

บทที่ 5

สรุปและข้อ เสนอแนะ

1. ข้อสรุป เกี่ยวกับ เส้นทางคมนาคม

1.1 เส้นทางคมนาคมภายใน เขต เทศบาลก. กลุ่มถนนที่อยู่ใน เขตย่านการค้าของเมือง1. ถนนที่ เปิดใช้ช่องเดินรถน้อยกว่าจำนวนที่มี

เมื่อถือค่าปริมาณการจราจรต่อความจุต่ำกว่า 0.50 ลงไปเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ที่ชี้ว่าถนนสายใดมีค่าอัตราส่วนในระดับนี้ จะให้ประสิทธิภาพต่อการบริการแก่รถยนต์สูงนั้น จากการสำรวจปรากฏว่า ถนนใน เขตเทศบาล เมืองหาดใหญ่ 8 สาย ที่มีลักษณะต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (คือมีค่า ปริมาณการจราจรต่อความจุเกินกว่า 0.50) ได้แก่ ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 (0.56) ถนนประชาธิ-ปัตย์ (0.57) ถนนแสงศรี (0.62) ถนนธรรมบุญวิถิ (0.67) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 (0.75) ถนนรัชการ (0.76) ถนนนิพัทธ์อุทิศ 2 (0.89) และ ถนนศรีภูวนารถ (0.92) แนวทางการแก้ไข นั้น คือ ห้ามจอดรถทั้งสองข้างถนนในเวลาเร่งด่วน ซึ่งนอกจากจะเป็นการเพิ่มผิวจราจรของถนนแต่ ละสายให้มากขึ้นแล้ว ยังเป็นการนำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่

2. วิธีการที่ควรนำมาใช้เพื่อช่วย เพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของถนนคือ

ก) การจัดสิ่งที่เป็นสาธารณะประโยชน์ร่วมกัน แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น สะพาน ลอยข้ามถนน เป็นต้น

ข) การใช้มาตรการทางกฎหมายควบคุม ได้แก่ การกำหนดเส้นทางวิ่งของรถ ขนาดใหญ่ การกำหนด เส้นทางให้รถวิ่งทางเดียว (ในกรณีที่เป็นไปได้) และ การควบคุมผู้ใช้รถใช้ ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

ข. กลุ่มถนนที่อยู่นอกเขตย่านการค้าของเมือง

ถนนในกลุ่มนี้ล้วนมีค่าปริมาณการจราจรต่อความจุ ต่ำกว่า 0.50 แต่มีข้อควรค่าในการการกับถนนในกลุ่มนี้ 2 ประการ คือ

1. เนื่องจากบริเวณที่มีถนนเหล่านี้ตัดผ่าน ส่วนใหญ่เป็นที่ว่าง ซึ่งง่ายต่อการขยายหรือตัดถนนขึ้นใหม่ จึงควรกำหนดเขตไหล่ทางของถนนที่มีอยู่ หรือ กำหนดเป็นเขตตัดถนนขึ้นใหม่ ทั้งนี้เพื่อให้เหมาะสมและเพียงพอกับความต้องการของประชาชน ตามสภาพการใช้ที่ดินของเมืองในอนาคต ซึ่งจะต้องรีบดำเนินการตั้งแต่เนิ่นๆ ก่อนที่บริเวณนี้จะมีการใช้ที่ดินหนาแน่น
2. ควรปรับปรุงถนนกาญจนวนิช ช่วงที่อยู่ภายในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่เพื่อให้สัมพันธ์กับทางสายเดียวกันนี้* (ช่วง: สงขลา - หาดใหญ่) ที่กำลังปรับปรุงและขยายผิวจราจรให้กว้างขึ้น

1.2 ระบบทางหลวงระหว่างเมือง

ทางหลวงที่มีความสำคัญต่อการเดินทางระหว่างเมืองหาดใหญ่กับพื้นที่อื่น คือทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง ปากพูน - รัตภูมิ - หาดใหญ่ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ตัดต่อระหว่างพื้นที่ตอนบนกับเมืองหาดใหญ่ แต่มีปริมาณการจราจรลดลง (พ.ศ.2520-2524) อีกเส้นทางหนึ่งได้แก่ทางหลวงหมายเลข 42 ช่วง คลองแงะ - นาทวี - นาเก็ด สาเหตุของปริมาณการจราจรที่ลดลงของทางหลวงหมายเลข 42 นี้ น่าจะมาจากการที่มีทางหลวงหมายเลข 43 เพิ่มขึ้นอีกสายหนึ่ง (ช่วง คลองหะ - จะนะ) ซึ่งเป็นเส้นทางที่ช่วยย่นระยะการเดินทางจากเมืองหาดใหญ่ไปทางด้านจังหวัดปัตตานีมากกว่าการใช้ทางหลวงหมายเลข 42 (สังเกตจาก ปริมาณการจราจร ช่วง อำเภोजะนะ - อำเภอกงหรา - จังหวัดปัตตานี ที่สูงขึ้นกว่าเดิม) ส่วนทางหลวงสายที่มีปริมาณการจราจรสูงและมีการเปลี่ยนแปลงในทางเพิ่มขึ้น ได้แก่ ถนนกาญจนวนิช และถนนเพชรเกษม ในช่วงที่ต่อเนื่องของพื้นที่ 4 แห่ง คือ เทศบาลเมืองสงขลา เทศบาลเมืองหาดใหญ่ สุขาภิบาลตำบลพิงลา และเทศบาลตำบลสะเดา

2. ข้อสรุปเกี่ยวกับผู้เดินทาง

2.1 จุดต้นทางและจุดหมายของการเดินทาง (O&D Survey) ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ก. ในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่

