



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ : กรณีศึกษาทางพิเศษขั้นที่ 2 มีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษถึงสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษว่ากฎหมายควบคุมความเร็วที่ใช้บังคับบนทางพิเศษเหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบันหรือไม่ เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ เกี่ยวกับอัตราความเร็วของรถยนต์ที่เหมาะสมที่จะวิ่งบนทางพิเศษ เพื่อศึกษามุมมองของผู้ใช้ทางพิเศษ ว่าบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ เหมาะสมหรือไม่

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ ผู้ขับขี่ที่ขับรถยนต์บนทางพิเศษ(ทางพิเศษขั้นที่ 2) โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม โดยการใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random sampling) โดยข้อมูลเชิงปริมาณสุ่มขนาดตัวอย่างด้วยสูตรยามานะ (Yamane' 1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 เปอร์เซ็นต์ ความคลาดเคลื่อน 0.05 ขนาดกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 391 คน ในส่วนของข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้เลือกกลุ่มตัวอย่างจำนวน 9 คน ทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview)

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ ตำรา หนังสือวารสารทางวิชาการ งานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กฎหมาย กฎ ข้อบังคับ คำสั่งและระเบียบที่เกี่ยวข้อง พบว่า

5.1.1.1 พฤติกรรมการขับขี่

พฤติกรรมของมนุษย์นั้นสามารถแบ่งออกได้ 2 ประเภท คือพฤติกรรมที่มีมาแต่กำเนิด และพฤติกรรมที่เกิดจากการเรียนรู้ และรูปแบบของพฤติกรรมที่แบ่งแยกเป็นบุคลิกภาพ เกิดได้จากกระบวนการ 3 กระบวนการ ได้แก่ กระบวนการรับรู้กระบวนการคิดและเข้าใจ และกระบวนการแสดงออก ซึ่งกระบวนการแสดงออกจะกลายเป็นพฤติกรรม และเมื่อได้แสดงออกซ้ำๆ ก็จะเป็นความเคยชิน และกลายเป็นบุคลิกภาพ พฤติกรรมที่แสดงออกในด้านบวก และเป็นที่ยอมรับของสังคม เรียกว่า พฤติกรรมปกติ แต่เมื่อการแสดงออกมีลักษณะที่สังคมไม่ยอมรับ หรือผิดแปลกออกไป ไม่ว่าจะพฤติกรรมนั้นจะถูกกฎหมาย หรือไม่ก็ตาม (เบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคม) เรียกพฤติกรรมนั้นว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน

พฤติกรรมกำหนัดที่เบี่ยงเบนที่ไม่สอดคล้องกับข้อกฎหมาย และเป็นการเลียงการปฏิบัติที่สังคมยอมรับ งานวิจัยพฤติกรรมกำหนัดของ Risser (1985) กล่าวว่า พฤติกรรมกำหนัดที่เบนไปทางลบ (Negative Deviations of Driving Behavior) เป็นพฤติกรรมกำหนัดที่ไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบหรือกฎหมาย และเป็นอันตราย ซึ่งจะนำสู่การเกิดอุบัติเหตุ จราจรกับตนเองและ/หรือผู้อื่น

5.1.1.2 การจำกัดความเร็วรถยนต์และการบังคับใช้กฎหมาย

เหตุผลหลักที่มีการจำกัดความเร็วรถยนต์ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้ความเร็วสูง และเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สิน เมื่อมองถึงสภาพปัญหาด้านทรัพยากรในปัจจุบัน พบว่าเหตุผลที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เพื่อลดการใช้ปริมาณน้ำมันที่เกิดจากการใช้ความเร็วของรถยนต์ด้วย

จากการศึกษาแนวคิดทางวิชาการในต่างประเทศ พบว่ากฎหมายควบคุมความเร็วถือเป็นเครื่องมือของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจำกัดความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ และสร้างความเป็นระเบียบให้แก่สังคม Nilson Cameron (1993) กล่าวว่าในงานวิจัยว่าความเร็วรถเป็นตัวบ่งชี้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้ และ Cowley (1981) ; Salusjarvi (1981) ได้กล่าวสนับสนุนด้วยว่า การกำหนดความเร็วรถยนต์นั้น มีพื้นฐานมาจากการลดค่าขนส่งด้วย ไม่ใช่เพียงแค่ลดปัญหาความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุเท่านั้น แต่มีนัยสำคัญต่อการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งคนและสิ่งของด้วยอีกประการหนึ่ง

