

ควรทำช่องรถจยย.ได้แล้ว

- นักวิชาการชี้ลด‘ตาย’ได้82เปอร์เซ็นต์
- เริ่มทำในถนนร่องคูขนานช่วย3ล้านชีวิต

เมื่อวันที่ 14 มี.ค. วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) คณะอนุกรรมการสาขาป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิตร่วมกับสมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย จัดเวทีระดมความเห็น เรื่อง “สร้างความปลอดภัยลดการตายบนถนนด้านวิศวกรรมศาสตร์”

ดร.ธเนศ วีระศิริ นายก วสท. กล่าวว่าประเทศไทยยังคงมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ทุกหน่วยงานจะต้องเร่งหาหรือเพื่อหาแนวทางลดอุบัติเหตุและร่วมกันป้องกัน ที่ผ่านมามีการแก้ไขปัญหาคอขวดเป็นคอขวดไปซึ่งปรากฏว่ายังคงมีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดังนั้นจึงจำเป็นต้องหาแนวคิดใหม่ ๆ เข้ามาป้องกันอุบัติเหตุตั้งแต่ต้นทางโดย “วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย” มีหลักสำคัญ 4 ประการดังนี้ 1.ผู้ใช้ถนนจะทำผิดพลาดเสมอโดยเกิดจากการหลับใน ความประมาท 2.ร่างกายคนเราสามารถเกิดแรงกระแทกได้ระดับหนึ่งเท่านั้นหากมากกว่านั้นจะเกิดการบาดเจ็บ 3.ผู้ออกแบบก่อสร้าง ควบคุมการใช้ถนน รวมถึงผู้ผลิตยานยนต์ต้องรับผิดชอบร่วมกัน 4.การสร้างเสริมความแข็งแกร่งในระบบทั้งนี้หากสามารถดำเนินการได้ครบทั้ง 4 ประการจะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตลดน้อยลงได้

ด้าน ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ ประธานคณะอนุกรรมการสาขาป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการเสียชีวิต วสท. กล่าวว่าอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครนั้นโดยส่วนมากจะเกิดกับรถจักรยานยนต์ซึ่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีรถจักรยานยนต์มากถึง 3 ล้านคัน ทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจะส่งผลให้ผู้ขับขี่เสียชีวิตจากการถูกรถยนต์ชนจนทำให้เสียชีวิตมากถึงร้อยละ 75

ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงกับรถจักรยานยนต์ตนเห็นว่าจำเป็นอย่าง

ยิ่งที่ถนนในกรุงเทพฯ จะต้องมีการกำหนดช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ซึ่งในต่างประเทศอาทิ มาเลเซียได้ดำเนินการแล้วและพบว่าสามารถสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ได้มากถึงร้อยละ 88 ดังนั้นจำเป็นจะต้องแยกช่องทางสำหรับรถมอเตอร์ไซด์ออกมาจากช่องทางรถยนต์เพราะการสวนหมวกกันนี้เองไม่สามารถช่วยรักษาชีวิตได้ โดยในพื้นที่กรุงเทพมหานครนั้นอาจจะมีข้อจำกัดในเรื่องสภาพการจราจรซึ่งตนเสนอว่าการทำช่องทางรถมอเตอร์ไซด์นั้นไม่จำเป็นจะต้องทำยาวหลายกิโลเมตร กรุงเทพมหานคร (กทม.) ควรจะเริ่มทำในจุดที่เป็นโรงเรียน ชุมชน วัด และทำในระยะสั้น ๆ ประมาณ 1-2 กม. ก่อนหรือหากเป็นถนนสายหลักสามารถพิจารณาทำช่องทางมอเตอร์ไซด์ในถนนที่มีช่องคู่ขนาน เช่น ถนนราชพฤกษ์และถนนอื่น ๆ ที่มีช่องคู่ขนานในระยะทาง 1-2 กม. ในจุดที่มีคนอาศัยหนาแน่นเพื่อไม่ให้กระทบต่อสภาพการจราจรโดยรูปแบบนั้นจะต้องมีตัวกันเพื่อแยกช่องทางเดินรถอย่างชัดเจน

นอกจากนี้ตนเห็นว่ากรณีนี้ที่ กทม.มีการดีช่องจอดรถสำหรับมอเตอร์ไซด์หรือ MC บล็อกตามทางแยกนั้นไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ดีพอเพราะกรณีดังกล่าวเพียงแค่ป้องกันกรณีที่รถมอเตอร์ไซด์เบียดรถยนต์ในช่วงติดไฟแดงเท่านั้น.