ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ และอภิวัฒน์ รัตนวราหะ (2560) ปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะกับแนวคิดการเปลี่ยนรถตู้เป็นรถโดยสารขนาดเล็ก. ใน ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล (บรรณาธิการ) รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี 2557-2558. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. URL: http://trso.thairoads.org/resources/5939

ข้อมูลบรรณานุกรม

บรรณาธิการ
ศ.นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

คณะทำงาน

ดร.ดนัย เรืองสอน	มูลนิธิไทยโรดส์
ดร.ปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล	มูลนิธิไทยโรดส์
ดร.อภิวรรธน์ โชติสังกาศ	มูลนิธิไทยโรดส์
ณัฐพงศ์ บุญตอบ	มูลนิธิไทยโรดส์
วรรณพร ปันทะเลิศ	มูลนิธิไทยโรดส์
สัณชัย หงษ์ทอง	มูลนิธิไทยโรดส์
ระวี กองทอง	มูลนิธิไทยโรดส์
รศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
รศ.ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ผศ.ดร.อภิวัฒน์ รัตนวราหะ	คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย	วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น
นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย	ศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลก และโรงพยาบาลขอนแก่น
นพ.ไผท สิงห์คำ	สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค
นงนุช ตันติธรรม	สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค
พงษ์พันธ์ แทนเกษม	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
รศ.ดร.ธเนศ เสถียรนาม	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น จ.ขอนแก่น
ผศ.ดร.วิชุดา เสถียรนาม	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น จ.ขอนแก่น
ชุติมา ทองเต็ม	องค์การช่วยเหลือเด็ก (Save the Children)
รักษิต วโรภาษ	องค์การช่วยเหลือเด็ก (Save the Children)
อรุณรัตน์ วัฒนผลิน	องค์การช่วยเหลือเด็ก (Save the Children)

หน่วยงานที่จัดทำ

มูลนิธิไทยโรดส์
ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

สนับสนุนโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

หน่วยงานที่จัดพิมพ์

กระทรวงคมนาคม (คค.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
และ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)
พิมพ์ครั้งที่ 1 พฤศจิกายน 2560 จำนวน 2,000 เล่ม

สารจากบรรณาธิการ

รายงานสถานการณ์ถนนปลอดภัยในมือท่านเล่มนี้ นับเป็นผลงานต่อเนื่องของทีมงานไทยโรดส์มายาวนาน ด้วยคุณภาพที่ต่อเติมไม่หยุดยั้ง ในฉบับนี้ท่านจะได้รับรู้ภาพกว้าง เคียงคู่กับกรณีศึกษาเจาะลึกรายประเด็นที่มีความสำคัญ ต่อการฉายแสงสว่างให้กับการพัฒนาการเดินทางขนส่งบนถนนไทยให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

สำหรับผู้อ่านที่สนใจความรู้เพื่อใช้ประโยชน์ในกระบวนการนโยบายมหภาค ประสบการณ์ของท่านอาจชวนให้ตระหนักว่าการประยุกต์ใช้ความรู้ไม่ตรงไปตรงมา เพราะการตัดสินใจนโยบายเกี่ยวข้องกับมุมมองต่างกันระหว่างฝ่ายต่างๆ อันสืบเนื่องจากจุดยืนต่างกัน การอำนวยให้กระแสจราจรคล่องตัวมักเป็นประโยชน์เฉพาะหน้าที่หลายฝ่ายเห็นตรงกัน จึงกำหนดให้ตำรวจต้องให้ความสำคัญกับสิ่งนี้มากกว่าความปลอดภัย

ในบางกรณีแม้ตำรวจพยายามบังคับใช้กฎหมายอย่างตรงไปตรงมา แต่ผลในทางปฏิบัติมักไม่เป็นไปตามนั้น อย่างตัวอย่าง กรณีรถฮอนด้าซีวิคชนรถตู้ตกทางด่วนมาจนถึงล่าสุด ข่าวอื้อฉาวเรื่องแพทย์ชนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจนบาดเจ็บสาหัส แต่ปฏิเสธที่จะให้ตรวจแอลกอฮอลในลมหายใจ เป็นต้น ความหมายร่วมกันของกรณีศึกษาเหล่านี้คือ ลักษณะสังคมไทยที่ความไม่เท่าเทียมยังเป็นกระแสโดดเด่นท้าทายการปฏิรูปขนานใหญ่

