

# ‘เกาะสี’ พื้นที่สัญญาณสุดอันตราย...ถึงเวลารัฐต้องแก้ไข



“วิศวกรรม” ก็เป็นปัจจัยที่ทำให้มนุษย์เกิดความผิดพลาด ดังที่ผู้เชี่ยวชาญได้เตือนไว้และสถิติที่ปรากฏ สถิติทั้งไทยและต่างประเทศสอดคล้องกันว่า ถนน 4 เลนนั้นต้องเปลี่ยนจากเกาะสีเป็นเกาะกลาง

เกาะสี (Painted Medians / Flush Medians) หรือเกาะกลางถนนที่ใช้สีทำเป็นแนวแบ่งครึ่งถนนที่รถวิ่งสวนกันไปมา ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมีความรุนแรง เช่นกรณีรถตู้ประสานงารถบรรทุก เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 7 รายที่อุบลราชธานีเมื่อปลายเดือน ต.ค. ที่ผ่านมา

**\*สูญเสียมหาศาล\***

อุบัติเหตุใหญ่แบบนี้เคยเกิดมาแล้วหลายครั้ง เมื่อ ส.ค. 2560 ที่ จ.สิงห์บุรี รถแท็กซี่จักรยานยนต์ ก่อนจะเข้าเรียนตอนเช้า เป็นเหตุให้รถจักรยานยนต์ที่แม่ขี่ไปส่งลูก 2 คนและหลาน 1 คนไปโรงเรียน เสียชีวิตพร้อมกันรวม 4 ราย ซึ่งเป็นถนนที่ได้รับการขยายจาก 2 ช่องทางเป็นถนน 4 ช่องทางรถวิ่งสวนกันและเกาะกลางถนนทำเป็นเกาะสี[1]

หรืออย่างกรณีรถตู้ ‘หลวงพ่อลงกต’ ชนสนั่นกระบะ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทันที 2 ราย พบว่าถนนบริเวณจุดเกิดเหตุ เป็นช่วงเขตชุมชนถนนสองช่องจราจรในแต่ละทิศทาง โดยมีการทำเกาะกลางถนนเป็นเกาะสี ซึ่งน่าสนใจว่าสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่รวบรวมโดยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อ.) โคกสำโรง พบว่าช่วงถนนพหลโยธิน ตั้งแต่หลัก กม.171 – 180 ในเขต ต.ห้วยปง (จุดใกล้เคียงบริเวณที่รถหลวงพ่อลงกต ประสบอุบัติเหตุ) ด้วยระยะทางเพียงแค่ 9 กิโลเมตร แต่ในปีที่ผ่านมา (2561) มีผู้เสียชีวิตสูงถึง 11 ราย ซึ่งส่วนใหญ่จะเกิดเหตุในเขตชุมชน ที่มีการขยายไหล่ทาง และเป็นช่วงเกาะสี[2]

กรณีหลวงพ่อลงกตนี้โครงการประเมินสภาพถนนประเทศไทย (ThaiRAP)[3] ซึ่งสาเหตุหลักที่ส่งผลให้ถนนในช่วงนั้นมีความเสี่ยง มาจากการที่บริเวณนั้นเป็นถนนที่ไม่มีอุปสรรคแบ่งแยกทิศทางจราจร ทำให้ 1.มีความเสี่ยงที่จะชนประสานงากันสูง และ 2.เปิดโอกาสให้มีการถลบนหรือเลี้ยวอย่างอิสระทำให้ผู้ที่อยู่ในทิศทางของตนเองต้องเสี่ยงต่อการถูกผู้ใช้ทางอื่นตัดหน้าอย่างกะทันหัน

ThaiRAP ซึ่งว่าต้องกันแบ่งทิศทางจราจรด้วยแบร์ริเออร์ แบบเหล็ก หรือคอนกรีต เพื่อป้องกันการข้ามฝั่งและการชนประสานงา รวมถึงกำหนดจุดถลบนที่ชัดเจน จะช่วยให้ความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่สูงขึ้น แต่ถ้าไม่มีมาตรการปรับปรุง หากต้องการถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกกลุ่มผู้ใช้ทาง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการควบคุมความเร็วการขับขี่ให้ไม่เกิน 60 กม./ชม. เท่านั้น

กรณีล่าสุดที่สุพรรณบุรี เกิดเหตุรถเก๋งถลบนตัดหน้ากระบะกะทันหันบริเวณเกาะสี่ (คลิป [bit.ly/2p2M6DO](https://bit.ly/2p2M6DO)) เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บสาหัส 1 ราย ในเขตพื้นที่อำเภอสองพี่น้อง

