

วารสารศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภคจังหวัดสงขลา

เพื่อนผู้บริโภค



ไม่มีใครเอาเปรียบผู้บริโภคได้ ถ้าทุกคนกล้าปกป้องสิทธิของตนเอง • ปีที่ 1 • ฉบับที่ 3 • เมษายน 2554 •

‘รถสาธารณะ’-‘ความปลอดภัย’ ‘สอบตก’ หรือ ‘สอบผ่าน’



เรื่องเด่นประจำฉบับ

- จากเครือข่ายประชาสังคมสตูล ยกระดับสู่ ‘สมาคมผู้บริโภค’ •
- จับตาร่าง พ.ร.บ. องค์การอิสระฯ ร่วมภาวนาคลอดก่อนเลือกตั้งใหม่ •



ที่ปรึกษา

ผศ.ดร.พงศ์เทพ สุธีรัฐดี, สุรียา ยีขุน,
ธีรศักดิ์ สุภาไชยสิทธิ์, วัชร กัญจโนภาส,
ภญ.อังคณา ศรีนามวงศ์, ภญ.โสภิตา ตั้งวรางค์กุล,
กัลยาพรรณศรี ตั้งหวิง, ดร.ภญ.ศิริพา อุดมอักษร,
ภญ.วิไลวรรณ ศาครินทร์

บรรณาธิการ

เกสิทธิ์สมชาย ละอองพันธ์

กองบรรณาธิการ

มารีญา เจมี๊ะ, วรรณภา สุวรรณชาติ, เขียวลักษณ์ ศรีสุกใส

จัดทำโดย

ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภคจังหวัดสงขลา
โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการค้าผู้บริโภคนภาคใต้
สถาบันการจัดการระบบสุขภาพภาคใต้
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (สงรส.มอ.)

ติดต่อเพื่อนผู้บริโภคได้ที่

“ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค จังหวัดสงขลา”

สถาบันการจัดการระบบสุขภาพภาคใต้
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
ชั้น 10 อาคารศูนย์ทรัพยากรการเรียนรู้
คุณหญิงหลงอรรถกวีสุนทร
(ใกล้คณะการจัดการสิ่งแวดล้อม ม.สงขลานครินทร์)

โทรศัพท์ 074-282902

โทรสาร 074-282901

เว็บไซต์ <http://www.consumersouth.org>

ได้รับการสนับสนุนจากแผนงานคุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วารสารฉบับสามตลอดช้ากว่ากำหนด (ห่างไปเกือบ 2 เดือนนับจากฉบับล่าสุด) ไม่ใช่การถือฤกษ์ถือยามอะไรตามความเชื่อของสังคมไทยส่วนใหญ่ แต่ด้วยความพลั้งเผลอในการวางแผนการลงพื้นที่สำรวจสถานการณ์โดยสารสาธารณะของจังหวัดสงขลา เนื่องจากพวกเราให้เครือข่ายลงไปเก็บข้อมูล โดยสารส่งผลพวงเป็นลูกโซ่ทุกอย่างล่าช้าไปหมดต้องขอภัยเครือข่ายผู้อ่านทุกท่านด้วย ส่วนเรื่องเด่นในฉบับนี้ คณะทำงานวารสารนำเรื่อง ร้อนๆ เร็วๆ แต่ไร้การควบคุม คือ ประเด็นรถโดยสารสาธารณะของพื้นที่ เราจะต้องยอมรับอย่างหนึ่งคือ อำเภอบางใหญ่เป็นศูนย์กลางของการค้าและเส้นทางคมนาคมทุกสายมุ่งมายังหัวเมืองแห่งนี้ นำมาซึ่งความคับคั่งของสภาพการจราจรและปัญหาการถูกละเมิดสิทธิผู้โดยสารตามมา

ปัญหาการโดยสารสาธารณะมีรากเหง้าตั้งแต่การขาดนโยบายมาควบคุมที่ดีพอ แม้ความปลอดภัยจากการจราจรถูกประกาศให้เป็นวาระแห่งชาติของรัฐบาล แต่ทุกอย่างก็ยังคงขาดความชัดเจน ส่งผลให้คุณภาพชีวิตของคนไทยก็ยังต้องจ่ายค่านั่ง ระบบผลพวงที่ไร้การจัดการเริ่มตั้งแต่ ขาดการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะที่มุ่งใช้ระบบล่อแทน ระบบราง ปล่อยให้ภาคเอกชนเข้ามาประมูลเส้นทางแบบผูกขาด (สนนราคาไม่กี่ปาท อยู่ในกลุ่มกึ่งวงจรวอร์ผู้มีอิทธิพล) กฎหมายขนส่งที่ล้าสมัย ไม่รวมผลประโยชน์ทับซ้อนกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น รากเหง้าเหล่านี้ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุตามมา นำมาซึ่งความสูญเสียต่อหลายคนที่เกิดเป็นเหยื่อจากระบบขนส่งที่ด้อยคุณภาพ

วารสารฉบับนี้ได้ไปสัมภาษณ์หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง คือ สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา สถานการณ์ถูกละเมิดสิทธิผู้โดยสารของจังหวัดสงขลา ยังมีแนวโน้มรุนแรงมากยิ่งขึ้น ขนส่งเองก็เอ่ยปากยอมรับว่าด้วยภาระงานและข้อจำกัดเรื่องกำลังคน ส่งผลให้ขาดการควบคุมรถโดยสารสาธารณะไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ลืมไม่ได้เลยครั้งแรกกับครอบครัวเหยื่อจากรถไฟฟือง... นับจากเหตุเกิดเมื่อปลายปี 2551 จนกระทั่งปัจจุบัน 4 ปีกว่า ยื้อกันหลายรอบ ผู้ประกอบการคนขับรถเองบ่ายเบี่ยงไม่ยอมเหยียวย...ปล่อยให้เวลามันผ่านพ้นไป ยิงนานยื้อเท่าไร ความเจ็บปวดแสนทรมานย่อมเกิดขึ้นกับหัวอกคนเป็นพ่ออย่างดาบวิวัฒน์ (คุณพ่อของเหยื่อ) จนกระทั่งต้องนำคดีเข้าสู่การพิจารณาของศาล ผู้บริโภคพร้อมเรียกร้องชดเชย 13 ล้านต่อคน คงต้องบอกว่า...เรื่องนี้ต้องติดตามอย่าได้กระพริบตา