เมื่อเปรียบเทียบการกำหนดความเร็วรถยนต์ที่วิ่งบนถนนปกติ (ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล) กับการกำหนดความเร็วบนทางพิเศษ พบว่า มีมาตรฐานการกำหนดความเร็วที่ไม่สัมพันธ์กัน ตาม พ.ร.บ.จราจรขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 67 กำหนดความเร็วรถยนต์ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง ซึ่งจะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เมื่อพิจารณาความตามกฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถกระบะบรรทุก (รถปิคอัพ) ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ทางพิเศษ ซึ่งเป็น "ทาง" ตามนิยาม พ.ร.บ.จราจรขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แต่ผ่อนผันให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถกระบะบรรทุก (รถปิคอัพ) ขับด้วยความเร็วไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อ

ชั่วโมง ทั้งนี้เนื่องจากวัตถุประสงค์ในการใช้ทางระหว่างบนถนนปกติ (ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล) และบนทางพิเศษ มีความแตกต่างกัน บนถนนปกติกำหนดความเร็วรถยนต์ขั้นต่ำไว้เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้สัญจรในทางร่วมกัน หรือจากคนเดินเท้า ในขณะที่บนทางพิเศษ จะกำหนดความเร็วขั้นต่ำสุดไว้ เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ด้วยความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย เช่นการเปลี่ยนช่องทางของรถยนต์ที่มีความเร็วต่ำ หรืออุบัติเหตุเฉี่ยวชนท้าย ประกอบกับการออกแบบถนนของวิศวกรรมจราจร และสมรรถนะของรถยนต์ที่ใช้ในปัจจุบัน Fildes et al.(1991) กล่าวสนับสนุนในงานวิจัยว่า เป็นการยากที่ผู้ขับขี่จะขับขี่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เพราะเชื่อว่า ถนนได้สร้างมาเพื่อให้ใช้ความเร็วได้อย่างปลอดภัย ซึ่งนักวิศวกรรมจราจรได้คำนวณระดับอัตราความเร็วรถยนต์ไว้สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้มาก เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเอง

ในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ด้วยวิธีการตรวจจับโดยการตั้งด่านตรวจ จากการศึกษาวิจัยของ Shinar และ Mcknight (1985) พบว่า การปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง เพราะผู้ขับขี่จะตระหนักได้ว่าอาจถูกจับกุมได้ และ Fildes และ Lee (1993) ระยะเวลาก่อนและหลังด่านตรวจ และระยะเวลาในการตั้งด่านตรวจ ซึ่งผู้ขับขี่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ว่า ณ จุดใดมีการตั้งด่านตรวจ ผู้ขับขี่จะชะลอความเร็วก่อนถึงด่าน และเริ่มเพิ่มความเร็วกลับมาอีกครั้งเมื่อพ้นระยะสายตาของด่านตรวจ และสามารถคาดการณ์ได้ว่าเวลาใดที่มีการตั้งด่าน และเวลาใดที่ไม่มีการตั้งด่าน จึงเป็นเหตุผลที่ว่า การตั้งด่านตรวจความเร็ว เป็นเพียงวิธีที่ใช้ในการบังคับพฤติกรรมการขับขี่ได้เพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น

เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายตรวจจับความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทางพิเศษสัมฤทธิ์ผล จึงใช้การตรวจจับความเร็วด้วยอุปกรณ์เครื่องตรวจวัดความเร็วระบบเลเซอร์ แสดงผลด้วยภาพดิจิทัล สามารถใช้เป็นพยานหลักฐานในการดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนขับขี่ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงได้ ในการตั้งจุดตรวจค่านิ่งถึงบริเวณที่เสี่ยงต่อเกิดอุบัติเหตุสูง และเป็นจุดที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถตั้งจุดตรวจได้อย่างปลอดภัย ซึ่งห่างจากจุดที่จะทำการจับภาพรถยนต์เป็นระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ในการจับกุมก็เพื่อการป้องกันและปรามผู้ขับขี่มิให้ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

บทกำหนดโทษ พ.ร.บ.จราจรขนส่งทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 152 "ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท" และมาตราการบันทึกระยะทาง อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 161 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติ

จรรยาบรรณ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 กำหนดการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ สำหรับผู้ขับขี่ฝ่าฝืนความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดมีโทษปรับสถานเดียว และบันทึกคะแนน 30 คะแนน โทษปรับอยู่ในอำนาจดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้มีอำนาจ (พนักงานสอบสวน)

5.1.2 ผลการศึกษาข้อมูลเชิงปริมาณ จากการเก็บแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างจากประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ ในระบบทางด่วนขั้นที่ 2 หรือ ด่วนอโศก โดยเลือกแบบวิธีสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (simple random sampling) ซึ่งขั้บรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม พบว่า

