

## บทที่ 7

### สรุปผลการวิจัย ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยในเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขีรยนต์ส่วนบุคคล ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขีรยนต์ส่วนบุคคล ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ มีข้อจำกัดในด้านเวลาและงบประมาณ การศึกษาจะดำเนินการศึกษาเฉพาะผู้ขับขีรยนต์ส่วนบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุอุบัติเหตุจราจร ที่เกิดขึ้นในถนนวิภาวดีรังสิต พื้นที่รับผิดชอบของ งาน 4 กองกำกับ การ 2 กองบังคับการตำรวจจราจร และในถนนที่ต่อเนื่อง หรือตัดผ่านถนนวิภาวดีรังสิต ในเขตพื้นที่ สถานีตำรวจนครบาลคอนเือง สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง สถานีตำรวจนครบาลบางเขน และ สถานีตำรวจนครบาลพหล โยธิน จำนวน 200 คน และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก อีกจำนวน 10 คน โดยสามารถสรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

### สรุปผลการวิจัย

#### 1. ข้อมูลของผู้ขับขีรยนต์

กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรยนต์ทั้งหมด จำนวน 200 คนจากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เป็นชายคือ 125 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 เป็นหญิง 75 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น โสภค คิดเป็นจำนวน 97 คน หรือร้อยละ 48.5 รองลงมาสมรสแล้ว 72 คน หรือร้อยละ 36.0 นอกนั้นหย่าร้าง เป็นหม้าย และแยกกันอยู่ คิดเป็นจำนวน 18, 8 และ 5 คน หรือร้อยละ 9.0, 4.0, 2.5 ตามลำดับ อายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรยนต์ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18 - 25 ปี คือ 78 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมาจะมีอายุระหว่าง 26 - 35 ปี, 36 - 45 ปี และ มากกว่า 45 ปี ขึ้นไป จำนวน 68, 46 และ 8 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 34.0, 23.0 และ 4.0 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับปริญญาตรี รองลงมาคือมัธยมศึกษาตอนปลาย, สูงกว่าปริญญาตรี, มัธยมศึกษาตอนต้น และประถมศึกษา คิดเป็นจำนวน 135, 36, 21, 6 และ 2 คนตามลำดับ หรือคิดเป็นร้อยละ 67.5, 18.0, 10.5, 3.0 และ 1.0 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 200 คน มีอาชีพดังนี้ คือ รับราชการ, ประกอบธุรกิจส่วนตัว, รับจ้าง, และมีอาชีพอื่น ๆ จำนวน 37, 47, 6, และ 110 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 18.5, 23.5, 3.0 และ 55.0 ตามลำดับ มีรายได้เดือนละ ไม่เกิน 6,000 บาท จำนวน 1 คน หรือร้อยละ 0.5 ส่วนที่มีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท และ 9,001 - 12,000 บาท

จำนวนคือ 23, 63 คน หรือร้อยละ 11.5, 31.5 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 12,001 - 15,000 บาท และ มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 73 และ 40 คน หรือร้อยละ 36.5 และ 20.0 กลุ่มตัวอย่างที่มีคู่สมรสมีจำนวนทั้งสิ้น 72 คน คู่สมรสมีรายได้เดือนละ 6,001 - 9,000 บาท และ 9,001 - 12,000 บาท จำนวนคือ 2, 18 คน หรือ ร้อยละ 2.8, 25.0 นอกนั้นมีรายได้เดือนละ 12,001 - 15,000 บาท และ มากกว่า 15,000 บาท ขึ้นไป จำนวน 27 และ 20 คน หรือร้อยละ 37.5 และ 27.8 ส่วนที่ไม่มีรายได้มีจำนวน 5 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.9 ผู้ใช้รถยนต์ในสถานะเป็นเจ้าของมีมากที่สุดถึง 128 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 64.0 รองลงมาเป็นผู้ครอบครอง 70 คน หรือร้อยละ 35.0 ส่วนที่เป็นผู้ปฏิบัติงานมีเพียง 2 คนหรือร้อยละ 1 มีการประกันภัยอื่น ๆ นอกเหนือจากการประกันภัยบุคคลที่ 3 ตาม พ.ร.บ. คู่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถถึง 167 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 83.5 ส่วนที่ไม่มีมีการประกันภัยอื่น ๆ นอกเหนือจากการประกันภัยบุคคลที่ 3 ตาม พ.ร.บ. คู่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 33 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.5 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร มาแล้วเป็นระยะเวลามากกว่า 6 ปี ขึ้นไป จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 รองลงมามีประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร มาแล้วเป็นระยะเวลา 4 - 6 ปี, 1 - 3 ปี และต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 40, 13 และ 8 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 20.0, 6.5 และ 4.0 ตามลำดับ ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย ซึ่งมีทั้งสิ้น 109 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 54.5 และผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมากมีทั้งสิ้น 91 คน คิดเป็นร้อยละ 45.5 ผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย คือ 12.455 มีจำนวนทั้งสิ้น 140 คน หรือร้อยละ 70.0 ส่วนผู้ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากคือมีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 60 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0

