

10

อุบัติเหตุและ ถนนอันตราย ในประเทศไทย

ในแต่ละปีมีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของเมืองไทยราว 12,000 คน นอกจากวัฒนธรรมการขับรถและความรับผิดชอบของคนไทยที่เป็นสาเหตุส่วนหนึ่งของปัญหาแล้ว รากเหง้าของปัญหาที่สำคัญยังมาจากสภาพถนนที่อันตราย เช่น การไม่มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน ความมืด-สว่างของเส้นทาง พื้นผิวที่ชำรุดเสียหาย และที่ถูกรีวิวมาตลอดปีก็คือการสร้างทางแยกรูปตัววาย (Y) ที่ไม่ได้มาตรฐาน



อุบัติเหตุทางถนน ปัญหาเรื้อรังของประเทศ

สังคมไทยเปลี่ยนวิถีชีวิตมาใช้การสัญจรทางบก ภายหลังจากที่รับเอาการพัฒนาไปสู่ความทันสมัยมาเป็นนโยบายนำของประเทศ เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างขนานใหญ่ เช่น การสร้างพื้นที่รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม และเส้นทางเชื่อมโยงเพื่อการขนส่งรวมทั้งการขยายตัวของจำนวนประชากร ทำให้ปริมาณการจราจรและการเดินทางบนถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นตามกัน

กล่าวได้ว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาร้ายแรงที่สุดอย่างหนึ่งของประเทศไทยในยุคปัจจุบัน มีการตีฆ้องร้องป่าวให้ช่วยกันลดจำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสำคัญทุกปี เนื่องจากส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

ข้อมูลจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ระบุว่า ในช่วงเวลา 10 ปี ตั้งแต่ปี 2543-2552 ประเทศไทยมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 983,076 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 124,855 ราย และมีผู้บาดเจ็บสาหัส 151,286 ราย ส่วนข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2553 สสำรวจผู้มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ทั่วประเทศจำนวน 50,272,371 คน พบมีผู้เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน 1,546,337 คน ในจำนวนนี้เป็นผู้บาดเจ็บ 1,189,133 คน และมี 11,386 คน ที่สูญเสียอวัยวะ และล่าสุด ข้อมูลจากกระทรวงมหาดไทยระบุว่า ในปี 2554 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 10,000 ราย เฉลี่ย 33 คนต่อวัน หรือ 3 คน ทุกๆ 2 ชั่วโมง¹

กระทรวงสาธารณสุขระบุว่า อุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายแก่ประเทศไทยไม่น้อยกว่าปีละ 1 แสนล้านบาท มีผู้พิการปีละประมาณ 1 แสนคน นอกจากความเสียหายทางเศรษฐกิจแล้ว ยังสร้างปัญหา

ด้านสังคมแก่ครอบครัวหรือลูกหลานที่ต้องรับภาระจากผู้เสียชีวิตหรือผู้พิการ²

อุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างต่อเนื่องยาวนาน และสมควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนจริงจัง (เสียที!)

ที่ผ่านมา เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้นครั้งใด ผู้เกี่ยวข้องมักพุ่งเป้าการสอบสวนไปที่พฤติกรรมของผู้ขับขี่หรือสภาพความสมบูรณ์ของยานพาหนะเป็นสาเหตุแรกๆ ทั้งที่ความจริงแล้วมีปัญหาคriticalอีกด้านที่ควรพิจารณาร่วมด้วย ก็คือสภาพถนนที่อันตรายหรือมีจุดเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย ดังที่รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน³ ระบุว่า กว่า 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุบนถนนของกรมทางหลวงเกิดขึ้นในลักษณะชนกับวัตถุริมทางหรือเสียหลักพลิกคว่ำตกถนน ซึ่งสะท้อนว่าถนนไม่น้อยมีสภาพไม่พร้อมใช้งาน หรือไม่ปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่