5.1.2.1 ลักษณะข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 261 คน คิดเป็นร้อยละ 66.8 และเป็นเพศหญิงจำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 33.2 มีอายุระหว่าง 18-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.9 มีการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 214 คน คิดเป็นร้อยละ 54.7 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รถยนต์ที่ใช้คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 275 คน คิดเป็นร้อยละ 70.3 ระยะเวลาการขับขี่ส่วนใหญ่ขับขี่เป็นเวลาว่าง 1-5 ปี จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 38.6 รองลงมาได้แก่ ขับขี่ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0 ขับขี่ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 18.2 และขับขียน้อยกว่า 1 ปี จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.3 ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล (5ปี) จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 39.6 และใช้ทางพิเศษ น้อยกว่า 10 ครั้งต่อหนึ่งสัปดาห์ จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 50.6

5.1.2.2 ระดับความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วบนทางพิเศษ ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ความเข้าใจอยู่ในเกณฑ์มาก สามารถทำคะแนนได้ช่วงระหว่าง 7-9 คะแนน สูงสุด 9 คะแนน จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.44 ทำคะแนนได้ 8 คะแนน จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 30.69 ทำคะแนนได้ 7 คะแนน จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 39.13 และมีระดับความรู้ความเข้าใจในเกณฑ์ปานกลาง สามารถทำคะแนนได้ช่วงระหว่าง 5-6 คะแนน ทำคะแนนได้ 6 คะแนน จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 18.16 และต่ำสุดทำคะแนนได้ 5 คะแนน จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.58

5.1.2.3 ระดับกระบวนการรับรู้ และกระบวนการคิด ส่วนใหญ่มีระดับกระบวนการรับรู้ และกระบวนการคิดอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง ที่ระดับคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 2.8-4.4 จำนวน 220 คน คิดเป็นร้อยละ 56.3 ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ทางพิเศษ (ทางด่วน) กวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดบนทางพิเศษ (ทางด่วน) ในช่วงเวลา 09.01-12.00 น. จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 38.1 และส่วนใหญ่ได้เคยถูกจับกุมเพียงครั้งเดียว จำนวน 374 คน คิดเป็นร้อยละ 95.7 ที่ได้เคยกระทำความผิดซ้ำ ถูกจับกุมครั้งที่ 2 จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.1 และถูกจับกุมครั้งที่ 3 จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 ในการถูกจับกุมขณะที่ทำการตอบแบบสอบถาม ผู้ขับขี่ที่ถูกจับกุมที่ความเร็วระหว่าง 121-130 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมากที่สุด จำนวน 238 คน คิดเป็นร้อยละ 60.9 และน้อยที่สุดคือขับขี่ตั้งแต่ 170 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ในขณะเดียวกัน ผู้ขับขี่ที่คิดเห็นว่า ควรแก้ไขข้อกฎหมายจราจรในเรื่องการควบคุมความเร็วจากขับขี่ได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็น ขั้วที่รถยนต์ได้ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 30.2 รองลงมาที่ความเร็วไม่เกิน 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.3 ความเร็วไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 และเมื่อเปรียบเทียบระดับความเร็วสูงสุดต่ำสุด พบว่าผู้ขับขี่ที่คิดเห็นว่า ระดับความเร็วรถยนต์ที่ควรแก้ไขต่ำสุดอยู่ที่ ไม่เกิน 123 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และสูงสุดอยู่ที่ ไม่เกิน 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเหตุผลที่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ลดความเร็วรถยนต์ลง จากที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พบว่าสาเหตุที่สำคัญที่สุดคือ พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทางพิเศษ (ทางด่วน) ปฏิบัติหน้าที่อยู่ รองลงมาได้แก่ อันดับที่ 2 ฝนตก ทิศนะวิสัยไม่ดี หรือพื้นถนนลื่น อันดับที่ 3 พบเห็นอุบัติเหตุบนทางพิเศษ (ทางด่วน) อันดับที่ 4 ราคาน้ำมัน/ก๊าซเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับรถยนต์ขึ้นราคา และอันดับที่ 5 มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย

5.1.2.4 ทศนคติของผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ (ทางด่วน) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ เห็นด้วยอย่างยิ่งกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรถือเป็นมารยาททางสังคมอย่างหนึ่ง" จำนวน 278 คน คิดเป็นร้อยละ 71.1 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรควบคุมความเร็วรถยนต์บนทางพิเศษ (ทางด่วน) (ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เหมาะสมกับพฤติกรรมขับขี่ของคนไทย" จำนวน 252 คน คิดเป็นร้อยละ 64.5 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด" จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 30.7 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "การขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในบางครั้ง ไม่ถือเป็นการเสียมารยาทในการขับขี่ เช่น ขับรถฝ่าไฟแดงในเวลาฉุกเฉิน ขณะที่ไม่มีรถยนต์สัญจรบริเวณแยกดังกล่าว หรือขับขี่รถยนต์เร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเวลาที่ไม่มีการจราจรพลุกพล่าน" จำนวน 329 คน คิดเป็นร้อยละ 84.1 เห็นด้วยอย่างยิ่งกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรต้องมีการปรับปรุงเรื่องข้อกำหนดความเร็วให้มีความทันสมัย และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้ทาง" จำนวน 312 คน คิดเป็นร้อยละ 79.8 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "กล้องตรวจจับความเร็วมีมาตรฐาน น่าเชื่อถือ ใช้

