

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

เป็นเวลา 2 ปีที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการนับตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน 2549 มีสถิติยอดผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งสิ้นกว่า 80 ล้านคน และมียอดตัวเลขการให้บริการขนถ่ายสินค้าทางอากาศกว่า 2.42 ล้านตัน [1] และคาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งปัจจุบันศักยภาพในการรองรับการให้บริการของท่าอากาศยานฯ อยู่ที่ 45 ล้านคนต่อปี [2]

ตลอดเวลาที่ผ่านมา ท่าอากาศยานฯ ได้ทำการปรับปรุงการให้บริการและพยายามแก้ไขปัญหาด้านต่างๆ ทั้งในส่วนอาคารผู้โดยสารและในส่วนของสนามบิน รวมทั้งผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมรอบๆ ท่าอากาศยานฯ

ทางด้านการจัดการจราจรและขนส่งภายในท่าอากาศยานฯ นั้น ได้มีการพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวในส่วนอาคารผู้โดยสาร เช่น การย้ายจุดจอดรถแท็กซี่ การให้รถโดยสารระหว่างเมือง รถประจำทาง ขสมก. และรถตู้ให้สามารถรับผู้โดยสารที่อาคารผู้โดยสารซึ่งจากเดิมผู้โดยสารต้องขึ้นรถรับส่ง (Shuttle Bus) ไปยังศูนย์การขนส่งสาธารณะห่างออกไปประมาณ 3.5 กม. นอกจากนี้ได้ทำการปรับปรุงป้ายแนะนำทิศทางและการเพิ่มเติมป้ายภายในอาคารและบนเส้นทางต่างๆ ภายในท่าอากาศยานฯ เพื่อความสะดวกและลดความสับสนในการเดินทางเข้าและออกจากท่าอากาศยานฯ รวมทั้งสร้างเสริมมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบิน ซึ่งการปรับปรุงการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพด้านต่างๆ ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้มุ่งเน้นความพึงพอใจในการใช้บริการต่อผู้โดยสารตามจุดมุ่งหมายเพื่อให้ท่าอากาศยานฯ ติดอันดับท่าอากาศยานชั้นนำที่มีการบริการดีเด่นของโลก

อย่างไรก็ดีการปรับปรุงและเสริมสร้างประสิทธิภาพของท่าอากาศยานฯ โดยเฉพาะการจัดการจราจรและขนส่งให้ดียิ่งขึ้นนั้น จำเป็นที่ต้องพิจารณาให้ครอบคลุมกลุ่มผู้ให้บริการในส่วนอื่นๆ ที่ต้องใช้บริการหรือทำงานภายในท่าอากาศยานฯ เป็นประจำด้วย ซึ่งได้แก่ เจ้าหน้าที่ของสนามบินรวมถึงผู้ประกอบการ ผู้ที่รับส่งผู้โดยสาร รถบรรทุกขนถ่ายสินค้า และประชาชนที่เดินทางเข้าออกทั่วไป เป็นต้น เพื่อสนองต่อวัตถุประสงค์ที่จะพัฒนาไปสู่การมีสถานะเป็นท่าอากาศยานระดับโลกที่แท้จริง โดยเฉพาะเรื่องปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

เส้นทางการเดินทางเข้าและออกท่าอากาศยานฯ ที่เชื่อมต่อกับ ถนนสายหลักๆ จาก กรุงเทพมหานคร ประกอบไปด้วย ถนนสุวรรณภูมิสาย 1 (เชื่อมต่อมอเตอร์เวย์สาย 7) ถนนสุวรรณภูมิสาย 2 (เชื่อมต่อระหว่างถนนกิ่งแก้ว และถนนอ่อนนุช) ถนนสุวรรณภูมิสาย 3 (เชื่อมต่อระหว่างถนนสุวรรณภูมิสาย 2 และถนนบางนา-ตราด) และถนนสุวรรณภูมิสาย 4 (เชื่อมต่อระหว่างถนนอ่อนนุชและถนนสุวรรณภูมิสาย 2) จากสถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตท่าอากาศยานฯ 2 ปีที่ผ่านมาพบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 135 ครั้ง [3] บนถนนเหล่านี้ โดยแบ่งเป็นสถิติระหว่างเดือน ตุลาคม พ.ศ.2549 – กันยายน พ.ศ.2550 เกิดขึ้นจำนวน 75 ครั้ง และระหว่างเดือน ตุลาคม พ.ศ.2550 – กันยายน พ.ศ.2551 เกิดขึ้นจำนวน 60 ครั้ง ทั้งนี้เป็นอุบัติเหตุให้มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1 ครั้ง และเป็นอุบัติเหตุให้มีผู้บาดเจ็บจำนวน 50 ครั้ง

