



สก๊อปแนวหน้า 5



2ไอเดียเด็ดรวมว.คมนาคม
อย่าลืมดูผลกระทบรอบด้าน

2ไอเดียเด็ดรวมว.คมนาคม อย่าลืมดูผลกระทบรอบด้าน



เป็นเรื่อง “ริโอฮา” ประจำสัปดาห์ที่ผ่านมา เมื่อ ศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เสนอแนะวิธีแก้ไขปัญหาการจราจร โดย “เพิ่มการจำกัดความเร็วจาก 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง เป็น 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนถนน 4 เลนขึ้นไป” และ “ให้รอบรถทุกวงในพื้นที่กรุงเทพฯ-ปริมณฑล เฉพาะเวลา 00.00-04.00 น. เท่านั้น” เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน กลายเป็นประเด็นที่มีเสียงวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนัก



อาทิ “ความปลอดภัยบนท้องถนน” เพราะเป็นที่ทราบกันดีว่า “ในทุกปีจะมีผู้สังเวยชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนเมืองไทยหลักหมื่นศพ” ซึ่งสาเหตุสำคัญมาจาก “การขับรถด้วยความเร็วสูง” โดยข้อมูลจากรายงาน “พิมพ์เขียวแนวทางการจัดการความเร็วเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย” จัดทำโดยมูลนิธิไทยโรดส์



(ThaiRoads) ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย อธิบายไว้หลายข้อ

เช่น **1.ความเร็วกับการเบรก** หากใช้ความเร็วที่ 50 กม./ชม. จะใช้ระยะทางประมาณ 27 เมตร เพื่อตัดสินใจและหยุดรถ แต่หากใช้ความเร็วที่ 80 กม./ชม. จะใช้ระยะทางเพิ่มเป็นเกือบ 60 เมตร ในการทำสิ่งเดียวกัน **2.ความเร็วกับการมองเห็น** หากใช้ความเร็วที่ 40 กม./ชม. สายตามนุษย์จะมองเห็นได้กว้างในระยะ 100 องศา แต่เมื่อใช้ความเร็วที่ 130 กม./ชม. จะมองเห็นได้กว้างเพียงระยะ 30 องศาเท่านั้น **3.ความเร็วกับแรงปะทะ** หากใช้ความเร็วที่ 80 กม./ชม. แรงปะทะเท่ากับตกจากความสูง 25 เมตร แต่ถ้าใช้ความเร็ว 120 กม./ชม. จะเท่ากับตกจากที่สูง 56 เมตร เป็นต้น

ผศ.ดร.ทวิศักดิ์ ตะกระโทก อาจารย์สาขาวิศวกรรมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวถึงกรณีนี้ที่รทว.คมนาควยาลีมตุผลกระทบรอบด้าน เสนอแนะให้เพิ่มความเร็วการขับขี่ยานยนต์บนถนน 4 เลนจากเดิมที่กฎหมายจำกัดไว้ที่ไม่เกิน 90 กม./ชม. เป็นไม่เกิน 120 กม./ชม. เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ว่าเป็นห่วงเรื่องความปลอดภัย เพราะ “ในต่างประเทศถนนที่อนุญาตให้ใช้ความเร็วสูงได้คือถนนที่ไม่มีจราจรตัดด้านข้างเท่านั้น” เป็นถนนที่มีลักษณะทางพิเศษ อาทิ ทางด่วน

“บ้านเรามีแค่มอเตอร์เวย์ที่ให้ขับ 120 กม./ชม. มอเตอร์เวย์ก็จะมีระบบควบคุมของมัน ไม่เหมือนถนนปกติ ฉะนั้นถ้าเอาถนนปกติไปขับเท่ามอเตอร์เวย์คงไม่ปลอดภัย เวลาเราขับรถบนมอเตอร์เวย์มันไม่มีรถวิ่งมาจากด้านข้างแล้วจู่ๆ มาตัดหน้า มันไม่มีกัลดบรต ถนนปกติมีทั้งจุดกัลดบรต มีทั้งรถวิ่งจากซอยมาตัดหน้า ถนนมันออกแบบมาคนละลักษณะกัน ไม่สามารถใช้ความเร็วเดียวกันได้ ถ้าถนนเหมือนกับมอเตอร์เวย์ ไม่มีจุดกัลดบรต ไม่มีรถวิ่งตัดไป-มา ไม่มีซอยเชื่อม ไม่มีหมุหมากาไก่อู่ข้างถนน ก็สามารททำได้ คำถามคือมันมีถนนแบบนั้นสักกี่เส้น” ผศ.ดร.ทวิศักดิ์ กล่าว

เช่นเดียวกับ รศ.เอนก ศิริพานิชกร ประธานสาขาวิศวกรรมโยธา วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) ที่กล่าวว่า การสร้างถนน

โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษจะพิจารณาจาก 3 ด้าน **1.มูลค่าทางเวลา** เดินทางเร็วก็ใช้เวลาสั้น **2.มูลค่าทางการใช้รถ** เดินทางเร็วอาจใช้น้ำมันน้อยลง และ **3.มูลค่าทางอุบัติเหตุ** หรือความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ทั้งนี้ ต้องยอมรับว่า “ในบางเส้นทางกำหนดความเร็วไว้ต่ำเกินไป” เช่น ทางด่วน ให้วิ่งได้ 90 กม./ชม. แค่มอเตอร์เวย์ให้วิ่งได้ 120 กม./ชม. อย่างไรก็ตาม ต้องย้ำว่า “การจะกำหนดความเร็วที่อนุญาตไว้ให้ได้ เป็นเท่าไรต้องดูประเภทถนนด้วย” แต่สิ่งสำคัญคือ “อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนมาจากการใช้ความเร็วที่แตกต่างกันของรถแต่ละคันบนเส้นทางเดียวกัน” ซึ่งมีผลการศึกษามากมายกล่าวถึง

“สมมุติเขากำหนดไว้ที่ 120 กม./ชม. แล้วผมไปวิ่งสัก 60-70 กม./ชม. ลักษณะเช่นนี้ทำให้เกิดอันตราย ฉะนั้นความเร็วที่กำหนดนั้นกำหนด 1.จากสภาพของถนน 2.จากการเข้า-ออก อย่างทางด่วนหรือทางหลวงพิเศษ เราเรียกว่าเป็นทางที่ควบคุมการเข้า-ออกทั้งหมด มันจะแตกต่างจากถนนทั่วไป ถนนทั่วไป 4 เลน ถ้าเราวิ่งไป มีรถตัดหน้า มีรถกัลดบรต มีมอเตอร์ไซค์ มีอะไรต่างๆ พวกนี้ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ” รศ.เอนก กล่าว

ขณะที่ประเด็นให้รถบรรทุกวิ่งในกรุงเทพฯ-ปริมณฑล เฉพาะเวลา 00.00-04.00 น. เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดนั้น รศ.เอนก ให้ความเห็นว่า “กระทรวงคมนาคมควรปรับปรุงสถานีขนถ่ายสินค้า (Truck Terminal) ที่มีอยู่ เช่นที่ อ.พุทธมณฑลสาย 5 จ.นครปฐม หรือที่ จ.ปทุมธานี ให้เรียบร้อยก่อนดำเนินการดังกล่าว” เพื่อให้ธุรกิจต่างๆ ดำเนินไปได้ตามปกติ

นอกจากสถานีขนถ่ายสินค้าประเภทจากบัสสู่รถแล้ว ยังมีจากน้ำสู่บัสด้วยคือท่าเรือต่างๆ ด้วย อีกทั้ง “ในกรณีโครงการก่อสร้างริมแม่น้ำภาครัฐสามารถแก้ปัญหาการบรรทุกวัสดุก่อสร้างวิ่งเข้าเมืองได้ด้วยการส่งเสริมให้ขนส่งทางเรือโดยรัฐ อนุญาตให้ทางผู้รับผิดชอบโครงการสามารถก่อสร้าง



ทำเรื่องชั่วคราวสำหรับขนส่ง
สินค้า” ก็จะช่วยลดปัญหา
การจราจรในเขตเมืองได้อีก
ทางหนึ่ง

ด้าน อภิชาติ
ไพรรุ่งเรือง ประธานสมาพันธ์
การขนส่งทางบกแห่ง
ประเทศไทย เห็นว่า
แนวคิดดังกล่าวไม่สามารถ

ทำได้จริง อีกทั้งยัง “สร้างปัญหาระหว่างคนขับรถบรรทุก
กับประชาชน” เช่น การขนส่งวัสดุก่อสร้าง จึงอยากให้
รพว.คมนาคม ทบทวนโดยฟังความเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง
ให้รอบด้าน เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภา
อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สอท.) รวมถึงผู้ประกอบการ
และผู้ขับขีรถบรรทุก เพื่อหาทางออกร่วมกัน

“ไอเดียของรัฐมนตรีนั่นดี แต่จะแก้ไขอย่างไรให้
ระบบการทำงานจากกลางวันเป็นกลางคืน ก่อสร้างกลางคืน
เดียวชาวบ้านก็บ่นอีก บ่นอย่างไร อย่างผมไปลงหินลงทราย
แถวแพลนท์ (Plant-โรงงานผลิต) ปูน ชาวบ้านนอนอยู่
ได้ยินเสียงเวลารถดัมพ์ลง เขาก็ร้องเรียนอีก “เฮ้ย! อะไรวะ!
ตีหนึ่งตีสามตีสี่ยังมาทำงานอีกไม่หลับไม่นอน” เพราะเรื่องนี้
เราถูกร้องเรียนมาตลอดอยู่แล้ว” นายอภิชาติ กล่าว

ในเวลาต่อมา รพว.คมนาคม ได้อธิบายเพิ่มเติมใน
ประเด็นเพิ่มความเร็วรถเป็น 120 กม./ชม. ว่า 1.ใช้เฉพาะ
รถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น ไม่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ
2.อนุญาตเฉพาะ 2 ช่องจราจรขบวนสุด จาก 4 ช่องจราจร
โดย 2 ช่องด้านขวายังจะห้ามขับช้ากว่า 80 กม./ชม. ด้วย
โดยทดลองใน 4 เส้นทางคือ ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน
ถนนเพชรเกษม และถนนมิตรภาพ

ผลจะเป็นอย่างไรคงต้องติดตามกันต่อไป!!!

SCOOP@NAEWNA.COM