เป็นพยานหลักฐาน และตรวจสอบได้ จำนวน 269 คน คิดเป็นร้อยละ 68.8 เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "ตำรวจจราจรมีความรู้ความสามารถในการใช้เครื่องตรวจจับความเร็ว" จำนวน 335 คน คิดเป็นร้อยละ 85.7 ไม่เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "ตำรวจจราจรเรียกรับสินบนกับผู้ขับขี่บนทางด่วน" จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 47.8 และเห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่บนทางด่วน" จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 59.1 เมื่อนำผลการตอบแบบสอบถามของผู้ขับขี่จัดระดับทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจำกัดความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางพิเศษ (ทางด่วน) พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีระดับทัศนคติในเกณฑ์ปานกลาง ที่ระดับคะแนนเฉลี่ย 2.01-3.00 จำนวน 217 คน คิดเป็นร้อยละ 55.5 รองลงมาได้แก่ ในเกณฑ์สูง ที่ระดับคะแนนเฉลี่ย 3.01-4.00 จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0 และต่ำสุดในเกณฑ์ต่ำ ที่ระดับคะแนนเฉลี่ย 1.00-2.00 จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

5.1.2.5 ผลการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพคำถามปลายเปิดข้อเสนอแนะของแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างจากประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ (ทางด่วน)

พบว่าปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ ขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบนทางพิเศษ (ทางด่วน) เรียงลำดับ 3 ลำดับแรก ได้แก่ มีธุระเร่งด่วน ต้องการไปถึงจุดหมายให้เร็วที่สุด จึงเลือกตัดสินใจใช้ทางพิเศษ (ทางด่วน) จำนวน 203 คน รองลงมาคือ ขับรถไปเรื่อยๆ ไม่ทันมองความเร็วบนมาตรวัด พอรู้สึกตัวอีกทีก็ขับเร็วเกินไปแล้ว จำนวน 39 คน และไม่คิดว่าจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาตรวจจับบนทางพิเศษ (ทางด่วน) จำนวน 29 คน และพบด้วยว่า ความเร็วที่ผู้ขับขี่คิดว่าเหมาะสมในการแก้ไขกฎหมายให้สามารถขับที่ได้คือ ขับที่ได้ไม่เกิน 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 187 คน รองลงมาได้แก่ ขับที่ได้ไม่เกิน 140 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 34 คน และ ขับที่ได้ไม่เกิน 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 15 คน และข้อเสนออื่นๆ ที่ผู้ขับขี่ได้ให้ความเห็นไว้ ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ควรจะกำหนดอัตราค่าปรับให้น้อยลง เพราะปรับอัตราเดียว 500 บาท เป็นเงินค่อนข้างสูง จำนวน 30 คน รองลงมาได้แก่ ขอให้กำหนดกฎหมายการควบคุมความเร็วให้ชัดเจนว่าสามารถขับที่ได้ด้วยความเร็วเท่าไร ไม่ควรที่จะผ่อนผัน เพราะการผ่อนผันบางครั้งไม่มีความแน่นอน อาจยกเลิกเมื่อไหร่ก็ได้ เพราะประชาชนทั่วไปไม่ทราบ และอาจนำไปสู่การเรียกรับสินบนเป็นการต่อรองไม่ทำการจับกุมได้ จำนวน 7 คน และ ข้อเสนอแนะเรื่องการขอให้มีการตักเตือนในกรณีขับขี่ฝ่าฝืนครั้งแรก เพราะผู้ขับขี่บางคนไม่ทราบว่ามีการตรวจจับเรื่องความเร็ว และไม่ทราบว่าบนทางด่วนให้ขับที่ได้เท่าไร จำนวน 6 คน