มีการประเมินระดับความเร็วที่จะทำให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตได้ในผู้ใช้ถนนแต่ละประเภทโดยใช้รถยนต์เป็นตัวตั้ง พบได้ใน Towards Zero[4] ของรัฐวิคตอเรียประเทศออสเตรเลีย ซึ่งมาจากวิสัยทัศน์ Vision Zero ที่เริ่มมาจากประเทศสวีเดน โดยมีเป้าหมายว่าจะต้องไม่มีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนภายในปี 2050[5] โดยโครงการ Towards Zero ได้ระบุถึงระดับความเร็วที่จะทำให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตได้ในการชนแต่ละลักษณะของรถยนต์ ได้แก่

1. ชนประสานงา: 70 กม./ชม. (มีการคาดเข็มขัดนิรภัย)
2. ถูกชนจากด้านข้าง : 50 กม./ชม.
3. ด้านข้างพาดเข้ากับต้นไม้ 30 กม./ชม.
4. คนเดินเท้า จักรยาน มอเตอร์ไซค์ ถูกรถยนต์ชน: 30 กม./ชม.

\*นักวิชาการเตือนเรื่อง ‘อันตรายของเกาะสี่’ ตั้งแต่ปี 2560 แล้ว\*

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) เคยเขียนบทความเสนอสำนักข่าวอิศรา[6] หลังจากเกิดอุบัติเหตุบริเวณที่มีการแบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะสี่ ว่าเกาะสี่ทำให้ถนนมีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุรถชนกันมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกาะสี่ที่แบ่งครึ่งกลางถนน 4 เลน (หรือทิศทางละ 2 เลน) แบ่งความเสี่ยงออกเป็น 4 ข้อ ได้แก่

1. ถนนยิ่งกว้าง ยิ่งขับเร็ว: การศึกษาวิจัยที่ส่งผลต่อความเร็ว โดยสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) พบว่า ยิ่งถนนหลายช่องจราจรคนขับรถจะยิ่งขับเร็ว โดยเฉพาะถนน 4 ช่องทางเกาะสี่ จะส่งผลต่อมุมมองของคนขับรถว่าถนนโล่ง กว้าง เนื่องจากไม่มีเกาะกลางถนน และยังเอื้อต่อการตัดสินใจแซงได้ง่ายขึ้นเพราะสามารถแซงบนช่องเกาะสี่ได้อีกช่องทางหนึ่ง

2. ใช้เกาะสี่เป็นที่หยุดรถ: ในขณะที่คนขับรถใช้ความเร็วและอาจจะใช้เกาะสี่สำหรับการแซง แต่สำหรับคนเดินถนน รถจักรยานยนต์ จักรยาน หรือรถยนต์ จะใช้เกาะสี่เป็นที่ “หยุดรถ” เพื่อข้ามไปอีกฟากหนึ่งของถนน และมีโอกาสเกิดการจอดล้ำช่องทางรถวิ่งสวน เนื่องจากขนาดความกว้างของเกาะสี่ มีความจำกัด โดยปกติจะกว้างประมาณ 1.2-2 เมตร ทำให้รถที่จอดรอเลี้ยว มีโอกาสล้ำเข้ามาในช่องทางเดินรถด้านตรงข้าม ส่งผลให้เสี่ยงต่อการเฉี่ยวชนได้ง่าย
3. กลับรถได้ทุกจุดบนเกาะสี่: ลักษณะเกาะสี่ที่ไม่มีอุปสรรคติดตั้ง จะสามารถกลับรถได้ในทุกจุด เสี่ยงต่อการถูกชนท้ายจากรถที่ขับตามหลัง แตกต่างจากยูเทิร์นทั่วไปที่จะมีช่องทางแยกสำหรับกลับรถ รวมทั้งคนขับรถที่ขับตามหลัง จะเพิ่มความระมัดระวังเพราะกำลังจะถึงจุดกลับรถ
4. ข้ามไปชนแบบ “ปะทะ”: การละลายดา หลับใน หรือ เสียหลักข้ามไปชนฝั่งตรงข้ามได้เลย เหมือนกรณีอุบล 7 ศพ

