



วาดวัย 120 กม./ชม.

ในบรรดารัฐมนตรีว่าการ 20 กระทรวงหลังเข้าประจำการเราท่านคงเห็นสอดคล้องกัน เป็นข่าวเสนอโครงการและนโยบายโน่นนี่มากที่สุด-ศักดิ์สยาม ชิดชอบ คมนาคม

ไล่มาตั้งแต่ลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าตลอดสาย 25-30 บาท รื้อเกาะกลางถนน ให้รถติดตั้งระบบแจ้งตำแหน่งพิกัดและความเร็ว, จีพีเอสโดยคลุมถึงรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 9.7 ล้านคัน และจักรยานยนต์อีก 21 ล้านคันตามมา

เป็นที่ฮือฮาเกินนโยบายเพิ่มอัตราความเร็วรถเป็น 120 กม./ชม. ซึ่งได้ยื่นครั้งแรกเมื่อ 5 เดือนที่แล้ว ยังครบ-ยังไปไม่ถึงระดับปฏิบัติ

ว่าด้วยลดค่าโดยสารรถไฟฟ้า 30 บาทตลอดสายผมมองไม่เห็นความเป็นไปได้เพราะต้นทุนของภาคเอกชนผู้ลงทุนสูงกว่านั้น เอาเงินภาษีคนทั้งประเทศมาชดเชยก็ถูกค่าจรรยาบรรณ ส่วนติดตั้งจีพีเอสใช้เงินหลายหมื่นล้านก้อนแรกและค่าใช้จ่ายต่อเดือนรวมแล้วหลายพันล้าน ยัดใส่ลิ้นชักล็อกไว้เลยสิครับ

น่าสนใจและน่าสนใจสนทนากับปรับความเร็วรถ ผมเห็นด้วยกับรัฐมนตรีที่ให้ความสำคัญรวมความเข้าไว้ด้วยเพื่อลดอุบัติเหตุรถซิ่งในช่องทางขวาต้องหมดไป

ปัญหาใหญ่ของที่นี่คือคิดนะได้แต่การทำให้เกิดขึ้นจริงผ่านกระบวนการมากมาย มีก.ม.หลายฉบับเกี่ยวข้องกับ อาทิ พ.ร.บ.จราจรทางบกปี 2522 พ.ร.บ.ทางหลวงปี 2535 ซึ่งแตกต่างกันอยู่

มีหลายหน่วยงานรับผิดชอบ ด้านคมนาคมทั้งระดับกรม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) จากส่วน

นี้ส่งไปยังคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(คจร.)พิจารณาอีกชั้นหนึ่ง แน่่อนว่าคำตอบสุดท้ายต้องรับฟังตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมาย

แรกๆเสียงเชียร์ 120กม./ชม.ดังสนั่น คือมองตัวรถยนต์เครื่องยนต์ออกแบบมาให้วิ่ง 160-180 กม./ชม.มากได้ไว้ที่ 90 กม./ชม.ได้อย่างไร ประเมินว่าเสียของ

ไม่ได้มองคือสภาพของถนนของเส้นทางรถ นอกจากทางพิเศษอย่างมอเตอร์เวย์, วงแหวนกาญจนาภิเษกที่ออกแบบรองรับความเร็ว 120 โดยกฎกระทรวงเปิดไฟเขียวให้ใช้ความเร็วตามนั้นได้ ทางหลวงเส้นอื่นๆส่วนใหญ่รองรับตามพ.ร.บ.ปัจจุบันโดยเผื่อไว้ที่ไม่เกิน 110 กม./ชม. แม้จะเป็น 4 ช่องทาง

องค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้องความปลอดภัยต้องพิจารณาประกอบ เป็นต้นว่า ความกว้างของไหล่ทาง จุดตัดบนเส้นทางความลาดชันแล้วมาเจอทางร่วมทางแยกย่อมอันตราย

ถามว่าปรับปรุงเพื่อรองรับได้ไม่ใช่หรือ? คำตอบคือใช่โดยรัฐจัดงบประมาณให้คงมากโขอยู่

หากเพิ่มความเร็วในสภาพถนนแบบเดิมเสี่ยงที่เดียววัตถุประสงค์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการให้รถวิ่งในช่องทางเหมาะสม ลดการเปลี่ยนช่องทางลดการแซง อาจส่งผลในทางตรงข้ามด้วยความไม่พร้อมทางกายภาพของถนน

ทักท้วงบ้างก็ยังยืนยันเห็นด้วยกับปรับความเร็วรถเพียงต้องไม่ดูเพียงรถต้องดูทางที่รถวิ่งด้วย บางเส้นทางรองรับได้-ออกกฎกระทรวงเดินหน้าไปก่อน แก่พ.ร.บ.ภายหลัง.

แมงมัว
mangmoa49@gmail.com