

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของการศึกษา

กรมทางหลวงมีความพยายามที่จะให้ผู้คนข้ามทางหลวงได้อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น จึงได้ก่อสร้างสะพานลอยเพิ่มขึ้นทั้งในทางหลวงที่สร้างใหม่และทางหลวงเส้นเก่า ปัจจุบันจึงมีสะพานลอยที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงจำนวนทั้งสิ้น 1,678 แห่ง (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทาง-หลวง, 2546) ราคาค่าก่อสร้างสะพานลอยแต่ละแห่งมีราคาสูงพอสมควร ราคาเฉลี่ยที่กรมทางหลวงได้คำนวณไว้จะอยู่ที่ 2.0 ถึง 4.0 ล้านบาทแล้วแต่รูปแบบและความยาวของสะพานลอยแล้วแต่ว่าจะตั้งอยู่บนทางหลวงประเภทใด ดังนั้นถ้าคิดราคาค่าก่อสร้างโดยเฉลี่ยที่ 3 ล้านบาท งบประมาณที่ถูกนำไปใช้ก่อสร้างสะพานลอยทั้งประเทศเป็นจำนวน 5,034 ล้านบาท ทำให้มีการกล่าวขึ้นมาว่าการใช้งบประมาณที่มากขนาดนี้มีความคุ้มค่ากับสิ่งที่ลงทุนไปหรือไม่ จึงทำให้ต้องมีการดำเนินการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

จากการสังเกตเบื้องต้น ผู้คนส่วนใหญ่จะไม่ใช้สะพานลอย ถ้าสร้างแล้วไม่มีคนข้ามหรือ มีน้อยก็ยังทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทำให้รัฐสูญเสียงบประมาณ โดยสาเหตุทั้งในด้านค่ารักษาพยาบาลและสิ่งก่อสร้างที่ไม่คุ้มค่า ยิ่งในสภาวะการณปัจจุบันรัฐต้องใช้จ่ายงบประมาณเท่าที่จำเป็นที่สุดเพราะเงินรายได้ส่วนหนึ่งต้องนำไปใช้จ่ายในโครงการกระตุ้นเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาล ในขณะที่กรมทาง-หลวงเองก็ต้องนำงบประมาณที่ได้มาใช้ในสิ่งๆที่ทำให้เกิดประโยชน์มากที่สุด เช่น นำไปซ่อมแซมถนนที่เกิดการชำรุดหรือปรับปรุงถนนก่อนเกิดการชำรุด เป็นต้น จึงมีความจำเป็นต้องหาวิธีการที่ช่วยให้ คนข้ามถนนเป็นไปด้วยความปลอดภัยและผู้คนส่วนใหญ่สามารถใช้ได้ ในอีกกรณีหนึ่งถ้ามีผู้ใช้มาก ก็สมควรสร้าง งานวิจัยครั้งนี้เป็นความพยายามที่จะทำให้สะพานลอยที่มีอยู่เดิมและที่จะสร้างใหม่มี ประสิทธิภาพและมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินข้ามถนนที่มีความเหมาะสมต่อสภาพพื้นที่

การเลือกพื้นที่ศึกษาทางหลวงหมายเลข 4 ตั้งแต่หน้ามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ถึงสามแยกอำเภอสะเดาเนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความแตกต่างทางกายภาพของพื้นที่โดยรอบสะพานลอย และเป็นเส้นทางหลักที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าออกอำเภอหาดใหญ่ รวมทั้งการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ปริมาณยานพาหนะจึงมีมากและบางช่วงมีการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูงทำให้การข้ามถนนเป็นไปด้วยความลำบากและอันตราย ประกอบกับเส้นทางช่วงนี้มีจำนวนสะพานลอยมากที่สุดในเส้นทางซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสงขลา (ตารางที่ 1.1)

ผลการศึกษานี้จะพยายามนำมาสรุปว่า สภาพแวดล้อม ลักษณะชุมชน ฯลฯ แบบใดที่เหมาะสมกับการสร้างสะพานลอย อีกทั้งจะได้ทราบว่า ผู้คนส่วนใหญ่ข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยหรือไม่ และมีเหตุผลใดที่ใช้หรือไม่ใช้สะพานลอยข้ามถนน ทำให้สามารถนำมาวิเคราะห์ได้ว่ามีแนวทางใดที่จะทำให้คนข้ามทางหลวงได้อย่างปลอดภัย และเป็นการลงทุนที่คุ้มค่ามากขึ้น