## 2. การเกิดอุบัติเหตุจราจร

การศึกษาและวิเคราะห์พบว่า ค่าดัชนีของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถยนต์ในลักษณะต่าง ๆ ทั้ง 10 ข้อ พบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยการเบียดชนรถที่ขับขีทางด้านข้างมากที่สุด โดยมีค่าดัชนีสูงสุดคือ 340 คะแนน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1.700 ส่วนเรื่องที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุรุนแรงที่สุด คือ การประสบอุบัติเหตุ ในขั้นรุนแรงจนมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสเสียชีวิตหรือเสียทรัพย์สินคิดเป็นเงินจำนวนมาก คือมีค่าดัชนีเพียง 209 คะแนน มีค่าเฉลี่ย 1.045 ส่วนการศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุ โดยภาพรวมของผู้ขับขีรถยนต์แต่ละคน จะมีการนำคะแนนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละข้อมารวมกันแล้ววิเคราะห์ ซึ่งพบว่า ผู้ขับขีรถยนต์ได้คะแนนสูงที่สุดมี 1 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.5 คือได้คะแนน 28 คะแนน ที่ได้คะแนนต่ำสุดมี 65 คนหรือร้อยละ 32.5 คือ ได้ 10 คะแนน และมีคะแนนเฉลี่ยที่ 12.635 คะแนน (S.D. = 3.354) และจากค่าเฉลี่ยจึงสามารถจัดกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองระดับ โดยใช้คะแนนเฉลี่ยเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง พบว่า ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุหรือมีคะแนนต่ำกว่าคะแนนเฉลี่ย คือ

12.635 มีจำนวนทั้งสิ้น 149 คน หรือร้อยละ 74.5 ส่วนผู้ที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือมีคะแนนสูงกว่าค่าเฉลี่ย มีทั้งสิ้น 51 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5

จากการให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ว่าควรเน้นด้านใดมากที่สุด โดยให้จัดลำดับความสำคัญซึ่งพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ได้จัดลำดับให้ การแก้ไขปัญหาราจร โดยการกวดขันการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร เป็นมาตรการการแก้ไขปัญหาราจรที่ควรเน้นมากที่สุด ถึงร้อยละ 59.5 ผลจากการให้คะแนนน้ำหนักพบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์ เห็นว่ามาตรการในการแก้ไขปัญหาราจรที่ควรเน้นมากที่สุดคือ การกวดขันพฤติกรรมและจับกุมผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รองลงมาควรกวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และมีการควบคุมปริมาณรถ

### 3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานการวิจัย

1. ผู้ขับขี่ที่เป็นชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นหญิง

เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นหญิง

สมมติฐานการวิจัย

2. ผู้ขับที่มีอายุน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีอายุมาก

ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับที่มีอายุน้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีอายุมาก

สมมติฐานการวิจัย

3. ผู้ขับขี่ที่เป็น โสคจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

ไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่ที่เป็น โสคจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

สมมติฐานการวิจัย

4. ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่าจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้มีการศึกษาสูง

เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่าจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้มีการศึกษาสูง

สมมติฐานการวิจัย

5. ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่มีรายได้สูง

เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ว่า ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่มีรายได้สูง

สมมติฐานการวิจัย

6. ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก

### สมมติฐานการวิจัย

7. ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก

เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก

### สมมติฐานการวิจัย

8. ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ว่า ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

### 4. สรุปการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ประสบอุบัติเหตุในถนนวิภาวดีรังสิต เกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่รถยนต์ ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้น สรุปผลการศึกษา ดังนี้

#### ลักษณะทางสังคม

ผู้ประสบอุบัติเหตุที่พบเห็นเป็นชายและมีครอบครัวแล้ว ส่วนใหญ่จะมีอายุประมาณ 30-45 ปี อาชีพทำธุรกิจส่วนตัว และรับราชการ ส่วนอาชีพรับจ้างนั้นมีจำนวนน้อย การศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง

## บุคลิกภาพ

โดยภาพรวมส่วนมาก การแต่งกายเรียบร้อย เป็นผู้มีอิทธิพล มีความเป็นกันเอง ให้ความร่วมมือในการตอบคำถามเป็นอย่างดี มีเพียงจำนวนน้อยที่ไม่ค่อยจะให้ความร่วมมือ ซึ่งทั้งนี้ก็อาจเนื่องจากสภาพจิตใจของผู้ที่ถูกสอบถามยังหวั่นวิตก กับปัญหาอุบัติเหตุที่เพิ่งเกิดขึ้น มีความสนใจเหตุการณ์บ้านเมือง

