

6

อุบัติเหตุรถโดยสาร: หลากหลายคำถามเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย



ที่มา: ได้รับจาก www.sanook.com/news/7608786/

“ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิต ต่อจำนวนอุบัติเหตุ
ของรถโดยสารสาธารณะ เฉลี่ยสูงถึง 44 ราย
ต่ออุบัติเหตุรถโดยสาร 100 ครั้ง แสดงให้
เห็นถึง ดัชนีความรุนแรง (severity index)
ที่สูงมาก หากเทียบกับการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่ม
ยานพาหนะประเภทอื่น ๆ ”

บทนำ

อุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและรุนแรง ซึ่งเกิดจากปัจจัยหลายประการ โดยเฉพาะการ
ดัดแปลงสภาพรถและมาตรฐานความปลอดภัยที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็น ปัญหาที่พบมากคือการนำรถโดยสารที่ไม่ได้มาตรฐาน
หรือมีการดัดแปลงมาใช้งานบนถนน และมักทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง การดัดแปลงเครื่องยนต์และโครงสร้าง โดยไม่ได้
รับการตรวจสอบหรือรับรองความปลอดภัยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเมื่อใช้ความเร็วสูงหรือ
เดินทางระยะไกล และการติดตั้งอุปกรณ์เสริมที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุเมื่อมีการเบรกกะทันหันหรือ
เมื่อเกิดแรงกระแทก นอกจากนี้การดัดแปลงที่ไม่คำนึงถึงโครงสร้างเดิมของรถอาจทำให้เกิดการเสียหายรุนแรงเมื่อรถชนหรือ
ล้มคว่ำ อีกทั้งปัญหามาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ยังไม่เข้มงวด โดยมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาไม่เพียงพอ เนื่องจาก
การตรวจสอบประจำปีมักเป็นเพียงการตรวจสอบพื้นฐานที่ไม่ครอบคลุมทุกแง่มุมของความปลอดภัย และปัญหาความปลอดภัย
ในระบบการตรวจสอบผู้ขับขี่ โดยผู้ขับขี่รถโดยสารขาดการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอ ทำให้ไม่มีความพร้อม
ในการขับขี่รถอย่างปลอดภัย บทความนี้เป็นการอภิปรายถึงปัญหาความปลอดภัยของรถโดยสารในภาพรวม
ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนได้เสียต่อปัญหาที่เกิดขึ้น และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว

โศกนาฏกรรมรถโดยสารในไทย

“อุบัติเหตุรถโดยสาร” ถือเป็นโศกนาฏกรรมบนท้องถนนขนาดใหญ่รูปแบบหนึ่งที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย
อย่างมหาศาล ไม่ว่าจะเป็น การสูญเสียทางร่างกายและจิตใจของผู้ประสบเหตุ หรือการสูญเสียทรัพย์สินจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
เนื่องจากรถโดยสารจัดเป็นยานพาหนะที่มีการขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงไม่น่าแปลกใจเลยว่า
ทำไมการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารแต่ละครั้ง จึงก่อให้เกิดความสูญเสียมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มยานพาหนะ
ประเภทอื่น



ที่มา: <https://highlight.kapook.com/view/6517>

19 มกราคม 2550 คณะครู จ.จันทบุรี ขนงานพืชสวนโลก รถบัสพลิกคว่ำบนทางโค้งลงเนินลาดชัน เสียชีวิต 21 คน บาดเจ็บกว่า 30 คน



ที่มา: <https://highlight.kapook.com/view/29759>

10 ตุลาคม 2551 คณะนักศึกษา จ.ขอนแก่น รถบัสแหกโค้งลงเขา เสียชีวิต 21 คน บาดเจ็บ 27 คน



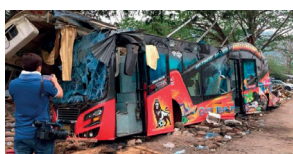
ที่มา: www.posttoday.com/politics/280691

