



เดลินิวส์

Daily News
Circulation: 500,000
Ad Rate: 1,800

Section: First Section/ภาพ-ข่าวสังคม

วันที่: ศุกร์ 21 มีนาคม 2568

ปีที่: - ฉบับที่: 27553

Col.Inch: 22.36 Ad Value: 40,248

ภาพข่าว: ระฆังแก้ว: ให้การต้อนรับ

หน้า: 5(ล่างขวา)

PRValue (x3): 120,744

คลิป: สีสี่



ให้การต้อนรับ อัคริน เตชะเจริญวิกุล ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ สุรีย์ ชูรัฐเจริญ ที่ปรึกษาลำดับงานประธานและเจ้าหน้าที่บริหารบริษัท กลุ่มบีเจซี บิ๊กซี ให้การต้อนรับ รศ.ดร.สมชาย สุภัทรกุล คณบดี และ ผศ.ดร.อรพรรณ ยลระบิล รองคณบดีฝ่ายวิชาการและเครือข่าย พันธมิตร คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และ ศ.ดร.เอียน เฟนวิก ผู้อำนวยการสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในโอกาสเข้าร่วมงาน 2025 EFMD Social Impact Workshop “Business & Community Engagement” ที่อาคารบีจีซี เฮ้าส์



ไทยโพสต์

Thal Post
Circulation: 850,000
Ad Rate: 1,200

Section: First Section/ข่าวประชาสัมพันธ์

วันที่: ศุกร์ 21 มีนาคม 2568

ปีที่: 29

ฉบับที่: 10352

หน้า: 12(บนซ้าย)

Col.Inch: 19.24 Ad Value: 23,088

PRValue (x3): 69,264

คลิป: ชาว-ดำ

ภาพข่าว: สารพัน เศรษฐกิจ สังคม: สร้างสังคมยั่งยืน

สารพัน

เศรษฐกิจ สังคม



สร้างสังคมยั่งยืน

อัคริน เตชะเจริญวิกุล ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่กลุ่มบีเจซี ให้การต้อนรับ รศ.ดร.สมชาย สุภัทรกุล คนบดี และ ผศ.ดร.อรพรรณ ยลระบิล รองคณบดีฝ่ายวิชาการและเครือข่ายพันธมิตร คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พร้อมทั้ง ศ.ดร.เอียน เพนวิค ผู้อำนวยการสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในงาน 2025 EFMD Social Impact Workshop “Business & Community Engagement” การประชุมเชิงปฏิบัติการโดยคณบดีคณะบริหารธุรกิจจากมหาวิทยาลัยชั้นนำ นักวิชาการ และผู้นำด้านการบริหารธุรกิจจากประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ที่มาร่วมอภิปรายข้อมูลเชิงลึกและกรณีศึกษาเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อสังคมอย่างยั่งยืนในระดับชาติและระดับนานาชาติ ทั้งด้านการส่งเสริมอาชีพ สร้างรายได้ และพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน รวมถึงมีการจัดแสดงผลิตภัณฑ์จากวิสาหกิจชุมชน ที่อาคารบีจีซี เฮาส์ เมื่อเร็ว ๆ นี้

'ซีรีส์หญิงรักหญิง' ความจริงของการแสดงออกทางเพศในสังคม

กรุงเทพธุรกิจ
บทความพิเศษ
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.)

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซีรีส์ GL (Girl's Love) หรือยูลิได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในกลุ่มผู้ชมที่สนใจเรื่องราวความรักระหว่างผู้หญิงโดยติดอันดับ Top 10 ประเด็นออนไลน์ที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในช่วงกลางปี 2567 ผู้ผลิตต่างหันมาจับตลาดนี้โดยมีการผลิตซีรีส์ยูลิหลายเรื่อง เช่น 'Club Friday The Series: Love Bully รักให้ร้าย' และ 'ใจซ่อนรัก' ซึ่งถือเป็นหนึ่งในเครื่องมือที่สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิของ LGBTQ+ ในสังคมปัจจุบัน

โดยเฉพาะเมื่อซีรีส์เหล่านี้สามารถนำเสนอเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับความรักและการยอมรับในรูปแบบที่ไม่ล้อเลียนทางเพศสภาพและไม่ตึงเครียด แต่แฝงไปด้วยสาระความรู้ที่ช่วยให้ผู้ชมเข้าใจมุมมองที่หลากหลายของความรักในทุกๆ รูปแบบ ด้วยเหตุนี้ คณะนักวิชาการ มธ. จึงฉายภาพนำเสนอมุมมอง LGBTQ+ ความหลากหลายของสังคมและสร้างผลกระทบ ที่ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมในวงกว้างตามเป้าหมายที่ 5 ของ SDGs

สะท้อนภาพความหลากหลายทางเพศ

ดร.เกียรติญา สายสนั่น อาจารย์ประจำคณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน
“สิ่งที่ทำให้ซีรีส์ GL มีความสำคัญในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิ LGBTQ+ คือการที่สามารถสะท้อนความจริงของการแสดงออกทางเพศในสังคม ที่บางครั้งยังคงได้รับการยอมรับอย่างจำกัด หรือถูกตีตราจากสังคม ซีรีส์ GL จะทำให้ผู้ชมเห็นว่าความรักที่เกิดขึ้นระหว่างผู้หญิงก็เป็นเรื่องธรรมดาเช่นเดียวกับความรักระหว่างชายและหญิง และสิทธิของทุกคนควรได้รับการเคารพและยอมรับ
ทิศทางของซีรีส์ GL มีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างแน่นอนในช่วง 3 ปีข้างหน้า เพราะคนดูเริ่มมีความสนใจและยอมรับในเนื้อหา



ที่หลากหลายทางเพศมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามในช่วง 5 ปีข้างหน้า เราอาจจะเห็นซีรีส์แนวนี้ลดลง โดยอาจจะจะมีแนวทางใหม่ๆ เข้ามาในช่วงเวลานั้นหรือเกิดการพัฒนาเรื่องราวที่มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น รวมถึงการนำเสนอเนื้อหาที่ไม่จำกัดอยู่แค่การสร้างความรักระหว่างคู่รักเพศเดียวกัน แต่ยังสะท้อนภาพความหลากหลายทางเพศในแง่มุมอื่นๆ ที่ไม่เคยได้รับการสำรวจมาก่อน

อุตสาหกรรมสื่อไทยสามารถใช้ซีรีส์ GL (Girl's Love) เป็นเครื่องมือสำคัญในการผลักดัน Soft Power ของไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการนำเสนอเรื่องราวความรักและความหลากหลายในรูปแบบที่น่ารักและน่าสนใจ สามารถสร้างการรับรู้และความเข้าใจในวัฒนธรรมไทยไปทั่วโลก เช่นเดียวกับที่ซีรีส์เกาหลีได้สร้างกระแสให้กับอาหาร วัฒนธรรม และการท่องเที่ยวในเกาหลีได้ จนเป็นกระแสระดับสากลมาแล้ว ดังนั้น ซีรีส์ GL ของไทยสามารถถ่ายทอดเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมผ่านการนำเสนอสินค้าพื้นเมือง อาหารไทย หรือแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามได้อย่างกลมกลืนควบคู่กับการเสริมสร้างภาพลักษณ์ของไทยในฐานะประเทศที่มีความเปิดกว้างและยอมรับในความหลากหลายทางเพศ ทำให้การใช้ Soft Power ผ่านสื่อสามารถสร้างอิทธิพลแรงดึงดูดให้กับนักท่องเที่ยวและนักลงทุนจากทั่วโลกได้โดยคาดการณ์ว่าคอนเทนต์

เหล่านี้จะสามารถสร้างมูลค่าเศรษฐกิจได้สูงถึง 2,000 ล้านบาท.....”

