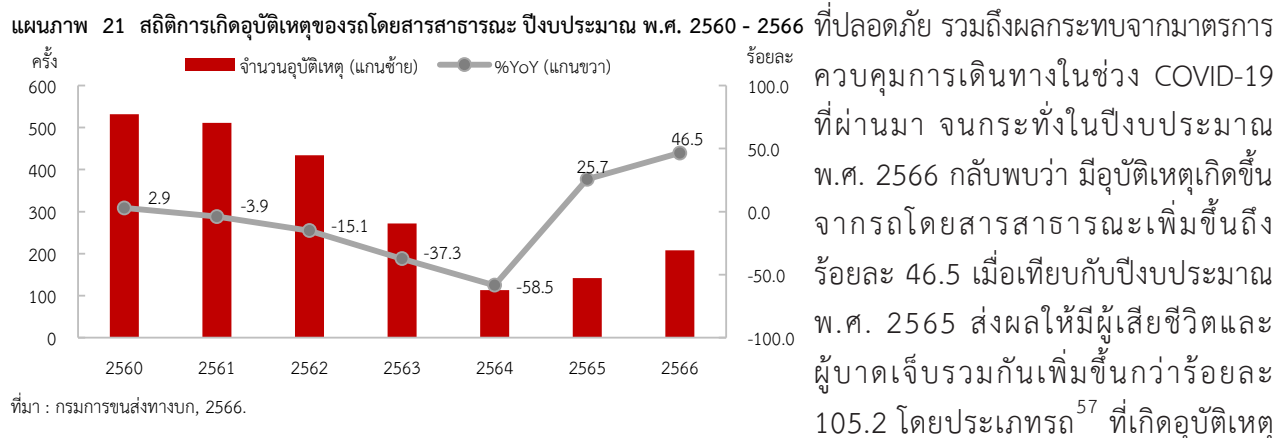


เมื่อต้องพาชีวิตไว้บนรถสาธารณะ ?

การเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ เป็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจากหลายปัจจัยทั้งพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ การละเลยต่อความปลอดภัย สภาพรถโดยสาร รวมถึงการดัดแปลงรถที่ผิดกฎหมาย จึงเป็นประเด็นที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เนื่องจากสามารถก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจำนวนมาก

www.swc-trans.com
02-617-4481-2
081-836-8439

รถโดยสารสาธารณะเป็นหนึ่งในรูปแบบของระบบขนส่งมวลชนพื้นฐานสำคัญในการเดินทางของประชาชนทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด ซึ่งปัจจุบันเป็นการให้บริการจากผู้ประกอบการรัฐวิสาหกิจและเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปี 2565 พบว่า ปริมาณการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมาณรถ และพื้นที่ต่อเนื่อง⁵⁶ รวมทั้งสิ้นจำนวน 9,892.40 ล้านคนต่อปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.08 จากปี 2564 โดยเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจำนวน 968.26 ล้านคนต่อปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.30 อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงความปลอดภัยของการให้บริการด้วยรถโดยสารสาธารณะ จากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถโดยสารของกรมการขนส่งทางบก พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ถึง พ.ศ. 2564 ซึ่งการลดลงดังกล่าวเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย อาทิ การรณรงค์เลือกเดินทางกับรถโดยสาร



ในสัดส่วนสูงที่สุด ได้แก่ รถโดยสารประจำทางร้อยละ 73.0 รองลงมา คือ รถโดยสารไม่ประจำทางร้อยละ 25.0 และรถโดยสารส่วนบุคคลร้อยละ 2.0 หรืออาจกล่าวได้ว่าสถานการณ์เริ่มมีความรุนแรงมากขึ้น โดยพบประเด็นน่ากังวลที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะไทย อาทิ

⁵⁶ พื้นที่ต่อเนื่องจำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม พระนครศรีอยุธยา (8 อำเภอ) และฉะเชิงเทรา (4 อำเภอ)

⁵⁷ ประเภทรถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด 2) รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง และ 3) รถโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง บรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 12 ที่นั่งขึ้นไป และมีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 2,200 กิโลกรัมขึ้นไป

การมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ดีเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งส่งผลกระทบในการดำเนินกิจกรรมขนส่งและความเชื่อมั่นในความปลอดภัยต่อชีวิตของผู้บริโภค โดยข้อมูลจากสำนักสถิติภาพการขนส่งทางบก ปี 2566 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะเกิดขึ้นจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของปัจจัยด้านผู้ขับขี่มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 81.1 เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากปี 2565 และปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 76.0 และ 77.5 ตามลำดับ โดยพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงอันตรายของพนักงานขับรถ อาทิ การขับขี่รถด้วยความประมาท การขับตามหลังระยะกระชั้นชิด การขับด้วยความเร็วสูง การขับรถในขณะที่ร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ นอกจากนี้ **สภาพการทำงานที่ไม่ดีบนรถโดยสาร ยังเป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและสมรรถนะในการขับขี่** โดยผลการศึกษาของกรมอนามัย⁵⁸ พบว่า ผู้ปฏิบัติงานบนรถโดยสารประสบปัญหาทางอารมณ์ เช่น หงุดหงิด รำคาญ ขณะปฏิบัติงานในระดับเล็กน้อยถึงมากรวมกันร้อยละ 37.4 เนื่องจากต้องปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่จำกัดติดต่อกันเป็นเวลานานตามสภาพการจราจร ขณะที่กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 43.5 นอนหลับพักผ่อนเพียงแค่ 5 – 6 ชั่วโมง ซึ่งส่งผลเสียต่อสุขภาพร่างกายในระยะยาว⁵⁹ อีกทั้ง กว่าร้อยละ 12.1 ยังระบุว่า เคยประสบอุบัติเหตุจราจรขณะปฏิบัติงานจำนวน 1 – 5 ครั้ง ภายในระยะเวลา 1 ปี

การละเลยต่อความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร การเตรียมความพร้อมของสภาพรถโดยสารถือเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญสำหรับการบรรทุกผู้โดยสารจำนวนมาก เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดปกติของเครื่องยนต์หรือชิ้นส่วนต่าง ๆ ซึ่งต้องมีการตรวจสภาพรถยนต์เป็นประจำทุกปี⁶⁰ ให้มีความมั่นคงแข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย⁶¹ อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะรถโดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ในปี 2566 พบว่า จำนวนรถโดยสารทุกประเภทประสบอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2565 โดยเฉพาะรถโดยสาร 1 และ 2 ชั้น อยู่ที่ร้อยละ 36.1 และ 27.4 ตามลำดับ ขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาจากสภาพการณ์ปัญหาปัจจุบันของรถโดยสารสาธารณะไทย สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเด็น ได้แก่ 1) **รถสาธารณะส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานนานและมีสภาพทรุดโทรม** ยกตัวอย่างจากข้อมูลสถานการณ์รถโดยสารสาธารณะประจำทาง ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ในปี 2567 ที่ระบุว่า กว่าร้อยละ 52.6 ของจำนวนรถโดยสารประจำทาง ขสมก. ยังเป็นรถธรรมดา (สีครีม – แดง) ที่มีอายุการใช้งานนานถึง 33 ปี มีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเหมาซ่อมบำรุงรักษาอยู่ที่ 1,501.7 บาท/คัน/วัน รวมถึงต้นทุนการดำเนินงานอื่น ๆ อาทิ ค่าเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายบุคลากร และภาระจ่ายดอกเบี้ย ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น⁶² ซึ่งล้วนเป็นอุปสรรคในการปรับปรุงพัฒนาคุณภาพรถ เนื่องจากประสบภาวะขาดทุน นอกจากนี้ นโยบายการพัฒนาคุณภาพรถโดยสารในปัจจุบันยังเน้นไปที่การปฏิรูปเส้นทางการเดินรถมากกว่าความปลอดภัยของตัวรถโดยสาร และยังพบการให้บริการของรถโดยสารไม่ประจำทางที่มีอายุการใช้งานเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งทำให้ผู้โดยสารเสี่ยงต่อการไม่ได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 หากประสบอุบัติเหตุต่อชีวิตและทรัพย์สิน เนื่องจากผู้ประกอบการไม่สามารถทำประกันภัยประเภทรถสาธารณะได้ และ 2) **การดัดแปลงสาระสำคัญของรถที่ไม่ได้มาตรฐาน** ดังเช่นกรณี

