

ขั้นที่ 1 : นโยบายที่ถูกลิ้ม? ความปลอดภัยบนถนน พรศการเมือง โฉนไม่ให้ความสำคัญ

หัวข้อ : นโยบายสาธารณะ

วันที่และเวลาที่เผยแพร่ : 11 เมษายน 2566 เวลา 08.11 น.



หน้าแรก | ติดต่อเรา | เกี่ยวกับเรา | ศูนย์ข่าวภาคใต้ | ศูนย์ข่าวเพื่อชุมชน | ศูนย์ข่าวสารนโยบายสาธารณะ | ศูนย์ข่าวสืบสวน

หน้าแรก / ISRA NEWS

นโยบายที่ถูกลิ้ม? 'ความปลอดภัยบนถนน' พรศการเมืองโฉนไม่ให้ความสำคัญ

🕒 วันอังคาร ที่ 11 เมษายน 2566 เวลา 08.11 น. 🔍 isranews HITS 1391 views

f Share | 🐦 Tweet | 📧 Share | ...



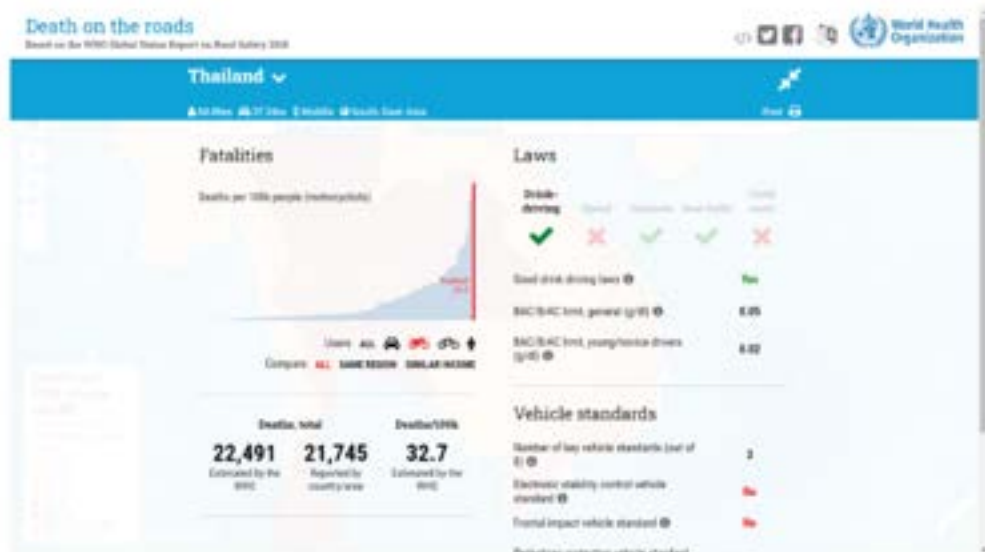
"...ยังไม่มีสักพรรคเลยที่จะบอกว่า ถ้าพรรคเราเข้ามาเราจะฉีดยาความปลอดภัยในประเทศไทยหลุดพ้นจากอันดับหนึ่งในสิบของประเทศที่ไม่มีคนตายต่อประชากรมากที่สุด เราคิดเรื่องในสิบของการตายของประเทศที่มีการตายจากอุบัติเหตุบนถนน แต่ถ้าจะเฉพาะมอเตอร์ไซค์ประเทศไทยเป็นเบอร์หนึ่งของโลก อีกหนึ่งเมื่อต้นปี 66 ที่ประเทศไทยถูกจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตรามอเตอร์ไซค์ต่อหัวเร็วที่สุดในโลก เหนือทั้งอเมริกาที่ยังไม่เห็นว่ามีพรรคไหนมาและบอกว่า ยังเรามีมอเตอร์ไซค์เยอะ เราตายจากมอเตอร์ไซค์เป็นอันดับ 1 ของโลก ฉะนั้นเราควรฉีดยาความปลอดภัย เพราะว่าคนที่ตายจากมอเตอร์ไซค์ก็เป็นกลุ่มวัยทำงานทั้งนั้น ซึ่งเขาจะมาเป็นกำลังสำคัญ..."

ในช่วงปี 2555-2565 ประเทศไทยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลายครั้ง ข้อมูลจาก triso.thairoads.org/statistic/national พบว่า ปี 2555-2565 ประเทศไทยมีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังนี้

มีทั้งข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) ระหว่าง ปี 2565 มีผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ 942,157 คน มีผู้บาดเจ็บสะสม 927,016 คน อุทกภาพสะสม 177 คน เสียชีวิตสะสม 14,964 คน ซึ่งผู้เสียชีวิตร้อยละ 65 อยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 1-35 ปี แบ่งประเภทการประสบภัยเป็น ประสบภัยจากรถยนต์ 414,930 คน รถจักรยานยนต์ 527,227 คน โดยในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด มีสาเหตุการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ถึง 12,072 คน



ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูล Death On the Road ที่ใช้ข้อมูลจากรายงาน Global Status Report On Road Safety 2018 โดย องค์การอนามัยโลก (WHO) ที่ระบุว่าประเทศไทยเป็นอันดับ 1 ของโลกที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงที่สุด



ขณะที่ นพ.วิฑูรย์ ชำนาญชัย ผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุและวิกฤตบำบัดแห่งองค์การอนามัยโลก ย้ำว่า ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะส่งผลให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน และส่งผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสียชีวิตของกลุ่มเยาวชนและวัยรุ่นงานที่เป็นอนาคตของชาติ



- โรคตายคาถนนทำคนไทยอายุสั้นลง! สูญเสียทางเศรษฐกิจปีละ 1 ล้าน ต. รังประเทศพัฒนา

จากข้อมูลข้างต้นสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของ 'ความปลอดภัยบนถนน' ถ้าหากมีนโยบายหรือมาตรการที่เป็นรูปธรรม ย่อมสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตและขมขื่นหลังเกิดกับประเทศชาติได้อย่างแน่นอน

อย่างไรก็ดี ในการเลือกตั้งครั้งใหม่ ปี 2566 ที่ใกล้เข้ามาถึง พรรคการเมืองจำนวนมากได้นำเสนอนโยบายเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนหลายเรื่อง

แต่นโยบายด้านความปลอดภัยบนถนน กลับกลายเป็นนโยบายที่ถูกลืม ไม่มีพรรคการเมืองใดให้ความสำคัญนำมาใช้เป็นนโยบายหาเสียงกับมากนัก

สำนักข่าวอิสรา (www.isranews.org) ตีพิมพ์ข้อมูลนโยบายของแต่ละพรรคการเมืองที่มีความเกี่ยวข้องกับ 'ความปลอดภัยบนถนน' ผ่านการค้นหาผ่านเว็บไซต์ พบข้อมูลข้างต้นถูกรวบรวมในนโยบายของพรรคชาติไทยพัฒนา ระบุว่า พรรคชาติไทยพัฒนามุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบความปลอดภัยสาธารณะ ทั้งการพัฒนาถนน หรือขยายรถโดยสารสาธารณะ การจัดการความแออัดจากสาธารณะและอุบัติเหตุ สนับสนุนการบริหารจัดการระบบความปลอดภัยทางถนนอย่างสอดคล้องประสานกัน



ส่วนพรรคการเมืองอื่น ๆ นั้นไม่พบนโยบายที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยบนถนนแต่อย่างใด

เบื้องต้น จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของแต่ละพรรคการเมือง ได้พบคำตอบที่น่าสนใจดังนี้



นายชนกร วังบุญคงชนะ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ในฐานะคณะกรรมการกำหนดแนวทางและยุทธศาสตร์พรรครวมไทยสร้างชาติ

นายชนกร วังบุญคงชนะ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ในฐานะคณะกรรมการกำหนดแนวทางและยุทธศาสตร์พรรครวมไทยสร้างชาติ (รทสช.) กล่าวว่า เข้าใจว่าเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานไม่ว่าจะเป็นกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม คิดว่าต้องทำอย่างจริงจังเพราะว่าในปัจจุบันภาคเอกชนก็ดำเนินเรื่องนี้อย่างสุดความสามารถ รัฐบาลก็พยายามดำเนินการ ส่วนใหญ่อุบัติเหตุบนถนนเกิดจากสาเหตุเมาด้วยในขณะที่ตัวเราก็ต้องเร่งสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนในการขับเพื่อไม่ให้มีวินัย ซึ่งรัฐบาลมีกฎระเบียบที่วางไว้แล้วขึ้นอยู่กับคนปฏิบัติที่จะปฏิบัติตามหรือไม่

"ผมไม่ได้ดูเรื่องนี้ แต่เห็นว่าพรรคจะเข้าไปดู ตอนนีเราดูในภาพใหญ่ของประเทศก่อน ดูความยากจน ความกินดีอยู่ดี โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ แต่เรื่องนี้ก็สำคัญ" นายชนกรระบุ



นายอุดม สว่างนาน ประธานคณะกรรมการจัดการนโยบาย พรรคพลังประชารัฐ (พปชร.)