ซีรีส์ GL สร้างฐานแฟนคลับที่หลากหลาย

ธัญญ์วาริน สุขะพิสิษฐ์ ผู้กำกับซีรีส์ และอดีต ส.ส.พรรคก้าวไกล “ข้อดีของซีรีส์ GL คือสามารถเชื่อมโยงและสร้างฐานแฟนคลับที่หลากหลาย ซึ่งทำให้ผู้ชมสามารถเข้าใจและยอมรับความหลากหลายทางเพศได้ ขณะที่ตลาดในประเทศไทยเริ่มได้รับการสนับสนุนมากขึ้นจากผู้ผลิตและผู้ชม ทำให้เทรนด์ GL ของไทยเริ่มได้รับการพูดถึงในระดับโลกมากขึ้น

อย่างไรก็ดี ประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการสร้างและส่งออกซีรีส์ GL เมื่อเทียบกับประเทศเกาหลีใต้จะมีประสบการณ์ยาวนานในการสร้างซีรีส์ที่สามารถสร้างกระแสในระดับสากล และญี่ปุ่นเองก็มีการผลิตซีรีส์ GL อย่างต่อเนื่องและได้รับความนิยมจากผู้ชมทั่วโลก แต่อุตสาหกรรมบันเทิงไทยแม้จะเป็นตลาดที่ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นและมีทุนสร้างไม่สูงนัก แต่ก็มีจุดแข็งที่แตกต่างสามารถพัฒนาและขึ้นเป็น Top Tier แนวยูลิได้อย่างรวดเร็ว

โดยไทยจะสร้างเนื้อหาที่มีเอกลักษณ์ชัดเจน มีคุณภาพและแตกต่างกว่า ซึ่งเป็นตัวกระตุ้นให้ไทยสามารถก้าวขึ้นเป็นตัวเลือกในตลาดที่มีศักยภาพในการผลิตและเผยแพร่ซีรีส์ GL อันเป็นผลดีต่อการส่งเสริม Soft Power ไทย



กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 958

Section: First Section/ทัศนะ

วันที่: ศุกร์ 21 มีนาคม 2568

ปีที่: 38

ฉบับที่: 12863

หน้า: 7(ล่างซ้าย)

Col.Inch: 71.92 Ad Value: 68,899.36 PRValue (x3): 206,698.08 คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: บทความพิเศษ: 'ซีรีส์หญิงรักหญิง' ความจริงของการแสดงออกทางเพศ...

ในด้านวัฒนธรรมและความหลากหลายทางเพศ
ที่สำคัญที่สุดคือการที่ภาครัฐเล็งเห็นถึง
ศักยภาพของคอนเทนต์ยูริในการส่งเสริม
อุตสาหกรรมบันเทิงและเศรษฐกิจ
ของประเทศ และร่วมสนับสนุนเพื่อให้ตลาด
ซีรีส์ GL ในไทยเติบโตได้อย่างแข็งแกร่ง
และยั่งยืน เพราะการมีทุนสนับสนุนจะเป็น
ปัจจัยสำคัญในการยกระดับคุณภาพ และ
ส่งเสริมให้มีการสร้างสรรค์งานที่มีมาตรฐาน
สูงขึ้น.....”

ความหมายของความรักที่ไม่จำกัดเพศ

นรมน กัลยาณมิตร นักเขียนหนังสือ
นิยาย Girls' Love / Yuri นามปากกา
Ma-Bung” หลายคนอาจมองว่า
กระแสของคอนเทนต์แนว GL เป็นเพียง
กระแสชั่วคราวที่บูมขึ้นมา แต่จริงๆ แล้ว
มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้ตั้งแต่
ช่วงที่มีซีรีส์ที่เปิดตัวในยุคก่อนอย่าง Yes
or No หรือ ซีรีส์ฮอว์ไทม์ ตัวละคร ก้อยดาว
ที่เริ่มสร้างฐานแฟนคลับให้กับเรื่องราว
ความรักในรูปแบบที่แตกต่าง

ก่อนที่จะกระแสนี้จะค่อยๆ เติบโต
อย่างมั่นคง คล้ายกับการเดินขึ้นบันได
ที่ค่อยๆ สร้างความสนใจและความเข้าใจ
ที่ลึกซึ้งมากขึ้นในสังคม และทุกวันนี้
นิยายและซีรีส์ GL ได้รับการยอมรับ
อย่างกว้างขวางและไม่ใช่ว่าเพียงแค่กระแส
ชั่วคราวอีกต่อไป

การเติบโตของซีรีส์ GL ในประเทศไทย
ไม่ได้เป็นเพียงแค่กระแส แต่กำลังก้าว
สู่การเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่มี
ศักยภาพในการขับเคลื่อน Soft Power
ของประเทศไทยไปสู่เวทีโลก ด้วยรากฐาน
จากนิยาย GL ยอดนิยมที่ได้รับการดัดแปลง
ให้เป็นซีรีส์คุณภาพสูงทำให้วงการบันเทิงไทย
สามารถสร้างสรรค์เนื้อหาที่ตรงใจผู้ชม
พร้อมทั้งขยายฐานแฟนคลับในระดับสากล

หากไทยสามารถยกระดับมาตรฐาน
การผลิตและขยายตลาดไปยังแพลตฟอร์ม
ระดับโลกได้สำเร็จ ซีรีส์ GL จะไม่เพียง
เป็นเพียงคอนเทนต์ที่ได้รับความนิยม
แต่จะกลายเป็นหนึ่งในสินค้าทางวัฒนธรรม
ที่ช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจ และสร้างอิทธิพล
ในระดับนานาชาติได้อย่างแท้จริง
นี่คือโอกาสของไทยในการก้าวขึ้นเป็น
ศูนย์กลางของอุตสาหกรรมบันเทิงที่ยั่งยืน
และทรงพลังในเวทีโลก



มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,200

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 21 มีนาคม 2568

ปีที่: 48

ฉบับที่: 17176

หน้า: 12(บนขวา)

Col.Inch: 29.38 Ad Value: 35,256

PRValue (x3): 105,768

ศิลปิน: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: นักวิชาการแนะ4ข้อป้องกันเหตุซ้ำพระราม2

นักวิชาการแนะ4ข้อป้องกันเหตุซ้ำพระราม2

เมื่อวันที่ 20 มีนาคม รศ.ดร.สุปรียา แก้วละเอียด รองอธิการบดีฝ่ายบริหารศูนย์ลำปาง และการคลัง และอาจารย์ประจำศูนย์กฎหมายมหาชนและศูนย์กฎหมายภาษีอากร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) เปิดเผยว่า กรณีโครงสร้างสะพานกำลังก่อสร้างบริเวณถนนพระราม 2 พังถล่ม จนมีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บหลายราย และเกิดเหตุอีกมากกว่า 2,500 ครั้ง นับตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา นั้น ที่ผ่านมามีถูกโยนให้เป็นความผิดของบริษัทเอกชนเพียงฝ่ายเดียว แต่ความจริงแล้วหน่วยงานของรัฐเจ้าของโครงการก็ต้องรับผิดชอบความบกพร่องในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างและอาจถูกฟ้องเป็นจำเลยในศาลได้เช่นกัน นอกจากนี้ผู้เสียหายจะสามารถฟ้องบริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นคดีอาญา เช่นฐานประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือคดีแพ่งด้วยเหตุละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 แล้วยังสามารถฟ้องหน่วยงานรัฐเจ้าของโครงการก่อสร้างตาม พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539 ที่ศาลปกครองได้อีกด้วย

รศ.ดร.สุปรียากล่าวว่า ประเทศไทยสามารถใช้มาตรการป้องกันปัญหาในอนาคต แบ่งเป็น 4 มาตรการ ได้แก่ 1.กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย เช่น กำหนดทุกโครงการก่อสร้างภาครัฐและเอกชนดำเนินการในพื้นที่สาธารณะจัดทำระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System-SMS) กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยประจำโครงการ (Project Safety Officer) ต้องผ่านการอบรมและมีใบอนุญาตรับรองจากรัฐ 2.กำหนดมาตรการการตรวจสอบ เช่น มีเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบจากภายนอก (Independent Safety Auditor) ที่ไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อนเพื่อประเมินความปลอดภัยอย่างเป็นกลาง มีการตรวจเช็คก่อสร้างแบบสุ่ม (Random Inspection) มีอำนาจสั่งให้ระงับการดำเนินการได้หากเห็นว่าไม่ปลอดภัย

รศ.ดร.สุปรียากล่าวว่า 3.กำหนดมาตรการลงโทษได้สัดส่วนและมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและความเสียหายต่อสาธารณะ เช่น ประเทศออสเตรเลียมีฐานความผิด Industrial Manslaughter เมื่อมี

ลูกจ้างหรือบุคคลอื่นเสียชีวิต เพราะนายจ้างหรือบริษัทประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงในหน้าที่ดูแลความปลอดภัย มีโทษจำคุกสูงสุดถึง 25 ปี และโทษปรับองค์กร (Corporate Penalty) สูงสุดถึง 16.5 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย เช่นเดียวกับอังกฤษมีฐานความผิด Corporate Manslaughter มีโทษปรับไม่จำกัดจำนวนเงิน อันเป็นความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคลครอบคลุมไม่ว่าเป็นบริษัทห้างหุ้นส่วน องค์กรของรัฐ เพื่อให้องค์กรใส่ใจในมาตรการความปลอดภัยอย่างจริงจัง 4.กำหนดมาตรการด้านความโปร่งใสของโครงการก่อสร้าง เช่น ออสเตรเลียกำหนดให้โครงการก่อสร้างต้องเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยสู่สาธารณะ (Public Safety Records) ประชาชนสามารถตรวจสอบชื่อผู้รับเหมา รายงานอุบัติเหตุ ผลการตรวจสอบความปลอดภัยจากหน่วยงานของรัฐได้ตลอดเวลา เพื่อสร้างแรงกดดันทางสังคม ทำให้หน่วยงานของรัฐต้องจริงจังต่อการคัดเลือกบริษัทก่อสร้าง และควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างอย่างจริงจังอีกด้วย



สยามรัฐ

Siam Rath
Circulation: 900,000
Ad Rate: 850

Section: First Section/คุณภาพชีวิต

วันที่: ศุกร์ 21 มีนาคม 2568

ปีที่: 75

ฉบับที่: 25551

หน้า: 9(บนขวา)

Col.Inch: 85.36 Ad Value: 72,556

PRValue (x3): 217,668

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: คนเหนือเผชิญปัญหาฝุ่น-สังคมสูงวัย นักวิชาการระดมสมองจัดการ...

