

อุบัติเหตุโค้งบางเสียด จ.พังงา วสท.เผยไทยควรตั้ง

คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ



จากข่าวแพร่ในโซเชียลมีเดียและสื่ออื่นๆ ว่ามีอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่ทางโค้งบนถนนบางเสียด ต.บางเตย อ.เมืองพังงา ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของภาคใต้ โดยกำหนดบางเตย มีความวิตกว่าในปีที่ผ่านมา เกิดอุบัติเหตุรถสิ้นไหลหรือไม่เข้าโค้งกว่า 100 ครั้ง และต่อเนื่องมาจนถึงเดือนพฤศจิกายน 2561 มีผู้ประสบอุบัติเหตุเกือบทุกวัน เหตุการณ์ล่าสุด รถกระบะแหกโค้งพลิกคว่ำจนได้รับบาดเจ็บ คาดว่าอาจเกิดจากการทำสับสนถนนหลุ่ร้อน

วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) เสนอแนะว่าถึงเวลาที่ประเทศไทยควรให้จัดตั้ง “คณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (National Road Safety Audit Committee)” และต้องกำหนดให้มีการจัดทำเพื่อประเมินความปลอดภัยถนน ตั้งแต่ในแบบก่อสร้าง และหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จตามหลักสากล เพื่อยกระดับความปลอดภัยของประเทศไทย ซึ่งเป็นแชมป์สถิติอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 1 และ 2 ของโลกมาหลายปี ที่สร้างผลกระทบต่อชีวิตทรัพย์สินของประชาชน บั่นทอนทำลายความเชื่อมั่นประเทศและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่ทำรายได้เข้าประเทศถึงปีละ 3 ล้านล้านบาท

รศ.เอก ศิริพานิชกร ประธานสาขาวิศวกรรมโยธา วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) ได้แสดงข้อคิดเห็นทางวิชาการสำหรับความเป็นไปได้ในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนถนนทาสีแดง โค้งบางเสียด จ.พังงา ไว้ 2 ประเด็น ดังนี้

1. Traffic Calming การทาสีแดงบนพื้นถนนเพื่อชะลอความเร็วบริเวณโค้งและการตีเส้นขวางบริเวณเส้นแบ่งช่องจราจร ออกแบบเพื่อต้องการเตือนให้เกิดการรับรู้ของผู้ขับขี่และลดความเร็วของรถให้ช้าลง เช่น เหตุการณ์ที่มีผู้สื่อข่าวถูกรถชนที่อโศก หลังจากนั้นได้มีการตีเส้นทแยงบนพื้นถนนเป็นฟันปลา ทำให้ผู้ที่ขับผ่านถนนนี้เกิดความรู้สึกการรับรู้ว่าจะชะลอความเร็ว หากการดำเนินการนี้มีเจตนาที่ทำให้เกิดความรู้สึกการรับรู้ว่าจะต้องชะลอความเร็วของรถ จำเป็นจะต้องออกแบบและกำหนดไว้ “ก่อนถึงทางโค้ง” ซึ่งเป็น Perception ที่มีการวิจัยรับรองว่า สามารถทำให้การจราจรสงบ และช่วยบังคับผู้ขับขี่โดยไม่ต้องใช้ระบบไฟสัญญาณ เป็นความรู้สึกของคนที่ขับมาเจอทางลักษณะนี้ก็จะชะลอความเร็วลง

2. Skid Resistance การทาสีเพื่อกันลื่น หรือ ให้เกิดแรงเสียดทานระหว่างยางรถยนต์กับพื้นถนนให้ดีขึ้น ซึ่งการออกแบบผิวทางจะมีการทดสอบค่า Skid Resistance โดยใช้เครื่องที่มีลักษณะเป็นเครื่องเหวี่ยง ใช้อย่างเปรียบเสมือนยางรถยนต์เหวี่ยงบนพื้นผิวทางที่มีการออกแบบไว้เพื่อตรวจสอบค่าให้ได้ตามมาตรฐาน ดังนั้นการทาสี

บริเวณทางโค้งเพื่อเพิ่มแรงเสียดทานก็จะเป็นประโยชน์โดยตรง การทาสีแดงบนพื้นถนนจะใช้สีต่างกัน เช่น สีถนนคอนกรีต จะเป็นสีที่ใช้ทาถนนโดยตรงเรียกว่า “เทอร์โมพลาสติก” เหมือนที่ใช้ทาแบ่งเส้นจราจร หากสีเกิดการชำรุดหรือ ลอกร่อน จะมีลักษณะไม่แตกต่างจากถนนหลังฝนเพิ่งหยุดตก เพราะจะรวมเอาฝุ่นและความชื้นทำให้เกิดฟิล์มขึ้นและส่งผลให้ล้อรถยนต์เกิดการลื่นไถลหรือเกิดการเหวี่ยงขึ้นได้ ต้องรีบซ่อมแซมแก้ไขตามมาตรฐานโดยเร็ว