ผลสรุปที่ได้จากการเก็บข้อมูลของแบบสอบถามคนโดยสารรถ 2 แถว และประชาชนทั่วไปในเขตเทศบาลเมืองหาดใหญ่ แสดงให้เห็นว่าบริเวณย่านการค้าและพาณิชยกรรมของเมือง (เขตที่1 ต่อเนื่องไปจนถึง เขตที่2) เป็นบริเวณที่มีการเดินทางมากที่สุด และมีลักษณะเป็นศูนย์กลางของการเดินทางจากพื้นที่บริเวณอื่นๆ ภายในเขตเทศบาลด้วยกัน ที่สำคัญได้แก่

1. บริเวณมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ศูนย์วิจัยการยาง (เขตที่ 8)
2. บริเวณที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่ และ สถานีตำรวจ (เขตที่ 10)
3. บริเวณโรงพยาบาลมิชชั่น และ แฟลตตำรวจ (เขตที่ 11)
4. บริเวณหาดใหญ่ใน (เขตที่ 12)
5. บริเวณโรงพยาบาลหาดใหญ่ (เขตที่ 5)

ระยะทางติดต่อของพื้นที่ 5 บริเวณนี้กับบริเวณศูนย์กลางของเมืองแตกต่างกันไป แต่ทุกพื้นที่อยู่ไม่ห่างจากศูนย์กลาง โดยเฉพาะ เขตที่ 5 เขตที่ 8 เขตที่ 10 และเขตที่ 11 เป็นบริเวณที่เป็น เขตติดต่อและตั้งเรียงรายอยู่รอบๆ บริเวณศูนย์กลาง การเดินทางของประชาชนภายในเขตหรือระหว่างเขตพื้นที่จึงกระทำได้สะดวกรวดเร็ว

ข. ระหว่างเมืองหาดใหญ่กับชุมชนภายนอก

พื้นที่รอบนอกที่อยู่ในเขตอิทธิพลการเดินทางของเมืองหาดใหญ่ด้วยระบบรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง แบ่งได้ 2 กลุ่ม กลุ่มแรกเป็นพื้นที่ภายในจังหวัด มี 6 บริเวณที่สำคัญคือ เทศบาลเมืองสงขลา สุขาภิบาลตำบลพังลา ตำบลนาทวี ตำบลพะตง ตำบลสะเดา และตำบลกำแพงเพชร ตามลำดับ กลุ่มที่สอง เป็นพื้นที่ระดับจังหวัด ได้แก่ จังหวัดสตูล และ จังหวัดปัตตานี ตามลำดับ

2.2 พฤติกรรม (Behaviors) ในการเดินทางของผู้ตอบแบบสอบถาม

1) วัตถุประสงค์ในการเดินทาง

ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ประชาชนทั่วไป คนโดยสารรถ 2 แถว ในเมือง และ คนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมือง) ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อ ไปทำงาน และไปเรียนหนังสือ ซึ่งสอดคล้องลักษณะอาชีพส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถามเหล่านั้น นั่นเอง

2) ความถี่ในการเดินทาง

ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสามประเภท มีลักษณะความถี่ในการเดินทางที่คล้ายคลึงกัน คือ มีการเดินทางในวันราชการเป็นจำนวนมากที่สุด (ร้อยละ 24.38 ของผู้ตอบแบบสอบถาม)

3) ทางเลือกในการเดินทาง

(ก) ทางเลือกที่สำรวจจากประชาชนทั่วไป

ผู้ตอบแบบสอบถามประเภทนี้ ส่วนใหญ่เลือกวิธี "เดิน" ซึ่งมีจำนวนถึงร้อยละ 39.98 ของผู้ตอบแบบสอบถาม รองมาได้แก่การใช้บริการของรถ 2 แถว และ ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัว ตามลำดับ

(ข) ทางเลือกที่สำรวจจากคนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมือง

มีคนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมืองถึงร้อยละ 75.0 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่สามารถเลือกการเดินทางด้วยวิธีอื่นได้ ซึ่งทางเลือกที่สำคัญนอกเหนือจากรถประจำทางระหว่างเมืองที่โดยสารอยู่เป็นประจำ ได้แก่ รถแท็กซี่ระหว่างเมือง รถ 2 แถว ระหว่างเมือง และ รถประจำทางระหว่างเมืองสายอื่นๆ ตามลำดับ

4) เวลาที่ใช้ในการเดินทาง

(ก) เวลาในการเดินทางที่สำรวจจากประชาชนทั่วไป

มีผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 72.23 ที่ใช้เวลาในการเดินทางเพียงช่วงระหว่าง 1-15 นาที และ ถ้าพิจารณาเฉพาะผู้ที่เลือกการเดินทางด้วยวิธี "เดิน" ซึ่ง มีจำนวนมากที่สุดของผู้ตอบแบบสอบถาม (พิจารณาจากคำตอบของข้อทางเลือกในการเดินทาง) ปรากฏว่า มีผู้ตอบแบบสอบถามถึงร้อยละ 79.31 ของผู้ที่เลือกวิธี "เดิน" ใช้เวลาในการเดินทางอยู่ในช่วง 1-15 นาที เช่นกัน ซึ่ง เมื่อนำผลการวิเคราะห์นี้ไปพิจารณาร่วมกับปริมาณการให้บริการของรถ

2 แถว ซึ่งมีระยะทางเฉลี่ยประมาณ 1.76 กม. ย่อมแสดงว่า บริเวณที่เป็นแหล่งกิจกรรมการใช้ที่ดินลักษณะต่างๆ ตั้งอยู่ใกล้กันจนประชาชนส่วนใหญ่สามารถ เดินทางระหว่างที่ตั้งของกิจกรรม เหล่า นั้นด้วยวิธี "เดิน" ในระยะเวลาไม่เกิน 15 นาที ซึ่งเป็นการพิสูจน์ว่าเมืองทาดใหญ่มีการใช้ที่ดิน ส่วนใหญ่ตาม Neighborhood Concept

(ข) เวลาในการเดินทางที่สำรวจจากคนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมือง

