

บทที่ 6

สรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลของข้าราชการในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ทั้งที่ฝ่าฝืนโดยไม่ถูกเจ้าหน้าที่เรียกหรือว่ากล่าวตักเตือน ทั้งที่ถูกจับกุม ถูกใบสั่ง ในเขตกรุงเทพมหานครว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร ศึกษาถึงปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อศึกษาและวิเคราะห์หาแนวทางมาปรับปรุงพฤติกรรมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อลดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาจากข้าราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยที่ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร

ในการศึกษาคั้งนี้ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากประชากร ข้าราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ที่ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานครที่มีรถยนต์ตามบัญชีรายชื่อผู้ที่มีบัตรอนุญาตนำรถยนต์เข้าในบริเวณกระทรวงมหาดไทย ทั้งหมด 921 คน และกำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณขนาดตัวอย่าง ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 280 คน การเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือเป็นแบบสอบถามขึ้นเองเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง และใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกข้าราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยที่ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 10 คน และใช้การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมในบริเวณทางแยกศิริราช แยกบรมราชชนนี และแยกบางพลัด ระหว่างเวลา 06.00 น. ถึง 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 น. ถึง 19.00 น.

การนำเสนอข้อมูลแบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจร

ตอนที่ 3 การพิสูจน์สมมติฐาน

ตอนที่ 4 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ตอนที่ 5 การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

ตอนที่ 6 สรุปข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจร

สรุปผลการวิจัย

1. ข้อมูลของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างข้าราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยที่ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นเพศชายมากกว่าครึ่งหนึ่ง ร้อยละ 59.6 ส่วนใหญ่จบการศึกษาชั้นสูงสุดระดับปริญญาตรี ร้อยละ 56.4 และจบการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 30.4 โดยมีอายุตัวอยู่ระหว่าง 35 ปีถึง 44 ปี ร้อยละ 56.1 และมีอายุระหว่าง 25 ปี ถึง 34 ปี ร้อยละ 49.3 มีรายได้ประมาณระหว่าง 10,000 - 15,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 38.2 และรองลงมามีรายได้ระหว่าง 5,000 - 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 26.8 ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นข้าราชการที่ดำรงตำแหน่งในระดับ 6 - 7 ร้อยละ 50.0 รองลงมาจะเป็นผู้ดำรงตำแหน่งในระดับ 4 - 5 ร้อยละ 34.3

สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับการขับรถยนต์ และรถยนต์ที่ใช้อยู่ของข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มากกว่า 10 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 50.4 รองลงมา มีผู้ที่มีประสบการณ์ขับรถมาแล้ว 1 - 3 ปี และ 4 - 6 ปี เท่ากัน คือ ร้อยละ 13.2 และรถยนต์ที่ใช้ขับเป็นประจำ ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์เก๋ง (รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน) ร้อยละ 91.1 เป็นรถยนต์กระบะ (ปิคอัพ) ร้อยละ 7.1 ซึ่งเป็นรถยนต์ของตนเองหรือคนในครอบครัว ร้อยละ 97.1 เป็นรถยนต์ของทางราชการ ร้อยละ 2.1 และรถยนต์ที่ใช้อยู่ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานอยู่ระหว่าง 1 - 3 ปี ร้อยละ 41.1 และ 4 - 6 ปี ร้อยละ 31.8 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับค่อนข้างดี โดยมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 11.2 (S.D. = .119) เป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อย ร้อยละ 50.7 เป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ร้อยละ 49.3 และจากการวัดทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรค่อนข้างเห็นด้วยมาก โดยมีคะแนนเฉลี่ย 34.5 คะแนน (S.D. = .111) แบ่งเป็นผู้ที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรน้อย ร้อยละ 40.4 และเป็นผู้ที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรมาก ร้อยละ 59.6

2. ข้อมูลการฝ่าฝืนกฎจราจร

การฝ่าฝืนกฎจราจรของข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุด (ลำดับที่ 1 - 5) ดังนี้

- | | |
|------------|----------------------------------|
| ลำดับที่ 1 | ขับเร็วกว่าอัตราความเร็วที่กำหนด |
| ลำดับที่ 2 | ขับรถแซงทางซ้าย |

ลำดับที่ 3	ชั้นรถขณะเมาสุรา
ลำดับที่ 4	กัลักรถในบริเวณทางร่วม ทางแยก
ลำดับที่ 5	กัลักรถบริเวณที่ไม่มีเครื่องหมายให้กัลักรถได้

จากดัชนีเฉลี่ยการฝ่าฝืนกฎจราจรของข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทยใน ภาพรวม เท่ากับ 1.137 ซึ่งจัดได้ว่ามีระดับน้อย (เกณฑ์ 1.00 - 1.33) และเมื่อพิจารณาตามลักษณะการฝ่าฝืนกฎจราจรในแต่ละลักษณะ ก็พบว่า ข้าราชการมหาดไทยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับน้อยเช่นกัน และเมื่อแบ่งตามคะแนนเฉลี่ยปรากฏว่าผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย มีร้อยละ 67.5 และเป็นผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก มีร้อยละ 32.5

จากการสอบถามถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานคร พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า การกวดขัน จับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจะ ช่วยแก้ไขปัญหการจราจรได้บางส่วน ร้อยละ 50.7 และเห็นว่าแก้ปัญหาได้อย่างมาก ร้อยละ 45.7 เนื่องจาก การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจะช่วยทำให้ผู้ขับขี่ ระมัดระวังปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น แต่การฝ่าฝืนกฎจราจรนั้นขึ้นอยู่กับจิตสำนึกของผู้ขับขี่ เองเป็นสิ่งสำคัญ การจับกุมผู้ฝ่าฝืนจึงเป็นการแก้ปลายเหตุ ควรสร้างจิตสำนึกในการมีวินัยการ จราจรมากกว่า และการที่ผู้ขับขี่มีวินัย รักษากฎจราจร จะทำให้การใช้ถนนมีระเบียบ สะดวก รวดเร็ว ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัด

สำหรับความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานคร กลุ่ม ตัวอย่างได้จัดลำดับแนวทางการแก้ไขปัญหามา 5 ลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1	จัดระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ
ลำดับที่ 2	การกวดขันวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
ลำดับที่ 3	จัดบริการรถประจำทางให้มากขึ้น
ลำดับที่ 4	ควบคุมปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล
ลำดับที่ 5	สร้างถนนหรือตัดถนนเพิ่มขึ้น

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎ จราจรมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาสูง

ผลการทดสอบพบว่าระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจร ในเชิงปฏิภาคระดับค่อนข้างต่ำ แสดงว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาต่ำจะมีการ

ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณน้อยกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาสูง จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 2 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับตำแหน่งต่ำจะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับตำแหน่งสูง

ผลการทดสอบพบว่าระดับตำแหน่งไม่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์น้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาก

ผลการทดสอบพบว่าประสบการณ์ในการขับรถยนต์ มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ ในเชิงปฏิภาณระดับค่อนข้างต่ำ แสดงว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณน้อยกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถมาก จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ จะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมาก

ผลการทดสอบพบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณ มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณในเชิงนิเสธระดับปานกลาง แสดงว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจรรยาบรรณมาก จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 5 ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณที่เห็นด้วยน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติที่เห็นด้วยมาก

ผลการทดสอบ พบว่า ทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ ในเชิงนิเสธระดับปานกลาง แสดงว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณเห็นด้วยน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากกว่า ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณเห็นด้วยมาก จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

4. สรุปผลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับข้าราชการสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย เกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการขั้วรายนต์นั่งส่วนบุคคล ผลการศึกษาสรุปได้ ดังนี้

จากข้อมูลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยการสุ่มผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้เบื้องต้น คือกลุ่มผู้ใช้รายนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเลือกศึกษาเฉพาะกรณีของข้าราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย มีการศึกษาขั้นต้นโดยการสัมภาษณ์รายบุคคล จากผู้ให้สัมภาษณ์จำนวน 10 คน โดยดำเนินการสัมภาษณ์ในระหว่างวันที่ 10 ธันวาคม 2539 ถึงวันที่ 10 มกราคม 2540 ดังได้เสนอข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ พร้อมทั้งข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรในรายงานการสัมภาษณ์ไปแล้วนั้น เมื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาทำการวิเคราะห์และสรุปผล พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมกรรมการจราจรที่ใกล้เคียงกัน

1. ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีอายุปานกลางคือ ตั้งแต่ 24 จนถึง 46 ปี และสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีขึ้นไป มีหลายท่านที่สำเร็จการศึกษาในระดับสูงกว่าปริญญาตรี คือปริญญาโทหรือปริญญาเอก จากมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียง

2. ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่สมรสแล้ว และอาศัยอยู่ร่วมกับครอบครัว แต่ก็ยังมีผู้ให้สัมภาษณ์บางส่วนที่ยังไม่ได้สมรสหรืออาศัยอยู่ตามลำพังเนื่องจากครอบครัวไม่ได้โยกย้ายตามมาด้วย แต่ส่วนใหญ่ก็ยังคงใช้รายนต์นั่งส่วนบุคคลที่เป็นของตนเองและทำการขับขีด้วยตนเอง ไม่มีคนขับ

3. จากการสัมภาษณ์พบว่า การเลือกใช้รายนต์นั่งส่วนบุคคลในกลุ่มของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีครอบครัวแล้ว และอาศัยอยู่ร่วมกับครอบครัว พบว่า มีพฤติกรรมกรรมการเลือกใช้รายนต์นั่งส่วนบุคคล 2 ประเภทคือ

3.1 การเลือกใช้รายนต์นั่งส่วนบุคคลร่วมกับคู่สมรส ซึ่งก็มีปัจจัยในการเลือกปฏิบัติดังกล่าวหลายประการ เช่น

- คู่สมรส ขับขีรายนต์ด้วยตนเองไม่เป็น
- มีฐานะทางการเงินพอสมควรในการจัดการรายนต์นั่งส่วนบุคคลมาใช้ และไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องจัดการมาใช้คนละคัน
- สถานที่ทำงานของผู้ให้สัมภาษณ์และคู่สมรสอยู่ในเส้นทางเดียวกัน หรืออยู่ห่างกันไม่มากนัก

3.2 การเลือกใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลคนละคันกับคู่สมรส ก็มีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยด้วยกัน เช่น

- การที่ผู้ให้สัมภาษณ์และคู่สมรสมีสถานที่ทำงานอยู่ในพื้นที่ที่แตกต่างกันมาก เช่น สถานที่ทำงานอยู่คนละเขตกัน การเดินทางไปรับ-ส่ง หรือเดินทางร่วมกันจะทำให้เสียเวลาในการเดินทางมาก
- การประหยัดเวลาในการเดินทาง เนื่องจากการเลือกใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลแยกกันระหว่างสามีและภรรยา อีกฝ่ายหนึ่งไม่จำเป็นต้องขับขีรถยนต์ไปรับ-ส่งกัน ย้อนไปย้อนมา ทำให้สามารถออกเดินทางจากบ้านช้าลงได้ และเป็นกาารเพิ่มเวลาในการพักผ่อนให้กับตนเองและครอบครัวอีกด้วย
- สภาพการทำงานที่ไม่เหมาะแก่การรับ-ส่ง หรือเดินทางกลับร่วมกัน เช่น การมีเวลาในการเลิกงานที่แตกต่างกัน หรือภาวะที่ฝ่ายหนึ่งต้องทำงานหนักหรือเลิกงานช้ากว่าปกติ ทำให้อีกฝ่ายหนึ่งต้องเสียเวลาในการรอสามีหรือภรรยามารับ ทำให้เสียเวลาในการพักผ่อนหรือเวลาที่ควรจะมีให้กับครอบครัวและบุตรหลาน การใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลแยกกันจึงสะดวกกว่า

4. ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ มีประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์เป็นระยะเวลาาน โดยส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์มากกว่า 5 ปีขึ้นไป จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลชนิดตลอดชีพแล้ว

5. ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ใช้เส้นทางประจำในการขับขีรถยนต์ เพื่อการเดินทางไปทำงาน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความเห็นว่า การใช้เส้นทางประจำทำให้มีความคุ้นเคยกับเส้นทางเป็นอย่างดี มีความคุ้นเคยกับช่องทางการจราจร ทำให้สามารถใช้ช่องทางการจราจรได้อย่างถูกต้อง และทำให้เดินทางได้รวดเร็วขึ้น และประการสำคัญก็คือ เส้นทางที่ผู้ให้สัมภาษณ์ใช้เป็นเส้นทางประจำนั้น มักจะเป็นเส้นทางที่ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าเป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดที่จะใช้ในการเดินทางไปทำงาน โดยเหตุผลของการเลือกใช้เส้นทางประจำได้แก่

5.1 การที่ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่า เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่ใกล้ที่สุด ในการเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงาน ซึ่งอาจเป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้เส้นทางมาก และมีการจราจรหนาแน่น แต่การที่เส้นทางดังกล่าวมีระยะทางจากบ้านพักไปยังที่ทำงานน้อยที่สุด ก็จะทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง มากกว่าการต้องขับรถอ้อมไปไกลๆ

5.2 เส้นทางที่เลือกใช้ เป็นเส้นทางที่มีปัญหาการจราจรน้อยที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น ซึ่งสามารถใช้ในการเดินทางไปยังที่ทำงานได้ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้เหตุผลว่า เส้นทางที่มีปัญหาการจราจรน้อย จะทำให้ผู้ใช้เส้นทางมีสุขภาพจิตที่ดี ไม่เครียดกับปัญหาการจราจรในเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น อีกทั้งการใช้เส้นทางที่มีปัญหาการจราจรน้อย ยังช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางได้มากกว่าเส้นทางที่มีการจราจรติดขัดอีกด้วย

5.3 เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเป็นประจำ เป็นเส้นทางที่จำเป็นต้องใช้ เช่น เป็นเส้นทางในการเดินทางไปทำงาน โดยจำเป็นต้องแวะส่งบุตรหลานที่โรงเรียน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องใช้เส้นทางที่สามารถส่งบุตรหลานถึงโรงเรียนได้ก่อนที่จะเดินทางไปยังสถานที่ทำงาน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์อาจมีทางเลือกในการใช้เส้นทางที่ดีกว่าในการเดินทางไปทำงาน แต่ก็มีความจำเป็นที่จะต้องเดินทางไปส่งบุตรหลานก่อน จึงจำเป็นต้องใช้เส้นทางดังกล่าว เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ยังมีผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มเล็กๆ ที่มักเปลี่ยนเส้นทางเมื่อพบปัญหาในการใช้เส้นทางประจำ ดังในกรณีของนายท่านุ (นามสมมุติ) ผู้ให้สัมภาษณ์คนที่ 6 ซึ่งมีการใช้เส้นทางในการเดินทางไปทำงาน 2 เส้นทาง เมื่อสังเกตว่าเส้นทางที่หนึ่ง มีสภาพการจราจรที่มีปัญหา หรือมีการจราจรที่ติดขัดมาก ก็จะเลี่ยงไปใช้เส้นทางที่สองแทน เป็นต้น ซึ่งการเปลี่ยนเส้นทางดังกล่าวสามารถช่วยหลีกเลี่ยงสภาพการจราจรติดขัดและสามารถเดินทางได้เร็วขึ้น อีกทั้งยังเป็นการลดปริมาณรถที่จะเข้าไปสร้างปัญหาเพิ่มเติมให้กับเส้นทางดังกล่าวอีกด้วย

6. ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ มีความระมัดระวังในการขับซึ่รถยนต์เป็นอย่างดี และไม่เคยประสบกับอุบัติเหตุร้ายแรงในการใช้เส้นทาง เนื่องจากการมีประสบการณ์ในการขับซึ่รถยนต์เป็นระยะเวลาานาน ถึงแม้จะไม่เคยประสบอุบัติเหตุร้ายแรง แต่ก็พบเห็นกับอุบัติเหตุอยู่เป็นประจำ ทำให้ผู้ให้สัมภาษณ์เพิ่มความระมัดระวังในการขับซึ่รถยนต์มากขึ้น ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในขณะที่กำลังขับซึ่รถยนต์ส่วนบุคคล มักจะเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการเฉี่ยว-ชน ชนรถคน และมีความเสียหายไม่ร้ายแรง

