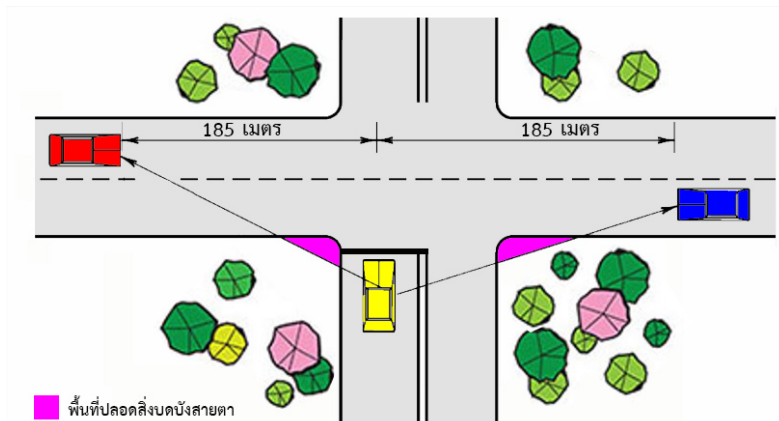


คำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงเบื้องต้น

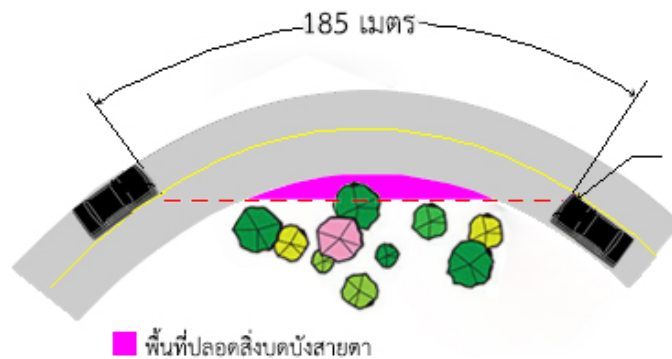
สำนักอำนวยการความปลอดภัย, กรมทางหลวง 2561

1. ตรวจสอบระยะมองเห็นบริเวณทางแยก ทางเชื่อม และทางโค้งให้ระยะมองเห็นมีเพียงพอ ไม่น้อยกว่า 185 เมตร

ระยะมองเห็นปลอดภัย (Stopping Sight Distance) มีผลเป็นอย่างมากในการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากถ้าระยะมองเห็นไม่เพียงพอ เมื่อมีเหตุการณ์ปรากฏขึ้น คนขับรถจะไม่สามารถหยุดรถได้ทัน ระยะมองเห็นปลอดภัยของการขับขี่ที่ความเร็ว 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะเท่ากับ 185 เมตร ดังนั้นบริเวณทางแยก ทางเชื่อม และทางโค้งควรจัดให้มีระยะมองเห็นที่เพียงพอ การวัดระยะมองเห็นให้เพียงพอกระทำได้ง่ายๆ โดยการไปยืนในตำแหน่งห่างจากจุดที่จำเป็นต้องมีการมองเห็นที่ระยะ 185 เมตร และมองกลับมามองเห็นรถหรือวัตถุหรือไม่ หากไม่เห็นให้เคลียร์สิ่งกีดขวางบังสายตาให้หมด



รูปที่ 1 การตรวจสอบระยะมองเห็นบริเวณทางแยกและทางเชื่อม



รูปที่ 2 การตรวจสอบระยะมองเห็นบริเวณทางโค้ง



รูปที่ 3-4 ก่อนปรับปรุงระยะมองเห็น (ซ้าย) หลังปรับปรุงระยะมองเห็น (ขวา)

2. ตรวจสอบอุปกรณ์อำนวยความสะดวกว่าครบตามมาตรฐานหรือไม่ และควรเสริมเพิ่มจากมาตรฐานหรือไม่

- ตรวจสอบการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายบังคับ ต่างๆ ว่าได้ติดตั้งครบและถูกต้องตามตำแหน่งที่กำหนดไว้ในมาตรฐานหรือไม่



รูปที่ 5 ป้ายจราจรหมดอายุ

- ควบคุมป้ายโฆษณาและเอกชน ให้รถอนออกกรณีไม่ได้รับอนุญาต ทั้งนี้ป้ายที่ไม่ใช่ป้ายของกรมทางหลวงขอบป้ายจะต้องห่างจากขอบไหล่ทางไม่น้อยกว่า 6 เมตร และหากป้ายบอกสถานที่ลักษณะเดียวกันให้รวมอยู่ในเสาเดียวกัน