ถ้าเป็นคนโดยสารขาเข้าหรือขาออกจากเมืองส่วนใหญ่ ใช้เวลาในการเดินทางระหว่าง 16-60 นาที (ส่วนใหญ่เดินทางเข้ามาทำงานหรือเพื่อเรียนหนังสือ) และถ้าเป็นคนโดยสารที่เดินทางผ่านเมือง ใช้เวลาในการเดินทางเกิน 60 นาที (หรือ 1 ชั่วโมง ขึ้นไป)

5) ความจำเป็นที่จะต้องต่อพาหนะอื่นในการเดินทางถึงจุดหมาย

เป็นการวิเคราะห์เฉพาะคนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมือง ซึ่งผลการวิเคราะห์แสดงว่า คนโดยสารส่วนใหญ่ ถึงร้อยละ 61.85 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ไม่จำเป็นต้องต่อพาหนะอื่น ส่วนพาหนะที่ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มที่มีความจำเป็นต้องต่อพาหนะอื่น ได้แก่ รถ 2 แถว

6) อัตราค่าโดยสาร

คนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมืองส่วนใหญ่ เดินทางในช่วงที่ต้องเสียค่าโดยสาร 1-10 บาท หรือ เป็นระยะทางระหว่าง 0-46 กม.

7) ความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน

(ก) ความเห็นที่สำรวจจากคนโดยสารรถ 2 แถว

ส่วนใหญ่คนโดยสารรถ 2 แถว มีความเห็นว่าค่าโดยสารที่เก็บในปัจจุบัน เป็นอัตราที่แพงเกินไป

(ข) ความเห็นที่สำรวจจากคนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมือง

ส่วนใหญ่คนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมือง มีความเห็นว่า อัตราค่าโดยสารที่เก็บ (อัตราตามระยะทาง) ในปัจจุบัน มีความเหมาะสมแล้ว

8) ความนิยมในการใช้บริการ

(ก) ความนิยมที่สำรวจจากคนโดยสารรถ 2 แถว

ส่วนใหญ่มีความรู้สึกเป็นกลาง (เฉยๆ) แต่ถ้าเปรียบเทียบระหว่างผู้ที่มีความเห็นว่าชอบกับผู้ที่มีความเห็นว่าไม่ชอบ ปรากฏว่า กลุ่มที่ไม่ชอบลักษณะการให้บริการของรถ 2 แถว มีจำนวนมากกว่า

(ข) ความนิยมที่สำรวจจากคนโดยสารรถประจำทางระหว่างเมือง

ส่วนใหญ่มีความรู้สึกเป็นกลาง เช่นเดียวกัน แต่ถ้าเปรียบเทียบระหว่างผู้ที่มีความเห็นว่า ชอบ กับผู้ที่มีความเห็นว่า ไม่ชอบ กลับมีลักษณะที่ตรงข้ามกับคนโดยสารรถ 2 แถว คือ มีผู้ที่ชอบลักษณะการให้บริการของรถโดยสารประจำทาง มากกว่าผู้ที่มีความเห็นว่าไม่ชอบ

3. ข้อสรุปเกี่ยวกับพาหนะ

3.1 ความสามารถในการตอบสนองแก่ความต้องการของผู้ใช้บริการและความเหมาะสมของระบบ

ก. รถ 2 แถว ภายในเขตเทศบาล

เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเหมาะสมกับสภาพและขนาดของเมืองหาดใหญ่ ตลอดจนกับจำนวนคนโดยสารต่อเที่ยว ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามีจำนวนเฉลี่ย 2-4 คนต่อเที่ยว (รถ 2 แถว มีขีดความสามารถในการบรรทุกได้ประมาณ 9-12 คน) ผลจากการวิเคราะห์ชี้ให้เห็นว่า จำนวนรถ 2 แถว ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ไม่เพียงมีความสามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้เฉพาะในปัจจุบันเท่านั้น หากยังครอบคลุมถึงอนาคตด้วย (ตามระยะเวลาที่คาดประมาณ คือ พ.ศ. 2539)

ข. รถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง

แหล่งงานและสถาบันการศึกษาที่กระจายตัวอยู่ในเมืองหาดใหญ่ เป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดให้ประชาชนจากพื้นที่รอบนอก มีการเดินทางติดต่อกับเมืองหาดใหญ่ เป็นจำนวนมาก ผู้ที่เดินทางระหว่างพื้นที่รอบนอกกับเมืองหาดใหญ่จึงได้แก่ ลูกจ้าง ข้าราชการ นักเรียน นักศึกษา

เป็นส่วนใหญ่ ระบบขนส่งสาธารณะจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง โดยเฉพาะระบบรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง ซึ่งมีลักษณะ เหมาะกับการนำมาใช้มากกว่าระบบอื่น เมื่อพิจารณาจากด้านต่างๆ เช่น จำนวนคนโดยสารต่อเที่ยวกับขนาดของรถ ความสะดวกรวดเร็ว ความปลอดภัย และอัตราค่าโดยสารต่อเที่ยว เป็นต้น

ทางด้าน การตอบสนองต่อปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการในปัจจุบัน จากการศึกษา ปรากฏว่า จำนวนรถโดยสารประจำทางระหว่างเมืองที่มีอยู่แต่ละสาย มีขอบเขตความสามารถในการให้บริการได้อย่างเพียงพอ สำหรับในอนาคต (จนถึงปี พ.ศ. 2539) คาดว่าระบบรถโดยสารประจำทางระหว่างเมืองจะยังคงมีบทบาทต่อการให้บริการระหว่างพื้นที่เมืองขนาดใหญ่กับพื้นที่รอบนอกที่อยู่ในเขตอิทธิพลได้ต่อไป เนื่องจากระบบรถโดยสารประจำทางมีความยืดหยุ่นที่จะเพิ่มจำนวนรถได้พร้อมกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น และ เชื่อว่าจำนวนผู้ให้บริการระหว่างเมืองขนาดใหญ่และพื้นที่ซึ่งอยู่ในเขตอิทธิพลของการเดินทางยังคงจะไม่เกินขีดความสามารถของการขนส่งสาธารณะระบบนี้

