



ข้อพิจารณาและขอเสนอแนะ

จากข้อมูลที่ได้ออกการสำรวจโดยตรง และจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลของระบบการเข้าออกการจราจรหมุนเวียนภายใน และการจอดรถในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติ กรุงเทพฯ ข้อพิจารณาและขอเสนอแนะต่าง ๆ สามารถแยกออกเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

8.1 ข้อพิจารณาและขอเสนอแนะสำหรับระบบการเข้าออก

เนื่องจากปริมาณยานพาหนะที่เข้าและออกท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ มีจำนวนมากและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคตเมื่อปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังนั้นปัญหาที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการเข้าออกของยานพาหนะในบริเวณท่าอากาศยานจะต้องเพิ่มขึ้นด้วย

8.1.1 ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับทางเข้าและขอเสนอแนะ การจราจรติดขัดบนทางเข้าตรงสะพานลอยในช่วงเวลาเร่งด่วนเนื่องมาจากรถที่จอดคอยรับส่งผู้โดยสารและรถที่จอดซ้อนคันตรงหน้าอาคารผู้โดยสารขาเข้าและขาออก และตรงหน้าอาคารห้องพักรอผู้โดยสารภายในประเทศ และยังเนื่องมาจากรถที่เข้าและออกที่จอดตรงหน้าอาคารห้องพักรอผู้โดยสารขาออกและขาเข้า รวมทั้งการจราจรหมุนเวียนของรถภายในบริเวณท่าอากาศยานก็เป็นปัญหาหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดบนสะพานลอยตรงทางเข้า ปัญหานี้สามารถแก้ไขได้โดยจัดระบบการจอดรถใหม่โดยห้ามจอดรถในที่ห้ามจอด ห้ามจอดซ้อนคัน จัดระเบียบในการจอดคอยรับส่งผู้โดยสารบริเวณหน้าอาคารท่าอากาศยาน โยกย้ายหรือปรับปรุงทางเข้าทางออกของที่จอดรถใหม่ประสิทธิภาพและไม่กีดขวางการจราจร จัดหาที่จอดรถสำหรับผู้ที่มาคอยรับส่งผู้โดยสารให้เหมาะสม สำหรับทางเข้าทางคานเหนือถนนเนื่องจากปริมาณรถที่เข้ามีน้อยมากจึงไม่มีปัญหาเกี่ยวกับระบบการเข้าท่าอากาศยาน

8.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับทางออกและข้อเสนอนี้ เนื่องจากทางออกของท่าอากาศยาน มีเพียงทางเดียวจึงทำให้รถที่จะออกจากท่าอากาศยานจากจุดต่าง ๆ ต้องมาออกทางค่านเหนือ ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและไม่คล่องตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเมื่อปริมาณ การจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตสูง ดังนั้นควรที่จะพิจารณาเพิ่มทางออกอีกทางหนึ่ง สถานที่ที่เหมาะสมสำหรับเป็นทางออกอีกทางหนึ่งของท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ ก็คือ ตรงทางเข้าทางค่านเหนือ ทั้งนี้เพราะปริมาณรถที่เข้าทางเข้าค่านเหนือนี้มีน้อย อีกทั้งถนนช่วงนั้นก็ สามารถขยายให้กว้างพอที่จะเป็นทั้งทางเข้าและทางออกได้ โดยจัดเครื่องหมายจราจร ให้เหมาะสม และออกแบบทางคาน geometric design ตรงบริเวณทางออกเพื่อให้รถ สามารถออกได้คล่องตัวยิ่งขึ้น วิธีนี้จะช่วยระบายรถที่จะออกจากท่าอากาศยานจากที่จอดรถ ต่าง ๆ ทั่ว และจะทำให้การจราจรในบริเวณท่าอากาศยานโดยเฉพาะอย่างยิ่งตรงหน้าอาคาร ท่าอากาศยานคล่องตัวยิ่งขึ้น อีกทั้งถ้าใช้ทางเข้าค่านเหนือเป็นทางออกก็สามารถที่จะเชื่อมทาง ออกของที่จอดรถต่าง ๆ ให้มีทางออกทางค่านเหนือได้ทั่วซึ่งจะเป็นการระบายรถได้รวดเร็ว ยิ่งขึ้นและเป็นการตัดปัญหาการจราจรหมุนเวียนภายในบริเวณท่าอากาศยานที่ไม่จำเป็นลง สำหรับตรงทางออกที่มีอยู่แล้วควรที่จะออกแบบทางคาน geometric design เพื่อให้รถ สามารถระบายออกได้ดียิ่งขึ้น และควรห้ามการจอดรถตรงบริเวณทางออกและบริเวณใกล้เคียง กับทางออกโดยเด็ดขาดอีกด้วย เพื่อป้องกันการจราจรติดขัด

8.2 ข้อพิจารณาและข้อเสนอนี้สำหรับระบบการจราจร

เนื่องจากสถานที่ของท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ คับแคบ และเนื้อที่ของถนนมีน้อย การจราจรภายในบริเวณท่าอากาศยานจึงไม่คล่องตัวเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผู้เข้ามา ใช้ท่าอากาศยานไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัญหาที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวคือการจอดรถในที่ที่ ห้ามจอด ความล่าช้าในการเข้าออกที่จอดรถ การจอดรถรับส่งผู้โดยสาร การจอดซ้อนคัน และ ระบบหมุนเวียนเข้าออกของท่าอากาศยาน ดังนั้นในเมื่อไม่สามารถที่จะก่อสร้างถนนเพิ่มเติมใน บริเวณท่าอากาศยานได้ จึงควรที่จะหันมาเคร่งครัดในเรื่องระเบียบเกี่ยวกับการจราจร โดย ห้ามจอดรถเด็ดขาดในที่ที่ห้ามจอด ขยายขยายทางเข้าออกของที่จอดรถให้กว้างการจราจร