5.1.3 ผลการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ

5.1.3.1 การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์จำนวน 9 คน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเป็นผู้ที่เคยขับรถยนต์เร็วกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงบ่อยครั้ง และไม่สามารถบอกได้ว่าขับที่ฝ่าฝืนมาแล้วกี่ครั้ง และมีบางครั้งที่ขับที่ฝ่าฝืนแล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจับกุม สาเหตุที่ขับที่ฝ่าฝืนเพราะเชื่อว่า เหตุผลที่สร้างทางพิเศษ (ทางด่วน) ก็เพื่อให้รถยนต์วิ่งสัญจรได้ด้วยความเร็วสูง ในด้านของกฎหมายนั้น ไม่ทราบว่ามีข้อกำหนดความเร็วไว้ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อีกประเด็นหนึ่งคือ ผู้ขับที่มีความเชื่อมั่นในอุปกรณ์ส่วนควบรถยนต์ที่ใช้ขับในปัจจุบัน โดยเชื่อว่ารถยนต์ที่ผลิตขึ้นมา นั้น มีระบบความปลอดภัยในการขับที่สูง สามารถขับได้ด้วยความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ประกอบกับถนนในปัจจุบันน่าจะรองรับการขับที่ใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย ในด้านข้อกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางพิเศษ (ทางด่วน) ผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นหลากหลาย แต่เห็นพ้องต้องกันว่าการกำหนดโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท เป็นการกำหนดโทษที่เหมาะสม แต่ในการปรับตามดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เห็นว่าควรปรับน้อยกว่า 500 บาท และเห็นควรให้ปรับตามอัตราความเร็วที่ฝ่าฝืน และส่วนใหญ่เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจควรจะผ่อนผันให้กับผู้ขับที่ฝ่าฝืนที่มีความจำเป็น หรือในช่วงเวลาเร่งด่วน

5.1.4 สรุปผลการศึกษา

งานวิจัยของ สุรพล พยอมแย้ม (2545) พบว่า พฤติกรรมของมนุษย์เริ่มที่กระบวนการรับรู้ (Perception Process) บุคคลจะรับรู้ได้ด้วยการสัมผัส หรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่างๆ รอบตัว ผ่านกระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) หรือเรียกว่า “กระบวนการทางปัญญา” ในการคิดตรึงตรอง ตลอดจนพัฒนาารูปแบบ และระบบการคิด จนกระทั่งแสดงออกเป็นพฤติกรรม (Spatial Behavior) ซึ่งผลการศึกษาวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจร ที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วรถยนต์เป็นอย่างดี แสดงให้เห็นว่ากฎหมายจราจรถือเป็นบรรทัดฐานของคนในสังคมที่ได้รับการเรียนรู้และถ่ายทอด ผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคมในทุกชนชั้น จึงปฏิเสธไม่ได้ว่า ผู้ขับที่ทุกคนจะไมรู้ หรือไม่เข้าใจข้อกฎหมายจราจร ซึ่งพฤติกรรมการขับที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วรถยนต์ เมื่อเปรียบเทียบกับงานวิจัยของ ณรงค์ เส็งประชา (2538) พบว่าพฤติกรรมการขับที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ถือเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน ที่เกิดจากการเรียนรู้ (Learned Behavior) ในลักษณะที่เกิดจากความเคยชิน ซึ่งตอบสนองต่อตัวกระตุ้นเดิมซ้ำๆ ร่วมกับการให้เหตุผลและประสบการณ์ จะตอบสนองต่อเหตุการณ์ใหม่ที่มีลักษณะเดิม หรือต่างออกไป ขึ้นกับการตัดสินใจของบุคคลนั้น

