



ความเข้าใจน้อย แต่สำคัญมาก

'เกาะสี' อันตราย

เลี้ยว รอ พัก เสี่ยงอุบัติเหตุรุนแรง

อุ บัณฑิตทางถนน แต่แต่ละครั้งเกิดขึ้นได้จากหลายปัจจัย แต่ไม่มากนักที่การตรวจสอบจะลงลึกไปถึงสาเหตุที่เกี่ยวข้อง เชื่อมโยงกันทั้งหมด เพราะพฤติกรรม "คนขับ" มักถูกให้นำหนักเป็นอย่างแรก ขณะที่ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุโดยหลักมีทั้งจาก "คน รถ ถนน และสภาพแวดล้อม"

ในกรณี "ถนน" ไม่บ่อยนักที่จะมีการหยิบยกขึ้นมาพูดถึงการบริหารจัดการที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยง ซึ่งหนึ่งในนั้นเป็นเรื่องใกล้ตัวแต่ยังขาดความเข้าใจร่วมกันนั่นคือ "เกาะสี" (Painted Median) เกาะกลางถนนประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นจากลักษณะเป็นแถบหรือเส้นทึบสีขาว หรือสีเหลืองตีทะแยงกับแนวทิศทางการจราจร หรือเป็นก้างปลาและล้อมรอบด้วยเส้นสีขาว หรือสีเหลือง

เกาะกลางถนนโดยทั่วไปมี 4 แบบ คือ เกาะกลางแบบเกาะสี เกาะกลางแบบยกสูง เกาะกลางแบบกดต่ำ(เป็นร่อง) และเกาะกลางแบบราวหรือแนวกำแพง ในจำนวนเหล่านี้ "เกาะสี" มีความแตกต่างที่ทำให้ผู้ขับขี่จำนวนมากไม่เข้าใจวัตถุประสงค์จนนำไปสู่ความเสี่ยงและความสูญเสียจากอุบัติเหตุให้เห็นบ่อยครั้ง

นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ชี้ให้เห็นข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดกับถนน 4 เลนที่ใช้เกาะสีเป็นเกาะกลาง เนื่องจากเป็นรูปแบบเกาะกลางที่ไม่มีที่กั้นผู้ขับขี่จึงคิดว่าขับขึ้นได้อย่างอิสระโดยไม่คำนึงถึงอันตรายที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

1. เห็นถนนยิ่งกว้างยิ่งขับเร็ว ถนน 4 เลนส่งผลต่อมุมมองคนขับที่เห็นว่าถนนโล่ง ทำให้ตัดสินใจใช้ความเร็วหรือแซงได้ง่ายขึ้น

เพราะแซงบนช่องเกาะสีได้ แต่หากเป็นเกาะกลางแบบอื่นพฤติกรรมขับรถจะแตกต่างออกไป

2. ใช้เกาะสีเป็นที่หยุดรอ เมื่อเกาะสีคือการตีเส้นจึงถูกมองเป็นที่หยุดรอทั้งของรถ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ (จยย.) และคนข้าม ขณะที่การขับขึ้นที่ไปใช้เกาะสีเป็นที่แซง

3. ใช้เกาะสีเป็นที่จอด แต่ด้วยขนาดความกว้างที่จำกัดเพราะเกาะสีไม่ใช่ที่จอดพัก ทำให้รถที่จอดมีลักษณะล้ำช่องทางจราจรวงเวียน

4. กลับรถได้ทุกจุด เกาะสีทำให้คนเข้าใจว่าสามารถขับรถตรงไหนก็ได้ จนเพิ่มโอกาสการชนด้านข้างหรือชนท้าย โดยเฉพาะการชนด้านข้างที่สร้างความสูญเสียต่อชีวิตได้มากที่สุด

ผู้จัดการ สวปถ. เผยที่ผ่านมามีการทำเกาะกลางแบบเกาะสีมีข้อดี



คือประหยัด เหมาะกับถนนที่การจราจรไม่สูงมาก เช่น ถนนในชุมชน เขตเมือง สำหรับถนนในประเทศไทย เกาะสีส่วนใหญ่เป็นถนนที่เดิมมี 2 ช่องจราจรแต่เมื่อถูกยกระดับเป็นเส้นทางระหว่างเมือง ระหว่างจังหวัด การขยายตัวของเมืองทำให้ต้องขยายช่องทางจราจรเพิ่ม โดยเกาะสีถูกมองว่าประหยัด ทำแล้วได้ระยะทางยาวกว่าเกาะกลางแบบอื่น แต่เกาะสีก็ไม่เหมาะกับถนนที่มีปริมาณรถมากและใช้ความเร็วสูง ซึ่งตามระเบียบกรมทางหลวงมีข้อกำหนดสำคัญในเรื่องดัง

