เดลินิวส์ กรอบบ่าย
Daily News (Mid-Day)
Circulation: 720,000
Ad Rate: 2,100

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: อาทิตย์ 8 กันยายน 2562
ปีที่: - ฉบับที่: 25532 หน้า: 1(บนซ้าย), 2
Col.Inch: 55 Ad Value: 115,500 PRValue (x3): 346,500 คลิป: สี่สี
หัวข้อข่าว: ติงสติกเกอร์ท้ายสิบล้อ

ติงสติกเกอร์ท้ายสิบล้อ

ผลทดสอบชี้ไม่สะท้อนแสง มองเห็นไม่ชัด

นักวิชาการชี้ปัญหารถบรรทุกหน่วยงานรัฐขาดการบูรณาการกฎหมายควบคุม ◆อ่านต่อหน้า 2

สิบล้อ

□ ต่อจากหน้า 1

ไม่ได้ ขาดทรัพยากรบุคคลตรวจสอบ ผู้ประกอบการรายย่อยไม่ใส่ใจ ขณะที่ผู้ประกอบการรายใหญ่ มีเงินให้โชเฟอร์ขับรถดีไม่มีอุบัติเหตุ ด้านหน่วยงานสอบสวนอุบัติเหตุ เผยผลทดสอบสติกเกอร์แผ่นสะท้อนแสง ท้ายรถบรรทุกในไทยมองเห็นได้น้อยมาก หากเทียบกับรถบรรทุกในยุโรป พอเจอฝนตก-หมอกลง วิสัยทัศน์การมองเห็นต่ำ

จากกรณีหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ มีความห่วงใยสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่ยังคงเกิดความสูญเสียอย่างต่อเนื่อง จึงเสนอข่าวเพื่อกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการหาแนวทางแก้ไขอย่างบูรณาการ เป้าหมายลดอุบัติเหตุ และลดความสูญเสียบนท้องถนน ให้มีประสิทธิภาพนั้น

เกี่ยวกับเรื่องนี้เมื่อวันที่ 6 ก.ย. นายณัฐพงศ์ บุญตอบ กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการมูลนิธิไทยโรดส์ กล่าวถึงปัญหาอุบัติเหตุรถบรรทุก ว่า ส่วนใหญ่อุบัติเหตุจากรถบรรทุก มาจากผู้ประกอบการรายย่อย ขณะที่รายใหญ่มีระบบควบคุมทั้งพฤติกรรมของพนักงานขับรถ มีการกำหนดจุดจอดพักรถ การตรวจสภาพความพร้อมของรถ อีกทั้งมีการจูงใจด้วยรางวัล และเงินสำหรับคนขับรถที่ไม่มีอุบัติเหตุ ขณะที่รายย่อยขาดการควบคุมตั้งแต่ตัวผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่รับงานช่วงเหมามาอีกที คนขับรถต้องการทำรอบ เพราะต้องการรายได้เพิ่ม ทำให้บางครั้งพักผ่อนไม่เพียงพอ มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุและใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ตามปัญหารถบรรทุก เป็นปัจจัยความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน ส่วนหนึ่งมาจากผู้ควบคุมกฎหมายรถบรรทุกประกอบด้วย หน่วยงานทั้ง 2 หน่วยงาน ขณะที่การควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตำรวจทางหลวงมีหน้าที่รับผิดชอบจะมีด่านชั่งน้ำหนัก ตรวจสอบรถบรรทุกที่น้ำหนักเกิน เมื่อพบว่าบรรทุกเกินจะสั่งให้หยุดวิ่งและเสียค่าปรับ ป้องกันไม่ให้ถนนชำรุดเสียหาย ขณะเดียวกันไม่ได้มีหน้าที่ตรวจสภาพความพร้อมของรถบรรทุก ซึ่งอำนาจการกำกับดูแลอยู่ที่กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) รถบรรทุกต้องตรวจสภาพปีละ 2 ครั้ง แต่เมื่อถึงด่านชั่งน้ำหนักตำรวจทางหลวง ไม่ทราบว่ารถมีความพร้อมหรือไม่ เพราะขาดองค์ความรู้ด้านนี้