⁵⁸ กรมอนามัย. 2559. การศึกษาพฤติกรรมและสภาวะสุขภาพของพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสารบนรถโดยสารปรับอากาศในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล, เก็บข้อมูลจากผู้ปฏิบัติงานบนรถโดยสาร 480 ตัวอย่าง ถูกเลือกแบบเฉพาะเจาะจงโดยการสัมภาษณ์ในสภาพการจราจร 3 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่เขตเมืองกรุงเทพฯ พื้นที่เขตนอกเมืองกรุงเทพฯ และพื้นที่เขตเมืองและนอกเมืองกรุงเทพฯ

⁵⁹ อาการขณะปฏิบัติงานในช่วง 3 เดือน อาทิ ปวดศีรษะ/ขมับ รู้สึกไม่สบายตัว ปวดหลังส่วนล่าง ปวดคอ/ไหล่ นอกจากนี้ ยังพบผู้มีโรคประจำตัวด้วยโรคกระเพาะปัสสาวะอักเสบ (ร้อยละ 2.0) โรคกระเพาะอาหาร (ร้อยละ 1.7) โรคหัวใจขาดเลือด (ร้อยละ 0.7) และโรคเม็เร็งกระเพาะอาหาร (ร้อยละ 0.3)

⁶⁰ การตรวจสภาพรถ ได้แก่ การจดทะเบียนรถ การแจ้งใช้รถ การต่ออายุทะเบียนและชำระภาษีรถ การทดสอบสมรรถนะรถตามเงื่อนไขประกอบการ และการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของรถ

⁶¹ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71

⁶² องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. 2563. แผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับปรับปรุงใหม่).

การติดตั้งก๊าซธรรมชาติ (CNG)⁶³ ที่ไม่ได้มาตรฐานทางวิศวกรรม โดยจากผลการตรวจสอบของกรมการขนส่งทางบก ในปี 2567⁶⁴ พบจำนวนรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทางติดตั้งก๊าซ CNG สะสมทั้งหมด 13,426 คันทั่วประเทศ โดยมีเพียงร้อยละ 9.9 ที่ได้รับการตรวจสอบซึ่งในจำนวนนี้เกินครึ่งไม่ผ่านมาตรฐาน อาทิ จำนวนถังก๊าซเกินไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้ ถังก๊าซหมดอายุ ระบบก๊าซชำรุด ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง โดยเฉพาะกรณีเหตุเพลิงไหม้หรือระเบิดซึ่งเป็นประเด็นเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของระบบการตรวจสอบสภาพรถโดยสาร และช่องโหว่ทางกฎหมายของ พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตราที่ 14⁶⁵