นายอุดม สว่างนาน ประธานคณะกรรมการจัดการนโยบาย พรรคพลังประชารัฐ (พปชร.) กล่าวว่า พรรคมีนโยบายเรื่องของท้องถิ่น เพราะอุบัติเหตุบนท้องถนนในไทยมีมากพอสมควร พรรคมีความจริงจังในการบังคับใช้กฎหมาย การดูแลระบบจราจรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย



©นายวรวัธ ศิลปอำชา หัวหน้าพรรคชาติไทยพัฒนา

นายวรวัธ ศิลปอำชา หัวหน้าพรรคชาติไทยพัฒนา กล่าวว่า เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ ซึ่งพรรคมีนายนิกร จ่ามง เป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการทำงานเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนมาเป็นเวลานาน รวมถึงนโยบายคาร์ซีทที่เป็นหนึ่งในแนวทางความปลอดภัย ซึ่งพรรคเป็นผู้ผลักดันมาโดยตลอด

“เราตั้งเป้าไว้ว่าความปลอดภัยบนท้องถนน ลดอัตราความเจ็บ อัตราการตายเป็นร้อยละ เป็นหัวใจสำคัญ เด่นในเราเต็มเปี่ยม เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนไม่ใช่แค่ 100% แต่เป็น 110% เราทำมาแล้ว และยังจะทำต่อไป”

อย่างไรก็ดี เมื่อผู้สื่อข่าวสำนักข่าวอีศนา สืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายของแต่ละพรรคการเมือง 4 พรรค ข้างต้น แต่ยังไม่พบข้อมูลนโยบายความปลอดภัยบนถนนที่เป็นทางการต่อขงใด



©นายแพทย์ธนพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เลขาธิการมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

ด้าน นายแพทย์ธนพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เลขาธิการมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย กล่าวถึงประเด็นนี้ว่า มีหลายสาเหตุที่ทำให้พรรคการเมืองไม่ให้ความสำคัญกับนโยบายความปลอดภัยบนท้องถนน ใจนัก

1. พื้นฐานความคิดของสังคม ที่มองว่าคนที่ประสบอุบัติเหตุเกิดจากความประมาทส่วนบุคคล เช่น ขับรถเร็ว ไม่ใส่หมวกกันน็อก เมาแล้วขับ เป็นต้น ไม่ได้นับว่าเกิดการเกิดอุบัติเหตุส่งผลกระทบต่อชุมชนและสังคม ต่างจากที่ให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาเชิงสาเหตุหรือเรื่องฝุ่น PM2.5
2. คนในสังคมมีความเคยชินกับการคิดว่าเป็นเหตุบังเอิญในระหว่างทางในระหว่างทางอื่น ๆ ไม่จำเป็นต้องใส่หมวกกันน็อก ถ้าหากภาคธุรกิจมีการจัดการที่เข้มงวดก็จะถูกมองว่าเป็นการรังแกประชาชน ถ้าพรรคการเมืองเสนอนโยบายที่มีมาตรการควบคุมความปลอดภัยที่เข้มงวด เช่น ถ้าไม่ใส่หมวกกันน็อกจะถูกปรับเงินเป็นจำนวนมาก เป็นต้น จะทำให้พรรคการเมืองเสียฐานเสียง
3. ระบบการบังคับใช้กฎหมายที่ขาดความโปร่งใส ความเสมอภาค และไม่เลือกปฏิบัติ เช่น การปล่อยตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ที่เรียกตรวจเฉพาะคนที่ขับรถธรรมดา แต่พอเป็นคนที่ขับรถหรูก็ไม่เรียกตรวจ เป็นต้น ที่จะต้องแก้ไขโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายให้มีมาตรฐานโปร่งใส เท่าเทียม และไม่เลือกปฏิบัติ

"โครงสร้างนี้ไม่พ้นกับฐานรากของสังคมไทยที่เป็นสังคมเชิงอุปถัมภ์ สังคมที่มีค่านิยมที่ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่รู้จักตรวจสอบราชการโรดทูตไทยได้เสียได้ ซึ่งระบบแบบนี้จะทำให้เราวางฝ่ายเดียวที่ไม่ถูกแต่เนื่องจากเป็นภาพใหญ่ของสังคมไทย สังคมไทยเชิงอุปถัมภ์ทำให้ความเข้มแข็งในการบังคับใช้ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันขึ้นได้ยาก ซึ่งตรงนี้พรรคการเมืองที่ยังไม่แตะ ยังไม่แก้มีพรรคการเมืองไทยและกับปัญหาเชิงโครงสร้าง และกับปัญหาที่จะเสียฐานเสียง พรรคการเมืองมองว่าประชาชนไม่ได้อยากเรื่อง ไม่กดดัน แยกต่างหากการกดดันเรื่องยาเสพติด" นายแพทย์ธนรักษ์พงศ์กล่าว

นายแพทย์ธนรักษ์พงศ์ กล่าวต่อว่า ส่วนใหญ่พรรคการเมืองที่ได้เป็นรัฐบาลจะสละแพธอนนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนไว้ในคำแถลงนโยบายที่ระบุไว้อย่างสั้น ๆ เช่น รัฐบาลจะบูรณาการเพื่อให้เกิดการจัดการการเดินทางปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งไม่ใช่การระบุแนวทางสำหรับปฏิบัติ แต่เป็นแค่คำนิยามนามธรรมที่มองไม่เห็นวิธีการสร้างความปลอดภัยบนถนน ประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาเป็นหนึ่งในสิบอันดับแรกของประเทศที่มีการตายบนท้องถนนมากที่สุดในโลก มีกว่าประเทศไทยเข้าสู่สังคมสูงอายุแล้วในทางกลับกันเยาวชนและวัยคนทำงานกลับเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งจะส่งผลให้สังคมมีอายุสูงอายุแล้วคนชรา

"มันไม่มีสักพรรคเลยที่จะบอกว่า ถ้าพรรคเราเข้ามาเราจะมียุทธศาสตร์ในประเทศไทยลดอุบัติเหตุบนถนนลงเป็นอันดับหนึ่งในสิบของประเทศที่มีคนตายจากอุบัติเหตุมากที่สุด เราคิดหนึ่งในสิบของประเทศที่มีคนตายจากอุบัติเหตุบนถนนลดน้อยลง แต่ถ้าเราจะเอามาบอกพรรคไทยเป็นเบอร์หนึ่งของโลก อีกหนึ่งเมื่อต้นปี 66 ที่ประเทศไทยถูกจัดอันดับว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อหัวเร็วที่สุดในโลก เราเห็นว่าพรรคการเมืองยังไม่เห็นว่ามีความสำคัญในที่มาและเลขาว่า ยังเรามีอัตราการเสียชีวิตที่เราตายจากอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับ 1 ของโลก ฉะนั้นเราควรมียุทธศาสตร์ในความปลอดภัย เพราะว่าคนตายจากอัตราการเสียชีวิตที่เป็นกลุ่มวัยทำงานไว้มัน ซึ่งเขาจะเป็นกำลังสำคัญ"

"ล่าสุดเราร่วมกับสภาผู้แทนราษฎรจัดทำนโยบายพรรคการเมืองที่เสนอนโยบายเรื่อง มอเตอร์ไซค์ รถรับส่งนักเรียน ดูจากส่วนไหนพรรคการเมืองที่ขาดตอนก็ยังไม่ตอบแบบลงรายละเอียด จะพูดแค่หลักการ จะไม่พูดในเชิง How To ว่าทำอย่างไรบ้าง พรรคเราจะว่า 1 2 3 4 5 มันไม่พูด จะพูดว่าเป็นเรื่องที่ได้เราทำแล้ว แต่จะต้องคิดแบบนี้" นายแพทย์ธนรักษ์พงศ์ระบุ

นายแพทย์ธนรักษ์พงศ์ กล่าวถึงข้อเสนอต่อพรรคการเมืองว่า ประเทศที่หลุดพ้นจากความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนนจะไม่มองว่าสิ่งที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาท สังคมไทยยังไม่กล้ามีมาตรการด้านภาครัฐไว้มันนโยบายที่เอาไปประชาชนชาวไทยมีความปลอดภัยบนถนน เช่น มีวินัยที่ปฏิบัติตามกฎจราจรแล้ว มีการบังคับใช้กฎหมายที่มีความเท่าเทียมมากกว่า เป็นต้น ไม่อยากให้พรรคการเมืองมองว่าถ้าประชาชนไม่ออกมาเรียกร้องก็ยังไม่ทำ อยากเห็นพรรคการเมืองที่มองเชิงรุกเพื่อแก้ปัญหาและสร้างผลประโยชน์ให้กับประเทศในระยะยาว ที่ลดการสูญเสียเยาวชน คนทำงาน และลดภาระการแบกรับสังคมสูงอายุ อยากเห็นนโยบายจากพรรคการเมืองที่มียุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมกับคนทุกกลุ่ม

เหล่านี้ คือ คำตอบจากพรรคการเมืองบางส่วนและคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อนโยบายด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ที่ดูเหมือนจะเป็นนโยบายที่ถูกฉีกในการเลือกตั้งครั้งนี้ว่าถ้าถึงขนาดนี้

ทั้งนี้ เรื่องนี้ถือเป็นเรื่องใหญ่ที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติเป็นอย่างมาก ในทุกยุคทุกสมัยที่ผ่านมา



#กดคลิก ติดตาม ส่งแชร์ข่าวอิสรา ได้ที่นี่ <https://www.facebook.com/isranewsfanpage>



ขั้นที่ 2 : รถติดกทม.! โจทย์หิน 'พรรคการเมือง'หาเสียงเลือกตั้งอย่างมุง 'รถไฟฟ้า' จนลืม 'รถประจำทาง'

หัวข้อ : นโยบายสาธารณะ

วันที่และเวลาที่เผยแพร่ : 27 เมษายน 2566 เวลา 16.40 น.



หน้าแรก | ติดต่อเรา | เกี่ยวกับเรา | ศูนย์ข่าวภาคใต้ | ศูนย์ข่าวเพื่อชุมชน | ศูนย์ข่าวสารนโยบายสาธารณะ | ศูนย์ข่าวสืบสวน

หน้าแรก / ISRA NEWS / รายงาน-สืบ

รถติดกทม.! โจทย์หิน 'พรรคการเมือง'หาเสียงอย่างมุง 'รถไฟฟ้า' จนลืม 'รถประจำทาง'

🕒 วันพฤหัสบดี ที่ 27 เมษายน 2566 เวลา 16:40 น. 🔍 isranews HITS 585 views

f Share | T Tweet | S Share | ...



"...การวางแผนรถไฟฟ้ามันก็ติดเปี้ยว เพราะการสร้างรถไฟฟ้าต้องให้การเดินทางในเขตเมืองเกิดขึ้นก่อน แต่ในปัจจุบันมีรถไฟฟ้าชานเมืองเกิดขึ้นก่อนด้วยซ้ำ แต่อย่างไรก็ตาม มีรถไฟฟ้าเป็นสิ่งที่ดี แต่ไม่ใช่ว่ารถไฟฟ้าแค่นั้นจะพอ เพราะว่าปัจจุบันคนในเมืองอย่างกรุงเทพฯ ประสบปัญหาค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วงเช้าถึง อย่างเช่น จากบ้านต้องออกจากซอยเพื่อไปขึ้นรถไฟฟ้า บางคนเจอค่าใช้จ่ายสูงกว่าระยะทางค่าใช้จ่ายของรถไฟฟ้าด้วยซ้ำ เช่น เสียเงินขึ้นวินมอเตอร์ไซด์ ขึ้นแท็กซี่ ขึ้นสองแถว เป็นต้น ซากลับก็เหมือนกัน ตรงนี้เป็นปัญหาที่ในอดีตรัฐบาลจะถูกละเลย เพราะเรามัวแต่ไปคิดว่าต้องมีรถไฟฟ้า..."