3.2 เส้นทางในการเดินทางรถบรรทุก

ก. ภายใน เขตเทศบาล เมืองขนาดใหญ่

ถนนใน เขตเทศบาลเมืองขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญต่อการสัญจรของรถบรรทุก ได้แก่ ถนนศรีวิฆานารต ถนนเพชรเกษม และ ถนนนิพัทธ์อุทิศทั้งสามสาย ตามลำดับ

ข. ระหว่างชุมชน เมือง

ปัจจุบันถนนกาญจนาภิเษ หรือ ทางหลวงหมายเลข 407 ช่วง ทาดใหญ่-สงขลา เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อการเดินทางของรถบรรทุกสูงสุด ในบรรดาเส้นทางสามสายที่ติดต่อกับเมืองทาดใหญ่โดยตรง ส่วนเส้นทางสายอื่นๆ ที่มีส่วนเกี่ยวเนื่องกับเมืองทาดใหญ่ และ มีการเปลี่ยนแปลงแนวโน้มไปในทางที่มีความสำคัญต่อรถบรรทุกเพิ่มขึ้น ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 4083 ช่วงตั้งแต่เขตอำเภอมืองสงขลา ขึ้นไปทางอำเภอรโนค และ ทางหลวงหมายเลข 4086 ช่วงตั้งแต่อำเภเทพาไปทางด้านจังหวัดปัตตานี

4. ข้อเสนอแนะ

4.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะ

4.1.1 การจัดรูปแบบการให้บริการของรถ 2 แถว ในเขตเทศบาล

รูปแบบที่ควรเน้น คือ การให้บริการด้วยระบบรถ 2 แถว ที่มีเส้นทางเดินรถประจำ เพื่อให้การเก็บค่าโดยสาร สามารถกระทำได้ในอัตราที่สมเหตุสมผล แต่รูปแบบที่มีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนผู้ใช้บริการ ที่จะต้องมีมากพอสมควร พอที่จะทำให้การจัดการเดินรถได้โดยไม่ขาดทุน เส้นทางที่อาจจัดให้มีการเดินรถในรูปแบบ "มีเส้นทางประจำ" อีกสายหนึ่ง นอกจากที่มีอยู่เดิม (ทอนาฬิกา-มหาวิทยาลัยสงขลาลา) คือ จากบริเวณศูนย์กลางของเมืองไปยังพื้นที่ทางด้านตะวันตก ซึ่งเป็นบริเวณที่มีที่ตั้งของสถานที่สำคัญหลายแห่ง เช่น โรงพยาบาล ที่ว่าการอำเภอ สถานีตำรวจ และ ชุมชนของเมืองที่มีมาแต่เดิม (เขตที่ 1 ไป เขตที่ 10 เขตที่ 11 และ เขตที่ 12) เพราะจำนวนผู้ใช้บริการตามเส้นทางที่ผ่านพื้นที่เหล่านี้รวมกัน มีจำนวนมากกว่าเส้นทางสายแรกที่เปิดบริการ ส่วนการให้บริการตามรูปแบบเดิมที่มีลักษณะ "ไม่มีเส้นทางเดินรถประจำ" ยังคงมีความสำคัญต่อการขนส่งสาธารณะ เช่นกันเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้บริการประเภทที่ต้องการความรวดเร็ว หรือ บริการในลักษณะ "ส่งถึงที่" (Door To Door Service)

4.1.2 ความสอดคล้องของสภาพการใช้ที่ดินกับระบบคมนาคมขนส่ง

จากการศึกษาสภาพการขยายตัวของการใช้ที่ดินภายในเมืองหาดใหญ่ ปัจจุบัน (ศึกษาแผนที่ 10 ประกอบ) พบว่ามีความเป็นไปได้ และ สอดคล้องกับลักษณะการใช้ที่ดินของผังเมืองรวมหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2539 ซึ่งกำหนดไว้โดยสำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (แผนที่ 34) กล่าวคือ แม้ว่าในอนาคตเมืองหาดใหญ่จะมีการขยายตัวของใช้ที่ดินเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังคงรักษาลักษณะเดิม คือ เป็นเมืองที่มีศูนย์กลางทางด้านการค้าและบริการเพียงศูนย์กลางเดียว เพียงแต่ว่ามีขนาดกว้างขึ้นกว่าเดิม (แนวที่กำหนดเป็นเขตขยายตัวของย่านการค้า คือ พื้นที่ในเขตที่ 2 ตามการพิจารณาในแผนที่ 23) อย่างไรก็ตามอาณาเขตของศูนย์กลางทางด้านการค้าและบริการในอนาคต ส่วนใหญ่ยังคงอยู่ในรัศมี 1 กิโลเมตร (ศึกษาแผนที่ 29 และ แผนที่ 34 ประกอบ) เหมือนเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