รถตกทางด่วน-จุดประเด็นร้อนเรื่องถนนอันตรายในเมืองไทย

ในรอบปี 2555 อุบัติเหตุทางถนนที่สะเทือนขวัญมากที่สุดคงจะได้แก่เหตุการณ์ที่รถยนต์เมอร์เซเดส เบนซ์ รุ่น 300 อี ขับโดย มาธวี วัฒนกุล หรือน้องมายด์ อายุ 21 ปี นิสิตคณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ลูกสาวของโกวิท วัฒนกุล ดารานักแสดงรุ่นใหญ่ พร้อมเพื่อน จักรพงศ์ เจริญผล อายุ 22 ปี พุ่งชนแท่งปูนตรงแยกตัววายบนสะพานข้ามแยกรัชวิภาแล้วร่วงลงมากระแทกพื้น เป็นเหตุให้ทั้งสองคนเสียชีวิต เมื่อเช้าตรู่วันที่ 9 สิงหาคม ก่อนหน้านั้นในจุดดังกล่าวเคยมีรถยนต์ประสบอุบัติเหตุลักษณะเดียวกันจนมีผู้เสียชีวิตมาแล้ว 2 ครั้ง จึงมีการตั้งข้อสังเกตว่าบริเวณดังกล่าวอาจเป็นจุดที่มีความเสี่ยงและควรแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก⁴



<http://2.bp.blogspot.com>

คล้ายหลังเพียงไม่นานก็เกิดอุบัติเหตุอีกราย ในลักษณะคล้ายกัน ในวันที่ 20 สิงหาคม 55 ผู้จัดการบริษัทน้ำมันแห่งหนึ่งขับรถเซฟโรเลต ออพตราคาขึ้นทางด่วนฉลองรัชมุ่งไปตรวจโรงเก็บน้ำมันย่านลำลูกกา พอถึงทางแยกรูปตัววายช่วงสะพานต่างระดับจุดซิดิ เกิดเสียหลักพุ่งชนเสาติดป้ายสัญญาณบอกทาง จนหล่นลงไปใ้ในป่าหญ้าด้านล่าง สภาพรถพังยับ หน่วยกู้ภัยต้องใช้รถเครนยกรถเก๋งขึ้นมาแล้วจัดเอาร่างคนเจ็บส่งโรงพยาบาล

เบื้องต้นเจ้าหน้าที่คาดว่ารถคันดังกล่าวน่าจะขับมาด้วยความเร็วสูง เมื่อมาถึงทางแยกระหว่างบางนา กับบางปะอินตรงจุดเกิดเหตุ คนขับอาจเกิดความลังเลตัดสินใจไม่ถูกหรืออาจหลับใน ทำให้รถเสียหลักพุ่งชนป้ายบอกทางแยกแล้วไถลตกลงไปจากทางด่วน⁵

ตามมาด้วยอุบัติเหตุอีกครั้งเมื่อเวลา 00.30 น. วันที่ 27 สิงหาคม 55 รถเก๋งไฟล็ก พาสสาท สีบรอนซ์เงิน ได้พลิกคว่ำไฟลุกไหม้บริเวณทางลงทางด่วน ประชาชนถูกส่งแยกตัววาย มีร่องรอยการเฉี่ยวชนป้ายบอกทาง และกันชนรถกระเด็นไปไกลประมาณ 400 เมตร ในรถมีผู้บาดเจ็บ 2 ราย ผู้โดยสารให้การกับเจ้าหน้าที่ว่า ก่อนเกิดเหตุได้ดื่มเหล้ากันมา เมื่อมาถึงทางแยกผู้ขับรถเกิดเปลี่ยนเลนกะทันหัน ส่งผลให้รถเสียหลักชนแยกตัววาย จนรถคว่ำและเกิดเพลิงไหม้⁶

จุดเสี่ยงบริเวณแยกตัววาย

เหตุการณ์สะเทือนขวัญ 3 กรณี ในช่วงเพียงเดือนเดียวข้างต้น ล้วนมีลักษณะคล้ายกันคือ รถทุกคันพุ่งชนแยกตัววายบนทางด่วนหรือทางต่างระดับ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ

สังคมกว้างจึงเริ่มมองเห็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มากไปกว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ด้วยการตั้งคำถามว่า แยกตัววายบนทางด่วนนั้นมีลักษณะเป็นจุดอันตรายที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และสมควรที่จะแก้ปัญหาโดยรีบด่วนหรือไม่