แต่อย่างไรก็ตาม เหยื่อยุมีสองด้าน หนทางเดียวที่คงต้องลุกขึ้นมาทำเดี๋ยวนี้ในฐานะผู้บริโภค คือ การต้องร้องเรียนทุกครั้งหาก พบการละเมิดสิทธิจากรถโดยสารสาธารณะ เพื่อลบล้างข้อมูลที่ได้จากสำรวจของหาดใหญ่โพลล์ของมหาวิทยาลัยเมืองหาดใหญ่สำรวจการรับรู้ช่องทางร้องเรียนรถโดยสารหมายเลขด่วน 1584 พบว่า ร้อยละ 90 ยังไม่ทราบช่องทางร้องเรียนดังกล่าว ยิ่งจะตื่นตามากยิ่งขึ้น กับครั้งแรกที่ลงสำรวจสถานการณ์รถโดยสารสาธารณะ ครั้งนี้เป็นความตั้งใจครั้งแรกของเครือข่าย เป้าหมายการลงสำรวจครั้งนี้มีทั้งรถโดยสารหลังคาสูงภายในตัวเมืองเทศบาลนครหาดใหญ่ รถตู้โดยสารและ รถโดยสารเล็กจากหาดใหญ่ไปสู่อำเภอรอบนอก รถโดยสารประจำทางก็เช่นเดียวกัน ผลออกมาก็น่ากังวลและสะท้อนให้เห็นคุณภาพชีวิตของคนบ้านเรา...น่าสงสาร ผลการสำรวจครั้งนี้จะถูกเสนอแนะไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ คณะกรรมการความปลอดภัยจากการขนส่งจังหวัดสงขลาต่อไป

ท้ายสุดของวารสารฉบับนี้ ทางคณะทำงานของศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภคของแสดงความเสียใจกับเหตุพิบัติภัยคลื่นยักษ์สึนามิที่เข้าโจมตีภายหลังเกิดแผ่นดินไหวขนาด 9.0 ตามมาตราวัดริกเตอร์ ส่งผลให้เพื่อนชาวญี่ปุ่นที่แสนดีของเราต้องสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก และพี่น้องชาวใต้ตอนบนที่ประสบอุทกภัย และดินถล่มในช่วงปลายเดือนมีนาคมที่ผ่านมา เป็นน้ำท่วมช่วงหน้าร้อน ...ตั้งแต่ลิ้มคำดูโลกหลายคนบอกว่า...ไม่เคยพบเคยเห็น ถือว่าเป็นสัญญาณเตือนให้มนุษย์ผู้หยิ่งยโสรู้ว่า อย่างไรเสียเราก็เป็นแค่คนตัวจ้อยเท่านั้น ●

จับตาราง พ.ร.บ.องค์การอิสระฯ ร่วมภาวนาตลอดก่อนเลือกตั้งใหม่

คอลัมน์ “เปิดบ้านพิทักษ์สิทธิ” ฉบับนี้ รายงานความคืบหน้าการผลักดัน พ.ร.บ.องค์การอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งถือเป็นเรื่องราวที่สำคัญต่อเครือข่ายผู้ทำงานด้านคุ้มครองผู้บริโภคมาก คงต้องช่วยลุ้นกันตัวโก่งว่าจะคลอดที่รัฐบาลนี้หรือไม่

จากการประชุมวิชาการคุ้มครองผู้บริโภค ประจำปี 2554 ณ โรงแรม มิราเคิลแกรนด์ กรุงเทพฯ ในวันที่ 14-15 มีนาคม 2554 ที่ผ่านมา เนื่องในวันคุ้มครองผู้บริโภคสากล (ตรงกับวันที่ 15 มีนาคม ของทุกปี) ด้วยแนวคิด “สามพลัง สามพลัง พัฒนางานคุ้มครองผู้บริโภค” มีได้ไผ่ใหญ่ คือ แผนงานคุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขภาพ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (คคส.) ร่วมกับหน่วยงานอีกหลายส่วนประเด็นสำคัญที่เป็นตัวชูโรงปีนี้คือ “องค์การอิสระเพื่อการคุ้มครอง ผู้บริโภค ก้าวใหม่สังคมไทย” สองครั้ง สองครา เจตนาเด่นชัดในรัฐธรรมนูญ

องค์การอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค มิใช่แนวคิดที่เพิ่งเกิดขึ้นครั้งแรกในสังคมไทย เพราะสังคมไทยมีการบัญญัติรับรองสิทธิผู้บริโภคไว้ในรัฐธรรมนูญ พ.ศ.2540 มาตรา 57 ซึ่งขณะนั้นก็ถือว่าเป็นแสงสว่างให้กับการทำงานด้านคุ้มครองผู้บริโภคในเมืองไทย บรรยายภาคก่อนข้าง คึกคักด้วยการทำวิจัยเพื่อสร้างองค์ความรู้และการจัดเวทีเพื่อร่วมกันแลกเปลี่ยน การเข้าพบผู้มีอำนาจทางการเมือง หลายคน และสุดท้าย 10 ปี ความหวังของสังคมไทยก็ต้องสะดุดหยุดลง เมื่อครั้งเกิดวิกฤตการณ์ทางการเมือง ลงท้ายด้วยการรัฐประหาร 19 กันยา รัฐธรรมนูญฉบับดังกล่าว ถูกฉีกทิ้ง แต่ก็ไม่ใช่ไรชีวิตต้องสูญต่อไป