ข่าวการปฏิรูปสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกล่าวถึงการถ่ายโอนภารกิจจราจรไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจเป็นสัญญาณบวกถ้ามีผลจริงในทางปฏิบัติโดยการอภิบาลระบบต้องได้รับการยกระดับจากที่เป็นอยู่ทั้งระดับชาติและระดับท้องถิ่นจนสามารถเอื้ออำนวยให้เสียงของคนจนดังได้เท่ากับเสียงของคนรวยก็น่าจะทำให้ข่าวอื้อฉาวทำนองนั้นค่อยๆ ถูกกลืนหายไปในประวัติศาสตร์และรายงานสถานการณ์ถนนปลอดภัยในอนาคตก็จะมีเรื่องราวความสำเร็จของการบังคับใช้กฎหมายอย่างที่เรากำลังอิจฉาประเทศเพื่อนบ้านอย่างเวียดนามที่แม้ยากจนกว่าไทยแต่กฎหมายกลับศักดิ์สิทธิ์มากกว่า

รายงานฉบับนี้ได้เสนอตัวอย่างกรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่นเกี่ยวกับการผลักดันระบบขนส่งสาธารณะบนรางในอำเภอเมืองขอนแก่นโดยเป็นการตั้งต้นจากล่างขึ้นบน ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง ด้วยภาวะผู้นำที่เกิดจากการรวมตัวของนักธุรกิจ นักวิชาการ ในท้องถิ่นผสานกับกลไกส่วนกลาง เป็นตัวอย่างที่น่าสนใจติดตาม และถ้าขยายผลได้ก็จะมีความหมายจริงจังในการสร้างความเท่าเทียมระหว่างพื้นที่ในประเทศไทย นอกเหนือจากผลของระบบรางนั้นที่จะมีต่อการเพิ่มความปลอดภัยในการจราจรขนส่งอย่างที่พิสูจน์มาแล้วทั่วโลกในทางสากล นโยบายเส้นทางสายไหมของรัฐบาลจีน มีสัญญาณเป็นจริงมากยิ่งขึ้นเมื่อท่านประธานสี่จิ้นผิงได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกสมัย สิ่งนี้จะยิ่งทำให้การเชื่อมต่อระบบรางจากใจกลางแผ่นดินจีนสู่ตะวันตกและลงมาทางใต้ของประเทศไทยเป็นจริงมากขึ้น แนวโน้มนี้ตรงกันข้ามจากวันที่สหรัฐอเมริกาแผ่อิทธิพลสู่โลก โดยนำพาหลักคิดการขนส่งทางถนนแทรกซึมไปทั่วยังประโยชน์แก่อุตสาหกรรม ยานยนต์ของตนอันรุ่งเรืองในยุคนั้น กว่าห้าสิบปีของการพัฒนาระบบขนส่งจราจรไทยที่ผ่านมาจึงยึดติดกับการลงทุนสร้างถนนและหันหลังให้กับระบบราง ประการสุดท้าย การหาประโยชน์จากเนื้อหาในรายงานสถานการณ์ถนนปลอดภัยเล่มนี้ ย่อมต้องอาศัยกาลามสูตรเป็นเครื่องมือขุดค้นแยกแยะความจริงจากความเท็จ เช่นเดียวกับที่พึงปฏิบัติต่อสาระความรู้ทั้งหลายทั้งปวง แม้ว่าทีมไทยโรด์ได้พยายามที่จะเสนอความจริงโดยแยกจากความเท็จอย่างสุดความสามารถแล้วดังเช่นที่ได้ปฏิบัติเสมอมา หากแม้ว่าท่านผู้อ่านจะได้กรุณาติชมชี้ช่องโอกาสพัฒนาให้แก่ทีมไทยโรด์ในการจัดทำรายงานสถานการณ์ด้วย ผมเชื่อว่าจะยิ่งเป็นคุณอย่างเอนกอนันต์และยั่งยืนกับทุกฝ่ายสืบไป

ศาสตราจารย์ นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล
คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี
บรรณาธิการ

สารบัญ

002 ข้อมูลบรรณานุกรรม

004 สารจากบรรณาธิการ

006 สารบัญ

008 12 ตัวชี้วัดสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

010 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

014 ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน

018 อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

022 การใช้ความเร็ว

028 เมาแล้วขับ

032 การสวมหมวกนิรภัย

036 ความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์

040 ความปลอดภัยของการใช้รถกระบะ

044 ความปลอดภัยของการเดินทางด้วยรถโดยสาร

048 จุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนถนน

052 อุบัติเหตุอันตรายข้างทาง

056 อุบัติเหตุบริเวณจุดกลับรถ

060 บทความเจาะลึกประเด็นสถานการณ์สำคัญ

062 ถอดรหัสสถานการณ์ปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
บนท้องถนนที่แท้จริงจากการเชื่อมโยงข้อมูลอุบัติเหตุ 3 ฐาน