'รถติด' เป็นปัญหาที่ผู้คนที่อยู่ในกรุงเทพฯ มาอย่างยาวนาน วัฏจักรประจำวันของคนกรุงเทพฯ ตั้งแต่ตื่นเช้า เดินทางไปทำงาน-โรงเรียน หรือเดินทางกลับบ้าน ด้วยแล้วแต่ต้องเผชิญกับปัญหารถติดอยู่ตลอดเวลา

ขณะที่ กรุงเทพฯ มักจะถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองที่รถติดมากที่สุดอันดับต้น ๆ ของโลกอยู่บ่อยครั้ง

จากรายงานการประเมินสภาพจราจรทั่วโลก หรือ **Global Traffic Scorecard Report** ประจำปี 2022 ของบริษัทวิเคราะห์ข้อมูลการจราจร INRIX เผยว่า กรุงเทพฯ เป็นเมืองที่รถติดมากเป็นอันดับ 32 ของโลก และเป็นอันดับ 2 ของเอเชีย โดยคนกรุงเทพฯ เสียเวลาเฉลี่ยราว 67 ชั่วโมงต่อปีไปกับรถติด (ประมาณ 2.79 วัน)

พื้นที่ลาดกระบัง เป็นพื้นที่ที่รถติด อันดับที่ 393 ของโลก โดยเสียเวลาเฉลี่ยราว 31 ชั่วโมงต่อปีไปกับรถติด (ประมาณ 1.29 วัน)

City Ranking List

Search the List

thailand

X

Impact Rank	Urban Area	Hours Lost	Change from 2021	Change from 2019	Last Mile Speed
32	Bangkok	67	34%	-25%	13
393	Ladkrabang	31	-42%	-42%	17

เมื่อมองย้อนกลับไปถึงรากเหง้าของปัญหานี้ จะพบว่า ปัญหาจราจรติดขัดหนึ่งในปัญหาระดับวิกฤตที่หาทางแก้ไขได้ยากจากหลายบริบท ตั้งแต่การวางผังเมืองที่ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและขยายพื้นที่ ระบบขนส่งมวลชนที่ขาดประสิทธิภาพ ไม่ตรงเวลา และติดขัดพื้นที่ถนนหรือการจราจรมีเพียง 7.21% เท่านั้น ซึ่งต่ำกว่าค่ามาตรฐานกว่า 3 เท่า สิ่งเหล่านี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งที่ทำให้ปัญหายังคงคาราคาซังจากอดีตสู่ปัจจุบัน และน่าจะเป็นโจทย์การบ้านสุดหินอีกข้อของพรรคการเมือง

สำหรับการเลือกตั้งปี 2566 หลายพรรคชูนโยบายด้านคมนาคมกันอย่างเข้มข้น ดูเหมือนว่านโยบายคมนาคมเป็นส่วนสำคัญในการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนได้ขึ้น

นโยบายแก้ไขปัญหารถติดกรม. ที่นับเป็นโจทย์หิน มาทุกยุคทุกสมัย จึงยังไม่มีพรรคการเมืองใดออกนโยบายมาแบบชัดเจนมากนัก

สำนักข่าวอิสรา (www.isranews.org) ดำรวจข้อมูลนโยบายด้านคมนาคมของพรรคการเมืองต่าง ๆ เฉพาะในกรุงเทพฯ จากผู้บริหารระดับสูงของแต่ละพรรคการเมือง ที่พอจะสามารถคัดลอกจากเว็บไซต์ได้ มาให้พิจารณากันว่า แต่ละพรรคจะแก้ไขและทำให้คุณภาพการเดินทางของคนกรุงเทพฯ ดีขึ้น ให้รอดพ้นจากปัญหารถติดได้อย่างไร

ได้จับคำตอบที่น่าสนใจดังนี้

นางพวงเพ็ชร ชุนละเอียด ผู้อำนวยการการเลือกตั้งกรุงเทพฯ พรรคเพื่อไทย (พท.) กล่าวว่า พรรคเพื่อไทย มีนโยบายรถไฟท่า 20 นาทีตลอดสายที่สนับสนุนให้ประชาชน หันมาใช้ขนส่งมวลชนมากขึ้น และประหยัดน้ำมัน



นางพวงเพ็ชร ชุนละเอียด ผู้อำนวยการการเลือกตั้งกรุงเทพฯ พรรคเพื่อไทย (พท.)

ด้านนายสุทธิพงษ์ ภูมิคุ้มกันดี ผู้อำนวยการการเลือกตั้งกรุงเทพฯ พรรคภูมิใจไทย (ภท.) กล่าวว่า พื้นที่กรุงเทพฯ มีปัญหาการจราจรติดขัด โดยทางพรรคขอเสนอรถไฟฟ้า เป็นทางออกของคนกรุงเทพฯ ที่ทุกคนขึ้นได้และค่าโดยสารต้องไม่เป็นอุปสรรคหรือเป็นปัญหาต่อคนทุกกลุ่ม และต้องไม่ใช่เป็นการเดินทางแบบทางเลือกอีกต่อไป

อีกทั้งมีการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า โดยรัฐบาลเป็นคนลงทุน เพื่อเป็นทางออกในดินกรุงเทพฯ ที่วันนี้กรุงเทพฯ ไม่ใช่แค่เมืองหลวงของคนกรุงเทพฯ เท่านั้น แต่เป็นมหานครสำหรับคนทั่วโลก จึงต้องนำมาในความสำเร็จกับการใช้รถขนส่งสาธารณะ

ดังนั้น พรรคภูมิใจไทย จึงมีนโยบายออกตั๋วรถไฟฟ้าเป็นตั๋ววัน วันละ 40 บาท ไปกี่เที่ยวก็ได้ และขึ้นค่าถ้าเดินทางสั้น ๆ แค่อำเภอเดียว 15 บาท ทำให้ค่าไปจ่ายเมื่อเดินทาง เป็นวันละ 40 บาท 5 วันก็อยู่ 200 บาทต่อสัปดาห์ ทำให้ค่าไปจ่ายในการเดินทางไม่ทำงานต่อเดือน ต่อคน จะตกอยู่ที่ไม่เกิน 800-1,000 บาท สามารถให้มีการบริหารค่าไปจ่ายในการเดินทางต่อคน ต่อครอบครัวได้ชัดเจน นายสุทธิพงษ์ ระบุ



นายสุทธิพงษ์ ภูมิคุ้มกันดี ผู้สมัครพรรคการเมืองเลือกตั้งกรุงเทพฯ พรรคภูมิใจไทย (ภท.)

ขณะที่ นายทิจารณิ เขียวพัฒน์วงศ์ ทีมผู้อำนวยการการเลือกตั้งกรุงเทพฯ พรรคก้าวไกล กล่าวว่า ประเทศที่พัฒนาแล้ว คนที่มีรถยนต์ส่วนตัวจะไม่ค่อยใช้รถยนต์ ส่วนหนึ่งที่พรรคก้าวไกลจะแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือลดรถยนต์ส่วนบุคคลลง โดยจะส่งเสริมให้คนกรุงเทพฯ ใช้ขนส่งสาธารณะมากขึ้น โดยจะมีนโยบายการเปลี่ยนรถโดยสารประจำทางปัจจุบันเป็นรถโดยสารประจำทางไฟฟ้าทั่วประเทศไทย โดยการเปลี่ยนดังกล่าว ประการแรกคือ เพื่อลดระดับคุณภาพของรถโดยสารประจำทาง ประการที่สอง คือได้แก้ไขปัญหา PM 2.5 และประการที่สามจะเป็นการสร้างงานเพิ่มขึ้น ในอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า

นายทิจารณิ กล่าวอีกว่า อีกนโยบายที่จะเข้ามาแก้ไขปัญหารถติด คือ เรื่องของค่าโดยสาร โดยจะใช้ระบบของตั๋วร่วม ไม่ว่าจะเป็นรถประจำทาง หรือรถไฟฟ้าก็ใช้ตัวร่วมกันได้ และจะทำได้ถ้าโดยสารอยู่ 8 บาท ถึง 25 บาท ส่วนเงินรถประจำทาง ส่วนรถไฟฟ้าจะไม่เกิน 45 บาท ซึ่งนโยบายดังกล่าวจะทำให้การโดยสารของประชาชนลดลงอย่างมาก



นายจิราวัฒน์ เขียวพัฒน์วงศ์ ทีมอำนวยการการเลือกตั้งกรุงเทพฯ พรรคก้าวหน้าไกล

จากนโยบายแก้ไขปัญหารถติดในกรุงเทพฯ ของพรรคทั้ง 3 พรรค ที่รวบรวมมาได้ จะเห็นได้ว่า ทุกพรรคการเมืองจะพูดถึงลดค่าโดยสารเป็นหลัก เพื่อให้ประชาชนเดินทางไปขนส่งสาธารณะง่ายขึ้น

แต่นโยบายเหล่านี้จะสามารถแก้ไขปัญหารถติดในกรุงเทพฯ ได้จริงหรือ?



