

หน่วยงานของรัฐ ต้องเป็น “แบบอย่างด้านความปลอดภัยทางถนน”

“...การสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องสร้างการเปลี่ยนแปลงทั้ง ระดับปัจเจก (จิตสำนึก ความรู้-ทักษะ) ควบคู่ไปกับ ระดับหน่วยงานองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้ง การจัดการสภาวะแวดล้อมทั้งทางกายภาพ และกลไกสังคม (กฎหมาย-กฎกติกาสังคม) ซึ่งถ้าหน่วยงานของรัฐ ชัยมาเป็น “แบบอย่างด้านความปลอดภัยทางถนน” อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ไม่เพียงความปลอดภัยจะเกิดกับบุคลากรในหน่วยงาน แต่ยังส่งผลถึง ครอบครัวพนักงาน หน่วยงานที่มารับเหมางาน รวมไปถึง ประชาชนที่มาติดต่อราชการ และถ้ามีการขยายออกไปก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของภาพรวมในอนาคตได้...”

จากข่าว “เจ้าหน้าที่ป่าไม้” เมฆาชนแล้วหนี-คู่กรณีชาวหาด แฉปีก่อนชนคนตายแต่พินิจ ซึ่งเกิดขึ้นเมื่อเวลา 14.45 น.ของวันที่ 31 มกราคม 2562 ที่ผ่านมา โดยมีรายละเอียดสำคัญตามที่ข่าวระบุ <https://www.sanook.com/news/7664634/> คือ นารถราชการซึ่งขาดการต่อ พรบ. ประกันภัยฯ ไปใช้ในเวลาราชการ แล้วเกิดเหตุชนคนบาดเจ็บ 2 คน โดยเจ้าหน้าที่ป่าไม้ได้ขับรถหนีและเมื่อตำรวจไปตรวจที่ทำงานก็พบว่ามီးระดับแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด รวมทั้งมีการระบุว่าเมื่อปีที่ผ่านมาเพิ่งเกิดเหตุชนคนเสียชีวิตในจุดที่ใกล้เคียงกัน และวันต่อมาก็ได้มีชาวอธิบดีกรมป่าไม้ สั่งการให้ผู้อำนวยการสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 1 สาขาแม่ฮ่องสอน เข้าไปดูแลและให้ความช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ พร้อมให้กำลังใจครอบครัว อีกทั้งกำชับให้ดำเนินการตั้งกรรมการสอบสวนเท็จจริงเพื่อพิจารณาโทษทางวินัยกับเจ้าหน้าที่ผู้กระทำผิดอย่างเด็ดขาด https://www.kaosod.co.th/around-thailand/news_2163420 ในส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ควบคุมตัวไว้พร้อมแจ้งข้อกล่าวหา จำนวน 3 ข้อหา คือ 1. ขับรถโดยประมาททำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บสาหัส 2. ขับรถชนคนแล้วหนี 3. ขับขี่รถยนต์ขณะมีเมาสุรา

กรณีเจ้าหน้าที่ของรัฐ มีการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจนเป็นเหตุให้มีการบาดเจ็บและเสียชีวิต พบเป็นข่าวอยู่ตลอด แม้จะมีบทลงโทษตามกฎหมายแต่เนื่องจากคดีจราจรในทางกฎหมายยังคงถูกมองว่าเป็นคดี “ขับรถโดยประมาท” เมื่อถึงกระบวนการยุติธรรมก็มักจะลงโทษเพียงโทษปรับ ส่วนโทษจำคุกก็รอลงอาญา ทั้งที่กฎหมายระบุโทษจำคุกสูงถึง 10 ปี (ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท) แต่อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ของรัฐ จะมีข้อกำหนดทางวินัยตามระเบียบราชการที่ต้องกระทำตนเป็นแบบอย่างและไม่กระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมาย โดยมีบทลงโทษทางวินัยร้ายแรง/หรือไม่ร้ายแรง รวมทั้งการว่ากล่าวตักเตือน ตัดเงินเดือน กระทำทัณฑ์บน ฯลฯ ตามฐานความผิด ซึ่งถ้านำมาตรการของหน่วยงานรัฐมาเสริมมาตรการทางกฎหมาย ก็จะเป็นอีกกลไกหนึ่งที่กำลังกักกับพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรภาครัฐได้

