มติชน กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/กระแสทรรศน์
วันที่: พุธ 26 มกราคม 2565
ปีที่: 45 **ฉบับที่:** 16026 **หน้า:** 9(ล่าง)
Col.Inch: 111.89 **Ad Value:** 123,079 **PRValue (x3):** 369,237 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: คนตกสีที่อยู่อีกฝั่งหนึ่ง: มองอุบัติเหตุบนท้องถนน ผ่านกรอบแว่นแห่ง 'ไฮเวยาธิปไต...

มองอุบัติเหตุบนท้องถนน ผ่านกรอบแว่นแห่ง'ไฮเวยาธิปไตย'

คนตกสีที่อยู่อีกฝั่งหนึ่ง

• กล้า สมุทวณิช •

ในรอบหลายปีที่เขียนคอลัมน์ **"คนตกสีที่อยู่อีกฝั่งหนึ่ง"** จำได้ว่าได้เขียนเรื่องเกี่ยวกับประเด็นปัญหาทางกฎหมายเมื่อมีอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่คร่าชีวิตผู้คนอย่างไม่สมควรมาแล้วหลายครั้ง และในทุกครั้งก็จะวิเคราะห์ว่า นอกจากสาเหตุนั้นจะมาจากความประมาทอย่างร้ายแรงของฝ่ายผู้ขับขี่แล้ว ยังไปประกอบร่วมเข้ากับปัจจัยทางกฎหมายที่เสมือนว่ากฎหมายนั้นมี **"รู"** เล็กๆ ที่เข้ามาประกอบซ้อนกันจนเกิดเป็นรูขนาดใหญ่ที่เป็นอุบัติเหตุคร่าชีวิตผู้คน

แต่แล้วมันก็เกิดแล้วเกิดอีก และมีเรื่องให้ต้องพูดถึงได้อีกอย่างไม่รู้จบสิ้น ล่าสุดคือ อุบัติเหตุน่าสลดที่เกิดขึ้น เมื่อวันศุกร์ที่ 21 มกราคม 2565 ซึ่งถ้าจะว่ากันตามหลักการ เรื่องแบบนี้เกิดขึ้นกับใครก็ควรจะเป็นเรื่องเศร้าที่ชวนสลดไม่แพ้กัน ไม่จำเป็นว่าเพราะผู้เสียชีวิตเป็นคุณหมอ เพราะไม่ว่าใครก็ไม่ควรจะเสียชีวิต เพราะการข้ามถนนตรงทางข้าม แต่ในความเป็นจริงแล้วก็ยากที่คนทั่วไปจะอดคิดเสียมิได้ว่านี่คือการสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่ทรงคุณค่า ที่จะทำประโยชน์มากมายต่อสังคมไปอย่างไม่สมควร เพราะความประมาทอย่างร้ายแรงของอีกฝ่ายหนึ่ง

โดยเฉพาะอย่างยิ่งอีกฝ่ายหนึ่ง คือ ผู้ก่อเหตุนั้นมีอาชีพเป็นตำรวจหน่วย อคฝ.ที่มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์มาด้วยความเร็วสูงในที่ชุมชนอย่างไม่ยินแยแสต่อกฎหมายที่ตัวเองมีหน้าที่ต้องรักษา หรือแม้แต่ชีวิตและความปลอดภัยของผู้คนในสังคมก็ยิ่งจะชวนโกรธแค้นกันได้เป็นพิเศษ ประกอบกับเมื่อได้ทราบว่าการกระทำความผิดละเมิดต่อกฎหมายระดับทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตขนาดนี้ แต่ในทางคดี เขาก็ได้รับการปล่อยตัวชั่วคราวไปโดยไม่ต้องมีหลักประกัน ซึ่งนั่นกลายเป็นภาพเปรียบต่างกับบรรดาเยาวชนผู้เป็นเหมือนคู่ขัดแย้งของตำรวจหน่วยนี้ ซึ่งความผิดของพวกเขาเป็นเพียงฝ่าฝืนคำสั่งห้ามชุมนุมจากรัฐที่ยังเป็นเรื่องโต้แย้งได้ถึงความชอบธรรมในการใช้อำนาจ แต่หลายคนก็ต้องถูกจองจำเพียงเพราะการขัดขืนฝ่าฝืนเช่นนั้น หรือที่ได้รับการปล่อยชั่วคราวก็ถูกเรียกทั้งหลักประกันและเงื่อนไขการปฏิบัติตัวและมาตรการติดตามสอดส่องที่ยุ่งยากวุ่นวาย โดยที่ต้องย้ำอีกครั้งว่าความผิดของพวกเขาต่อให้เป็นความผิดจริงๆ ก็ไม่ได้ทำให้ใครตาย นอกเสียจากท้าทายไม่จำนนตามคำสั่งโดยอำนาจรัฐที่พวกเขาเห็นว่าไม่ชอบธรรม