ศ.ดร.เกษม จุฑาจุฑ รองคบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล รองคณบดีประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายแก้ไขปัญหารถติดใน กรุงเทพฯ ว่า เรื่องปัญหารถติด เกิดจากเรื่องของความต้องการในการเดินทางเพิ่มขึ้น วิธีการแก้ไขการติดถนนเพิ่มเรื่อง ๆ มันเป็นแนวทางที่ไม่ยั่งยืน ยิ่งติดถนนเพิ่มก็ยิ่งมีรถมาเพิ่ม โดยบริบทในเมืองอย่างกรุงเทพฯ มันก็ไม่มีพื้นที่จะติดถนนแล้ว ที่มันเลยขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการมากกว่า ผมขอออกเป็น 2 ส่วน

ส่วนที่หนึ่ง คือการบริหารจัดการจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น การตั้งสัญญาณไฟจราจร การบังคับใช้กฎหมายของตำรวจต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่มีวินัยจราจร

ส่วนที่สอง ถ้าผมยาว ๆ เป็นเรื่องของจัดการอุปสงค์ในการเดินทาง กระตุ้นให้คนใช้รถยนต์ส่วนตัวน้อยลง แล้วหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น จุดนี้เป็นปัญหาท้าทายสำหรับประเทศไทย ที่รัฐบาลในยุคก่อน ๆ ทุ่มเงินนโยบายแนวนี้แต่ไม่สามารถจัดการได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ เรามีนโยบายการก่อสร้างรถไฟฟ้า ในอดีต ปัจจุบัน และอนาคตที่จะเกิดขึ้นจริง ๆ การวางแผนรถไฟฟ้ามันก็ติดเพราะการสร้างรถไฟฟ้าต้องไปกับการเดินทางในเขตเมืองเกิดขึ้นก่อน แต่ในปัจจุบันมีรถไฟฟ้าขานเมืองเกิดขึ้นก่อนแล้วซ้ำ แต่อย่างไรก็ตาม มีรถไฟฟ้าเป็นสิ่งที่ดี แต่ไม่ใช่ว่ารถไฟฟ้าแล้วมันจะพอ เพราะว่าปัจจุบันคนในเมืองอย่างกรุงเทพฯ ประสมปัญหาค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วงเช้าถึง อย่างเช่น จากบ้านต้องออกจากซอยเพื่อไปขึ้นรถไฟฟ้า บางคนเจอค่าใช้จ่ายสูงกว่าระหว่างค่าใช้จ่ายของรถไฟฟ้าด้วยซ้ำ เช่น เสียเงินขึ้นวินมอเตอร์ไซด์ ขึ้นแท็กซี่ ขึ้นสองแถว เป็นกัน ซากดึกก็เหมือนกัน ตรงนี้เป็นปัญหาที่ในอดีตแทบจะถูกละเลย เพราะว่าเราคิดว่าต้องมีรถไฟฟ้า แต่ไม่ใช่ว่าทุกคนจะเข้าถึงรถไฟฟ้าได้ มันก็เป็นปัญหาอุปสงค์ในระบยาว ระยะยาวเราจะต้องบริหารจัดการการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีการใช้เทคโนโลยีมากขึ้น ปัจจุบันเรามีเทคโนโลยีในการตรวจจับการจราจร ตรวจจับเรื่องของความเร็วในการเดินทาง ตรวจจับเรื่องของความปลอดภัยทางถนน ดังนั้นเราต้องไปเทคโนโลยี ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตรงนี้มันช่วยจัดการการจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มันเข้ารูปเข้ารอย

ศ.ดร.เกษม กล่าวต่อว่า นอกจากปัญหาเรื่องรถติดแล้ว ต้องมองถึงความปลอดภัยทางถนนด้วย เพราะการจราจรมันต้องไปด้วยกัน อดีตเราเน้นนโยบายมาเยอะ แก้รถติด แต่เน้นนโยบายเรื่องความปลอดภัยทางถนนแทบจะถูกละเลย หิ้งที่จริง ๆ แล้วในแต่ละวัน คนตายในเมืองไทย ชั่วโมงหนึ่งเกือบ 2 คน ปีหนึ่งเกือบสองหมื่นคน แต่แทบจะไม่มีการเมืองผ่านโดยที่เขาดำรงนี้ไปเป็นนโยบายหลักในการหาเสียง อันนี้อาจจะต้องกล่าวความคู่ไปกับการแก้รถติดด้วย



- นโยบายที่ถูกลืม? 'ความปลอดภัยบนถนน' พรรคการเมืองไหนให้ความสำคัญ

ส่วน รศ.ดร.พนิด ภูจินดา อาจารย์คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เสนอแนะว่า สิ่งที่เราต้องเห็นภาพก่อนก็คือว่าไม่ใช่แค่ปัญหารถติด ค่าถามแรกคือเราจะบริหารจัดการกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่ได้อย่างไร ยังไม่ทันเลยว่าใครพูดถึงเรื่องนี้ มหานครทั้งหลายในโลก เขาเข้มแข็งมาก เรื่องการจัดการเขาชัดเจนมาก แต่พูดถึงเรื่องปัญหารถติด ทุกคนบอกว่าแก้ปัญหามาโดยเทคโนโลยี เหมือนที่นายกรัฐมนตรียุคก่อน พูดจะเกิน 3 เดือน 6 เดือน ทุกคนพูดหมด แต่ถามว่าทุกคนเคยคิดลดยาเสพติดหรือยัง ก็คือ

"ปัญหาของระบบคมนาคมขนส่ง รถติดของกรุงเทพฯ คือ 1. มีคนน้อย 2. คนเดินทางไกลเพราะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเชิงเดี่ยว คือที่อยู่อาศัยอยู่ชานเมือง งานอยู่กลางเมือง จุดสาธารณะอยู่ตรงหนึ่ง ไม่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน เพราะฉะนั้นการเดินทางทุกอย่างมันไกลหมด โชนนี่ต้องเป็นที่อยู่อาศัยเท่านั้น โชนนี่ต้องเป็นจุดสาธารณะเท่านั้น โชนนี่ต้องเป็นธุรกิจเท่านั้น โชนนี่ต้องเป็นสถานศึกษาเท่านั้น มีพรรคการเมืองไหนเคยพูดในเวทีว่าเมืองในอนาคตจะเป็นแบบ ผสมผสาน ซึ่งไม่มี" รศ.ดร.พนิด กล่าว



รศ.ดร.พิเชฐ กุจิณธาดา อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รศ.ดร.พิเชฐ ย้ำว่า ดังนั้นวิธีแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ กระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค หรือเมืองรอง ยกตัวอย่างในช่วงโควิด-19 ที่ผ่านมา ประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก คนหนีเมืองใหญ่ไปอยู่เมืองขนาดกลาง ขนาดเล็กแต่ประเทศไทยกลับไม่เป็นเช่นนั้น คนกรุงเทพฯ lock down คนย้ายไปอยู่ต่างจังหวัดหมด ถ้าเป็นประเทศอื่นเขาก็ไปตั้งรกราก ไป work from home หรือ work from anywhere แต่ของประเทศไทยคนกลับมากรุงเทพฯ ขณะนี้ก็กลับมาหมดแล้ว เพราะเมืองอื่น ๆ คุณภาพชีวิต โอกาสในการทำงาน โครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการค้าระงับชีวิตมันสู้กรุงเทพฯ ไม่ได้

"คำถามก็คือคุณบอกว่าจะกระจายความเจริญออกไป คุณกระจายอะไร เพราะตอนนีภาพมันชัดเจนอยู่แล้ว โควิด-19 หนึ่งโลกเมืองขนาดกลาง ขนาดเล็กเขาโตขึ้น แต่ประเทศไทยกลับมามีคนอยู่กรุงเทพฯ หมด รถติดเหมือนเดิมอีก เมืองหลวงของเราเริ่มมีปัญหา เราจะแก้ไขปัญหานี้ยังไง ไม่มีใครพูดถึง เราจะกระจายความเจริญ ลดเป็นเมืองโหนดเดียวของกรุงเทพฯ ได้ยังไงไร" รศ.ดร.พิเชฐ ระบุ

รศ.ดร.พิเชฐ กล่าวเสริมถึง กรณีบรรหารบุรี เวนินบุรี ว่า หน้าที่ของ ส.ส.คือเป็นตัวแทนฝ่ายนิติบัญญัติของประเทศ หรือของประเทศไทยจะนอกกว่าส.ส.เป็นฝ่ายของบริหาร ก็คือบริหารทั้งประเทศ ขณะการเลือกตั้งแบ่งเป็นเขตจะได้รับผู้สภาของแต่ละพื้นที่ คุณคือตัวแทนของประเทศ มีหน้าที่บริหารหรือนิติบัญญัติของประเทศ

"คุณเป็นส.ส.ของทุกคน ไม่ใช่ส.ส.ของสังกัดที่ไหน คุณจะต้องดูแลทุกคนในประเทศเท่ากัน ไม่ใช่มาแปะสติ๊กเกอร์ตัวเองประมาณ ไปลงบ้านตัวเอง นี่ไม่ใช่หน้าที่ ของส.ส. หน้าที่ในการพัฒนาท้องถิ่น แต่เป็นหน้าที่ขององค์กรการปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น กรุงเทพฯ พัทธยา แล้วก็เทศบาลต่าง ๆ จังหวัดที่มีชื่อว่าบุรีรัมย์หลาย เวนินบุรี บรรหารบุรี ตัวคุณบรรหารหรือคุณเวนินหรือพรรคของเขา แทนที่จะแนะนำที่ส.ส.คนทั้งประเทศ ตรงไหนมีปัญหา ทางรัฐบาลควรจะไปแก้ปัญหา แต่กลายเป็นว่าส.ส.ที่เราได้กลายเป็นคนปกครององค์กรส่วนท้องถิ่น ถึงจะไปลงท้องถิ่นตัวเอง มันไม่ถูกต้อง" รศ.ดร.พิเชฐ กล่าวทิ้งท้าย

เหล่านี้ คือ คำตอบจากพรรคการเมืองบางส่วนและคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญที่มีคอนโชนาบทแก้ไขปัญหารถติดในกรุงเทพฯ เพื่อนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ส่วนปัญหารถติดจะยังคงอยู่กับชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ ต่อไปอีกนานแค่ไหน

หลังการเลือกตั้ง 2566 สิ้นสุด ค่อยติดตามผลกันได้อีก



รูปปก จาก เนชั่น ประเทศไทย

#กดคลิก ติดตาม ส่องข่าวอิสราเอล ได้ที่นี่ <https://www.facebook.com/isranewsfanpage>



ขั้นที่ 3 : 'Swedish Model' ตัดไม้ แต่ได้ป่า ไทย(คิด)เลียนแบบ แต่ยังห่างไกล

หัวข้อ : ประเด็นสังคมและสิ่งแวดล้อม

วันที่และเวลาที่เผยแพร่ : 28 เมษายน 2566 เวลา 11.35 น.