28 กุมภาพันธ์ 2557 คณะนักเรียน จ.นครราชสีมา รถบัสชนรถพ่วง 18 ล้อ เสียชีวิต 17 คน บาดเจ็บ 45 คน



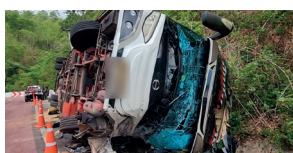
ที่มา: www.khaosod.co.th/breaking-news/news_245549

9 มีนาคม 2560 รถบัสตกเหวน้ำศาลเจ้าพ่อโพน จ.ปราจีนบุรี ครู-นักเรียน เสียชีวิต 6 ศพ บาดเจ็บครึ่งร้อย



ที่มา: workpointtoday.com/ ผ่ากลางขังคนขับรถทัวร์ม/

21 มีนาคม 2561 คณะทัวร์ จ.กาฬสินธุ์ รถบัสเสียหลักข้ามเกาะกลางถนน พลิกคว่ำ เสียชีวิต 18 คน บาดเจ็บ 32 คน



ที่มา: www.ch7.com/sports/648214

3 มิถุนายน 2566 คณะกำนัน-ผู้ใหญ่บ้านดูงาน รถบัสเกิดอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิต 2 ราย บาดเจ็บ 30 กว่าคน



ที่มา: www.khaosod.co.th/breaking-news/news_9439553

1 ตุลาคม 2567 รถบัสโดยสารนำนักเรียนและครูเดินทางทัศนศึกษา เกิดเหตุเพลิงไหม้ขณะวิ่งอยู่บนถนนวิภาวดีรังสิต จ.ปทุมธานี มีผู้เสียชีวิต 23 คน (เป็นนักเรียน 20 คน) มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส 4 คน และบาดเจ็บเล็กน้อย 4 คน นับเป็นหนึ่งในเหตุโศกนาฏกรรมบนท้องถนนครั้งใหญ่ของไทยในปี 2567



ที่มา: www.thaipbs.or.th/news/content/349660

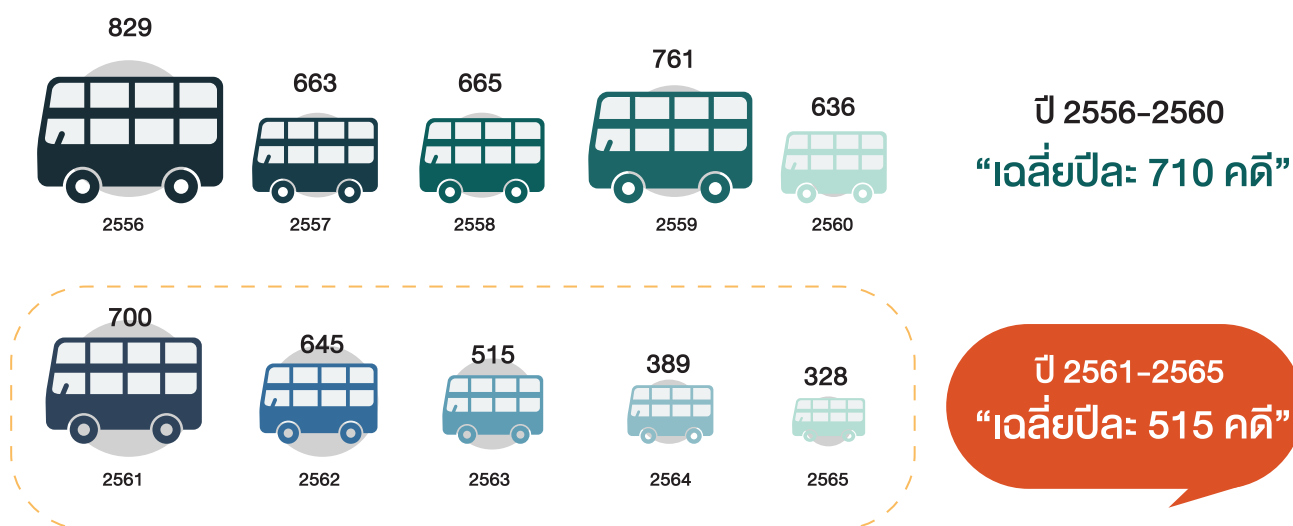
26 กุมภาพันธ์ 2568 รถบัสของคณะศึกษาดูงานจากเทศบาลตำบลพรเจริญ จ.บึงกาฬ พลิกคว่ำตกข้างทางใน จ.ปราจีนบุรี มีผู้เสียชีวิต 19 คน และบาดเจ็บจำนวนมาก

สถิติและแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก ปี 2566² รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะปีงบประมาณ 2562-2565 ซึ่งเป็นช่วงสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 พบว่า อุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงในช่วงดังกล่าว โดยในปี 2562 มีอุบัติเหตุ 414 ครั้ง ปี 2563 มีอุบัติเหตุ 245 ครั้ง ปี 2564 มีอุบัติเหตุ 113 ครั้ง ปี 2565 มีอุบัติเหตุ 142 ครั้ง การลดลงของอุบัติเหตุในช่วงดังกล่าวได้รับการอธิบายจากกรมการขนส่งทางบกว่า เกิดจากหลายปัจจัย เช่น มีการเดินทางลดลง เนื่องจากมาตรการล็อกดาวน์และการทำงานที่บ้าน การตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผู้ประกอบการขนส่งมีมาตรการความปลอดภัยที่เข้มงวดมากขึ้น และการบูรณาการการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตาม จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุปีงบประมาณ 2566 กลับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2565 โดยในปี 2566 มีอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็น 206 ครั้ง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.1 จากปีก่อนหน้า ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการผ่อนปรนสถานการณ์โควิด-19 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติกำหนดวันหยุดราชการเพิ่มเป็นกรณีพิเศษ เพื่อให้มีวันหยุดต่อเนื่อง ซึ่งกระตุ้นให้เกิดการเดินทางเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ปัจจัยดังกล่าวทำให้มีปริมาณการจราจรหนาแน่นมากขึ้น ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการสัญจรเพิ่มมากขึ้นด้วย

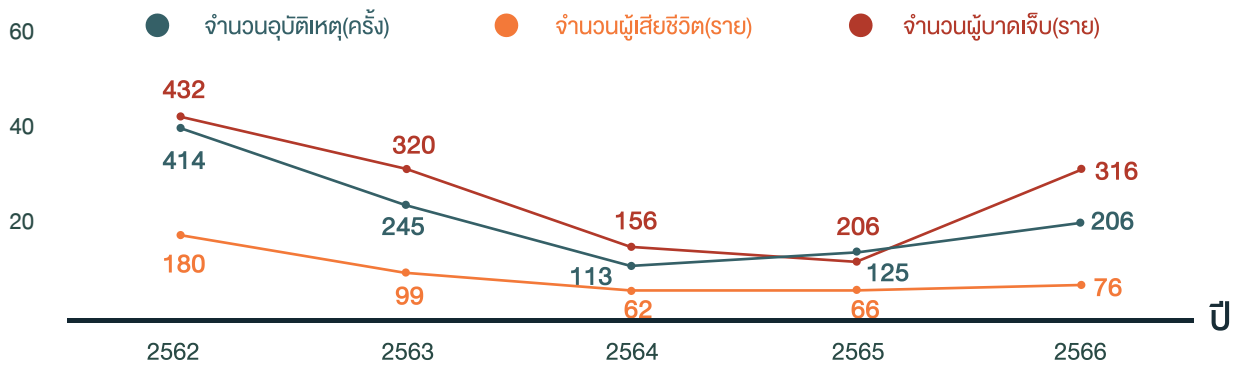
ข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกสอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2556-2565 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่พบว่า อุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่มีแนวโน้มลดลงต่อเนื่องในช่วงปี 2556-2565 โดยในช่วงปี 2556-2560 มี 700 กว่าคดี ลดลงเหลือ 500 กว่าคดี ในช่วงปี 2561-2565 (ภาพที่ 1) เช่นเดียวกับตัวเลขจำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ในช่วงปี 2557-2564 ที่พบว่า มีแนวโน้มลดลง แต่กลับมาเพิ่มขึ้นขึ้นอีกในปี 2565-2566³ ภายหลังฟื้นมาตรการ “ปิดเมือง” จากการแพร่ระบาดของโควิด-19