หากจะให้วิเคราะห์เรื่องอุบัติเหตุนี้ด้วยมุมคิดเดิมๆ ผ่านกรอบคิดทางกฎหมาย ก็คงจะวิเคราะห์ออกมาไม่ต่างจากเดิม จึงอยากลองหาแง่มุมอื่น หรือมุมมองใหม่ ที่พอจะนำมาอธิบายปรากฏการณ์ของอุบัติเหตุบนท้องถนนในมิติของศาสตร์อื่นบ้าง

ก็ได้ระลึกถึงผลงานวิจัยชื่อแปลกของ **รศ.ดร.ภิญญพันธุ์ พจนะลาวัณย์** ***"ไฮเวยาธิปไตย (Highwaycracy) อำนาจของถนนกับพลวัตการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย"*** ที่เสนอต่อคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปางไปเมื่อปีที่แล้ว

งานวิจัยที่มอง **"ถนน"** และ **"การจราจรทางบก"** ผ่านมิติทางประวัติศาสตร์และสังคมศาสตร์ของการเมืองเชิงพื้นที่ และความสัมพันธ์เชิงอำนาจว่าการที่รัฐราชการไทยนั้นมีพื้นฐานนโยบายการคมนาคมขนส่งด้วยมองการขนส่งทางถนนสำหรับรถยนต์เป็นใหญ่ ถือเป็นหนึ่งในรัตนตรัยแห่งการพัฒนาประเทศภายใต้คำขวัญ **"น้ำไหล ไฟสว่าง ทางสะดวก"** นี้ก่อปัญหาที่ในที่สุดก็เข้าไปเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างไร

โดยผู้วิจัยได้มองทางหลวงในฐานะของ **"การเมืองของพื้นที่"** (Politic of space) โดยทางหลวงแผ่นดินนั้นมีบทบาทในการที่รัฐใช้กระชับและครองอำนาจนำในช่วงสงครามเย็น โดยฉายมุมมองให้เห็นทางหลวงไทยและการขนส่งทางถนนทั้งระบบเป็น **"ระบอบทางหลวง"** (highway regime) ซึ่งมีอำนาจอย่างมหาศาลในการกำหนดนโยบาย และส่งผลต่อพื้นที่และท้องถิ่นต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นผังเมือง หรือการตั้งถิ่นฐาน

ซึ่งผลของการที่ **"ระบอบทางหลวงแผ่นดิน"** เป็นใหญ่ในแผ่นดินนี้เอง ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ อันเป็นสิ่งที่ไม่เคยถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นจำเลย หรือผู้ถูกฟ้องคดีร่วมในการพิจารณา นอกจากเพียงการกล่าวโทษว่าอุบัติเหตุนั้นเป็นเพราะความประมาท หรือขาดไร้จิตสำนึกของคนในระดับปัจเจกที่เกิดจากการใช้ความเร็วเกินสมควร การเมาแล้วขับไปจนถึงสารเสพติดอย่าง **"ยาม้า"** (ยาบ้า หรือเมทแอมเฟตามีน)

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/กระแสทรรศน์
วันที่: พุธ 26 มกราคม 2565
ปีที่: 45 **ฉบับที่:** 16026 **หน้า:** 9(ล่าง)
Col.Inch: 111.89 **Ad Value:** 123,079 **PRValue (x3):** 369,237 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: คนตกสีที่อยู่อีกฝั่งหนึ่ง: มองอุบัติเหตุบนท้องถนน ผ่านกรอบแว่นแห่ง 'ไฮเวยาธิปไต...

งานวิจัยนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลักๆ ส่วนแรกในบทที่ 2 คือพัฒนาการของระบบทางหลวงภายใต้อุดมการณ์ของระบบราชการและการเมืองไทย ซึ่งเป็นการศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์ ของการขนส่งทางถนนและการสร้างทางหลวงที่เลียบคู่ไปกับประวัติศาสตร์การเมืองไทย บทที่ 3 อันเป็นส่วนที่สอง คือ การกล่าวถึงอำนาจความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมืองและชนบทอันเนื่องจากทางหลวง อันเป็นการศึกษาในเชิงสังคมศาสตร์

ส่วนที่เปิดมุมมองที่น่าสนใจ คือในบทที่ 4 ที่ว่าด้วยมัจจุราชทางหลวง ว่าด้วยการเดินทาง อุบัติเหตุ และการสูญเสีย ที่เริ่มจากการนำเสนอประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของกฎหมายจราจรทางบกตลอดจนกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในฐานะของเครื่องมือในการจัดระเบียบและควบคุมอุบัติเหตุบนท้องถนน ให้เราได้เห็นความพยายามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและความปลอดภัยบนถนนด้วยมาตรการทางกฎหมายทั้งในเชิงตัวบทและมาตรการการบังคับใช้ รวมถึงการสร้างภาพเชิงวัฒนธรรมความคิด ให้ผู้ขับขี่รถยนต์บางประเภทอย่างรถบรรทุก รถปิกอัพ และจักรยานยนต์นั้นกลายเป็น **"ผู้ร้าย"** แห่งท้องถนน หากพิจารณาเพียงตัวเลขเชิงสถิติของการเกิดอุบัติเหตุแบบดิบๆ

