



## 2 ชีวิตบนเส้นตาย ปัญหาความปลอดภัยของระบบขนส่งสาธารณะของไทย

**S**ระบบขนส่งสาธารณะ ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนเดินทางร่วมกัน โดยอาศัยการนำภาษีมาอุดหนุนต้นทุนและให้ประชาชนจ่ายส่วนต่างตามทางเลือก ทั้งนี้เพื่อความสะดวก ประหยัดค่าใช้จ่าย และลดการใช้พลังงาน อย่างไรก็ตาม ทั่วประเทศไทย เช่น รถไฟ รถโดยสาร และเรือยังมีข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขอยู่หลายประการ บางข้อสามารถยอมรับได้ในระดับหนึ่ง แต่บางข้อก็เป็นปัญหาใหญ่เกินกว่าที่จะยอมรับได้ โดยเฉพาะปัญหาเรื่องความปลอดภัย เหตุการณ์โศกนาฏกรรมครั้งหนึ่งที่เกิดขึ้นบนรถไฟเมื่อ 6 กรกฎาคม 2557 เด็กหญิงวัย 13 ปีถูกทำร้ายจนเสียชีวิต เป็นเหตุสะเทือนขวัญที่รุนแรงและส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มากที่สุดครั้งหนึ่งในรอบ 117 ปี เหตุการณ์ครั้งนี้ได้สะท้อนสภาพปัญหาในเรื่องความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการได้อย่างชัดเจน แม้ว่าความไม่ปลอดภัยที่เกิดขึ้นในระบบขนส่งสาธารณะ ส่วนหนึ่งเป็นเพราะอุบัติเหตุที่ไม่สามารถควบคุมได้ แต่ในขณะเดียวกันก็มีปัญหาที่เกิดจากพนักงานผู้ให้บริการภายในระบบขนส่งสาธารณะหรือผู้ที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะด้วยกันเอง ซึ่งในบทความนี้จะแยกนำเสนอเป็นประเด็นต่างๆ ตามประเภทของระบบขนส่งสาธารณะ ดังต่อไปนี้

### รถไฟ

รถไฟเป็นยานพาหนะที่มีจุดมุ่งหมายในการขนส่งสินค้าหรือเคลื่อนย้ายผู้โดยสารจากสถานที่หนึ่งไปอีกสถานที่หนึ่ง นับเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถขนส่งผู้โดยสารจำนวนมากไปยังจุดหมายได้ในคราวเดียวกัน เนื่องจากลักษณะการโดยสารรถไฟที่บรรจุผู้โดยสารจำนวนมาก และต้องใช้ระยะเวลาเดินทางที่ค่อนข้างนานจึงส่งผลให้การรักษาความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาการเดินทางไม่ใช่เรื่องง่าย ประกอบกับการดูแลควบคุมพนักงานที่ละหลวม ทั้งหมดนี้ล้วนเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดเหตุปัญหอาชญากรรมขึ้นบนรถไฟ ดังกรณีเด็กสาววัย 13 ปีที่ถูกนายวันชัย แสงขาว พนักงานบริษัทรับสัมปทานดูแลความสะอาดบนรถไฟ ของ รฟท. ทำร้ายขณะอยู่บนรถไฟตู้โดยสารที่ 3 ขบวนรถที่ 174 สุราษฎร์ธานี-กรุงเทพฯ โดยคนร้ายรับสารภาพว่าตนเองเสพยาเสพติด ตั้งแต่ต้นทางจังหวัดนครศรีธรรมราช อีกทั้งได้ดื่มเปียร์กับเพื่อนจนอยู่ในสภาพมึนเมา ก่อนที่จะเข้ามาทำร้ายและล่วงละเมิดเด็ก โดยมีนายณัฐกร ชำนาญ เพื่อนพนักงานทำความสะอาดช่วยดูต้นทางให้ จากนั้นได้โยนเหยื่อออกนอกหน้าต่างรถไฟบริเวณสถานีวังกั๊พ - สถานีเขาเต่า อำเภอบราญบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อย่างโหดร้ายจนทำให้เด็กเสียชีวิต