รูปที่ 6 ป้ายที่ไม่ได้รับอนุญาต และแนวขอบป้ายอยู่แนวเดียวกันกับป้ายกรมทางหลวง

- ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตั้งเสริมเพิ่ม อาจพิจารณาติดตั้งได้ แต่ไม่ควรมากจนเกินความจำเป็น เพราะผู้ขับขี่อาจไม่รู้ว่าจะระวังอะไร
- อุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง ราวกันอันตราย ป้ายหรือเครื่องหมายนำทาง มีการติดตั้งตามเหตุอันควร (Warrants) ที่กำหนดหรือไม่ หากไม่มีให้จัดหาติดตั้งให้ครบ

3. กรณีเป็นจุดเสี่ยงที่เกิดจากสภาพถนน

- ประสานส่วนสำรวจและออกแบบ สำนักทางหลวง หาแนวทางการแก้ไข โดยจัดทำเป็นแผนระยะเร่งด่วน และแผนระยะกลางเพื่อของบประมาณในการดำเนินงาน



รูปที่ 7 บริเวณพื้นที่หน้าโรงเรียนให้ปรับปรุงหน้าโรงเรียนให้ปลอดภัย บางครั้งอาจต้องจัดทำทางจักรยานให้

- แผนระยะเร่งด่วนให้ดำเนินการโดยทันที

4. การติดตั้งป้ายเตือนเสริม

- ในกรณีที่มีการติดตั้งป้ายเตือนตามมาตรฐานแล้วแต่อุบัติเหตุยังเกิดขึ้น ให้พิจารณาติดตั้งป้ายเตือนเสริมเพิ่มขึ้นได้ ตามความเหมาะสม
- การติดตั้งป้ายเตือนเสริม เพื่อให้รูปแบบเป็นไปในแนวทางเดียวกันในทุกแขวงทางหลวง จึงขอให้หารือรูปแบบกับสำนักอำนวยความปลอดภัยเพื่อกำหนดเป็นรูปแบบมาตรฐานก่อน



รูปที่ 8 ป้ายเตือน “ระยะมองเห็นจำกัด ห้ามแซง”



รูปที่ 9 ป้ายเตือน “ทางลงลาดชัน ใช้เกียร์ต่ำ”

5. มาตรการป้องกันในเส้นทางที่มีการหลบในบ่อยครั้ง

- ในเส้นทางที่เป็นทางตรงระยะยาว ให้ติดตั้งป้ายบอกระยะทาง ซึ่งบอกจุดหมายปลายทางข้างหน้าทุก ระยะ 10-15 กิโลเมตร เป็นระยะๆ



รูปที่ 9 ป้ายบอกระยะทาง ซึ่งบอกจุดหมายปลายทางข้างหน้าทุกระยะ 10-15 กิโลเมตร

- ให้ติดตั้งป้าย “ระวังหลบใน” แบบไฟกระพริบทุกระยะตามความเหมาะสม



รูปที่ 10 ป้าย “ระวังหลบใน” แบบไฟกระพริบ

- จัดทำเส้นจราจรแบบสันนูน (Profile Marking) บริเวณเส้นขอบทางตลอดแนวช่วงที่มีสถิติอุบัติเหตุหลบใน หรือเสียหลักออกนอกคันทาง



รูปที่ 11 เส้นจราจรแบบสันนูน (Profile Marking)

6. เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

- บริเวณที่มีสถิติอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ให้ใช้เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางเสริมเพิ่มจากการเตือนปกติ เช่น ลดความเร็ว ทางแยกข้างหน้า ทางโค้งรัศมีแคบ เป็นต้น โดยเครื่องหมายจะเป็นการจัดทำบนพื้นวัสดุ Antiskid สีแดง



รูปที่ 12-13 บางเส้นทางที่รถใช้ความเร็วสูงในการขับ อาจใช้เครื่องหมายความเร็วเพื่อควบคุมความเร็วได้
รูปขวาในประเทศญี่ปุ่น

7. ไฟกระพริบ

- บริเวณที่มีสถิติอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ให้ติดตั้งไฟกระพริบคู่กับป้ายเตือนหรือป้ายบังคับ จนกว่าจะแก้ไขปัญหาได้ ทั้งนี้ห้ามติดตั้งเกินความจำเป็น



รูปที่ 14 การติดตั้งไฟกระพริบคู่กับป้ายเตือน