จากประเด็นข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า สภาพปัญหาโดยสาธารณะไทยเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องเร่งแก้ไขอย่างจริงจัง แม้ว่าไทยเริ่มมีการพัฒนาระบบรถโดยสารอย่างการจัดการโดยสารประจำทางไฟฟ้า (EV) ของเอกชน เปลี่ยนแทนรถธรรมดาประจำทาง ชสมก. บางส่วน หรือการติดตั้งระบบติดตามตำแหน่งรถบนแอปพลิเคชัน ViaBus เป็นต้น ขณะที่ต่างประเทศมีการบริหารจัดการระบบรถสาธารณะที่มีประสิทธิภาพรอบด้าน มีการตรวจสอบมาตรฐานและการกำกับอย่างเข้มงวด ยกตัวอย่าง **ประเทศญี่ปุ่น** ได้มีการกำหนดมาตรฐานตรวจสอบพนักงานก่อนขับรถทุกครั้ง อาทิ จุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ และมีการฝึกอบรมการขับขี่เชิงรุกแก่พนักงานสม่ำเสมอ เช่น การใช้เครื่อง Simulator จำลองสถานการณ์การขับขี่และการช่วยเหลือผู้โดยสารเมื่อเกิดเหตุ รวมทั้งการจัดให้มีการตรวจด้านสภาพจิตใจด้วย โปรแกรมการฝึกอบรมทัศนคติการขับขี่ (Unten Tekisei Koshu) และโปรแกรมฝึกอบรมพฤติกรรมในการขับขี่ (Anzen Unten Kyoiku) สำหรับพนักงานที่ละเมิดกฎจราจรหรือเคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจัดให้มีการศึกษาเชิงจิตวิทยาแนะนำแนวทางจัดการกับความเครียด ความโกรธ ซึ่งเป็นปัจจัยด้านอารมณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการใช้ **ประเทศสิงคโปร์** จากนโยบายสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้รถขนส่งสาธารณะเพื่อลดปัญหาการจราจรหนาแน่น ภาครัฐจึงได้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงสภาพรถโดยสารประจำทางที่อายุการใช้งานเกินกว่า 20 ปี และมีสภาพเสื่อมโทรม อาทิ รถพื้นไม้เก่า รถธรรมดาแบบร้อน รวมถึงให้การสนับสนุนองค์การการขนส่ง ที่ประสบปัญหาขาดทุน อาทิ การอุดหนุนราคาค่าโดยสาร ต้นทุนพลังงาน และค่าจ้างพนักงาน พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนกฎหมายมาตรฐานการขนส่งสาธารณะและบทลงโทษเข้มงวดหากไม่ปฏิบัติตาม **ประเทศกลุ่มภูมิภาคยุโรป** ในปี 2562 คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติสำหรับยุโรป (UNECE) ได้กำหนดมาตรการบังคับว่าด้วยความปลอดภัยทางคมนาคมด้วยรถโดยสาร⁶⁶ ที่ไม่อนุญาตให้ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงขับเคลื่อนในรถโดยสารขนาดใหญ่ (รถบัส) ด้วยเหตุผลสำคัญคือ รถ NGV หรือ LPG ติดไฟได้ง่ายเมื่อเกิดอุบัติเหตุกระทบต่อตัวถังก๊าซ

⁶³ ก๊าซธรรมชาติอัด (Compress Natural Gas: CNG) ใช้สำหรับเติมยานพาหนะ Natural Gas Vehicle (NGV) ซึ่งมีส่วนประกอบหลักคือก๊าซมีเทน โดยการติดตั้งอุปกรณ์และส่วนควบของรถที่ใช้ในการขนส่ง ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง ถือเป็นการดัดแปลงรถยนต์ประเภทหนึ่ง ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงสภาพของเครื่องยนต์ที่ไม่ได้มาจากศูนย์บริการ

⁶⁴ ข้อมูลระหว่างวันที่ 4 – 16 ตุลาคม 2567

⁶⁵ มาตรา 14 รถใดที่จดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้ใดเปลี่ยนแปลงตัวรถหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของรถให้ผิดไปจากรายการที่จดทะเบียนไว้และใช้รถนั้น เว้นแต่เจ้าของรถนำรถไปให้นายทะเบียนตรวจสอบสภาพก่อน ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่ารถที่เปลี่ยนแปลงตามวรรคหนึ่ง อาจก่อให้เกิดอันตรายในเวลาใช้ ให้สั่งเจ้าของรถแก้ไขและนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพก่อนใช้ การตรวจสอบสภาพดังกล่าว นายทะเบียนจะสั่งให้เจ้าของรถนำรถไปให้ตรวจสอบสภาพ ณ สถานตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกก็ได้ และให้นำมาตรา 12 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้านายทะเบียนเห็นว่ารถนั้นปลอดภัยในเวลาใช้ ให้แก้ไขเพิ่มเติมรายการในทะเบียน และคู่มือจดทะเบียนรถนั้นด้วย