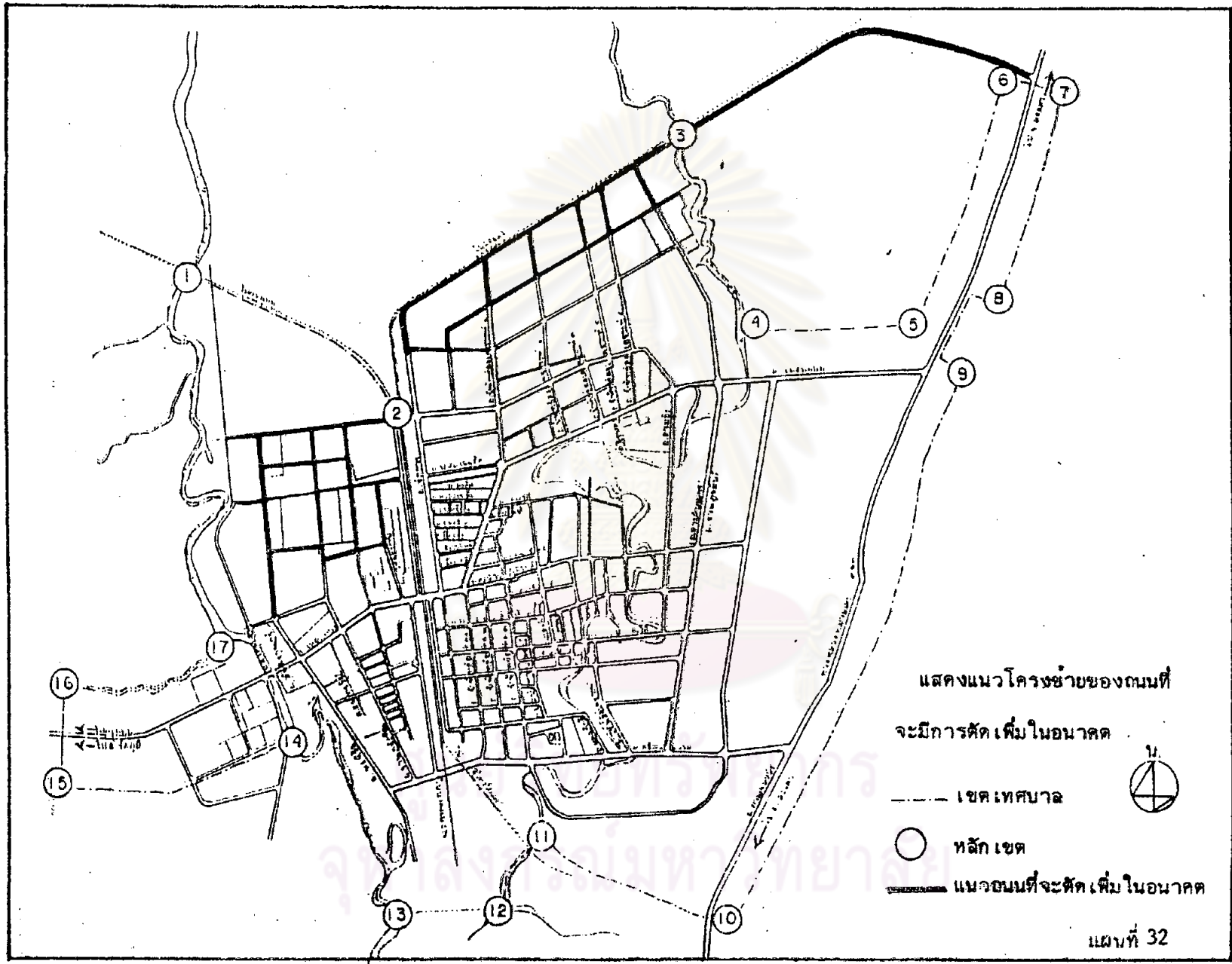
ข้อพิจารณาดังกล่าวนี้นับได้ว่ามีประโยชน์ต่อการนำมาพิจารณาประกอบ

ทางด้าน การวางแผนเกี่ยวกับระบบคมนาคมขนส่งเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งที่เกี่ยวข้องโดยตรงมีอยู่ด้วยกัน

2 ประการ

-ประการแรก ได้แก่ ความสอดคล้องระหว่างข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดรูปแบบในการเดินรถ 2 แถว ที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ เช่น การให้บริการของรถ 2 แถว ภายในพื้นที่เขตที่ 1 ซึ่งเป็นบริเวณย่านการค้าของเมืองในปัจจุบัน ซึ่งเสนอว่า ควรจัดการให้บริการในรูปแบบ "ไม่มีเส้นทางเดินรถประจำ" เนื่องจากเป็นลักษณะที่เหมาะสมกับสภาพการใช้ที่ดินและความต้องการของผู้ใช้บริการรถ 2 แถว ในพื้นที่เขตนี้ และ เชื่อว่าในอนาคต จะยังคงรักษารูปแบบการให้บริการดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้ แม้ว่าจะมีการขยายพื้นที่บริเวณย่านการค้าของเมืองออกไปทางพื้นที่ด้านตะวันออก หรือ พื้นที่เขตที่ 2 ก็ตาม แต่ก็ถือได้ว่า ทั้งสองบริเวณเป็นส่วนต่อเนื่องซึ่งกันและกันประการหนึ่ง ส่วนอีกประการหนึ่ง คือ ทัศนียภาพในการให้บริการของรถ 2 แถว ในระหว่างพื้นที่เขตที่ 1 และ พื้นที่เขตที่ 2 นี้ ยังคงเป็นระยะทางสั้นๆ คือ อยู่ในรัศมีประมาณ 1 กิโลเมตร เช่นเดิม ซึ่งข้อพิจารณาที่เกี่ยวกับการนำสภาพการใช้ที่ดินมาพิจารณาสอดคล้องกับผลการสำรวจการเดินทางของประชาชน ที่แสดงว่า พื้นที่เขตที่ 2 เป็นพื้นที่ซึ่งมีปริมาณการเดินทางของประชาชนติดต่อกับเขตที่ 1 มากกว่าเขตอื่นๆ ที่เหลือ แต่ยังไม่มีการให้บริการของรถ 2 แถว ในลักษณะ "มีเส้นทางเดินรถประจำ" หากแต่รูปแบบการให้บริการของรถ 2 แถว ที่มี "เส้นทางเดินรถประจำ" กลับไปปรากฏขึ้นกับการเดินทางระหว่างพื้นที่เขตที่ 1 กับเขตที่ 8 ซึ่งมีปริมาณการเดินทางของประชาชนเกิดขึ้นน้อยกว่าปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้นระหว่างเขตที่ 1 กับเขตที่ 2