ภาพที่ 1: แนวโน้มอุบัติเหตุรถโดยสารประจำปีงบประมาณ 2556-2565
ที่มา: สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก ประจำปีงบประมาณ 2556-2565 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ปีงบประมาณ 2562 ถึง 2565 มีแนวโน้มลดลง (ปี 2562 บาดเจ็บ 432 ราย เสียชีวิต 180 ราย ปี 2563 บาดเจ็บ 320 ราย เสียชีวิต 99 ราย ปี 2564 บาดเจ็บ 156 ราย เสียชีวิต 62 ราย ปี 2565 บาดเจ็บ 125 ราย เสียชีวิต 66 ราย)⁴ สอดคล้องกับแนวโน้มของจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง

อย่างไรก็ตามจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะในปีงบประมาณ 2566 เพิ่มขึ้นเป็น 316 ราย ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 45 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2565 ในขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตปีงบประมาณ 2566 มีจำนวน 76 ราย เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2565 ร้อยละ 15.2 ต่อมาในปี 2567 ก็ได้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารที่รุนแรงและมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก ที่เป็นข่าวใหญ่คือกรณีของอุบัติเหตุรถบัสทัศนศึกษาของนักเรียนโรงเรียนวัดเขาพระยาสิงหราช จ.อุทัยธานี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2567 ที่ผ่านมา โดยเกิดเหตุเพลิงไหม้รถบัสทัศนศึกษาซึ่งมีนักเรียนและครูจำนวน 44 คน ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตรวมกันมากถึง 23 ราย ซึ่งเป็นเด็กนักเรียน 20 คน และครู 3 คน⁵

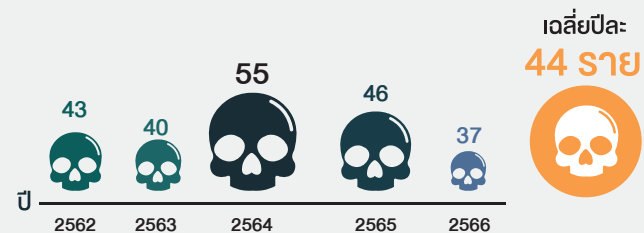


ภาพที่ 2: สถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562-2566

ที่มา: รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถโดยสาร ประจำปีงบประมาณ 2562-2566 สำนักสวัสดิภาพการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก

แม้ว่าตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ในภาพรวมมีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นหากเทียบกับอดีต แต่หากพิจารณาในประเด็นของความรุนแรงหรือความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุแล้ว จะพบว่าไม่ได้มีแนวโน้มลดลง ดังเช่นตัวเลขดัชนีความรุนแรง (Severity Index) หรือสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิต (ราย) ต่อจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (ครั้ง) ของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก ที่สะท้อนให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกลุ่มรถโดยสารนั้น จะส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 44 รายต่อการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร 100 ครั้ง (ภาพที่ 3) ซึ่งถือว่ายังคงมีความรุนแรงค่อนข้างสูงหากเทียบกับการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มยานพาหนะประเภทอื่นๆ

สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิต (ราย) ต่อจำนวนอุบัติเหตุรถโดยสารที่เกิดขึ้น (ครั้ง)



ภาพที่ 3: ดัชนีความรุนแรง (Severity Index) อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ปีงบประมาณ 2561-2566

ที่มา: รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถโดยสาร ประจำปีงบประมาณ 2562-2566

สำนักสวัสดิภาพการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก

“นักเรียนนักศึกษา”: อีกกลุ่มหนึ่งของเหยื่ออุบัติเหตุรถโดยสาร

จากข้อมูลการเฝ้าระวังของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และเครือข่ายองค์กรผู้บริโภค โดยสภาผู้บริโภคระบุว่า ปี 2565-2567 มีอุบัติเหตุทางถนน และความปลอดภัยกับรถรับส่งนักเรียนถึง 30 ครั้ง โดยในช่วงเดือนมกราคม - มีนาคม 2567 เกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนถึง 15 ครั้ง มีนักเรียนเสียชีวิต 1 คน และบาดเจ็บถึง 153 คน สาเหตุของอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการ หรือผู้ขับรถ สภาพรถที่ไม่ปลอดภัย และขาดการจัดการที่เป็นระบบอย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับกรณีเพลิงไหม้รถบัสทัศนศึกษาของนักเรียนโรงเรียนวัดเขาพระยาสังฆารามที่เกิดขึ้น เมื่อเดือนตุลาคม 2567 นั้น เป็นรถโดยสารเช่าแบบไม่ประจำทาง ที่ขาดขั้นตอนการจัดทำสัญญาที่มีมาตรฐานความปลอดภัย นอกจากนี้รถบัสทัศนศึกษาของนักเรียนโรงเรียนวัดเขาพระยาสังฆาราม ยังเกิดยางระเบิดจนทำให้รถเสียหลักไปชนกับรถยนต์อีกคันหนึ่ง ก่อนที่จะพุ่งเข้าไปชน

และกระแทกกับกำแพงคอนกรีตที่อยู่บริเวณเกาะกลางถนน จนเป็นเหตุให้เกิดไฟไหม้และลูกกลมเข้าไปภายในห้องโดยสาร เพลิงที่ลุกลามเข้าไปในห้องโดยสารอย่างรวดเร็ว นั้น สาเหตุสำคัญมาจากการรั่วไหลของก๊าซเอ็นจีวีที่เป็นอีกหนึ่งระบบเชื้อเพลิงของรถบัส ประกอบกับวัสดุภายในห้องโดยสารมีคุณสมบัติติดไฟและลุกลามได้ง่าย

เมื่อกรมการขนส่งทางบกตรวจสอบถึงมาตรฐานการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงก๊าซเอ็นจีวีก็พบว่า รถบัสคันที่เกิดเหตุมีการลักลอบติดตั้งถังก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติมรวมเป็น 11 ถัง จากที่มีการขออนุญาตกับกรมการขนส่งทางบกไว้เพียง 6 ถัง นอกจากนี้เมื่อตรวจสอบประวัติการจดทะเบียนของรถบัส พบว่า มีการจดทะเบียนครั้งแรกเมื่อปี 2513 แต่ภายหลังมีการปรับปรุงตัวถัง เปลี่ยนเครื่องยนต์ใหม่ และนำมาจดทะเบียนใหม่อีกครั้งเมื่อปี 2561 ซึ่งจากข้อมูลต่างๆ ข้างต้นนั้น ดูเหมือนว่า สภาพรถบัสหรือปัจจัยทางด้านยานพาหนะน่าจะเป็นสาเหตุหลักสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้

วิเคราะห์อุบัติเหตุรถบัสโดยสารในไทย

อุบัติเหตุรถบัสในประเทศไทยมีสาเหตุหลักมาจากหลายปัจจัย ดังนี้⁷

- 1 พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ ความเร็วเกินกำหนด การขับขีที่ประมาท การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย
- 2 ปัญหาทางเทคนิค ได้แก่ ระบบเบรก ปัญหาสภาพรถไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม
- 3 ปัจจัยภายนอก ได้แก่ สภาพถนน สภาพอากาศ ฝนตกหรือหมอกหนา

อนึ่ง สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ได้วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ในปี 2567 พบว่า รถโดยสารสองชั้นแม้จะมีจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุไม่ต่างจากรถโดยสารชั้นเดียว แต่ “การเดินทางด้วยรถบัสสองชั้น มีความเสี่ยงในการเสียชีวิตมากกว่ารถบัสชั้นเดียว ถึง 6 เท่า”⁸ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถบัสโดยสารในช่วงปี 2548-2552 ของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) จากทั้งหมด 48 กรณี ได้ดังนี้^{9,10}