คนเหนือเผชิญปัญหาฝุ่น-สังคมสูงวัย นักวิชาการระดมสมองจัดการปัญหา



สทสว.ทฤษฎี SDG Move จัดเวทีระดมสมองความต้องการในพื้นที่ภาคเหนือ เผยลำพูนมีคะแนนดัชนีความก้าวหน้าสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG Index) นำจิบตา ส่วนแม่ฮ่องสอนยังเป็นปัญหาที่ท้าทาย ขณะที่ภาครัฐ-ประชาชนเห็นพ้อง “ฝุ่น PM2.5-สังคมสูงวัย-รายได้ต่ำ” เป็นปัญหาหนักที่ต้องเร่งแก้ไขด่วน

ผศ.ชล บุนนาค ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG Move) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ นำทีมคณะทำงานจับมือมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และทีมงานระดับภาคเหนือ เปิดเวทีประชุม

เชิงปฏิบัติการครั้งสำคัญ “นำเสนอข้อมูลความท้าทายด้านการพัฒนาที่ยั่งยืนระดับภูมิภาค และรับฟังความคิดเห็นจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับพื้นที่(ภาคเหนือ)” ณ สำนักบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โดยได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (สกสว.)

ผศ.ดร.ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ ผู้ช่วยอธิการบดีมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ร่วมแสดงบทบาทของมหาวิทยาลัยในการขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน ผ่านความร่วมมือทั้งในสถาบันและชุมชนโดยรอบ เน้นการพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมเพื่อยกระดับ

คุณภาพชีวิต ลดความเหลื่อมล้ำ และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งในภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม มุ่งสู่การพัฒนาอย่างครอบคลุมและยั่งยืน

ด้าน ศ.สุริชัย หวันแก้ว ประธานเครือข่ายวิชาการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนประเทศไทย (SDSN Thailand) ที่กล่าวถึงบทบาทของภาควิชาการในการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเน้นย้ำถึงความสำคัญขององค์ความรู้และความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษากับภาควิชาการในการเป็นศูนย์กลางขับเคลื่อนสังคมสู่ความยั่งยืน พร้อมส่งเสริมกระบวนการทำงานแบบบูรณาการ นำหลักการพัฒนา



สยามรัฐ

Siam Rath
Circulation: 900,000
Ad Rate: 850

Section: First Section/คุณภาพชีวิต

วันที่: ศุกร์ 21 มีนาคม 2568

ปีที่: 75

ฉบับที่: 25551

หน้า: 9(บนขวา)

Col.Inch: 85.36 Ad Value: 72,556

PRValue (x3): 217,668

คลิป: ชาว-ดำ

หัวข้อข่าว: คนเหนือเผชิญปัญหาฝุ่น-สังคมสูงวัย นักวิชาการระดมสมองจัดการ...

ที่ยั่งยืนมาเชื่อมโยงให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ตั้งแต่ระดับรากฐานไปจนถึงระดับสากล เพื่อสร้างผลลัพธ์ที่มั่นคงและสามารถต่อยอดไปสู่ระดับนานาชาติ

นอกจากนี้ คณะทำงานจาก สกสว. ได้ร่วมให้ข้อเสนอแนะโดยเน้นย้ำถึงความสำคัญของการขับเคลื่อนแผนวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (ววน.) เพื่อรองรับการพัฒนาในระดับพื้นที่ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์งานวิจัยของประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการออกแบบแนวทางที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

จากการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับความท้าทายด้านการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยใช้ SDG Index ระดับจังหวัดและภูมิภาคของทีม SDG Move พบว่าภาคเหนือเผชิญกับปัญหาหลักที่เกี่ยวข้องกับ 8 เป้าหมายของ SDGs ได้แก่ การจัดความยากจน (SDG 1) การจัดความหิวโหย (SDG 2) สุขภาพ และความเป็นอยู่ที่ดี (SDG 3) งานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ (SDG 8) โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม (SDG 9) เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน (SDG 11) การผลิตและการบริโภค ที่ยั่งยืน (SDG 12) และหุ้นส่วนความร่วมมือ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG 17)

ทั้งนี้ ตัวชี้วัดเกี่ยวกับ PM 2.5 ใน SDG Index อยู่ภายใต้ SDG 11 เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงปัญหามลพิษทางอากาศที่ยังคงรุนแรงในหลายจังหวัดของภาคเหนือ

นอกจากนี้ SDG Index ยังสะท้อนให้เห็นถึงความเหลื่อมล้ำระหว่างจังหวัด โดยแม้ฮองสอนมีคะแนน SDG Index

ค่อนข้างต่ำ และถูกจัดอยู่ในกลุ่มจังหวัดที่มีความท้าทายมากที่สุด โดยเฉพาะด้านการขจัดความยากจน (SDG 1) ความเท่าเทียมทางเพศ (SDG 5) น้ำสะอาดและสุขาภิบาล (SDG 6) เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน (SDG 11) การรับมือต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (SDG 13) และระบบนิเวศบนบก (SDG 15) ซึ่งสะท้อนถึงข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรของพื้นที่ ในขณะที่ลำพูนแม้จะมีค่าเฉลี่ย SDG Index สูงที่สุดในภาคเหนือ แต่ยังคงเผชิญปัญหาสำคัญ โดยเฉพาะด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี (SDG 3) และเมืองและชุมชนที่ยั่งยืน (SDG 11) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

ทั้งนี้ ปัญหาร่วมสำคัญในพื้นที่ภาคเหนือที่ต้องเร่งแก้ไข ได้แก่ มลพิษจาก PM 2.5 ที่รุนแรงขึ้นทุกปี คุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุที่ต้องการมาตรการรองรับที่มีประสิทธิภาพ การจัดการศึกษาที่ไม่ตอบโจทย์ตลาดแรงงาน ค่าครองชีพสูงไม่สอดคล้องกับรายได้ของประชาชนในพื้นที่ และประชาชนในพื้นที่ไม่สามารถเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยได้ เป็นต้น

โดยทางออกที่จะแก้ไขปัญหานั้น จะต้องอาศัยการศึกษาวิจัยผลกระทบและสาเหตุของมลพิษ PM 2.5 เพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายที่มีประสิทธิภาพ งานวิจัยเพื่อทำความเข้าใจการจัดการศึกษาที่ไม่ตอบโจทย์ตลาดแรงงาน และกำหนดมาตรการแก้ไขที่เหมาะสมกับพื้นที่ การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับการดูแลผู้สูงอายุเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุที่กำลังขยายตัว รวมถึงการศึกษาวิจัยด้านที่อยู่อาศัยของประชาชนในพื้นที่เพื่อหาแนวทางในการเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงที่อยู่อาศัยของประชาชนในพื้นที่



ข่าวสด

กรอบข่าว

Khao Sod (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/คอลัมน์/การเมือง

วันที่: เสาร์ 22 มีนาคม 2568

ปีที่: 34

ฉบับที่: 12533

หน้า: 7(ล่างขวา)

Col.Inch: 30.35 Ad Value: 33,385

PRValue (x3): 100,155

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: เสี่ยงประชาชน: รศ.ดร.วิชัย วิทยาเกียรติเลิศ ภาควิชาคณิตศาสตร์...