ย้อนกลับไปในปี 2553 ศาสตราจารย์ พลบูรณ นักวิจัยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย และอาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เอไอที) เคยตั้งข้อสังเกตถึงจุดเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุที่เรียกว่า “จุดก้างปลา” หลังพบสถิติว่าเกิดอุบัติเหตุในบริเวณดังกล่าวหลายครั้ง และมีผู้เสียชีวิตทุกครั้ง เพราะการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ออกแบบก่อสร้างให้เป็นลักษณะทางแรมป์ลาดต่ำ และเป็นเนินสูงตรงทางแยกด้านหน้ากำแพงทางด่วนเพื่อลดแรงกระแทกการก่อสร้างในลักษณะนี้ต่างประเทศยกเลิกแล้ว เพราะหากรถขับมาด้วยความเร็วสูง บางจังหวะจะทำให้รถเหินตัวและตกลงมาด้านล่างได้⁷

ขณะที่ สุวัฒน์ เขาว์ปรีชา นายวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ระบุถึงกรณีรถตกทางด่วนในปี 2555 ว่าไม่อยากจะให้มองว่าปัญหาอยู่ที่การออกแบบถนนอย่างเดียว การหาที่มาของอุบัติเหตุต้องคำนึงถึงองค์ประกอบอื่นๆ ด้วย ทั้งสถิติคนขับ ช่วงเวลาเกิดเหตุ และสัญญาณจราจรบริเวณนั้น การออกแบบขอบกันช่วงแยกตัววายให้มีลักษณะเป็นสโลปนั้นทำถูกต้องแล้ว เพราะหากรถซึ่งขับไม่เร็วมากมาชน สามารถแลบออกทางซ้ายหรือขวาได้⁸

ส่วน นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ มีความเห็นต่อกรณีนี้ว่า จากเหตุการณ์ที่มารวิ หรือน้องมายด์ ขับรถพุ่งชนแท่งปูนแยกตัววายบนสะพานข้ามแยกรัชวิภา พบว่ายังมีถนนที่มีลักษณะเสี่ยงเช่นเดียวกันนี้ทั่วกรุงเทพฯ มากกว่า 100 จุด โดยเฉพาะตำแหน่งทางยกระดับและทางลงทางด่วนต่างๆ ที่มีลักษณะเป็นแยกตัววาย ซึ่งลาดชันและไม่มีเครื่องป้องกันหรือสัญลักษณ์เตือนให้ระวัง เมื่อรถขับด้วยความเร็ว หากชนจะเหินขึ้น ทำให้ตกจากทางแล้วมีผู้เสียชีวิตได้ ซึ่งป้องกันเบื้องต้นได้ด้วยการติดไฟแสงสว่าง ป้ายเตือนในระยะไกลกว่าเดิม และติดอุปกรณ์ลดแรงกระแทก หากรถเสียหลักพุ่งชนจะเหมือนชนสปริง ทำให้ลดการเหินและตกจากที่สูงได้

ทั้งนี้ จุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ มีจุดใหญ่ๆ ดังนี้คือ บริเวณทางด่วนชั้นที่ 2 ตรงทางลงพระราม 6 บริเวณทางด่วนชั้นที่ 2 จุดทางลงยมราช บริเวณทางยกระดับศรีอยุธยา พระราม 9 ถนนบรมราชชนนี และทางแยกรัชวิภา ทางแยกทั้งหมดมีลักษณะเป็นรูปตัววาย หากรถวิ่งด้วยความเร็วมากกว่าที่กำหนดคือ 30-40 กม./ชม. แล้วชนแท่งปูนรูปตัววาย จะส่งผลให้รถเหินและตกลงมาจนเกิดอุบัติเหตุ