ข้อมูลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระบุว่าในช่วง 7 วันของเทศกาลปีใหม่ 2562 ที่ผ่านมา มีผู้ถูกดำเนินคดีตาม 10 มาตรการหลัก จำนวนทั้งสิ้น 1,164,283 คน เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ จำนวน 6,450 คน ในจำนวนนี้ เป็นข้อหา “เมาแล้วขับ” ถูกดำเนินคดีถึง 160 คน ซึ่งถ้าทุกกรณีมีการนำทั้งมาตรการทางกฎหมายและมาตรการของหน่วยงานรัฐ มาใช้อย่างจริงจังก็จะทำให้บุคลากรของภาครัฐต้องกระทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดีในเรื่องวินัยจราจร อันส่งผลดีทั้งกับตัวเอง ครอบครัวและ

สังคมโดยรวม เพื่อมาช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงและการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 50-60 คน (แต่ละวันมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ย 2,700 ราย พิการ 15-20 ราย/วัน)

นอกจากกำกับดูแลเจ้าหน้าที่ในสังกัดแล้ว หน่วยงานรัฐยังสามารถกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยให้กับผู้ที่มาติดต่อราชการ รวมไปถึง หน่วยงานที่รับเหมางาน (outsourcing) ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย เช่น ใส่หมวกนิรภัยทุกครั้ง รถที่นำมาใช้มีอุปกรณ์นิรภัย พรบ.ประกันภัยฯ ไม่หมดอายุ ฯลฯ โดยเฉพาะกรณีที่มีภาคเอกชนมารับเหมางาน ก็ควรระบุเงื่อนไขด้านความปลอดภัยให้ยึดถือปฏิบัติ เช่น การรับเหมาก่อสร้างทางซึ่งปกติมีกำหนดหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยอยู่แล้ว ก็นำมาระบุให้ชัดเจนใน TOR เป็นข้อแรกๆ หรือกรณีรับเหมางานที่ต้องเดินทางไปต่าง ๆ เช่น การติดตั้งเดินระบบสายไฟ ฯลฯ

อย่างกรณีล่าสุดที่เพิ่งเกิดเหตุเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2562 ที่ผ่านมามีบริษัทรับเหมาเดินระบบสายไฟ ใช้รถ 6 ล้อ มีผู้โดยสารนั่งด้านหน้ามารวม 4 ราย และนั่งท้ายอีก 9 ราย (รวมคนงาน 13 คน) ซึ่งบรรทุกทั้งเครื่องและอุปกรณ์สายไฟในการเดินไฟฟ้าออกมาจากจังหวัดศรีสะเกษ มุ่งหน้าไปเดินสายไฟที่จังหวัดเชียงราย ถึงที่เกิดเหตุเป็นทางลงเขาและเกิดเบรกแตก ทำให้บังคับรถไม่อยู่เสียหลักพุ่งชนและพลิกคว่ำทับรถกระบะที่สวนมา มีผู้เสียชีวิตถึง 9 ศพ

<https://www.thairath.co.th/content/1469024> กรณีนี้ถ้ามีเงื่อนไขและระบบกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของหน่วยงานที่มารับเหมางานชัดเจน ก็มีโอกาสจะป้องกันและลดความสูญเสียลงได้

ดังนั้น เพื่อให้บทบาทของหน่วยงานของรัฐ ที่จะเป็น “แบบอย่างด้านความปลอดภัยทางถนน” มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรม จึงควรมีข้อกำหนดให้ทุกหน่วยงานได้รับรู้และนำไปปฏิบัติ ที่สำคัญคือการติดตามกำกับอย่างใกล้ชิดควบคู่กัน ดังนี้

1) รัฐบาลมีนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน เพื่อให้ทุกหน่วยงานยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด กรณีที่พบมีบุคลากรฝ่าฝืนกระทำผิดก็ต้องมีการสืบสวนสาเหตุและดำเนินการตามวินัย พร้อมทั้งรายงานให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหรือการประชุมกรมการจังหวัด เพื่อให้ทุกหน่วยงานตระหนักความสำคัญ (อย่างกรณี “เจ้าหน้าที่ป่าไม้” มีพฤติกรรมใช้รถราชการขณะมีเมฆาจนชนผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ ก็ควรนำมาเสนอเพื่อให้ทุกหน่วยงานได้ทบทวนมาตรการของตนเอง)

2) ทุกหน่วยงานนำนโยบายมาปฏิบัติ โดยมีคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อแปลงนโยบายมาเป็นมาตรการอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งเชิงบวก (ส่งเสริม-จูงใจ-รางวัล ฯลฯ) และมาตรการเชิงลงโทษ โดยเน้นหนักในเรื่องสำคัญ ได้แก่ พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ : ดื่ม/ง่วง/โทรไม่ขับ ไม่ขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด ใช้อุปกรณ์นิรภัย (หมวก, เข็มขัดนิรภัย) และเมื่อมีการฝ่าฝืนกระทำผิดก็ต้องสอบสวนและรายงานผล การใช้รถราชการ มี พรบ.ประกันภัย ระบบดูแลรักษา คนขับมีใบอนุญาตขับขี่และได้รับการอบรมขับขี่ปลอดภัย มีระบบตรวจสอบการพักผ่อนและไม่ดื่มก่อนขับรถ

งานเลี้ยงในหน่วยงานปลอดภัยแอลกอฮอล์

3) กำหนดเงื่อนไขด้านความปลอดภัยและระบบกำกับดูแล กรณีมีหน่วยงานที่มารับเหมางาน (outsource) ต้องมีระบบด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งงานด้านขนส่ง ด้านรักษาความปลอดภัย ฯลฯ รวมทั้งผู้มาติดต่อราชการก็ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด เช่น สวมหมวกนิรภัยทุกคน ฯลฯ

4) มีการติดตามกำกับโดยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด ควรกำหนดเป็นวาระติดตามทุกเดือน โดยเฉพาะกรณีเกิดเหตุสำคัญที่มีเจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้ฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อกำหนด ก็ควรติดตามและแจ้งหน่วยงานมารายงานผลในที่ประชุม เพื่อเป็นการกำกับติดตามและทำให้ทุกหน่วยงานเห็นว่าเรื่องนี้ มีการจริงจังเช่นเดียวกับกรณีบุคลากรรัฐกับยาเสพติด

การสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องสร้างการเปลี่ยนแปลงทั้ง ระดับปัจเจก (จิตสำนึก ความรู้-ทักษะ) ควบคู่ไปกับ ระดับหน่วยงานองค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน รวมทั้ง การจัดการสภาวะแวดล้อมทั้งทางกายภาพและกลไกสังคม (กฎหมาย-กฎกติกาสังคม) ซึ่งถ้าหน่วยงานของรัฐ ขยับมาเป็น “แบบอย่างด้านความปลอดภัยทางถนน” อย่างจริงจัง และต่อเนื่อง ไม่เพียงความปลอดภัยจะเกิดกับบุคลากรในหน่วยงาน แต่ยังส่งผลถึง ครอบครัวพนักงาน หน่วยงานที่มารับเหมางาน รวมไปถึง ประชาชนที่มาติดต่อราชการ และถ้ามีการขยายออกไปก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของภาพรวมในอนาคตได้

ที่มา: [https://www.isranews.org/isranews-article/73478-](https://www.isranews.org/isranews-article/73478-road_73478.html?fbclid=IwAR3n7IBPJleX_XQ8rMB1IHL7pn6VodJlkyWTs0uOKdR2j47u6UFC9FoQxMQ)

[road_73478.html?fbclid=IwAR3n7IBPJleX_XQ8rMB1IHL7pn6VodJlkyWTs0uOKdR2j47u6UFC9FoQxMQ](https://www.isranews.org/isranews-article/73478-road_73478.html?fbclid=IwAR3n7IBPJleX_XQ8rMB1IHL7pn6VodJlkyWTs0uOKdR2j47u6UFC9FoQxMQ)