หน้าแรก | ติดต่อเรา | เกี่ยวกับเรา | ศูนย์ข่าวภาคใต้ | ศูนย์ข่าวเพื่อชุมชน | ศูนย์ข่าวสารานุกรมสาธารณสุข | ศูนย์ข่าวสืบสวน

หน้าแรก | ISRA NEWS

'Swedish Model' ตัดไม้ แต่ได้ป่า ไทย(คิด)เลียนแบบ แต่ยังห่างไกล

🕒 วันศุกร์ ที่ 28 เมษายน 2566 เวลา 11:35 น. |  **HITS** 772 views

 Share  Tweet  Share 



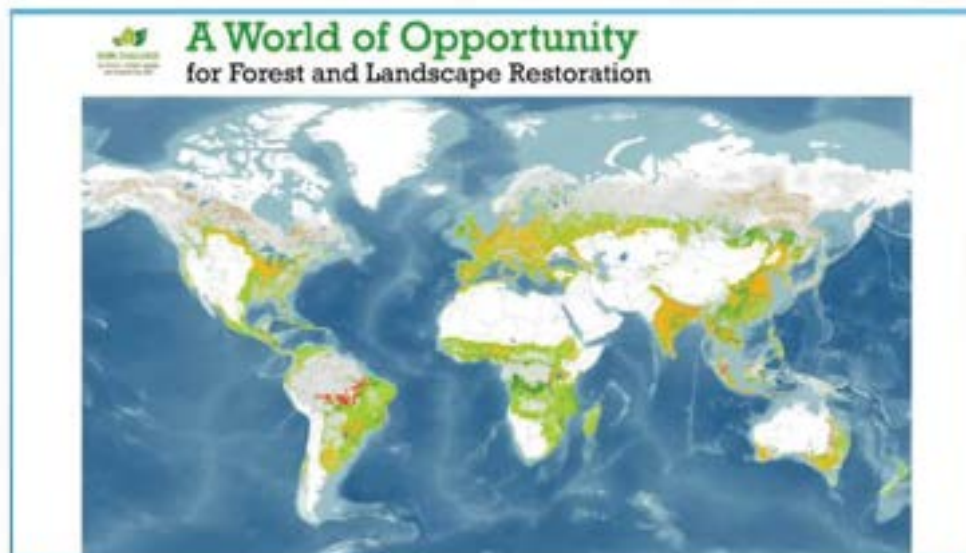
“...สำหรับการอนุรักษ์ป่าในแบบสวีเดนโมเดลไม่ได้เน้นถึงการห้ามตัด แต่การตัดไม้แต่ละต้นต้องสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างสูงสุด ป่าเป็นเหมือนทุนที่สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับผู้คน เป็นแนวทางการดูแลสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ...”

วิวัฒนาการของมนุษย์ก็ล้วนเริ่มมาจากป่า ไม่ว่าจะเป็นองค์ความรู้และประสบการณ์การใช้ประโยชน์จากป่าและพืชพรรณต่างๆ ที่ได้ถ่ายทอดต่อกันมาจากรุ่นสู่รุ่นเพื่อการดำรงชีพ จนกระทั่งสังคมก้าวเข้าสู่โลกแห่งทุนนิยมและอุตสาหกรรมยุคใหม่ได้ มีการครอบครองแข่งขันชิงพื้นที่และทรัพยากร เพื่อตอบสนองต่อการบริโภคที่เพิ่มมากขึ้นตามจำนวนประชากรที่มากขึ้น

“ป่าไม้” จึงถือว่าเป็นทรัพยากรที่สำคัญต่อสิ่งมีชีวิตเป็นอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นมนุษย์หรือสัตว์ต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม อีกทั้งยังเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติสำคัญที่มีประโยชน์ในการศึกษาสมดุลของสิ่งแวดล้อม เป็นตัวช่วยในการศึกษาภูมิศาสตร์ของโลกให้คงที่ เพราะมีคุณสมบัติสำคัญคือสามารถดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากบรรยากาศ เพิ่มความชื้นจากการปล่อยไอน้ำสู่บรรยากาศ ปกป้องพื้นดินจากแสงแดด ช่วยรักษาสมดุลและความหลากหลายทางธรรมชาติ เป็นพื้นที่ต้นน้ำ แหล่งกักเก็บน้ำตามธรรมชาติ และยังเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยกับสัตว์นานาชนิด

ข้อมูลจากองค์การอาหารและเกษตรกรรมแห่งสหประชาชาติ (FAO) ระบุว่า ในปี 2563 พื้นที่ป่าไม้ทั่วโลก เหลืออยู่ประมาณ 26,650 ล้านไร่ หรือ 4.26 พันล้านเฮกตาร์ ครอบคลุมพื้นที่ 31% ของโลก โดยลดลงช่วง 20 ปี นับตั้งแต่ปี 2543 – 2563 พื้นที่ป่าไม้ของโลกลดลงจาก 31.9% เหลือ 31.2% หรือพื้นที่ป่าไม้พลหายประมาณ 650 ล้านไร่ หรือเกือบ 100 ล้านเฮกตาร์ และจากรายงานของสถาบันทรัพยากรโลก (WRI) และ Global Forest Watch ระบุว่า ปี 2564 โลกสูญเสียพื้นที่ป่าเพิ่มขึ้น 12% จากที่เคยสำรวจเมื่อปี 2562 ถึง 4.2 ล้านเฮกตาร์ หรือประมาณ 262.50 ล้านไร่

รายงาน The State of the World's Forests (SOFI) ยังระบุว่า ช่วง 30 ปีที่ผ่านมาโลกสูญเสียพื้นที่ป่าไม้ 2,625 ล้านไร่ หรือ 420 ล้านเฮกตาร์ คิดเป็นประมาณ 10.34% ของพื้นที่ป่าทั้งหมดในช่วง 30 ปีที่ผ่านมาจากการตัดไม้ทำลายป่า ถึงแม้ว่าอัตราการตัดไม้ทำลายป่าจะลดลง แต่ในทุกๆปี โลกยังสูญเสียป่าไม้ปีละ 62.50 ล้านไร่ หรือ 10 ล้านเฮกตาร์ โดยความหลากหลายทางชีวภาพของป่าไม้ยังคงอยู่ภายใต้การคุกคามจากการตัดไม้ทำลายป่า และความเสื่อมโทรมของป่า



แม้ว่าการตัดไม้ทำลายป่า จะส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ แต่ในแง่ของเศรษฐกิจ ไม้ เป็นสินค้าสำคัญที่หลายประเทศต้องพึ่งพาในการส่งออกและแปรรูปภายในประเทศ

การวางสมดุลระหว่างการใช้ทรัพยากรและการอนุรักษ์เพื่อลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม จึงเป็นเรื่องที่ท้าทาย

'สวีเดน' เป็นประเทศแห่งการส่งออกไม้เศรษฐกิจสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก มูลค่ารวมกว่า 15 พันล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี และยังคงครองตำแหน่งผู้นำด้านสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

สิ่งที่น่าสนใจคือ สวีเดน มีแนวทางการป่าไม้อย่างไร จึงสามารถครองตำแหน่งสองด้านที่ดูเหมือนว่าจะขัดแย้งกันได้ดังต่อไปนี้

นายบอน ออสเตริน เกิร์นดาห์ เอกอัครราชทูตสวีเดนประจำประเทศไทย กล่าวในคลับหนึ่งของเวทีเสวนา 'ความร่วมมือผ่านความยั่งยืนไทย-สวีเดน ปี 2566' ว่า ปัจจัยสำคัญที่ทำให้สวีเดนส่งออกไม้เป็นอันดับที่ 3 ของโลก มูลค่ารวมกว่า 15 พันล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี แต่ยังสามารถเห็นพื้นที่สีเขียวที่เคยเหลือเพียง 25% เมื่อ 100 ปีก่อน เป็น 75% คือการใช้พระราชบัญญัติป่าไม้ (Forestry Act) ที่ทำให้ได้ไม้แต่ได้ป่า

ถ้าตัดต้นไม้หนึ่งต้น ต้องปลูกเพิ่มอย่างน้อย 3 ต้น นอกจากจะได้พื้นที่ป่าเพิ่มขึ้น ระบบนิเวศที่สมบูรณ์ ช่วยดูดซับคาร์บอน ลดผลกระทบด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแล้ว ยังช่วยให้คนอยู่ร่วมกับป่า ใช้ประโยชน์จากป่า และมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูป่าไปพร้อมกัน โดยได้ป่าไม้ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ ช่วยสร้างงาน สร้างรายได้ให้ประชาชน เช่น ไม้สำหรับการก่อสร้างอาคารสมัยใหม่ ไม้แปรรูปเป็นเฟอร์นิเจอร์ รวมถึงเศษไม้ที่เหลือใช้เป็นเชื้อเพลิงชีวมวล



อาคารไม้ Sara Kulturhus ณ เมือง Skellefteå

นายแอลอน แคลปตัน ผู้อำนวยการ Eco-Innovation Foundation (EIF) ในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการในการพัฒนาเมืองสีเขียวให้กับเขตต่างๆ ในสวีเดน กล่าวว่า ในช่วง 100 ปีที่ผ่านมา สวีเดนผ่านการลองผิดลองถูกมากมาย และเคยถูกวิจารณ์ว่า 'สนใจแค่ต้นไม้ที่ไม่สามารถยืนหยัดอย่างมั่นคงเท่านั้น' ซึ่งเป็นเรื่องท้าทายมาก ที่เราจะเพิ่มความหลากหลายให้กับป่าในสวีเดน ซึ่งธรรมชาติเป็นป่าสน เพื่อเปลี่ยนเมืองให้เป็นสีเขียว เป็นเมืองนิเวศที่มีการจัดการป่าอย่างยั่งยืน เพื่อให้คนสามารถอยู่ร่วมกับป่าได้อย่างสมดุล เพราะคนที่เป็นเจ้าของป่าคือชาวบ้าน ฉะนั้นการจะไม่ปล่อยให้ป่าต้องใช้ในการขุดหินจากชาวบ้านด้วย

