

ทล.-ทช. ตรี้อเกาะกลางทำแบริเออร์ ย้ายตัดต้องเป็น 'โครงการใหม่-ปรับเกาะสี่เหลี่ยม' เท่านั้น

นายสรารุท ทรงศิริโล อธิบดีกรมทางหลวง (ทล.) เปิดเผยว่า จากกรณีที่มีเสียงวิจารณ์ว่า กรมทางหลวง (ทล.) และกรมทางหลวงชนบท (ทช.) จะดำเนินการตรี้อเกาะกลาง เพื่อใช้แบริเออร์แปะแผ่นยางพารา (Rubber Fender barrier) นั้น กรมทางหลวง ขอชี้แจงว่า นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ไม่ได้มีนโยบายให้ทุบตรี้อเกาะกลางเดิมที่เป็นแบบเกาะยก เพื่อทำใหม่เป็นแบริเออร์ แต่ได้สั่งการให้ดำเนินการในโครงการก่อสร้างใหม่ หรือปรับปรุงเกาะสี่ที่มีอยู่เดิมเท่านั้น เพราะที่ผ่านมารถเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมาถนนที่เป็นเกาะสี่ จะเกิดอุบัติเหตุรถวิ่งข้ามเลนสวนกัน ชนประสานงารุนแรงบ่อยครั้ง และมีผู้เสียชีวิต กรมทางหลวงจะดำเนินการนำแท่ง Rubber Fender Barrier มาวางเฉพาะพื้นที่เกาะกลางถนนที่เป็นเกาะสี่ เพื่อป้องกัน และลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนถนนทางหลวง

นอกจากนี้ ถนนที่จะออกแบบใหม่ในงบประมาณ 2563 ขนาด 4 ช่องจราจร และ 6 ช่องจราจร จะมีการออกแบบระบบ Rubber Fender Barrier เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุเช่นกัน เพราะจากผลการวิจัยพบว่า การใช้แท่ง Concrete Barriers โดยมีแผ่นยางกันกระแทกคลุมแท่งคอนกรีต จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ไม่น้อยกว่า 30% อย่าง



ไรก็ตาม การเลือกใช้แบริเออร์แทนการปรับปรุงเป็นเกาะยก เพราะมีราคาถูกลงกว่าทำได้เร็ว ปลอดภัยระหว่างการก่อสร้างและไม่เกิดการวิ่งข้ามเลนมาชน

รูปแบบเกาะกลางที่กรมทางหลวงจะเลือกใช้กับถนนของกรมทางหลวง จะใช้เป็นเกาะกลางแบบแบริเออร์เป็นหลัก ซึ่งนิยมใช้กับทางหลวงที่มีความกว้างเขตทางแคบ และเป็นรูปแบบถนนที่ที่ดีที่สุดด้านความปลอดภัย โดยออกแบบให้มีระยะปลอดภัยด้านข้าง (Lateral Clearance) ระหว่างช่องจราจรกับเกาะกลาง

“ยืนยันว่าการใช้เกาะกลางแบบ

แบริเออร์ เป็นรูปแบบที่มีข้อได้เปรียบด้านความปลอดภัย รองรับความเร็วได้สูงกว่าค่าก่อสร้างไม่สูง มีความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้างมากกว่า จัดการจราจรได้ดี ใช้เวลาก่อสร้างน้อย เมื่อเทียบกับเกาะยกปลูกหญ้า อีกทั้งมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงน้อย ทำให้ช่วยประหยัดเงินค่าก่อสร้างเกาะกลาง และลดค่าบำรุงรักษาเกาะกลางในการตัดหญ้าและรดน้ำต้นไม้ ขณะเดียวกันยังเป็นการใช้พื้นที่ในการเวนคืนอย่างเต็มที่ และที่สำคัญจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน และช่วยให้ชาวสวนยางพาราขาย

ยางพาราได้มากขึ้นด้วย”

ด้าน นายปฐม เฉลยวาเรศ รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท รักษาราชการแทนอธิบดีกรมทางหลวงชนบท (ทช.) กล่าวว่า การเสนอข่าวดังกล่าวในบางประเด็นอาจมีความเข้าใจคลาดเคลื่อนในข้อมูลและแนวนโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงขอเรียนชี้แจงข้อเท็จจริงในเบื้องต้นว่า การดำเนินการของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท จะดำเนินการนำแท่ง Rubber Fender Barriers มาวางเฉพาะพื้นที่เกาะกลางถนนที่เป็นเกาะสี่ เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนถนนทางหลวงและถนนทางหลวงชนบท ซึ่งจากผลการวิจัยพบว่า การใช้ Concrete barriers โดยมีแผ่นยางกันแรงกระแทก คลุมแท่งคอนกรีตจะสามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ไม่น้อยกว่า 30% โดยการนำแนวทางดังกล่าวมาปรับใช้ในการดำเนินการก่อสร้างได้คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนและพี่น้องประชาชนชาวไทยเป็นสำคัญ รวมถึงจะสามารถช่วยให้พี่น้องเกษตรกรชาวสวนยางพาราขายยางพาราได้เพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ ถนนที่จะออกแบบใหม่ในปีงบประมาณ 2563 เป็น 4 ช่องจราจร และ 6 ช่องจราจร จะมีการออกแบบระบบ Rubber Fender Barriers เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุเช่นกัน รวมทั้งยังเป็นการประหยัดงบประมาณค่าก่อสร้างเกาะกลาง และลดค่าบำรุงรักษาเกาะกลางในการตัดหญ้าและรดน้ำต้นไม้อีกด้วย นอกจากนี้ยังเป็นการใช้พื้นที่ในการเวนคืนอย่างเต็มประสิทธิภาพ 