จะเห็นได้ว่าปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรนั้นส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของท่าอากาศยาน มิใช่น้อย การประเมินความปลอดภัยทางถนนภายในท่าอากาศยานฯ โดยอาศัยกระบวนการการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากข้อมูลอุบัติเหตุที่มีอยู่ และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อหาข้อสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาก็เหมาะสม พร้อมข้อเสนอแนะที่จะนำไปสู่การวางแผนการจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการท่าอากาศยานฯ ทุกระดับ

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์นี้เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ปัจจัยหรือองค์ประกอบต่างๆที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนบนถนนสายหลักในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงระดับของการให้บริการ (Level of Service) ในปัจจุบันที่เป็นตัวบ่งชี้ที่สำคัญทางวิศวกรรมจราจรในการบอกถึงคุณภาพของการจัดการจราจร โดยปรับใช้ความรู้ทางด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยเป็นพื้นฐานในการรวบรวมข้อมูล การประเมินความปลอดภัยและการจราจร และข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาทางด้านอุบัติเหตุและการจราจรอันนำไปสู่การเสริมสร้างความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการท่าอากาศยานฯ ที่ยั่งยืน

1.3 ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตของวิทยานิพนธ์นี้เป็นการวิเคราะห์และประเมินสภาพปัญหาจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและมีการบันทึกไว้ในรายงานประจำวัน ของส่วนจราจร ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยพิจารณาสถิติอุบัติเหตุย้อนหลัง ตั้งแต่ท่าอากาศยานฯเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ และทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในเดือน กันยายน พ.ศ.2551 อีกทั้งเริ่มทำการสำรวจเพื่อเก็บข้อมูลปริมาณจราจรโดยวิธีการนับรถบริเวณจุดตัดรวมถึงบริเวณทางแยกต่างๆ ตั้งแต่เดือน กันยายน พ.ศ.2550 บนโครงข่ายเส้นทางถนนสายหลัก 4 เส้นทาง ได้แก่

- ถนนสุวรรณภูมิสาย 1 (เชื่อมต่อทางหลวงพิเศษสาย 7)
- ถนนสุวรรณภูมิสาย 2 (เชื่อมต่อระหว่างถนนกิ่งแก้ว และถนนอ่อนนุช)
- ถนนสุวรรณภูมิสาย 3 (เชื่อมต่อระหว่างถนนสุวรรณภูมิสาย 2 และถนนบางนา-ตราด)
- ถนนสุวรรณภูมิสาย 4 (เชื่อมต่อระหว่างถนนอ่อนนุชและถนนสุวรรณภูมิสาย 2)

การประเมินดังกล่าวเพื่อค้นหาปัจจัยต่างๆ ในสภาพการดำเนินงานในปัจจุบัน แม้ว่าการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพื่อแก้ปัญหาและเสริมสร้างความปลอดภัยที่ได้ถูกดำเนินการไปแล้ว สิ่งเหล่านี้สามารถตรวจสอบและสังเกตได้จากกระบวนการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสำหรับถนนที่เปิดให้บริการแล้ว เมื่อผลจากการดำเนินการผนวกกับข้อมูลทางสถิติเพื่อวิเคราะห์ว่ามีการลดลงของอุบัติเหตุที่บ่อยหรือไม่ จะสามารถระบุปัญหาได้ชัดเจนยิ่งขึ้นเมื่อพบว่ายังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง การวิจัยนี้จัดทำขึ้นเพื่อหาข้อเสนอแนะการป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสมยิ่งขึ้น

1.4 คุณค่าของวิทยานิพนธ์

ประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิทยานิพนธ์ มีดังต่อไปนี้

- 1.4.1 มีแนวทางการจัดการการจราจรและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนหลักในเขตท่าอากาศยานฯ
- 1.4.2 สามารถนำข้อมูลสภาพการจราจรในปัจจุบันไปดำเนินการด้านการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งภายในท่าอากาศยานฯ ที่กำลังขยายตัวในอนาคต