



ชิงทางหลวงได้แค่ 100-120

- ผลวิจัยเคาะตัวเลขนี้ 'ปลอดภัย'
- ทล. ชงตำรวจแก้ก.ม.คุมความเร็ว

นายสุจิต มิ่งมิตร ผู้อำนวยการสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า ทล. ได้นำ เสนอข้อมูลความเร็วที่เหมาะสมบนทางหลวงและทางพิเศษหรือมอเตอร์เวย์รวมทั้งคอนเมืองโทลล์เวย์ เสนอ พล.ต.อ.เอกวิทย์ ณัฐพงศ์ ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล ในฐานะคณะกรรมการแก้ไขปัญหาการจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.) ที่มีหนังสือสอบถามความเห็นเรื่องการแก้ไขกฎหมายควบคุมความเร็ว ที่กำหนดไว้ในเขตเมืองไม่เกิน 80 กม.ต่อชม. ส่วนนอกเขตเมืองไม่เกิน 90 กม.ต่อชม.



สุจิต มิ่งมิตร

โดยทล.เห็นว่าความเร็วทั่วไปที่เหมาะสมกับทางหลวงและคอนเมืองโทลล์เวย์คือ 100 กม.ต่อชม. ส่วนมอเตอร์เวย์ 120 กม.ต่อชม. สำหรับความเร็วเฉพาะจุด เช่น ทางโค้งคือ 45-55 กม.ต่อชม. ขึ้นอยู่กับพิกัดความโค้ง ส่วนทางหลวงในเขตชุมชนควรกำหนดว่าเขตชุมชนให้ลดความเร็ว จะเหมาะสมกว่ากำหนดตัวเลขความเร็วที่ชัดเจน เพราะรถส่วนใหญ่ใช้ความเร็วที่ 60-70 กม.ต่อชม.อยู่แล้ว หากกำหนดตัวเลขที่แตกต่างจากตัวเลขที่รถส่วนใหญ่ใช้มากจะยิ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุ

นายสุจิต กล่าวต่อว่า นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีทล. ได้มอบหมายสำนักอำนวยความปลอดภัยพิจารณาเรื่องดังกล่าว เนื่องจากทล.มีโครงข่ายทางหลวงในความรับผิดชอบทั่วประเทศประมาณ 70,595 กม. จึงได้ศึกษาการกำหนดอัตราความเร็วบนทางหลวงและทางพิเศษ และจัดทำรายงานแก่เสนอ ซึ่งกรณีของทางหลวงทั่วไปการกำหนดความเร็วจะขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัยคือ 1.ความเร็ว



ออกแบบ ที่ผู้ออกแบบใช้ในการออกแบบและจัดการด้านความปลอดภัยที่เพียงพอเป็นตัวกำหนดรูปแบบทางเรขาคณิตของถนน เช่น การกำหนดรัศมีทางโค้ง การยกโค้ง การกั้นระยะมองเห็นที่ปลอดภัยบริเวณทางแยกการควบคุมการเข้า-ออกของทางเชื่อมทางหลวง โดยทั่วไปจะอยู่ที่ 90-110 กม.ต่อชม. ขึ้นกับความกว้างของเขตทางหลวง ส่วนมอเตอร์เวย์จะอยู่ที่ 130-140 กม.ต่อชม.

2. ความปลอดภัยจากอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards) ต้องอยู่ห่างในระยะที่ปลอดภัยการเกิดเสียวหักคกข้างทาง หรืออาจต้องติดตั้งราวป้องกันการชนไว้ในกรณีที่มีวัตถุหรือหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ตกในพื้นที่ดังกล่าว เช่น กรณีมีต้นไม้ใหญ่ห่างจากขอบผิวจราจร 4.50 เมตร หากไม่มีราวป้องกันการชนควรจำกัดความเร็วที่ 50 กม.ต่อชม. และ 3. ลักษณะการใช้พื้นที่สองข้างทาง เช่น บริเวณย่านชุมชน ตลาด โรงเรียน สถานพยาบาล ความเร็วควรอยู่ระหว่าง 40-50 กม.ต่อชม. แต่มีผลการศึกษาว่า อัตราความเร็วบนถนนควรกำหนดไว้ที่อัตราความเร็วที่รถส่วนใหญ่ใช้ ซึ่งหมายถึงอัตราความเร็วที่รถร้อยละ 85 ใช้ความเร็วไม่เกินความเร็ว



นี่หรือเรียกว่าความเร็วที่ 85 เฟอร์เซ็นไทล์ไม่ควรแตกต่างกัน 20 กม.ต่อชม. เพราะความเร็วที่แตกต่างจากความเร็วของรถส่วนใหญ่ซึ่งมักจะยิ่งทำให้เกิดความเสี่ยงในการเฉี่ยวชน (Crash Risk) เพิ่มขึ้นตามลำดับ จึงไม่แนะนำให้ยกป้ายจำกัดความเร็วมาใช้โดยตรงควรรีไชม์มาตรการทางวิศวกรรมมาเป็นเครื่องมือควบคุมความเร็ว เช่น การลดความกว้างช่องจราจร

นอกจากนี้ผลการศึกษาความเร็ว

บนถนนของกรมทางหลวง ความเร็วรถส่วนใหญ่ที่วิ่งอยู่บนทางหลวงจะอยู่ที่ 88-97 กม.ต่อชม. และความเร็วรถส่วนใหญ่ที่วิ่งอยู่บนมอเตอร์เวย์จะอยู่ที่ 98-117 กม.ต่อชม. ดังนั้น ความเร็วที่เหมาะสมบนทางหลวงทั่วไปคือ 100 กม.ต่อชม. มอเตอร์เวย์ 120 กม.ต่อชม. ส่วนกรณีเป็นทางยกระดับ ขึ้นกับมาตรฐานของราวกำแพงของทางยกระดับ จะออกแบบไว้ตามมาตรฐานระดับการชนที่ TL-3 ตาม

มาตรฐานสหรัฐอเมริกาจะไม่พลิกข้ามกำแพง คือ 100 กม.ต่อชม. ดังนั้นกรณีเป็นทางยกระดับเชื่อมคอนเมืองโกลด์เวย์หรือสะพานยก ความเร็วที่ควบคุมควรมิเกิน 100 กม.ต่อชม.

นายสุจิต กล่าวด้วยว่า สำหรับการกำหนดความเร็วของทางพิเศษ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จากการศึกษาพบว่า มีรูปแบบของทางเป็น 2 ลักษณะคือ เป็นทางระดับที่ราบ และทางยกระดับ กรณีทางยกระดับข้อจำกัดของการใช้ความเร็วจะขึ้นกับมาตรฐานของราวกำแพงของทางยกระดับ ที่ออกแบบไว้ตามมาตรฐานระดับการชนที่ TL-3 ตามมาตรฐานสหรัฐอเมริกา ที่ใช้ในการทดสอบว่าปลอดภัยในการชนราวกำแพงของทางยกระดับและรถจะไม่พลิกข้ามกำแพงคือ 100 กม.ต่อชม. ดังนั้นทางพิเศษยกระดับจึงควรกำหนดความเร็วไม่เกิน 100 กม.ต่อชม. ส่วนในทางราบเนื่องจากเขตทางของทางพิเศษจะไม่กว้าง และระยะปลอดภัยข้างทางแคบกว่ามอเตอร์เวย์ ความเร็วในทางระดับที่ราบจึงไม่ควรเกิน 110 กม.ต่อชม.