แม้ในตอนท้าย ศาลจะพิพากษาให้นายวันชัย มีความผิดหลายกรรม และให้ลงโทษสูงสุดประหารชีวิต ส่วนนายณัฐกร มีความผิดฐานให้การสนับสนุน มีโทษจำคุก 4 ปี แต่ความรู้สึกหวาดวิตกของผู้ใช้บริการของ รฟท. ก็ยังคงอยู่ ด้วยเพราะผู้ก่อคดีเป็นพนักงานที่ทำงานบน ขบวนรถไฟโดยตรง ทั้งยังมีการตรวจสอบพบว่า นายวันชัย มีประวัติการเข้าทำงานที่ไม่โปร่งใส กล่าวคือมีญาติเป็น พนักงานระดับ 6 หรือเจ้าหน้าที่ระดับหมวดภายในการ รถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้สามารถใช้เส้นสายรับ เข้าทำงานจนมาก่อคดีขึ้นในที่สุด

อีกหนึ่งเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยขบวนรถไฟเกิดขึ้น เมื่อ 5 สิงหาคม 2557 โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ หาดใหญ่ได้รับการประสานงานจากตำรวจรถไฟทุ่งสงว่า เกิดเหตุลักทรัพย์ผู้โดยสารกลางดึกบนตู้ที่ 10 ของขบวน รถด่วนพิเศษทักษิณที่ 37 กรุงเทพฯ – สุโขทัย ซึ่งเป็น ตู้นอนปรับอากาศชั้นสอง โดยผู้เสียหายถูกลักทรัพย์ไป ทั้งหมด 9 รายจากจำนวนผู้โดยสาร 32 ราย ทรัพย์สินที่ ถูกโจรกรรมประกอบด้วยโทรศัพท์มือถือจำนวน 10 เครื่อง และเงินสดรวมมูลค่าประมาณ 70,000 บาท โดย ผู้โดยสารเกือบทุกคนให้การว่ารู้สึกสะลึมสะลือคล้าย ถูกวางยาหลับ<sup>2</sup> ต่อมาเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2557

เจ้าหน้าที่ตำรวจได้จับกุมผู้ก่อเหตุ คือ นายอุสมาน หรือ สมนึก อาตัม อายุ 19 ปี ซึ่งรับสารภาพว่าลงมือก่อเหตุจริง โดยเจตนาเลือกที่นั่งด้านหลังสุด เมื่อสบโอกาสช่วง กลางคืนจึงลงมือขโมยสิ่งของและนำไปฝากไว้กับเพื่อน อีกคนที่ยังหลบหนีคดีอยู่ คือ นายอัปดุลอะ สะหะ อายุ 21 ปี โดยผู้ต้องหายืนยันว่าไม่ได้มีการวางยาผู้โดยสาร ซึ่งตรงกับผลตรวจปัสสาวะของผู้โดยสาร รวมทั้งผลการตรวจสอบผ้าห่ม ปลอกหมอน ผ้าปู และผ้าม่าน ในโบกี้ดังกล่าวที่ไม่พบสารเคมีใดๆ

ทั้งสองกรณีที่ยกมาเป็นตัวอย่างนี้ เป็นเครื่องยืนยัน อย่างชัดเจนถึงความไม่ปลอดภัยจากการใช้บริการระบบ ขนส่งสาธารณะประเภทรถไฟอันเป็นผลมาจากตัวบุคคล ทั้งในส่วนของผู้โดยสารด้วยกันเองและพนักงานที่ประจำอยู่ บนรถไฟ นอกจากนี้ความไม่ปลอดภัยขณะโดยสารรถไฟ ยังอาจเกิดขึ้นในรูปของอุบัติเหตุ เช่น การเกิดเหตุรถไฟ ขนรถหรือชนคน อันเป็นผลมาจากการที่จุดตัดหรือถนน ที่ตัดผ่านทางรถไฟในประเทศไทยจำนวนมากขาดแคลน เครื่องกั้นขณะที่รถไฟแล่นผ่าน ตารางต่อไปนี้เป็นตัวอย่าง เหตุการณ์อุบัติเหตุทางรถไฟที่เกิดขึ้นในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งมีทั้งรถไฟตกราง การชนกับรถหลากหลายประเภท ทั้งรถเก๋ง รถตู้ รถบรรทุก และรถกระบะ<sup>3</sup>

### ตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับขบวนรถไฟ สิงหาคม 2553 - ตุลาคม 2557

วันที่	ขบวนรถไฟที่เกี่ยวข้อง	ลักษณะอุบัติเหตุ	สถานที่เกิดเหตุ	ความเสียหาย
19 สิงหาคม 2553	ขบวนรถด่วนพิเศษ 36 บัตเตอร์เวอร์ธ - กรุงเทพฯ	ชนรถเก๋ง	ต.บ้านพรุ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา	เสียชีวิต 2 ราย
13 ตุลาคม 2553	ขบวนรถดีเซลรางปรับอากาศ 78 อุดรธานี - กรุงเทพฯ	ตกราง	ใกล้สถานีรถไฟท่าพระ จ.ขอนแก่น	บาดเจ็บ 9 ราย
10 กรกฎาคม 2554	รถด่วนพิเศษ กรุงเทพฯ - ศิลาสาน์	ชนรถหกล้อ	ต.หัวหวาย อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์	เสียชีวิต 1 รายและบาดเจ็บมากกว่า 20 ราย
19 สิงหาคม 2555	ขบวนรถนำเที่ยว 910 น้ำตก - กรุงเทพฯ	ชนรถเก๋ง	ใกล้สถานีรถไฟวังวราย อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม	เสียชีวิต 4 ราย
18 ตุลาคม 2555	ขบวนรถท้องถิ่น 410 ศิลาสาน์ - พิษณุโลก	ชนรถกระบะ	อ.เมือง จ.พิษณุโลก	บาดเจ็บสาหัส 3 ราย
3 มีนาคม 2556	ขบวน 4040 ธนบุรี - น้ำตก	ชนรถตู้	ต.ท่ามะขาม อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	บาดเจ็บ 6 ราย
30 ตุลาคม 2557	ขบวนรถธรรมดาที่ 415 นครราชสีมา - หนองคาย	ชนกับรถบรรทุก	จุดตัดบ้านหนองกุง ใกล้สถานีรถไฟสำราญ อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	รถดีเซล 3 คันเสียหาย มีผู้เสียชีวิต 5 ราย และบาดเจ็บจำนวนมาก

## รถโดยสาร

รถโดยสารในที่นี้หมายถึงรถโดยสารสาธารณะที่อยู่ในรูปของรถโดยสารประจำทาง เช่น รถทัวร์ รถเมล์ และรถตู้ มีเจ้าพนักงานขับรถจำนวน 1 – 2 คนต่อการรับส่งหนึ่งครั้ง ซึ่งแม้จะขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณที่น้อยกว่ารถไฟ แต่ก็มีข้อดีในแง่ของรูปแบบยานพาหนะที่หลากหลาย ราคาค่าโดยสาร ตลอดจนจำนวนเส้นทางเดินรถที่มากกว่ารถไฟ ทำให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายระหว่างการเดินทาง ส่วนความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสารอาจเกิดจากสาเหตุต่างๆ แต่ที่พบมากที่สุดในช่วงหลายปีที่ผ่านมาคือความประมาทของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทั้งจากการละเลยไม่ตรวจสอบยานพาหนะก่อนใช้งาน การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมีเมรัยระหว่างขับรถ และการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอจนเกิดอาการหลับใน นำไปสู่อุบัติเหตุบนท้องถนน ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของทั้งผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้โดยสาร ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนรายอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประเภทรถทัวร์ที่ต้องเดินทางข้ามจังหวัดเป็นระยะทางที่ค่อนข้างไกล