จากการวิเคราะห์ บริเวณถนนบางเสียดที่เกิดเหตุเป็นทางโค้งทาสีแดง หากเป็นการเตือนให้ชะลอหรือลดความเร็วรถยนต์ ควรออกแบบก่อนถึงทางโค้ง เพื่อเป็นการเตือนผู้ขับขี่ให้ใช้ความระมัดระวัง เพราะการขับรถผ่านทางโค้งจะเกิดแรงที่เรียกว่า “แรงหนีศูนย์กลาง” ซึ่งจะสัมพันธ์กับความเร็ว หากผู้ขับขี่โค้งด้วยความเร็วสูงจะทำให้เกิดแรงหนีศูนย์กลางสูงตามด้วย การออกแบบทางวิศวกรรม เพื่อไม่ทำให้เกิดแรงหนีศูนย์กลางนั้น จะออกแบบลักษณะเป็น “โค้งเตี้ย” ไม่ใช่โค้งหลังเต่า โดย “ยกโค้งด้านนอก” ให้สูงกว่า “โค้งด้านใน” เพื่อให้เกิดแรงหนีศูนย์กลางน้อยที่สุด ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จำเป็นต้องปฏิบัติตามป้ายกำหนดความเร็วด้วย ดังนั้นจึงควรมีป้ายสัญลักษณ์แจ้งเตือน เช่น ป้ายกำหนดความเร็ว ป้ายเตือนทางโค้ง หรือป้ายถนนลื่นเวลาฝนตก ตำแหน่งที่ติดตั้งป้ายเหมาะสม เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้าและบังคับรถไม่ให้เกิดแรงหนีศูนย์กลาง

โดยทั่วไปปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น นอกจากเรื่องของวิศวกรรมทางแล้ว ยังมาจากคน สภาพรถและสภาพแวดล้อม ตัวอย่างเช่น การตัดหญ้า ตัดต้นไม้ริมถนนออก เป็นการเพิ่มการมองเห็นและทัศนวิสัยดีขึ้น ซึ่งวิศวกรรมทางได้ออกแบบระยะหยุดต่าง ๆ ไว้ทั้งหมดแล้ว ดังนั้นประชาชนจำเป็นอย่างไรก็ต้องเคารพกฎและปฏิบัติตามป้ายที่ติดตั้งไว้ ซึ่งจะทำให้การขับรถเกิดความปลอดภัยมากขึ้น สิ่งสำคัญคือเรื่องของความเร็ว คนทั่วไปเข้าใจว่าการขับรถด้วยความเร็วทำให้เกิดอันตราย แต่สิ่งที่เป็นสาเหตุใหญ่คือ ความแตกต่างของความเร็วรถที่ใช้ร่วมกัน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยปกติจะกำหนดความเร็วไว้ที่ 80 – 85% ของผู้ใช้รถบนท้อง ดังนั้นหากผู้ขับรถใช้ความเร็วที่ต่างออกไป ไม่ว่าจะใช้ความเร็วมากกว่า หรือความเร็วน้อยกว่า อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ทั้งนี้ วสท.เสนอแนะว่า ถึงเวลาที่รัฐบาลควรดำเนินการจัดตั้ง “คณะกรรมการด้านความปลอดภัยของถนน (National Road Safety Audit Committee)” และต้องกำหนดให้มีการจัดทำเพื่อประเมินความปลอดภัยถนน ตั้งแต่ขั้นตอนในแบบก่อสร้าง และหลังการก่อสร้างถนนแล้วเสร็จตามหลักสากล ซึ่งประกอบไปด้วยประเภทของป้ายจราจร รวมถึงเครื่องหมายบนผิวจราจร ตำแหน่งที่ติดตั้งต่าง ๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ดี เพื่อยกระดับความปลอดภัยของประเทศ ซึ่งมีสถิติอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 1 และ 2 ของโลกมาหลายปี อุบัติเหตุไม่เพียงสร้างผลกระทบต่อชีวิตทรัพย์สินของประชาชนเท่านั้น แต่บั่นทอนทำลายความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของประเทศในสายตานักลงทุนชาวต่างประเทศและนักท่องเที่ยว และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจการท่องเที่ยวไทยที่ทราบดีว่าเข้าประเทศถึงปีละ 3 ล้านล้านบาท