

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 355

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 23 - พุธสัปดาห์ 29 กุมภาพันธ์ 2567

ปีที่: 44

ฉบับที่: 2271

หน้า: 29(ขวา)

Col.Inch: 70.19

Ad Value: 24,917.45

PRValue (x3): 74,752.35

ศิลปิน: ชาว-ดำ

คอลัมน์: สิ่งแวดล้อม: สิบล้ออันตราย-ถนนพัง



สิบล้อ

ทวิศักดิ์ บุตรตัน

btawesak@gmail.com

สิบล้ออันตราย-ถนนพัง



6 ดินทางไปร่วมไว้อาลัยน้องเอที่จังหวัดกาญจนบุรีในช่วงสัปดาห์เดียวที่ผ่านมา สิ่งที่ได้เห็นระหว่างทางบอกให้รู้ว่าถ้ายังใช้รถใช้ถนนกันอย่างนี้ ประเทศไทยจะสูญเสียทั้งเงินงบประมาณแผ่นดิน สูญเสียชีวิตผู้คนอีกมาก และอีกนานด้วย

“น้องเอ” เป็นชาวเมืองกาญจน์ ปลายสัปดาห์สามี่จะขับรถไปส่งลูกชายให้คุณยายเลี้ยงระหว่างวันทำงาน คืนเกิดเหตุบนเส้นทางถนนแสงชูโต อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี ค่อนข้างมืด สามี่ “น้องเอ” ขับรถเอกาประสงค์มุ่งหน้าเข้าเมืองกาญจน์ ส่วนรถน้องหลังรถเพื่อให้น้ำนมลูกวัย 5 เดือน

ข้างหน้ามีรถสิบล้ออ้อย กำลังตีวงเข้าบ้านจู่ๆ คนขับถอยท้ายออกมากลางถนนในจังหวะเดียวกับรถของน้องเอวิ่งผ่านจึงเกิดเฉี่ยวชนอย่างแรง น้องเอเสียชีวิตในจุดเกิดเหตุ ลูกชายเจ็บสาหัส สามี่แขนหัก

เป็นความสูญเสียที่ไม่ควรเกิดขึ้น

บนเส้นทางระหว่างนครปฐม-ราชบุรี-กาญจนบุรี มีรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งกันขวักไขว่ หลายครั้งก็เห็นรถบรรทุกเหล่านี้แซงหน้า ปาดกัน เบียดเลน พ่วงท้ายส่ายไปมาน่าหวาดเสียว

ช่วงบ่ายแก่ๆ มีรถบรรทุกอ้อย ดูด้วยตาเปล่าก็รู้ว่าบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด เศษอ้อยห้อยย้อยออกจากตัวรถพ่วงหล่นเรี่ยราดกระจัดกระจายตามถนน

ผมรู้สึกสนใจทั้งเจ้าหน้าที่กรมทางหลวง ตำรวจทางหลวงกับการตั้งด่านจับปรับคนขับรถบรรทุกเกินน้ำหนัก เพราะเป็นการแก้ปัญหาปลายเหตุ

ต้นเหตุที่แท้จริงนั้นมาจากคนขับที่รู้ทั้งรู้ว่าผิดกฎหมายก็ยังดันทุรังขับ และเจ้าของรถที่ไม่เคารพยาเกรงกฎหมาย มีพฤติกรรมให้เห็นแก่ตัวต้องการบรรทุกสินค้าให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้โดยไม่สนใจว่าน้ำหนักที่เกินทำลายถนน เกิดเป็น

หลุมบ่อขรุขระ รัฐต้องเสียงบประมาณในการซ่อมบำรุง เศษร่วงหล่นจากกระเบาะพ่วงนั้นเป็นอันตรายต่อรถยนต์ที่วิ่งตามหลังและอาจตสาวยตา

รัฐบาลชุดนี้ใช้วิธีแก้ปัญหาด้วยการเสนอแก้ไขกฎหมายเพิ่มโทษรถบรรทุกน้ำหนักเกิน จากเดิมจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1 หมื่นบาท เปลี่ยนเป็นปรับ 1 แสน-2 แสนบาท เพราะเชื่อว่า การเพิ่มโทษ เพิ่มค่าปรับจะแก้ปัญหาเรื่องรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้ผล

การแก้กฎหมายต้องใช้เวลาเป็นปี กว่าจะได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา

เวลานี้จึงต้องเพิ่มมาตรการจับกุมเข้มงวดการบรรทุกน้ำหนักเกินไปพลางก่อน

6 เชื่อว่าปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกินจะยังคงยืดเยื้อเรื้อรังเป็นปัญหาของประเทศต่อไป เพราะรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปที่จดทะเบียนทั่วประเทศมีกว่า 4 แสนคัน ถ้าเจ้าของรถยังเห็นแก่ตัวอย่างที่เราเห็นกันอยู่ ด้วยการยัดใส่สินค้าให้เกินพิกัดหวังลดต้นทุนการขนส่ง แล้วหาช่องทางแจกจ่ายเจ้าหน้าที่เพื่อหลอกรอดการจับกุม หรือไม่เจ้าหน้าที่จับมือกับเจ้าของรถบรรทุกเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน

ในทางวิศวกรรม รถบรรทุกปัจจุบันมีสมรรถนะสูงสามารถบรรทุกน้ำหนักรวมตัวรถได้มากถึง 40-50 ตัน เจ้าของรถที่ต้องการลดต้นทุนด้วยการเพิ่มน้ำหนักเต็มพิกัดจึงหาวิธีแจกจ่ายให้เจ้าหน้าที่

