

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการศึกษาวิจัย

จากผลการวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการจราจรและอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แสดงให้เห็นปัจจัยและสภาวะต่างๆ ที่มีผลต่อประสิทธิภาพการจราจรและจำนวนอุบัติเหตุและโอกาสการเกิด

ลักษณะทางกายภาพของโครงข่ายถนนภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรทางถนน พร้อมลงสนามเพื่อทำการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน โดยเก็บรวบรวมข้อมูลทางสถิติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อวิจัย เริ่มตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน 2549 ซึ่งเป็นวันแรกของการเปิดให้บริการท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ จนกระทั่งถึงวันที่ 30 กันยายน 2551 พบว่ามีอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดขึ้นบนโครงข่ายถนนทั้งหมด 135 ครั้ง สามารถกำหนดบริเวณหรือจุดอันตรายบนถนน ได้ 6 จุด อยู่บนถนนสุวรรณภูมิสาย 2 (เส้นทางจากยกระดับร่มเกล้า และถนนกิ่งแก้ว) จำนวน 4 จุด และบนถนนสุวรรณภูมิสาย 3 (เส้นทางไปสู่ถนนบางนา-ตราด) จำนวน 2 จุด ส่วนข้อแนะนำที่ได้ให้ไว้เป็นวิธีการแก้ไขปัญหาเชิงวิศวกรรมจราจรเป็นส่วนใหญ่ที่จะช่วยเพิ่มศักยภาพในการให้บริการของท่าอากาศยานฯ ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น นอกจากนี้จะต้องทำการตรวจสอบสถานการณ์ด้านอุบัติเหตุในช่วงหลังการดำเนินมาตรการแก้ไข

อีกทั้งจากผลการวิเคราะห์ปัญหาในด้านการจัดการจราจร ที่พิจารณาเฉพาะด้านความล่าช้าที่ทางแยก ที่ถือว่าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญ และเป็นจุดที่มีปัญหาด้านการจราจรมากที่สุด การศึกษาได้เก็บข้อมูลปริมาณการจราจร ณ บริเวณทางแยกทั้ง 3 แห่ง ที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ซึ่งได้ทำการแยกประเภทของยานพาหนะที่วิ่งผ่านทางแยก ในเวลาเร่งด่วนทั้งช่วงเช้า (7:15 - 8:15น.) และช่วงเย็น (16:00-17:00 น.) มาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SYNCHRO 5 ซึ่งเป็นโปรแกรมที่ใช้ในการจัดการด้านการจราจร สำหรับการวิจัยนี้ เพื่อหาค่าระดับการให้บริการ ซึ่งผลจากการประมวลผลที่ได้หลังจากนำข้อมูลปริมาณการจราจร และข้อมูลด้านกายภาพของถนนรวมถึงทิศทางการจราจรแต่ละเส้นทางที่ปรากฏในสนาม แสดงให้เห็นว่าช่วงเวลาที่ทำการวิจัย มีการติดขัดของการจราจรบนทางแยกศูนย์ขนส่งในชั่วโมงเร่งด่วนทั้งช่วงเช้า และช่วงเย็น และยังพบอีกว่าการลดลงของปริมาณรถบรรทุก 10 ล้อและรถพ่วง จากการที่มีข้อบังคับไม่อนุญาตให้วิ่งเข้าภายในเขตท่าอากาศยานฯ ยกระดับค่าเฉลี่ยการติดขัดให้ลดลง

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. การรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับที่เข้าใจถึงกฎหมายระเบียบข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนทั้งนี้ก็เพื่อความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุ

2. เข้มงวดกับผู้ขับที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ให้ใช้รถใช้ถนนตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ โดยให้คำแนะนำหรือฝึกอบรม

3. ควรปรับปรุงให้มีแบบฟอร์มในการเก็บบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรให้มีความครบถ้วนชัดเจน

4. ควรจัดให้มีการตรวจสอบสภาพความปลอดภัยทางถนน ทางกายภาพ เช่นการมองเห็นป้ายจราจร ระบบแสงสว่าง การทาสีตีเส้นเครื่องหมายจราจรบนผิวถนน เป็นต้น

5. ควรจัดให้มีการเก็บบันทึกตามรายการในแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรให้ครบถ้วน

6. สำรวจ / ปรับ ความยาวของรอบสัญญาณไฟจราจรให้มีความเหมาะสมกับช่วงเวลา

7.ควรกำหนดมาตรการแก้ไข และจัดลำดับการแก้ไข ให้ให้เป็นมาตรการแก้ไขที่มีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งการติดตามผลจากมาตรการการแก้ไข

8.ควรกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดทำด้านเก็บค่าธรรมเนียมบนทางเข้าและออกของถนนภายในท่าอากาศยานฯ ทั้ง 4 สายหลัก อาทิ การพิจารณาเลือกเก็บค่าธรรมเนียมรถที่วิ่งผ่านเพื่อใช้ในการสำหรับบำรุงรักษาถนนภายในเขตท่าอากาศยานฯ ซึ่งจะช่วยให้ถนนมีสภาพดีอยู่ตลอดเวลา สำหรับรถได้รับอนุญาตให้ผ่านแล้วจะมีช่องทางพิเศษสำหรับเข้าออกเพื่อลดระยะเวลาในการเข้าออก อีกทั้งยังเป็นการควบคุมปริมาณรถเข้า และออกในสถานที่สำคัญๆ จะใช้ด้านเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อจัดการและบริหารการจราจร พร้อมการระแวงระวังปัญหาเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย อีกทางหนึ่ง

เทคโนโลยีเกี่ยวกับระบบเข้าออกและตำแหน่งการติดตั้งด้านเก็บค่าธรรมเนียมสามารถช่วยการบริหารจัดการด้านจราจรและการควบคุมความเร็วของยานพาหนะมีความเป็นไปได้และมีประสิทธิภาพ อนึ่งหากเทคโนโลยีดังกล่าวนี้ใช้ร่วมกันบัตรค่าจอดรถ ที่อาคารจอดรถ ก็จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการจ้างเหมาเจ้าหน้าที่เก็บเงินจอดรถที่ อาคารสถานที่จอดรถไปอีกทางหนึ่ง