ทางด้าน กันวีร์ กนิษฐพงศ์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ระบุว่า ย้อนกลับไป 3-4 ปีก่อน มีอุบัติเหตุลักษณะเดียวกันนี้เกิดขึ้นบ่อย สาเหตุที่รถยนต์พุ่งชนหัวเกาะหรือกำแพงตรงกลางทางแยกรูปตัวยวนั้น ทางวิศวกรรมเรียกว่า “กอร์แอเรีย” (Gore Area) ส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ใช้ความเร็ว และลั่นเบร หรือตัดสินใจไม่ได้ว่าจะไปทางใด ทำให้รถเสียหลักพุ่งเข้าชนหัวเกาะในที่สุด และบางครั้งแยกตัววายอยู่บริเวณหลังทางโค้งหรือทางขึ้นเนิน เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่ามีทางแยกก็อยู่ในระยะกระชั้นชิดเกินไป จนตัดสินใจไม่ทัน รถจึงพุ่งเข้าชนหัวเกาะ¹⁰

แนวทางในการแก้ไขปัญหานี้ นักวิชาการและผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายได้เสนอทางออกตรงกัน โดยการติดตั้งอุปกรณ์ลดแรงกระแทกที่เรียกว่า Crash Cushion ไว้ตรงหัวเกาะบริเวณแยกตัววายบนทางด่วนและทางต่างระดับ

อุปกรณ์ Crash Cushion มีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า คล้ายเบาะรถขบทาง แต่ทำจากโพลีคาร์บอเนต ซึ่งเป็นพลาสติกคุณภาพสูง ภายในมีโครงสร้างเป็นโลหะ เมื่อมีรถยนต์พุ่งชนจะคล้ายชนกับขวดสปริง สามารถรับแรงปะทะที่ความเร็วได้มากกว่า 80 กม./ชม.

สำรวจถนนอันตรายทั่ว กทม. และมาตรการแก้ไข

และเช่นเคย จากเหตุโศกนาฏกรรมที่น้องมายด์ และเพื่อนขับรถตกสะพานข้ามแยกรัชวิภา ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งสำรวจถนนที่มีจุดอันตรายทั่วกรุงเทพฯ

อัยยณัฐ ดินอภัย ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดเผยว่าจุดเสี่ยงอันตรายบนทางด่วนมีทั้งสิ้น 13 จุดคือ ทางลงจตุโชติ, ทางลงด่านรามอินทรา 1 ทิศทางมีนบุรี, ทางลงด่านรามอินทรา 1 ทิศทางหลักสี่, ทางลงด่านประชาอุทิศ, ทางแยกต่างระดับพระราม 9, ทางแยกทางลงดาวคะนอง/สมุทรสาคร, ทางแยกต่างระดับท่าเรือ ทิศทางท่าเรือ-ดาวคะนอง, ทางแยกทางลงด่านบางนา ก.ม. 9-2, ทางแยกเข้าด่านบางพลีน้อย, ทางแยกเข้าด่านบางปะกง 1, ทางแยกต่างระดับพญาไท, ทางแยกต่างระดับบางโคล่ และทางลงด่านคลองประปา 1

อย่างไรก็ตาม กทพ. ได้ออกมาตรการป้องกันไว้ 2 แนวทาง ได้แก่ มาตรการเชิงรุกเพื่อเตือนผู้ขับขี่หรือปราชัยไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว การกวดขันวินัยจราจร ขณะที่มาตรการเชิงรับจะมุ่งลดความเสี่ยงหรือบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทก สัญญาณไฟกระพริบ แถบชะลอความเร็ว แผงกันระบบแสงไฟส่องสว่าง ผิวจราจรแรงเสียดทานสูง รวมทั้งมาตรการกำหนดขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสม (Speed Limit)

จากสถิติพบว่าเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางด่วนซึ่งรวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 200 กิโลเมตร เฉลี่ยปีละกว่า 1,000 ราย สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการเฉี่ยวชน และมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 10-20 ราย โดยปี 2554 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางด่วนสูงกว่าที่ผ่านมาจำนวน 30 ราย