เสี่ยง ประชาชน

นโยบายซื้อหนี้เสียถือเป็นมาตรการใหญ่ การให้ภาคเอกชนโดยเฉพาะบริษัทบริหารสินทรัพย์ (AMC) เข้ามารับซื้อ NPL จากธนาคารและสถาบันการเงิน แทนการใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน

“นโยบายซื้อหนี้เสีย หากดำเนินการถูกทางจะฟื้นเศรษฐกิจได้ แต่ก็เสี่ยงที่กลายเป็นกับดักหนี้ซ้ำซาก”

ถือเป็นทางเลือกที่เป็นไปได้ และมีความเหมาะสมในเชิงนโยบายและเศรษฐกิจ

โดยรัฐบาลจะต้องทำหน้าที่เป็นกลไกกลาง กำกับดูแล และสร้างกรอบการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและประโยชน์สูงสุดกับประชาชนผู้เป็นลูกหนี้

พร้อมกำหนดมาตรการคุ้มครอง เช่น การเจรจาปรับโครงสร้างหนี้ใหม่ ลดดอกเบี้ย ลดภาระหนี้จริง และกำกับให้ AMC ดำเนินการอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้

รศ.ดร.วิชัย วิทยาเกียรติเลิศ

ภาควิชาคณิตศาสตร์และสถิติ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



นโยบายนี้เปรียบเสมือนดาบสองคม หากดำเนินการถูกทางจะสามารถฟื้นเศรษฐกิจได้จริง ช่วยลดภาระงบประมาณและหนี้สาธารณะ และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจจากเม็ดเงินลงทุนจากภาคเอกชน

ทั้งยังเปิดโอกาสให้ประชาชนกลับเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน อย่างไรก็ตาม นโยบายนี้ก็มีความเสี่ยง

เพราะหากรัฐบาลแก้ไขเฉพาะหนี้ โดยไม่แก้ไขพฤติกรรมทางการเงินของประชาชนด้วย เราจะเห็นปัญหาเดิมกลับมา

นั่นคือ พักหนี้-รีไฟแนนซ์แล้วก็จะกลับมาเป็นหนี้อีก กลายเป็นกับดักหนี้ซ้ำซาก

ฉะนั้นสิ่งสำคัญที่สุดคือ ต้องมีตัวเลข มีความโปร่งใส และมีเป้าหมายชัดเจน ซึ่งจะนำไปสู่การช่วยให้ประชาชนลืมตาอ้าปากได้

และขอเสนอให้รัฐบาลจัดทำมาตรการหรือเลือกช่วยเหลือเฉพาะกลุ่มเปราะบางเท่านั้น ไม่ควรหว่านไปทั่วทั้งประเทศ



สังคม

นักวิชาการ มร.ชีคานพระราม 2 ถล่ม ผู้เสียหายฟ้อง ‘หน่วยงานรัฐ-กทพ.’ ได้

โดย nicharee_tm

20 มี.ค. 2568 | 31 views



นักวิชาการ มร.ชีคานพระราม 2 ถล่ม ผู้เสียหายฟ้อง ‘หน่วยงานรัฐ-การทางพิเศษ’ ได้ เหตุรัฐต้องรับผิดชอบความเสียหายเกิดจากเอกชน

“นักวิชาการธรรมศาสตร์” แฉมุมมองทางกฎหมาย ชี้ผู้เสียหายจากเหตุการณ์คานพระราม 2 ถล่ม สามารถฟ้อง “หน่วยงานรัฐ-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ได้ พร้อมยกคำพิพากษาศาลปกครองในอดีต แม้เป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเอกชน แต่หน่วยงานรัฐย่อมต้องผูกพันในผลของการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย ส่วนความผิดของ “ผู้รับเหมา” ผู้เสียหายสามารถฟ้องได้ทั้งแพ่ง-อาญา

รศ.ดร.สุปรียา แก้วละเอียด รองอธิการบดีฝ่ายบริหารศูนย์สำปางและการคลัง และอาจารย์ประจำศูนย์กฎหมายมหาชนและศูนย์กฎหมายภาษีอากร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) เปิดเผยว่า กรณีโครงสร้างสะพานที่กำลังก่อสร้างบริเวณถนนพระราม 2 พังถล่ม เมื่อวันที่ 15 มี.ค. ที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บหลายราย และอีกมากกว่า 2,500 ครั้ง นับตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา ที่ผ่านมามีถูกโยนให้เป็นความผิดของบริษัทเอกชนเพียงฝ่ายเดียว แต่ในความจริงแล้วหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการก็ต้องรับผิดชอบความบกพร่องในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างและอาจถูกฟ้องเป็นจำเลยในศาลได้เช่นกัน

นอกจากผู้เสียหายจะสามารถฟ้องบริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นคดีอาญา เช่น ฐานประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือคิดแพ่งด้วยเหตุละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 แล้ว ยังสามารถฟ้องหน่วยงานรัฐซึ่งเป็นเจ้าของโครงการก่อสร้างตาม พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่ศาลปกครองได้อีกด้วย

“หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ตามกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแลโครงการก่อสร้างที่เอกชนดำเนินการให้มีความปลอดภัย ถ้าเจ้าหน้าที่รัฐกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือละเว้นไม่กระทำการทั้งที่มีหน้าที่ต้องควบคุมดูแลการก่อสร้าง จนส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตของประชาชน หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายตามมาตรา 5 ของ พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เช่น ค่าปลงศพ ค่าเสียหายทางทรัพย์สิน ค่าขาดไร้อุปกรณ์เลี้ยงดู” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

นักวิชาการธรรมศาสตร์ กล่าวว่า จากกรณีที่เกิดขึ้นผู้เสียหายสามารถฟ้องหน่วยงานของรัฐต่อศาลปกครองเป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับการกระทำละเมิดของหน่วยงานของรัฐอันเกิดจากการละเลยต่อหน้าที่ตามกฎหมาย มาตรา 9 วรรคหนึ่ง (3) แห่ง พ.ร.บ.จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ได้ โดยที่ผ่านมามีการฟ้องร้องรัฐให้ต้องรับผิดชอบความบกพร่องของโครงการก่อสร้างที่ดำเนินการโดยเอกชนอยู่หลายคดี และหนึ่งในนั้น คือดคดีที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างถนนพระราม 2 ตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางที่ 2565/2566

จากเหตุการณ์สะพานกลับรถบนถนนพระราม 2 บริเวณ กม.34 พังถล่มลงมาที่รถยนต์ที่สัญจร เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 2565 ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 2 ราย ซึ่งต่อมาบิดาและมารดาของผู้เสียชีวิตฟ้องกรมการทางหลวง อันเนื่องมาจากกรมทางหลวงได้ประกาศซ่อมพื้นสะพานกลับรถถนนพระราม 2 ซึ่งในระหว่างการซ่อมแซมดังกล่าว ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง คือนายช่างโครงการ (Project Engineer) ไม่มีการจัดเหล็กลั่นยึดเหนี่ยวระหว่างการรื้อสะพาน ส่งผลให้คานปูนสะพานกลับรถนั้นถล่มและหล่นทับรถยนต์ของประชาชนผู้สัญจรในขณะนั้น

คดีดังกล่าว ศาลปกครองพิพากษาว่า อุบัติเหตุดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย หากเจ้าหน้าที่ของผูถูกฟ้องคดี (กรมทางหลวง) ได้จัดการระมัดระวังตามสมควรในการควบคุมดูแลในการปฏิบัติงานและดูแลความปลอดภัยในระหว่างดำเนินการดำเนินการก่อสร้างและบูรณะสะพานอย่างเคร่งครัด อุบัติเหตุย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้นเจ้าหน้าที่ของรัฐจึงได้ละเลยต่อหน้าที่ในการป้องกันภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นตามมาตรา 4 และมาตรา 8 แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 ประกอบข้อ 2 ข้อ 17 (1) และ (3) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอันเป็นการกระทำละเมิดตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผูถูกฟ้องคดี (กรมทางหลวง) จึงต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองตามมาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

“จากคำพิพากษาเห็นได้ว่า เมื่อเกิดกรณีความเสียหายอันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่ต้องกระทำนั้น แม้จะเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเอกชนที่ได้รับว่าจ้างจากหน่วยงานของรัฐให้ปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐนั้นก็ดี หรือเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ในสังกัดของหน่วยงานของรัฐก็ดี หน่วยงานของรัฐดังกล่าวย่อมต้องผูกพันในผลของการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย ดังนั้น สำหรับเหตุการณ์โครงสร้างสะพานบริเวณถนนพระราม 2 เมื่อวันที่ 15 มี.ค. 2568 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐเจ้าของโครงการย่อมมีหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ผู้ฟ้องคดีจึงมีสิทธิฟ้องการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อศาลปกครองได้” นักวิชาการธรรมศาสตร์ กล่าว