068 ปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะกับแนวคิดการเปลี่ยน
รถตู้เป็นรถโดยสารขนาดเล็ก

086 การชดเชยความเสี่ยงกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์
ขณะเดินข้ามถนน

100 กิจกรรมความเคลื่อนไหวที่สำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน

102 ขอนแก่นโมเดล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในท้องถิ่น
แบบมีส่วนร่วมอย่างยั่งยืน

118 ถอดบทเรียนโครงการควบคุมความเร็วด้วย
กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนถนนมิตรภาพ
ช่วงผ่านเขตเมือง จ.ขอนแก่น

132 ถอดบทเรียนการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
ของนักเรียนภายใต้โครงการ 7 เปอร์เซนต์

บทความเจาะลึก สถานการณ์ ในประเด็นสำคัญ

1

ปัญหาอุบัติเหตุ
รถตู้โดยสารสาธารณะ
กับแนวคิดการเปลี่ยนรถตู้
เป็นรถโดยสารขนาดเล็ก

2

การบูรณาการข้อมูล
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
ทางถนนในประเทศไทย

3

การชดเชยความเสี่ยง
กับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์
ขณะเดินข้ามถนน

บทความ
เรื่อง

ปัญหาอุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะกับแนวคิดการเปลี่ยนรถตู้เป็นรถโดยสารขนาดเล็ก

รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อภิวัฒน์ รัตนวราหะ

บทนำ

รถตู้โดยสารสาธารณะ (ต่อไปนี้เรียกว่ารถตู้) มีบทบาทสำคัญในระบบขนส่งมวลชนสำหรับการเดินทางทั้งในพื้นที่เมืองและระหว่างเมืองมาหลายสิบปี และมีแนวโน้มว่าจะเป็นรูปแบบการขนส่งสาธารณะที่สำคัญต่อไปอีกในอนาคต ในปี พ.ศ. 2558 มีรถตู้โดยสารจดทะเบียนประกอบการจำนวน 5,441 รายใน 154 เส้นทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เส้นทางหมวด 1) อีก 5,557 รายใน 104 เส้นทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดอื่นๆ (เส้นทางหมวด 2) และอีกประมาณ 5,000 คัน ในเส้นทางระหว่างจังหวัดอื่นๆ (เส้นทางหมวด 3) (กรมการขนส่งทางบก, 2559) นอกจากนี้ยังมีรถตู้โดยสารที่จดทะเบียนเป็นรถโดยสารไม่ประจำทาง และรถตู้โดยสารส่วนบุคคลที่นำมาให้บริการขนส่งประจำทางโดยไม่ได้รับอนุญาต จำนวนผู้ใช้บริการรถตู้ในประเทศไทยอาจสูงถึง 1 ล้านคนต่อวัน

เนื่องด้วยบริการรถตู้จำนวนหลายเส้นทางเป็นบริการจุดถึงจุด จึงมีความรวดเร็วเมื่อเปรียบเทียบกับรถโดยสารสาธารณะรูปแบบอื่น อีกทั้งยังมีค่าโดยสารในระดับที่สมเหตุสมผล ประชาชนที่มีรายได้ปานกลางถึงปานกลางค่อนข้างต่ำจึงใช้บริการเป็นจำนวนมาก ผู้โดยสารจำนวนมากอาศัยในพื้นที่ชานเมืองและทำงานหรือเรียนในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง และนิยมใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทางที่ใช้ทางด่วนในชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งทำให้เกิดความรวดเร็วในการเดินทาง และมีที่นั่งที่สะดวกสบายระดับหนึ่งโดยแลกกับค่าโดยสารที่สูงกว่ารถโดยสารประจำทางทั่วไป อย่างไรก็ตาม รถตู้โดยสารในเมืองจำนวนมากมักให้บริการเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งมุ่งเน้นบริการชนชั้นกลางที่ทำงานในช่วงเวลาปรกติ และให้มูลค่าของเวลาสูงกว่าคนจน

