



ปรับตัวเตรียมใจ!! ปรับก.ม.เพิ่มความเร็วรถ

ข่าว คราวอุบัติเหตุดับก็ไปค้ที่สร้างความ สะเทือนขวัญให้กับสังคมมาก แม้ จะยังไม่มี การสืบสวนอุบัติเหตุในเชิงลึก แต่จาก สภาพแวดล้อมที่ประจักษ์สรุปได้ว่าสาเหตุมา จากความเร็ว ประจวบเหมาะ กับที่รัฐมนตรีคมนาคมป้ายแดง สักดิ์สยาม ชิดชอบ ออกข้อ เสนอจะปรับ ก.ม. ความเร็วของรถบนทางหลวง ใหม่ จากข้อกำหนดที่ระบุ 90 กม. ต่อ ชม. เป็น 120 กม. ต่อ ชม. บนถนน 4 ช่องจราจรขึ้นไป

ล่าสุดกระทรวงคมนาคมได้กำหนดเป็น นโยบายเร่งด่วนนำไปสู่การปฏิบัติ ภายใต้คณะทำงาน ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม มี รว.คมนาคม



เป็นประธาน จะประชุมครั้งแรกในกลางเดือน ส.ค.นี้ เพื่อพิจารณาเรื่องสำคัญ ได้แก่ 1. การจัดระเบียบการใช้ความเร็วรถบนถนน โดยคิดว่าจะนำรูปแบบอัตราความเร็วของเยอรมนีมาใช้ในการกำหนดอัตราความเร็วในการขับ 4 ช่องจราจร คือ ช่องที่ 1 ช้าสุดวิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 60 กม. ต่อ ชม. ช่องที่ 2 วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กม. ต่อ ชม. ช่องที่ 3 วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 100 กม. ต่อ ชม. และช่องที่ 4 ขวาสุด วิ่งด้วยความเร็วไม่เกิน 120 กม. ต่อ ชม. และเบื้องต้นจะนำร่องในถนนสายหลัก 4 เส้นทางที่มีปริมาณการใช้รถจำนวนมาก คือ ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรเกษม และถนนมิตรภาพ

และห้ามรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่า 80 กม. ต่อ ชม. มาวิ่งในช่องจราจรขวาสุด เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด อย่างไรก็ตามที่ประชุมจะเร่งหาข้อสรุปให้ได้โดยเร็วที่สุดภายใน 1 เดือน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(จจร.) พิจารณานุมัติต่อไป

ตัวเลขของผู้เสียชีวิตบนท้องถนนในประเทศไทยในปี 2561 โดยรวบรวมข้อมูลจาก 3 ฐานคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และกระทรวงสาธารณสุขอยู่ที่ 20,169 ราย หรือ 29.9 คนต่อประชากรแสนคน ซึ่งสูงกว่าผู้เสียชีวิตจากผู้ป่วยไข้เลือดออกถึง 200 เท่าต่อปี ขณะเดียวกันประเทศไทยตั้งเป้าหมายการตายทางถนนต้องเหลือ 17.9 คนต่อประชากรแสนคนในปี 2563

และล่าสุด กรมทางหลวงได้สรุปรายงานทางหลวงทั่วประเทศที่มีระยะทางรวมกว่า 50,000 กม. เฉพาะเดือน มิ.ย.เดือนเดียวเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงจำนวน 747 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 105 คน ได้รับบาดเจ็บ 631 คน รถที่เกิดอุบัติเหตุ 1,071 คัน เป็นเหตุให้ทรัพย์สินของกรมทางหลวงเสียหายประมาณ 11 ล้านบาท สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางตรง 65% (483 ครั้ง) ขณะที่ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นปิกอัพบรรทุก 4 ล้อ จำนวน 397 คัน รถยนต์นั่ง 301 คัน ซึ่งมาตรการ

สำคัญที่จะป้องกันอุบัติเหตุ ลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุคือ ใช้การตรวจจับความเร็ว ถือเป็นมาตรการสำคัญที่ลดอุบัติเหตุได้

อย่างไรก็ตาม การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงระหว่างปี 2544-2558 พบว่า 2 ใน 3 คนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมาจากการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

ทั้งนี้เมื่อมาพิจารณาการใช้ความเร็วของประเทศต่าง ๆ ในหลายประเทศมาเปรียบเทียบ ประเทศอังกฤษ กำหนดความเร็วเขตเมืองไว้ที่ 50 กม. ต่อ ชม. เขตนอกเมืองไว้ที่ 100-115 กม. ต่อ ชม. ทางด่วนและมอเตอร์เวย์ 115 กม. ต่อ ชม. ฝรั่งเศส เขตเมือง 50 กม. ต่อ ชม. เขตนอกเมือง 90-110 กม. ต่อ ชม. ทางด่วนและมอเตอร์เวย์ 130 กม. ต่อ ชม. จีน เขตเมือง 30-60 กม. ต่อ ชม. นอกเมือง 60-80 กม. ต่อ ชม. ทางด่วนและมอเตอร์เวย์ 100-120 กม. ต่อ ชม. มาเลเซีย เขตเมือง 40-60 กม. ต่อ ชม. นอกเมือง 70-90 กม. ต่อ ชม. ทางด่วนและมอเตอร์เวย์ 110 กม. ต่อ ชม.