อย่างไรก็ตาม การฟ้องหน่วยงานของรัฐมักจะมีข้อกังวลตามมาว่า การที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนจะเป็นภาระแก่ประชาชนเพราะเป็นการนำงบประมาณแผ่นดินซึ่งมาจากภาษีได้ที่เป็นภาษีอากรมาจ่าย แต่ต้องเข้าใจว่าการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเป็นกลไกในการเยียวยาความเสียหายนี้เพื่อคุ้มครองประชาชนที่ถูกละเมิดโดยหน่วยงานของรัฐ โดยหน่วยงานของรัฐย่อมใช้สิทธิได้เสียเอากับเจ้าหน้าที่ที่ทำการละเมิดได้ หากเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงตามมาตรา 8 แห่ง พ.ร.บ. ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

“การฟ้องร้องหน่วยงานของรัฐ เจ้าของโครงการเป็นมาตรการในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเท่านั้น และเป็นเพียงการสร้างความตระหนักให้กับรัฐบาลในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างให้ดีขึ้นเท่านั้น ไม่ได้แก้ไขปัญหาคือต้นเหตุและไม่ยั่งยืน สิ่งรัฐบาลควรทำ คือควรเน้นมาตรการเชิงป้องกัน หากพิจารณาแนวทางในการป้องกันปัญหาเรื่องนี้ จะพบว่าในหลายประเทศใช้มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างของเอกชนที่ประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

รศ. ดร.สุปรียา กล่าวถึงข้อเสนอที่ประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้เพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต โดยแบ่งออกเป็น 4 มาตรการ ได้แก่ 1. กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย เช่น กำหนดทุกโครงการก่อสร้างภาครัฐและเอกชนที่ดำเนินการในพื้นที่สาธารณะจัดทำระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) กำหนดให้มี เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยประจำโครงการ (Project Safety Officer) ที่ต้องผ่านการอบรมและมีใบอนุญาตรับรองจากรัฐ

2. กำหนดมาตรการการตรวจสอบ เช่น มีเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบจากภายนอก (Independent Safety Auditor) ที่ไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน เพื่อประเมินความปลอดภัยอย่างเป็นกลาง มีการตรวจ Site ก่อสร้างแบบสุ่ม (Random Inspection) และมีอำนาจสั่งให้ระงับการดำเนินการได้หากเห็นว่าไม่ปลอดภัย

3. กำหนดมาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วนและมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและความเสียหายต่อสาธารณะ เช่น ประเทศออสเตรียมีฐานความผิด Industrial Manslaughter เมื่อมีลูกจ้างหรือบุคคลอื่นเสียชีวิต เพราะนายจ้างหรือบริษัทประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงในหน้าที่ดูแลความปลอดภัย ซึ่งมีโทษจำคุกสูงสุดถึง 25 ปี และโทษปรับองค์กร (Corporate Penalty) สูงสุดถึง 16.5 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย เช่นเดียว กับประเทศอังกฤษมีฐานความผิด Corporate Manslaughter โดยมีโทษปรับที่ไม่จำกัดจำนวนเงิน อันเป็นความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคลที่ครอบคลุมไม่ว่าเป็นบริษัท ห้างหุ้นส่วน องค์กรของรัฐ เพื่อให้องค์กรใส่ใจในมาตรการความปลอดภัยอย่างจริงจัง

4. กำหนดมาตรการด้านความโปร่งใสของโครงการก่อสร้าง เช่น ประเทศออสเตรียกำหนดให้โครงการก่อสร้างต้องมีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยสู่สาธารณะ (Public Safety Records) ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลผู้รับเหมา รายงานอุบัติเหตุ ผลการตรวจสอบความปลอดภัยจากหน่วยงานของรัฐได้ตลอดเวลา เพื่อเป็นการสร้างแรงกดดันทางสังคม ทำให้หน่วยงานของรัฐต้องจริงจังต่อการคัดเลือกบริษัทก่อสร้าง และควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างอย่างจริงจังอีกด้วย

“ถ้ารัฐบาลมีวาระตงสมุดทุกของบิษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยไม่แก้ไขปัญหาเรื่องมาตรการความปลอดภัยของถนนพระราม 2 อย่างจริงจัง เชื่อว่าสถิติของความสูญเสียและสถิติคดีที่ประชาชนฟ้องหน่วยงานของรัฐคงไม่หยุดแต่เพียงเท่านั้น” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

แท็กที่เกี่ยวข้อง [ถนนพระราม 2](#)

คุณอาจสนใจ

Related News



เลือกถ้องและการเมือง
กพท.แะประชาชนหลัก
เสี่ยงใช้ถนนพระราม 2 -
ทางด่วนถาวรของ เข้าว...

16 N.A. 2568 | 449 views



สังคม
วสท.ภาคเหนือโครงการ
สะพานกลับ โครงการหลักยบ
ตัวจากสภาพดิน ชีเป็น...

15 N.A. 2568 | 478 views



เศรษฐกิจ
“สุริยะ” ชัดเส้น 11 เดือน ถนน
พระราม 2 ต้องเสร็จภายใน
มิถุนายน 68 เตรียมปิด...

4 N.A. 2567 | 145 views



สังคม
พระราม 2 อีกแล้ว! แผน
เหล็กร่วงปึกภาคระเบิดรถ
ทางหลวงเจอลมแรงพัด...

31 N.A. 2567 | 340 views



สังคม
สั่งหยุดงาน 3 วัน - เตรียม
ตัดคะแนน ผู้รับเหมา
พระราม 2 ถ้าแผนเหล็กว...

31 N.A. 2567 | 426 views



สังคม
พระราม 2 ระทึก! คนขับรถ
บรรทุกกลับ ชิงชนเหล็ก
เกือบ 30 คน

18 N.A. 2567 | 21K views

3+

ละคร / ซีรีส์

รายการ

ข่าว

LIVE

เกี่ยวกับเรา

ติดตามเราได้ที่

ดาวน์โหลด 3+ แอปพลิเคชัน

ละคร/ซีรีส์

รายการที่เสนอ

ข่าวในเขต

กิจกรรม

BEC World

3Plus

ซีรีส์นอกเขต

รายการข่าว

ข่าวต่างประเทศ

ผู้พิพากษา

3Plus

ภาพยนตร์ & เกม

ข่าวประชาสัมพันธ์

นักข่าวด้านนิติเวช

3Plus

3Plus

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช

นักข่าวด้านนิติเวช





โพสต์ของ The POINT



The POINT

17 ชั่วโมง · 🌐



นักวิชาการ มธ. ชี้ คานพระราม 2 ถล่ม

ผู้เสียหายฟ้อง 'หน่วยงานรัฐ-การทางพิเศษ' ได้

เหตุรัฐต้องรับผิดชอบความเสียหายเกิดจากเอกชน

"นักวิชาการธรรมศาสตร์" แนะนำมองทางกฎหมาย ชี้ผู้เสียหายจากเหตุการณ์คานพระราม 2 ถล่ม สามารถฟ้อง "หน่วยงานรัฐ-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย" ได้ พร้อมยกคำพิพากษาศาลปกครองในอดีต แม้จะเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเอกชน แต่หน่วยงานรัฐย่อมต้องผูกพันในผลของการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย ส่วนความผิดของ "ผู้รับเหมา" ผู้เสียหายสามารถฟ้องได้ทั้งแพ่ง-อาญา

รศ. ดร.สุปรียา แก้วละเอียด รองอธิการบดีฝ่ายบริหารศูนย์ลำปางและการคลัง และอาจารย์ประจำศูนย์กฎหมายมหาชนและศูนย์กฎหมายภาษีอากร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) เปิดเผยว่า กรณีโครงสร้างสะพานที่กำลังก่อสร้างบริเวณถนนพระราม 2 พังถล่ม เมื่อวันที่ 15 มี.ค. ที่ผ่านมา จนมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บหลายราย และอีกมากกว่า 2,500 ครั้ง นับตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมานั้น ที่ผ่านมามีถูกโยนให้เป็นความผิดของบริษัทเอกชนเพียงฝ่ายเดียว แต่ในความจริงแล้วหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการก็ต้องรับผิดชอบความบกพร่องในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างและอาจถูกฟ้องเป็นจำเลยในศาลได้เช่นกัน

นอกจากผู้เสียหายจะสามารถฟ้องบริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นคดีอาญา เช่น ฐานประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือคดีแพ่งด้วยเหตุละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 แล้ว

ยังสามารถฟ้องหน่วยงานรัฐซึ่งเป็นเจ้าของโครงการก่อสร้างตาม พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่ศาลปกครองได้อีกด้วย

"หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ตามกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแลโครงการก่อสร้างที่เอกชนดำเนินการให้มีความปลอดภัย ถ้าเจ้าหน้าที่รัฐกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือละเว้นไม่กระทำการทั้งที่มีหน้าที่ต้องควบคุมดูแลการก่อสร้าง จนส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตของประชาชน หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายตามมาตรา 5 ของ พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เช่น ค่าปลงศพ ค่าเสียหายทางทรัพย์สิน ค่าขาดไร้อุปการะเลี้ยงดู"

รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

นักวิชาการธรรมศาสตร์ กล่าวว่า จากกรณีที่เกิดขึ้นผู้เสียหายสามารถฟ้องหน่วยงานของรัฐต่อศาลปกครองเป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับการกระทำละเมิดของหน่วยงานของรัฐอันเกิดจากการละเลยต่อหน้าที่ตามกฎหมายมาตรา 9 วรรคหนึ่ง (3) แห่ง พ.ร.บ.จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ได้ โดยที่ผ่านมามีการฟ้องร้องรัฐให้ต้องรับผิดชอบจากความบกพร่องของโครงการก่อสร้างที่ดำเนินการโดยเอกชนอยู่หลายคดี และหนึ่งในนั้น คือดคดีที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างถนนพระราม 2 ตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางที่ 2565/2566

จากเหตุการณ์สะพานกลับรถบนถนนพระราม 2 บริเวณ กม.34 พังถล่มลงมาทับรถยนต์ที่สัญจร เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 2565 ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 2 ราย ซึ่งต่อมาบิดาและมารดาของผู้เสียชีวิตฟ้องกรมทางหลวง อันเนื่องมาจากกรมทางหลวงได้ประกาศซ่อมพื้นสะพานกลับรถถนนพระราม 2 ซึ่งในระหว่างการซ่อมแซมดังกล่าวปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง คือนายช่างโครงการ (Project Engineer) ไม่มีการจัดเหล็กเส้นยึดเหนี่ยวระหว่างการรื้อสะพาน ส่งผลให้คานปูนสะพานกลับรถนั้นถล่มและหล่นทับรถยนต์ของประชาชนผู้สัญจรในขณะนั้น

คดีดังกล่าว ศาลปกครองพิพากษาว่า อุบัติเหตุดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย หากเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดี (กรมทางหลวง) ได้จัดการระมัดระวังตามสมควรในการควบคุมดูแลในการปฏิบัติงานและดูแลความปลอดภัยในระหว่างการดำเนินการงานก่อสร้างและบูรณะสะพานอย่างเคร่งครัด อุบัติเหตุย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐจึงได้ละเลยต่อหน้าที่ในการป้องกันภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นตามมาตรา 4 และมาตรา 8



แสดงความคิดเห็นในชื่อ Lalida Sawasdee



นักวิชาการมร. ชี คานพระราม 2 ถล่ม ผู้เสียหายฟ้อง ‘หน่วยงานรัฐ-การทางพิเศษ’ ได้



ไทยโพสต์

เผยแพร่ 17 ชั่วโมงที่ผ่านมา

ติดตาม



“นักวิชาการธรรมศาสตร์” แนะนำมองทางกฎหมาย ชี้ผู้เสียหายจากเหตุการณ์คานพระราม 2 ถล่มสามารถฟ้อง “หน่วยงานรัฐ-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ได้ พร้อมยกคำพิพากษาศาลปกครองในอดีต แม้จะเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเอกชน แต่หน่วยงานรัฐย่อมต้องผูกพันในผลของการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย ส่วนความผิดของ “ผู้รับเหมา” ผู้เสียหายสามารถฟ้องได้ทั้งแพ่ง-อาญา

โฆษณา - อ่านบทความด้านล่าง

20 ธันวาคม 2568 - ศส. ดร. สรวิชัย แก้วฉาย เลขาธิการบดีฝ่ายบริหารศูนย์ล้างรางและการคลัง

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) เปิดเผยว่า กรณีโครงสร้างสะพานที่กำลังก่อสร้างบริเวณถนนพระราม 2 พังถล่ม เมื่อวันที่ 15 มี.ค. ที่ผ่านมา จนมีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บหลายราย และอีกมากกว่า 2,500 ครั้ง นับตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมานั้น ที่ผ่านมามีกฎหมายให้เป็นความผิดของบริษัทเอกชนเพียงฝ่ายเดียว แต่ในความจริงแล้วหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการก็ต้องรับผิดชอบจากความบกพร่องในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างและอาจถูกฟ้องเป็นจำเลยในศาลได้เช่นกัน

นอกจากผู้เสียหายจะสามารถฟ้องบริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นคดีอาญา เช่น ฐานประมาทเลินเล่อ ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือคดีแพ่งด้วยเหตุละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 แล้ว ยังสามารถฟ้องหน่วยงานรัฐซึ่งเป็นเจ้าของโครงการก่อสร้างตาม พ.ร.บ.ความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่ศาลปกครองได้อีกด้วย

“หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ตามกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแลโครงการก่อสร้างที่เอกชนดำเนินการให้มีความปลอดภัย ถ้าเจ้าหน้าที่รัฐกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หรือละเว้นไม่กระทำการทั้งที่มีหน้าที่ต้องควบคุมดูแลการก่อสร้าง จนส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตของประชาชน หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายตามมาตรา 5 ของ พ.ร.บ.ความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เช่น ค่าปลงศพ ค่าเสียหายทางทรัพย์สิน ค่าขาดไร้อุปการะเลี้ยงดู”

รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

โฆษณา - อ่านบทความต่อด้านล่าง

นักวิชาการธรรมศาสตร์ กล่าวว่า จากกรณีที่เกิดขึ้นผู้เสียหายสามารถฟ้องหน่วยงานของรัฐต่อศาลปกครองเป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับการกระทำละเมิดของหน่วยงานของรัฐอันเกิดจากการละเลยต่อหน้าที่ตามกฎหมายมาตรา 9 วรรคหนึ่ง (3) แห่ง พ.ร.บ.จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ได้ โดยที่ผ่านมามีการฟ้องร้องรัฐให้ต้องรับผิดชอบจากความบกพร่องของโครงการก่อสร้างที่ดำเนินการโดยเอกชนอยู่หลายคดี และหนึ่งในนั้น คือดคดีที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างถนนพระราม 2 ตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางที่ 2565/2566

จากเหตุการณ์สะพานกลับรถบนถนนพระราม 2 บริเวณ กม.34 พังถล่มลงมาทับรถยนต์ที่สัญจร เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 2565 ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 2 ราย ซึ่งต่อมาบิดาและมารดาของผู้เสียชีวิตฟ้องกรมทางหลวง อันเนื่องมาจากกรมทางหลวงได้ประกาศซ่อมพื้นสะพานกลับรถบนถนนพระราม 2 ซึ่งในระหว่างการซ่อมแซมดังกล่าว ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง คือนายช่างโครงการ (Project Engineer) ไม่มีการจัดเหล็กเส้นยึดเหนี่ยวระหว่างการรื้อหรือสะพาน ส่งผลให้ด่านป็นสะพานกลับรถนั้นถล่มและหล่นทับรถยนต์ของประชาชนผู้สัญจรใน

คดีดังกล่าว ศาลปกครองพิพากษาว่า อุบัติเหตุดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย หากเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดี (กรมทางหลวง) ได้จัดการระมัดระวังตามสมควรในการควบคุมดูแลในการปฏิบัติงานและดูแลความปลอดภัยใน

ระหว่างการดำเนินการงานก่อสร้างและบูรณะสะพานอย่างเคร่งครัด อุบัติเหตุย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐจึงได้ละเลยต่อหน้าที่ในการป้องกันภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นตามมาตรา 4 และมาตรา 8 แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 ประกอบข้อ 2 ข้อ 17 (1) และ (3) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอันเป็นการกระทำละเมิดตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ถูกฟ้องคดี (กรมทางหลวง) จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองตามมาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

โฆษณา - อ่านบทความต่อด้านล่าง

“จากคำพิพากษาเห็นได้ว่า เมื่อเกิดกรณีความเสียหายอันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของหน่วยของรัฐใดที่ต้องกระทำนั้น แม้จะเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเอกชนที่ได้รับว่าจ้างจากหน่วยงานของรัฐให้ปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐนั้นก็ดี หรือเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ในสังกัดของหน่วยงานของรัฐก็ดี หน่วยงานของรัฐดังกล่าวย่อมต้องผูกพันในผลของการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย ดังนั้น สำหรับเหตุการณ์โครงสร้างสะพานบริเวณถนนพระราม 2 เมื่อวันที่ 15 มี.ค. 2568 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐเจ้าของโครงการย่อมมีหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ผู้ฟ้องคดีจึงมีสิทธิฟ้องการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อศาลปกครองได้” นักวิชาการธรรมศาสตร์ กล่าว

