

● “รายงานวันจันทร์”-ขับรถทางคั่นหน้าระยะเท่าไรจึงปลอดภัย

ขอแนะนำเส้นแถบคาดถนน

สถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2557-2561 พบว่า อุบัติเหตุจากการชนท้ายเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมากเป็นอันดับ 1 เฉลี่ยปีละ 300-500 ราย สาเหตุเกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ของรถที่ขับตามหลังเว้นระยะห่างระหว่างรถตนเองกับคันหน้าไม่เพียงพอ

แนวทางการลดความเสี่ยงอุบัติเหตุจากการชนท้าย จะมีวิธีการอย่างไรได้บ้างนั้น ติดตามได้จาก รายงานวันจันทร์ โดย รศ.อำพล การุณ-สุนทวงษ์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ทำการวิจัยวิจัย มีข้อมูลชี้แจงให้ทราบดังนี้

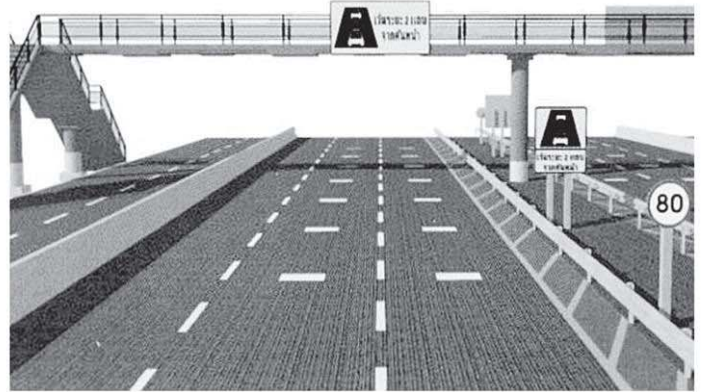


ถาม-ที่มาของการวิจัย

รศ.อำพล-จากสถิติอุบัติเหตุรถชนท้ายบนทางหลวงมากเป็นอันดับ 1 กรมทางหลวงได้เริ่มติดตั้งเครื่องหมายบนผิวจราจรรูปจุดวงกลมสีขาวบนพื้นทางบนถนนเมอเตอร์เวย์สาย 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี ขนาดกว้าง 2 เมตร เพื่อกำหนดระยะห่างระหว่างรถที่ขับตามมากับรถคันหน้า 75 เมตร ความเร็วเฉลี่ย 120 กม./ชม. อิงข้อมูลจากประเทศสหรัฐฯ ปรากฏว่าอุบัติเหตุรถชนท้ายไม่ลดลง เนื่องจากระยะที่กำหนดห่างเกินไป มักมีรถขับแทรกตรงกลาง กรมทางหลวงจึงได้ยกเลิกอย่างไรก็ตาม จากแนวทางดังกล่าวเห็นว่าสามารถลดความเสี่ยงได้จึงนำมาศึกษาต่อ โดยเลือกถนนพระรามที่ 2 เนื่องจากเป็นเส้นทางตรง โดยติดตั้งเครื่องหมายบนผิวจราจรแบบ Transverse Bar บริเวณ กม.23-28 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย เริ่มศึกษาตั้งแต่เดือน พ.ย.2560 ใช้เวลา 1 ปี โดยเก็บข้อมูลตลอด 24 ชม. พบว่าระยะห่างที่เหมาะสมระหว่างเครื่องหมายแต่ละแถบเป็นระยะ 37 เมตร จากความเร็วเฉลี่ยที่ 85 กม./ชม.

ถาม-การติดตั้งเครื่องหมายบนผิวจราจรแบบ Transverse Bar ควรติดตั้งอย่างไร และได้ผลมากน้อยแค่ไหน

รศ.อำพล-การติดตั้งเครื่องหมาย Transverse Bar ควรติดตั้งระยะทาง 5 กม. แบ่งเป็น 3 ชุด แต่ละชุดมี 20 แถบ พร้อมติดตั้งป้ายเตือน 2 แบบ



คือแบบเหนือศีรษะและแบบด้านข้าง ทั้งนี้ สถิติอุบัติเหตุหลังติดตั้งแล้วเสร็จ 1 ปี พบว่า อุบัติเหตุการชนท้ายเกิดขึ้นเพียง 3 ครั้ง/ปี น้อยกว่าในช่วงก่อนติดตั้งที่เกิดขึ้น 10 ครั้ง/ปี Transverse Bar จึงมีส่วนช่วยลดจำนวน



อุบัติเหตุจากการชนท้ายอย่างมีนัยสำคัญที่ความเชื่อมั่น 99.39% นอกจากนี้ จากการเปรียบเทียบระหว่างอัตราการไหลรถยนต์ก่อนและหลังการติดตั้ง พบว่าหลังติดตั้งเพิ่มสูงขึ้นกว่าก่อนติดตั้ง

ถาม-จากการทดลองผู้ขับขี่มีความพอใจและปฏิบัติตามหรือไม่

อำพล-ผลการสำรวจจำนวน 500 ตัวอย่าง พบอาทิ ร้อยละ 85.9 ทราบระยะการขับรถที่เหมาะสมจากคันหน้า ร้อยละ 14.1 ไม่ทราบ ส่วนพฤติกรรม การขับที่หลังติดตั้งเครื่องหมาย พบว่า ร้อยละ 44 ทำตามครึ่งราว ร้อยละ 27 ทำตามบ่อ ร้อยละ 15 ทำตามประจำ ส่วนตำแหน่งที่ติดร้อยละ 59 ควรติดตั้งบนสะพานลอยและข้างทาง เป็นต้น ทั้งนี้ พบว่ากลุ่มวัยรุ่น ทำตามเครื่องหมายน้อยกว่ากลุ่มอายุอื่น โดยผลการศึกษาจะเสนอไปยัง กรมทางหลวงนำไปใช้งาน ส่วนหน่วยงานด้านทางอื่นก็สามารถนำไปใช้งาน โดยปรับระยะห่างให้เหมาะสม.