ตัวอย่างสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยที่พบเห็นได้บ่อย ได้แก่ อุบัติเหตุรถทัวร์พลิกคว่ำตามหัวโค้งต่างๆ ในช่วงวันหยุดยาวหรือเทศกาลสำคัญ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องเพิ่มจำนวนรถโดยสารให้เพียงพอ

ต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ทำให้เกิดความหละหลวมในการคัดเลือกบุคลากร และอาจรวมถึงการลดจำนวนพนักงานต่อรถหนึ่งคัน โดยการโยกย้ายไปประจำรถโดยสารคันอื่นที่ยังไม่มีพนักงานประจำ ทำให้พนักงานขับรถต้องรับผิดชอบขนส่งผู้โดยสารเพียงลำพังตลอดเส้นทาง จึงเกิดความเมื่อยล้าและขาดความระมัดระวัง ทั้งนี้สถิติความสูญเสียที่เกิดขึ้นระหว่างการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสารที่รวบรวมโดย ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ระหว่าง 1 ตุลาคม 2554 ถึง 22 พฤศจิกายน 2556 พบว่ามีอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้นถึง 301 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 417 คน และบาดเจ็บ 4,660 คน ดังตารางต่อไปนี้<sup>4</sup>



<http://www.thairath.co.th/media/NjpUs24nCQKx5e1HUZEkiVUjyrBmsxz0VCZJF1utmaU.jpg>

### สถิติความสูญเสียจากรถโดยสารช่วง ตุลาคม 2554 - พฤศจิกายน 2556

ประเภทรถโดยสาร	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
รถตู้	96	719	134
รถโดยสารปรับอากาศ	88	2,006	146
รถโดยสารนำเที่ยว	45	1,108	66
รถโดยสารระหว่างจังหวัด	24	452	19
รถเมล์	23	91	28
รถรับส่งพนักงาน	20	279	18
รถแท็กซี่	5	5	6
รวม	301	4,660	417

## เรือโดยสาร

แม้สถิติของอุบัติเหตุทางเรือจะมีจำนวนน้อยกว่าอุบัติเหตุทางบก แต่ความไม่ปลอดภัยระหว่างใช้ระบบขนส่งสาธารณะประเภทเรือก็สามารถเกิดขึ้นได้จากหลากหลายสาเหตุ เช่นเดียวกับระบบขนส่งสาธารณะประเภทรถโดยสาร กล่าวคือ หากผู้ขับขี่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มมึนเมาขณะขับขี่ หรือมีอาการหลับใหลเนื่องจากพักผ่อนไม่เพียงพอ ตลอดจนผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ไม่มีประสบการณ์มาก่อน ก็ย่อมส่งผลให้เกิดอันตรายจากการขับขี่ไปชนสิ่งต่างๆ ที่อยู่ในน้ำจนเรือล่มได้ ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงที่สามารถทำให้เรือล่มยังอาจเกิดจากผู้โดยสารที่ขึ้นเรือเป็นจำนวนมากจนเรือไม่สามารถรับน้ำหนักทั้งหมดได้ หรืออาจเกิดจากการที่ผู้โดยสารไปยืนรวมกันที่ด้านหนึ่งของเรือจนน้ำหนักเทไปที่ด้านดังกล่าว ทำให้เรือเสียสมดุลพลิกคว่ำลง ทั้ง 2 ปัจจัยข้างต้น ถือเป็นปัจจัยด้านบุคคลซึ่งสามารถร่วมมือกันป้องกันและควบคุมได้ ส่วนปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ อาทิเช่น ความผันผวนของกระแสน้ำและสิ่งกีดขวางใต้น้ำ เมื่อผู้ขับขี่พบเจอสิ่งเหล่านี้จำเป็นต้องมีสติและพยายามแก้ปัญหาด้วยความระมัดระวังมากที่สุด