อย่างไรก็ตามเมื่อมีการเปรียบเทียบความเร็วจากการตกคิก พบว่าเมื่อใช้ความเร็ว 60 กม. ต่อ ชม. แรงชนเท่ากับตกคิก 5 ชั้น ความเร็ว 80 กม. ต่อ ชม. แรงชนเท่ากับตกคิก 8 ชั้น ความเร็ว 100 กม. ต่อ ชม. แรงชนเท่ากับตกคิก 13 ชั้น และความเร็ว 120 กม. ต่อ ชม. แรงชนเท่ากับตกคิก 19 ชั้น

ดร.กัณวีร์ กนิษฐพงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ให้ข้อมูลว่า จากข้อมูลสืบสวนอุบัติเหตุในเชิงลึก ผู้ขับรถแล้วชนที่ขณะความเร็วเพียงแค่ 100 กม. ต่อ ชม. โอกาสเสียชีวิตสูงถึง 100% หรือ จยย.ความเร็วเพียง 80 กม. ต่อ ชม. โอกาสเสียชีวิตสูงถึง 100 % อย่างไรก็ตาม ราวกันอันตราย หรือการ์ดเรลที่ป้องกันรถยนต์ค้ำข้างทางหรือป้องกันรถยนต์ไม่ให้ไปชนกับวัตถุข้างทาง ไม่สามารถป้องกันการชนที่ความเร็วถึง 100 กม. ต่อ ชม. ได้

“หากเส้นทางที่ใช้ความเร็วรถ 120 กม. ต่อ ชม. ได้จะต้องติดตั้งระบบความปลอดภัยเพิ่ม อาทิ ป้ายเตือน ป้ายจราจร บางจุดต้องปิดจุดกลับรถเพิ่ม ซึ่งเรื่องนี้ได้หารือกับตำรวจมาพอสมควรแล้ว มีความเป็นไปได้ ปัจจุบันการใช้ความเร็วรถอยู่ภายใต้ พ.ร.บ.ทางบก เป็นสำคัญ” นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ อธิบดีกรมทางหลวง(ทล.) ระบุ

ขณะที่ประเทศไทยมีสถิติตายบนถนนติดอันดับ 2 ของโลก และจะเป็นประเทศลำดับต้นในโลกที่อนุญาตให้ใช้ความเร็วได้เกือบสูงสุดเมื่อเทียบกับนานาประเทศ...

สุรางค์รัตน์ เจนการ

ถอดบทเรียนอุบัติเหตุบิ๊กไบค์

ปัจจุบันสำหรับยอดจดทะเบียนบิ๊กไบค์จากข้อมูลกรมการขนส่งทางบกปลายปี 2561 มียอดจดทะเบียน 164,878 คัน และต้นปี 2562 ยอดอยู่ที่ 177,195 คัน ประเมินว่าปลายปี 2562 จะมียอดจดทะเบียนเกือบ 200,000 คัน

นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ ผู้จัดการแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน และรองประธานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด

(สอจร.) ระบุว่าความเร็วเกิน 50 กม. ต่อ ชม. ความสูญเสียหนักเกือบครึ่ง การใช้ความเร็วขนาด 100-200 ในรถ จยย. กำลังแรงม้าสูงโอกาสรอดชีวิตน้อยมาก แม้ผู้ขับขี่ใส่เครื่องป้องกันอย่างดี มีข้อเสนอแนะว่าควรมีข้อกำหนดออกมาควบคุมการใช้รถบิ๊กไบค์อย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็มาตรฐานราคาต้องทำให้สูงขึ้นและใช้ได้ในบางกิจกรรมในต่างประเทศใช้เฉพาะทัวร์วิ่งขับเล่นในวันหยุด ทักษะการอนุญาตให้ขับขี่ในต่างประเทศจะมีการสอบอย่างเข้มข้นต้องมีประสบการณ์การขับขี่ 10 ปีขึ้นไป ประเด็นที่ 2 อุบัติเหตุที่ใช้ความเร็วสูง การบังคับความเร็วมีความสำคัญในหลายประเทศให้ความสำคัญ

