

เกิดแล้วเกิดอีก!

อุบัติเหตุจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่

“ อุทสาหกรรรมก่อสร้างเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงานที่สูงเป็นอันดับหนึ่ง ตลอดช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2562 มีอุบัติเหตุจากการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 11,599 กรณี คิดเป็น 12% จากอุบัติเหตุทั้งหมด 94,906 กรณี แต่มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการก่อสร้างสูงถึง 29% หรือมีจำนวน 186 กรณี จากจำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 639 กรณี ”



ภาพเหตุการณ์หลังโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบังเกิดการถล่ม

ที่มา : 4occ.isoc.go.th/04news/?p=16780

บทนำ

หนึ่งในอุบัติเหตุจากโครงการก่อสร้างครั้งใหญ่ในปี 2566 คงหนีไม่พ้นเหตุการณ์โครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง ที่พังถล่มลงมาจนทำให้มีผู้เสียชีวิต 2 คน บาดเจ็บอย่างน้อย 7 คน รวมถึงทรัพย์สินของผู้ที่อยู่ใกล้เคียงจุดเกิดเหตุได้รับความเสียหาย นอกจากนี้ ในปีเดียวกัน ยังมีอุบัติเหตุที่รุนแรงอีก โดยแบบหล่อหัวเสาทางยกระดับ² ในโครงการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 ช่วงชอย 82 ได้ร่วงทับคนงานชาวเมียนมาเสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บ 1 คน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2566 เฉพาะแค่โครงการก่อสร้างบริเวณถนนพระราม 2³ พื้นที่เดียว ได้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอย่างน้อย 7 ครั้ง ในช่วงเวลา 3 ปี ตั้งแต่ปี 2564 ถึง 2566

ไม่เพียงเท่านั้นในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา ยังเกิดอุบัติเหตุจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่อีกหลายเหตุการณ์เช่น เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2565 แผ่นปูนหนัก 5 ตัน หล่นจากสะพานกลับรถถนนพระราม 2 ทับรถยนต์อย่างน้อย 4 คัน มีผู้เสียชีวิต 2 ราย และเหตุการณ์ชิ้นส่วนประกอบเครนก่อสร้างรถไฟฟ้ายาสีเหลืองตกใส่รถจักรยานยนต์ ขณะวิ่งผ่านบริเวณหน้าปากซอยศรีนครินทร์ 1 เขตบางกะปิ ทำให้คนขี่รถได้รับบาดเจ็บขาซ้ายหัก



จะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้น กลายเป็นภาพชินตาของสังคมไทย ที่ผ่านมาสภาผู้บริโภครวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากการก่อสร้างทางสาธารณะระหว่างปี 2561-2566⁴ พบว่ามีคนเสียชีวิตจากการก่อสร้างถึง 11 รายและบาดเจ็บอีก 34 ราย โดยมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงบ่อยครั้งขึ้นตามปริมาณการก่อสร้างที่มากขึ้น แต่ไร้การกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ บทความนี้เป็นการศึกษาถึงสภาพปัญหาของอุบัติเหตุจากการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ การจัดการปัญหาดังกล่าว และแนวทางการแก้ปัญหาในเชิงระบบ เพื่อให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัยที่ดีขึ้น

ภาพเหตุการณ์หลังแผ่นปูนหนัก 5 ตัน หล่นจากสะพานกลับรถถนนพระราม 2

ที่มา : www.thaipbs.or.th/news/content/318023

อุตสาหกรรมก่อสร้างกับการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อมูลสถิติจากกองทุนเงินทดแทน⁵ พบว่า อุตสาหกรรมก่อสร้างมีอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงานสูงเป็นอันดับหนึ่งตลอดช่วงหลายปีที่ผ่านมา เมื่อเทียบกับการทำงานในลักษณะอื่น ๆ โดยข้อมูลจากปี 2562 พบว่ามีอุบัติเหตุจากการก่อสร้างรวมทุกกรณีตั้งแต่การหยุดงาน จนถึงสูญเสียชีวิตอวัยวะ ทุพพลภาพ และตาย รวมทั้งหมด 11,599 กรณี คิดเป็น 12% จากอุบัติเหตุทั้งหมด 94,906 กรณี แต่กลับมีสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง สูงถึง 29% หรือมีจำนวน 186 กรณี จากจำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 639 กรณี โดยเมื่อจำแนกผู้เสียชีวิตจากอุตสาหกรรมก่อสร้างทั้ง 186 กรณีพบว่า

