

พัฒนากถนนปลอดภัยช่วยชีวิต‘กลุ่มผู้เปราะบาง’



เวทีระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 14 จัดโดย สสส.และเครือข่าย 30 องค์กร

รายงานความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลกปี พ.ศ.2561 เผยว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ผู้ใช้รถจักรยานและคนเดินเท้าเสียชีวิตรวมกันมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกซึ่งบุคคลทั้ง 3 กลุ่มนี้เป็น “กลุ่มผู้เปราะบางบนถนน” (Vulnerable Road Users : VRUs) ตัวเลขสถานการณ์เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยระหว่างปี 2554-2560 พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 80-85 เป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความเปราะบาง ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เสียชีวิตมากที่สุดถึง 46,656 คน คนเดินเท้า 5,375 คน และผู้ใช้รถจักรยานอีกกว่า 659 คน ซึ่งนอกจากมาตรการทางกฎหมาย หรือการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน การให้ความสำคัญในเรื่องแนวคิดการออกแบบและจัดทำให้มีพื้นที่สัญจรสำหรับกลุ่มผู้เปราะบางบนถนนอย่างเพียงพอและปลอดภัย เป็นหนึ่งกลไกความปลอดภัยทางถนนที่ไม่ควรมองข้ามอย่างยิ่ง

งานสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 14 “เดินขี่ขับไป-กลับปลอดภัย” 14th Thailand Road Safety Seminar

“Play your part and share the road” เมื่อวันก่อน จัดโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกและเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐและเอกชนกว่า 30 องค์กร มีการเปิดเวทีนำเสนอประเด็นย่อยเรื่อง “ถนนปลอดภัย ใส่ใจ VRUs” โดย รศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมให้ข้อมูลเรื่อง “แบบการปฏิบัติที่ดีในการทำให้ถนนปลอดภัยของประเทศไทย”

รศ.ดร.เกษมกล่าวว่า นอกจากการบังคับกฎหมายจราจรที่เคร่งครัดลักษณะทางกายภาพของถนนก็มีส่วนสำคัญในการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ถนน ปัญหาที่เห็นได้ชัดของถนนในประเทศไทยคือถนนที่ยังไม่มีมาตรฐาน โดยถนนที่ได้มาตรฐานจะต้องเอื้อให้คนทุกคนใช้อย่างเท่าเทียมและปลอดภัยทั้งรถยนต์ จักรยานยนต์ คนเดินเท้า จักรยาน ผู้สูงอายุ หรือผู้พิการ ทางคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาฯ ภายใต้การสนับสนุนจาก สสส. และภาคีเครือข่าย ได้จัดตั้งศูนย์ประเมินถนนตามมาตรฐานสากล หรือ ThaiRAP เป็นหน่วยงานด้านการส่งเสริม

เทคนิคความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน มีสมาชิกเข้าร่วมกว่า 100 ประเทศทั่วโลก ซึ่งเห็นตรงกันว่าถนนมาตรฐานสากลเป็นแนวทางและองค์ความรู้ช่วยชีวิตคนบนท้องถนนได้

ประเทศไทยถูกเลือกเป็น 1 ใน 10 ศูนย์ความเป็นเลิศ iRAP ของโลก เพื่อให้คำแนะนำด้านเทคนิคเกี่ยวกับความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ลดการบาดเจ็บ-ตายจากอุบัติเหตุ ภายใต้ iRAP (International Road Assessment Programme) แนวคิดการประเมินความเสี่ยงทางถนนของ iRAP เป็นการติดดาว 1-5 ดาว เรียงลำดับจากความเสี่ยงมากไปน้อย เปรียบเสมือนการวัดระดับโรงแรมที่มี 5 ดาว เป็นโรงแรมที่มีคุณภาพดีที่สุดในแง่การวัดระดับของผู้ใช้ทางทั้งหมดออกเป็น 4 กลุ่มคือ คนเดินเท้า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และจักรยาน โดยขั้นตอนจะมีการประเมินอย่างละเอียดทุกๆ 100 เมตรในถนน 1 เส้น

รศ.ดร.เกษมกล่าวว่า การประเมินจะมีความละเอียดโดยใช้ตัวแปรในการประเมินกว่า 50 ตัวแปร เช่น พื้นผิวถนน ความเร็วในการขับขี่ การตีเส้น ความสว่างของไฟในเส้นทาง ตลอดจนจำนวนของผู้ใช้งานในแต่ละประเภท ทำให้มั่นใจ