ต่อมาเมื่อรัฐธรรมนูญ พ.ศ.2550 มาตรา 61 บัญญัติรับรองสิทธิผู้บริโภค เปิดโอกาสให้ผู้บริโภคมีส่วนร่วมและแสดงบทบาทในการคุ้มครองผู้บริโภค โดยให้มืองค์การอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคขึ้น เพื่อทำหน้าที่เสนอแนะให้ความเห็นเกี่ยวกับนโยบาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดเพื่อให้เกิดการคุ้มครองผู้บริโภค ทั้งนี้ต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐอย่างพอเพียง ท้ายบทเฉพาะการมีการกำกับให้รัฐต้องตรากฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการจัดตั้งองค์การอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค

ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับตั้งแต่มีการแถลงนโยบายต่อรัฐสภา

การต่อสู้เรื่องร่าง พ.ร.บ.องค์การอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค จากหลายภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากภาคประชาชนมีมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) เป็นหัวหอกสำคัญในการผลักดันร่วมสำราญชื่อประชาชน 10,000 รายชื่อ รวมถึงเข้าพบรัฐมนตรีเจ้ากระทรวงผู้รับผิดชอบงานด้านคุ้มครองผู้บริโภคไม่น้อยกว่า 8 ท่าน แต่แล้วแต่รอดช่วงตลอดยากเย็นเสียเหลือเกิน

จนกระทั่งล่าสุดการต่อสู้เรื่อง พ.ร.บ.องค์การอิสระฯ มีการพิจารณาร่างกฎหมายจำนวน 7 ฉบับที่เสนอเข้าสู่สภาผู้แทนราษฎร (มีทั้งฉบับของ สส., รัฐบาล, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, ภาคประชาชน) จนนำมาสู่การตั้งกรรมาธิการวิสามัญร่วม ระหว่าง สส. จากซีกรัฐบาล ฝ่ายค้าน และภาคประชาชน ซึ่งภาคประชาชนเข้าไปเป็นกรรมาธิการวิสามัญจำนวน 1/3 คน

ผลสรุปการพิจารณา พบว่า ยังมีความเห็นต่างในบางประเด็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จำนวนเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่จ่ายเป็นรายหัว ซึ่งร่าง พ.ร.บ.ฯ ของภาคประชาชนเสนอให้รัฐต้องจัดเงินอุดหนุนรายหัวไม่น้อยกว่า 5 บาท แต่ในที่ประชุมของคณะกรรมการฯ โดยเฉพาะซีกของรัฐบาลที่เห็นควรลดจำนวนลง เหลือ 3 บาท ก่อนที่จะพิจารณาให้วุฒิสภาพิจารณา ร่าง กม.ต่อไป

โดยต้องภาวนา “ขออย่าให้มี การแก้ไขในชั้นวุฒิสภาเถิด” เพื่อจะให้ทันบังคับใช้ได้ ในสมัยรัฐสภาอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ หักลบสาระตะเวลาซึ่งเหลือไม่เกิน 4 สัปดาห์ หากเกิดยุบสภาก่อน อาจต้องแข่งแข่ง กม. ฉบับนี้ไว้อีกสัก ระยะ •



‘รถสาธารณะ’-‘ความปลอดภัย’ ‘สอบตก’ หรือ ‘สอบผ่าน’

หากเรายังจำเหตุการณ์อุบัติเหตุรถโดยสาร “โพธิ์ทอง” ที่วิ่งจากสงขลามุ่งหน้าหาดใหญ่ เกิดยางระเบิดพื้นรถพัง จนเป็นเหตุให้ 2 นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลาเสียชีวิตตกจากบดและ เมื่อ 2 ปีก่อนได้ จำได้ว่าเหตุการณ์นั้นสร้างความตกตะลึงตามมาด้วยความสลดใจกับเหตุการณ์ที่ไม่สมควรเกิดขึ้นขนาดไหน แต่เหตุการณ์นั้นก็เกิดขึ้นด้วยต้นเหตุจากการปล่อยปละละเลย ไม่ใส่ใจสภาพรถและเมินเฉยต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

จนถึงวันนี้มาตรการต่างๆ สำหรับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างไร “เพื่อนผู้บริโภค” ลงพื้นที่สอบถามผู้เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และ “คุณผู้อ่าน” จักได้พิจารณาว่าคุณภาพการให้บริการรถสาธารณะของจังหวัดสงขลา “สอบตก” หรือ “สอบผ่าน”

นายรังสฤษฎ์ วรสีหะ หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา กล่าวว่า สำนักงานขนส่งจังหวัดสงขลา มีการควบคุมดูแลรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายในจังหวัด ทั้งเรื่องการส่งเสริมความปลอดภัย มาตรการปราบปราม และการป้องกัน

ในส่วนการส่งเสริม เช่น การจัดประชุมผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐานในการให้บริการประชาชน มีการตรวจสภาพรถ ปีละ 2 ครั้ง โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ ร่วมกับดุลยพินิจ ทำให้ผลการตรวจมีความแน่นอนมากขึ้น นอกจากนี้ ข้อมูลต่างๆ ของรถจะส่งออนไลน์เข้าส่วนกลางเลย เป็นการตรวจสอบอีกชั้นด้วย