อย่างไรก็ตาม การฟ้องหน่วยงานของรัฐมักจะมีข้อกังวลตามมาว่า การที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนจะเป็นภาระแก่ประชาชนเพราะเป็นการนำงบประมาณแผ่นดินซึ่งมาจากรายได้ที่เป็นภาษีอากรมาจ่าย แต่ต้องเข้าใจว่าการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเป็นกลไกในการเยียวยาความเสียหายนี้เพื่อคุ้มครองประชาชนที่ถูกละเมิดโดยหน่วยงานของรัฐ โดยหน่วยงานของรัฐย่อมใช้สิทธิไล่เบียดเอากับเจ้าหน้าที่ที่ทำการละเมิดได้ หากเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ตามมาตรา 8 แห่ง พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

“การฟ้องร้องหน่วยงานของรัฐ เจ้าของโครงการเป็นมาตรการในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเท่านั้น และเป็นเพียงการสร้างความตระหนักให้กับรัฐบาลในการควบคุมดูแล

ควรเน้นมาตรการเชิงป้องกัน หากพิจารณาแนวทางในการป้องกันปัญหาเรื่องนี้ จะพบว่าในหลายประเทศใช้มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมดูแลการก่อสร้างของเอกชนที่ประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

รศ. ดร.สุปรียา กล่าวถึงข้อเสนอที่ประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้เพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต โดยแบ่งออกเป็น 4 มาตรการ ได้แก่ 1. กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย เช่น กำหนดทุกโครงการก่อสร้างภาครัฐและเอกชนที่ดำเนินการในพื้นที่สาธารณะจัดทำระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) กำหนดให้มี เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยประจำโครงการ (Project Safety Officer) ที่ต้องผ่านการอบรมและมีใบอนุญาตรับรองจากรัฐ

2. กำหนดมาตรการการตรวจสอบ เช่น มีเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบจากภายนอก (Independent Safety Auditor) ที่ไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน เพื่อประเมินความปลอดภัยอย่างเป็นกลาง มีการตรวจ Site ก่อสร้างแบบสุ่ม (Random Inspection) และมีอำนาจสั่งให้ระงับการดำเนินการได้หากเห็นว่าไม่ปลอดภัย

3. กำหนดมาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วนและมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและความเสียหายต่อสาธารณะ เช่น ประเทศออสเตรเลียมีฐานความผิด Industrial Manslaughter เมื่อมีลูกจ้างหรือบุคคลอื่นเสียชีวิต เพราะนายจ้างหรือบริษัทประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงในหน้าที่ดูแลความปลอดภัย ซึ่งมีโทษจำคุกสูงสุดถึง 25 ปี และโทษปรับองค์กร (Corporate Penalty) สูงสุดถึง 16.5 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย เช่นเดียวกับประเทศอังกฤษมีฐานความผิด Corporate Manslaughter โดยมีโทษปรับที่ไม่จำกัดจำนวนเงิน อันเป็นความรับผิดชอบทางอาญาของนิติบุคคลที่ครอบคลุมไม่ว่าเป็นบริษัท ห้างหุ้นส่วน องค์กรของรัฐ เพื่อให้องค์กรใส่ใจในมาตรการความปลอดภัยอย่างจริงจัง

4. กำหนดมาตรการด้านความโปร่งใสของโครงการก่อสร้าง เช่น ประเทศออสเตรเลียกำหนดให้โครงการก่อสร้างต้องมีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยสู่สาธารณะ (Public Safety Records) ประชาชนสามารถตรวจสอบชื่อผู้รับเหมา รายงานอุบัติเหตุ ผลการตรวจสอบความปลอดภัยจากหน่วยงานของรัฐได้ตลอดเวลา เพื่อเป็นการสร้างแรงกดดันทางสังคม ทำให้หน่วยงานของรัฐต้องจริงจังต่อการคัดเลือกบริษัทก่อสร้าง และควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างอย่างจริงจังอีกด้วย

“ถ้ารัฐบาลมีแต่จุดสมุดพของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยไม่แก้ไขปัญหาเรื่องมาตรการความปลอดภัยของถนนพระราม 2 อย่างจริงจัง เชื่อว่าสถิติของความสูญเสียและสถิติคดีที่ประชาชนฟ้องหน่วยงานของรัฐคงไม่หยุดแต่เพียงเท่านี้” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

เหตุคานย่านพระราม 2 กลม ผู้เสียหายฟ้อง ‘รัฐ-การทางพิเศษ-ผู้รับเหมา’ ได้

นักวิชาการธรรมศาสตร์ แนะนำมองทางกฎหมาย ซึ่งผู้เสียหายจากเหตุการณ์ คานพระราม 2 กลม สามารถฟ้องหน่วยงานรัฐ-การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้

พร้อมยกคำพิพากษาศาลปกครองในอดีต แม้จะเป็นความเสียหายอันเกิดจากการ กระทำของเอกชน แต่หน่วยงานรัฐย่อมต้องผูกพันในผลของการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย

ส่วนความผิดของ ‘ผู้รับเหมา’ ผู้เสียหายสามารถฟ้องได้ทั้งแพ่ง-อาญา

หน่วยงานรัฐต้องร่วมรับผิดชอบ ไม่ใช่แค่เอกชน

รศ. ดร.สุปรียา แก้วละเอียด รองอธิการบดีฝ่ายบริหารศูนย์สาป่งและการคลัง และอาจารย์ประจำศูนย์กฎหมายมหาชนและศูนย์กฎหมายภาษีอากร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มธ.) เปิดเผยว่า กรณีโครงสร้างสะพานที่กำลังก่อสร้างบริเวณถนนพระราม 2 พังถล่ม เมื่อวันที่ 15 มี.ค. ที่ผ่านมา จนมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บหลายราย และอีกมากกว่า 2,500 ครั้ง นับตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมานั้น ที่ผ่านมามีถูกโยนให้เป็นความผิดของบริษัทเอกชนเพียงฝ่ายเดียว แต่ในความจริงแล้ว หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการก็ต้องรับผิดชอบจากความบกพร่องในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างและอาจถูกฟ้องเป็นจำเลยในศาลได้เช่นกัน

นอกจากผู้เสียหายจะสามารถฟ้องบริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นคดีอาญา เช่น ฐานประมาทเลินเล่อทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือคดีแพ่งด้วยเหตุละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 แล้ว ยังสามารถฟ้องหน่วยงานรัฐซึ่งเป็นเจ้าของโครงการก่อสร้างตาม พ.ร.บ. ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ที่ศาลปกครองได้อีกด้วย

“หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ตามกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแลโครงการก่อสร้างที่เอกชนดำเนินการให้มีความปลอดภัย ถ้าเจ้าหน้าที่รัฐกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือละเว้นไม่กระทำการทั้งที่มีหน้าที่ต้องควบคุมดูแลการก่อสร้าง จนส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตของประชาชน หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายตามมาตรา 5 ของ พ.ร.บ. ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 เช่น ค่าปลงศพ ค่าเสียหายทางทรัพย์สิน ค่าขาดไร้อุปการะเลี้ยงดู” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

ผู้เสียหายสามารถฟ้องทั้งเอกชนและหน่วยงานรัฐ

รศ.ดร.สุปรียา กล่าวว่า จากกรณีที่เกิดขึ้นผู้เสียหายสามารถฟ้องหน่วยงานของรัฐต่อศาลปกครองเป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับการกระทำละเมิดของหน่วยงานของรัฐอันเกิดจากการละเลยต่อหน้าที่ตามกฎหมายมาตรา 9 วรรคหนึ่ง (3) แห่ง พ.ร.บ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ได้ โดยที่ผ่านมามีการฟ้องร้องรัฐให้ต้องรับผิดชอบจากความบกพร่องของโครงการก่อสร้างที่ดำเนินการโดยเอกชนอยู่หลายคดี และหนึ่งในนั้น คือดคดีที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้างถนนพระราม 2 ตามคำพิพากษาศาลปกครองกลางที่ 2565/2566