## ประวัติชีวิต

ผู้ประสบอุบัติเหตุที่ให้ข้อมูลมีทั้งที่เป็นคนกรุงเทพมหานคร โดยกำเนิด และย้ายครอบครัวมาจากต่างจังหวัด ส่วนใหญ่มีการศึกษาจบอยู่ในขั้นสูง มีการดำเนินชีวิตตามแบบครอบครัววิคา มารคา ที่เคยทำมาหาเลี้ยงครอบครัวมา

## ครอบครัวและเครือญาติ

ส่วนใหญ่มีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันหลายคนอยู่ร่วมกันหลายคน และหลังแต่งงานก็จะแยกครอบครัวออกไป ความสนิทสนมภายในครอบครัวมีมากพอสมควร แต่หลังจากแยกครอบครัวแล้วอยู่ในขั้นน้อย ภรรยาส่วนมากเป็นคนร่วมงาน หรือเพื่อนรักตั้งแต่เมื่อครั้งสมัยยังเรียนหนังสืออยู่ และส่วนมากประกอบอาชีพเป็นแม่บ้าน คอชดูแลครอบครัว หรือไม่ก็ประกอบอาชีพค้าขายอยู่ที่บ้านพัก รายได้ส่วนใหญ่มาจากสามี ทุกคนให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องการศึกษาของบุตรเป็นอย่างดี ส่วนมากให้บุตรเข้าศึกษาเล่าเรียนแต่อาญช้อย่อย

## ชีวิตประจำวัน

ส่วนมากมีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือตื่นนอนแต่เช้า และหลังจากไปส่งลูกที่โรงเรียนแล้วก็จะเดินทางไปทำงานต่อ และกลับบ้านในตอนเย็น แต่มีบ้างแต่เป็นส่วนน้อยที่กลับบ้านไม่เป็นเวลาซึ่งทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของงานที่ทำ หรือที่ได้รับมอบหมาย

### ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

ส่วนใหญ่เห็นว่าปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้น เนื่องจากพื้นผิวการจราจรไม่สมดุลกับปริมาณรถ และผู้ขับขี่ขาดวินัยในการขับขี่ อันเป็นสาเหตุที่ทำให้การจราจรติดขัดและการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะปัญหาอุบัติเหตุจราจรมัน เกิดขึ้นในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นส่วนใหญ่ และที่รองลงมาจะเป็นการชนท้าย ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ ความไม่เคารพสิทธิของคนอื่น ตลอดจนสภาพการจราจรที่คับคั่ง การจราจรติดขัดทำให้จิตใจผู้ขับขี่หงุดหงิด ขาดสมาธิในการขับขี่

### การประกอบอาชีพ

ส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจส่วนตัว รองลงมารับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ การประกอบอาชีพเป็นการสืบทอดอาชีพตามบิดามารดา ในรายที่รับราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจเป็นกลุ่มของผู้ที่บิดามารดามีรายได้ไม่สูงนัก

### ชีวิตในอนาคต

ส่วนใหญ่ยืนยันที่จะยึดอาชีพที่ตนได้ทำมาหาเลี้ยงครอบครัวอยู่ต่อไป และมุ่งหวังว่าจะมีความเจริญก้าวหน้าในอาชีพที่ทำอยู่ในอนาคตต่อไป

### ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ มีปัญหาที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยทำการศึกษาวิจัยในช่วงที่มีการปรับปรุงพื้นที่การจราจร ซึ่งหาก โครงการแล้วเสร็จ อาจทำให้ลักษณะทางกายภาพและการจัดระบบการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปเมื่อ โครงการนั้นแล้วเสร็จ

2. การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ต้องสัมภาษณ์ในเวลาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจคนที่ต้องการสัมภาษณ์เข้าเวร ก่อนเวลาปล่อยแถว ซึ่งจะมีเวลาไม่มากนัก จึงต้องมีการนัดสัมภาษณ์ใหม่หลายครั้ง

3. จากสภาพการก่อสร้างทำให้เกิดมลภาวะและก่อปัญหาต่อสุขภาพของผู้วิจัยส่วนหนึ่งด้วย โดยการสังเกตการณ์ในพื้นที่ต่างๆ ทำให้ผู้วิจัยต้องเผชิญกับฝุ่นละอองและควันรถจำนวนมาก

4. การสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ خبرรถยนต์ จำเป็นต้องใช้เวลาในการสัมภาษณ์นาน จึงทำให้สัมภาษณ์มักมีงานที่จะต้องรีบทำ บางครั้งจำเป็นต้องนัดสัมภาษณ์รอบที่สอง เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูลได้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