นายรังสฤษฎ์ กล่าวต่อไปว่า ในส่วนสถานตรวจสภาพรถเอกชน ทางขนส่งจะมีการออกตรวจ ปีละ 4 ครั้ง เพื่อควบคุมคุณภาพของเครื่องมือตรวจสภาพรถ ในการปราบปราม มีการออกตรวจร่วมกับตำรวจ และงานใบขับขี่ อย่างน้อยปีละ 36 ครั้ง นอกจากนี้ มีโครงการสร้างจิตสำนึกแก่เด็กนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 ในโรงเรียนต่างๆ

“สำหรับการดูแลผู้โดยสารรถสาธารณะนั้น ทางขนส่งมีสายด่วน 1584 เป็นช่องทางสำหรับร้องเรียน กรณีได้รับความเสียหาย หรือได้รับการบริการที่ไม่ได้มาตรฐาน” นายรังสฤษฎ์ กล่าวทิ้งท้าย ●

เสียงสะท้อนจาก...

นายคิว - คนขับ - ผู้โดยสาร

นายประหัต สังขะเวช นายคิวรถสองแถว หาดใหญ่-จะนะ อายุ 48 ปี กล่าวว่า นายคิวมีการทำ พ.ร.บ.ไว้ให้ควบคุมการวิ่งต้องจำกัดความเร็วห้ามเกิน 90 ห้ามต่ำกว่า 60 ทำเวลาเดินทาง 1 ชั่วโมงครึ่ง ทั้งคิวมีรถ 32 คัน วิ่งคนละ 4 ขา 2 เทียว หากคนขับคนไหนนิสัยไม่ดีผู้โดยสารก็ฟ้องได้เลย มีการตรวจสภาพรถทุก 6 เดือน ถ้าสภาพรถไม่ผ่านก็ไม่ให้วิ่ง คนขับไม่มีการมีนเมา เอาความปลอดภัยของคนโดยสารมาก่อน มาตรฐานมีการควบคุมทั้งรถทั้งคน ผมเป็นนายคิวมาสี่ปีแล้ว มีการดูแลคนขับเมื่อเกิดอุบัติเหตุก็มีเงินบำรุงคิวไปช่วย เป็นเงินที่เก็บจากคนขับรายเดือนๆ ละ 100 บาทต่อคัน แต่ถ้าไม่เกิดอะไรขึ้นก็คืนเงินให้คนขับไป



ประหัต สังขะเวช

นายชัย เพชรดี พนักงานขับรถกระบะหลังคาเตี้ย หาดใหญ่-นาม่วง อายุ 61 ปี กล่าวว่า รถคันนี้เป็นรถส่วนตัว ขับมาสี่ปีไม่เคยมีอุบัติเหตุ บริการดี ขับไม่เร็ว ออกรถไม่กระชาก เบรกไม่ตุง แนะนำถึงทุกคนให้เคารพกฎจราจร ของเราวิ่งไม่แย่งกับใคร 10 นาทีออกคันมีการจัดระบบดี รายได้ไม่ค่อยดี ไม่ค่อยมีเงิน น้ำมันก็แพง เพราะสายนี้ผู้โดยสารพารถส่วนตัวมาก ตอนนี้ได้ช่วงเช้ามากกว่า เช่น นักเรียน คนทำงาน ความพร้อมของรถก็มีการตรวจตามกำหนด นายคิวก็เข้า



ชัย เพชรดี

นายเฉลิมพล นากสุวรรณขจร พนักงานขับรถสองแถว หาดใหญ่-ทุ่งลุง อายุ 31 ปี กล่าวว่า ผมขับรถไม่เร็วนะ เพราะรถเก่าแล้ว ขับรับส่งผู้โดยสารมา 3-4 ปี แล้ว ด้วยสภาพรถเก่าจึงคิดว่าเดือนหน้าจะเปลี่ยนรถ เพราะธนาคารอิสลามให้กู้ซื้อรถได้ ตอนนี้ก็ตรวจสภาพรถปีละ 2 หนไม่มีปัญหา เราก็ต้องป้องกันตัวเองด้วย ไม่ขับเร็วมาก ขับไป-กลับ 8 รอบ สายนี้มีรถทั้งหมด



เฉลิมพล นากสุวรรณขจร



ยวดี แซ่ลี

60-70 คน มีทั้งคนที่ขับไม่ได้แต่คิดว่าปลาเน่าตัวเดียวก็เสียหมด คนที่เมาหรือขับไม่ได้ นายคิวก็ให้หยุดไปเลย โดยส่วนตัวจะคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่า

นางยวดี แซ่ลี ผู้โดยสารรถสองแถวหาดใหญ่-ทุ่งลุง อายุ 45 ปี กล่าวว่าเท่าที่โดยสารมารู้สึกว่ารรถสองแถวควงลุงบริการดีกว่าคิวคลองแงะ เพราะคิวคลองแงะเคยนั่งพาลูกชายไปโรงพยาบาลแต่เห็นว่าผู้โดยสารน้อยลูกชายก็ขอนอนบนตักแม่ ก็ถูกคนขับตำว่าให้ลูกนอนได้ใจเดียวชวย ก็คิดว่าเด็กมันไม่สบายขอนอนนิดเดียว พุดแบบนั้นก็ไม่พอใจ เพราะเราเสียเงินไม่ใช่ว่าขึ้นฟรี คิดว่าเขาไม่น่าใช้กิริยาแบบนั้น