## มาตรการแก้ไขปัญหา

จะเห็นได้ว่า ระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทยทุกประเภทต่างมีภาวะความไม่ปลอดภัยอันเกิดจากปัจจัยหลักๆ 2 ลักษณะ ได้แก่ ความไม่ปลอดภัยอันเกิดจากเจ้าหน้าที่และบุคคลที่โดยสารด้วยกันเอง และความไม่ปลอดภัยอันเกิดจากอุบัติเหตุซึ่งควบคุมได้ยาก สำหรับความไม่ปลอดภัยลักษณะแรกนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนต่างเร่งแก้ไขและวางแผนดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น รฟท. ได้นำร่องเปิดตัว “เลดี้โบกี้” หรือรถไฟสำหรับผู้โดยสารสุภาพสตรีและเด็กโดยเฉพาะ ในชื่อ “Ladies And Children Car” ในบางเส้นทางเมื่อ 1 สิงหาคม 2557 โดยการออกแบบตู้โดยสารที่เน้นสีชมพู และให้พนักงานปฐพี พนักงานทำความสะอาด พนักงานเสียบียง และเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟเป็นผู้หญิงทั้งหมด ส่วนเด็กผู้ชายที่ขึ้นเลดี้โบกี้พร้อมสุภาพสตรีต้องมีอายุไม่เกิน 10 ปี

บริบูรณ์ และมีส่วนสูงไม่เกิน 150 เซนติเมตร เพื่อความสบายใจของผู้ใช้บริการท่านอื่น มาตรการนี้ได้รับการตอบรับที่ดี สังเกตได้จากยอดจองที่นั่งบนรถไฟที่เต็มแทบทุกเที่ยว

ในทำนองเดียวกัน บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทที่ให้บริการรถโดยสารก็ได้กำหนด “เลดี้โซน” ขึ้นเมื่อ 7 สิงหาคม 2557 มีลักษณะคล้ายกับ “เลดี้โบกี้” ของ รฟท. คือเป็นการจัดโซนที่นั่งเฉพาะสำหรับผู้หญิงที่เดินทางเพียงคนเดียว ที่นั่งของเลดี้โซนจะมีป้ายสีชมพูแสดงตำแหน่งของ “เลดี้ซีท” (Lady Seat) อย่างชัดเจนในแถวที่ 3 บนทุกคันรถ แบ่งเป็น NCA Gold Class 3 ที่นั่ง และ NCA First Class 4 ที่นั่ง บนรถโดยสารที่เป็นเส้นทางนำร่องทั้งหมด 12 เส้นทาง ประกอบด้วยเส้นทางกรุงเทพฯ – ขอนแก่น, กรุงเทพฯ – มหาสารคาม, กรุงเทพฯ – หนองบัวลำภู, กรุงเทพฯ – อุดรธานี, กรุงเทพฯ – หนองคาย, กรุงเทพฯ – บุรีรัมย์, กรุงเทพฯ – สุรินทร์, กรุงเทพฯ – ศรีสะเกษ, กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี, กรุงเทพฯ – อุดรดิตต์, กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ – เชียงราย

## ทิ้งท้าย

ปัญหาที่สำคัญยิ่งของระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทยคือปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ให้บริการจึงต้องพยายามปรับปรุงการให้บริการและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง รวมทั้งวางมาตรการป้องกันมิให้เกิดซ้ำให้รัดกุมขึ้น ส่วนผู้โดยสารเองก็ต้องสังวรถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเองอยู่เสมอโดยตั้งอยู่ในความไม่ประมาท และช่วยเป็นหูเป็นตาแทนเจ้าหน้าที่ในบางโอกาส เมื่อพบผู้ที่มีพิรุณหรือพบสิ่งของต้องสงสัยก็ควรที่จะถอยห่างออกมาและรีบแจ้งเจ้าหน้าที่ที่น่าเชื่อถือให้เข้าไปตรวจสอบ อีกทั้งเมื่อเกิดเหตุไม่คาดฝันขึ้นแล้วผู้โดยสารก็ต้องตั้งสติหาวิธีหลีกเลี่ยงหรือป้องกันตนเองอย่างเหมาะสม เพื่อที่ตนเองและผู้ร่วมเดินทางจะสามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างปลอดภัย