ด้านธีระชน มโนมัยพิบูลย์ รองผู้ว่าฯ กทม. ระบุว่า สมัยผู้ว่าฯ พิชิตต รัตตกุล เคยสำรวจเส้นทางและโค้งอันตราย พบว่าทั่วทั้ง กทม. มีมากกว่า 70 จุด ส่วนใหญ่เป็นโค้งช็อดที่ประชาชนรู้จักกันดี เช่น โค้ง 100 ศพถนนรัชดาภิเษก นอกจากนั้น บนทางยกระดับได้กำหนดจุดเสี่ยงไว้ 18 จุด ได้แก่ สะพานยกระดับจตุรทิศ (เลียบบึงมักกะสัน) 4 จุด สะพานยกระดับคูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนี 6 จุด สะพานยกระดับรัชวิภา 4 จุด สะพานข้ามแยกเอกมัยเหนือ 1 จุด สะพานลอยข้ามแยกบางกะปิ



1 จุด สะพานลอยข้ามแยกรามคำแหง 1 จุด และ สะพานลอยข้ามแยกพระรามที่ 2 จำนวน 1 จุด¹¹

สำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กทม. เป็นหน่วยงานหลักที่ดำเนินการแก้ไข โดยเร่งติดตั้ง Crash Cushion ที่แยกตัววายในบริเวณจุดเสี่ยงบนทางยกระดับข้างต้น รวมทั้งปรับปรุงกายภาพรอบบริเวณจุดเสี่ยง เช่น การตีเส้นชะลอความเร็วเพิ่มเติมในจุดคับขันบนทางยกระดับทุกแห่ง การเพิ่มหมุดไฟกระพริบและเสาบอกแนวเลี้ยวตรงทางแยก เพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ชะลอความเร็วลง เนื่องจากใกล้ถึงทางโค้งอันตราย พร้อมติดตั้งป้ายเตือนป้ายแนะนำการใช้เส้นทาง ป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายแจ้งเข้าโค้งให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น¹²

ภัยจากถนนยุบตัว

อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากถนนอีกอย่างหนึ่งก็คือเรื่องถนนยุบตัว ซึ่งเกิดขึ้นหลายครั้งบนถนนของหลายพื้นที่ ในรอบปี 2555 พบเหตุการณ์ถนนยุบตัวหลายครั้งด้วยกัน ดังนี้

- ครั้งแรกเมื่อ 18 มีนาคม บริเวณถนนพระราม 4 ฝั่งขาเข้า ใกล้ไฟแดงแยกวิทยุ ได้สะพานไทย-เบลเยียม เยื้องสถานีรถไฟใต้ดินลุมพินี (ประตู 2) พื้นถนนเกิดการยุบตัวเป็นหลุมขนาดใหญ่ กว้าง 5 เมตร ลึก 2 เมตร
- วันที่ 2 เมษายน ทางเดินเท้าทรุดตัวบริเวณหน้าร้านอาหารไถ่ย่างกลางกรุง ระหว่างซอย 21-23 ถ.พระราม 3 เขตบางคอแหลม เป็นหลุมลึก 3 เมตร กว้าง 5 เมตร ยาว 22 เมตร เกิดจากกำแพงกันดินทรุดตัว ถล่มจนดึงทางเท้าลงไปด้วย

- วันที่ 11 เมษายน เกิดหลุมขนาดกว้าง 60 ซม. ยาว 60 ซม. ลึก 1 เมตร บริเวณหน้าหอศิลปวัฒนธรรมกรุงเทพฯ ถนนพญาไท ขาออก ใกล้แยกปทุมวัน สาเหตุมาจากท่อระบายน้ำเกิดการทรุดตัว
- วันที่ 3 สิงหาคม ถนนสะพานข้ามคลองเปรมประชากร ข้างห้างสรรพสินค้าไอที สแควร์ ทรุดตัวเป็นหลุมขนาดใหญ่ กว้าง 3 เมตร ลึก 1.5 เมตร เกิดจากชั้นทรายใต้ผิวถนนถูกน้ำกัดเซาะ
- วันที่ 9 สิงหาคม เกิดหลุมขนาดใหญ่ลึก 1 เมตร กว้าง 1 เมตร ยาวกว่า 3 เมตร บริเวณกลางแยกสวัสดิ์ ซ.สุขุมวิท 31 หน้าโรงเรียนสวัสดิ์วิทยา เนื่องจากระหว่างที่เจ้าหน้าที่การประปานครหลวง (กปน.) วางท่อส่งน้ำประปาใช้เครื่องขุดเจาะถนนทำให้ท่อประปาแตก แล้วนำดินกลับทับบริเวณที่เกิดเหตุโดยไม่ได้ระบายน้ำออก เมื่อฝนตกดินจึงอ่อนตัวและทรุดเป็นหลุม

