

5 สก๊อบแนวหน้า



'เลนขวาสุดวิ่งเร็ว120'
ขับขี่ปรับตัวได้..จุดห่างยังมี

'เลนขวาสุดวิ่งเร็ว120' ขับขี่ปรับตัวได้..จุดห่างยังมี



ย้อนไปช่วงปลายปี 2563 หากยังจำกันได้ เวลานั้นเริ่มมีข่าวว่า “จะเพิ่มความเร็วสูงสุดของรถยนต์ที่กฎหมายอนุญาตให้ใช้ จากเดิมที่ 90 กม./ชม. เป็น 120 กม./ชม.” ซึ่งมีข้อถกเถียงระหว่างฝ่ายที่เห็นด้วยเพราะเอาเข้าจริงๆ ในหลายพื้นที่ที่สภาพถนนและสภาพการจราจรอำนวย ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ก็ใช้ความเร็วมากกว่า 90 กม./ชม. อยู่แล้ว กับฝ่ายที่คัดค้านเพราะกังวลว่าปัจจัยทั้งพฤติกรรมจราจรขี้แสบไทยๆ บวกกับผังเมืองแบบไทยๆ จะยิ่งทำให้ความสูญเสียบนท้องถนนรุนแรงยิ่งขึ้น จากเดิมซึ่งก็ติด 1 ใน 10 อันดับประเทศที่ถนนอันตรายที่สุดในโลกอยู่แล้ว

อย่างไรก็ตาม ที่สุดแล้วแนวคิดขยับความเร็วดังกล่าวก็ออกมาเป็นกฎหมาย โดยย้ำว่า “อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงสุด 120 กม./ชม. เฉพาะเลนขวาสุดและในบางช่วงของบางเส้นทางเท่านั้น” โดยเริ่มอนุญาตตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นมา กระทั่งล่าสุดเมื่อช่วงต้นสัปดาห์นี้ ในเวทีเสวนา “เร็วให้ถูกเล่น ประเมินเป็น เว้นระยะ = ลดความเสี่ยง” จัดโดย สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สกอ.)

ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้หยิบยกผลการศึกษาพฤติกรรมการใช้ความเร็วในเส้นทางที่อนุญาตมานาน่าเสนอด้วย

ทรงฤทธิ์ ชยานันท์ วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญกรมทางหลวง บอกเล่าถึงผลการศึกษาเรื่อง “การจัดช่องจราจร-สิ่งแวดล้อมรองรับความเร็ว 120 กม./ชม. ประชาชนเข้าใจมากน้อยแค่ไหน?” โดยแบ่งการเก็บข้อมูลระหว่างรถยนต์ (เช่น รถเก๋ง รถกระบะ) กับรถบรรทุก และแบ่งช่องจราจรเป็น 4 ช่อง เลนซ้ายสุดความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. ถัดมาเลน 2 กับ 3 ความเร็วไม่เกิน 100 กม./ชม. และเลนขวาสุดความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 กม./ชม. และไม่เกิน 120 กม./ชม.

ยกตัวอย่างจากบางเส้นทาง อาทิ “ทางหลวงหมายเลข 32 กม.23+500 ขาออก” เปรียบเทียบระหว่างวันที่ 1 ก.พ. กับวันที่ 3 พ.ค. 2564 พบว่า ในวันที่ 1 ก.พ. 2564 มีรถยนต์ส่วนหนึ่งใช้ความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน 120 กม./ชม. วิ่งอยู่เลน 3 เนื่องจากมีผู้ขับขี่ใช้ความเร็ว 90-100 กม./ชม. ไปวิ่งอยู่เลนขวาสุด แต่ในวันที่ 3 พ.ค. 2564 แม้ยังมีรถยนต์ส่วนหนึ่งใช้ความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน 120 กม./ชม. วิ่งอยู่เลน 3 แต่ก็มิอีกไม่น้อยที่หันไปใช้ความเร็วดังกล่าวในเลนขวาสุด ตรงข้ามกับผู้ที่ใช้ความเร็ว 90-100 กม./ชม. ซึ่งก่อนหน้านี้เคยวิ่งในเลนขวาสุดก็เริ่มย้ายมาวิ่งในเลน 2 และ

