



เพิ่มความเร็วรถ สวนทางโลก

มาต่อข้อมูลของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย เรื่องประเด็นการแถลงนโยบายของกระทรวงคมนาคม เรื่องการปรับความเร็วจำกัดของถนนทางหลวง ให้วิ่งได้ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ปัญหาอีกเรื่องหนึ่งที่เป็นเรื่องใหญ่คือ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ใช้งานหรือติดตั้งอยู่บนถนนในปัจจุบัน ทำทราปหรือไม่ว่าการ์ดเรล หรือราวกันอันตรายที่ป้องกันไม่ให้รถยนต์คกข้างทางหรือป้องกันไม่ให้รถไปชนกับวัตถุอันตรายข้างทางนั้น ไม่สามารถป้องกันการชนที่ความเร็วถึง 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้ คือพูดได้ว่าถ้าชนมาเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ราวเหล็กกันอันตรายเหล่านั้นก็เอาไม่อยู่

ดังนั้นถ้าเราอนุญาตให้คนขับรถได้ที่ความเร็วเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หมายความว่าเราต้องเปลี่ยนอุปกรณ์กัน หรืออุปกรณ์อำนวยความสะดวกทั่วประเทศ ต้องใช้อุปกรณ์ที่มีคุณภาพสูงขึ้น ลองคิดว่าเราต้องใช้งบประมาณมากขนาดไหน ถ้าดูจากสถานการณ์ในปัจจุบันที่เรายังไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะเอามาติดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเหล่านี้ได้ทั่วประเทศเลย บางแห่งก็คิด บางแห่งผู้ใช้งานก็ต้องรับความเสี่ยงกันเอาเอง

อย่าลืมว่า ขณะนี้ในเวทีระดับนานาชาติ และองค์กรต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็น WHO UN World Bank และอื่น ๆ กำลังเฝ้าคอยดูอยู่ว่าประเทศไทยกำลังจะจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างไร เราจะมีนโยบายและมาตรการอะไรในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แต่สิ่งที่เรากำลังทำคือการแก้ไขกฎหมายเพิ่มความเร็วจำกัด ซึ่งเป็นสิ่งที่สวนทางกับมาตรการที่ต่างประเทศเขาทำในการลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จึงอยากให้ผู้ที่เกี่ยวข้องพิจารณาเรื่องนี้อย่างละเอียดรอบคอบ ว่าถ้าแก้กฎหมายนี้ไปแล้ว จะเกิดผลกระทบอะไรตามมาบ้าง จะเกิดความสูญเสียมากขึ้นหรือไม่

ผู้เขียนไม่ได้เห็นแย้งสำหรับการแก้ไขกฎหมายความเร็วทุกประเด็น กรณีที่จะเพิ่มความเร็วจำกัดของทางด่วนนั้น ผู้เขียนไม่มีข้อโต้แย้ง เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของทางด่วนกับทางหลวงนั้นไม่เหมือนกัน ทางด่วนเป็นถนนประเภทที่ควบคุมทางเข้าออกอย่างสมบูรณ์ ไม่มีทางแยก ไม่มีจุดยูเทิร์น ไม่มีมอเตอร์ไซค์วิ่ง มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกติดตั้งในระดับที่ป้องกันการชนของรถที่ความเร็วสูง ๆ ได้ ดังนั้นอาจจะเพิ่มความเร็วจำกัดให้สูงขึ้นมากกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้ แต่สำหรับทางหลวงแผ่นดินทั่วไป ความยาว 5 หมื่นกว่ากิโลเมตร ผู้เขียนยังคงไม่เห็นด้วยกับการเปลี่ยนแปลงความเร็วจำกัดใหม่ และเห็นว่าหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งหน่วยงานทางวิชาการควรหรือให้ทบทวนเสียให้ดีกว่า

ในการกำหนดความเร็วจำกัด ควรพิจารณาให้รอบด้านทั้งลำดับชั้นของถนน (Hierarchy of Movement) และลักษณะทางกายภาพของถนน เช่น ทางเข้าออก ประเภทรถที่ใช้ เพราะถ้าแก้กฎหมายโดยปราศจากการพิจารณาอย่างรอบคอบ สิ่งที่จะเกิดตามมามันอาจก่อให้เกิดความสูญเสียมากกว่าเดิมก็เป็นได้