

จุดโหล่ทางโทษหนัก'ถอนใบขับขี่'

● ต้นเหตุมักจ่ายมอเตอร์เวย์ตายพุ่ง

นายวิทยา ขาม่วง ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า จากการลงพื้นที่ติดตามโครงข่ายคมนาคมในเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ได้รับรายงานจากแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกรณีลัดเลาะจุดบริเวณโหล่ทางในพื้นที่ห้ามจอดโดยเฉพาะรถบรรทุก ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุมากถึง 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุในพื้นที่มอเตอร์เวย์ โดยปีที่ผ่านมามีข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากกรณีดังกล่าวถึง 24 ราย เนื่องจากรถบรรทุกใช้ความเร็วได้สูงถึง 120 กม. ต่อ ชม. มักเสียท้ายรถที่ฝ่าฝืนจอดและเมื่อเกิดปัญหาที่มีข้อจำกัดในการประสานการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างแขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองกับสำนักงานขนส่งจังหวัด ทำให้ปัญหาไม่ได้รับการแก้ไขอย่างถูกต้อง นอกจากนี้ยังพบปัญหาลักษณะเดียวกันในพื้นที่ทางหลวงจังหวัดต่าง ๆ รอบกรุงเทพฯ ด้วย



นายวิทยา กล่าวต่อว่า เพื่อให้การแก้ปัญหาดังกล่าวเป็นไปอย่างเป็นรูปธรรม จึงหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะในสังกัดกระทรวงคมนาคม อาทิ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำนักกฎหมายกรมทางหลวง (ทล.) กองตรวจการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) สำนักงานขนส่งจังหวัดในพื้นที่ที่ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองผ่าน และกองบังคับการตำรวจทางหลวงเพื่อบูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกันโดยมีข้อสรุปเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงานแก้ปัญหาดังนี้ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องประสานงานกันเพื่อบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องลงโทษจากเบาไปหนักกันอย่างจริงจังและต่อเนื่องแล้วแต่กรณีซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของหน่วยงานที่มีอำนาจ เช่น ว่ากล่าวตักเตือนผู้ประกอบการขนส่ง ยึด

ใบอนุญาตขับขี่ เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือพักใช้รถ เป็นต้น เนื่องจากบริเวณโหล่ทางเป็นพื้นที่สำรองไว้กรณีฉุกเฉิน เช่น รถจอดเสีย ไม่ใช่ที่สำหรับจอดรถ

นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้ ขบ.ประสานกับผู้ประกอบการขนส่ง ในการจัดอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจกับผู้ประกอบการและพนักงานขับรถเพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจากการลัดเลาะจุดบริเวณโหล่ทางมอเตอร์เวย์รวมถึงดับทกกฎหมายและบทลงโทษต่าง ๆ ในความผิดกรณีจุดบริเวณโหล่ทางในพื้นที่ห้ามจอดเพื่อให้ผู้ขับรถสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง และเหมาะสม ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องประสานข้อมูลให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยใช้เทคโนโลยี เช่น ระบบไลน์ ในการสร้างเครือข่ายการประสานงานเกี่ยวกับข้อมูลและการดำเนินงานต่าง ๆ อย่างไม่สามารถนิ่งนอนใจให้ ทล. และ ขบ. ร่วมกันจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure : SOP) และจัดให้มีการซักซ้อมการปฏิบัติตามคู่มืออย่างต่อเนื่องเพื่อนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและครบวงจรต่อไป.