สำหรับข้อเสนอที่ว่า ควรจัดเส้นทางเดินรถ 2 แถว เพิ่มจากเดิม (ซึ่งมีเพียงสายเดียว ให้การบริการระหว่าง หอนาฬิกา - มหาวิทยาลัยสงขลารา) อีกเส้นทางหนึ่ง คือ ระหว่างพื้นที่เขตที่ 1 กับ พื้นที่เขตที่ 10 11 และ 12 ซึ่งนอกจากผลสำรวจการเดินทางของประชาชน (ทั้งที่เป็นคนโดยสารรถ 2 แถว และ กลุ่มที่เป็นประชาชนทั่วไปในเมืองหาดใหญ่) ย้ำให้เห็นว่าปริมาณการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ทั้งสามเขตรวมกัน อยู่ในระดับสูงในการติดต่อกับพื้นที่เขตที่ 1 แล้ว ลักษณะแนวโน้มของการใช้ที่ดินข้างต้นยังสนับสนุนว่า พื้นที่ทั้งสามเขต เป็นบริเวณที่มีการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ผลที่ได้จากการศึกษาเกี่ยวกับสภาพการใช้ที่ดินในปัจจุบัน ยังพบว่า บริเวณที่เป็นรอยต่อระหว่างพื้นที่เขตที่ 9 เขตที่ 4 และ เขตที่ 3 น่าจะเป็นบริเวณที่มีความสำคัญต่อการเดินทางของประชาชนกับพื้นที่เขตที่ 1 ด้วยเช่นกัน



เพราะบริเวณดังกล่าว เป็นที่ตั้งของสถานีรถขนส่งคนโดยสารระหว่างเมืองแห่งใหม่ ดังนั้น บริเวณดังกล่าวนี้อาจเป็นพื้นที่อีกบริเวณหนึ่งที่สามารถจัดการให้บริการของรถ 2 แถว ในรูปแบบ "มีเส้นทางเดินรถประจำ" ได้อีกเส้นทางหนึ่ง ในอนาคตอันใกล้ และ สำหรับบริเวณที่มีการขยายตัวของการใช้ที่ดินอื่นๆ ที่เหลือ คือ ระหว่างสองข้างทางของถนนเพชรเกษม ช่วงจากบริเวณวงเวียนน้ำพุ จนถึง สามแยกคอกหงส์นั้น เนื่องจากเป็นบริเวณที่อยู่ในเขตเส้นทาง "ประจำ" ของรถ 2 แถว สาย หอนาฬิกา - มหาวิทยาลัยสงขลารา อยู่แล้ว อาจจัดรวมให้การเดินทางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ดังกล่าวรวมอยู่ในเขตการให้บริการของรถ 2 แถว สาย หอนาฬิกา - มหาวิทยาลัยสงขลารา ได้

-ประการที่สอง ได้แก่ ความเป็นไปได้ของระบบโครงข่ายถนนที่เทศบาลเมืองหาดใหญ่กำหนดแนวตัดถนนเพิ่มเติมไว้ ซึ่งได้แก่ บริเวณพื้นที่ตอนเหนือย่านถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ทั้งห้า บริเวณหนึ่ง กับอีกบริเวณหนึ่ง ได้แก่พื้นที่ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับที่ว่าการอำเภอหาดใหญ่หรือที่อยู่ในบริเวณเดียวกับโรงพยาบาลมิชชั่น (พิจารณาแผนที่ 32 ประกอบ) เพราะทั้งสองบริเวณนี้ มีลักษณะเป็นที่ว่างส่วนใหญ่ในปัจจุบัน แต่ก็ เป็นบริเวณที่มีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้นในอนาคต ดังนั้นการกำหนดแนวโครงข่ายของถนนที่จะตัดเพิ่มในอนาคตไว้ จึงเป็นการสมควรที่จะให้เกิดการรองรับกับสภาพการใช้ที่ดิน เมื่อถึงเวลานั้น

นอกจากข้อ เสนอ 2 ประการที่กล่าวมาแล้ว ยังมีข้อ เสนอแนะอื่นๆ ที่มีความผูกผันกับลักษณะการใช้ที่ดินของ เมืองหาดใหญ่ด้วย ได้แก่

ก. ข้อ เสนอแนะในการแก้ปัญหาการจราจรที่เกิดจากขีดความสามารถของถนน

วิธีการที่ควรนำมาใช้ ได้แก่การใช้มาตรการทางกฎหมาย การติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณจราจร มาตรการด้านผังเมือง การตัดหรือขยายถนนเพิ่ม ซึ่งการใช้มาตรการทั้ง 4 นี้ ขึ้นอยู่กับความ เหมาะสมของพื้นที่ บริเวณที่เป็น เขตชุมชนหนาแน่น ซึ่งได้แก่บริเวณศูนย์กลางของเมือง (เขตที่ 1) เป็นบริเวณที่ยากแก่การปรับปรุงหรือขยายถนน จึงควรใช้มาตรการที่ทำให้เกิดการจัดระเบียบการจราจร คือ มาตรการทางกฎหมาย เช่น การบังคับให้รถวิ่งทางเดียว การห้ามจอดรถในเวลาเร่งด่วน เป็นต้น รวมทั้งการใช้มาตรการในการติดตั้งเครื่องหมาย และสัญญาณจราจร เช่น เครื่องหมายทางเดินข้ามถนน สัญญาณไฟจราจร เป็นต้น เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรได้ถูกต้อง ส่วนมาตรการด้านผังเมือง และ การใช้วิธีตัดหรือขยายถนน

