

อุบัติเหตุรถตู้ต้องแก้ไขในระดับนโยบายขนส่งสาธารณะ

ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ และอภิวัฒน์ รัตนวราหะ
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยสารเป็นประเด็นที่สังคมรับรู้มาเป็นเวลานาน ตั้งแต่มีข่าวใหญ่เมื่อครั้งอุบัติเหตุรถตู้เฉี่ยวชนกับรถยนต์บนดอนเมืองโทลล์เวย์เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2553 ตลอดช่วงเวลา 6 ปีที่ผ่านมา มีข่าวอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้นับครั้งไม่ถ้วน มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก ภาครัฐได้ใช้มาตรการควบคุมความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นการบังคับให้ติดเครื่องจีพีเอส การตรวจสภาพรถตู้ การทดสอบคุณสมบัติพนักงานขับรถ มาตรการพื้นฐานเหล่านี้แม้เป็นประโยชน์แต่ไม่ได้เจาะลึกไปถึงรากเหง้าของปัญหาอย่างแท้จริง จนถึงล่าสุดอุบัติเหตุรถตู้ชนกับรถปิกอัพที่อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 2 มกราคมที่ผ่านมาทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 2 ศพ สะท้อนให้เห็นว่าความพยายามของภาครัฐในการป้องกันแก้ไขปัญหานี้ยังไม่เพียงพอและถูกต้อง

ทำไมรถตู้จึงเป็นที่นิยมแพร่หลาย เหตุผลหลักจำแนกได้เป็นสองส่วน ผู้ใช้บริการชอบใช้รถตู้เพราะมีขนาดเล็กทำให้ใช้ความเร็วได้และความถี่ในการบริการสูง สะดวกเพราะสามารถไปส่งถึงใกล้จุดที่ต้องการ และค่าโดยสารไม่แพง ส่วนผู้ให้บริการชอบรถตู้เพราะใช้เงินลงทุนต่ำ มีค่าใช้จ่ายในการให้บริการน้อย มีความยืดหยุ่นในการทำธุรกิจได้หลายรูปแบบ ทั้งหมดนี้ ทำให้รถตู้สามารถเอาชนะรถบัสโดยสาร ซึ่งมีข้อเสียเปรียบในประเด็นที่กล่าวมาทั้งหมดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางระหว่างเมืองระยะสั้น (ไม่เกิน 300 กิโลเมตร) ซึ่งในปัจจุบันแทบจะไม่มีรถบัสให้บริการแล้ว

แต่ข้อได้เปรียบของรถตู้ก็เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย คนขับรถตู้ใช้ความเร็วสูงเพราะต้องการทำรอบเพื่อให้มีรายได้ไปผ่อนรถ และปรับเพิ่มที่นั่งเป็น 15 ที่นั่งจากรถตู้ทั่วไป 12 ที่นั่ง ในช่วงที่มีผู้โดยสารมากก็อาจรับผู้โดยสารเกินพิกัด ด้วยสภาพตัวถังและประตูรถตู้ และการบรรทุกผู้โดยสารอย่างหนาแน่นเมื่อเกิดอุบัติเหตุการหนีออกจากตัวรถทำได้ยากเพราะไม่มีประตูหนีภัย ประกอบกับการติดถังแก๊สเพื่อลดต้นทุนการเดินรถ ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุมีโอกาสสูงที่จะเกิดเพลิงไหม้และมีผู้โดยสารติดอยู่ในรถตู้

จากโศกนาฏกรรมที่เกิดกับรถตู้ นับครั้งไม่ถ้วน เป็นที่ประจักษ์ชัดว่า การใช้รถตู้ในการขนส่งสาธารณะนั้นไม่ปลอดภัย รถบัสโดยสารที่มีสภาพเหมาะสมกว่าก็มีต้นทุนสูงไม่สามารถแข่งขันกับรถตู้ได้ การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยตรงจึงควรต้องพิจารณาทั้งประเด็นด้านการลงทุนและบริหารจัดการด้วย ที่ผ่านมาภาครัฐมีมุมมองต่อบริการรถโดยสารสาธารณะว่าเป็นธุรกิจที่ภาคเอกชนต้องลงทุนและดำเนินการโดยได้รับการสนับสนุนน้อยมากจากภาครัฐ หน่วยงานรัฐเน้นบทบาทเพียงการควบคุมคุณภาพการบริการและราคาค่าโดยสาร ผลก็คือผู้ประกอบการเอกชนส่วนใหญ่ไม่สามารถพัฒนาธุรกิจได้ และพยายามลดต้นทุนด้วยการเปลี่ยนรถบัสเป็นรถตู้ โดยดำเนินรูปแบบธุรกิจที่นำไปสู่ความไม่ปลอดภัย เช่น ระบบผู้ประกอบการรายย่อยที่ไร้รายได้คนขับตามจำนวนรอบวิ่ง ขาดสวัสดิการแรงงาน และขาดระบบรับผิดชอบร่วมกันทางกฎหมายในระดับองค์กรเมื่อมีการกระทำผิดซ้ำซาก เป็นต้น