หากการที่ได้สัมผัสกับพฤติกรรมของบุคคลอื่นเกิดขึ้นตามลักษณะข้างต้น จะเกิดการเลียนแบบขึ้นในลักษณะที่มีการเลียนแบบซ้ำไปมานี้เอง ทำให้คนส่วนหนึ่งคิดเห็นว่า การขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ไม่ถือว่าเป็นพฤติกรรมที่น่ารังเกียจ แม้ว่าผู้ขับขี่จะทราบดีว่า กฎหมายจราจรถือเป็นส่วนหนึ่งของบรรทัดฐานของสังคม และเป็นมารยาททางสังคมด้วย ปรากฏตามผลการศึกษาวิจัยทัศนคติการขับขี่พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติกับข้อความที่ว่า "กฎหมายจราจรถือเป็นมารยาททางสังคมอย่างหนึ่ง" ส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 278 คน คิดเป็นร้อยละ 71.1 ในขณะที่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่กลับมีทัศนคติที่ว่า "การขับขี่รถยนต์ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในบางครั้ง ไม่ถือเป็นการเสียมารยาทในการขับขี่" เห็นด้วย จำนวน 329 คน คิดเป็นร้อยละ 84.1 ซึ่งแสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยอมรับในบรรทัดฐานของสังคม แต่กลับแสดงพฤติกรรมที่มีลักษณะตรงกันข้าม ทั้งนี้เมื่อศึกษาในงานวิจัยของ สุพัตรา สุภาพ (2541) พบว่าผู้แสดงพฤติกรรมอาจคิดเห็นไม่ยอมรับกติกาของสังคม หรือกติกาของสังคมเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลนั้นๆ อ้างถึงนักสังคมวิทยา โรเบิร์ต เค. เมอร์ตัน (Robert K. Merton, 1938) ที่ได้ทำการศึกษาภาวะขัดแย้งภายในสังคม ที่เรียกว่า "Anomie" ซึ่งมีลักษณะเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน (Innovation) ยึดมั่นในจุดหมายปลายทาง แต่ไม่ยอมรับวิธีทางสังคม ซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเบี่ยงเบนนั้นทำได้ยาก เนื่องจากจะต้องปรับเปลี่ยนความรู้สึกนึกคิด และทัศนคติของบุคคล คือ การเพิ่มโอกาสการติดต่อ รับรู้ และสัมผัสกับผู้ที่มีพฤติกรรมปกติ และลดการติดต่อหรือการรับรู้จากรูปแบบการประพฤติที่เบี่ยงเบน ซึ่งผลการศึกษาวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยที่ว่ากฎหมายมีความล้าหลัง และต้องปรับเปลี่ยนให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงตามยุคสมัย เนื่องจากการกำหนดความเร็วรถยนต์เป็นไปตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 อ้างถึง ประกาศคณะปฏิวัติที่ 290 ลง 27 พ.ย.2515 และกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 6 พ.ศ.2522 รถยนต์ที่วิ่งบนทางพิเศษกำหนดความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท เป็นกฎหมายที่มีความล้าหลัง (ช่วง พ.ศ.2515-2522) จึงเป็นเหตุผลที่ว่า ทำไมผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จึงขับขี่ฝ่าฝืนความเร็วที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนั้นผู้ศึกษาวิจัยจึงเห็นว่า การแก้ไขกฎหมาย หรือข้อบังคับ มีความเป็นไปได้และสมเหตุสมผลกว่าการแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่ เนื่องจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคล มีตัวแปรและปัจจัยที่ซับซ้อน ดังเช่นผลการทดสอบสมมติฐานในครั้งนี้พบว่า กระบวนการรับรู้และกระบวนการคิด มีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการขับขี่ กล่าวคือ เมื่อกระบวนการรับรู้และกระบวนการคิดของผู้ขับขี่แตกต่างกัน ย่อมแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมที่แตกต่างกันด้วย ในการแก้ไขกฎหมาย หรือข้อบังคับ เกี่ยวกับการจำกัดความเร็วรถยนต์ เห็นควรให้ทำการศึกษาปัจจัยให้มีความรัดกุม รอบด้าน และเน้นหนักในด้าน

ความปลอดภัย อีกทั้งเห็นควรให้ทำประชาพิจารณ์ มองทัศนยะและความเห็นของประชาชนส่วนใหญ่ก่อน เพื่อสร้างมาตรฐาน บรรทัดฐาน และกฎของสังคมร่วมกัน

5.2 ข้อจำกัดในการวิจัย

5.2.1 ในช่วงระยะเวลาที่ตั้งด้านตรวจวัดความเร็วนั้นแต่ละจุดจะตั้งเพียง 2 ชั่วโมง ซึ่งความเป็นจริงแล้วจุดดังกล่าวมีรถวิ่งอยู่ตลอด 24 ชั่วโมง แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถตั้งด้านตรวจวัดความเร็วได้ตลอดตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากข้อจำกัด เรื่องกำลังพลและงบประมาณของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงน่าจะเชื่อได้ว่าในช่วงเวลาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้ตั้งด้านตรวจวัดความเร็ว ก็จะมีผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

5.2.2 พื้นที่การจราจรบนทางด่วนชั้นที่ 2 (ที่ทำการศึกษาวิจัย) มีการตั้งด้านตรวจวัดความเร็วเพียง 2 จุดเท่านั้น คือบริเวณด่านประชาชื่นด้านขาเข้า และด่านอโศก 4 ด้านขาเข้า เนื่องจากข้อจำกัด เรื่องกำลังพลและงบประมาณของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งในความเป็นจริงแล้ว น่าเชื่อได้ว่าในจุดที่ไม่ได้มีการตั้งด้านก็มีรถยนต์บางคันขับโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

5.2.3 ในการศึกษา กลุ่มตัวอย่างต้องเป็นผู้ขับขี่รถยนต์บนทางด่วนที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมเท่านั้น ทำให้ต้องไปทำการเก็บข้อมูลยังจุดที่เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด้านตรวจวัดความเร็ว ซึ่งอยู่บนทางด่วน ซึ่งมีข้อจำกัดคือ

1) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างของผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด จะเก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่ที่เพิ่งถูกจับกุมในความผิดฐานขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด หรือผู้ขับขี่ที่เพิ่งจะเสียค่าปรับในความผิดฐานขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดเท่านั้น ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมักจะไม่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลเพราะมีทัศนคติเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านลบ

2) ในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างแต่ละครั้ง จะเก็บข้อมูล ณ จุดที่เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วนตั้งด้านกวาดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ซึ่งสภาพแวดล้อม ณ ด้านตรวจไม่เอื้ออำนวยต่อการให้ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง เช่น มีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่และผู้ขับขี่ซึ่งถูกจับกุมเนื่องจากกระทำความผิดจราจรในข้อหาต่างๆ, อากาศร้อนและมีควันพิษจากท่อไอเสียของรถยนต์ค่อนข้างเยอะ

3) การรวบรวมสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างต้องใช้เวลามาก เนื่องจาก การตั้งด้านกวาดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดแต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง และจะมีกลุ่มตัวอย่างสมัครใจยินยอมให้ข้อมูลโดยเฉลี่ยเพียง 1 – 2 รายเท่านั้น เพราะข้อจำกัดด้านเวลา จึงต้องร้องขอให้ทำการสัมภาษณ์ต่ออีกระยะเวลาหนึ่ง

4) ในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ให้ความร่วมมือน้อย สาเหตุเนื่องมาจากมีทัศนคติในด้านลบที่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมและต้องเสียค่าปรับในราคาที่สูง ซึ่งผู้ศึกษาต้องใช้เวลาในการสร้างความคุ้นเคยและทำความเข้าใจกับกลุ่มตัวอย่างค่อนข้างนานกว่ากลุ่มตัวอย่างจะยินยอมให้ความร่วมมือ

5.3 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายการจำกัดความเร็วบนทางด่วนให้เหมาะสม เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้รถยนต์ใช้ความเร็วบนทางด่วนได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจได้มีการผ่อนผันให้สามารถขับได้ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กรณีดังกล่าวควรมีการแก้ไขกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรเลยที่กำหนดให้ใช้ความเร็วได้เท่าใด

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วของรถยนต์บนทางพิเศษนั้น ควรได้รับความสนใจและนำมาศึกษาว่ายังเหมาะสมกับยุคสมัยปัจจุบันหรือไม่ แม้ว่าผลการศึกษานั้นจะออกมาเช่นใดก็ตาม เนื่องจากการศึกษาในเรื่องนี้จะเป็นการสร้างเชื่อมั่นให้กับผู้ขับขี่รถยนต์ที่ใช้ทางด่วน ว่ากฎหมายมิได้ล้าหลังแต่มีการพัฒนาให้เหมาะสมกับยุคสมัยอยู่เสมอ สอดคล้องกับเทคโนโลยีด้านยานยนต์ที่มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา

3. ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สามารถกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจรในทางพิเศษ ได้เอง ดังเช่นเคยมีการออกข้อบังคับในเรื่องการห้ามมิให้รถซึ่งบรรทุกคนหรือสิ่งของโดยไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันการตกหล่นขึ้นทางพิเศษ หรือ การห้ามรถบรรทุกวัตถุอันตรายวิ่งในทางพิเศษบางช่วง ซึ่งหากมีการศึกษาถึงความเหมาะสมของความเร็วที่จะใช้บนทางด่วนแล้ว ผู้ว่าการทางพิเศษสามารถดำเนินการประกาศเป็นกฎหมายข้อบังคับใช้ได้เลย ซึ่งเป็นการลดขั้นตอนในการดำเนินการเรื่องการแก้ไขกฎหมาย ซึ่งต้องใช้ระยะเวลา

4. กรมขนส่งทางบก ซึ่งมีหน้าที่ ในการออกใบอนุญาตขับขี่ ควรให้ความสำคัญในเรื่องกฎความปลอดภัยบนท้องถนนโดยเฉพาะเรื่องการจำกัดความเร็วของรถ โดยข้อสอบที่จะใช้ทดสอบผู้ขอทำอนุญาตขับขี่ใหม่ ควรเพิ่มเติมในเรื่องกฎหมายเกี่ยวกับความเร็วให้มากขึ้น และอาจให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่บังคับใช้หมายจราจร โดยเฉพาะในส่วนของกองบังคับการตำรวจจราจร มีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในออกใบอนุญาตขับขี่ รวมทั้งมีส่วนร่วมในการทำการทดสอบผู้ที่สอบใบอนุญาตขับขี่ด้วย

5. การต่อใบอนุญาตขับขี่ที่ควรให้มีการทดสอบความรู้กับผู้ที่มาต่อใบอนุญาตขับขี่ทุกครั้ง โดยข้อสอบที่จะนำมาใช้ทดสอบนั้นควรประเมินมาจากอัตราการฝ่าฝืนกฎหมายของผู้ขับขี่โดยทั่วไปในช่วงเวลานั้นๆ ทั้งนี้ควรให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีส่วนร่วมในการปฏิบัติด้วยเช่นกัน