ความปลอดภัยของรถตู้

แม้ว่ารถตู้เป็นพาหนะการเดินทางที่สำคัญและขาดไม่ได้สำหรับประชาชนจำนวนมากก็ตาม แต่ก็มีปัญหาด้านความปลอดภัย ในปัจจุบัน ดูเหมือนว่าความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถตู้อาจอยู่ในระดับสูงกว่าการขนส่งมวลชนประเภทอื่น ซึ่งปรากฏหลักฐานจากดัชนีต่างๆ (ตารางที่ 1 ถึง 3) และปริมาณอุบัติเหตุของรถตู้อาจมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น (ตารางที่ 4) โดยอุบัติเหตุแต่ละครั้งมีความรุนแรง และหลายครั้งมีผู้เสียชีวิตจำนวนมาก จนหลายเหตุการณ์ได้รับความสนใจอย่างมากจากสื่อมวลชนและสังคม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจึงได้พยายามยกระดับความปลอดภัยของ รถตู้ด้วยมาตรการต่างๆ เช่น การตรวจจับความเร็ว การตรวจสภาพความพร้อมของรถและพนักงานขับรถ และการบังคับให้รถตู้โดยสารติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย เป็นต้น อย่างไรก็ดี แม้จะมีความพยายามในการแก้ปัญหาด้วยมาตรการต่างๆ ปัญหาอุบัติเหตุรถตู้ก็ดูเหมือนมิได้ลดลง แต่อาจเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องด้วยปัจจัยหลายด้านด้วยกัน เช่น คุณภาพรถตู้ที่นำมาใช้ในการขนส่งสาธารณะ และด้านพฤติกรรมของคนขับ

ตารางที่ 1

อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียนของรถตู้โดยสารและรถโดยสาร 1 ชั้น

เส้นทาง	จำนวนรถจดทะเบียน	จำนวน (กรณี หรือ คน)			จำนวน (กรณีหรือคนต่อรถ 10,000 คัน)		
		อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ
รถตู้โดยสาร	15,105	87	49	417	57.60	32.44	276.07
รถตู้โดยสาร 1 ชั้น	63,084	88	42	644	13.95	6.66	102.09

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (2558)

ตารางที่ 2

จำนวนอุบัติเหตุร้ายแรงของรถตู้โดยสารและรถโดยสาร 1 ชั้น ประจำทาง

เส้นทาง	จำนวน (กรณี หรือ คน)			ดัชนีความรุนแรง (ตาย/อุบัติเหตุ)	ดัชนีการเสียชีวิต (ตาย/เจ็บ)
	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ		
รถตู้โดยสาร	87	49	417	0.56	0.11
รถตู้โดยสาร 1 ชั้น	88	42	644	0.48	0.06

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (2558)

ตารางที่ 3

อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อกิโลเมตรทำการของรถตู้โดยสารและรถโดยสาร 1 ชั้น ประจำทาง

เส้นทาง	กม. ทำการ (ล้าน กม. / ปี)	จำนวน (กรณี หรือ คน)			อัตรา (ต่อ ล้าน กม. ทำการ)		
		อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ
รถตู้โดยสาร	707.8	87	49	417	0.12	0.07	0.59
รถตู้โดยสาร 1 ชั้น	1084.8	88	42	644	0.08	0.04	0.59

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (2558)

ตารางที่ 4

ความถี่อุบัติเหตุรถตู้โดยสารสาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการ ขบ. ปี พ.ศ. 2554

ความถี่	ม.ค. - ธ.ค. 54	ม.ค. - พ.ค. 54	ม.ค. - พ.ค. 55	การเปลี่ยนแปลง
จำนวนครั้งที่มีการรายงาน	41	20	26	30.0%
จำนวนครั้งที่มีผู้บาดเจ็บ-เสียชีวิต	29	13	17	30.8%
จำนวนครั้งที่มีผู้บาดเจ็บ	27	11	17	54.6%
จำนวนครั้งที่มีผู้เสียชีวิต	9	3	10	233.3%
จำนวนผู้บาดเจ็บ	265	81	165	103.7%
จำนวนผู้เสียชีวิต	23	5	26	420.0%
ดัชนีการเสียชีวิต	0.080	0.058	0.136	