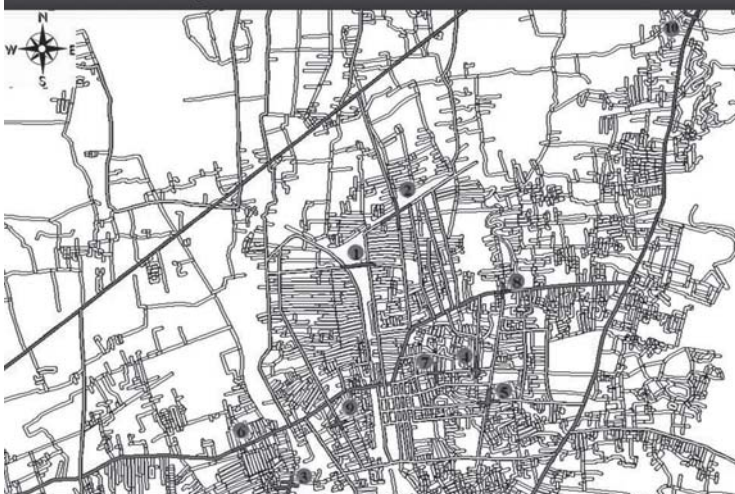
ประภาศรี คำแก้ว

นางประภาศรี คำแก้ว ผู้โดยสารรถตู้หาดใหญ่-สงขลา อายุ 45 ปี กล่าวว่าจากที่ใช้บริการรถตู้ ก็อยากฝากว่าคนขับรถตู้อย่าขับเร็วมากไป บางคนขับเร็วฝ่าไฟแดงมีบ้าง ส่วนมากใช้รถส่วนตัว บางทีรถตู้ปาดหน้าเราไปรับผู้โดยสาร ก็เข้าใจว่าเขาหาเงินแต่ก็อยากให้ระวัง •

10 จุดเสี่ยงนครหาดใหญ่

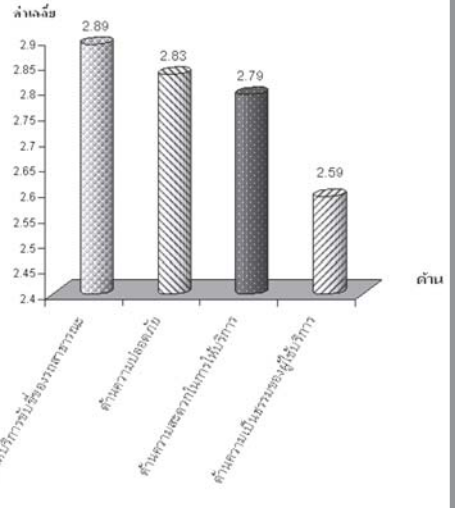
โครงการสถานีข้อมูลอุบัติเหตุ จังหวัดสงขลา นำโดย อ.วิวัฒน์ สุทธิวิภากร และ ผศ.ดร.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เสนอข้อมูลตำแหน่งจุดอันตรายเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ดังนี้ 1.สะพานลี้จกุล (ถนนลี้จกุล) 2.แยกโรงปูน (รัถการ + นิพัทธ์สงเคราะห์ 1) 3.แยกท่าเคียน (สัมพันธ์ชิต 3 - เพชรเกษม 27) 4.แยกสามชัย (สามชัย - ศุภสารรังสรรค์) 5.แยกโนราห์ (ธรรมบุญวิถึ - ราษฎร์อินดี) 6.หน้า 7-11 หาดใหญ่ใน (เพชรเกษม) 7.แยกเชียงตุง (ศุภสารรังสรรค์ - แสงศรี) 8.แยกมายเฮาส์ (เพชรเกษม - ราษฎร์อินดี) 9.แยกเกลดเมือง (ราษฎร์อุทิศ + ราษฎร์อุทิศ9) 10.แยกเกาะหมี่ (กาญจนวนิช + สข.2031) •

ตำแหน่งจุดอันตรายเขตเทศบาลนครหาดใหญ่



สจรส.จับมือ ม.หาดใหญ่ สำรวจมาตรฐาน รถสาธารณะ

ค่าเฉลี่ยของการประเมินความพึงพอใจ
ต่อมาตรฐานบริการสาธารณะ



สถาบันการจัดการระบบสุขภาพภาคใต้ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (สจรส.มอ.) ร่วมกับสำนักวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ดำเนินการวิจัยสำรวจเรื่อง “ความพึงพอใจต่อมาตรฐานการบริการรถสาธารณะจังหวัดสงขลา” พบว่า

ผู้ใช้บริการรถสาธารณะมีความพึงพอใจต่อมาตรฐานการให้บริการรถสาธารณะในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าความพึงพอใจ การให้บริการด้านการขับซึ่งรถสาธารณะมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา เป็นความพึงพอใจ ด้านความปลอดภัย ด้านความสะดวกในการให้บริการ และความเป็นธรรมต่อมาตรฐานการบริการรถสาธารณะ

เมื่อประเมินระดับความพึงพอใจพบว่า ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลางทุกด้าน ยกเว้นด้านความเป็นธรรมต่อมาตรฐานการบริการรถสาธารณะที่มีความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อย ประเด็นที่มีความพึงพอใจน้อยที่สุดและเป็นประเด็นที่ต้องปรับปรุงด่วนเป็นประเด็นพฤติกรรมของพนักงานเก็บค่าโดยสาร ที่มีพฤติกรรมไม่เหมาะสม ด้านความเป็นธรรมของผู้ใช้บริการประเด็นย่อย การخذใจความเสียหายหลังเกิดอุบัติเหตุของผู้รับสัมปทานและของบริษัทประกันภัย และบทลงโทษของกฎหมาย ที่มีความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อย •

ย้อนรอยคดีเหยื่อโพธิ์ทอง ยึดเยื่อ 2 ปี นัดสืบพยาน 16 พ.ค.



