

บทที่ 5

วิเคราะห์และสรุปผล

5.1 สรุปผลการจัดทำโครงการ

จากแนวนอนเดิมของโค้งทำบ้านคลองที่มุ่งหน้าเข้าเมืองพิษณุโลก ได้มีการลดช่องทางการจราจรจาก 3 ช่องทาง เหลือช่องทางการจราจร 2 ช่องทาง ทำให้รถที่วิ่งมาจากทางตรงมองไม่เห็นช่องทางหลังพื้นโค้งไปแล้วได้ลดลงเหลือเพียง 2 ช่องทางเท่านั้น ประกอบกับหลังพื้นโค้งไปแล้วมีทางเข้าชุมชนทั้งสองด้านของถนนพอดี จึงทำให้รถที่ขับมาด้วยความเร็วสูง ต้องลดความเร็วกระทันหัน หรือถ้าลดความเร็วไม่ทันก็อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

5.2 ข้อเสนอแนะ

ในโครงการนี้คณะผู้ศึกษาได้ทำการค้นหาจุดบกพร่องของโค้งแห่งนี้ โดยเสนอแนะแนวทางแก้ไขดังนี้

1. ทำทางเท้าเพิ่มบนพื้นถนนเลนซ้ายสุดเพื่อลดช่องทางการจราจรลง 1 ช่องทางก่อนเข้าโค้ง ประมาณ 100 เมตร จนถึงช่วงที่ลดช่องทางการจราจรจาก 3 ช่องทางเหลือ 2 ช่องทางหลังจากพื้นโค้งไปแล้ว
2. ทำเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางก่อนเข้าโค้งประมาณ 100 เมตร จนถึงช่วงที่ลดช่องทางการจราจรจาก 3 ช่องทางเหลือ 2 ช่องทางหลังจากพื้นโค้งไปแล้ว
3. ทำการติดตั้งป้าย

5.3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

มาตรการทางกฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรบนทางแยกได้แก่

- การนำกล้องถ่ายภาพอัตโนมัติมาใช้ ณ บริเวณทางแยกที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจรสูง ทั้งนี้กล้องถ่ายภาพอัตโนมัติจะได้ผลเต็มที่ในแง่การป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงและลดอุบัติเหตุจราจร ขึ้นกับปัจจัยดังต่อไปนี้
- การติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนบนเส้นทางเข้าสู่ทางแยก

- การติดตั้งกล้องให้เป็นที่ประจักษ์แก่สายตา
- การหมุนเวียนกล้องระหว่างบริเวณทางแยกต่างๆที่เป็นเป้าหมาย
- การประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้นกว้างขวางเพื่อให้ประชาชนเห็นรูปธรรมของการดำเนินมาตรการอย่างเอาจริงเอาจัง
- การติดตั้งกล้องหลอก (มีแต่แสงจากแฟลช) ให้ประจักษ์ต่อสายตา ในที่ที่ไม่มีกล้องจริงติดตั้งอยู่
- การพิจารณานำอุปกรณ์บันทึกภาพแบบดิจิตอลมาใช้เพราะจะช่วยเพิ่มอัตราการตรวจจับผู้กระทำความผิดโดยสามารถพกพาไปยังจุดต่างๆได้

5.4 การควบคุมการขับขี่ให้ปลอดภัย

ควรเน้นการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยการ ตรวจจับลงโทษ ร่วมกับประชาสัมพันธ์ให้เกิดความตระหนักว่ากฎหมายเอาจริงและยากต่อการหลบหลีก อันจะนำไปสู่ผลป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงในระยะยาว

- กำหนดไม่ให้ผู้ขับขี่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดตั้งแต่ ๕๐มก.ต่อดล.ขึ้นไป นอกจากนี้ การจำกัดสิทธิ์
 บริโภคสุราในคนอายุน้อยก็สำคัญ มีผลให้อัตราตายของคนขับอายุ **19 ถึง 20** ปี เนื่องจากอุบัติเหตุยานยนต์ที่เกิดโดยลำพังช่วงกลางคืนลดลงร้อยละ **38** และลดลงร้อยละ **24** สำหรับอุบัติเหตุประเภทรถชนกันหลายคัน
- กำหนดพิกัดความเร็ว สำหรับยานยนต์ แต่ละประเภท ตามสภาพถนน ซึ่ง มีการใช้ทั้งปืนเรดาร์และกล้องถ่ายภาพ หรือเทคโนโลยีอื่น เช่น ปืนเลเซอร์ **vicar (vehicle average speed calculator and recorder)** และการวัดความเร็วทางอากาศ(**aerial speed measurement**) หรือ ใช้กล้องถ่ายภาพความเร็วสามารถลดจำนวนยานยนต์ที่ผิดกฎหมายลงร้อยละ **50** ในเวลาเพียง **3** เดือน จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุยานยนต์ลดลงร้อยละ **30** ใน **1** ปีต่อมา นอกจากนี้ การจอดรถตำรวจไว้ริมทางอย่างสุ่ม(**random**)และให้เห็นเด่นชัด และครอบคลุมบริเวณกว้างทำให้อุบัติเหตุหมู่ที่รุนแรงจากการใช้ความเร็วลดลงร้อยละ **60** โดยมีต้นทุนต่อผลได้เท่ากับ **1 ต่อ 30**

5.5 มาตรการการป้องกันปริมพบัติกรรมเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร

เหตุผลความจำเป็น

1. อุบัติเหตุจราจรทางบก มีสาเหตุส่วนใหญ่ร้อยละ **94** มาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน
2. สถิติสูงสุดของคดีอุบัติเหตุจราจร (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ **2547**) มาจากการขับขี่ยาน เรือเกินกฎหมายกำหนด รองลงมาคือการตัดหน้ากระชั้นชิด และเมาสุรา
3. จำนวนผู้ใช้หมวกกันน็อกและคาดเข็มขัดนิรภัยมีอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำ

ประสิทธิผลของวิธีในการป้องกันปริมพบัติกรรมเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร

- การให้การศึกษาคควรทำเป็นพื้นฐานเพื่อให้คนส่วนใหญ่เข้าใจและยอมรับมาตรการด้านกฎหมายและวิศวกรรมจราจร/วิศวกรรมยานยนต์
- มาตรการการสร้างค่านิยมทางสังคม หรือการดำเนินโดยบุคคลรอบข้างหรือในชุมชน ก็ไม่พบว่ามี
 - 1 จัดทำเครื่องหมายจราจรภายในหน่วย ประเภทบังคับและเตือนภัยตามแนวขอบถนน บริเวณทางร่วม ทางแยก วงเวียน ทางโค้ง ทางแคบ และทางที่บังคับให้ยานพาหนะเดินทาง เดี่ยวหรือสวนทางกันได้ เป็นต้น ให้สามารถมองเห็นได้ทั้งกลางวันและกลางคืน
 - 2 จัดทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทางถนนบริเวณทางเข้า - ออก ทางข้ามต่าง ๆ ให้ ผู้ที่ ใช้ยานพาหนะได้ทราบและมองเห็นได้ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
 - 3 จัดให้มีอุปกรณ์แสดงเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องหรือใช้ในการจราจร เช่น กรวยยาง แผงกั้น เพื่อสำหรับไว้ใช้ในงานต่าง ๆ