7. มีผู้ให้สัมภาษณ์หลายคนที่เคยได้รับอุบัติเหตุในขณะที่ขับซึ่รถยนต์ส่วนบุคคลอยู่บนท้องถนน แต่ก็ยังเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ร้ายแรง และไม่ทำให้ผู้ขับซึ่รถยนต์เกิดการบาดเจ็บ โดยอุบัติเหตุดังกล่าวทำให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะที่ใช้เท่านั้น สำหรับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้ให้สัมภาษณ์ มีหลายประการด้วยกัน เช่น การหยุดรถอย่างกะทันหันของรถคันหน้า ซึ่งทำให้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่สามารถหยุดรถได้ทัน ทำให้รถพุ่งไปชนท้ายรถคันหน้า และการที่รถคันหลังขาดความระมัดระวัง มีการเฉลอรอในขณะที่ขับซึ่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลบนท้องถนน ซึ่งเมื่อผู้ให้สัมภาษณ์หยุดรถ ก็พุ่งมาชนท้ายทำให้รถเกิดความเสียหาย

7.3 การเบียดหรือแย่งช่องทางจราจรบนท้องถนน เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นใน ขณะที่การจราจรติดขัดมาก และมีผู้ขับขีรถบางคนที่ไม่เข้าช่องทางจราจรให้ถูกต้อง โดยใช้ช่องทาง ไกล่เคียงและมาเบียดช่องทางในบริเวณใกล้ทางแยก ซึ่งทำให้การจราจรด้านหลังติดขัด และเมื่อมีผู้ใดผู้หนึ่งไม่ยอมเลี้ยวหรือหยุดให้ทาง ก็จะเกิดการเฉี่ยวชนกันขึ้น

5. สรุปผลการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

จากการศึกษาโดยใช้วิธีการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม ถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในบริเวณทางแยกต่าง ๆ จำนวน 3 จุด ในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีการจราจรหนาแน่น คือ ช่วงเวลา 06.00 น. ถึง 09.00 น. และช่วงเวลา 16.00 น. ถึง 19.00 น. ผลการสังเกต แบบไม่มีส่วนร่วมบริเวณทางแยกต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้

ปัญหาการจราจรเกิดจากปัจจัยหลายๆ ประการซึ่งไม่อาจนำมาชี้แจงได้อย่างครบถ้วน ดังนั้น ในที่นี้จึงขอเสนอปัญหาการจราจรที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลของผู้วิจัย ดังนี้

1. ปัญหาจราจรในพื้นที่ห้ามจอด จะเห็นได้ว่า การกำหนดพื้นที่ห้ามจอดริมทางเท้าในเส้นทางต่างๆ นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อกันพื้นที่ถนนไว้สำหรับรถที่สัญจรไปมา เพื่อให้รถได้ใช้พื้นที่ถนนได้เต็มที่ และถนนก็จะสามารถรองรับปริมาณรถได้มากขึ้น แต่เมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนไม่พึงรักษากฎจราจรดังกล่าว โดยนำรถมาจอดในบริเวณริมถนน จึงทำให้เกิดขบวนการจราจรและถนนก็จะมีพื้นที่สำหรับเดินรถน้อยลง การระบายรถทำได้ช้าและก่อให้เกิดปัญหาจราจรในที่สุด

ถึงแม้ว่าในบางพื้นที่จะมีการอนุโลมให้ใช้พื้นที่ริมถนนเป็นที่จอดรถได้ ในช่วงเวลาที่การจราจรไม่หนาแน่น เช่น ช่วงเวลากลางวันและกลางคืน โดยจะห้ามจอดเฉพาะช่วง เวลาเร่งด่วน เช่น 06.00 - 09.00 และ 16.00 - 20.00 น. หรืออนุญาตให้จอดได้หลังจาก 22.00 น.ไปแล้วสำหรับบางเส้นทาง แต่ก็ยังคงมีผู้ฝ่าฝืนจอดรถในช่วงเวลาห้ามจอด ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาแต่ผู้ใช้เส้นทางอื่นๆ เป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในช่วงเร่งด่วนที่มีปริมาณรถมาก

2. ปัญหาจากการหยุดรถในพื้นที่ห้ามหยุดรถ (เส้นทแยงเหลือง) ซึ่งอาจดู เหมือนเป็นเพียงปัญหาเล็กน้อย แต่ก็สามารถก่อให้เกิดปัญหาจราจรได้อย่างมาก โดยเฉพาะ การหยุดรถทับเส้นทแยงเหลืองในบริเวณที่มีการจราจรติดขัด ทำให้รถในช่องทางสวนมาไม่สามารถเลี้ยวหรือกลับรถได้ และรถทางด้านหลังก็ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ ก่อให้เกิดการจราจร ติดขัดต่อเนื่อง

3. ปัญหาจากการอนุญาตให้วางสิ่งของบนทางเท้า นับเป็นปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรติดขัด เนื่องจากการวางสินค้าบนทางเท้าย่อมทำให้เสียพื้นที่ทางเท้าสำหรับคนเดินเท้าไป คนเดินเท้าจึงต้องเลี้ยวลงมาเดินบนถนน และมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งผู้ค้าขายริมทางเท้ามักวางสิ่งของกีดขวางการจราจร ล้วงล้ำลงมาบนพื้นที่ถนน ทำให้รถที่ใช้เส้นทางเหล่านั้นจะต้องหลบหรือเบี่ยงช่องทางจราจร เกิดการชะลอตัวของการขับขี่ เป็นต้น

4. ปัญหาจากความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถ ในบางกรณีที่มีการจัดการระบายรถไม่เหมาะสม เช่น เจ้าหน้าที่จราจรอาจปล่อยสัญญาณไฟเขียวให้กับเส้นทางที่มีปริมาณรถมากจนกระทั่งรถเต็มพื้นที่ถนนข้างหน้าและเปิดสัญญาณไฟเหลืองและแดงตามลำดับ แต่ก็มักจะมีผู้ใช้รถใช้ถนนที่เห็นแก่ตัว ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟผ่านทางแยกไปโดยที่ปริมาณรถด้านหน้ายังคงเต็มพื้นที่ ทำให้รถติดในลักษณะกีดขวางทางแยก ส่งผลกระทบต่อเมืองคือเมื่อเจ้าหน้าที่ปล่อยสัญญาณไฟให้รถอีกเส้นทางหนึ่งเคลื่อนตัว รถในเส้นทางดังกล่าวก็จะไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ เนื่องจากมีรถกีดขวางทางแยกอยู่ ปัญหานี้นับว่าเป็นปัญหาที่พบได้บ่อยมากในปัจจุบัน ซึ่งสาเหตุสำคัญน่าจะเริ่มมาจากความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ต้องการผ่านทางแยกไปโดยไม่ได้คิดคำนึงถึงผล กระทบต่อบุคคลอื่น ๆ

5. ปัญหาจากสภาพรถที่นำมาใช้บนท้องถนน เนื่องจากในเมืองไทยยังมีการอนุญาตให้ใช้รถได้โดยไม่จำกัดอายุการใช้งาน หากรถยังคงอยู่ในสภาพดี แต่ในปัจจุบันมีรถจำนวนมากที่อยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสมแต่ก็ยังสามารถนำมาใช้ขับชื้ออยู่บนท้องถนนได้ หรือแม้แต่ผู้ใช้รถยนต์ที่ขาดความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ไม่มีการตรวจสอบสภาพรถก่อนนำออกมาใช้งาน จึงมักเกิดปัญหาการเสียหาย กีดขวางการจราจรบ่อยครั้ง เป็นการสร้างภาระให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและผู้ใช้เส้นทางร่วมกัน

6. ปัญหาจากความประมาทและขาดความระมัดระวังของผู้ใช้รถ การขาดความระมัดระวังในการขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญในเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็จะส่งผลให้การจราจรติดขัด เนื่องจากต้องรอให้เจ้าพนักงานจราจรและบริษัทประกันภัยมาตรวจสอบที่เกิดเหตุจึงจะสามารถเคลื่อนย้ายรถได้ ทำให้รถที่เกิดอุบัติเหตุกีดขวางช่องทางจราจร ซึ่งในบางครั้งคู่กรณีทั้งสองอาจทำความตกลงเบื้องต้นและเคลื่อนย้ายรถได้ก่อนที่เจ้าพนักงานจะมาถึงที่เกิดเหตุเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรได้รวดเร็วขึ้น

7. ปัญหาจากสภาพพื้นที่และการวางผังเมือง เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีการเติบโตของเมืองที่ไม่เป็นระบบ การขยายตัวของโครงข่ายถนนที่ไม่เหมาะสมกับการขยายตัวของเมือง ทำให้ปริมาณถนนที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ และการจัดวางผังเมืองสมัยเก่า

ก็มักทำให้เกิดปัญหาในการใช้รถใช้ถนน เช่น มีการจัดแบ่งซอยเล็ก ๆ ใกล้กับบริเวณแยกใหญ่ หรือบริเวณทางแยกที่ไม่เป็นสี่แยกทางตรง แต่มักเป็นทางแยกห้าเหลี่ยม มีทางโค้งใกล้ทางแยก เป็นต้น

ตอนที่ 6 สรุปข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจากร

1. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเองจะต้องพึงรักษาวินัยขับขี่รถ โดยการรักษาวินัยขับขี่ในการใช้รถใช้ถนนอย่างเคร่งครัด เคารพกฎระเบียบ และมารยาทในการขับขี่รถยนต์ อีกทั้งควรมีความเสียสละให้อภัยแก่เพื่อนร่วมทาง ซึ่งในบางครั้งเขาอาจมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ในการฝ่าฝืนกฎจราจร ผู้ขับขี่รถยนต์จึงควรพิจารณาด้วยเหตุผล และความมีน้ำใจ รวมทั้งไม่ใช้นิสัยของคนเห็นแก่ตัว ในการขับขี่รถ ไม่กระทำความผิดกฎจราจรโดยตั้งใจ และไม่มีเจตนาที่จะช่วยลดพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ลงได้

2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรเข้มงวดกวดขันด้านวินัยจราจรให้มากขึ้น โดยควบคุมรถทุกประเภททั้งรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถแท็กซี่ หรือรถโดยสารประจำทางให้ปฏิบัติตามกฎจราจรที่กำหนดไว้อย่างถูกต้องเป็นต้น และเมื่อพบเห็นผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎจราจร ก็จะต้องพยายามจับกุม หรือลงโทษโดยทันที เพื่อให้ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรได้รับทราบว่าตนได้ปฏิบัติไม่ถูกต้องในกรณีใด ๆ และจะได้ไม่กระทำเช่นนั้นซ้ำอีก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ใช้รถบางส่วนขาดความรู้เกี่ยวกับวินัยการจราจร การตักเตือนหรือลงโทษโดยทันทีเมื่อพบการกระทำความผิดจะช่วยให้เกิดความจำที่ดีและไม่ปฏิบัติเช่นเดิมอีก

3. การมี การจัดทำป้ายโฆษณา ประชาสัมพันธ์ เพื่อรณรงค์เกี่ยวกับวินัยจราจร โดยผ่านทางสื่อต่าง ๆ เป็นระยะ ๆ อย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากที่ผ่านมามีการรณรงค์เกี่ยวกับวินัยจราจร มักกระทำในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ซึ่งจะให้ผลเพียงช่วงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น ซึ่งการรณรงค์เกี่ยวกับวินัยจราจรจึงควรกระทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้ใช้รถยนต์มีความสำนึกในการใช้เส้นทางอย่างถูกต้องตามกฎจราจรอยู่ตลอดเวลาและมีความละเอียดในการฝ่าฝืนกฎจราจร รวมทั้งปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างสม่ำเสมอด้วย

