

# ท้า!!ชนแล้วตายฟ้องได้ไหม

## ● ปูจมาตรฐาน ‘แบริเออร์ยางพารา’

จากกรณีที่เกี่ยวข้องกับคดีสยาม ชิดชอบ รว.กม.กม. มีนโยบายให้กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) ยกเลิกการสร้างเกาะกลางถนนใหม่และเปลี่ยนมาใช้แผงกั้นจราจร (แบริเออร์) แทน ล่าสุดศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ออกมาให้ข้อมูลในหัวข้อ ว่าด้วยเรื่องแบริเออร์ ทำจากยางพารา ได้หรือไม่ ผ่านทางเฟซบุ๊ก Thailand Accident Research Center โดยเริ่มค้นคว้าว่า แบริเออร์ และการ์ดเรล เป็นอุปกรณ์กันเพื่อความปลอดภัยขยับเกณฑ์ ที่ถูกติดตั้งไว้ข้างทาง หรือบริเวณเกาะกลาง เพื่อป้องกันไม่ให้รถยนต์ที่เสียหลักตกข้างทางหรือหลุดออกนอกถนนไปชนกับวัตถุอันตรายอื่น ๆ ด้านหลังแนวแบริเออร์ ที่ชนแล้วจะเป็นอันตรายมากกว่าการชนกับแบริเออร์หรือการ์ดเรล (เช่น ชนต้นไม้ เสาไฟ เสาป้าย และอื่น ๆ) หน้าที่ของแบริเออร์ เมื่อรถเสียหลักตกข้างทาง จะเกิดการชนทางด้านข้างกับตัวแบริเออร์ ตัวแบริเออร์ต้องสามารถทำให้รถกลับเข้ามาสู่เลนปกติได้ หรือเรียกว่าต้อง redirect โดยต้องไม่ทำให้รถกระเด็นสะท้อนกลับมากเกินไป เพราะไม่เช่นนั้นรถจะถูกชนด้วยรถคันอื่นที่วิ่งตามหลังมา และแบริเออร์จะต้องมีความแข็งแรงป้องกันรถไม่ให้พุ่งทะลุหรือพลิกก้มไปชนวัตถุอันตรายที่อยู่แนวด้านหลังแบริเออร์ได้ ทั้งนี้แบริเออร์มีอยู่ 3 ประเภท ได้แก่ 1. แบริเออร์แบบยืดหยุ่น (Flexible Barrier) คือแบริเออร์ที่เมื่อชนแล้วจะมีระยะรับไปด้านหลังเมื่อถูกรถชนมากหน่อย เช่น การ์ดเรลเหล็กที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันในประเทศไทย 2. แบริเออร์แบบกึ่งแข็ง (Semi-Rigid Barrier) จะมีระยะรับน้อยกว่าแบริเออร์แบบยืดหยุ่น เพราะมีความแข็งแรงมากกว่า สามารถป้องกันการชนของรถขนาดใหญ่ได้ รูปแบบจะคล้ายการ์ดเรลเหล็กที่เราใช้กันอยู่ แต่มีความแตกต่างที่การออกแบบหน้าตัดและเสา ที่มีความแข็งแรงมากกว่า แบบนี้ยังไม่มีการนำมาใช้ในประเทศไทย 3. แบริเออร์แบบแข็ง (Rigid Barrier) จะมีระยะรับเกือบเป็นศูนย์ เหมาะสำหรับในเขตพื้นที่ที่จำกัด หรือต้องการป้องกันการชนกับวัตถุอันตรายที่อยู่ระยะใกล้หรือชิดกับขอบทาง เช่น คอนกรีตแบริเออร์ (New Jersey Type) ที่เราใช้งานอยู่ในปัจจุบันการจะเลือกใช้แบริเออร์เพื่อป้องกันการชนนั้นจึงขึ้นอยู่กับลักษณะประเภทของถนน ความเร็วของกระแสจราจร ปริมาณจราจร ปริมาณของรถขนาดใหญ่ และสภาพอันตรายข้างทาง

สำหรับแบริเออร์ที่ป้องกันการชนได้ทั้ง 3 ประเภทดังที่ได้กล่าว



ข้างต้นนั้น จะต้องได้รับการออกแบบ การผลิต และการทดสอบตามมาตรฐานสากลที่ทั่วโลกยอมรับได้ โดยแบริเออร์ทุกประเภทก่อนที่จะนำมาใช้งานจะต้องผ่านการทดสอบการชนด้วยรถยนต์ ตามมาตรฐานสากล ได้แก่ มาตรฐานจากสหรัฐอเมริกา (NCHRP 350 หรือ MASH) หรือ มาตรฐานจากยุโรป (EN1317) บางครั้งผู้ผลิตแบริเออร์ในประเทศอื่น พยายามใช้มาตรฐานการทดสอบการชนของประเทศตัวเองในการรับรองความปลอดภัยของแบริเออร์ที่ผลิตขึ้นเอง แต่ส่วนใหญ่ก็มักไม่เป็นที่ยอมรับ สุดท้ายๆ ประเทศนั้น ๆ ก็ต้องขนแบริเออร์ที่ตัวเองผลิตเอาไปทดสอบที่อเมริกาและยุโรป ขณะนี้ยังไม่ทราบว่ามีงานวิจัยใดในประเทศไทยได้ทำการศึกษาหรือพัฒนาแบริเออร์ที่ทำจากยางพาราแล้วหรือยัง และถ้าผลิตออกมาแล้วจะนำออกมาใช้งานในลักษณะใด ถ้าเป็นแบริเออร์แบบที่จะเอามาป้องกันการชนของรถยนต์ ก็จะต้องผ่านมาตรฐานการทดสอบการชนที่เป็นสากล อย่างไรก็ตามไม่สามารถนำแบริเออร์ชนิดใหม่ใด ๆ มาทดลองติดตั้งบนท้องถนนเลยทันที โดยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรับความเสี่ยงเป็นผู้ทดลองชนดูได้ เพราะนั่นหมายถึง เรานำเอาอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัยมาติดตั้งบนท้องถนน เมื่อรถยนต์ชนเข้าไป อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ถนนนั้น ๆ อาจถูกฟ้องร้องได้.