นอกจากนั้น ศวปถ. ได้ยกตัวอย่างการศึกษาอันตรายจากเกาะสี่ ของคณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เทคโนโลยีสุรนารี จากรายงาน “การศึกษามูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นบนถนนระหว่างเกาะกลางถนนแบบยกสูงกับเกาะกลางถนนแบบเกาะสี่ กรณีศึกษา ถนนสายสุรินทร์-ปราสาท” (สาย 214) ในช่วงที่มีการทำเกาะสี่ (กม. 6+500 – กม. 11+800) เทียบกับช่วงที่ทำเป็น ‘เกาะกลางยกสูง’ (กม. 0+500 – กม. 6+150) พบว่าอุบัติเหตุในรอบ 3 ปี เกิดกับช่วงที่เป็นเกาะสี่มากกว่าเกาะกลางยกสูง โดยมีการเสียชีวิต 5 ราย พิการ 1 ราย สาหัส 3 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 3 ราย ในขณะที่ถนนช่วงที่เป็นเกาะกลางยกสูงมีการเสียชีวิต 1 ราย คิดเป็นค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุในช่วงที่เป็นเกาะสี่ 19.5 ล้านบาท และช่วงเกาะกลางยกสูง 2.7 ล้านบาท แสดงให้เห็นเบื้องต้นว่า แม้เกาะสี่จะช่วยประหยัดค่าก่อสร้าง แต่ไม่คุ้มค่าถ้านำค่าใช้จ่ายจากผลกระทบของอุบัติเหตุและการเสียชีวิตคำนวณด้วย สอดคล้องกับที่ถนนอุดร-หนองบัวซอ จ.อุดรธานี เมื่อแก้ไขจากเกาะสี่เป็นเกาะกลางแบบต่าง ๆ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) อุดรธานีระบุว่า จำนวนอุบัติเหตุลดลงไปอย่างชัดเจน

และมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 407 (ระหว่างเมืองสงขลา กับเมืองหาดใหญ่) ระยะทาง 26 กม.[7] โดยใช้สถิติจากรายงานอุบัติเหตุของกรมทางหลวง พบว่าสัดส่วนของอุบัติเหตุในปี 2553-2556 ต่อกิโลเมตร ตามลักษณะของเกาะแต่ละแบบ ได้แก่ ช่วงที่เป็นเกาะกลางแบบเกาะยก 28.49% จากอุบัติเหตุทั้งหมด, ช่วงที่เป็นเกาะสี่ 55.16% (ที่เหลือคือ ช่วงที่ปรับปรุงเกาะกลาง ซึ่งพบปัญหาทางวิศวกรรมจากการมีจำนวนจุดกลับรถมากเกินไป)

เดือนสิงหาคม 2560 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ทำหนังสือไปยัง นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น[8] ถึงข้อเสนอเพื่อพิจารณา ‘ลดความสูญเสีย กรณีถนน 4 ช่องทางเกาะสี่’ โดยมองว่าแม้อุบัติเหตุจะมีปัจจัยจาก ‘คนขับ’ เป็นสาเหตุหลัก แต่ปัจจัยจากตัวถนนที่ทำให้รถยนต์สามารถวิ่งด้วยความเร็วหยุดกลับรถได้ตลอด หรือสามารถใช้เกาะสี่สำหรับแซง กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มความเสี่ยงและความรุนแรงของ

อุบัติเหตุ ซึ่งการส่งหนังสือดังกล่าวนี้ได้แนบรายงานทางวิศวกรรม “การศึกษามูลค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นบนถนนระหว่างเกาะกลางถนนแบบยกสูงกับเกาะกลางถนนแบบเกาะสี่ กรณีศึกษา ถนนสายสุรินทร์-ปราสาท” ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นด้วย

\*กรณีศึกษาต่างประเทศยืนยัน 'เกาะกลาง' ลดอุบัติเหตุจริง\*

ในต่างประเทศพบรายงานการสร้างเกาะกลางถนนหลายแห่งของรัฐยูทาห์[9] ในสหรัฐ พบว่าทำให้อุบัติเหตุลดลง 25% โดยอุบัติเหตุรุนแรงลดลง 36%, รัฐฟลอริดา[10] มีรายงานว่าเกาะกลางถนนที่สร้างขึ้นแทนที่เกาะสี่ที่เอาไว้ให้รถเลี้ยวแบบมุมฉากที่ตัดผ่านเส้นทางที่รถวิ่งสวนกัน (TWLT) พบว่าเกาะกลางถนนทำให้อุบัติเหตุลดลง 28.5%, ในรัฐเท็กซัส[11] มีรายงานว่าเกาะกลางถนนทำให้อุบัติเหตุบริเวณ TWLT ลดลง 37.5% และบริเวณทางตรงลดลง 36%