55 กรณีเกิดจากการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย.....	30%
37 กรณีเกิดจากการก่อสร้างอาคารที่ไม่ใช่ที่พักอาศัย.....	20%
34 กรณีเกิดจากการก่อสร้างถนน สะพาน และอุโมงค์.....	18%
18 กรณีเกิดจากการก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคเกี่ยวกับสายส่งไฟฟ้ากำลังและสายสัญญาณสื่อสาร.....	10%
19 กรณีเกิดจากการติดตั้งไฟฟ้า.....	10%
23 กรณีจากงานก่อสร้างประเภทอื่น ๆ.....	12%

ทั้งนี้ ข้อมูลจากงานวิจัยที่ชื่อว่า “การประเมินปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยโดยรูปแบบสภาพการณ์ดัชนี”⁶ ได้ระบุว่าในช่วง 10 ปี ระหว่างปี 2555–2565 ซึ่งมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 6 สายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างทั้งสิ้น 417 กรณี โดยปีที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือปี 2559 รวมเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น 71 ครั้ง

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอย่างสหรัฐอเมริกา ข้อมูลจากรายงาน National Construction Accident Statistics⁷ ปี 2021 รายงานว่าสถานที่ก่อสร้างถือเป็นสถานที่ทำงานที่มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บเช่นกัน โดย 20% ของการเสียชีวิตจากการทำงานเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมก่อสร้าง โดยสาเหตุของอุบัติเหตุจากการก่อสร้างที่พบบ่อยที่สุดในสหรัฐอเมริกาได้แก่ กรณีเกิดจากการพลัดตกหรือลื่นล้ม การถูกระเบิดด้วยของแข็ง การถูกไฟฟ้าช็อต และการถล่มหรือการถุกวัตถุทับ

รายงานจาก An investigation of fall accident in a high-rise building project ของ IOPscience⁸ ก็กล่าวไปในทิศทางเดียวกับข้อมูลที่พบในประเทศสหรัฐอเมริกาว่า การพลัดตกหรือลื่นล้มเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในหมู่คนทำงานอุตสาหกรรมก่อสร้าง จากการเก็บข้อมูลในประเทศอินโดนีเซียพบว่า พื้นที่เสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเกิดขึ้นบริเวณนั่งร้าน 52% พื้นที่โครงสร้าง 28% และพื้นที่โครงสร้างการทำงาน 20%

ในอนาคต ประเทศไทยยังคงมีโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นจำนวนมาก ข้อมูลจาก SCB EIC Industry insight Construction Outlook 2023⁹ กล่าวว่า ภาครัฐมีแผนลงทุนในโครงการเมกะโปรเจกต์ (mega project) ทั้งในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และภูมิภาค โดยเฉพาะ EEC เช่น โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคม โครงข่ายทางหลวง โครงข่ายระบบราง การเพิ่มขึ้นของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่เหล่านี้ อาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นด้วย หากประเทศไทยยังไม่มีมาตรการในการป้องกันที่ดีพอ

อุบัติเหตุในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ เกิดขึ้นจากอะไร?

เมื่อเวลา 18.10 น. ของวันที่ 10 กรกฎาคม 2566 ได้เกิดเสียงถล่มของทางยกระดับถนนอ่อนนุช-ลาดกระบังจดังสนั่นไปทั่วบริเวณ พร้อมด้วยกลุ่มควันโขมง นำมาซึ่งความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก ปรากฏการณ์สะท้อนขวัญดังกล่าวทำให้เกิดคำถามของสังคมว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นได้อย่างไร เมื่อหมอกควันของเหตุการณ์เริ่มสงบ ได้มีการชี้แจงว่า

สาเหตุที่เกิดการถล่มขึ้น เนื่องจากอุปกรณ์ตัวร้อยคานคอนกรีต (launcher) รับน้ำหนักไม่ไหวจนเกิดการพลิกตัว และพื้นทางคอนกรีตที่อยู่ระหว่างการติดตั้งหลุดจากหัวเสาตอม่อ

ก่อนหน้านี้เพียง 2 เดือน ในช่วงเย็นวันที่ 7 พฤษภาคม 2566¹⁰ ภาพจากกล้องวิดีโอหน้ารถคันหนึ่งเผยให้เห็นวินาทีคานทางด่วนบนถนนพระราม 2 หล่นลงมาบนถนน ส่งผลให้มีคนงานเสียชีวิต 1 ราย และรถยนต์ได้รับความเสียหาย 2 คัน โดยนายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้เข้าตรวจสอบอุปกรณ์และวัสดุที่เป็นหลักฐานในที่เกิดเหตุร่วมกับผู้เชี่ยวชาญจากวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย พบว่าสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมี 2 สาเหตุคือ