แต่อาจารย์ภิญญพันธุ์พยายามที่จะท้าทายเราด้วยอีกแง่มุมว่า หรือทางหลวง หรือถนนนั้นควรจะได้รับการพิจารณาในฐานะต้นเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุมากพอๆ กับสาเหตุที่มาจากปัจเจกที่เป็นผู้ขับขี่แต่ละราย

การนำเสนอมุมมองนี้แสดงภาพให้เราเห็นว่า ที่ปรากฏการณ์อุบัติเหตุบนทางหลวงหลายกรณีที่ถูกนำไปเชื่อมโยงกับเรื่องเหนือธรรมชาติ ภูตผีปีศาจ หรืออาถรรพ์นั้น "ผี" ตัวจริงที่ไม่ถูกมองเห็นคืออะไร

ผู้วิจัยจึงถอดเอาบรรดา **"โค้งร้อยศพ"** หรือบริเวณจุดที่มีอุบัติเหตุเฮี้ยนตายซับตายซ้อนทั้งหลายมาถอดรหัสด้วยคำอธิบายทางวิศวกรรมศาสตร์ว่า **"ผี"** หรือ **"อาถรรพ์"** ที่คร่าชีวิตของผู้คนบนท้องถนนไปนั้น แท้จริงแล้วมันมีส่วนมาจากการออกแบบซึ่งมีความผิดพลาดทางวิศวกรรมของหน่วยงานรัฐผู้ก่อสร้างและดูแลรักษาประกอบร่วมไปเป็นปัจจัยสำคัญไม่ยิ่งหย่อนกว่าความประมาทส่วนบุคคลเลยแม้แต่น้อย

ตัวอย่างเช่น โค้งร้อยศพอาถรรพ์ที่ถนนรัชดาภิเษกที่มีลักษณะเป็น **"โค้งหลังหัก"** คือทางโค้งที่เชื่อมด้วยเส้นตรงสั้น ทำให้ผู้ขับขี่ไม่ทันรู้ตัวว่ากำลังเข้าโค้งและถนนมีการยกโค้งทำให้รถเข้าสู่ทางโค้งนั้นด้วยความเร็วสูงจนไม่สามารถควบคุมรถได้ ดังนั้นอุบัติเหตุทั้งหลายจึงน่าจะเกิดจากสภาพแวดล้อมมากกว่าผู้ขับขี่ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาข้อมูลถนนอาถรรพ์ หรือโค้งมรณะอีกหลายจุดก็จะพบว่าการออกแบบถนนที่ไม่สอดคล้องกับหลักวิศวกรรมศาสตร์และชุมชนพื้นที่นั้นมีส่วนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้จากสภาพถนนทั้งสิ้น

ผู้วิจัยจึงตั้งคำถามที่ท้าทายว่า หรือว่า **"ผีที่แท้จริง"** คือระบบการบริหารจัดการทางหลวงที่ไร้การตรวจสอบควบคุมจากภายนอก และการจัดการที่ไร้จินตนาการใหม่ๆ โดยข้อมูลที่เขานำเสนอนี้น่าจะทำให้เห็นว่าปัญหาของอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ควรชี้ไปที่ระบบและการออกแบบและดูแลรักษาโดยลดโทนเสียงการโทษไปที่ปัจเจกบุคคลลงบ้าง พร้อมข้อเสนอที่น่าคิดว่าจุดอันตรายบนเส้นทางทางหลวงมหาศาลในประเทศไทยนั้นควรมีการทำวิจัยถึงสาเหตุกันให้จริงจังและคุณภาพของถนนของกรมทางหลวงควรได้รับการตรวจสอบจากองค์กรที่ไม่มีส่วนได้เสียกับกรมทางหลวงอย่างเป็นระบบหรือไม่

แทนที่จะโทษว่าเป็นความไร้วินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นรายบุคคล รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยมากขึ้นในอีกหลายรูปแบบที่พ้นเลยไปกว่าการสร้างถนนให้รถวิ่ง รวมถึงการกระจายอำนาจการตัดสินใจให้ท้องถิ่นในการจัดการตัดสินใจเรื่องของถนนและการคมนาคมแทนที่จะเป็นการตัดสินใจไปจากส่วนกลาง

