให้บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นผู้จัดการวิ่งให้บริการผู้โดยสาร
ระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังต่างจังหวัด ทั้งวิ่งระหว่างจังหวัด และภายในจังหวัด
แต่ด้วยรถบขส.มีไม่เพียงพอ ใช้วิธีเปิดบริษัทเอกชนเข้าวิ่งร่วมหลายเส้นทาง
แล้วเก็บค่าตอบแทนต่อเที่ยวเป็นรายได้

เรื่องมาตรการควบคุมกำกับ บขส.ลงดูแลรถร่วมใกล้เคียงทีเดียวเพราะ
ด้วยรถร่วมเอกชนได้รับอนุญาตเข้ามาเดินรถในเส้นทางเยอะมาก หากกำกับ
ดูแลไม่ดีพออาจเป็นช่องโหว่ใกล้ต้นทุนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดการตรวจเช็ค
สภาพรถให้พร้อมใช้งานก่อนเดินทางทุกครั้ง เช่น ครอบกำหนดเปลี่ยนยางรถ
แล้วแต่ก็ยังไม่ยอมเปลี่ยนอีก

เช่นนี้เมื่อ “ล้อรถไม่มีดอกยางและเสื่อมสภาพไม่สมบูรณ์พร้อมใช้
งาน” ย่อมส่งผลให้ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพนำมา
ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงขึ้น อย่างเช่นกรณี “อุบัติเหตุรถตู้โดยสาร
รถร่วมวิ่ง บขส.ชนประสานงากับรถกระบะเสียชีวิต 25 ศพ” บนถนน
สายบ้านบึง-อำเภอกาหลง จ.ชลบุรี

ในวันเกิดเหตุ “เป็นช่วงเทศกาลรถวิ่งทำรอบจนคนขับหลับใน
รถเสียหลักข้ามเกาะกลางชนรถกระบะไฟลุกไหม้ 2 คัน” กรณีนี้ “คดี
อาญา” ผู้ก่อเหตุคนขับรถตู้เสียชีวิตไม่อาจฟ้องคดีได้แค่ “คดีแพ่ง” ศาล
อุทธรณ์ภาค 2 มีคำสั่งให้บริษัทรถตู้และ บขส.ร่วมชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้เสียชีวิต
ทั้งหมด 21 ล้านบาท คดีนี้อยู่ในชั้นศาลฎีกา

สาเหตุที่ยกเรื่องนี้ขึ้นมาอยากให้เป็นอย่างว่า “หน่วยงานผู้กำกับ
โดยตรง” ไม่สนใจเข้มงวดควบคุมดูแลแล้ว เมื่อรถโดยสารสาธารณะเกิด
อุบัติเหตุขึ้นจะไม่จบลงแค่ความประมาทคนขับต่อไป แต่ผู้ประกอบการใน
ฐานะเจ้าของกิจการต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบเป็นจำนวนที่ 2 และจำนวนที่ 3 คือ
องค์กรผู้กำกับดูแลรถร่วมเอกชนโดยตรง

“การเชื่อมโยงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมรับผิดชอบจะเป็นบรรทัดฐาน

ป้องกันไม่ให้โศกนาฏกรรมซ้ำรอยเดิมเพราะถ้าหน่วยงานถูกฟ้องคดีมักเพิ่ม
มาตรการสกัดผู้ประกอบการไม่พร้อม ทั้งคน รถ และระบบจัดการ แล้ว
หมั่นตรวจการดำเนินงานกิจการไปในทางฝ่าฝืนข้อปฏิบัติพิจารณาต่อสัญญา
เดินรถอีกหรือไม่” นพ.ธนะพงศ์ว่า

ประเด็นมีต่ออีกว่า “โครงสร้างรถทัวร์โดยสารในไทยมีความแข็งแรง
น้อย” เพราะไม่มีระบบการทดสอบโรลโอเวอร์เทส (Rollover Test) คือ
การนำรถมาทดลองพลิกคว่ำตรวจสอบดูสภาพ โครงสร้างรถ ไม่ควรยุบเข้าถึงห้อง
โดยสารก่อนอันตรายต่อคนโดยสารแล้วระบบนี้ถูกใช้ทดสอบมาตรฐานคุณภาพ
รถกันทั่วโลกด้วย

แต่ว่า “ในไทย” ก็เริ่มมีกฎหมายควบคุมความสูงไม่เกิน 4 เมตร
และมีกฎระเบียบให้รถสูง 3.6 เมตร ต้องทดสอบการทรงตัวบนพื้นลาดเอียง
30 องศา แต่กฎนี้ไม่อาจบังคับใช้กับรถรุ่นเก่าที่วิ่งอยู่ราว 6,000-7,000 คัน
แล้วก็นำ GPS เข้ามาจำกัดความเร็ว สิ่งนี้เป็นการยกระดับมาตรฐานความ
ปลอดภัยบนถนนได้อีกทางหนึ่ง

ผลคือ “ลดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะได้อย่างมีนัยสำคัญ” แต่
ยังมีอุบัติเหตุจากความเสียวของรถคนขับอ่อนล้า หลับใน และรถไม่พร้อมที่
ไม่อาจแก้ไขร้อยเปอร์เซ็นต์ จึงคงเห็นรถทัวร์ประสบอุบัติเหตุเป็นระยะ

ประการสุดท้าย “กระบวนการสืบสวนอุบัติเหตุรถโดยสาร” มักตั้ง
คณะกรรมการตรวจสอบหาข้อเท็จจริงอันประกอบด้วย “ตัวแทนคนในเข้า
มาทำหน้าที่ตรวจกันเอง” ทำให้มีข้อจำกัดการเปิดเผยข้อมูลบางมุมไม่
อาจนำไปสู่ฐานข้อมูลที่จะใช้วางแผนพัฒนาป้องกันด้านความปลอดภัยทาง
ถนนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

ถ้าเป็นในต่างประเทศมัก “ตั้งผู้เชี่ยวชาญแต่ละสาขาเป็นคนนอก”
ทั้งด้านยางรถ ด้านระบบเบรก ด้านโครงสร้างรถ ด้านตัวบุคคล ด้านถนน
และสิ่งแวดล้อม ทำให้สามารถระบุรากเหง้าปัญหาทั้งระบบได้ครบด้าน

ดังนั้น “การสอบสวนอุบัติเหตุรถโดยสารในไทย” ต้องมีความเป็น
อิสระหาข้อเท็จจริงนำการวิเคราะห์สาเหตุให้คำแนะนำหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
สู่การแก้ปัญหาระบบความปลอดภัยทางถนนตรงจุดในอนาคต

มิเช่นนั้น “รายงานผลสรุปการสืบสวนจะออกมาในรูปแบบวนเวียน
อยู่กับคนขับประมาท” ไม่อาจสะท้อนปัญหาไปถึง “ผู้ควบคุมระบบ” ทำให้
ปัญหาไม่ถูกแก้ไขปรับปรุงการเกิดอุบัติเหตุรถทัวร์โดยสารได้จริง

ฉะนั้นถ้า “ประเทศไทย” ต้องการเปลี่ยนแปลงถนนปลอดภัย
จริงๆ หนีไม่พ้นเข้มงวดระบบควบคุมกำกับดูแล “สกัดกันผู้ประกอบการ
ที่ไม่พร้อม” ความเสี่ยงจะลดลงสามารถป้องกันอุบัติเหตุซ้ำได้ดีขึ้น.