เพิ่มเติม ควรนำมาใช้กับบริเวณที่เป็นเขตชุมชนเบาบาง ซึ่งจะมีประโยชน์ต่อการนำมาใช้แก้ปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต โดยนำมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อพิจารณาการกันพื้นที่บางส่วนไว้สำหรับการตัดถนน หรือ เพื่อการขยายถนนออกไปจากที่มีอยู่เดิม โดยขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของลักษณะการใช้ที่ดิน ที่จะส่งผลต่อความมากหรือน้อยของปริมาณการจราจร สำหรับเมืองหาดใหญ่ บริเวณที่มีแนวโน้มว่าจะมีการใช้ที่ดินหนาแน่นในอนาคต คือ พื้นที่ในเขตที่ 2 ซึ่งเป็นบริเวณที่ถูกกำหนดให้เป็นย่านการค้าของเมืองที่ต่อเนื่องมาจากเขตที่ 1 ตามข้อกำหนดผังเมืองรวมหาดใหญ่ ปี พ.ศ. 2539 บริเวณนี้จึงมีความสำคัญที่จะได้รับการพิจารณากำหนดและวางแผนโครงข่ายของระบบเส้นทางคมนาคมเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันปัญหาทางด้านการจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ข. การสร้างที่จอดรถ

ปัจจุบันปัญหาการจราจรของเมืองหาดใหญ่ยังไม่อยู่ในขั้นที่น่าวิตก การเล็งเห็นความสำคัญของการมีพื้นที่จอดรถโดยเฉพาะจึงมีน้อย แต่ในอนาคต เมื่อปัญหาเพิ่มมากขึ้น การมีพื้นที่เฉพาะสำหรับจอดรถ ย่อมเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ เพราะนอกจากเป็นการเพิ่มความจุแก่ถนน ด้วยการขยายผิวจราจรไปยังส่วนที่เคยใช้เป็นที่จอดรถแล้ว ยังเป็นการช่วยแก้ปัญหาที่เกิดจากการจอดรถอย่างขาดระเบียบด้วย วิธีการที่จะกำหนดให้มีพื้นที่สำหรับจอดรถ จำเป็นต้องใช้มาตรการบางอย่าง เช่น ข้อกำหนดการใช้ที่ดินเพื่อกันที่เว้นว่างไว้เป็นที่จอดรถ เทศบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร เพื่อให้มีที่จอดรถสำหรับการใช้สอยในอาคารแต่ละประเภท เป็นต้น

ค. โครงการป้องกันน้ำท่วม

เนื่องจาก เมืองหาดใหญ่ เกือบทั้ง เมือง เป็นบริเวณที่น้ำท่วมถึงในฤดูน้ำหลาก จึงควรที่จะวางมาตรการป้องกันน้ำท่วม เพราะนอกจากจะช่วยปกป้องทรัพย์สินของประชาชนแล้ว ยังเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับถนนสายต่างๆ ด้วย มาตรการที่นำมาใช้ป้องกันน้ำท่วม อาจทำได้หลายวิธี เช่น การสร้างเขื่อนกันน้ำรอบเมืองเพื่อเบี่ยงเบนให้กระแสน้ำไหลไปทางอื่น หรือ ใช้วิธีขุดคลองอ้อมเมือง รวมทั้งการขุดลอกคลองที่ไหลผ่านเมือง คือ คลองเตย และ คลองอยู่ตะเกา ซึ่งปัจจุบันดินเขินลงไปมาก ทำให้น้ำไหลไม่สะดวก เป็นต้น อนึ่ง นอกจากมาตรการที่ใช้ป้องกันน้ำที่ไหลมาจากนอกเมืองแล้ว ระบบท่อระบายน้ำภายในเมือง ตามบ้านเรือน หรือ ถนนสายต่างๆ ล้วนมีความสำคัญต่อการป้องกันน้ำท่วมเช่นกัน สมควรที่จะได้รับการดูแลและปรับปรุงแก้ไขให้ใช้การได้ที่อยู่เสมอ

ง. บริเวณที่ควรเป็นที่ตั้งของสถานีรถบรรทุก

เมืองหาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางรถบรรทุกที่สำคัญ แต่ปัจจุบันที่จอดรถบรรทุกมักอยู่ในบริเวณเดียวกับบริษัทที่ทำการ ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ภายในบริเวณศูนย์กลางของเมือง เป็นส่วนใหญ่ ทำให้รถบรรทุกที่ผ่านเข้าออก หรือ จอดคอยตามข้างทาง กีดขวางต่อการจราจรภายในเมือง การสร้างสถานีรถบรรทุกบริเวณชานเมือง จึงเป็นทางออกที่ให้รถบรรทุกเลี่ยงการเข้ามาใช้เส้นทางเดินรถภายในเมือง

บริเวณที่ตั้งของสถานีรถบรรทุก ควรเลือกพื้นที่ตามเส้นทาง หาดใหญ่ - คลองหะหมักกว่าาระหว่างเส้นทาง สงขลา - หาดใหญ่ เนื่องจากในอนาคต พื้นที่ สงขลา - หาดใหญ่ เป็นเขตขยายตัวของเมือง ตามแผนพัฒนาเมืองหลัก ไม่เหมาะที่จะเป็นที่ตั้งของสถานีรถบรรทุก ขณะที่บริเวณใกล้บ้านคลองหะหมัก ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากเมืองหาดใหญ่ จะเป็นที่บรรจบของเส้นทางที่เชื่อมพื้นที่ตอนเหนือ และ ตอนใต้ ของเมืองหาดใหญ่ เข้าด้วยกัน โดยในอนาคต จะมีทางเลี่ยงเมือง (By Pass) ที่บรรจบทางหลวงหมายเลข 43 จากช่วง อ่าเภอรัศมี - บ้านควนลัง มาบรรจบกับ ช่วง บ้านคลองหะหมัก - อ่าเภอจะนะ ขณะเดียวกัน นอกจากได้รับความสะดวกในการเดินทางของเส้นทางนี้แล้ว ยังสามารถใช้เส้นทางอื่นๆ ที่มีอยู่แต่เดิมทุกเส้นทาง ไม่ว่าจะเป็นทางสายที่ไป อ่าเภอ เมืองสงขลา หรือ ตามทางที่จะไปยังบ้านคลองแงะ