"ส่วนจัดการอนุรักษ์ป่าในแบบสวีเดนโมเดลไม่ได้หมายความว่าห้ามตัด แต่การตัดไม้แต่ละต้นต้องสามารถให้ประโยชน์ได้ อย่างสูงสุด ป่าเป็นเหมือนทุนที่สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับผู้คน เป็นแนวทางทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมอยู่ในด้านการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งปัจจุบันรายได้จากป่าไม้ของสวีเดนเทียบเท่า 10% ของ GDP ของประเทศ ไม่เพียงการแปรรูปไม้เป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ เฟอร์นิเจอร์ เฟอร์นิเจอร์ เสื้อผ้าสิ่งของ ฯลฯ แม้กระทั่งส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว เช่น เป็นสถานที่ท่องเที่ยวต้นนิมน์กลางป่า การเดินป่า เป็นต้น" นายแอลอน กล่าว

ด้าน นาคอธวี วรรณท์ ที่ปรึกษาสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงสต็อกโฮล์ม กล่าวว่า บทเรียนสำคัญที่ได้จากสวีเดน คือ การสร้างระบบนิเวศที่เท่าเทียมๆ องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันมาได้อย่างกลมกลืน และส่งเสริมให้ป่าไม้เติบโตขึ้นได้อย่างยั่งยืน ซึ่งระบบนิเวศของการจัดการป่าอย่างยั่งยืนของสวีเดน แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) และอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply)

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders)

เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องในระบบนิเวศ ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมซึ่งกันและกัน เรื่องนี้สามารถแบ่งได้เป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 ภาครัฐ มีความสำคัญอย่างมากในแง่ของการออกนโยบาย พัฒนากฎหมายที่สนับสนุนภาคเอกชนและประชาชน ช่วยเหลือกลุ่มต่าง ๆ รวมถึงการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- กลุ่มที่ 2 ภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้ซื้อไม้ (Demand) และทำให้เกิดมาตรฐานขึ้นมา รวมถึงการวิจัยและพัฒนาที่สำคัญไม่แพ้กัน
- กลุ่มที่ 3 ภาควิชาการ มีส่วนสำคัญในการวิจัยและพัฒนา รวมถึงการสร้างความรู้ในการทำป่าไม้อย่างยั่งยืนให้กับภาคประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง
- กลุ่มที่ 4 ภาคประชาสังคม ซึ่งเป็นสะพานเชื่อม ให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการออกแบบนโยบายร่วมกับภาครัฐได้
- ส่วนที่ 5 ภาคอุตสาหกรรมป่าไม้ มีความสำคัญในการปลูกป่า และนำไม้มาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่วนที่ 6 ผู้ประกอบการป่าไม้ เกษตรกรรายย่อย จะมีส่วนร่วมในการสร้างป่าไม้ยั่งยืนของประเทศไทย การเพิ่มพื้นที่ป่าไม้ต้องมีคนกลุ่มนี้ และควรได้รับการมอบอำนาจ (empower) ให้เขามีพลังมากขึ้น สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น และทำให้มีส่วนร่วมในการใช้พื้นที่ป่าอย่างเหมาะสม

อุปสงค์ (Demand) - อุปทาน (Supply)

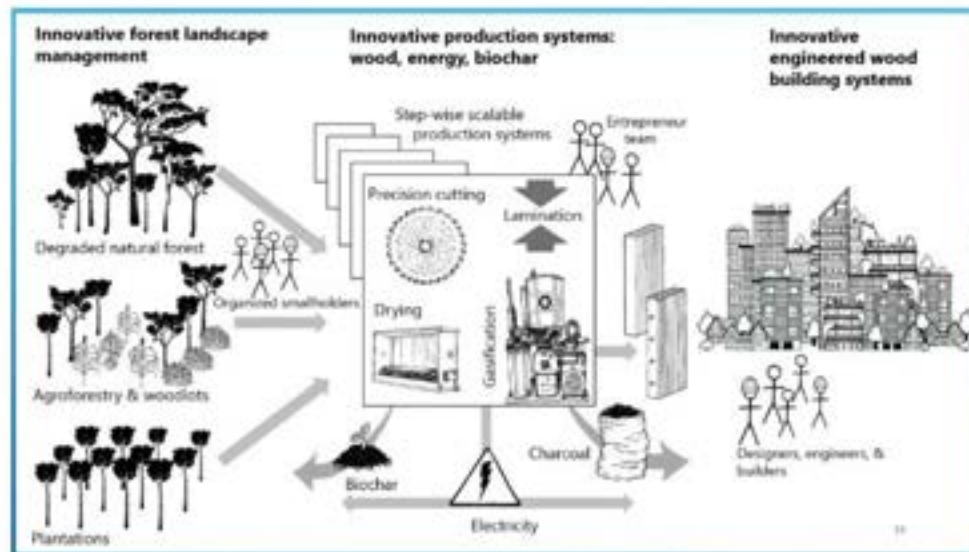
ในส่วนอุปทานของสวีเดน มาจาก 3 ส่วนหลัก คือ

1. การส่งเสริมการปลูกป่าของภาคอุตสาหกรรม
2. การปลูกป่าจากผู้ประกอบการ เกษตรกรรายย่อย
3. การบริหารจัดการป่าไม้ธรรมชาติ ซึ่งมีความสำคัญมาก

"จากบทเรียนของสวีเดน ป่าอนุรักษ์ก้นครัวการจัดการดี สามารถเติบโตได้ดีกว่าที่จะปล่อยให้เติบโตโดยธรรมชาติ" นายพลตรี กล่าว

ส่วนของอุปสงค์ ชาวสวีเดนให้ความสำคัญมากกับการพัฒนาเมืองจากไม้ (Wood City) โดยการก่อสร้างอาคาร 1 หลัง ผ่องใสไม้ที่หลากหลายชนิดมาก ตั้งแต่พื้น ผนัง หลังคา หรือส่วนอื่นๆ ที่อยู่ในองค์ประกอบของอาคาร ไม้บางชนิดที่ในอดีตราคาอาจจะไม่สูงมาก แต่ในปัจจุบันสามารถที่จะสร้างมูลค่าได้มากขึ้น ทำให้เป็นแรงผลักดันที่ส่งเสริมการปลูกต้นไม้หลากหลายมากขึ้นไม่ว่าเพื่อการปลูกพืชเชิงเดี่ยว และนำมาสู่ความหลากหลายทางชีวภาพที่มากยิ่งขึ้น

สำหรับประเทศไทย นายพลตรี กล่าวว่า รูปแบบการพัฒนาป่าอย่างยั่งยืนของภาครัฐที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนั้น สอดคล้องกับแนวทางของ Forest Landscape Restoration (FLR) ซึ่งประกอบไปด้วยเรื่องป่าธรรมชาติ ป่าอนุรักษ์ ป่าเศรษฐกิจ แต่ก็คงไปถึงป่าในเมือง และมีส่วนเป็นป่าชายเลน



ดร.สุรธรณ์ ตั้งมิตรเจริญ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการส่งเสริมการปลูกป่า กรมป่าไม้ กล่าวว่า ในส่วนของป่าเศรษฐกิจ เมื่อมองในเชิงพื้นที่ของ ไทย แบ่งได้เป็น 4 กลุ่มชัดเจน กลุ่มแรก คือ พื้นที่กรรมสิทธิ์ ซึ่งมีพื้นที่มากที่สุด เป้าหมายของป่าเศรษฐกิจในประเทศไทยคือ 15% ครึ่งหนึ่ง คือเป็นพื้นที่กรรมสิทธิ์ และอีกส่วนหนึ่ง คือ พื้นที่ สปก. หรือสำนักงานปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ส่วนต่อมาคือ พื้นที่ ดพร. คือ พื้นที่ที่รัฐ อนุญาตให้กลุ่มที่ราษฎรอยู่ในพื้นที่ป่าสงวน สุ่มป่าอื่น 3-4-5 ซึ่งไม่ได้เป็นพื้นที่ต้นน้ำ และส่วนสุดท้าย คือ พื้นที่ป่าถาวร

ประเทศไทยมีการทำอุตสาหกรรมไม้นานแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม้สัก ซึ่งถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นตั้งแต่ 50 ปีมาแล้ว ที่ได้รับความช่วยเหลือ จากประเทศเดนมาร์กในโครงการปรับปรุงพันธุ์ไม้สัก เมื่อมองให้ครบทั้งห่วงโซ่มูลค่า ในส่วนของต้นน้ำได้มีการดำเนินการไปแล้วในเรื่องของ การพัฒนาพันธุ์ไม้ การจัดการสวนป่าเพื่อเศรษฐกิจ ในส่วนของกลางน้ำ เป็นเรื่องของ การแปรรูป การพัฒนาผลิตภัณฑ์

ส่วนของปลายน้ำเป็นเรื่องของการตลาด ที่จะส่งเสริมตลาดให้มีความเสถียร และเป้าหมายจริง ๆ คือ การส่งเสริมการส่งออกเพื่อทำให้เกิด แรงจูงใจว่าปลูกแล้วมีตลาดขายได้อย่างจริงจัง ประเด็นว่าแค่เพาะตลาดภายในประเทศคงยังไม่เพียงพอ

"เมื่อเปรียบเทียบกับกับทางสวีเดน ต้องยอมรับว่าเรายังห่างไกล โดยเฉพาะ ในเรื่องของ Wood Construction ซึ่งบทเรียน จากสวีเดนทำให้ไทยเราต้องหันมาสนใจเรื่องของ ป่าในเมือง ที่จะนำไปสู่การนำไม้มาใช้ใน Wood construction หรือ Wood Building ต่าง ๆ เปรียบเทียบกับทางเยอรมนีเห็นว่า จะลองนำร่องดูในเรื่องของการทำโครงสร้างอาคารไม้ 8 ชั้น ถือว่า เป็นจุดเริ่มต้นที่ดี สำหรับภาคเอกชน หรือแม้แต่ในภาครัฐเอง ที่น่าจะจะต้องเพิ่มการใช้ไม้เข้าไปในสัดส่วนของหน่วยงานของ ภาครัฐเอง" ดร.สุรธรณ์กล่าว

ทั้งหมดนี้ คือ โมเดล 'ดีดไม่เคโด้ป้า' ของประเทศสวีเดนที่วางแนวทางการที่คนสามารถอยู่ร่วมกับป่าและสามารถใช้ทรัพยากรได้อย่างยั่งยืน จนนำมาสู่การเป็นผู้นำด้านสิ่งแวดล้อมที่มีป่ามากกว่า 80% ของพื้นที่ ควบคู่กับการส่งออกไม้ชั้นดี 3 ของโลก ในส่วนของประเทศไทย หลายภาคส่วนไม่ว่าจะเป็นรัฐ เอกชน หรือภาคประชาสังคมต่างตื่นตัวและให้ความสำคัญในเรื่องป่าไม้มากขึ้น นับว่าเป็นจุดเริ่มต้นที่ดี แต่ก็ต้องติดตามต่อไปว่าผลจะเป็นอย่างไร



#กดคลิก ติดตาม ส่งแชทข่าวอีศนา ได้ที่นี่ <https://www.facebook.com/isranewsfanpage>



ขั้นที่ 4 : เปิดปมปัญหาคำสั่งศาล ปค.ล้างผลข้อมูล ป.ป.ช. เจ้าหน้าที่รัฐไม่โดนโทษวินัย

หัวข้อ : นิติรัฐ นิติธรรม

วันที่และเวลาที่เผยแพร่ : 27 เมษายน 2566 เวลา 08.30 น.