1 วัสดุ PT Bar ที่นำมาใช้งานมีความบกพร่อง ทำให้ไม่สามารถรับน้ำหนักชิ้นงานที่ยกได้และขาดลงมา ถึงแม้ว่าการยกชิ้นงานนี้ใช้ PT Bar จำนวน 4 เส้น สามารถรับน้ำหนักได้ถึง 4 เท่าของน้ำหนักชิ้นงาน แต่อุปกรณ์ PT Bar หากใช้ซ้ำหลาย ๆ ครั้งอาจเกิดการล้าในเนื้อวัสดุ หรืออาจมีการทุบกระแทกให้มีตำหนิ หรือเกิดรอยแตกภายในเนื้อวัสดุ อันมีผลทำให้เกิดการฉีกขาดของวัสดุเมื่อรับแรงดึงสูงจากการหิ้วชิ้นงาน

2 ผู้ปฏิบัติงานไม่ปฏิบัติตามก่อสร้างให้เป็นไปตามขั้นตอนการก่อสร้างอย่างถูกต้องและครบถ้วน

หลังจากเหตุการณ์ดังกล่าวการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้มีมาตรการยกระดับความปลอดภัย ในการก่อสร้างบนถนนพระราม 2 โดยได้มีการกำหนดมาตรการเพิ่มเติมในระยะสั้น ดังนี้

กำหนดให้มีการทดสอบวัสดุ PT Bar ด้วยวิธี Ultrasonic Testing (UT) หรือ Magnetic Particle Testing (MT) ทุก ๆ 30 span (ช่วงเสา) จากเดิมตรวจสอบทุก ๆ 50 span

- 2.1 ขั้นตอนการดำเนินงานติดตั้ง segment ทุกกิจกรรมจะให้ดำเนินการเฉพาะช่วงที่มีการปิดกั้นการจราจรในช่วงเวลากลางคืนเท่านั้น จนกว่าขั้นตอนการดึงลวดจะแล้วเสร็จ
- 2.2 ให้ผู้รับจ้างโซนที่เกิดเหตุทำการเปลี่ยนชุด PT Bar ใหม่ “ยกชุด” พร้อมตรวจสอบใบรับรองวัสดุก่อนออกไปรับรองก่อนเริ่มปฏิบัติงาน
- 2.3 เพิ่มการติดตั้งระบบ sensor อุปกรณ์หลักที่ใช้ในการยกแขวน segment เพื่อการ monitor ระบบการทำงานและแจ้งเตือนไม่ให้งานเกินขีดจำกัดของอุปกรณ์การยก
- 2.4 ติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจสอบจุดเสี่ยงในการทำงานของอุปกรณ์โครงสร้าง launching

แต่ดูเหมือนว่ามาตรการดังกล่าวยังไม่ได้ผลเท่าใดนัก เพราะหลังจากนั้น ยังเกิดอุบัติเหตุตามมาอีกอย่างน้อย 2 ครั้ง ในปีเดียวกันบนถนนพระราม 2 ได้แก่ เมื่อ 31 สิงหาคม 2566 เศษวัสดุก่อสร้างทางต่างระดับพระราม 2 ตกใส่รถทัวร์ และ 15 ธันวาคม 2566 แม่แบบเหล็กก่อสร้างบนสะพานหล่นทับคนงาน

สมาคมอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน¹¹ ได้ระบุว่า 48% ของอุบัติเหตุมาจากงานก่อสร้างเฉพาะทาง เช่น ฐานราก โครงสร้าง คอนกรีต 17% มาจากงานวิศวกรรมโยธาและเครื่องจักรกลหนัก เช่น งานสะพาน ถนน สาธารณูปโภค รางระบายน้ำ 16% มาจากงานก่อสร้างอาคาร บ้าน งานปรับปรุงอาคาร 12% มาจากงานระบบไฟฟ้า ประปา ปรับอากาศ และระบายอากาศ และ 7% มาจากงานตกแต่งอาคาร เช่น ผนังตกแต่งอาคาร สี พื้น