จากกรณี รถบัสโดยสารของ บริษัท โพธิ์ทอง สงขลา 2505 เกิดอุบัติเหตุยางระเบิด บริเวณถนน กาญจนวนิช ทางลงเนินบ้านเกาะหมี่ บริเวณศาลเจ้านาจา เมื่อวันที่ 26 พ.ย.2551 จากเหตุการณ์นั้น ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย เป็นนักศึกษา มทร.ศรีวิชัย และบาดเจ็บอีก 3 ราย

จากวันนั้นถึงวันนี้... การต่อสู้คดีด้วยห้วงของผู้เป็นพ่อเพื่อเรียกร้องความยุติธรรมให้แก่ชีวิตลูกสาวที่ยังไม่ยุติ และมีที่ท่ายึดเยื่อมาร่วม 2 ปีแล้ว

ดาบตำรวจศิริวิฑู เพ็ชรสง พ่อของนางสาวขวัญธิดา เพ็ชรสง หนึ่งในผู้เสียชีวิต ดาบตำรวจศิริวิฑู ปัจจุบันมีตำแหน่ง ผู้บังคับหมู่ ทำหน้าที่วิทยาการ กองพิสูจน์หลักฐาน สถานีภูธรหาดใหญ่ เล่าย้อนเหตุการณ์การต่อสู้คดีว่า “จากจุดเริ่มแรกเมื่อเหตุเกิดบริษัทประกันก็เข้ามารับผิดชอบในส่วนที่ทำประกันอยู่ 3 แสบนบาท รวมกับการรับผิดชอบเบื้องต้นตาม พ.ร.บ คคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 อีก 1 แสบนบาท รวมเป็น 4 แสบนบาท หลังจากนั้น ก็ยื่นฟ้องเรียกค่าเสียหายกับทางสำนักงานของศาลจังหวัดสงขลา เขาก็ให้นัดไกล่เกลี่ยอีกที แต่ปรากฏว่าเมื่อถึงวันนัดจำเลยไม่ไปร่วม อ้างว่าป่วยบ้าง ไม่พร้อมบ้าง น้ำท่วมบ้าง จนการนัดไกล่เกลี่ยครั้งสุดท้ายเขาก็ยังไม่ไป ส่งแต่หมายไป ซึ่งเสนอรับผิดชอบได้แค่ศพละ 1 แสน 5 หมื่นบาท ก็ตกลงกันไม่ได้ หลังจากนั้นจึงยื่นเรื่องไปที่ทนายยื่นฟ้องต่อศาล จนมีการนัดสืบพยานโจทก์ ในวันที่ 16

พ.ค. 2554 นี้ ที่ศาลจังหวัดสงขลา”

“เขาไม่มาตกลงใดๆทั้งสิ้น ไม่ติดต่อมาเพื่อชดเชยค่าสินไหมใดๆ ส่งเพียงทนายมา จนสุดท้าย เขาขอรับแค่แสนห้า เราคิดว่าถูกลักกินเงินไปก็รับไม่ได้ จึงนัดสืบพยานมา คิดดูนะเขาให้ศพละแสนห้า เขาเห็นชีวิตของคนถูกลักกินไป เราไม่ได้เอาชีวิตของลูกมาตั้งราคา แต่อยากให้เหมาะสม ให้ยุติกว่านี้ ให้เขาให้ความสำคัญสักนิด อย่าถูกรัดชีวิตคนกินกินไป” ดาบตำรวจกล่าว สำหรับความหวังในการนัดสืบพยานนี้ ก็สืบพยานไปตามข้อเท็จจริงเรียกค่าเสียหายไป ส่วนผลจะเป็นอย่างไรแล้วแต่ศาลพิจารณา

ดาบตำรวจศิริวิฑู กล่าวต่อไปว่า ในการทำงานทางกฎหมาย จากเริ่มแรกเรามอบให้ทนายเป็นคนดำเนินการไปเลย เขาก็ยื่นฟ้อง ในกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค เราก็ให้การไปตามข้อเท็จจริง แล้วแต่ศาลตัดสิน ผมว่ามีกฎหมายออกมาก็ดี แต่อยู่ที่ว่าเราจะใช้กฎหมายอย่างไร การบังคับใช้ศักดิ์สิทธิ์ใหม่ส่วนตัวผมไม่มั่นใจในความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายเลย จากการที่ต่อสู้คดีมา เขามองน้ำหนักของคดีอยู่ที่โจทก์กับจำเลยมากกว่า ไม่ได้มีการบังคับได้เต็มร้อยเปอร์เซ็นต์

“ถ้าเหตุการณ์นี้เกิดกับครอบครัวอื่นๆ เชื่อว่าเรื่องนี้อาจจะเงียบไปเลย คิดว่าได้แค่ค่า พ.ร.บ แค่แสนเดียว แต่ผมต่อสู้คดีเพื่อให้เป็นตัวอย่างแก่คนอื่น ๆ ในจุดนี้ผมว่าคู่กรณีเป็นตัวเดินเรื่องมากกว่า คือ ถ้าจำเลยเป็นคนมีพรรคพวก มีเส้นสาย มีอิทธิพลด้านการเงิน หรือสามารถติดต่อกับผู้ใหญ่ได้ น่าจะเป็นอันตรายมากที่สุดกับสังคม เราไม่สามารถให้ความเป็นธรรมในสังคมได้” ดาบตำรวจศิริวิฑูกล่าว พร้อมทั้งทำยาว่า

ผมอยากต่อสู้ในทางที่ถูกต้องพยายามให้กฎหมายศักดิ์สิทธิ์ อยากให้คนที่ใช้กฎหมายบังคับใช้อำนาจให้เต็มที่และยุติธรรม ไม่เอนเอียงไปในทางใดทางหนึ่ง ไม่ใช่คนตายคนหนึ่งแล้วหมดกัน แล้วเอาเศษเงินเขามากินมันไม่ยุติธรรมกับคนตาย •