โดยรายงานขององค์การบริหารทางหลวงสหรัฐอเมริกา (FHWA)[12] ที่ศึกษาจากงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่าเกาะกลางถนนสามารถลดอุบัติเหตุรถชนกันได้ 15% นอกจากนี้ รายงานนี้ยังพบว่าเกาะกลางถนนส่งผลให้อุบัติเหตุรถชนคนเดินข้ามถนนที่มีทางม้าลายและมีที่ยืนรอตรงเกาะกลาง ลดลง 46% และเกาะกลางถนนยังเป็นการเพิ่มพื้นที่สำหรับติดตั้งป้ายจราจรและแสงไฟเพิ่มเติมด้วย ซึ่งก็พบด้วยว่าการปรับปรุงแสงสว่างตรงทางคนข้ามถนนลดการเสียชีวิตจากเหตุรถชนคนได้ถึง 78%

\*ภาคประชาชน คือผู้สร้างการเปลี่ยนแปลง\*

ปทุมธานี : พลังของ Social Media

จากความสูญเสียเพราะเกาะสี่ ภาคประชาชนในหลายพื้นที่จึงลุกขึ้นมาเรียกร้องการแก้ไขจากภาครัฐ เดือนเมษายนที่ผ่านมา มีผู้เขียนแคมเปญรณรงค์ใน change.org[13] ระบุว่า “ถนนไฮเวย์ประชาราษฎร์เป็นถนน 4 เลน ปัจจุบันเป็นเกาะสี่ มีสถิติเป็นถนนที่อันตรายมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของปทุมธานี ถ้าเปลี่ยนจากเกาะสี่เป็นเกาะยก มีจุดกลับรถเป็นระยะ จะสามารถลดและป้องกันอุบัติเหตุลงได้”

ปลายเดือนกรกฎาคม แขวงทางหลวงชนบทปทุมธานีประกาศสร้างเกาะกลางถนนไฮเวย์ประชาราษฎร์ ตลอดแนว[14] ซึ่งคร่อม อ.ธัญบุรี – อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี จากเกาะสี่เดิม เป็นเกาะยกตลอดเส้นทาง เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรและอำนวยความสะดวกความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เส้นทาง โดยก่อสร้างแล้วเสร็จเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา

สงขลา : ข้อมูลคืออำนาจ

เมื่อ 31 พ.ค. 2562 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เทศบาลเมืองเขารูปช้าง ซึ่งมีหน้าที่ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดภารกิจให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และนำมาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของกรมส่งเสริมปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย มาใช้ในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

ได้ส่งจดหมายถึง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสงขลาที่ 1[15]

โดยมีใจความว่า ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เทศบาลเมืองเขารูปช้าง ได้จัดเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือน ก.พ. -เม.ย. 2562 บนทางหลวงแผ่นดินสายสงขลา-นาทวี ซึ่งเป็นถนน 4 ช่องจราจร รถสามารถวิ่งสวนกันได้ แต่ยังไม่มีการเกาะกลางถนน โดยใช้เขตปลอดภัยเป็นเครื่องหมายจราจรในการแบ่งช่องเดินรถ กว้าง 1.8 เมตร พบว่ามีอุบัติเหตุรุนแรงจำนวน 3 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตถึง 4 ราย บาดเจ็บสาหัส 3 ราย และจากการเก็บสถิติอุบัติเหตุทางถนนบริเวณดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 1 ธ.ค. 2559 - 17 เม.ย. 2562 เกิดอุบัติเหตุ 50 ครั้ง และมีเหตุที่น่าสนใจคือ กรณีการขับรถตัดหน้าในทางตรงอย่างกระชั้นชิดจำนวน 16 ครั้ง คิดเป็น 26.22% ของการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าว โดยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลเมืองเขารูปช้างได้แจ้งข้อมูลอุบัติเหตุให้แขวงทางหลวงสงขลาที่ 1 เพื่อทราบ และขออนุเคราะห์ในการทำเกาะกลางถนนเมื่อวันที่ 11 ก.ย. 2561 และได้แจ้งการดำเนินการไปยังศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเมืองสงขลาและศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลาเพื่อทราบ