4. หน่วยงานของรัฐ การกำหนดมาตรการในการควบคุมปริมาณรถให้เหมาะสมกับพื้นผิวการจราจรเพื่อไม่ให้มีปริมาณรถออกมาวิ่งบนถนนมากเกินไปเกินกว่าพื้นที่ของถนนที่สามารถรองรับได้เนื่องจากในปัจจุบันนี้มีพื้นที่ของถนนไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถที่ออกมาวิ่งบนท้องถนน เมื่อมีปริมาณรถมากทุกถนนก็ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ พื้นที่ และไม่สามารถระบายรถในทางใดทางหนึ่งได้ ซึ่งหากมีการกำหนดปริมาณรถให้เหมาะสมแก่การใช้เส้นทางแล้วก็จะทำให้เจ้าพนักงานการจราจรสามารถระบายรถ

จากเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นไปยังเส้นทางที่มีการจราจรเบาบางกว่า และรถบนถนนก็สามารถเคลื่อนตัวได้โดยสะดวกยิ่งขึ้น

5. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรมีการประสานงานในการจัดการสัญญาณไฟจราจร ให้สอดคล้องกับปริมาณรถและสภาพถนนด้านหน้าโดยในกรณีของทางแยกที่ต่อเนื่องกันก็ควรมีการรายงานสภาพการจราจรซึ่งกันและกันเพื่อให้สามารถกำหนดวิธีการปล่อยสัญญาณไฟและปริมาณรถได้เหมาะสมกับพื้นที่ถนนด้านหน้าและให้สัญญาณไฟในช่องทางที่สามารถระบายรถได้ดีที่สุดแทน เพื่อป้องกันการจราจรติดขัดต่อเนื่องในบริเวณทางร่วม ทางแยก ซึ่งจะสร้างปัญหาให้กับรถในช่องทางอื่น ๆ ด้วย

6. ผู้รับผิดชอบด้านบริการขนส่งมวลชน ควรจัดอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและมรรยาทในการใช้เส้นทางให้แก่พนักงานขับรถทุกคนอย่างสม่ำเสมอ โดยแนะนำถึงระเบียบและข้อกำหนดต่าง ๆ รวมถึงวินัยการจราจรที่ควรกระทำในขณะที่มีการใช้เส้นทางร่วมกับผู้อื่นเนื่องจากรถสำหรับบริการขนส่งมวลชนมักเป็นรถขนาดใหญ่และหากมีการกระทำผิดวินัยการจราจรก็ย่อมทำให้เกิดปัญหาแก่ผู้ใช้เส้นทางร่วมกันได้มากกว่ารถประเภทอื่น ๆ อีกทั้งรถสำหรับบริการขนส่งมวลชนก็เป็นรถที่มีปริมาณมากวิ่งบนถนนทุกสายกระจายอยู่ทั่วกรุงเทพมหานคร ซึ่งหากรถประเภทนี้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ และวินัยการจราจรอย่างเคร่งครัดก็น่าจะบรรเทาปัญหาการจราจรลงได้ส่วนหนึ่ง

7. ควรมีการจัดเส้นทางลัดเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางที่มีการจราจรติดขัดให้เหมาะสม เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะช่วยลดเวลาในการเดินทาง และลดปริมาณที่จะเข้าไปใช้เส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นลงได้จำนวนหนึ่ง โดยควรมีการจัดทำป้ายทุกเส้นทางให้ชัดเจนว่าเส้นทางนี้จะไปสู่ถนนใด บริเวณใด พร้อมทั้งจัดทำแผนที่แสดงเส้นทางลัดให้แก่ผู้ใช้เส้นทางจราจร เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเลือกใช้เส้นทางได้อย่างเหมาะสม และเดินทางไปยังจุดหมายที่ต้องการ โดยหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นได้ ซึ่งวิธีนี้นอกจากจะอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้เส้นทางแล้ว ยังช่วยลดปริมาณของยานพาหนะที่เข้าไปใช้เส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว ทำให้เส้นทางดังกล่าวมีปริมาณรถที่น้อยลง และบรรเทาปัญหาในเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นลงได้อีกด้วย

8. การที่ผู้สร้างหรือซ่อมแซมถนน ควรเลือกทำในเวลากลางคืน เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ปริมาณรถน้อย จะไม่สร้างปัญหาต่อการจราจรมากนัก และการมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนรับผิดชอบร่วมกัน ทั้งบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือกรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้เส้นทางได้ทราบล่วงหน้าว่าเส้นทางใดจะมีการปรับปรุงซ่อมแซม ในช่วงเวลาใดบ้าง เพื่อให้ผู้ใช้เส้นทางจะได้หลีกเลี่ยง ไม่ใช่

เส้นทางดังกล่าว และเมื่อมีการปรับปรุงก็ควรเร่งกระทำให้เสร็จโดยเร็ว และปรับปรุงพื้นผิวถนนให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย พร้อมในการใช้งานได้และไม่สร้างปัญหาการจราจรต่อไป

9. ควรปรับปรุงบริการขนส่งมวลชนให้เหมาะสม เช่น การรักษาความสะอาดบนรถ ปรับปรุงสภาพรถให้มั่นคง แข็งแรง รวมทั้งผู้ขับขี่รถให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จัดเพิ่มปริมาณรถให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้รถ ในทุกๆ เส้นทาง เนื่องจากสาเหตุหนึ่งที่คนนิยมใช้รถยนต์ส่วนตัว ก็เนื่องจากหลีกเลี่ยงการใช้บริการขนส่งมวลชนที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งหากมีการปรับปรุงบริการขนส่งมวลชนมากขึ้น และลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้