สำหรับผู้สนใจอ่านงานวิจัยฉบับเต็ม ทราบมาว่าอาจารย์ผู้เขียนได้ปรับรูปแบบให้เป็นต้นฉบับหนังสือแล้ว ขณะนี้น่าจะอยู่ในขั้นตอนของการหาช่องทางการจัดพิมพ์

แม้ว่าที่สุดแล้ว การศึกษาวิจัยที่กระตุ้นให้เรามองถนน ทางหลวง และอุบัติเหตุทางรถยนต์ผ่านมุมมองทางอำนาจและการจัดการของรัฐ อาจจะไม่สามารถนำมาใช้อธิบายอุบัติเหตุอันโหดร้ายในบ่ายวันศุกร์ที่แล้วได้โดยตรง แต่มันก็เป็นแง่มุมใหม่ที่ให้เราได้ลองตั้งคำถามว่า **"การพัฒนาประเทศ"** ที่ถือเอาถนนสำหรับรถยนต์เป็นใหญ่นั้นได้ทิ้งพิษภัยไว้อย่างไร

เพราะจะบอกว่า อิทธิพลความคิดแบบ **"ไฮเวยาธิปไตย"** นั้นจะไม่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองเสียเลยก็คงไม่ใช่ เพราะจากการพัฒนาด้วยกรอบคิดแบบ **"ถนนเป็นใหญ่"** นี้ ส่งผลให้จารีตทางวัฒนธรรมไทยเราให้ความสำคัญกับ **"ถนนสำหรับรถยนต์"** มากกว่า **"หนทางสำหรับคนเดิน"** ซึ่งจะเห็นได้จากการออกแบบถนนหลายสายหลายเส้นนั้นแม้จะเป็นทางที่ตัดผ่านชุมชน แต่ก็ไม่ได้ออกแบบสำหรับให้คนเดินได้โดยสะดวก อีกถ้าเป็นกรณีที่ต้องเลือกว่าจะแบ่งกันพื้นที่เพื่อการสัญจรไปในทางใด ถนนสำหรับรถยนต์จะชนะเสมอ เราคงเคยเห็นว่าในบางซอยลัดแม้จะเป็นเขตหมู่บ้าน หรือชุมชน เราก็เลือกที่จะทุบทางเท้า เพื่อเปลี่ยนเป็นทางรถวิ่งบรรเทาปัญหาการจราจร

ในการศึกษาทั้งระดับครอบครัวและโรงเรียน เราก็ถูกสั่งสอนให้กลัวรถยนต์มาตั้งแต่เล็กแต่น้อย จะข้ามถนนต้องระวังรถ บางครั้งเราถึงกับชี้โทษผู้ประสบอุบัติเหตุบางกรณีให้เป็นบทเรียนว่านี่คือการ **"เดินถนนแบบไม่ดูตาม้าตาเรือ"** โดยไม่เคยปลูกฝังหน้าที่อย่างจริงจังให้รถยนต์ที่จะต้องระวังคนเดินถนน ซึ่งกลับกันโดยสิ้นเชิงกับในต่างประเทศที่เจริญแล้ว เมื่อเราชาวไทยได้ไปเดินถนนในประเทศดังว่า ก็จะตกใจและเห็นเป็นเรื่องแปลกประหลาดที่ได้เห็นรถยนต์เกรงใจและหลบหยุดให้คนเดิน หรือคนข้ามถนน เรามองว่านี่เป็นเรื่องแปลก ทั้งๆ ที่มันคือสิ่งที่ควรจะเป็น แต่สำหรับประเทศไทย ระบอบถนนเป็นใหญ่นั้น ก่อตั้ง **"ลำดับศักดิ์"** บนท้องถนนที่ไม่ว่าอย่างไร คนเดินถนนที่เปราะบางที่สุดต่ออุบัติเหตุนั้นจะถูกวางให้อยู่ในวรรณะต่ำสุดและเป็นผู้ด้อยสิทธิบนท้องถนนเสมอ เช่นนี้ รถยนต์จึงรู้สึกว่าตนเองจะใช้ความเร็วเท่าไรในเขตชุมชนก็ได้

โดยเฉพาะเมื่อรถนั้นอยู่ในความครอบครองของผู้คนในระบบที่ขาดไร้นิติรัฐ การบังคับใช้กฎหมายที่ไม่ทั่วถึง กระบวนยุติธรรมอันเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนนกลายเป็นเหมือนทฤษฎีเกมที่ต้องแลกลดการลงโทษทางอาญาที่เหมาะควรแก่ผู้กระทำความผิด กับมาตรการเยียวยาชดเชยอันเป็นประโยชน์ของฝ่ายผู้เสียหาย ทำให้เรามีอุบัติเหตุร้ายแรงน่าสลดบนท้องถนนให้ต้องถอดบทเรียนกันอีกหลายต่อหลายครั้งแบบไม่จบสิ้น

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com