สำนักข่าวอิศรา
ISNA NEWS AGENCY
INVESTIGATIVE OF THAILAND

หน้าแรก | ติดต่อเรา | เกี่ยวกับเรา | ศูนย์ข่าวภาคใต้ | ศูนย์ข่าวเพื่อชุมชน | ศูนย์ข่าวสารานุกรมอาสาสมัคร | ศูนย์ข่าวสืบสวน

หน้าแรก | ISNA NEWS | รายงาน-สรุป

เปิดปมปัญหาคำสั่งศาล ปค.ล้างผลข้อมูล ป.ป.ช. เจ้าหน้าที่รัฐไม่โดนโทษวินัย

🕒 วันเสาร์ที่ 29 เมษายน 2566 เวลา 08:30 น. 📍 isranews **HITS** 3056 views



ปัญหาคำสั่งศาล ปค. ล้างผลข้อมูล ป.ป.ช. เจ้าหน้าที่รัฐไม่โดนโทษวินัย

การที่จะทำในเรื่องนี้ไปถกกันที่รัฐสภาจนทำให้เกิดเป็นกฎหมายที่จะสามารถบังคับใช้ต่อทุกหน่วยงานได้นั้น ฝ่ายการเมืองจะต้องนำเอาประเด็นเหล่านี้มาเสียก่อน ซึ่งที่ผ่านมาก็ไม่เคยมีฝ่ายการเมืองฝ่ายไหนเลยที่จะเอากรณีปัญหาเรื่องการทุจริต รวมไปถึงการที่แต่ละหน่วยงานมีกฎหมายที่แตกต่างกันออกไปไม่ว่าจะเป็นของ ป.ป.ช. และของศาลปกครองเข้าไปหาไว้ในรัฐสภาเลย แม้แต่ในการเลือกตั้งที่จะมาถึงนี้ ประเด็นเหล่านี้ก็ไม่เคยถูกนำไปหาเสียงเช่นกัน

ในช่วงปลายปี 2565 จนถึงต้นปี 2566 มีหลายคดีที่ถูกยื่นฟ้องโดยคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) นำขึ้นสู่การพิจารณาของศาลปกครองกลาง โดยฝ่ายผู้ถูกร้องมักอ้างว่าเป็นผู้ฟ้องศาลปกครองเอง

และผลการพิจารณาคดีของศาลปกครองกลางนั้นก็มักจะออกมาในรูปแบบที่ว่าการขึ้นของ ป.ป.ช. ไม่สามารถจะไปมีผลสืบเนื่องให้ดำเนินการต่อไปทางวินัย การให้เหตุผลผู้พิพากษาทำได้

โดยคดีเหล่านี้ก็มีอาท

คดีศาลปกครองสูงสุด มีคำสั่งยื่น 'ทรงชัย นกขมิ้น' ในคดียื่นฟ้องหน่วยงาน อบต.ราชำเหว: ปั่นสวไฟฟ้า

โดยคดีนี้ย้อนไปเมื่อวันที่ 21 ธ.ค.2565 ที่ผ่านมา ศาลปกครองสูงสุด มีคำสั่งให้เพิกถอนตามศาลปกครองชั้นต้นที่มีคำสั่งให้เพิกถอนการบังคับตามคำสั่งจังหวัดตามคำสั่งจังหวัดสมุทรปราการ สืบ ที่ 1893/2565 ลงวันที่ 8 เมษายน 2565 ของผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ที่ให้ นายทรงชัย นกขมิ้น พ้นจากตำแหน่ง นายกองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ราชำเหว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น หลังวินิจฉัยเห็นว่า คำสั่งเพิกถอนการบังคับตามคำสั่งทางปกครองของศาลปกครองชั้นต้นชอบด้วยหลักเกณฑ์ตามกฎหมายแล้ว

สำหรับการฟ้องคดีนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจาก นายทรงชัย นกขมิ้น ถูกผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ออกคำสั่งปลดพ้นจากตำแหน่งนายกองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ราชำเหว อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ ตั้งแต่วันที่ 8 เม.ย.65 จากนายทรงชัยถูกคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ชี้มูลความผิดในคดีการฉ้อฉลกรณีเพลิง 33.9 ล้านบาท เมื่อปี 2555 จนทำให้ผลการจัดเลือกตั้งนายกองค์การบริหารส่วนตำบลราชำเหว แทนตำแหน่งที่ว่าง ในวันที่ 5 มิ.ย.2565

อย่างไรก็ตาม หลังถูกปลดจากตำแหน่งนายทรงชัย ได้ไปใช้ชีวิตในต่างบ้านต่างเมืองของผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ โดยยื่นฟ้องคดีต่อศาลปกครองกลาง มีคณะกรรมการ ป.ป.ช.เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 และ ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ เป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 พร้อมขอให้ศาลมีคำสั่งคุ้มครองชั่วคราวก่อนการพิพากษา

ก่อนที่ ศาลปกครองสูงสุด จะมีคำสั่งยื่นตามศาลปกครองชั้นต้น เนื่องจากวินิจฉัยแล้วเห็นว่า คำสั่งเพิกถอนการบังคับตามคำสั่งทางปกครองของศาลปกครองชั้นต้นชอบด้วยหลักเกณฑ์ตามกฎหมาย จึงมีคำสั่งยื่นตามคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้น และให้ยกคำขอให้ระงับคำสั่งเพิกถอนการบังคับตามคำสั่งทางปกครองของศาลปกครองชั้นต้นไว้เป็นการชั่วคราวก่อนการวินิจฉัยอุทธรณ์ดังกล่าว



(ผ่านประกอบ: 'ทรงชัย นกขมิ้น' รอด! ศาลปค.สูงสุด มีคำสั่งยื่นไม่ต้องหยุดปฏิบัติหน้าที่นายกฯ ราชำเหว)

©นายก อบต.ลาดหญ้ายื่นอุทธรณ์-ศาลปกครองออกคำสั่งระงับ หลังถูก ป.ป.ช. ชี้มูลปมกลั่นแกล้งไม่จ่ายโบนัส

กรณีนี้เคยเป็นข่าวไปแล้วเมื่อวันที่ 3 มิ.ค.ที่ผ่านมา เมื่อมีแหล่งข่าวมาเปิดเผยกับผู้สื่อข่าวว่า ขอให้ตรวจสอบคุณสมบัติ นายชูชาติ เลิศสำน นายฯ อบต.ลาดหญ้า อ.เมือง กาญจนบุรี เนื่องจากเมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง นายกฯ อบต. ลาดหญ้าสมัยที่ 1 พร้อมพวก มีคดีล้มเลิกไม่พิจารณาจ่ายเงินประโยชน์ตอบแทนอันเป็นกรณีพิเศษ (โบนัส) ประจำปีงบประมาณ 2553 ซึ่งถูกคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ลงมติชี้มูลความผิดทางอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157 และ พ.ร.บ.ป.ป.ช. ปี 42 มาตรา 123/1 ประกอบ พ.ร.บ.ป.ป.ช. ปี 61 มาตรา 192 ตั้งแต่วันที่ 23 ธ.ค. 2562

ต่อมา ศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบ ภาค 7 พิพากษาว่า นายชูชาติ เลิศสำน จำเลยที่ 1 และพวก มีความผิดตาม ป.อ.มาตรา 157 พ.ร.บ.ป.ป.ช. ปี 42 มาตรา 123/1 ประกอบ ป.อ.มาตรา 83 และให้ลงโทษจำคุก พ.ร.บ.ป.ป.ช. มีเป็นบทหนักที่สุด ตาม ป.อ.มาตรา 90 จำคุกคนละ 1 ปี ปรับคนละ 30,000 บาท แต่เนื่องจากทางนำสืบของจำเลยทั้งสองเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา ลดโทษให้หนึ่งในสาม ตาม ป.อ.มาตรา 78 คงจำคุกคนละ 8 เดือน และปรับคนละ 20,000 บาท โทษจำคุกให้ลดโทษลงโทษไว้ 2 ปี

อย่างไรก็ตาม นายชูชาติ ได้ยื่นขออุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษา และยังคงอยู่ในชั้นผลการพิจารณาของศาลอุทธรณ์คดีซึ่งไม่สิ้นสุด ปัจจุบัน นายชูชาติ ได้ดำรงตำแหน่ง นายก อบต.ลาดหญ้า สมัยที่ 2

และเมื่อเดือน ม.ค. 2566 ที่ผ่านมา ทางปลัดกระทรวงมหาดไทย ออกหนังสือเรื่องการหยุดปฏิบัติหน้าที่ของผู้บริหารท้องถิ่นตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 ระบุว่า เมื่อคณะกรรมการ ป.ป.ช. ขึ้นสู่ความผิดเกี่ยวกับการทุจริตต่อหน้าที่ และได้ยื่นฟ้องต่อศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยศาลอาญาคดีทุจริตและประพฤติมิชอบได้ประทับ รับฟ้องแล้ว อันเป็นการกระทำความผิดในวาระที่ผ่านมา