⁶⁶ มาตรการออกข้อบังคับที่ 107 ในข้อบังคับย่อยที่ 7.5 ว่าด้วยการป้องกันความเสี่ยงอัคคีภัย ซึ่งถูกออกแบบมาสำหรับรถประเภทที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 8 ที่นั่ง (ไม่รวมที่นั่งคนขับ) ซึ่งรถเหล่านี้มักใช้ในงานขนส่งสาธารณะ เช่น รถบัสขนาดใหญ่ และรถโดยสารที่ต้องรับน้ำหนักมาก

จากกรณีศึกษาของต่างประเทศที่มีการบริหารจัดการระบบรถโดยสารสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพข้างต้น ถือเป็นแนวทางที่เป็นประโยชน์สำหรับประเทศไทยในการนำมาปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรโดยสาร ซึ่งจำเป็นต้องให้ความสำคัญ ดังนี้

1. **การพัฒนาคุณภาพของพนักงานขับรถ** โดยการจัดให้มีการฝึกอบรมและการประเมินคุณภาพอย่างต่อเนื่อง การตรวจสุขภาพร่างกายและจิตใจประจำปี เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจมาจากปัญหาสุขภาพของพนักงานขับรถ นอกจากนี้ ยังอาจต้องมีการร่วมมือระหว่างองค์กรหรือสถาบันวิจัยต่าง ๆ เพื่อทำการศึกษาวินิจฉัยและเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดูแลจากข้อมูลจริง เช่น การศึกษาพฤติกรรม การขับและความพึงพอใจของผู้โดยสารเกี่ยวกับคุณภาพและความปลอดภัยในระบบรถโดยสาร ซึ่งมีส่วนช่วยในการกำหนดแนวทางพัฒนาการฝึกอบรมและการกำกับดูแลการขับขี่ให้ดียิ่งขึ้น

2. **การสนับสนุนจากภาครัฐในการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร** ภาครัฐควรพิจารณาถึงการจัดสรรงบประมาณอุดหนุนเพื่อสนับสนุนกิจการขนส่งที่ต้องการเปลี่ยนรถโดยสารใหม่หรือการติดตั้งระบบพลังงานไฟฟ้า เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ ซึ่งจะช่วยให้กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรมขนส่งที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ อีกทั้ง การส่งเสริมพัฒนาระบบตรวจสอบมาตรฐานสภาพรถ การรับรองมาตรฐานสภาพรถให้มีความทันสมัย เช่น การติดตั้งระบบเซ็นเซอร์ตรวจสอบสภาพรถแบบ Real Time ที่สามารถแจ้งเตือนปัญหาที่เกิดขึ้นจากตัวรถโดยสารให้กับผู้ขับขี่และผู้ประกอบการได้ทันที ซึ่งทำให้สามารถดำเนินการแก้ไขได้อย่างรวดเร็ว

3. **ความเข้มงวดต่อการบังคับใช้กฎหมายมาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสาร และการทบทวนกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง** โดยเฉพาะการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายและการรื้อกุมของระบบการตรวจสอบสภาพรถโดยสาร เนื่องจากอาจมีการใช้ช่องโหว่ทางกฎหมาย อาทิ การดัดแปลงสภาพรถและเครื่องยนต์ โดยใช้คำอ้างว่า “ดัดแปลง” ของนายทะเบียน รวมทั้งการตรวจเช็คความครบถ้วนของอุปกรณ์ความปลอดภัยตามระเบียบ อาทิ เข็มขัดนิรภัย ค้อนทุบกระจก ถังดับเพลิง และประตูทางออกฉุกเฉิน ให้พร้อมใช้งาน ทั้งนี้ อาจต้องมีการทบทวนกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสภาพรถโดยสาร อาทิ ความถี่ในการตรวจสอบสภาพรถ ดุลยพินิจที่ชัดเจนครอบคลุม มาตรการความปลอดภัยเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังอาจส่งเสริมให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบคุณภาพของรถโดยสารพร้อมรายงานปัญหา ซึ่งจะเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างแท้จริงต่อไป