ที่มา: รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554

ลักษณะของเส้นทางการเดินรถก็มีความสัมพันธ์กับจำนวนอุบัติเหตุ

ลักษณะของเส้นทางการเดินรถก็มีความสัมพันธ์กับจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนการเสียชีวิตและจำนวนการบาดเจ็บ โดยเส้นทางให้บริการรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง ซึ่งรถสามารถใช้ความเร็วสูง จะมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงมากกว่าเส้นทางการให้บริการรถโดยสารประจำทางภายในเมือง ตารางที่ 5 แสดงผลการเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุร้ายแรงของรถตู้โดยสารเส้นทางภายในเมือง (หมวด 1) กับเส้นทางระหว่างเมือง (หมวด 2 และ หมวด 3) จะเห็นได้ว่า รถตู้โดยสารเส้นทางระหว่างเมืองมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 5.69 เท่า ส่วนโอกาสเกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสูงกว่า 3.9 เท่า และ 4.96 เท่าตามลำดับ ความแตกต่างในโอกาสเกิดอุบัติเหตุของรถตู้สองหมวดนี้แสดงถึงความแตกต่างในการสัมผัสความเสี่ยง (risk exposure) ที่เกิดขึ้นจากการที่รถตู้ที่ให้บริการบนเส้นทางระหว่างเมืองวิ่งในระยะทางที่ไกลกว่า และมักวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่ารถตู้ที่วิ่งบนเส้นทางภายในเมือง

ตารางที่ 5

อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อกิโลเมตรทำการของรถตู้โดยสารเส้นทางในเมืองและเส้นทางระหว่างเมือง

เส้นทาง	กม. ทำการ (ล้าน กม. / ปี)	จำนวน (กรณี หรือ คน)			อัตรา (ต่อ ล้าน กม. ทำการ)		
		อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ
รถตู้โดยสารเส้นทางหมวด 1	140.20	13	10	70	0.0927	0.0713	0.4993
รถตู้โดยสารเส้นทางหมวด 2 และ 3	567.56	74	39	347	0.1304	0.0687	0.6114

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (2558)

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

จากผลการประมวลข้อมูลและแนวคิดที่นำเสนอมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า รถตู้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงสูงกว่ารถบัสโดยสาร 1 ชั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเปรียบเทียบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่อจำนวนรถจดทะเบียน รถตู้จะมีอัตราการตายสูงกว่ารถบัสโดยสาร 1 ชั้น ถึงเกือบ 5 เท่า นอกจากนี้ ความรุนแรงของอุบัติเหตุรถตู้โดยสารมีความแตกต่างกันตามลักษณะของเส้นทาง กล่าวคือ รถตู้เส้นทางระหว่างเมืองมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงสูงกว่ารถตู้เส้นทางในเมือง โดยมีจำนวนคนตายสูงกว่าถึง 3.9 เท่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าว เป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ซึ่งสามารถนำไปใช้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสารสำหรับการขนส่งสาธารณะ โดยนโยบายในระยะเร่งด่วนที่เหมาะสม คือการยกเลิกการใช้รถตู้โดยสารสำหรับให้บริการในเส้นทางระหว่างเมือง และเปลี่ยนไปใช้รถโดยสารขนาดเล็กหรือรถมินิบัส และสำหรับรถตู้โดยสารเส้นทางภายในเมืองซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงน้อยกว่าเส้นทางระหว่างเมือง อาจอนุโลมให้ใช้รถตู้โดยสารได้แต่ต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบรถตู้เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่ การควบคุมความเร็วเครื่องยนต์ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การเพิ่มประตูหนีภัย นอกจากนี้ การลดจำนวนที่นั่งเหลือ 12 ที่นั่งเท่ากับรถตู้ส่วนบุคคลอาจช่วยลดความเสี่ยงที่ผู้โดยสารไม่สามารถหนีออกจากรถอย่างทันท่วงทีเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้

สาเหตุที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสารมีความรุนแรงกว่ารถบัสโดยสาร แบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม กลุ่มแรกเป็นสาเหตุที่เกิดจากลักษณะทางกายภาพของรถตู้ ได้แก่ ลักษณะรถตู้มีขนาดเล็กและเอื้อต่อการขับรถโดยใช้ความเร็วสูง ลักษณะทางวิศวกรรมของรถตู้ที่ไม่สามารถปกป้องผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ อีกทั้งไม่มีการออกแบบทางออกฉุกเฉินอย่างเหมาะสม ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว ผู้โดยสารมีความเสี่ยงที่จะติดอยู่ในตัวรถและไม่สามารถหนีภัยได้อย่างทันท่วงที กลุ่มที่ 2 เป็นสาเหตุเกี่ยวกับรูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจรถตู้โดยสาร ซึ่งผลักภาระความรับผิดชอบในการทำรายได้จากค่าโดยสารให้มากที่สุดไปไว้กับคนขับรถตู้ ทำให้คนขับรถตู้มีพฤติกรรมการขับรถที่ไม่ปลอดภัย ขับรถเร็ว รับผู้โดยสารเกินกำหนด และทำงานหนักเกินไปจนเกิดความเหนื่อยล้าและมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