สำรวจภัยรถโดยสาร ซีคนต่างจังหวัดเสี่ยงสูง

ปัญหาความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ กลายเป็นอีกหนึ่งภัยร้ายที่ผู้บริโภคมองว่าต้องร่วมมือกันป้องกัน รมั้ดระวังตัว และเป็นหนึ่งประเด็นหลักที่หน่วยงานทุกภาคส่วนต้องแก้ไข ให้อุบัติเหตุร้ายจากยมชุตติดล้อกกลายเป็นศูนย์

มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เผยผลสำรวจความคิดเห็นกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่วิ่งในต่างจังหวัดใน 24 จังหวัดทั่วประเทศ พบคนต่างจังหวัดถึง 73% เคยมีประสบการณ์ระทึกกับบริการรถโดยสารที่ขับเร็ว ขับหวาดเสียว อยากให้ภาคประชาชนในพื้นที่ตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน และมีหน่วยเฝ้าระวัง ดูแลความปลอดภัยในบริการรถโดยสารทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอย่างใกล้ชิด

เมื่อวันที่ 28 เม.ย.54 ที่มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค นายอิฐบูรณ์ อ้นวงษา หัวหน้าศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ได้เปิดเผยถึงผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ประจำทาง ในท้องถิ่นเส้นทางภายในจังหวัดและเส้นทางระหว่างจังหวัดที่มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ร่วมกับเครือข่ายผู้บริโภค โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ดำเนินการสำรวจความคิดเห็น ของประชาชนที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะประจำทาง ใน 23 จังหวัดทั่วประเทศ ประกอบด้วยภาคเหนือ 6 จังหวัด คือ เชียงใหม่ ลำปาง เชียงราย แพร่



เพชรบูรณ์ พิจิตร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 5 จังหวัด คือ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ สกลนคร ภาคใต้ 5 จังหวัด คือ สุราษฎร์ธานี ตรัง สตูล สงขลา พัทลุง ภาคกลาง ตะวันออก ตะวันตก รวม 7 จังหวัด คือ สระบุรี ตราด สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ประจวบคีรีขันธ์ ราชบุรี และกาญจนบุรี

โดยได้สุ่มสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,212 ราย พบว่า ผู้ตอบแบบสำรวจยอมรับว่า เคยใช้บริการในรถโดยสารที่มีความเสี่ยงภัยเนื่องจากพนักงานขับรถมีพฤติกรรม ขับรถที่ผิดกฎหมายหลายลักษณะคือ 73% เคยพบพนักงานขับรถขับเร็วหรือขับหวาดเสียว 73% เคยพบรถโดยสารที่ผู้โดยสารต้องยืนโดยสาร เพราะมีที่นั่งไม่พอ 54% เคยพบพนักงานขับรถใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถโดยไม่ใช้ Small Talk 42% เคยพบรถโดยสารที่ขับช้าเกินควรหรือขับกีดขวางทางจราจรของรถคันอื่น 38% เคยพบพนักงานขับรถสูบบุหรี่ขณะขับรถ 36% เคยถูกพนักงานประจำรถแสดงกิริยาไม่สุภาพ เช่น ลวนลาม เสียดสี ช่มชู้ กรรโชก ไม่แสดงความเป็นมิตร 17% เคยพบพนักงานขับรถมีอาการง่วงหรือหลับในขณะขับรถ 16% เคยพบพนักงานขับรถ ดื่มสุราหรือมีอาการเมเมาสุราขณะที่ขับรถให้บริการผู้โดยสาร และเมื่อเกิดปัญหาในการใช้บริการมีเพียง 10% เท่านั้นของผู้ตอบแบบสอบถามที่เคยใช้สิทธิร้องเรียน

ในส่วนของประสิทธิภาพการกำกับดูแลคุณภาพบริการรถโดยสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีเพียง 14% ของกลุ่มตัวอย่างที่เห็นว่ามีประสิทธิภาพมาก ส่วนใหญ่ 55% เห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง 31% เห็นว่ามีประสิทธิภาพน้อย และกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม 94% เห็นว่าควรเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำกับคุณภาพบริการรถโดยสารสาธารณะ โดย 74% เห็นว่าให้ภาคประชาชนจัดตั้งศูนย์รับเรื่องร้องเรียน 64% ต้องการให้จัดตั้งหน่วยเฝ้าระวังและให้มีการรายงานพฤติกรรมของผู้ประกอบการเจ้าของรถ พนักงานขับรถ และพนักงานเก็บเงิน 54% อยากเห็นประชาชนเข้ามามีบทบาทร่วมในการกำหนดนโยบายมาตรการที่สำคัญในการยก ระดับคุณภาพรถโดยสาร และ 38% อยากเป็นอาสาสมัครในการร่วมให้เผยแพร่ข้อมูลความรู้ในสิทธิของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ●

ขอขอบคุณข้อมูลจาก “วารสารฉลาดซื้อ”

มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค 4/2 ซ.วัฒนโยธิน ถ.พญาไท แขวงราชเทวี เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ 089-7659151, 089-7619150 เว็บไซต์ <http://www.ฉลาดซื้อ.com> E-mail : Chaladsue@gmail.com

จากเครือข่ายประชาสังคมสตูล ยกระดับสู่ ‘สมาคมผู้บริโภคร’

เครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภคจังหวัดสตูลปลื้มผลสำเร็จการขับเคลื่อนงาน
พร้อมยกระดับขึ้นเป็น “สมาคมผู้บริโภครจังหวัดสตูล” พัฒนาการทำงานยิ่งขึ้น