น้อยที่สุด ป้องกันการจอดรถซ้อนคัน จักรที่ไว้สำหรับผู้มารับส่งผู้โดยสาร เพื่อไม่ให้กีดขวาง การจราจร ติดตั้งเครื่องหมายจราจร เพื่อให้การหมุนเวียนภายในของรถคลองทวิ่ยั้งขึ้น เพิ่ม ทางออกของท่าอากาศยานตรงทางเข้าทางค่านเหนือ เพิ่มเจ้าหน้าที่จราจร เพื่อให้รักษาการณ์ ในสถานที่ต่าง ๆ โดยเคร่งครัด ขยายและเพิ่มเติมถนนในบางช่วงที่เห็นว่าจะเป็นการระบาย การจราจรได้โดยเฉพาะในช่วงที่ออกจากที่จอดรถ จักระบบการจราจรใหม่ตรงทางแยกหรือ ทางตัดของถนนหลายสาย เพื่อให้รถสามารถวิ่งไ้ค้คลองทวิ่ยั้งขึ้น ห้ามจอดรถริมทางเท้าโดย หาทที่จอดรถให้ใหม่สำหรับรถสี่ล้อขึ้น เพราะรถประเภทนี้จะวิ่งเข้าออกจากที่จอดรถบ่อย ซึ่งการเข้า ออกและการจอดแต่ละครั้งจะทำให้การจราจรบนถนนสายนั้นติดขัด

8.3 ข้อพิจารณาและข้อเสนอแนะสำหรับที่จอดรถ

หัวใจของการบริการท่าอากาศยานอยู่ที่ที่จอดรถ ซึ่งจะต้องจัดทำให้เพียงพอกับ ความต้องการของผู้ใช้บริการซึ่งนับวันจะสูงขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากที่จอดรถในบริเวณท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพฯ มีน้อยไม่เพียงพอกับความต้องการ เพราะที่จอดรถส่วนใหญ่จะถูกใช้ เพื่อการจอดรถประเภทที่ใช้เวลาการจอดยาวนานของพนักงานท่าอากาศยาน พนักงานสาย การบิน เป็นต้น โดยพนักงานดังกล่าวจะเป็นสมาชิกของที่จอดรถในบริเวณท่าอากาศยานและ จะได้รับสิทธิพิเศษต่าง ๆ เช่นการมีที่จอดรถสำรองไว้ให้จอด และเสียค่าจอดเป็นรายเดือน ซึ่งถูกกว่าค่าจอดตามอัตราปกติ เป็นต้น ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้ผู้ใช้บริการที่ต้องการจอดรถ เพียง 1 - 2 ชั่วโมงเป็นจำนวนมากหาที่จอดไม่ได้ ดังนั้นควรจะแก้ไขปัญหานี้โดยไม่นุ่ญยาคให้ มีสมาชิกในการจอดรถโดยเฉพาะประเภทที่ต้องสำรองที่จอดรถเอาไว้ให้ เพราะรถจำพวกนี้ จะทำให้ที่จอดรถเสียไปเปล่า ๆ โดยไม่ไ้ใช้ให้เป็นประโยชน์ และหาที่จอดรถแห่งใหม่ภาย นอกบริเวณท่าอากาศยานให้เป็นที่จอดรถของพนักงานต่าง ๆ ดังกล่าว ที่จอดรถทั้งหมดใน บริเวณท่าอากาศยานควรมีไว้สำหรับผู้ใช้บริการเท่านั้น และที่จอดรถทุกแห่งควรที่จะเก็บค่า บริการจอดรถ โดยเก็บเป็นช่วงเวลา ถาจอดในระหว่าง 1 - 2 ชั่วโมง ควรจะเก็บค่าจอด ในอัตราค่า แต่ถาจอดในระยะ 2 ชั่วโมงขึ้นไป ควรจะเก็บค่าจอดรถในอัตราที่สูงขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้ที่จอดรถได้ถูกใช้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประโยชน์ที่สุด สำหรับที่จอดรถบริเวณหน้า

ห้องพักรู้โดยสารพิเศษ (VIP) และที่ทำการของการท่าอากาศยาน ควรที่จะเก็บค่าบริการจอดรถเช่นกันเพื่อป้องกันพวกที่ไม่ยอมเสียค่าจอดรถหลบเข้าไปจอด ทั้งนี้จากการสังเกตรถที่เข้าไปจอดในที่จอดรถแห่งนี้สูงถึง 16.2% ของรถที่เข้าที่จอดรถทั้งหมด ปรากฏว่าส่วนมากเข้าไปจอดโดยไม่ได้มีธุรกิจค่อราชการกับการท่าอากาศยานหรือรับส่งผู้โดยสารพิเศษแต่อย่างใด แต่เป็นเพื่อต้องการหลีกเลี่ยงการเสียค่าจอดรถเท่านั้น ดังนั้นการที่จะเก็บค่าจอดรถทุกแห่งโดยจัดที่จอดรถสำหรับพนักงานและเจ้าหน้าที่ไว้ภายนอกบริเวณท่าอากาศยาน จะเป็นการเพิ่มรายได้และเป็นการใช้ที่จอดรถที่ได้ประโยชน์มากที่สุด สำหรับในช่วง 10 - 15 ปีข้างหน้า ปริมาณที่จอดรถที่มีอยู่ในขณะนี้จะไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ จึงควรที่จะจัดสร้างหรือขยับขยายที่จอดรถเพิ่มเติมภายในบริเวณท่าอากาศยานเพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการ และควรที่จะจัดที่จอดรถไว้สำหรับรถโดยสารและรถทุกชนิดของสนามบินอีกด้วย