เคยมีข่าวดังกระฉ่อน เมื่อเจ้าหน้าที่ด่านซังน้ำหนัก จ.หนองบัวลำภู เรียกตรวจรถบรรทุกหินพบว่าน้ำหนักรวมเกือบ 100 ตัน หน้ารถคันนี้มีสติ๊กเกอร์เขียนว่า “แสงเทียน แสงสว่าง”

คนขับบอกกับนักข่าวว่า ดิดสติ๊กเกอร์แล้วเจ้าของโรงโม่หินจะไล่ตีเขาไ้ไรก็ได้

ระบบแจกจ่ายมีเครือข่ายโยงใยไปทั่วประเทศ แต่ละปีประเมินว่ามีเงินหมุนเวียนเฉพาะค่าส่วยรถบรรทุกไม่น้อยกว่า 2 หมื่นล้านบาท

รถบรรทุกน้ำหนักเกินมีผลต่อพื้นถนนโดยตรง ปัจจุบันถนนในเมืองไทยออกแบบรองรับน้ำหนักบรรทุก 21-25 ตันเท่านั้น ถนนคอนกรีต อายุใช้งาน 30 ปี ถนนยางมะตอยใช้งาน 7 ปี เมื่อบรรทุกน้ำหนักเกินถนนพังเร็วขึ้น

กรมทางหลวงดูแลควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก

มติชน สุดสัปดาห์

Matchon Weekend
Circulation: 500,000
Ad Rate: 355

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 23 - พุธสัปดาห์ 29 กุมภาพันธ์ 2567

ปีที่: 44

ฉบับที่: 2271

หน้า: 29(ขวา)

Col.Inch: 70.19

Ad Value: 24,917.45

PRValue (x3): 74,752.35

ศิลปิน: ชาว-ดำ

คอลัมน์: สิ่งแวดล้อม: สิบล้ออินตราয়-ถนนพัง

บนโครงข่ายถนนหลวง รว 54,000 กิโลเมตร ต้องเสียงบประมาณในการซ่อมถนน ปีละ 24,000 ล้านบาท หรือกิโลเมตรละ 20 ล้านบาท

นอกจากนี้ ยังมีถนนในการดูแลของกรมทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หากรวมการซ่อมถนนทั้งประเทศในทุกหน่วย งาน ต้องใช้ปีละเฉลี่ยๆ 1 แสนล้านบาท

ปัญหาเรื่องบรรทุกน้ำหนักเกิน มีมานานไม่น้อยกว่า 30 ปี ทุกครั้งที่มีการเข้มงวดจับกุม ผู้ประกอบการรถบรรทุกและบรรดานักธุรกิจขนส่งสินค้า จะพากันเรียกร้องให้ฝ่ายรัฐผ่อนปรน หรือไม่ก็หาทางออกให้เพิ่มน้ำหนักบรรทุกได้มากขึ้นเป็น 30 ตันก็มี

ในผลการศึกษาของจุฬาฯ ที่ทำไว้เมื่อ 20 กว่าปีที่แล้ว พบว่า ถ้าให้รถบรรทุกน้ำหนักได้ 30 ตัน จะต้องปรับปรุงเสริมโครงสร้างสะพานราว 9,000 ล้านบาท และงบประมาณการก่อสร้างสะพานใหม่เพื่อรองรับน้ำหนักจะเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 6

ส่วนตัวถนน กรมทางหลวงจะต้องเสริมผิวแอสฟัลต์เพื่อถนนกลับมีอายุใช้งานเหมือนที่ออกแบบไว้เดิม จะต้องใช้งบประมาณราว 130,000 ล้านบาท (งบประมาณเมื่อ 20 ปีก่อน)

ในบทสรุปผลการศึกษาของจุฬาฯ พูดถึงปัญหาในระดับนโยบายของภาครัฐว่า

ประเทศไทยยังไม่ได้พัฒนาหรือประยุกต์ใช้กฎหมายในลักษณะของกฎหมายเศรษฐกิจ ประกอบกับไม่ได้ให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ความ

ปลอดภัยหรือความเป็นดีอยู่ดีของทรัพย์สินสาธารณะ

“ในอดีตที่ผ่านมา การตัดสินใจมักจะทำให้ความสำคัญกับการสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรม แต่ละเลยการให้ความสำคัญกับผลเสียของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งคือถนนหรือสะพานซึ่งเป็นทรัพย์สินสาธารณะ เนื่องจาก ใช้งบประมาณแผ่นดินที่จัดสรรจากการจัดเก็บภาษีซึ่งเป็นเงินสาธารณะ”

ผลศึกษาของจุฬาฯ เสนอ 3 ทางเลือกในการคลี่คลายปม “บรรทุกน้ำหนักเกิน”

1. เพิ่มมาตรฐานการรับน้ำหนักจาก 21 ตัน เป็น 30 ตัน โดยรัฐเป็นผู้รับผิดชอบในการปรับปรุงเสริมความแข็งแรงของถนนและสะพาน

2. ไม่ปรับมาตรฐานกฎหมาย แต่ให้เจ้าของรถผู้ประกอบการเสียค่าธรรมเนียมในการขออนุญาต นำค่าธรรมเนียมมาใช้ในการปรับปรุงถนน

3. เหมือนทางเลือกที่ 2 แต่ไม่อนุญาตเพิ่มน้ำหนักเกินกว่า 30 ตัน

ผลการศึกษาของจุฬาฯ ทำมานาน 2 ทศวรรษแล้ว แต่สามารถหยิบฉวยมาใช้เทียบเคียงกับสถานการณ์ปัจจุบันได้เหมือนกันเปี้ยว แสดงว่า ประเทศนี้แก้ปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกินไร้ประสิทธิภาพอย่างสิ้นเชิง ●