นางกัลทรรศน์ ดั่งหวัง เครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภค จังหวัดสตูล และศูนย์
คุ้มครองผู้บริโภคอำเภอละงู กล่าวว่า เครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภค เริ่มก่อตั้งจากมูลนิธิ
เพื่อผู้บริโภค เมื่อปลายปี 2542 ตอนนั้นเป็นคณะทำงานของภาคประชาสังคมอยู่ ก็ทำ
กิจกรรมเรื่องการตรวจเครื่องสำอาง ประชาสัมพันธ์ จัดเวทีความเข้มแข็ง ในฐานะที่เราทำงาน
อสม. ด้วย ก็ทำเรื่อยมา ช่วงนั้นเป็นประเด็นเกี่ยวกับเรื่องพ.ร.บ. องค์กรอิสระเพื่อผู้บริโภค
มาตรา 57 รัฐธรรมนูญ ปี 2540 เรารณรงค์ในรูปแบบเวทีรับฟังก็เอาเรื่องนี้สอดแทรกไปด้วย
ต่อมาปี 2543 ก็ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ประสานงาน

สำหรับคนในชุมชนถือว่าเรื่องคุ้มครองผู้บริโภคเป็นเรื่องใหม่ เดิมทำเรื่องกลุ่ม
ออมทรัพย์ เพื่อการผลิต เวลาที่เราไปประชุมกลุ่มเราก็เอาเรื่องนี้ไปคุยด้วย ทั้งการใช้สินค้า
บริการ อาหารเสริม ว่าอาหารเสริมคืออะไร มีประโยชน์ ยังไง ไปสำรวจตัวอย่างมา ซึ่งเรา
เป็นคนหนึ่งที่ชอบเรื่องอย่างนี้ก็ชวนเพื่อนๆ มาคุยกัน ก็พบว่าคนที่โดน (ได้รับความ
เสียหาย) กันหลายคน ประมาณ 20-30 คนก็รวมตัวกันเป็น “ชมรมคุ้มครองผู้บริโภค”
เป็นกลุ่มผู้เดือดร้อน ทำด้วยจิตอาสา

การทำงาน ระยะเวลา 10 ปีมาแล้วก็โตมาเรื่อยๆ ด้วยภารกิจที่เราได้งบประมาณจาก
ออย. และมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคที่สนับสนุนหลัก บทบาทภารกิจก็โตขึ้นเรื่อยๆ

“จากชมรมเป็นเครือข่าย มีโครงสร้างที่ชัดเจน มีสาธารณสุข อนามัยเข้ามาเป็นที่ปรึกษา การทำงานโตขึ้น คิดว่าต้องไม่เป็นแค่
เครือข่ายระดับอำเภอเท่านั้น เราจึงขยายไปสู่อำเภออื่นๆ มีแกนนำระดับอำเภอเข้ามามีส่วนร่วม รูปแบบชัดเจนเป็นองค์กรเต็มรูปแบบ
เพราะมี 3 ส่วนที่เข้ามามีบทบาท ทั้ง โรงพยาบาล สจจ. และ สสอ มาอยู่ในโครงสร้างคณะกรรมการ มีการขยายพื้นที่ มีสำนักงานชัดเจน
คือ ตั้งที่เทศบาลตำบลกำแพง มีคนทำงาน คือ เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ มีการประสานงานเชื่อมโยงท้องถิ่น
โรงเรียนทั้งในและนอกระบบ เข้ามา คือ โดยภาพรวมความน่าเชื่อถือกับชื่อเสียงเป็นที่ประจักษ์ของการทำงานมากขึ้น” นางกัลทรรศน์ กล่าว

สำหรับเรื่องเดือดร้อนอื่นๆ อาทิ เรื่องรถไม่มีคุณภาพ ไฟแนนซ์ บัตรเครดิต และเรื่องที่มีการต่อสู้จนสำเร็จ คือ เรื่องที่ดินที่ชาวบ้านซื้อ
ที่ดิน เมื่อปี 2539 ที่ดินเป็นกลุ่ม เจ้าของบอกจะถมที่ให้ จะสร้างถนน เสไฟฟ้าให้ ชาวบ้านก็ผ่อนชำระไป 4-5 ปี ก็ไม่มีการสร้างใดๆ ชาวบ้าน
ก็หยุดผ่อน อีกทั้ง เจ้าของโอนที่ดินให้ลูกชายอีก ชาวบ้านก็มาร้องเรียนที่เรา ก็ดำเนินการตามขั้นตอนตามกฎหมายเรื่อยมา จนนัดไล่เกลี่ย
ชาวบ้านได้รับเงินคืน 2 ราย ได้รับโอนที่ดินแล้ว 2 ราย อีก 4 ราย คาดว่าโอนจบภายใน 3 เดือน ซึ่งถือเป็นผลสำเร็จที่เราไปทำงานช่วยแก้ปัญหา

ทั้งนี้ เริ่มมีศูนย์ เต็มพื้นที่ ช่วงปี 2552-2553 ในส่วนท้องถิ่นก็เข้ามามีส่วนร่วมมาก หลาย องค์กรบริหารส่วนตำบล (อบต.) เข้ามาเป็น
เจ้าภาพการคุ้มครองผู้บริโภค บางพื้นที่มีการรวมกรมการคุ้มครองผู้บริโภคด้วย อีกทั้ง ในโครงสร้าง ของเราเองก็มี องค์กรบริหารส่วนจังหวัด
(อบจ.) นั่งเป็นประธาน และหน่วยงานอื่นๆ ทุกภาคส่วน เข้ามาร่วมกันหมดเลย

“สำหรับปีนี้วางโครงการไว้ คือ การยกฐานะขึ้นเป็นสมาคมผู้บริโภครจังหวัดสตูลให้ได้ เพื่อให้การทำงานมีการพัฒนามากยิ่งขึ้น”
นางกัลทรรศน์ กล่าว •