6. ควรมีการจัดสรรงบประมาณ ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพในการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิด เช่น จัดซื้อกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติมาติดตั้งไว้บนทางพิเศษในหลายๆจุด โดยอาจเริ่มจากจุดที่มีความเสี่ยงกับการเกิดอุบัติเหตุหรือทางร่วมทางแยก ทางโค้งต่างๆ เพื่อที่จะสามารถกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนได้ครอบคลุมขึ้น รวมทั้งเป็นการสร้างความยุติธรรมในการกวดขันจับกุมให้กับผู้ขับขี่ทุกๆคนด้วย

7. มีการรณรงค์หรือขอความร่วมมือกับภาคเอกชน ซึ่งเป็นผู้จำหน่ายรถยนต์ กำหนดให้การโฆษณาขายรถยนต์รุ่นใหม่ๆ ตามสื่อต่างๆ มีข้อความในการประชาสัมพันธ์หรือให้ข้อมูลเกี่ยวกับความเร็วตามกฎหมายหรือความเร็วที่ปลอดภัยในการขับขี่ด้วย ดังเช่นโฆษณาเครื่องยนต์ที่มีแอลกอฮอล์มีการเตือนเรื่อง หากดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จะทำให้ประสิทธิภาพในการขับขี่ลดลง

8 .เทคโนโลยีสมัยใหม่ ทางโรงงานผู้ผลิตรถยนต์สามารถลดความเร็วของรถ ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่โรงงานตั้งไว้ได้ ประเด็นนี้รัฐบาลอาจนำมาบังคับใช้กับโรงงานผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้นำเข้ารถยนต์เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมาย แต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงความเหมาะสมกับสภาพสังคมด้วย

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจ อาจใช้ดุลยพินิจในการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษ ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่ละคนมีดุลยพินิจไม่เหมือนกัน แต่ลักษณะของเหตุการณ์ที่จะทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องใช้ดุลยพินิจนั้นมักจะมีลักษณะใกล้เคียงกัน ประเด็นนี้ ในระดับหัวหน้าหน่วยงาน(หัวหน้าสถานี) อาจมีการวางกรอบการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรว่าให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานใช้ดุลยพินิจในกรณีใดได้บ้างหรือสามารถผ่อนผันให้กับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนได้ในเรื่องใดบ้าง ทั้งนี้ต้องเป็นไปอย่างเท่าเทียมกันและสามารถตรวจสอบได้

2. เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีการรับฟังความเห็นจากประชาชนอยู่เสมอ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนารูปแบบการทำงานให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ทั้งนี้จะต้องยึดกฎหมายเป็นหลัก

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง อาจใช้ช่วงเวลาตั้งด่านตรวจวัดความเร็วในการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลกับผู้ขับขี่ เช่น ช้อกกฎหมายอย่างละเอียด ความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจากการขับรถเร็ว(โดยอาจเชิญผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขับรถเร็วมาช่วยในการประชาสัมพันธ์ ดังเช่นโครงการเมาไม่ขับเชิญผู้ที่พิการจากการถูกผู้ขับขี่ที่เมาสุราขับรถชนมาช่วยประชาสัมพันธ์) เพื่อสร้างความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่ให้ทราบถึงเหตุผลและความจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มิใช่แค่ปฏิบัติตามกฎหมายเพราะกลัวถูกจับกุมเท่านั้น

5.4 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยเพิ่มเติม

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษากลุ่มตัวอย่างเพียงส่วนเดียวคือผู้ขับขี่รถยนต์บนทางพิเศษที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ไม่อาจนำมาเป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรทั้งหมดได้ และเป็นการศึกษารูปแบบของทางพิเศษในภาพรวม ยังไม่มีการแบ่งแยกตามลักษณะทางกายภาพ การทำการศึกษาเพื่อต่อยอดองค์ความรู้ จึงควรศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างอื่น เช่น เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษ ผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ และประการสำคัญควรศึกษารูปแบบทางกายภาพของทางพิเศษซึ่งมีลักษณะทางที่หลากหลาย บางช่วงเป็นทางตรงยาวระยะทางหลายกิโลเมตร เช่น ตั้งแต่ด่านประจักษ์ขึ้นถึงด่านบางปะอิน บางช่วงมีทางขึ้นลงทางด่วนติดกันหลายจุด เช่น ด่านยมราชถึงด่านพระรามเก้า บางช่วงเป็นทางที่เชื่อมต่อกับทางปกติซึ่งมีสภาพการจราจรที่ติดขัด เช่น ทางลงทางด่วนพหลโยธิน หรือทางลงทางด่วนสุขุมวิท ตลอดจนทางพิเศษบางช่วงยังมีลักษณะเป็นวงเวียนซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อทางด่วนจากหลายทิศทาง เช่น บริเวณทางต่างระดับพญาไท ทางต่างระดับมักกะสัน หรือทางต่างระดับรามคำแหง ความแตกต่างทางกายภาพของทางพิเศษนี้ น่าจะเป็นตัวกำหนดความเร็วของรถยนต์ด้วย