กทม. จึงดำเนินการสำรวจโดยใช้เครื่อง Ground Penetrating Radar (GPR) พบถนนและทางเท้าที่มีความเสี่ยงยุบตัวถึง 155 จุด อาทิ ถนนเสรีไทย, ลาดปลาเค้า, ลาดพร้าว-วังหิน, โชคชัย 4, นาคนิवास, สุนทรสวัสดิ์, นิimitใหม่, รามคำแหง ซอย 24, ศรีนครินทร์, ราษฎร์พัฒนาตัดถนนรามคำแหง ปลายซอยรามคำแหง 118, สหุภานุกิจ ราชวงศ์, เขาวราช เจริญกรุง, พระรามที่ 1, พระราม 3, พระราม 4, สุขุมวิท, เพชรบุรี, พหลโยธิน, บำรุงเมือง, สุขสวัสดิ์, พระราม 5 และพระราม 6 โดยหากพบบริเวณใดเป็นโพรงอยู่ใต้ดินก็จะเปิดผิวถนนปรับปรุงซ่อมแซมทันที¹³

สิ่งที่คนกรุงเทพฯ ยังไม่ค่อยรู้ก็คือ เหตุการณ์ถนนยุบตัวยังอาจเกิดขึ้นได้เสมอๆ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการก่อสร้างขนาดใหญ่ทั่วไปตลอดเวลา ทั้งก่อสร้างตึกสูงวางท่อประปาขนาดใหญ่ ก่อสร้างรถไฟฟ้า ฯลฯ ไม่นับรวมการซ่อมแซมต่อเติมและลงทุนของเอกชนรายย่อย