การดำเนินการในระยะต้นได้ประชาสัมพันธ์ โดยใช้แผ่นประกาศแจ้งเตือนอันตรายจากอุบัติเหตุ สาเหตุ และวิธีการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องให้ประชาชนได้รับทราบ และการดำเนินการในระยะกลางได้ขอความร่วมมือประชาชนที่อาศัยอยู่ริมถนนสายสงขลา-นาทวีช่วงตั้งแต่ศูนย์ฝึกนักศึกษาวิชาทหาร ถึงวัดแหลมมุกีศ ได้ร่วมแสดงเจตจำนง เพื่อขอให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ได้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัย

โดยจดหมายนี้มีการแนบบัญชีรายชื่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณถนนสงขลา-นาทวี ช่วงตั้งแต่ศูนย์ฝึกนักศึกษาวิชาทหาร ถึงวัดแหลมมุกีศ จำนวนทั้งหมด 372 ครัวเรือน โดยมีประชาชนซึ่งเป็นตัวแทนครอบครัวร่วมลงชื่อ 372 ครัวเรือน คิดเป็น 100% โดยมีความประสงค์เพื่อขออนุเคราะห์ให้กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมผลักดันให้เกิดนโยบายในการจัดทำเกาะกลางถนนในช่วงบริเวณดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของประชาชน

ต่อมาเมื่อ 9 ก.ย. 2562 เทศบาลเมืองเขารูปช้าง ได้ออกประกาศผู้ชนะการเสนอราคา จ้างทำป้ายไว้นิลเพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงสภาพจราจรข้างหน้าที่ไม่มีการเกาะกลางถนน[16] โดยวิธีเฉพาะเจาะจง จำนวน 3 รายการ จำนวน 1 โครงการ

\*คำแนะนำการใช้เกาะสี่ โดยกรมทางหลวง\*

1. ทางหลวงที่อยู่ในย่านชุมชนที่ไม่หนาแน่นมากหรือชานเมืองที่ความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม.
2. ทางหลวงนอกเมืองโดยทั่วไปสามารถใช้เกาะสี่ได้ เมื่อมีปริมาณการจราจรไม่เกิน 12,000 คน/วัน
3. ไม่ควรใช้เกาะสี่
- 3.1 ทางหลวงโครงข่ายทางสายหลัก (สามารถใช้ในกรณีทางหลวง 4 ช่องจราจรในระยะแรกหรือมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณ)

ประมาณ)

3.2 ในกรณีที่มีอุบัติเหตุสูง หรือในกรณีที่มีรถเข้าออกสองข้างทางมาก

\*ข้อพิจารณาอื่นๆ โดยกรมทางหลวง\*

1. กรณีที่เขตทางน้อยกว่าหรือเท่ากับ 25 เมตร เส้นแบ่งทิศจราจรควรพิจารณาตีเป็นเส้นที่บดแทนเกาะสี่
2. ในกรณีที่ต้องการก่อสร้างเกาะสี่กว้างมากกว่า 2.00 เมตร ให้พิจารณาเป็นแต่ละกรณีตามเหตุผลความจำเป็น
3. ในกรณีที่มีการพัฒนาสายทางจนไม่เป็นตามเงื่อนไขข้างต้น ให้พิจารณาปรับปรุงรูปแบบถนนตามเงื่อนไขปกติ
4. ในกรณีที่มีปัญหาด้านเรขาคณิต ที่ทำให้ระยะมองเห็น ไม่เพียงพอ เป็นต้น ให้พิจารณาติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย ที่เกาะกลางเพิ่ม
5. ในช่วงพื้นที่ที่มีปริมาณการจราจรคับคั่ง อาจพิจารณาติดตั้ง อุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่เกาะกลางเพิ่ม
6. ในกรณีที่เป็นทางแยกใหญ่มีปริมาณรถเลี้ยวมาก ให้ก่อสร้างเป็นแบบเกาะถม
7. ช่วงที่มีปริมาณคนข้ามถนนมากให้พิจารณาก่อสร้าง เกาะกลางแบบถมเพื่อเป็นที่พักคนข้ามถนน ร่วมกับทางม้าลาย

จะเห็นได้ว่า ‘เกาะสี่’ เพิ่มความเสี่ยงอุบัติเหตุรุนแรง แม้จะเป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี่ด้วย แต่เรื่องทางวิศวกรรมก็เป็นปัจจัยที่ทำให้มนุษย์เกิดความผิดพลาด ดังที่ผู้เชี่ยวชาญได้เตือนไว้และสถิติที่ปรากฏ สถิติทั้งไทยและต่างประเทศสอดคล้องกันว่า ถนน 4 เลนนั้นต้องเปลี่ยนจากเกาะสี่เป็นเกาะกลาง