4.1.3 การสร้างสะพานสำหรับคนข้ามถนน

ถนนบางสายมีปริมาณการจราจรสูง และมีประชาชนจำนวนมากใช้เป็นทางเดินข้าม เป็นการสมควรที่จะสร้างสะพานสำหรับคนเดินข้ามถนนขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ข้ามถนนและ เกิดความสะดวกแก่ผู้ใช้ยานพาหนะ บริเวณที่ควรมีสะพานข้ามถนน ได้แก่ โรงเรียนตลาดสด เป็นอาทิ

4.1.4 กิจการสาธารณูปโภคกับการแก้ปัญหาจราจร

โทรศัพท์ และ ไฟฟ้า เป็นกิจการสาธารณูปโภคที่มีความสำคัญต่อการจราจร โดยโครงข่ายของโทรศัพท์ที่มีประสิทธิภาพย่อมทำให้การติดต่อสื่อสารระหว่างกัน ดำเนินไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งบางครั้งการทำความตกลงในกิจการต่างๆ ไม่จำเป็นต้องใช้วิธีเดินทางเพื่อการติดต่อ ส่วนทางด้านไฟฟ้าก็เช่นกัน มีความสำคัญในการให้แสงสว่างแก่ย่านที่รุ่งในยามค่ำคืน เป็นการช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้

4.1.5 การประสานกันของหน่วยงาน

การปฏิบัติงานที่ขาดการประสานระหว่างกัน เช่น งานขุดท่อระบายน้ำ งานสร้างและปรับปรุงถนน งานวางสายโทรศัพท์หรือไฟฟ้า เป็นต้น เป็นต้น เหตุสำคัญประการหนึ่งของปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น การแก้ปัญหาในข้อนี้จะต้องได้รับการยอมรับและดำเนินการปรับปรุงแก้ไขจากผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการวางแผนดำเนินงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีประโยชน์ต่อการได้รับอนุมัติงบประมาณ ที่อาจจัดสรรให้กับแต่ละโครงการได้พร้อมกัน หรือ กรณีที่ไม่อาจอนุมัติงบประมาณของโครงการทั้งหมดได้พร้อมกัน ก็อาจจัดสรรให้กับโครงการที่ควรจัดขึ้นก่อน ตามลำดับ ผลจากการนี้นอกจาก เป็นการขจัดปัญหาการปฏิบัติงานที่ไม่สอดคล้องกันแล้ว ยังไม่เกิดการสูญเปล่าของงบประมาณ ในการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกัน

4.1.6 การเข้าถึงของรถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง

ผลจากการที่สถานีรถโดยสารแห่งใหม่ตั้งอยู่บริเวณชานเมือง ทำให้ความสามารถในการเข้าถึงตัวเมือง มีน้อยกว่าเดิม ดังนั้น เพื่อไม่ให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนที่โดยสารรถประจำทาง ซึ่งเป็น นักเรียน นักศึกษา ข้าราชการ และ ลูกจ้าง ส่วนใหญ่ จึงยังคงควรที่จะกำหนดให้บางบริเวณภายในเมือง ที่มีลักษณะของการเข้าถึงส่วนต่างๆ ของเมืองได้ง่าย และมีปริมาณการจราจรไม่หนาแน่นมาก (เช่นบริเวณทอนาฬิกา) เป็นที่หยุดรับส่งคนโดยสาร

4.1.7 การปรับปรุงทางรถไฟสาย ทาดใหญ่-สงขลา

เส้นทางรถไฟระหว่าง ทาดใหญ่-สงขลา ที่ปิดทำการไปแล้ว ควรนำมาปรับปรุงเพื่อใช้ประโยชน์เป็น เส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้าและวัตถุอันตราย เป็นการสนองต่อนโยบาย การพัฒนาพื้นที่ สงขลา-ทาดใหญ่ ให้เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก เนื่องจากการใช้รถไฟขนส่งจะเสียค่าใช้จ่ายในอัตราที่ถูกกว่าการใช้รถบรรทุก โดยเฉพาะในระยะทางไกล นอกจากนี้ยังเป็น การช่วยลดปัญหาการจราจรที่เกิดจากรถบรรทุก ระหว่างพื้นที่ สงขลา-ทาดใหญ่ ด้วย

4.2 ข้อเสนอเกี่ยวกับงานวิจัยที่ควรทำต่อ

4.2.1 การศึกษาบทบาทของสะพานข้าม เกาะยอ ที่จะส่งผลกระทบต่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความสำคัญของ เมืองหาดใหญ่ต่อพื้นที่ทางค้ำฝั่ง เขาแดง (ได้แก่ เขตอำเภอ เมืองสงขลา อำเภอสิงหนคร อำเภอระโนด) และ จังหวัดที่อยู่ในเส้นทางของทางหลวงสายตะวันออกคือ จังหวัดนครศรีธรรมราช และ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ด้านการเดินทางติดต่อระหว่างกันของประชาชน

4.2.2 การศึกษาอิทธิพลของสะพานข้าม เกาะยอทำให้เกิดผลเปลี่ยนแปลงความสำคัญระหว่างทางหลวงสายกลาง (ถนนเพชรเกษม) และทางหลวงสายตะวันออก

4.2.3 การศึกษาอิทธิพลของทางหลวงหมายเลข 43 (ระหว่าง บ้านคลองหะ-อำเภอจะนะ) ว่ามีบทบาทที่จะทำให้เกิดการเดินทางของประชาชนระหว่าง เมืองหาดใหญ่กับอำเภอจะนะ และ อำเภอเทพา เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างไร

4.2.4 การศึกษาบทบาทของท่าเรือน้ำลึก และ นิคมอุตสาหกรรมที่จะสร้างขึ้น ว่าส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อการใช้ที่ดินระหว่างพื้นที่ สงขลา-หาดใหญ่ อย่างไร และจะส่งผลกระทบต่อด้านการคมนาคมขนส่งระหว่าง เมืองทั้งสอง อย่างไร