แนวนำ

Naew Na
Circulation: 900,000
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: อาทิตย์ 31 กรกฎาคม 2565

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15067

หน้า: 1(ซ้าย), 5

Col.Inch: 88.13 Ad Value: 141,008

PRValue (x3): 423,024

คลิป: สี่สี่

หัวข้อข่าว: สกู๊ปแนวนำ: 'เลนขวาสุดวิ่งเร็ว120' ขับขับปรับตัวได้..จุดห่วงยังมี

3 แทน

หรือ “ทางหลวงหมายเลข 32 กม.38+750 ขาออก” เปรียบเทียบระหว่างวันที่ 1 ก.พ. กับวันที่ 4 ต.ค. 2564 พบว่า ในวันที่ 4 ต.ค. 2564 มีรถยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยไม่เกิน 120 กม./ชม. วิ่งอยู่เลนขวาสุดเพิ่มขึ้นจากวันที่ 1 ก.พ. 2564 อย่างมาก เมื่อเทียบกับความเร็วที่น้อยกว่านี้ในช่องจราจรอื่นๆ ที่ไม่เพิ่มขึ้นมากนักในช่วงเวลาเดียวกัน รวมถึงเส้นทาง “ทางหลวงหมายเลข 32 กม. 37+175 ขาเข้า” เปรียบเทียบระหว่างวันที่ 1 ก.พ. กับวันที่ 4 ต.ค. 2564 ที่พบกลุ่มผู้ใช้ความเร็วสูง (ไม่เกิน 120 กม./ชม.) อยู่ในเลนขวาสุด และรองลงมา (90-100 กม./ชม.) อยู่ในเลน 3 เพิ่มขึ้น

เช่นเดียวกับ “การเว้นระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างรถที่วิ่งตามกัน” สำหรับเลนขวาสุดที่อนุญาตให้ใช้ความเร็วได้ถึง 120 กม./ชม. พบว่าทางหลวงหมายเลข 32 กม.23+500 ขาออก การเว้นระยะห่างในวันที่ 3 พ.ค. 2564 เพิ่มขึ้นจากวันที่ 1 ก.พ. 2564 อย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงทางหลวงหมายเลข 32 กม.38+750 ขาออก และทางหลวงหมายเลข 32 กม.37+175 ขาเข้า ก็พบผู้ขับขี่เว้นระยะห่างระหว่างรถกันต่อคันมากขึ้น เป็นต้น ทั้งนี้ หลังอนุญาตให้ใช้ความเร็ว 120 กม./ชม. ไม่พบอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น แต่มีปัญหาบ้างเรื่องความเคยชิน พันธะที่อนุญาตไปแล้วแต่ยังไม่ลดความเร็วลง

“ถ้าถามว่า Perception (การรับรู้) เข้าช่องได้ถูกช่อง อาจจะเพราะติดใจด้วย ใช้ความเร็วที่เหมาะสมในแต่ละช่อง เขาใช้ความเร็วได้ เพราะรถช้าจะวิ่งช่อง 3 ช่อง 2 ได้มากขึ้น ไม่แซงขวา อันนี้คือจุดสำคัญ เราพยายามเสริมความปลอดภัยไปเรื่อยๆ ปัจจุบันต้องเรียนให้ทราบว่า เท่าที่ดูจากจำนวนอุบัติเหตุก็ว่ามันไม่ได้เพิ่มขึ้นเลย เฉพาะในพื้นที่นี้นะ น้อยกว่านิดหน่อย ลดลงด้วย

แต่อย่างสาเหตุที่กล่าวถึงความเร็ว ตอนนี้เราก็พยายามจะเพิ่มกระบวนการตรวจสอบการให้ข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุให้ดีขึ้น เพราะตอนนี้ต้องเรียนให้ทราบว่า ที่ผ่านมาในระบบของเราเอง ผู้กรอกอาจจะเลือกสาเหตุสันนิษฐานด้วยความเร็วเป็นหลัก เพราะว่ามันเกิน 90 กม./ชม. นะ พอเกิน