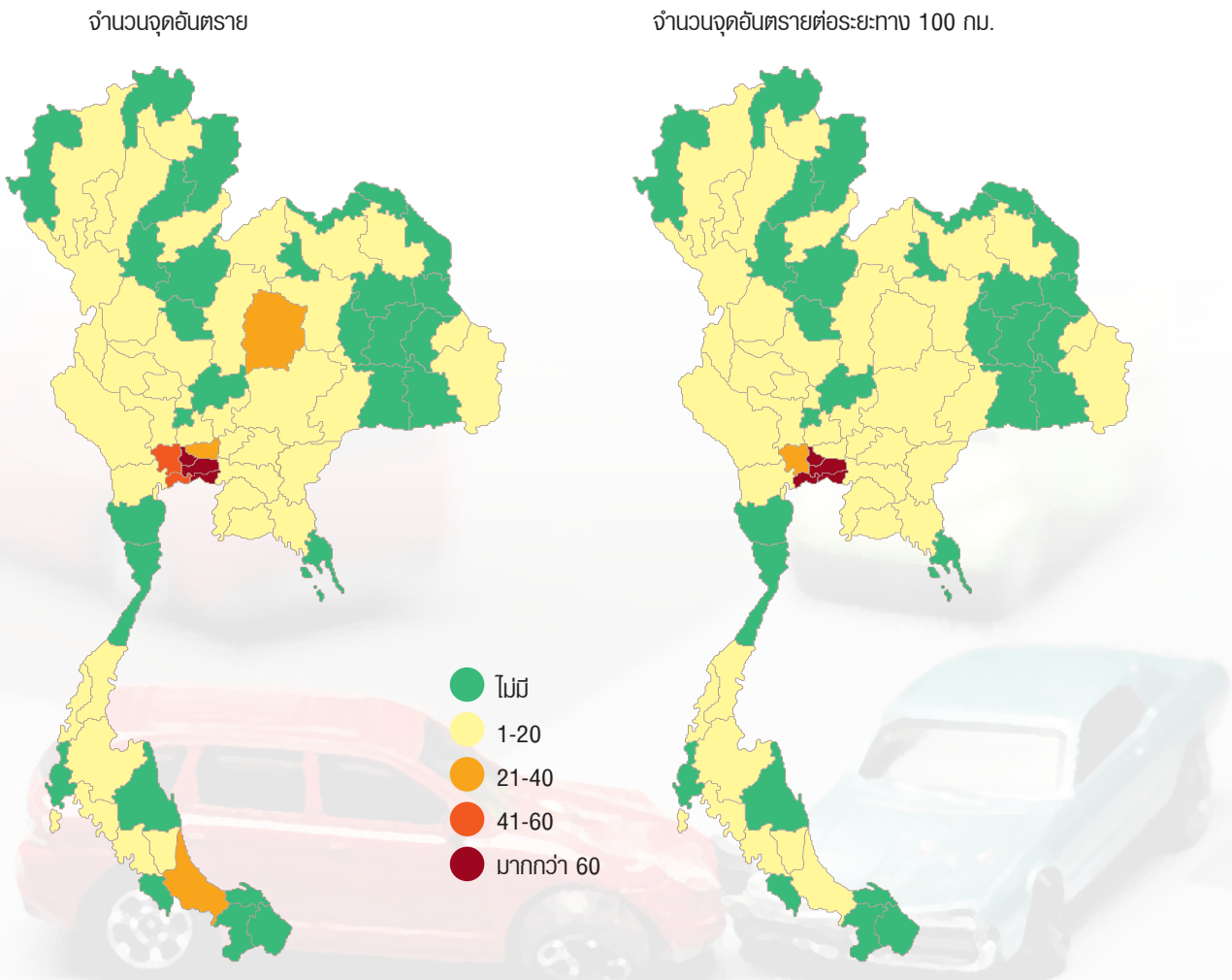
อันตรายจากถนนต่างจังหวัด

แต่ละปีมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วประเทศไทยจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว เช่น ปีใหม่และสงกรานต์ แม้ว่าสาเหตุหลักมักเป็นประเด็นพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขาดวินัย

ขับรถเร็วเกินกำหนด ขับรถโดยประมาท หรือดื่มสุราขณะขับรถก็ตาม แต่อีกเหตุผลหนึ่งที่ต้องพิจารณาร่วมด้วยก็คือปัญหาของถนนที่มีจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายจนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอย่างซ้ำซาก

ทางโค้งและจุดเสี่ยงอันตรายทั่วประเทศมีประมาณ 87 โค้ง ดังที่กรมทางหลวงเปิดเผยผลการศึกษาค้นคว้าจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรปี 2549 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 12,919 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1,647 ราย บาดเจ็บ 11,129 ราย พบจุดอันตรายบนทางหลวง 784 แห่ง บางแห่งมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นซ้ำไม่น้อยกว่า 3 ครั้งต่อปี ส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณทางร่วมแยกและทางโค้ง¹⁴

การเปรียบเทียบจำนวนจุดตัดอันตรายและจำนวนจุดอันตรายต่อระยะทาง 100 กม. พ.ศ. 2551 จำแนกรายจังหวัด



ที่มา: โพนบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล (บรรณาธิการ). 2554. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2553. กรุงเทพฯ: มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย, หน้า 38.

โดยแต่ละจังหวัดต่างก็มีถนนที่เป็นจุดอันตรายในพื้นที่ตนเอง เช่น ที่จังหวัดแพร่สำรวจพบถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยจำนวน 10 จุด¹⁵ จังหวัดขอนแก่น สำรวจพบจุดอันตรายที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ หน้าห้างสรรพสินค้าโลตัส เอ็กซ์ตรา ช่วงระหว่างขอนแก่น-น้ำพอง, ตรงข้ามเทศบาลโลตัส (สาขาโนนม่วง) บริเวณหน้าร้านขายเฟอร์นิเจอร์ SR ขอนแก่น, หน้าบริษัทสยามคูโบต้าขอนแก่น, หน้าโรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยขอนแก่นและไฟแดงทางเข้ามหาวิทยาลัยขอนแก่น (ประตูมอดินแดง), บริเวณหน้าศูนย์หัวใจสิริกิติ์ (แยกก้างสะดา), ซอยสวัสดิ์ก่อนถึงจุดกลับรถหน้า กก. 4 บก. ทล., หน้าศาลปกครอง, หน้าบริษัทราชาแมชชีนารี มีผู้เสียชีวิตในจุดดังกล่าวไม่ต่ำกว่าเดือนละ 4 ศพ และเกิดอุบัติเหตุประมาณปีละ 300-400 ครั้ง¹⁶