ขณะเดียวกันกรมการขนส่งทางบก ไม่มีทรัพยากรบุคคลเพียงพอ ที่จะไปคอยตรวจตราอยู่แล้ว บางครั้งจะเห็นว่ารถบรรทุก ไฟท้ายใช้งานไม่ได้ ควันดำ เป็นต้น ดังนั้นแนวทางหนึ่งของการแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถบรรทุกทั้ง 2 หน่วยงาน ต้องทำงานบูรณาการร่วมกัน ต้องมีการสุ่มตรวจรถบรรทุกเป็นระยะ แม้จะมีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกอยู่แล้วก็ตาม ขณะที่กรมทางหลวงพยายามที่จะสร้างจุดพักรถบรรทุกอยู่แล้ว เพื่อให้คนขับได้พักผ่อน

ด้าน ดร.กัณวีร์ กนิษฐพงศ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (Thailand Accident Research Center) เปิดเผยว่า เมื่อ 3 ปีที่แล้ว ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การประเมินประสิทธิภาพแผ่นสะท้อนแสงที่ติดท้ายรถบรรทุก เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุชนท้าย (Effectiveness of Retro-Reflective Tape at the Rear of Heavy Trucks to Increase Visibility and Reduce Rear-End Collisions) โดยเปรียบเทียบมาตรฐานแผ่นสะท้อนแสงของไทย กับมาตรฐานของนานาประเทศเมื่อ 3 ปี โดยได้ทำการศึกษาประสิทธิภาพของการใช้แถบสะท้อนแสงติดท้ายรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มการมองเห็นและลดปัญหาอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุกขนาดใหญ่

จากการศึกษาจะเห็นว่ารูปแบบของแถบสะท้อนแสงที่ติดท้ายรถบรรทุก มีผลต่อระยะการมองเห็น ระยะที่ใช้ในการตัดสินใจและสภาพถนน ที่เกิดขึ้นในการขับขี่ตามหลังรถบรรทุก โดยการศึกษานี้ได้มีการนำแถบสะท้อนแสง ที่เป็นมาตรฐานอยู่แล้วของในแต่ละประเทศ เช่น ยุโรป อเมริกา อังกฤษ และประเทศไทย มาทดสอบระยะการมองเห็น จะเห็นว่าแม้ว่าแถบสะท้อนแสงที่นำมาทดสอบ จะได้มาตรฐานของแต่ละประเทศ แต่ประสิทธิภาพในการมองเห็นจริง ๆ ไม่เท่ากัน โดยรูปแบบการติดแถบสะท้อนแสง ที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด คือแบบยุโรปที่เป็นแถบ Fully Outlined สีแดงสลับสีเหลือง จะส่งผลให้มีการมองเห็นชัดเจนที่สุด เกิดความเครียดของคนขับน้อยสุด เมื่อต้องขับตามรถบรรทุก

ทั้งนี้ได้มีการทดสอบในสภาวะแวดล้อมต่างกันด้วย เช่น เมื่อต้องขับรถตามรถบรรทุกในเวลากลางคืน ในช่วงเวลาฝนตกและมีหมอก โดยใช้การจำลองด้วยการการขับเสมือนจริง (Driving Simulator) ในสถานการณ์ที่แตกต่างกัน ประเทศไทยแถบสะท้อนแสงที่บังคับให้ติดท้ายรถบรรทุก เรียกได้ว่าอยู่ในรูปแบบที่ส่งผลต่อการมองเห็นได้ค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับรูปแบบที่ประเทศพัฒนาอื่น ๆ ใช้กันอยู่ ในอนาคตอาจต้องพิจารณาปรับเปลี่ยน สิ่งที่เราเรียกว่ามาตรฐานให้ดีขึ้นกว่าเดิม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ตามข้อกำหนดของกฎหมายตาม พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.2522 กำหนดทุก ๆ 4 ชั่วโมง ให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกต้องหยุดพักรถเป็นเวลา 30 นาที เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้น เนื่องจากรถบรรทุก หรือความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ และรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะมีรถบรรทุกขนส่งสินค้าวิ่งเข้าออกประเทศไทยมากขึ้น กรมทางหลวง (ทล.) ต้องสร้างจุดพักรถ (TRUCK REST AREA) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ทั่วประเทศ โดยกำหนดไว้ 36 แห่ง โดยใช้เงินลงทุนประมาณวงเงินรวม 5,370 ล้านบาท โดยจะแล้วเสร็จและทยอยเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 63 เป็นต้นไป

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com