ภาพเกาะสี่บริเวณที่เกิดเหตุ – ที่มาภาพ: Facebook พิกัดข่าว ชาวอุบลฯ  
(<https://www.facebook.com/ubonnewsagency/posts/440546103235031/>)

เผยแพร่ครั้งแรกที่: <https://www.facebook.com/LIMIT.4.LIFE/posts/2528672484077233>

รายงานพิเศษชิ้นนี้ผลิตโดย LIMIT 4 LIFE ภายใต้โครงการ Champions for Change to Achieve Safer Road Use in Thailand ดำเนินงานโดย Internews ภายใต้การสนับสนุนของ Global Road Safety Partnership (GRSP) มีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนการผลักดันนโยบายการลดอัตราการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยพลังของสื่อมวลชน

อนึ่ง LIMIT 4 LIFE เป็นช่องทางสื่อของ ‘โครงการส่งเสริมการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย’ ที่นำเสนอเรื่องราวด้านคมนาคม ทั้งประเด็นความปลอดภัยบนท้องถนน การเข้าถึงขนส่งสาธารณะอย่างเท่าเทียม และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ผลักดันให้เกิดการ ‘ใช้ชีวิตอย่างจำกัด’ เพื่อการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย

อย่างถ่วงหน้าในสังคม ด้วยสโลแกน “เพื่อการเข้าถึงระบบคมนาคมที่เป็นธรรมและปลอดภัย” (FOR THE ACCESS OF FAIR AND SAFE TRANSPORTATION) เข้าชมเว็บไซต์และเฟสบุ๊คได้ที่ [limit4life.org](http://limit4life.org) | [facebook.com/LIMIT.4.LIFE](https://facebook.com/LIMIT.4.LIFE)

อ้างอิง

[1] <https://www.isranews.org/isranews-article/59102-paint-medians.html>

[2] <http://www.huahinsarn.com/17125496/4-แยกความคิด>

[3] <https://www.facebook.com/ThaiRAPofficial/posts/135497331125474>

[4] <https://www.towardszero.vic.gov.au/safe-speeds/why-safe-speeds-matter>

[5] <https://prachatai.com/journal/2019/10/84915>

[6] <https://www.isranews.org/isranews-article/59102-paint-medians.html>

[7] <http://trsl.thairoads.org/FileUpload/1520/141004001520.pdf>

[8] <https://www.naewna.com/likesara/445534>

[9] [http://www.cmfclearinghouse.org/study\\_detail.cfm?stid=213](http://www.cmfclearinghouse.org/study_detail.cfm?stid=213)

[10] <http://journals.oregondigital.org/index.php/trforum/article/download/4361/4253>

[11]

[https://fdotwww.blob.core.windows.net/sitefinity/docs/default-source/content/planning/systems/programs/sm/invisible/ite/pdfs/module-2-presentation.pdf?sfvrsn=32d34196\\_0](https://fdotwww.blob.core.windows.net/sitefinity/docs/default-source/content/planning/systems/programs/sm/invisible/ite/pdfs/module-2-presentation.pdf?sfvrsn=32d34196_0)

[12] [https://safety.fhwa.dot.gov/ped\\_bike/tools\\_solve/medians\\_brochure/medians\\_brochure.pdf](https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/tools_solve/medians_brochure/medians_brochure.pdf)

[13] <https://www.change.org/p/ชาวลาดสวายทุกคน-ท่านต้องการเกาะกลางบนถนนใสวประชาราษฎร์หรือไม่-142c5c2e-b508-42c3-94c9-a5cf88cbde64>

[14] <https://www.buengyitho.go.th/news-preview-411491791822>

[15] ที่ สข ๕๔๓๐๑/๒๓๑๑, เทศบาลเมืองเขารูปช้าง ถนนกาญจนวนิช ตำบลเขารูปช้าง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ๙๐๐๐๐, ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒, เรื่อง การดำเนินการแก้ไขปัญหาคูบังดีเหตุทางถนน, เรียน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงสงขลาที่ ๑

[16] [http://www.krc.go.th/files/com\\_networknews/2019-09\\_bd8223362dbb64e.pdf](http://www.krc.go.th/files/com_networknews/2019-09_bd8223362dbb64e.pdf)