อุบัติเหตุจุดตัดรถไฟทั่วประเทศ

เหตุรถไฟชนรถยนต์บริเวณจุดตัดที่ไม่มีเครื่องกั้นเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของอุบัติเหตุทางถนนที่ได้ยินข่าวบ่อยครั้ง และมักจบลงด้วยความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตเสมอ ดังข้อมูลจากเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ระบุว่าสถิติอุบัติเหตุจากจุดตัดรถไฟแต่ละปีเฉลี่ยสูงถึง 150 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บหลายร้อยคน สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจมหภาค

ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระบุว่า ปัจจุบันมีจุดตัดรถไฟกับถนนทั่วประเทศถึง 2,449 จุด ในจำนวนนี้เป็นจุดตัดที่ไม่มีเครื่องกั้นทั้งสิ้น 988 จุด ซึ่ง รฟท. จะดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลา 5 ปี

ยุทธนา ทัพเจริญ ผู้ว่าการ รฟท. เปิดเผยว่าในปี 2554 ได้ใช้งบประมาณกว่า 400 ล้านบาท เข้าไปติดตั้งเครื่องกั้นถนนในจุดตัดต่างๆ 121 จุด ในปี 2555 ดำเนินการเพิ่มอีก 79 จุด และปีงบประมาณ 2556 จะดำเนินการอีก 256 จุด เชื่อว่าจะช่วยบรรเทาปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับจุดตัดรถไฟได้อย่างเห็นผล¹⁷

ใช้ชีวิตอย่างไรในถนนอันตราย

ความสูญเสียครั้งแล้วครั้งเล่าที่เกิดขึ้นต่อผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ ตัวเลขข้อมูล สถิติ และข้อเท็จจริงในเรื่องสภาพไม่พร้อมใช้สัญจรได้อย่างมีประสิทธิภาพของถนนทั่วประเทศ รวมทั้งอันตรายข้างทาง ที่มีสัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางสูงถึงร้อยละ 40-45 ของอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดิน¹⁸ สมควรสรุปได้ว่า อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้น เป็นปัญหาใหญ่ที่มีความสำคัญเพียงพอควรยกให้เป็นวาระแห่งชาติ และทุกภาคส่วนต้องร่วมด้วยช่วยกัน

โดยในภาครัฐนั้น ได้มีการตั้งหน่วยงานดูแลโดยตรงคือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เมื่อ 31 มกราคม 2546 มีแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ทั้งประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ขณะที่ในภาคประชาสังคมก็มีหลายกลุ่มองค์กรเข้ามาร่วมมีบทบาทในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในด้านการประชาสัมพันธ์รณรงค์ และเผยแพร่ข้อมูลสถานการณ์ต่างๆ เช่น ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิไทยโรดส์ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน หรือเครือข่าย Road Safety Watch ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย เป็นต้น

แต่ความสำเร็จของการสร้างความปลอดภัยบนถนนหนทางยังขึ้นอยู่กับความตระหนักร่วมของสังคมไทยด้วย เพราะนอกจากการสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่อยู่บนพื้นฐานของความรับผิดชอบ เช่น การบังคับใช้หมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง เมาไม่ขับ โทรไม่ขับ-ไม่ส่งข้อความ ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ฯลฯ แล้ว หากประเทศไทยสร้างถนนและพื้นที่ข้างทางที่ปลอดภัย โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่และเดินเท้าเป็นหลักใหญ่ ก็คงจะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตเนื่องจากถนนอันตรายลงได้ไม่น้อย