ตารางที่ 1.1 จำนวนสะพานลอยคนเดินข้ามในเขตความรับผิดชอบของแขวงการทางสงขลา

ที่	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	สะพานลอยคนเดินข้าม แห่ง
1	4	คองหงส์ - คลองแงะ	8
2	4	คลองแงะ - คลองพรวน	4
3	42	ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่	2
4	43	หาดใหญ่ - จะนะ	1
5	407	สงขลา - คองหงส์	6
6	408	ป่ากระวะ - ทางแยกเข้าระโนด	1
7	408	ทางแยกเข้าระโนด - สทิงพระ	1
8	408	สทิงพระ - ทางแยกเข้าเขาแดง	4
9	408	ทางแยกเข้าเขาแดง - น้ำกระจ่าย	2
10	408	สามแยกทุ่งหวัง - สงขลา	2
11	414	น้ำกระจ่าย - ทางหลวง 43	2
รวม			33

ที่มา : แขวงการทางสงขลา 2545

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ :

- 1.2.1 เพื่อหาสัดส่วนผู้ใช้สะพานลอยแต่ละแห่งในพื้นที่ศึกษา
- 1.2.2 เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้คนที่ข้ามถนนที่มีต่อสะพานลอย
- 1.2.3 เพื่อศึกษาลักษณะที่เหมาะสมในการสร้างสะพานลอย
- 1.2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางที่ช่วยให้การข้ามทางหลวงเป็นไปด้วยความปลอดภัย

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

สะพานลอยข้ามทางหลวงตั้งแต่หน้ามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ถึงหน้าอำเภอสะเดา ซึ่งมีทั้งหมด 10 แห่ง ดังนี้

1. หน้าโรงพยาบาลสงขลานครินทร์
2. หน้าตลาดคลองเรียน
3. หน้าโรงเรียนบ้านคลองหะ
4. หน้าโรงเรียนกิตติวิทย์ บ้านพรุ
5. หน้าตลาดบ้านพรุ
6. หน้าชุมชนทุ่งสูง
7. หน้าโรงงานเซฟสกิน
8. หน้าโรงเรียนบ้านคลองแงะ
9. หน้าโรงเรียนกอบกุลวิทยาคม
10. หน้าโรงเรียนบ้านปริก

1.4 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา

1.4.1 เก็บรวบรวมข้อมูลสะพานลอยแต่ละแห่ง

หาข้อมูลทางโครงสร้างและราคาค่าก่อสร้าง ลักษณะทางกายภาพบริเวณที่ตั้งสะพานลอย และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสะพานลอย

1.4.2 เก็บรวบรวมข้อมูลทัศนคติและความคิดเห็นของผู้ใช้สะพานลอย

ทำการวิเคราะห์ทัศนคติส่วนประเภของผู้ที่ใช้สะพานลอยและไม่ใช้สะพานลอย จากการสอบถามผู้คนที่ข้ามถนนบริเวณที่ตั้งสะพานลอยทั้งผู้ใช้และไม่ใช้สะพานลอยถึงเหตุผลในการข้าม/ไม่ข้าม

1.4.3 วิเคราะห์ข้อมูล

ใช้หลักทางสถิติเพื่อแสดงความเป็นไปได้และความน่าเชื่อถือของข้อมูล และหลักวิชาวิศวกรรมจราจรเพื่อประมวลผลการใช้สะพานลอยของผู้คนที่ข้ามถนนในแต่ละแห่ง รวมถึงวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของสิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนในรูปแบบต่าง ๆ

1.4.4 สรุปข้อมูลจากการวิเคราะห์

1.4.5 เสนอแนวทางที่สามารถทำให้ข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยโดยใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่า

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 สามารถใช้งบประมาณได้อย่างคุ้มค่า

1.5.2 สามารถทำให้ผู้คนข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย

1.5.3 เป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้พิจารณาการสร้างสะพานลอยแห่งต่อไป

1.5.4 ได้ศึกษาถึงแนวทางที่มีประสิทธิภาพที่สามารถทำให้การข้ามถนนเป็นไปด้วยความสะดวกและความปลอดภัย