1 องค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

- **ขนาด มิติ** ที่ส่งผลต่อเสถียรภาพของตัวรถ โดยรถบัสโดยสาร 2 ชั้น ที่มีความสูงมากกว่า 4.0 เมตร ทำให้มีค่าเสถียรภาพการทรงตัวของรถ ค่อนข้างต่ำ ดังนั้น ความเสี่ยงในการพลิกคว่ำของรถบัสโดยสารจึงมีโอกาสมากเมื่อเทียบกับรถประเภทอื่นๆ
- **ถนนและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม** ได้แก่ ทางโค้งลงเขา ซึ่งหากเข้าทางโค้งด้วยความเร็วจะเพิ่มโอกาสในการพลิกคว่ำของรถบัสได้ ทางลาดชันและการขับขึ้นลงทางลาดชัน อุปกรณ์กั้นถนน (barrier) ที่มีในปัจจุบันไม่สามารถป้องกันรถบัสโดยสารได้ ซึ่งมีความสูงมาตรฐานที่ 0.80 เมตรเท่านั้น แต่รถบัสโดยสารสูงมากกว่า 4 เมตร
- **การใช้ความเร็ว** ผลจากการสำรวจและติดตามพฤติกรรมการใช้ความเร็วของรถบัสโดยสาร สะท้อนให้เห็นว่า ผู้ขับขีรถบัสโดยมากกว่าครึ่งหนึ่ง ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

2 องค์ประกอบการบาดเจ็บและเสียชีวิต ได้แก่

- **โครงสร้างตัวรถ** ส่วนใหญ่เป็นการประกอบและต่อขึ้นเอง ความชำนาญของช่างที่มีแค่ประสบการณ์ ไม่มีการอ้างอิงหรือเป็นไปตามมาตรฐานสากล ทำให้โครงสร้างรถบัสโดยสารได้รับความเสียหายเป็นอย่างมากในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ
- **เบาะที่นั่ง** ส่วนใหญ่จะเป็นการยึดเข้ากับตัวรถและผนังด้านข้าง แต่ไม่แข็งแรงมั่นคง ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุก็จะทำให้เบาะที่นั่งหลุดออกจากที่ยึดได้อย่างง่ายดาย
- **อุปกรณ์ยึดรั้งผู้โดยสาร** ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย หรือมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไว้แต่ผู้โดยสารไม่ได้ใช้ แม้ประเทศไทยจะบังคับใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบกกำหนดให้ผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดฯ ระหว่างเดินทางก็ตาม

การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยรถบัสโดยสาร

ข้อมูลจากการประมวลองค์ความรู้จากการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสาร ที่ได้กล่าวถึงในข้างต้นนั้น ถือเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลรถบัสโดยสาร เช่น กรมการขนส่งทางบก ให้ออกมาตรการในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถโดยสารหลัก 4 ด้าน ได้แก่ ด้านรถ ด้านคนขับรถ ด้านการประกอบการขนส่ง และด้านการกำกับดูแล (ภาพที่ 4) เพื่อยกระดับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ แก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุ รวมทั้งสร้างความมั่นใจแก่ประชาชนในการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งได้ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2550 ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา แต่ยังไม่สามารถแก้ปัญหาต้นตอความรุนแรงของอุบัติเหตุได้

รถโดยสารสาธารณะปลอดภัย

มาตรฐานประเทศไทยความปลอดภัยระดับสากล

01 “มาตรฐานรถปลอดภัยระดับสากล”

- ยกระดับ**มาตรฐาน**ตัวรถเทียบเท่าสากล
- ผ่านการ**ตรวจสอบสภาพ**รถปลอดภัยพร้อมใช้ในการขนส่ง
- ได้รับการ**บำรุงรักษา**เพื่อให้รถอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน



03 “คนขับรถที่มีคุณภาพ”