90 ก็ต้องเรื่องเร็วนี้ละ เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดแน่นอน” ทรงฤทธิ์ กล่าว

ทรงฤทธิ์กล่าวต่อไปว่า ในเส้นทางที่อนุญาตให้ใช้ความเร็ว 120 กม./ชม. ในเลนขวาสุด ก็มีการดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงอุบัติเหตุ ไล่ตั้งแต่ 1.การคัดเลือกเส้นทางและช่วงที่วิ่งได้ โดยเกาะกลางต้องมีเครื่องกั้นแข็งแรง ไม่มีจุดตัด อาทิ จุดกลับรถ หรือหากมีก็จะต้องปิดจุดดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยเส้นทางช่วงใดที่มีจุดกลับรถจำนวนมากและยังปิดไม่ได้ก็จะไม่อนุญาตให้ใช้ความเร็วระดับนี้ ซึ่งสาเหตุที่ทำให้ไม่สามารถปิดจุดกลับรถทั้งหมด เพราะต้องเปิดบางจุดไว้ให้รถบรรทุกด้วย เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านความสูงหากต้องไปกลับรถในจุดอื่น เช่น ใต้สะพาน

ดังนั้นแล้ว “แม้จะเป็นถนนสายเดียวกัน แต่ไม่ใช่จะวิ่งขวาสุด 120 กม./ชม. ได้ตลอดเส้นทาง” เช่นทางหลวงหมายเลข 304 ซึ่งยาวตั้งแต่แจ้ห่มนะ (นันทบุรี-กรุงเทพฯ) จนถึงปักธงชัย (นครราชสีมา) มีเพียงช่วงหนึ่งที่ระยะทาง 5.8 กิโลเมตร ที่อนุญาตให้วิ่งได้เพราะมีความพร้อม 2.มีการติดตั้งเครื่องหมายเตือน ตั้งแต่ใกล้ถึงระยะอนุญาตจนถึงจุดที่พ้นระยะอนุญาต ทั้งที่เป็นป้ายริมทางและเครื่องหมายบนพื้นถนน ทั้งการระบุความเร็วแต่ละช่องจราจร รวมถึงแถบแสดงการเว้นระยะห่างระหว่างรถแต่ละคัน อย่างไรก็ตาม ในอีกด้านหนึ่ง ส.ดร.กัณวีร์

กนิษฐ์ พงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ตั้งข้อสังเกตว่า “เมื่อกฎหมายอนุญาตให้มีพื้นที่ที่สามารถใช้ความเร็วสูงขึ้น ก็พบผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูงเพิ่มขึ้นด้วย” โดยเปรียบเทียบในพื้นที่เดียวกัน หลังอนุญาตให้วิ่งขาสุดด้วยความเร็วไม่เกิน 120 กม./ชม. พบผู้ใช้ความเร็วระดับดังกล่าว รวมถึงที่มากกว่า 120 กม./ชม. เพิ่มขึ้นจากช่วงก่อนกฎหมายอนุญาต

“คำถามคือมันจะส่งผลเสียอะไรต่อไปในอนาคตบ้าง อย่างเริ่มเห็นแล้ว อย่างพอพ้นเขตนี้ไป เขาก็ยังคิดพฤติกรรมการใช้ 120 กม./ชม. ต่อไปอีกที่ไม่ใช่เป็นโซนที่ให้ใช้ 120 คราวนี้ปัญหามันจะเกิดแล้ว กลายเป็นว่านโยบายนี้มันเพิ่มหรือมันเปลี่ยนพฤติกรรมคน ทำให้ส่งเสริมให้คนขับรถเร็วมากขึ้นหรือเปล่า? แล้วเขาจะไม่ได้ขับในช่วงนี้แล้ว พอเลยออกจากโซนนี้เขาอาจจะขับเร็วขึ้นไปอีก คือใช้พฤติกรรมเหมือนเดิมเลย” ศ.ดร.กัณวีร์ กล่าว

SCOOP@NAEWNA.COM