ความเร็วในเขตชุมชน บางประเทศใช้ 30 กม. ต่อ ชม. หากเกิดเหตุแล้วระบบต้องมีป้องกัน เพราะคนมีโอกาสพลาด ซึ่งในต่างประเทศจะมีระบบป้องกัน จยย. การ์ดเรลที่เป็นระบบแรงสไลด์ตามไม่ให้เป็นตัวปะทะสำหรับ จยย. ไม่ว่าจะเป็ตัวแชนดิ่งในระดับพื้น พบว่า จยย. ล้มตัว จยย. จะครูดไปตามพื้น คนจะมีโอกาสฟาดไปตามหัวเสาการ์ดเรลซึ่งหัวเสาจะไม่มี ความคมต้องพัฒนาเป็นมาตรฐานระบบการ์ดเรล โดยจะต้องไปติดตั้งในทางโค้งที่เป็นจุดเสี่ยง อย่างไรก็ตามในจุดที่เกิดอุบัติเหตุตรงกลางถนนมีการติดตั้งการ์ดเรล



บริษัท 80-90% ยินดีที่จะเข้าฝึกอบรมการขับขี่และพบว่าคนที่สนใจอบรมทักษะการขับขี่เป็นกลุ่มคนอายุระดับ 25 ปีขึ้นไป และมีคนกลุ่มที่อายุมากกว่า 40 ปีไม่สนใจที่จะมาอบรมอาจจะคิดว่ามีความรู้อยู่แล้ว ทั้งนี้เมื่อซื้อรถมีแกมแพ็คเกจการอบรมการขับขี่ที่ถูกต้องอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามบิ๊กไบค์เป็นรถที่มีความเร็วสูงสุดถึง 300 กม. ต่อ ชม. คนที่ไม่เคยควบคุมรถในความเร็วดังนี้ต้องฝึก ที่สำคัญคือการใช้เบรกได้ในสภาพถนนที่แตกต่างกัน ฝึกทักษะการเข้าโค้ง และต้องเรียนรู้ด้วยว่าแม้บิ๊กไบค์จะมีระบบเบรกเอปี่เอสก็ตามแต่ต้อง

สัมพันธ์กับการใช้เกียร์ ซึ่งบางคนที่ไม่ยอมเรียนเมื่อเห็นเพื่อนไปเรียนมาแล้วมีทักษะการขับขี่ขั้นสูงก็ตัดสินใจมาเรียนก็มี ขณะเดียวกันการมาเรียนเพื่อให้ได้ตระหนักด้วยว่าสภาพถนนของเมืองไทยมีปัจจัยภายนอกที่ควบคุมไม่ได้ ทั้งคนเดินข้ามถนน มีรถเลี้ยวออกมาจากซอย ทางโค้งทางแยก ในสนามแม้จะใช้ความเร็วได้เต็มที่แต่ได้ออกแบบให้ป้องกันอุบัติเหตุได้

อย่างไรก็ตามในตลาดรถยอคนนิยมของบิ๊กไบค์คือ 300-400 ซีซี ใช้ความเร็วได้ 180 กม. ต่อ ชม. ในราคา 300,000 บาท ขณะที่ 1,000 ซีซี ขึ้นไปสามารถใช้ความเร็วได้ 300 กม. ต่อ ชม. มีราคาตั้งแต่ 700,000-1 ล้านบาท ขณะที่ในวงการบิ๊กไบค์เมื่อซื้อรถมาแล้วจะมาโมดิฟายเพิ่มขึ้น เพราะบางค่ายรถมีการตั้งค่าล็อกความเร็วตาม กม. ของประเทศนั้น ๆ หลายคนซื้อมาปลดล็อกเพื่อให้มีความเร็วเพิ่มขึ้น

“คนขี่บิ๊กไบค์บอกว่าถ้าเลี้ยงได้จะไม่ขี่เลนซ้ายสุด เพราะถนนเลนซ้ายสุดไม่ปลอดภัยเนื่องจากมีสภาพเป็นหลุมเป็นบ่อ จากที่รถบรรทุกวิ่ง อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่า” เสียงสะท้อนของผู้รั้วหวอดในวงการบิ๊กไบค์.

แต่ไม่ได้เป็นการลดเรลที่ปลอดภัย
วรวิทย์ พงษ์ ผู้เชี่ยวชาญด้าน
การขับขี่บิ๊กไบค์ค่ายรถแบรนด์ยามา
ฮา เล่าว่า ปัจจุบันลูกค้าที่มาซื้อรถจาก