- ใบอนุญาตขับรถตรงตามประเภทรถ
- ผ่านกระบวนการ**คัดกรอง**ด้านสุขภาพและสมรรถนะ
- มีความรู้ **ทักษะ**ในการขับรถ
- เรียนรู้อย่างต่อเนื่องผ่านการอบรมต่ออายุใบอนุญาตขับรถ
- **ควบคุม**พฤติกรรมมารยาทขับขี่ด้วยระบบติดตามความปลอดภัย

02 “ผู้ประกอบการขนส่งที่มีคุณภาพ”

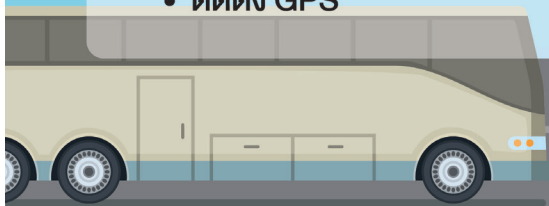
- **บริการดี มีคุณภาพ** ปฏิบัติตามมาตรฐาน
- ประวัติดี มีประสบการณ์สูง
- ยกระดับมาตรฐานคุณภาพ **Q-Bus**
- **บุคลากร**จัดการด้านความปลอดภัย**ในการขนส่ง** บริการจัดการการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัย

04 “ปลอดภัย มีคุณภาพ ประสิทธิภาพสูง”

- **GPS** ติดตามรถ และพฤติกรรมมารยาท
- **Check point** การตั้งจุดตรวจรถโดยสารสาธารณะและพนักงานขับรถทั่วประเทศตลอด 24 ชั่วโมง

มาตรฐานความปลอดภัยรถโดยสารประเทศไทย

- การติดตั้ง CNG UN R 110
- การติดตั้ง CNG UN R 67
- กำลังเครื่องยนต์ UN R 85
- เข็มวัดนิรภัย
- การทรงตัวของรถ UN R 107
- ประตูฉุกเฉิน
- กระบอก UN R 43
- ทางออกฉุกเฉิน ค้อนทุบกระจก
- ติดตั้ง GPS
- ลดความสูงของรถโดยสารโดยรถสองชั้น ไม่เกิน 4 เมตรรถชั้นเดียว ไม่เกิน 3.8 เมตร
- จุดยึดเข็มวัดนิรภัย UN R 14
- ที่นั่ง จุดยึดที่นั่ง UN R 17
- วัสดุลามไฟ UN R 118
- การบำรุงรักษารถ
- ความแข็งแรงโครงสร้าง UN R 66
- ถังดับเพลิง



ภาพที่ 4: การยกระดับความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
ที่มา: ปรับจากกรมการขนส่งทางบก

ข้อเสนอแนะในการลดอุบัติเหตุรถบัสโดยสาร

จากโศกนาฏกรรมความสูญเสียขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นหลาย ๆ ครั้งของอุบัติเหตุรถบัสโดยสาร โดยเฉพาะกลุ่มของรถบัสโดยสารไม่ประจำทางหรือรถทัศนจรนั้น หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รวมไปถึงภาคประชาสังคม ควรหันมาให้ความสำคัญและร่วมมือกันในการกำหนดแนวทางหรือออกมาตราการต่าง ๆ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถบัสโดยสารอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมมากขึ้น ดังนี้

