แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900

Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: เสาร์ 19 มีนาคม 2565
ปีที่: 42 **ฉบับที่:** 14933 **หน้า:** 3(กลาง)
Col.Inch: 90.73 **Ad Value:** 81,657 **PRValue (x3):** 244,971 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: ที่นี่แนวหน้า: ลดเจ็บ-ตายถนนเมืองไทยรู้ปัญหาแต่ข้อจำกัดทำแก้ยาก

ลดเจ็บ-ตายถนนเมืองไทย รู้ปัญหาแต่ข้อจำกัดทำแก้ยาก

"ทุกวันนี้ ทุกๆ 1 ชั่วโมง มีคนตายเพราะอุบัติเหตุทางจราจร 2 คนครึ่ง มากกว่าโควิดที่คุณกลัวกันนักกันหนา ถ้าเรานึกถึงเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ จัมโบ้เจ็ต 747 ที่บรรทุกคนมี 2 ชั้น บรรทุกคนได้ 400-500 คน ทุกๆ สัปดาห์เครื่องบิน 747 ตกในประเทศไทย 1 ลำ ก็คือสัปดาห์ละ 500 คน ปีละ 2 หมื่นกว่าคน เป็นอย่างนี้สูงมาตลอด เราก็ตอบตัวเองว่าเราทำแล้วๆ 7 วันอันตรายเป็นแค่เวทีทดสอบเท่านั้นเอง แต่จริงๆ ประเทศไทยอันตรายทุกวัน"

คำกล่าวของ **พล.ต.ต.เอกรักษ์ ลิ้มสังกาศ รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 6 ในฐานะคณะทำงานแก้ปัญหาจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.)** ในงานประชุมหารือเพื่อรับฟังความคิดเห็นในการจัดทำข้อเสนอแนะ เรื่อง สิทธิและความปลอดภัยของคนเดินเท้า ซึ่งจัดโดย สำนักงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ (กสม.) เมื่อช่วงต้นเดือนมี.ค. 2565 ที่ผ่านมา ซึ่งแม้จะมีความพยายามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมาอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ทำได้เพียงไม่ทำให้จำนวนคนตายไม่เพิ่มขึ้นเท่านั้น ยังไม่สามารถลดความสูญเสียลงจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้

อย่างไรก็ตาม **"จะโทษตำรวจแต่ฝ่ายเดียวก็คงไม่เป็นธรรมเท่าใดนัก เพราะผู้เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย มีอยู่ด้วยกันหลายหน่วยงาน (และอยู่คนละกระทรวง)"** เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ขึ้นตรงกับนายกรัฐมนตรี), กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สังกัดกระทรวงคมนาคม), กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (สังกัดกระทรวงมหาดไทย), องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงกรุงเทพมหานครและเมืองพัทยา (อยู่ในกำกับดูแลของกระทรวงมหาดไทย) เป็นต้น

"โอกาสที่ทุกหน่วยงานของราชการที่จะมามองเห็นปัญหาร่วมกันแล้วช่วยกันแก้ปัญหา เรามีศูนย์แห่งความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงมหาดไทย และคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีท่าน พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ เป็นประธาน ประชุมกันตลอด แต่สั่งการเสร็จแล้ว การขับเคลื่อนในภาคปฏิบัติ ถ้าโดยความเห็นส่วนตัวของผม มันยังไม่คืบหน้าเท่าที่ควร" พล.ต.ต.เอกรักษ์ ระบุ

หนึ่งในตัวอย่างที่มีความพยายามผลักดันกันมาตลอดหลายปี คือ **"การเชื่อมฐานข้อมูลระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับกรมการขนส่งทางบก"** ซึ่งจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น **"ระบบการตัดแต้ม"** ที่เมื่อผู้ขับขี่ทำผิดจนถูกหักคะแนนหมดก็จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่และต้องเข้ารับการอบรมในสิ่งที่ขาดตกบกพร่อง (และหากทำผิดซ้ำซากอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งตามกฎหมายกำหนดให้ผู้ที่ถูกเพิกถอนจะต้องรอถึง 3 ปี จึงได้รับอนุญาตให้กลับมาสอบเพื่อทำใบขับขี่ได้อีกครั้ง) ในอดีตยุคที่ใบขับขี่ยังเป็นกระดาษ เมื่อผู้ขับขี่ถูกตำรวจแจ้งข้อหาฝ่าฝืนกฎจราจร การตัดแต้มสามารถทำได้โดยเจ้าหน้าที่ใช้ปากกาขีดบริเวณด้านหลังของใบขับขี่

แต่ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนใบขับขี่เป็นแบบบัตรพลาสติก การขีดด้วยปากกาก็ไม่สามารถทำได้อีก ในช่วงแรกๆ ตำรวจพยายามแก้ปัญหาด้วยวิธีติดสติ๊กเกอร์ แต่ก็พบผู้ขับขี่ลอกสติ๊กเกอร์ออกจากใบขับขี่ ระบบนี้จึงใช้ไม่ได้และหายไปจากการรับรู้ของสังคมไทยโดยปริยาย และ **"การจ่ายค่าปรับให้ครบถ้วนก่อนต่อทะเบียนประจำปี"** ที่ผ่านมามีปัญหามาก เพราะแม้ตำรวจจะออกใบสั่งกับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร แต่ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าปรับให้เรียบร้อยก็ได้ เพราะเมื่อไปต่อภาษีรถที่กรมการขนส่งทางบก ก็ยังได้รับป้ายเครื่องหมาย (ป้ายวงกลม) ตามปกติ