กรณีตัวอย่าง: คำพิพากษาศาลปกครอง คดีสะพานกลับรถถล่ม

จากเหตุการณ์สะพานกลับรถบนถนนพระราม 2 บริเวณ กม.34 พังถล่มลงมาทับรถยนต์ที่สัญจร เมื่อวันที่ 31 ก.ค. 2565 ทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และบาดเจ็บ 2 ราย ซึ่งต่อมาบิดาและมารดาของผู้เสียชีวิตฟ้องกรมทางหลวง อันเนื่องมาจากกรมทางหลวงได้ประกาศซ่อมพื้นสะพานกลับรถบนถนนพระราม 2 ซึ่งในระหว่างการซ่อมแซมดังกล่าว ปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวง คือนายช่างโครงการ (Project Engineer) ไม่มีการจัดเหล็กเส้นยึดเหนี่ยวระหว่างการรื้อ

สะพาน ส่งผลให้คานาปูนสะพานกลับรถนั้นถล่มและหล่นทับรถยนต์ของประชาชนผู้สัญจรในขณะนั้น

คดีดังกล่าว ศาลปกครองพิพากษาว่า อุบัติเหตุดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย หากเจ้าหน้าที่ของผู้ถูกฟ้องคดี (กรมทางหลวง) ได้จัดการระมัดระวังตามสมควรในการควบคุมดูแลในการปฏิบัติงานและดูแลความปลอดภัยในระหว่างการดำเนินการงานก่อสร้างและบูรณะสะพานอย่างเคร่งครัด อุบัติเหตุย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐจึงได้ละเลยต่อหน้าที่ในการป้องกันภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นตามมาตรา 4 และมาตรา 8 แห่ง พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 ประกอบข้อ 2 ข้อ 17 (1) และ (3) ของกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายอันเป็นการกระทำละเมิดตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ถูกฟ้องคดี (กรมทางหลวง) จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสองตามมาตรา 5 แห่ง พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

“จากคำพิพากษาเห็นได้ว่า เมื่อเกิดกรณีความเสียหายอันเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่ต้องกระทำนั้น แม้จะเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเอกชนที่ได้รับจ้างจากหน่วยงานของรัฐให้ปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐนั้นก็ดี หรือเป็นความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ในสังกัดของหน่วยงานของรัฐก็ดี หน่วยงานของรัฐต้องผูกพันในผลของการกระทำอันก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วย ดังนั้น สำหรับเหตุการณ์โครงสร้างสะพานบริเวณถนนพระราม 2 เมื่อวันที่ 15 มี.ค. 2568 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐเจ้าของโครงการย่อมมีหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย หากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ผู้ฟ้องคดีจึงมีสิทธิฟ้องการทางพิเศษแห่งประเทศไทยต่อศาลปกครองได้” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

อย่างไรก็ตาม การฟ้องหน่วยงานของรัฐมักจะมีข้อกั่วงวลตามมาว่า การที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนจะเป็นภาระแก่ประชาชนเพราะเป็นการนำงบประมาณแผ่นดินซึ่งมาจากรายได้ที่เป็นภาษีอากรมาจ่าย แต่ต้องเข้าใจว่าการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเป็นกลไกในการเยียวยาความเสียหายนี้เพื่อคุ้มครองประชาชนที่ถูกละเมิดโดยหน่วยงานของรัฐ โดยหน่วยงานของรัฐยอมใช้สิทธิไต่เบี่ยงเอากับเจ้าหน้าที่ที่ทำละเมิดได้ หากเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ตามมาตรา 8 แห่ง พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

“การฟ้องร้องหน่วยงานของรัฐ เจ้าของโครงการเป็นมาตรการในการเยียวยาประชาชนผู้ได้รับความเสียหายเท่านั้น และเป็นเพียงการสร้างความตระหนักให้กับรัฐบาลในการควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างให้ดีขึ้นเท่านั้น ไม่ได้แก้ไขปัญหาด้านเหตุและไม่ยั่งยืน สิ่งที่รัฐบาลควรทำ คือควรเน้นมาตรการเชิงป้องกัน หากพิจารณาแนวทางในการป้องกันปัญหาเรื่องนี้ จะพบว่าในหลายประเทศใช้มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมดูแลการก่อสร้างของเอกชนที่ประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้ได้” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

การฟ้องรัฐช่วยเยียวยาประชาชน แต่ไม่ได้แก้ปัญหาที่ต้นเหตุ

รศ. ดร.สุปรียา กล่าวถึงข้อเสนอที่ประเทศไทยสามารถนำมาปรับใช้เพื่อป้องกันปัญหาในอนาคต โดยแบ่งออกเป็น 4 มาตรการ ได้แก่

- กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย เช่น กำหนดทุกโครงการก่อสร้างภาครัฐและเอกชนที่ดำเนินการในพื้นที่สาธารณะจัดทำระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System – SMS) กำหนดให้มี เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยประจำโครงการ (Project Safety Officer) ที่ต้องผ่านการอบรมและมีใบอนุญาตรับรองจากรัฐ
- กำหนดมาตรการการตรวจสอบ เช่น มีเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบจากภายนอก (Independent Safety Auditor) ที่ไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน เพื่อประเมินความปลอดภัยอย่างเป็นกลาง มีการตรวจ Site ก่อสร้างแบบสุ่ม (Random Inspection) และมีอำนาจสั่งให้ระงับการดำเนินการได้หากเห็นว่าไม่ปลอดภัย
- กำหนดมาตรการลงโทษที่ได้สัดส่วนและมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและความเสียหายต่อสาธารณะ เช่น ประเทศออสเตรเลียมีฐานความผิด Industrial Manslaughter เมื่อมีลูกจ้างหรือบุคคลอื่นเสียชีวิต เพราะนายจ้างหรือบริษัทประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงในหน้าที่ดูแลความปลอดภัย ซึ่งมีโทษจำคุกสูงสุดถึง 25 ปี และโทษปรับองค์กร (Corporate Penalty) สูงสุดถึง 16.5 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย เช่นเดียวกับประเทศอังกฤษมีฐานความผิด Corporate Manslaughter โดยมีโทษปรับที่ไม่จำกัดจำนวนเงิน อันเป็นความรับผิดทางอาญาของนิติบุคคลที่ครอบคลุมไม่ว่าเป็นบริษัท ห้างหุ้นส่วน องค์กรของรัฐ เพื่อให้องค์กรใส่ใจในมาตรการความปลอดภัยอย่างจริงจัง
- กำหนดมาตรการด้านความโปร่งใสของโครงการก่อสร้าง เช่น ประเทศออสเตรเลียกำหนดให้โครงการก่อสร้างต้องมีการเปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัยสู่สาธารณะ (Public Safety Records) ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อผู้รับเหมา รายงานอุบัติเหตุ ผลการตรวจสอบความปลอดภัยจากหน่วยงานของรัฐได้ตลอดเวลา เพื่อเป็นการสร้างแรงกดดันทางสังคม ทำให้หน่วยงานของรัฐต้องจริงจังต่อการคัดเลือกบริษัทก่อสร้าง และควบคุมดูแลโครงการก่อสร้างอย่างจริงจังอีกด้วย

“ถ้ารัฐบาลมีมติแต่งตั้งสมทบของ บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยไม่แก้ไขปัญหาด้านเรื่องมาตรการความปลอดภัยของถนนพระราม 2 (<https://thestandard.co/tag/%e0%b8%96%e0%b8%99%e0%b8%99%e0%b8%9e%e0%b8%a3%e0%b8%b0%e0%b8%a3%e0%b8%b2%e0%b8%a1-2/>) อย่างจริงจัง เชื่อว่าสถิติของความสูญเสียและสถิติคดีที่ประชาชนฟ้องหน่วยงานของรัฐคงไม่หยุดแต่เพียงเท่านี้” รศ. ดร.สุปรียา กล่าว

TAGS: #ผู้รับเหมา

(<https://thestandard.co/tag/%e0%b8%9c%e0%b8%b9%e0%b9%89%e0%b8%a3%e0%b8%b1%e0%b8%9a%e0%b9%80%e0%b8%ab%e0%b8%a1%e0%b8%b2>)

#ถนนพระราม 2

(<https://thestandard.co/tag/%e0%b8%96%e0%b8%99%e0%b8%99%e0%b8%9e%e0%b8%a3%e0%b8%b0%e0%b8%a3%e0%b8%b2%e0%b8%a1-2/>)

#Key Messages (<https://thestandard.co/tag/key-messages/>)

#สะพานถล่ม

(<https://thestandard.co/tag/%e0%b8%aa%e0%b8%b0%e0%b8%9e%e0%b8%b2%e0%b8%99%e0%b8%96%e0%b8%a5%e0%b9%88%e0%b8%a1/>)

#เหตุคานถล่ม

(<https://thestandard.co/tag/%e0%b9%80%e0%b8%ab%e0%b8%95%e0%b8%b8%e0%b8%84%e0%b8%b2%e0%b8%99%e0%b8%96%e0%b8%a5%e0%b9%88>)