10. ผู้ใช้เส้นทางอื่นๆ ควรให้ความร่วมมือในการใช้เส้นทางร่วมกัน เช่น คนเดินถนน เมื่อต้องการ ข้ามถนนควรใช้สะพานลอยหรือทางข้ามที่จัดไว้ให้ เพื่อที่จะไม่สร้างปัญหาให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ กล่าวคือเมื่อคนเดินถนนมาข้ามถนนโดยการวิ่งตัดเส้นทางปกติที่มีรถใช้เส้นทางอยู่ จะทำให้รถที่กำลังวิ่งมาจะต้องหยุด หรือชะลอรถเพื่อให้คนข้าม หรือในบางกรณีเมื่อผู้ขับขี่รถไม่สามารถหยุดรถได้ทัน ก็อาจเกิดอุบัติเหตุได้

11. ควรจัดให้มีที่จอดรถบริเวณริมถนน ในบริเวณชุมชนหรือแหล่งที่มีการจราจรหนาแน่น เพื่อให้เป็นบริเวณที่จอดรถสำหรับรถที่ต้องการรับ-ส่งผู้โดยสาร เป็นการชั่วคราว เช่น ให้รถยนต์ส่วนตัวหรือรถแท็กซี่หยุดรับส่งผู้โดยสาร เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจรในเส้นทางด้านหลัง เนื่องจากในบางครั้งรถรับจ้างจะต้องมีการจ่ายค่าโดยสารก่อนที่จะผู้โดยสารจะลงจากรถ และต้องใช้เวลาระยะหนึ่ง ทำให้รถในช่องทางด้านหลังไม่สามารถเดินรถได้ หากมีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถนอกเส้นทางจราจร ก็จะช่วยลดปัญหาการหยุด ชะลอรถหรือการเปลี่ยนช่องทางได้

12. ควรมีการกำหนดให้รถจักรยานยนต์ขับขี่เฉพาะช่องทางในด้านซ้ายเท่านั้น เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เองและเพื่อทัศนวิสัยที่ดีของผู้ร่วมใช้เส้นทาง เนื่องจากในปัจจุบันผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักขับขี่ในช่องว่างระหว่างช่องทางการจราจร ในบางครั้งทำให้มีการเฉี่ยว-ชน กับรถในช่องทางอื่นๆ ซึ่งผู้ใช้รถอื่นๆ ก็ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างมาก และก็ไม่สามารถมองเห็นรถประเภทดังกล่าวได้อย่างชัดเจนนัก โดยรถจักรยานยนต์มักจะใช้ความเร็วสูงและเปลี่ยนช่องทางบ่อยเกินความจำเป็น หากมีการกำหนดช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะก็จะช่วยบรรเทาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้มากขึ้น

13. ควรมีการจัดสรรงบประมาณในการจัดการซ่อมแซมเครื่องหมายจราจรให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์และชัดเจนอยู่เสมอ เนื่องจากในบางพื้นที่ มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเนื่องจากความไม่ชัดเจนของเครื่องหมายจราจรที่ใช้กำกับจราจรบนท้องถนน และกำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ไม่เพียงพอที่จะควบคุมการจราจรได้ทั้งหมด ดังนั้นวิธีหนึ่งที่จะช่วยลดภาวะ

การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจลงใต้ก็คือ การจัดให้มีเครื่องหมายกำกับการจราจรให้อยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถขับขี่รถได้ตามกฎจราจรมากขึ้น

14. ในกรณีของผู้ที่ใช้โทรศัพท์มือถือในรถยนต์ซึ่งก็นับได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งในการติดต่อราชการหรือธุรกิจ เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในกรณีที่มีการจราจรติดขัด แต่ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือในรถก็ควรจะใช้ด้วยความระมัดระวัง และด้วยความจำเป็นเท่านั้น อีกทั้งในขณะที่มีการใช้โทรศัพท์มือถือ ผู้ขับขี่ก็ควรที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวัง โดยอาจจะลดความเร็วและเปลี่ยนมาขับในช่องทางซ้ายแทน หรือในกรณีที่มีเหตุไม่ปกติก็อาจหาพื้นที่สำหรับจอดรถและหลบจอดรถเพื่อพูดคุยธุระให้เสร็จสิ้น จากนั้นจึงกลับมาขับขี่รถหรือใช้เส้นทางต่อไป

15. ควรมีมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจรอย่างเข้มงวดและรุนแรง ดังเช่นในประเทศสหรัฐอเมริกา หรือแม้แต่ประเทศเพื่อนบ้านเช่น มาเลเซียและสิงคโปร์ ที่มีการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจรถึงขั้นจำคุก ทั้งนี้เพื่อให้ผู้กระทำความผิดจําการถูกลงโทษและเกรงกลัวที่จะไม่กระทำความผิดอีก เนื่องจากโทษสำหรับการกระทำความผิดในปัจจุบันค่อนข้างเบา เช่นจับและปรับเท่านั้น ทำให้ผู้ที่มีเงินเสียค่าปรับก็ไม่เกรงกลัวในการกระทำความผิด เป็นต้น

ปัญหาในการวิจัย

1. ผู้วิจัยทำการศึกษาวิจัยในช่วงที่มีการปรับปรุงพื้นที่การจราจร โดยเฉพาะในบริเวณแยกบรมราชชนนี ที่กำลังดำเนินการก่อสร้างโครงการพระราชดำริทางคู่ขนานลอยฟ้า ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จอาจทำให้ลักษณะทางกายภาพและการจัดระบบการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไป

2. จากสภาพการก่อสร้างทำให้เกิดมลภาวะและก่อปัญหาต่อสุขภาพของผู้วิจัยส่วนหนึ่งด้วย โดยการสังเกตการณ์ในพื้นที่ต่างๆ ทำให้ผู้วิจัยต้องเผชิญกับฝุ่นละอองและควันทรุดจำนวนมาก

3. การสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำเป็นต้องใช้เวลาในการสัมภาษณ์นาน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มักมีงานที่จะต้องรีบทำ บางครั้งจำเป็นต้องนัดสัมภาษณ์รอบที่สอง เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลได้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

จากการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะที่จะนำไปใช้ประโยชน์

1.1 การใช้มาตรการกวดขันการฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นมาตรการที่สำคัญประการหนึ่งในการที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครอย่างได้ผล ทั้งนี้ ต้องให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ใช้มาตรการอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และเสมอภาค มิเช่นนั้นแล้วการกวดขันจับกุมก็จะไม่ส่งผลในการสร้างวินัยการจราจรให้เกิดขึ้นได้

1.2 ควรรณรงค์เพื่อสร้างวินัยการจราจรแก่ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคน โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร

1.3 จากการศึกษาพบว่ากลุ่มผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะเป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง และผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถยนต์มานานมาก ดังนั้น มาตรการที่จะมารณรงค์ให้กลุ่มบุคคลเหล่านี้ลดการฝ่าฝืนกฎจราจรลงนั้น จะต้องชี้ให้เห็นถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าที่จะใช้การลงโทษ ซึ่งมีโทษปรับเท่านั้น และชี้ให้เห็นผลที่จะตามมาจากการฝ่าฝืนกฎจราจรและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะผลกระทบที่เกิดขึ้นกับครอบครัวของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

1.4 การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เป็นแนวทางที่สำคัญที่จะช่วยลดปริมาณรถยนต์ในส่วนบุคคลที่ใช้อยู่ในท้องถนนลงได้ ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้อย่างมากแต่การจัดระบบขนส่งมวลชนจะต้องคำนึงถึงการขนส่งคนที่อยู่บริเวณรอบนอกของกรุงเทพมหานครเข้ามาในบริเวณที่ทำงานมากกว่าการจัดบริการเฉพาะในพื้นที่รอบ ๆ ใน หรือบริเวณย่านชุมชนหนาแน่น เพราะจะไม่ช่วยลดปริมาณรถยนต์ในท้องถนนลงได้

1.5 มาตรการแลกเปลี่ยนสถานที่ทำงานของข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นมาตรการที่ให้ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจได้สับเปลี่ยน โอน ย้ายหน่วยงาน เพื่อให้ปฏิบัติงานในบริเวณใกล้ที่พัก เป็นมาตรการที่ช่วยลดปัญหาการจราจรลงได้ ดังนั้น ควรเร่งดำเนินการให้มีผลอย่างจริงจัง และเสมอภาคกันระหว่างหน่วยงาน

1.6 โครงการรถไฟฟ้ามหานครที่ก่อสร้างกลางถนนทางราบเป็นระยะทางรวมกว่า 20 กิโลเมตร ในอนาคตอาจจะมีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยในกรณีที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ในอาคารสูง คอนโดมิเนียม หรือศูนย์การค้าต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับอาคารและประชาชนที่อยู่ในบริเวณที่โครงการดังกล่าวผ่าน โดยเส้นทางรถไฟฟ้าวางกีดขวางการดำเนินการดับเพลิงของเจ้าหน้าที่และอาจเกิดปัญหาถ้ารถดับเพลิงไม่สามารถเข้าไปถึงที่เกิดเหตุได้

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการขยายกลุ่มของตัวอย่างให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณมาก การเพิ่มขนาดของตัวอย่างจะช่วยให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เช่น ศึกษาพฤติกรรมของพนักงานรัฐวิสาหกิจ หรือ พนักงานบริษัทเอกชน เป็นต้น

2.2 ควรขยายพื้นที่ศึกษาให้กว้างขึ้น เพื่อจะสามารถมองเห็นภาพการจากระบบการจราจรที่ต่อเนื่องระหว่างพื้นที่ และนำมาเปรียบเทียบได้ว่ามีความแตกต่างในพฤติกรรมของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่ที่แตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร

2.3 อาจศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขีรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ประเภทอื่น ๆ รวมถึงคนเดินเท้าเพิ่มเติมเพื่อเป็นการศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนและวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาการจราจรในภาพรวมได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2.4 ควรศึกษาความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อมาตรการการกวดขันวินัยการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

2.5 ควรศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรว่าพฤติกรรมลักษณะใดบ้างที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

2.6 ควรศึกษาถึงความเห็นของผู้ที่ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีต่อมาตรการควบคุมปริมาณรถยนต์ เช่น การกำหนดพื้นที่ห้ามเข้า การเก็บค่าผ่านทางเข้าพื้นที่บางพื้นที่ หรือ การกำหนดให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลหยุดวิ่งในบางวัน (วันที่มีเลขท้ายตรงกับเลขท้ายทะเบียนรถยนต์ หรือรถยนต์ที่มีเลขทะเบียนลงท้ายด้วยเลขคู่ ห้ามวิ่งวันคู่ รถยนต์ที่ลงท้ายด้วยเลขคี่ห้ามวิ่งในวันคี่)

2.7 ควรศึกษาถึงผลกระทบและปัญหาการจราจร กรณีการสร้างรถไฟฟ้ามหานคร เช่น การรักษาความปลอดภัยเมื่อมีเหตุเพลิงไหม้อาคารสูง คอนโดมิเนียมหรือศูนย์การค้าต่างๆ รวมทั้งผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนเนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าดังกล่าวมีระยะทางถึง 20 กิโลเมตร และทำให้ต้องสูญเสียพื้นที่ถนนไปอย่างถาวรประมาณ 1-2 ช่องทางจราจร