กล่าวคือ ต้องเป็นทางหลวงในย่านชุมชนที่การจราจรไม่หนาแน่น หรือแถบชานเมืองที่ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. ขณะที่ทางหลวงนอกเมืองจะใช้รูปแบบเกาะสีได้ต้องเป็นเส้นทางที่มีปริมาณจราจรไม่เกิน 12,000 คัน/วัน ส่วนเส้นทางสายหลักไม่ควรใช้รูปแบบนี้เลย แต่ในข้อเท็จจริงถนนทุก

เส้นต่างวิ่งโดยใช้ความเร็วจนเป็นความเสี่ยงของคนในชุมชนหลายพื้นที่ ยกตัวอย่าง ในเขตเทศบาลเมืองเขารูปช้าง จ.สงขลา บริเวณทางหลวงแผ่นดินสายสงขลา-นาทวี ที่มีการขยายถนนในเขตชุมชนเป็น 4 เลน แต่ไม่มีการทำเกาะกลางใช้เขตปลอดภัยเป็นเครื่องหมาขจรจากรถการเก็บข้อมูลตั้งแต่ 1 ธ.ค. 59-17 เม.ย. 62 มีอุบัติเหตุ 61 ครั้ง ในจำนวนนี้เป็นอุบัติเหตุที่บาดเจ็บในทางตรงระยะระยะชั้นชิดถึง 16 ครั้ง อีกกรณีเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับพระอลงกต เจ้าอาวาสวัดพระบาทมัทปุ บริเวณถนนพหลโยธิน หลักกม.ที่ 179-180 หมู่ 3 ต.ห้วยโป่ง อ.โคกลำโรง จ.ลพบุรี ซึ่งประสบอุบัติเหตุมีรถกะบะยูเทิร์นกลับรถกะทันหัน จึงชนเข้ากับรถตู้อย่างจัง ซึ่งจากข้อมูลพบว่าในปี 2561 ตั้งแต่หลัก กม.ที่ 168-188 ระยะทางประมาณ 20 กม. ภายในเขตรับผิดชอบของกู้ภัย โกลล่ำโรง มีอุบัติเหตุจนทำให้มีผู้เสียชีวิตแล้ว 22 ราย

ทั้งนี้ เพื่อให้เห็นภาพการชนในแต่ละแบบร่างกายจะทนแรงชนได้เท่าไรนั้น พบว่า 1. ชนแบบปะทะ ประมาณ 70 กม./ชม. จุดนี้ยัง



มีเครื่องชนดร์องรับ(ในกรณีคาดเข็มขัดนิรภัย) 2. ชนด้านข้าง ประมาณ 50 กม./ชม. จุดนี้ไม่มีอุปกรณ์รองรับ หากเกิน 50 กม./ชม.มีความเสี่ยงเสียชีวิต 3. ปะทะต้นไม้ ด้านข้าง ประมาณ 30 กม./ชม. 4.ชนคนเดินถนน ประมาณ 30 กม./ชม.

สำหรับกลุ่มเสี่ยงอันตรายจากเกาะสีมี 2 กลุ่มใหญ่คือ คนข้ามถนน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการข้ามถนนความกว้าง 4 เลนเป็นไปได้อย่าง จำเป็นต้องมีที่พักรถหรือเกาะกลางที่ปลอดภัย ซึ่งไม่ใช่เกาะสี เพราะรถสามารถวิ่งมาทับเส้นหรือใช้เป็นที่จอดทางจรจร ขณะที่รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่มักคิดว่าจะกลับรถตรงไหนก็ได้ เน้นสะดวก ดังนั้น เวลาเห็นเกาะสีก็มักใช้เป็นที่จอดพัก รอยเท้า หากผู้ขับขี่คันที่ตามมาไม่เข้าใจพฤติกรรมก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ๆ