ข้อมูลจากงานวิจัยของสุรเดช โนสูงเนิน เรื่องสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่¹² ปี 2563 จากการสอบถามกลุ่มวิศวกรและผู้ดูแลงานความปลอดภัย และวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ส่วนมากโครงการก่อสร้างที่มีมูลค่าก่อสร้างระหว่าง 100–500 ล้านบาท มีงบสำหรับการบริหารด้านความปลอดภัยในโครงการน้อยกว่า 1 เปอร์เซ็นต์ของงบทั้งหมดของโครงการก่อสร้าง โดยปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้าง ได้แก่

1 ความประมาทของคนงานก่อสร้าง เช่น การแต่งกายไม่รัดกุม ความเชื่อมั่นมากเกินไปเนื่องจากการทำงานมานาน และสภาพร่างกายที่ไม่พร้อมทำงาน

2 ลักษณะของงานที่อาจมีความเสี่ยงสูง เช่น การพังของโครงสร้างชั่วคราว การใช้เครื่องมือเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ

3 สิ่งแวดล้อมในการทำงาน เช่น การทำงานในที่ที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ การมีฝุ่นละอองมาก เสียงดังมากเกินไป และทำงานในที่อับอากาศ

4 เกิดจากการทำงานที่เกิดความผิดพลาด เช่น ความมั่งง่ายของผู้ปฏิบัติงาน การหยอกล้อกันในขณะที่ปฏิบัติงาน อันตรายจากเครื่องมือ เครื่องจักร อันตรายจากการใช้นั่งร้าน และกองวัสดุล้มพังทลาย

ถึงเวลาจัดการความปลอดภัย ยุติการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก

รศ. ดร.คมสัน มาลีสี ผู้เชี่ยวชาญวิศวกรรมโยธา อธิการบดีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ออกมาให้ความเห็นหลังเกิดเหตุการณ์ชั้นส่วนสะพานคอนกรีตสำเร็จรูปขนาดใหญ่หล่นลงบนถนนพระรามที่ 2 กระทบพื้นถนนและทับคนงานก่อสร้างเสียชีวิต โดยมีข้อเสนอว่า¹³ **ควรยกระดับระบบความปลอดภัยในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ โดยเป็นการปรับปรุงแก้ไขเชิงมาตรการและแนวทางป้องกัน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในทุกโครงการก่อสร้างที่อยู่ในพื้นที่ซึ่งมีการจราจรและประชาชนสัญจรไปมา ทั้งโครงการในปัจจุบันและอนาคต โดยผู้รับเหมาต้องตรวจสอบชุดอุปกรณ์หรือเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างที่อาจชำรุด และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องก่อนลงมือปฏิบัติงาน จัดให้มีการปิดกั้นช่องทางจราจรให้ห่างจากพื้นที่ก่อสร้างอันตรายขณะดำเนินการก่อสร้าง สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ควรหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางที่มีการก่อสร้างหรือหากจำเป็นควรสังเกตความผิดปกติขณะขับผ่านพื้นที่ก่อสร้าง**

ในระยะยาวทางคณะวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้มีหลักสูตรการพัฒนาองค์ความรู้ให้กับนักศึกษาที่กำลังจะก้าวเป็นวิศวกร เรียนรู้ถึงมาตรการความปลอดภัยทางวิศวกรรมโยธา โดยจะได้รับการฝึกอบรมตั้งแต่ชั้นปีที่ 3 เรื่อง safety first เพื่อให้ได้เรียนรู้ถึงอันตรายประเภทต่าง ๆ และการป้องกันภัยที่อาจเกิดขึ้นในไซต์งานก่อสร้างและชุมชนที่แวดล้อม

เนื่องจากในปี 2566 ที่ผ่านมา ได้เกิดอุบัติเหตุจากโครงการก่อสร้างที่รุนแรงหลายครั้ง ทำให้หลายภาคส่วนเริ่มต้นตัวและออกมาเคลื่อนไหวถึงแนวทางการจัดการและการควบคุมงานก่อสร้างขนาดใหญ่ โดยทางสภาผู้บริโภคร¹⁴ ได้เชิญ ศ. ดร.สุชัยวีร์ สุวรรณสวัสดิ์ อดีตนายกสภาวิศวกร และอธิการบดี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มาร่วมหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นอีกในอนาคต