“ใจ VRUs” (uniเรียน คปท./ในปส
7 สิงหาคม 2562



รศ.ดร.เกษม ชูจารุกุล คณะวิศวกรรมศาสตร์
จุฬาฯ ให้ข้อมูลการทำถนนปลอดภัย

“ภัย ใส่ใจ VRUs” (uniเรียน คปท./
7 สิงหาคม 2562



เหว่ย ลี จากสถาบันทรัพยากรโลก ถอดบทเรียน
ถนนปลอดภัยต่างประเทศ

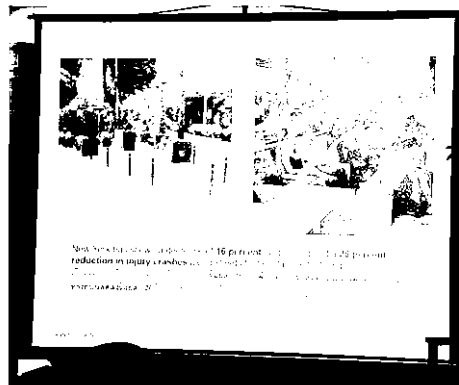


วงสัมมนาและพัฒนาถนนมาตรฐานสากล ลดสูญเสียกลุ่มผู้เปราะบาง

ผลการประเมินที่มีคุณภาพ จากนั้นจะดำเนินการปรับปรุงถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่รับผิดชอบ ปัจจุบันปรับปรุงไปแล้วหลายพื้นที่ เช่น เขียวราช สิลม สุขุมวิท เป็นย่านเศรษฐกิจของไทย และนำร่องในจังหวัดภูเก็ต เมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ

นอกจากกายภาพถนนแล้ว ความเร็วในการขับเคลื่อนผลต่อมาตรฐานของถนนเช่นกัน รศ.ดร.เกษมกล่าวในประเด็นนี้ว่า ทาง IRAP ประเมินพบว่ายังเพิ่มความเร็ว มาตรฐานความปลอดภัยยิ่งลดลง ดังนั้นการนำระบบติดตามของ IRAP เข้ามาใช้จะช่วยให้มีความเป็นสากลและมาตรฐานเดียวกันมากขึ้น นอกจากการติดตามแล้วยังมีงานวิจัยรองรับจำนวนมากเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางปรับปรุงถนนที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง เชื่อว่าหากทุกฝ่ายร่วมกันทำให้เป็นมาตรฐานเดียวกันจะส่งผลต่อการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้

เวทีระดับชาติครั้งนี้มีการเสนอบทเรียนของต่างประเทศด้านการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย โดย เหว่ย ลี จากสถาบันทรัพยากรโลก (World Resources Institute : WRI) กล่าวว่า ถนน



ถอดบทเรียนถนนเมืองนิวยอร์ก เป็นแบบอย่างที่ดี

สมบูรณ์แบบ ต้องประกอบด้วยทางรถจักรยาน ทางเดินรถสาธารณะ และทางเท้า เน้นชะลอความเร็วทางข้ามถนน จุดชะลอความเร็ว ส่วนโค้งถนน บริเวณมุมสี่แยกหรือพื้นที่หน้าอาคารที่ช่วยลดความเร็วแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ วงเวียน และวงเวียนขนาดเล็ก องค์ประกอบทั้งหมดจะช่วยลดอุบัติเหตุได้จริง โดยเฉพาะการออกแบบทางเท้าให้เพียงพอและปลอดภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้กว่าครึ่งหนึ่ง ทั้งนี้ ในหลายประเทศให้ความสำคัญเรื่อง

การออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้งานในทุกระดับ เช่นที่นครนิวยอร์กจัดทำลานกว้างเพื่อขยายพื้นที่สำหรับผู้สัญจรทางเท้า รวมถึงการเพิ่มมาตรการบังคับให้ลดความเร็วในการขับซึ่งลงร้อยละ 16 ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนลดลงร้อยละ 26 ขณะที่เม็กซิโกสร้างทางจักรยานยาวกว่า 120 กิโลเมตร เพื่อเพิ่มพื้นที่การสัญจรของรถจักรยาน ลดการใช้รถที่มีความเร็ว ขณะเดียวกันที่นครเซี่ยงไฮ้ของจีนที่มีประชากรจำนวนมากจัดทำเส้นทางจักรยานปลอดภัย ให้ประชาชนสามารถใช้จักรยานสัญจรโดยไม่มีพาหนะอื่นๆ ลดอุบัติเหตุ

“ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย การแก้ปัญหาจะต้องไม่พุ่งตรงไปที่ผู้ขับอย่างเดียว แต่ควรคำนึงถึงการออกแบบถนนอย่างมีมาตรฐาน เปิดโอกาสให้คนทุกกลุ่มได้ใช้พื้นที่อย่างเท่าเทียมและปลอดภัย” นายเหว่ย ลี กล่าวทิ้งท้าย.