ในทางกลับกันหากเป็นเกาะกลางที่เห็นได้ชัดเจนในรูปแบบอื่น ผู้ใช้ถนนจะรู้ว่าต้องวิ่งทางตรง ไม่มีการหักเลี้ยวเพราะยังไม่ถึงที่ยูเทิร์น หรือใกล้ที่ยูเทิร์นก็จะเข้าใจว่าต้องเบี่ยงออกทำให้คาดเดาพฤติกรรมได้ ผู้จัดการ ศวปถ. ขอมรับว่าในอดีตเกาะสีถูกมองว่าเป็นทางเลือกที่ประหยัดจึงมีการทำในหลายเส้นทาง แต่เมื่อใช้มาระยะหนึ่งก็

เริ่มเห็นถึงความเสี่ยงต่อความสูญเสียที่มากกว่า โดยมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีเคยจัดทำกรณีศึกษาบริเวณถนนทางหลวงหมายเลข 214 (สายสุรินทร์-ปราสาท) ที่ชี้ให้เห็นมูลค่าอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่คุ้มกัน และการสร้างเกาะกลางแบบยกสูงน่าจะมีความปลอดภัยและคุ้มทุนกว่า อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีการขยับนโยบายยกเลิกการสร้างเกาะกลางแบบเกาะสี แต่ในส่วนที่สร้างไปแล้วก็ยังเป็นปัญหาความเสี่ยงและก่อให้เกิดความสูญเสียที่ควรทบทวนการใช้และแก้ไข

“โดยสรุปเกาะสีมีความเสี่ยงอันตรายอย่างน้อย 4 รูปแบบคือการขับเร็ว การหยุดรถ การจอด และโดยเฉพาะการกลับรถที่มักมองว่าจะกลับตรงไหนก็ได้ เกาะสีบนถนนประเทศไทยไม่ได้สร้างกายภาพไว้เพื่อกำกับพฤติกรรมคน แต่เหมือนการปล่อยยให้ขับชื้ออย่างอิสระซึ่งเป็นความเสี่ยงเพราะเราไม่เข้มงวดในเรื่องเหล่านี้”

ทั้งนี้ เสนอมาตรการลดความสูญเสียเฉพาะหน้าจากอุบัติเหตุถนน 4 เลนเกาะสี เช่น การติดตั้งอุปกรณ์แจ้งเตือนหรือช่วยลดความเร็ว การตั้งเบรคเกอร์ป้องกันการกลับรถ ตลอดจนการสื่อสาร



สร้างความเข้าใจว่าเกาะสีไม่ใช่ที่จอดพัก เส้นทางวิ่งรถ หรือกลับรถ แต่เป็นจุดอันตรายที่ต้องหลีกเลี่ยง และควรเพิ่มเนื้อหาอบรมเรื่องการขับชื้อในเส้นทางที่มีเกาะสีเมื่อต้องขอใบอนุญาตขับชื้อรถชนิดด้วย

ขณะเดียวกันผู้รับผิดชอบถนนทั้งกระทรวงคมนาคมและท้องถิ่นต้องเดินเท้าเข้าไปใช้มาตรการประเมินความเสี่ยง เน้น “จุดเสี่ยงมาก” เป็นลำดับแรก เช่น เขตชุมชน โรงเรียน ตลาด หากเป็นถนน 4 เลนเกาะสีวิ่งผ่านชุมชนโดยไม่มีอะไรป้องกันต้องเข้าไปจัดการพื้นที่ทันที ถนนที่มีการทำเกาะสีไปแล้วทุกจุดต้องถูกประเมินความเสี่ยงเพื่อนำไปสู่การปรับแก้ให้มีเกาะกลางที่เหมาะสมและปลอดภัยกับพื้นที่มากขึ้น เมื่อจัดลำดับจุดแก้ไขเร่งด่วนแล้วก็ทยอยแก้ไขจุดเสี่ยงอื่น ๆ ให้ครบ

เพราะอุบัติเหตุทุกครั้งคือความสูญเสีย ความเสี่ยงในทุกมิติที่สะท้อนออกมาล้วนเป็นประโยชน์หากนำไปสู่การแก้ไข รวมถึงปัญหา “เกาะสี” แม้ไม่ได้เป็นสาเหตุใหญ่ แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่ามีโอกาสสร้างความสูญเสียได้มากขึ้นเช่นกัน.

ทีมข่าวเฉพาะกิจ รายงาน