ดร.สุชัยวีร์กล่าวว่า ประเทศไทยจำเป็นต้องมีองค์กรที่มีผู้เชี่ยวชาญร่วมกันกำหนดและบังคับใช้ระเบียบมาตรฐานความปลอดภัย และได้เชิญชวนให้ประชาชนร่วมกันลงรายชื่อเพื่อเรียกร้องให้มีการจัดตั้ง**องค์กรอิสระเพื่อความปลอดภัยสาธารณะ** โดยหน่วยงานดังกล่าว จะทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัยที่เป็นอิสระไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับโครงการก่อสร้าง รวมทั้งดำเนินงานโดยผู้เชี่ยวชาญโดยเฉพาะ นอกจากนี้หากองค์กรดังกล่าวเกิดขึ้น ยังสามารถดำเนินการตรวจสอบหลังการเกิดอุบัติเหตุเพื่อหาหลักฐานตามหลักวิชาการ พร้อมทั้งการเตรียมหลักฐานส่งมอบให้กับตำรวจและอัยการหลังเกิดเหตุ ทำให้เกิดบทลงโทษอย่างจริงจังและให้มีการเยียวยาประชาชนที่เกี่ยวข้องและเป็นระบบ โดยข้อมูลถึงวันที่ 6 มกราคม 2567 พบว่า¹⁵ มีผู้ร่วมลงชื่อแล้วมากกว่า 6,000 รายชื่อ เพื่อเสนอร่างกฎหมายเพื่อจัดตั้ง **“องค์กรเพื่อความปลอดภัยสาธารณะ”**

ทางด้านสภาผู้บริโภคร¹⁶ ได้เล็งเห็นว่า มีแนวโน้มที่จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากขึ้นทุกปี จากปริมาณการก่อสร้างที่มากขึ้น แต่ไร้การกำกับดูแล **สภาผู้บริโภครจึงมีข้อเสนอในกรณีการก่อสร้างถนน - สะพานสาธารณะ ดังนี้**

1 กระทรวงคมนาคมหรือหน่วยงานรับผิดชอบ ต้องตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยของการก่อสร้างทุกโครงการ อย่างน้อยต้องมีเส้นทางคู่นานในการเดินทางที่ปลอดภัย

2 ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เวลาก่อสร้างน้อยที่สุด ไม่ใช้เวลานาน เหมือนถนนพระรามที่ 2

3 ขอให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ และบริษัทผู้รับเหมาทุกโครงการ ต้องมีการทำประกันภัย และชดเชยความเสียหายต่อบุคคลที่ 3 หากมีความเสียหาย และเยียวยาความเสียหายแบบลงโทษ โดยมีอัตราที่แน่นอน เช่น หากมีผู้เสียชีวิตต้องชดเชยเยียวยาเป็นจำนวนเงิน 7.5 ล้านบาทขึ้นไป

ทางด้านภาครัฐ นายสรวิชญ์ ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) มีข้อคิดเห็นต่อบตลงโทษผู้รับเหมาก่อสร้างที่ทำงานผิดพลาดและมีปัญหาว่า จะมีการปรับลดขั้นผู้รับเหมา ชะลอการได้โครงการใหม่ เพื่อให้เกิดการทำงานตามเกณฑ์มาตรฐานต่อไป โดยการลงโทษผู้รับเหมาโครงการก่อสร้างที่เห็นได้ชัดที่สุด เป็นกรณีภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงโทษให้หยุดเดินรถ สำหรับกรณีล้อประกอบของขบวนรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนสายสีเหลือง ร่วงตกใส่รถแท็กซี่ที่จอดอยู่จนได้รับความเสียหาย เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2567 และกรณีรางจ่ายกระแสไฟฟ้ารถไฟฟ้ายานส่งมวลชนสายสีชมพูหลุดร่วงลงมากระแทกพื้นราบ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2566 แต่ยังไม่สามารถมีบทลงโทษด้วยการปรับค่าเสียหายได้ เนื่องจากไม่ได้อยู่ในสัญญาที่ตกลงกันไว้

ทางด้านนายสุริยะ จรุงเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เรียกบริษัท “EBM” ในเครือบีทีเอส ในฐานะผู้รับสัมปทานรถไฟฟ้า เข้ามาชี้แจงถึงสาเหตุที่เกิดขึ้น พร้อมหารือบตลงโทษกับบริษัทผู้รับสัมปทาน กรณีเกิดอุบัติเหตุต่อการเดินรถไฟฟ้า พร้อมเตรียมออกกฎเกณฑ์ตัดสิทธิการได้สัมปทานครั้งต่อไป