แน่นอนว่าปัญหาอุบัติเหตุรถตู้ต้องพึงการกำหนด ควบคุมและตรวจสอบมาตรฐานรถโดยสารและพฤติกรรมคนขับที่เข้มงวดและสม่ำเสมอ รวมถึงระบบลงโทษผู้ประกอบการและวินที่ทำผิดกฎหมายซ้ำซาก แต่จากประสบการณ์ในหลายประเทศทั่วโลก บริการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพและปลอดภัยจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐทั้งทางตรงและทางอ้อม ในประเทศที่พัฒนาแล้วภาครัฐจะให้งบประมาณลงทุนสำหรับโครงสร้างพื้นฐานและยานพาหนะสำหรับระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด อีกทั้งส่วนใหญ่ยังให้เงินอุดหนุนค่าใช้จ่ายในการเดินรถอีกด้วย ในประเทศไทยมีเพียงกรุงเทพมหานครที่ภาครัฐลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะโดยเน้นไปที่รถไฟฟ้า ส่วนในต่างจังหวัดยังไม่มีเมืองใดที่รัฐลงทุนกับระบบขนส่งสาธารณะในเมือง บริการขนส่งสาธารณะโดยผู้ประกอบการเอกชนก็ไม่มีคุณภาพ ทำให้การเดินทางจากสถานีขนส่งไปยังจุดที่ผู้โดยสารต้องการไม่สะดวกและราคาแพง ซึ่งเป็นเหตุหนึ่งที่รถบัสไม่ได้รับความนิยมและผู้โดยสารหันไปใช้รถตู้

ดังนั้นในการแก้ปัญหาที่ตรงจุด ภาครัฐยังต้องยึดหลักการว่า การขนส่งสาธารณะเป็นสิทธิและสวัสดิการพื้นฐานของประชาชน และความปลอดภัยต้องมาก่อนปัจจัยอื่นๆ เสมอแม้ว่าจะทำให้ต้นทุนต้องสูงขึ้นก็ตาม รัฐต้องให้การสนับสนุนบริการทางเลือกที่มีความปลอดภัยมากกว่า เช่น พัฒนาระบบรถบัสโดยสารให้มีความสะดวกและสามารถแข่งขันได้ เพื่อเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับผู้เดินทาง หากไม่ต้องการให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากค่าโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น รัฐก็ต้องช่วยลดต้นทุนการบริการโดยรถบัสโดยสารที่ได้มาตรฐานและในขนาดที่เหมาะสมด้วยมาตรการต่างๆ เช่น การลดภาษีนำเข้าหรือการส่งเสริมการประกอบรถบัสโดยสารภายในประเทศ การให้เงินอุดหนุนในสวัสดิการพื้นฐานของคนขับที่ไม่ขึ้นอยู่กับรายได้จากค่าโดยสาร และเงินอุดหนุนในการพัฒนาและจัดซื้ออุปกรณ์ที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยและคุณภาพการบริการ เป็นต้น

นอกจากนี้ การพัฒนาขนส่งสาธารณะควรเลือกใช้ระบบหรือเทคโนโลยีที่เหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด โดยทั่วไปรถโดยสารประจำทางเป็นบริการพื้นฐานที่ทุกเมืองควรมี เมื่อจำนวนผู้โดยสารในบางเส้นทางหนาแน่นมากขึ้น จึงพัฒนาเส้นทางนั้นขึ้นเป็นระบบราง โดยยังคงมีรถโดยสารประจำทางทำหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่ย่อยเพื่อป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบราง แนวคิดเชิงระบบเช่นนี้ไม่ได้นำมาใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของไทยเท่าที่ควร ในปัจจุบันแม้เป็นเรื่องดีที่ภาครัฐมุ่งเน้นการสร้างรถไฟฟ้าและรถไฟความเร็วสูง แต่หากระบบรถโดยสารเชื่อมต่อบริการยังไม่ได้มีการพัฒนา ก็จะนำไปสู่ปัญหาความไม่คุ้มค่าในการลงทุน และเปิดช่องว่างให้บริการรถตู้ที่สะดวกและถูกกว่าสามารถเข้ามาทำธุรกิจบนความเสี่ยงในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนได้ต่อไป

มติชนรายวัน. วันที่ 6 มกราคม 2560.