ต่อมาบุคคลดังกล่าวได้รับเรื่องสั่งให้ดำรงตำแหน่ง ผู้บริหารท้องถิ่นอีก ทั้งที่จะต้องหยุดปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 81 ประกอบมาตรา 93 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561

ขณะที่นายสนธิรัตน์ ศรีสินธุ์ นายอำเภอเมืองกาญจนบุรี ก็ได้ให้สัมภาษณ์กับสื่อมวลชนในกรณีที่น่าายุชาติสามารถดำรงตำแหน่งนายก อบต.ได้ต่อไปว่าเป็นเพราะว่า ขณะเข้ามารับตำแหน่งนายอำเภอกาญจนบุรีใหม่ ๆ เคยตั้งให้นายยุชาติ พ้นจากตำแหน่งไปตั้งรกรากแล้ว แต่นายยุชาติได้ขอลุทธิธรรมิไปศาลปกครองจังหวัดสุพรรณบุรี ศาลมีคำสั่งยุบคำสั่ง ให้กลับมาดำรงตำแหน่งอีกครั้ง จนกระทั่งมีการเลือกตั้งใหม่ และนายยุชาติชนะการเลือกตั้ง



(อ่านประกอบ:ต้องหยุดทำหน้าที่หรือไม่! ร้องสอบนายกอบต.ลาดหญ้า โดนคุก 8 ต.รองอาญา-นอก.ฯ แจ้งหาใจอู๋)

ศาลปกครองสั่งรื้อลายแป้น 'นิพนธ์ บุญญามณี' ใน/จ่ายเงินชดเชยชดเชย 50 ล้านบาท

และคดีล่าสุดเมื่อไม่นานมานี้ก็เป็นคดีของนายนิพนธ์ บุญญามณี รองหัวหน้าพรรคประชาธิปัตย์ ที่ศาลปกครองกลางมีคำสั่งยุบคำสั่งตั้งของกระทรวงมหาดไทย

โดยคดีนี้มี ผู้ฟ้องคดีคือนายนิพนธ์ บุญญามณี มีคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เป็นผู้ถูกฟ้องที่ 1 กระทรวงมหาดไทย เป็นผู้ถูกฟ้องที่ 2

สาระสำคัญก็คือว่าผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 ระบุดังกล่าวหา ผู้ฟ้องคดีในส่วนของการไต่สวนของคณะกรรมการ ป.ป.ช. ลงวันที่ 17 กันยายน 2563 ว่าละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ไม่มอบอำนาจให้บริษัท พลัส เทคโนโลยี จำกัด (ผู้ขาย) เป็นตัวแทน ในการจดทะเบียนรถซ่อมบำรุงทางรถบรรทุกประเภท 10 ล้อ 3 จำนวนสองคัน และละเว้นไม่อนุมัติเบิกจ่ายเงินค่ารถทั้งสองคัน จำนวน 50,850,000 บาท ให้แก่ผู้ขาย และมีมติโดยเสียงข้างมากกว่า การกระทำของผู้ฟ้องคดีมีมูลความผิดทางอาญาคำนวณประมวล กฎหมายอาญา มาตรา 157 (ฐานเป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ เพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใด) และมีมูลความผิดฐานละเลยไม่ปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่หรือปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ชอบด้วยอำนาจหน้าที่หรือประพฤติดนพำเนินการความสงบเรียบร้อยของ ประชาชนตามมาตรา 79 แห่งพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ส่งผลทำให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 มีคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 1528/2564 ลงวันที่ 25 มิถุนายน 2564 สั่งให้ผู้ฟ้องคดีพ้นจากตำแหน่งนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา ในวาระการดำรงตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 4 สิงหาคม 2556 ถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2562 ตามการขึ้นสู่ความผิดของผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 โดยไม่แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนก่อนแต่อย่างใด

ขณะที่ศาลปกครองกลางวินิจฉัยแล้วเห็นว่าเมื่อพิจารณา บทบัญญัติมาตรา 19 (4) แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 แล้ว เห็นได้ว่า ข้อกล่าวหาที่ใส่ในอำนาจ ไต่สวนและพิจารณาของคณะกรรมการ ป.ป.ช. หมายถึงเฉพาะข้อกล่าวหาที่เกี่ยวกับการกระทำ ความผิดฐานทุจริตต่อหน้าที่ กระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ หรือกระทำความผิด ต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรมเท่านั้น

ส่วนความผิดฐานทุจริตต่อหน้าที่ ถือเป็นมูลความผิดทางวินัย คณะกรรมการ ป.ป.ช. ไม่มีอำนาจในการไต่สวนข้อเท็จจริง

สืบค้น คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 1528/2564 ที่สั่งให้อำเภอหรือนายนิพนธ์พ้นจากตำแหน่งนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด สงขลา จึงน่าจะไม่นับด้วยกฎหมาย

ศาลปกครองกลางจึงได้ยกเลิกคำสั่งทุเลาคำสั่งกระทรวงมหาดไทยดังกล่าว



(อ่านประกอบ:ฉบับเต็ม! คำสั่งคุ้มครองชั่วคราวศาลปค.กลาง ที่ 'นิพนธ์' สมัคร ส.ส.ไม่ได้จะเสียหายร้ายแรง)

จาก 3 คดีเบื้องต้นจะเห็นได้ชัดเจนนัยที่สามคดียุติศาลปกครองได้มีคำสั่งชัดเจนว่าคำสั่ง และการข่มขู่ของ ป.ป.ช.นั้นไม่สามารถครอบงำการดำเนินการทางวินัยรวมถึงให้เจ้าหน้าที่ข้าราชการอยู่ภายใต้ความผิดต้องออกจากตำแหน่งได้

@เลขา ป.ป.ช.ยอมรับปัญหาและหน่วยงานตามกฎหมาย ควรมีข้อเสนอไปแก้รัฐธรรมนูญ

จากกรณีดังกล่าว นายจิรวิทย์ โชษมงคล เลขาธิการ ป.ป.ช. ได้ให้สัมภาษณ์กับสื่อมวลชน ยอมรับว่าในปัจจุบันมีคดีอีกเป็นนับร้อยคดีที่มีการข่มขู่ไปแล้วและกำลังรอเข้าสู่การพิจารณาของศาลปกครอง ซึ่งในขณะนี้ ป.ป.ช.ก็ทำอะไรไม่ได้เหมือนกับเพราะมันเป็นอำนาจศาลปกครองจะพิจารณารว่าการข่มขู่ของ ป.ป.ช.จะสามารถนำไปสู่การหยุดปฏิบัติหน้าที่ได้หรือไม่ หรือก็คือว่าระหว่าง ป.ป.ช.และหน่วยงานอื่นๆที่เรานับกฎหมายที่แตกต่างกันนั่นเอง

เลขาธิการ ป.ป.ช.กล่าวต่อไปว่าอย่างไรก็ตามเรื่องนี้ก็ถือว่าเป็นปัญหา ซึ่งวิธีการจะแก้ปัญหานี้ทางที่ดีที่สุดก็ต้องนำประเด็นปัญหามานั่งปรึกษาร่วมกันทุกฝ่าย หรือก็คือนำปัญหาไปถกกันที่รัฐสภานั้นเองว่าจะทำอย่างไรกับกรณีข้าราชการที่ถูกข่มขู่ว่ามีพฤติกรรมการทุจริต แล้วเขาจะไม่สามารถไปฟ้องต่อศาลปกครองได้ เรื่องนี้ก็มีที่พูดคุยกันเหมือนกันเช่นว่าถ้าหากคดีไปถึงศาลยุติธรรมแล้ว ก็ไม่จำเป็นจะต้องไปที่ศาลปกครองเลยจะได้หรือไม่

"แต่การที่จะทำในสิ่งที่มีไปถกกันที่รัฐสภาจนทำให้เกิดเป็นกฎหมายที่จะสามารถบังคับใช้ต่อทุกหน่วยงานได้มัน ฝ่ายการเมืองจะต้องนำเอาประเด็นเหล่านี้มาเสียก่อน ซึ่งที่ผ่านมาไม่เคยมีฝ่ายการเมืองฝ่ายไหนเลยที่จะเอากรณีปัญหาเรื่องการทุจริต รวมไปถึงการที่แต่ละหน่วยงานตามกฎหมายที่แตกต่างกันออกไปไม่ว่าจะเป็นของ ป.ป.ช. และของศาลปกครองเข้ามามีผลในรัฐสภาเลย แม้แต่ในการเลือกตั้งที่จะมาถึงนี้ ประเด็นเหล่านี้ก็ไม่เคยถูกนำมาพิจารณาเช่นกัน"
เลขาธิการ ป.ป.ช.กล่าว

นายจิรวิทย์ยังกล่าวต่อไปถึงบทบาทของ ป.ป.ช.กับการแก้กฎหมายในอนาคตว่าจะถึงแล้วจะเห็นว่าคดีที่สื่อมวลชนนั้นได้ยกขึ้นมาเป็นส่วนมากเป็นคดีที่ใช้ พ.ร.บ. ป.ป.ช. 2542 ไม่ใช่กฎหมายฉบับล่าสุดที่ได้มีการแก้ไขไป ดังนั้น ป.ป.ช.ก็กำลังเฝ้าระวังอยู่ว่าการพิจารณาของศาลปกครองในอนาคต ถ้าหากมีการดำเนินการพิจารณาด้วย พ.ร.บ. ป.ป.ช. ฉบับล่าสุดที่ได้มีการแก้ไขไปแล้วจะสามารถสั่งให้ข้าราชการพ้นจากตำแหน่งเมื่อมีการข่มขู่จากทาง ป.ป.ช. ได้หรือไม่ หรือถ้าหากมีการออกคำสั่งทุเลาอีกก็อาจจะต้องเป็นเรื่องของกระทรวงมหาดไทยด้วยที่จะต้องไปพิจารณาแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป



sponsored by
**KONRAD
ADENAUER
STIFTUNG**

#กดคลิก ติดตาม ส่องข่าวอิสรภาพ ได้ที่นี่ <https://www.facebook.com/isranewsfanpage>