เสริมสร้างความรู้เรื่องความปลอดภัยกับประชาชน

เนื่องจากสถานที่ก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสาธารณชน¹⁶ การรณรงค์ให้แก้ปัญหาจึงไม่เพียงพอต่อการลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้นความตระหนักรู้จะช่วยประชาชนเข้าใจและหลีกเลี่ยงถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ ประชาชนต้องได้รับความรู้ถึงอันตรายในโครงการก่อสร้างในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับตัวพวกเขา ผ่านป้ายต่าง ๆ ที่แสดงให้เห็นอันตรายทั่วไปในสถานที่ก่อสร้าง คำแนะนำด้านความปลอดภัย และข้อมูลการติดต่อในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้หน่วยงานภาครัฐ ท้องถิ่นและบริษัทก่อสร้าง จะต้องมีส่วนร่วมกับชุมชน จัดประชุม อบรม และจัดการกับข้อกังวลด้านความปลอดภัยให้กับคนในพื้นที่

แต่จะเห็นได้ว่าจากสถานการณ์ปัจจุบัน วิธีการแก้ไขปัญหของหน่วยงานรัฐเน้นที่การหยุดพักงานและลงโทษผู้รับเหมา โดยไม่ได้คำนึงถึงการสร้างความเข้าใจถึงวิธีการป้องกันอุบัติเหตุให้กับคนในพื้นที่ ไม่ต่างจากสถานประกอบการเอง ที่มีก้ากับดูแลเรื่องความปลอดภัยเพียงแค่ขอบเขตการทำงานที่อยู่ภายใต้การดูแลของตนเอง โดยไม่คำนึงถึงชุมชนโดยรอบ ในเรื่องคู่มือเกี่ยวกับความปลอดภัยในพื้นที่การก่อสร้างทั้งจากของภาครัฐและเอกชน ก็จะมีเพียงคู่มือสำหรับผู้คุมงาน ผู้รับเหมาและผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น โดยไม่ได้มีคู่มือความปลอดภัยจากงานก่อสร้างฉบับของประชาชน

ที่มากไปกว่านั้นคือการปลูกฝังและสร้างองค์ความรู้ ด้านความปลอดภัยและการระวังตัวต่อสถานที่ก่อสร้างไว้ในหลักสูตรของโรงเรียน เพื่อให้ความรู้แก่เด็ก ๆ เกี่ยวกับอันตรายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามหลักสูตรดังกล่าวยังไม่ได้รับการพูดถึงหรือมีอยู่ในสังคมไทย แต่เมื่อลองดูกรณีศึกษาในประเทศอื่น ๆ พบว่า ในเมืองเซอร์รีย์ รัฐบริติชโคลัมเบีย ประเทศแคนาดา ได้มีการบรรจุเนื้อหา Awareness Building Activities¹⁷ ไว้สำหรับเด็กนักเรียนในเมืองได้เรียนรู้การประเมินความเสี่ยงในสถานการณ์ต่าง ๆ เช่น ความสามารถที่จะระบุอันตรายที่จะเกิดขึ้นเมื่ออยู่ภายนอก วิธีการวางแผนเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น รวมทั้งการสอนให้สังเกตผ่านการเรียนรู้การสำรวจพื้นที่ เพื่อฝึกให้เด็กเป็นคนขี้สงสัยต่อสภาพแวดล้อมรอบข้าง

สรุป

ในแต่ละปี ได้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากโครงการก่อสร้างจำนวนมาก โดยในปี 2566 มีอุบัติเหตุที่ร้ายแรงหลายกรณีทั้งโครงการของรัฐและเอกชน เช่น ชิ้นส่วนสะพานคอนกรีตสำเร็จรูปขนาดใหญ่หล่นลงบนถนนพระรามที่ 2 การก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก และการถล่มลงมาของโครงการก่อสร้างทางยกระดับอ่อนนุช-ลาดกระบัง ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากไม่บ่อย การจะป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ได้นั้น ภาครัฐจะต้องเข้มงวดกวดขัน และเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้รับเหมาที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ทั้งผู้รับเหมาเองก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด รวมทั้งการอบรมพนักงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ในฝั่งภาคประชาชนก็จำเป็นที่จะต้องได้รับความรู้ด้านความปลอดภัย และการเอาตัวรอดเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น นอกจากนี้ ภาคประชาสังคมกำลังพยายามขับเคลื่อนให้เกิดองค์อิสระเพื่อความปลอดภัยสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัยที่เป็นอิสระ ดำเนินการตรวจสอบหลังการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาหลักฐานตามหลักวิชาการ และส่งมอบให้กับตำรวจและอัยการหลังเกิดเหตุ ทำให้เกิดบทลงโทษอย่างจริงจังและให้มีการเยียวยาประชาชนที่เที่ยงธรรมและเป็นระบบด้วย