5. การแจกแบบสอบถามทำได้ค่อนข้างยากเนื่องจากผู้ خبرรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมีเวลาน้อยต้องจัดการเรื่องอื่น ๆ โดยเฉพาะเรื่องคดีที่เกิดขึ้น

### ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ โดยจะขอก้าวออกเป็น 2 ตอน ดังต่อไปนี้

#### ก. ข้อเสนอแนะในเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาถึงการเกิดอุบัติเหตุของผู้ خبرรถยนต์ โดยมีการศึกษาถึงในแง่มุมอื่น ๆ รวมทั้งตัวแปรใหม่ เช่นในเรื่องของการชำนาญเส้นทางว่า มีความสัมพันธ์ หรือมีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ เข้ามาศึกษาด้วย

2. ควรมีการศึกษากลุ่มตัวอย่างของผู้ خبرรถยนต์ให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้ศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างเพียง 200 ราย ซึ่งเป็นเพียงตัวแทนของผู้ خبرรถยนต์ในส่วนน้อย ไม่สามารถที่จะเป็นตัวแทนของผู้ خبرรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครทั้งหมดได้

3. ควรขยายพื้นที่ในการศึกษาระบบจราจรให้กว้างขึ้น เพื่อที่จะสามารถเปรียบเทียบได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เนื่องจากพื้นที่ในการศึกษาแต่ละแยกเป็นเขตพื้นที่ต่อเนื่องกัน และการจราจรในแต่ละแยกก็ส่งผลซึ่งกันและกัน เพื่อที่จะได้ข้อมูลเพื่อนำไปใช้ในการแก้ไขปัญหารถติดได้มากขึ้น

4. มีการศึกษาถึงพฤติกรรมอื่น ๆ นอกเหนือจากการเกิดอุบัติเหตุของผู้ خبرรถยนต์ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร



5. อาจศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ประเภทอื่นๆ รวมถึงคนเดินเท้าเพิ่มเติมเพื่อเป็นการศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนและวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาการจราจรได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

#### ข. ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ

จากผลการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะวิธีการที่อาจนำไปปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหารถติดดังต่อไปนี้

1. การที่บุคคลเกิดอุบัติเหตุ อาจเนื่องจากความไม่รู้ (Ignorance) สาเหตุที่เขาเกิดอุบัติเหตุอาจเนื่องจากเขาไม่รู้ถึงกฎจราจร ซึ่งทำให้บุคคลเหล่านั้นฝ่าฝืนกฎจราจรอาจด้วยความไม่ตั้งใจ ดังนั้นควรณรงค์เพื่อสร้างวินัยการจราจรแก่ประชาชน โดยทั่วไป โดยทำให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร

2. สาเหตุอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุก็เนื่องจากความไม่สามารถ (Inability) โดยเป็นความไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ เช่น กรณีขับรถมาถึงสี่แยกด้วยความเร็วและไม่สามารถที่จะหยุดรถได้ทันเมื่อสัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง เนื่องจากการหยุดรถกระทันหันอาจทำให้รถข้างหลังหยุดไม่ทันและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นจึงควรมีการวางมาตรการ การเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสม

3. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ การที่ผู้ขับขี่ไม่เต็มใจ (Unwillingness) ที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรนั่นเอง จึงควรมีการใช้มาตรการกวดขันการฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ จึงควรมีการใช้มาตรการกวดขันจับกุมอย่างจริงจัง ค่อเนื่อง และเสมอภาค

4. การจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ และมีประสิทธิภาพ จะช่วยลดปัญหาการจราจรได้อย่างมาก

5. การศึกษาถึงการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์เป็นการศึกษาถึงกลุ่มคนระดับกลางถึงระดับสูง ที่มีรายได้และการศึกษาเพียงพอ ดังนั้น มาตรการที่ใช้ในการลงโทษควรมีการชี้แจงให้ผู้ฝ่าฝืนเข้าใจถึงโทษของอุบัติเหตุว่า ไม่เพียงแต่ตนเองจะต้องเสียเงิน เสียทรัพย์สิน เท่านั้น อาจได้รับบาดเจ็บสาหัส ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต ได้ ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อครอบครัว และการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้นส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจร โดยภาพรวม

6. มีการกำหนดนโยบายของแต่ละกระทรวงเกี่ยวกับการดำเนินก่อสร้างสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ประปา ไฟฟ้า และ โทรศัพท์ หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่การก่อสร้างมีผลกระทบต่อการจราจร โดยให้แต่ละกระทรวงมีการประสานงานกัน และหากสามารถทำงานไปพร้อม ๆ กันก็จะทำให้กระทบต่อการจราจรไม่มากนัก และลดการเกิดอุบัติเหตุได้