- 1 กรมการขนส่งทางบก** ควรยกระดับความเข้มงวดในการตรวจสอบสภาพรถบัสโดยสาร โดยเฉพาะรถบัสโดยสารที่มีการใช้เชื้อเพลิงก๊าซเอ็นจีวี รวมไปถึงการตรวจสอบการใช้งานประตูทางออกฉุกเฉิน การตรวจสอบอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยต่าง ๆ (คอนทูปกระจุก ถึงดับเพลิง เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น) ยกระดับมาตรฐานพนักงานขับรถ โดยการสนับสนุนให้พนักงานขับรถบัสโดยสารเข้ารับการอบรมการเผชิญเหตุฉุกเฉิน และการช่วยเหลือผู้โดยสารในสถานการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนการแนะนำการใช้อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของตัวรถ โดยการนำข้อกำหนดของสหประชาชาติ (UN) มาบังคับใช้เพิ่มเติม เช่น มาตรฐาน UNECE 107 ที่ว่าด้วยการกำหนดให้รถบัสโดยสารต้องมีการติดตั้งระบบดับเพลิงอัตโนมัติ เพื่อป้องกันและลดความรุนแรงในกรณีที่เกิดเหตุไฟไหม้ บูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีความจำเป็นในการให้บริการรถบัสโดยสาร โดยการสนับสนุนเจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบกในการตรวจสอบสภาพรถก่อนการใช้งาน สนับสนุนการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์แนะนำการใช้ อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน (เช่นเดียวกับการแนะนำเรื่องความปลอดภัยบนเครื่องบิน) และสนับสนุนช่องทางการรับเรื่องร้องเรียน หากประชาชนหรือผู้ใช้บริการพบเห็นรถบัสโดยสารที่ไม่ปลอดภัยหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ
- 2 กระทรวงศึกษาธิการ** กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับสถานศึกษาในการพานักเรียนไปทัศนศึกษานอกสถานที่ ให้เหมาะสมกับนักเรียนในแต่ละช่วงวัย เช่น การเลือกสถานที่แหล่งเรียนรู้ควรมีระยะทางที่เหมาะสม การพิจารณาความพร้อมและความสามารถในการดูแลนักเรียนในแต่ละช่วงวัย อาจจะต้องมีการกำหนดแนวทางปฏิบัติในการเลือกใช้บริการรถบัสโดยสาร โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลักสำคัญ เช่น การตรวจสอบสภาพรถที่จะใช้บริการ การตรวจสอบประวัติผู้ขับขี่ ผู้ให้บริการต้องมีการรับรองการตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของรถและผู้ขับขี่ การจัดทำแผนและซักซ้อมการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ก่อนที่จะมีการเดินทางจริง และการจัดทำประกันภัยการเดินทาง
- 3 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ** ควรยกระดับความเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายในกลุ่มรถบัสโดยสาร เช่น การตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ การใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ การตรวจจับความเร็ว การใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร บูรณาการร่วมกับสถานศึกษา ในการสนับสนุนรณรงค์พานักเรียนไปทัศนศึกษา เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง
- 4 ภาคประชาสังคม และผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการรถบัส** สนับสนุนให้ความรู้ในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ ให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะการใช้งานอุปกรณ์ต่างๆ ในสถานการณ์ฉุกเฉินผู้ให้บริการควรตระหนักและให้ความสำคัญใน การปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อแนะนำอย่างเคร่งครัด และสนับสนุนส่งเสริมให้ประชาชนหรือผู้ใช้บริการ ร้องเรียนหรือเรียกร้องสิทธิด้านความปลอดภัย

บทส่งท้าย

แม้ว่ามาตรการต่างๆ ที่ออกมาสนับสนุนเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถบัสโดยสาร ในช่วง 10 กว่าปีที่ผ่านมาแล้ว ดูเหมือนว่าจะมีส่วนสำคัญทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถบัสโดยสารในภาพรวมของประเทศมีแนวโน้มลดลง แต่สถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุรถบัสโดยสารดูเหมือนว่าไม่มีท่าทีที่จะลดลง โดยจะเห็นได้จากความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับรถบัสทัศนจรนักเรียนในปี 2567 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นเร่งด่วน ที่หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน รวมถึงภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคม จำเป็นต้องร่วมมือกันเพื่อกำหนดแนวทางหรือมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถบัสโดยสารให้ลดลงทั้งในแง่จำนวนและความรุนแรง โดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ภาคประชาสังคม และผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการรถบัส เป็นผู้มีบทบาทสำคัญที่ต้องร่วมกันแก้ไขปัญหาและกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยในแบบสากล เข้มงวดกับการกำกับตรวจสอบ และคุ้มครองสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้ใช้บริการอย่างจริงจัง