ข้อเสนอเชิงนโยบายในการศึกษานี้ เน้นการแก้ปัญหาที่สาเหตุในกลุ่มแรก คือการนำรถโดยสารขนาดเล็กมาใช้แทนรถตู้โดยสาร ซึ่งอาจช่วยบรรเทาปัญหาความไม่ปลอดภัยได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของคนขับรถที่ใช้ความเร็วสูง ซึ่งต้นตอของปัญหาที่แท้จริงนั้นคือรูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจรถตู้ที่ทำให้คนขับรถเพิ่มเที่ยววิ่ง (ทำรอบ) ให้ได้มากที่สุด ด้วยเหตุนี้ งานศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยของบริการรถตู้โดยสารในอนาคตอันใกล้นี้ควรวิเคราะห์ปัจจัยเชิงลึกที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร จากการศึกษาปัจจัยที่มีต่อความปลอดภัยในการให้บริการ งานวิจัยที่มุ่งวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบธุรกิจและการบริหารจัดการกับระดับความปลอดภัยของรถโดยสารยังมีอยู่ไม่มากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งงานที่วิเคราะห์ปัจจัยด้านแรงจูงใจที่อาจมีผลต่อพฤติกรรมของคนขับและระดับความปลอดภัย เช่น เงินเดือนและเงินตอบแทน รวมถึงคุณลักษณะของพนักงานขับรถ โครงสร้างตลาดและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ และรูปแบบการกำกับดูแลของภาครัฐที่มีผลโดยตรงรูปแบบการบริการและระดับความปลอดภัยในการให้บริการ

จากผลการวิเคราะห์ให้บริการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกา พบว่า รูปแบบการบริหารจัดการแบบผู้ประกอบการย่อยมีแนวโน้มทำผิดกฎหมายทั้งในด้านพฤติกรรมคนขับและด้านมาตรฐานพาหนะ แต่มีสถิติด้านอุบัติเหตุที่ดีกว่าแบบการจ้างพนักงานขับ (Cantor, Celebi, Corsi, & Grimm, 2013) งานวิจัยอีกชุดหนึ่งวิเคราะห์ความสัมพันธ์รูปแบบการบริหารจัดการกับการรวมกลุ่มของพนักงานและสวัสดิการที่ได้รับจากการทำงาน นอกจากนี้ การจัดตั้งสหภาพแรงงานทำให้ระดับคุณภาพการให้บริการของคนขับและระดับความปลอดภัยของการบริการดีขึ้น (Corsi, Grimm, Cantor, & Sienicki, 2012) อย่างไรก็ตาม งานวิจัยเหล่านี้เน้นวิเคราะห์เฉพาะรถบรรทุกสินค้า จึงไม่สามารถสรุปได้ว่าสมมติฐานเดียวกันจะประยุกต์ใช้ได้กับรถโดยสารสาธารณะทั่วไป และยังไม่มีการวิจัยในประเด็นนี้ในประเทศไทย จึงควรมีการศึกษาเชิงลึกต่อไป เพื่อนำไปกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจรถโดยสารอย่างเหมาะสม และสร้างระบบแรงจูงใจให้ให้คนขับรถโดยสารมีพฤติกรรมการขับรถอย่างปลอดภัย ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถโดยสารได้อย่างยั่งยืนต่อไป

เอกสารอ้างอิง

ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์. 2555. มหันตภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะ.
รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554. มูลนิธิไทยโรดส์.

กรมการขนส่งทางบก. 2559. รายงานฉบับสมบูรณ์
โครงการศึกษาความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสารประจำทาง. สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก. 2559.
รายงานการศึกษากรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงทางถนนที่เกิดกับรถตู้โดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2558

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. 2559. รถตู้ VS รถบัส รถประเภทไหนอันตรายกว่ากัน!?
ตอน “เกาะประเด็นรถตู้”

Corsi, T., Grimm, C. M., Cantor, D. E., & Sienicki, D. (2012).
Safety Performance Differences Between Unionized and Non-Union Motor Carriers.
Transportation Research Part E Logistics and Transportation Review, 48(4), 807-816.

Cantor, D. E., Celebi, H. P., Corsi, T., & Grimm, C. M. (2013).
Do Owner-Operators Pose a Safety Risk on the Nation's Highways?
Transportation Research Part E Logistics and Transportation Review, 59, 34-47.