พล.ต.ต.เอกรักษ์ กล่าวถึงเรื่องนี้ว่า ปัจจุบันมีกฎหมาย **พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562** ออกมาแล้ว

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

แนวหน้า
Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 900
Section: First Section/วิเคราะห์
วันที่: เสาร์ 19 มีนาคม 2565
ปีที่: 42 ฉบับที่: 14933 หน้า: 3(กลาง)
Col.Inch: 90.73 Ad Value: 81,657 PRValue (x3): 244,971 คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: ที่นี่แนวหน้า: ลดเจ็บ-ตายถนนเมืองไทยรู้ปัญหาแต่ข้อจำกัดทำแก้ยาก

ซึ่งผลักดันกันมาตั้งแต่ปี 2559 ประกอบกับระบบฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีต้นทุนที่ถูกลง สามารถทำข้อมูลให้เป็นเอกภาพได้ทั่วประเทศ แต่ยังติดอยู่ในขั้นตอนทางกฎหมาย ซึ่งกำหนดให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ร่วมกันลงนามเพื่อบังคับใช้

"คำถามเรื่องการเชื่อมโยงข้อมูล ต้องเรียนอย่างนี้ว่า ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ เราประสานงานกัน 2 หน่วยค่อนข้างพร้อมแล้ว ปัญหามันมีอยู่นิดหนึ่งก็คือว่า กรมการขนส่งทางบกเขาเป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม ข้อตกลงใดที่กรมการขนส่งทางบกจะไปทำกับหน่วยงานอื่นต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวง เพราะฉะนั้นในเรื่องของการส่งถ่ายข้อมูล การตัดคะแนนความประพฤติ การชะลอการจ่ายป้ายเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปี มันก็เลยจำเป็นต้องรอความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคม" พล.ต.ต.เอกรักษ์ กล่าว

จากเรื่องการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ **"การปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย"** ก็สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน **นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)** กล่าวถึงสิ่งที่หน่วยงานผู้รับผิดชอบถนนสามารถทำได้ทันที เช่น การทำเครื่องหมายเขตชะลอความเร็วในระยะ 80-100 เมตรก่อนถึงเขตทางคนเดินข้าม (ทางม้าลาย)

เนื่องจากกายภาพของถนนมีหลายช่องจราจร ประกอบกับพฤติกรรมการขับขี่ของคนไทยมักขับขี่แบบจี้ท้ายรถคันหน้า จึงต้องเตือนให้รู้ล่วงหน้าว่ากำลังเข้าใกล้เขตทางคนเดินข้ามแล้ว เรื่องนี้หน่วยงานที่รับผิดชอบถนนในทุกจังหวัดสามารถดำเนินการได้เลย ไม่ต้องรอให้ สตช. ออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงกระนั้น ยังมีประเด็นท้าทาย คือ **"การใช้ถนนที่ขัดแย้งกัน"** กล่าวคือ ถนนที่มีทางม้าลายแบบมีสัญญาณไฟ แต่ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (Peak) มีการไปปิดระบบสัญญาณไฟทางข้ามไว้เพราะต้องเร่งระบายการจราจรของรถยนต์ ปัญหานี้จะปรับแก้อย่างไร

"เรื่องสิทธิ์ที่กรรมการสิทธิหยิบยกมา ในต่างประเทศอย่างอเมริกา เรื่องนี้เป็นเรื่องมาเกือบ 100 ปีที่เขาต่อสู้กันจนกระทั่งมีท่านหนึ่งเขียนหนังสือเล่มหนึ่งขึ้นมา เรื่อง Fighting Traffic เป็นการต่อสู้ของสิทธิของคนเดินเท้ากับเรื่องของรถยนต์ ของอะไรต่างๆ พูดง่ายๆ มันมีข้อถกเถียงว่าถนนจะรองรับใคร อันนี้ของอเมริกา ตอนนั้นเนื่องจากเสียงที่ดังมากๆ จะเป็นฝั่งของคนที่ใช้รถ ร่วมกับฝั่ง Automobile ก็คือฝั่งผู้ผลิต (รถ) ประกอบกับช่วงต้นๆ สาย Engineer (วิศวกร) ก็ค่อนข้างเทไปกับเรื่องของการทำถนน

ฉะนั้นฝั่งอเมริกา เราจะเห็นเมืองเขาเป็นเมืองรองรับรถยนต์ แต่เรื่องนี้ประวัติศาสตร์จะไม่เกิดกับฝั่งยุโรปเท่าไร ฝั่งยุโรปจะเห็น Pedestrian (คนเดินเท้า) มีสิทธิ์ที่เยอะกว่า ผมคิดว่าบ้านเราถ้ากลับมาตอนนี้ ของเรากำลังเกิดการต่อสู้กันในเรื่องของสิทธิระหว่างคนเดินกับรถ" นพ.ธนะพงศ์ยกอีกตัวอย่างหนึ่ง

ในช่วงท้ายการประชุม **วสันต์ ภัยหลีกลี้ กรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ** ยังเปิดเผยว่า กสม. ได้หารือร่วมกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่กำลังทำงานในประเด็น **"ไรเดอร์"** หรือผู้ใช้มอเตอร์ไซค์ส่งอาหารโดยรับงานผ่านแพลตฟอร์ม ว่าด้วย **"สิทธิแรงงาน"** เพื่อให้สภาพการทำงานของคนกลุ่มนี้เป็นไปอย่างปลอดภัย ลดความเสี่ยงทั้งต่อตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ!!!

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