

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3” เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 2) เพื่อศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 3) เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 โดยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชากรตัวอย่าง คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้บริหารในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล ในเดือนมีนาคม 2551 ผู้ศึกษาได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งได้รับแบบสอบถามตอบกลับ จำนวน 400 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100.0 และแบบสัมภาษณ์กับผู้บริหารในพื้นที่ จำนวน 3 คน

หลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลได้เสร็จแล้ว ได้นำแบบสอบถามทั้งหมดมาตรวจความถูกต้องและความสมบูรณ์ของคำตอบ เปลี่ยนเป็นรหัสตัวเลขและนำมาวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS) ในการคำนวณหาค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ผลการศึกษาครอบคลุมประเด็นหลัก ๆ คือ ข้อมูลทั่วไปของประชากร สภาพปัญหาการจราจรบนถนนสายหลัก ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจร ตลอดจนแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร เป็นต้น

สรุปผลการศึกษา

1. ข้อมูลทั่วไปของประชากรที่ศึกษา

จากการศึกษาพบว่าประชาชน ส่วนใหญ่ร้อยละ 71.5 เป็นเพศชาย ร้อยละ 25.2 มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 46.3 มีสถานภาพสมรส ร้อยละ 27.5 ระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 27.3 อาชีพลูกจ้าง / พนักงานบริษัท ร้อยละ 21.5 รายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 55.8 ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 29.0 ใช้เส้นทางจราจรเวลา 06.00-10.00 น. ร้อยละ 67.8 มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่ ร้อยละ 50.0 ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ

2. ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3

สภาพปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล ผู้ศึกษาได้กำหนดตัวชี้วัดไว้ 4 ด้าน คือ 1) ด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน 2) ด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร 3) ด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจร 4) ด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจราจรในแต่ละด้าน ดังนี้

2.1 ด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน พบว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับระบบการขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.19) การมีรถติดมักเป็นเวลาเช้าและเย็นในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99) จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94) การวางแผนจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69) การขาดแคลนพื้นที่ถนนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.49) การมีการก่อสร้างบนถนนในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.34)

สรุปภาพรวมพบ ว่าปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77)

2.2 ด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59) ความเร่งรีบในการเดินทางในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18) การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพในระดับมาก

(ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77) การละเมิดกฎ ระเบียบจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.34) การไม่รู้กฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.25)

สรุปภาพรวมพบว่าปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82)

2.3 ด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจร ประชาชนมีปัญห และอุปสรรคเกี่ยวกับเส้นทางที่ 5 ถนนร่มเกล้า เริ่มจากแยกลาดกระบัง-ถนนสุขุมวิทในระดับ มาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.85) เส้นทางที่ 7 ถนนรามอินทราเริ่มจากคลองบางชัน-สี่แยกมีนบุรีใน ระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44) เส้นทางที่ 3 ถนนสีหบุรานุกิจ เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี-ถ.ร่มเกล้าใน ระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.14) เส้นทางที่ 1 ถนนสุขุมวิท เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี-สุดเขต กรุงเทพมหานครในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10) เส้นทางที่ 2 ถนนรามคำแหง เริ่มจาก คลองบางชัน-ถนนสุขุมวิทในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.50) เส้นทางที่ 8 ถนนฉลองกรุง เริ่ม จากคลองประเวศบุรีรมย์-คลองลำซวดเตย-คลองลำพะอง-ถนนสุขุมวิทในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 2.32) เส้นทางที่ 4 ถนนนิมิตใหม่เริ่มจากถนนสุขุมวิท-สุดเขตกรุงเทพมหานคร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 2.13) เส้นทางที่ 6 ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง เริ่มจากคลองตาฟูก-คลองหัวตะเข้ในระดับ น้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.10)

สรุปภาพรวมพบว่า ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านบริเวณเส้นทาง ของถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจรในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82)

2.4 ด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว พบว่า ประชาชนมีปัญหาและ อุปสรรคเกี่ยวกับ มีการขูดเจาะซอสนแซมถนน พื้นผิวจราจรและขยายเส้นทางในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99) ระบบเทคโนโลยีด้านสัญญาณไฟเครื่องหมายจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณ รถในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47) การจอดรถไม่เป็นระเบียบและจอดในที่ห้ามจอด ในระดับ ปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36) การมีถนนแคบ ไม่สามารถรองรับปริมาณรถที่มากได้ ในระดับ ปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32) ถนนบางสายมีรถติด เพราะเป็นสถานที่ราชการ สถานที่ ประกอบธุรกิจ สถานศึกษาในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.09) เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ประชา สัมพันธ์และจัดการจราจรไม่ดีพอในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.61) เกิดอุบัติเหตุบนถนน บ่อยครั้ง ในระดับน้อย (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44)

สรุปภาพรวมพบว่าประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้าน สาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการ จราจรในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39)

3. ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในพื้นที่
ความรับผิดชอบของ กองบังคับการตำรวจนครบาล 3

ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรของกองบังคับการตำรวจนครบาล ผู้ศึกษาได้กำหนดตัวชี้วัด ไว้ 3 ด้าน คือ 1) ด้านการควบคุมและการจัดการจราจร 2) ด้านบังคับใช้กฎหมาย 3) ด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในแต่ละด้าน ดังนี้

3.1 ด้านการควบคุมและการจัดการจราจร พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจเกี่ยวกับการแสดงเครื่องหมายจราจร และป้ายต่าง ๆ เข้าใจง่ายและมองเห็นได้ชัดเจน ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34) การให้สัญญาณจราจร (สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีด) ของตำรวจจราจร ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้การผ่อนผันในเรื่องกฎจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.49) เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถเข้ามาช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45)

สรุปภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการควบคุมและการจัดการจราจรในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90)

3.2 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86) การออกไปสั่งให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความเหมาะสมในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82) เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการสอบถาม / การแจ้งข้อหา/ จับกุม / ตรวจค้น มีความเหมาะสมในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎจราจรอย่างเหมาะสม ไม่เลือกปฏิบัติในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.23)

สรุปภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมายในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59)

3.3 ด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่งกายเรียบร้อยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.62) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยถูกต้องรวดเร็วในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.55) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพูดจาสุภาพในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66) การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้า

หน้าที่ตำรวจจราจรได้มุ่งเน้นถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตไม่รับสินบนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43)

สรุปภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96)

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81)

4. ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักของในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3

4.1 ด้านสภาพการจราจร พบว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับเร่งปรับปรุงสภาพถนนให้พร้อมใช้อยู่เสมอในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09) ขยายเส้นทางการจราจร / เพิ่มเส้นทางลาดในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99) ควรมีจัดช่วงเวลาในการซ่อมแซมถนนเส้นทางที่เหมาะสมในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.37) พัฒนาและปรับปรุงเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟให้รองรับกับปริมาณรถในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31)

สรุปภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักด้านสภาพจราจรในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76)

4.2 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับการเพิ่มโทษปรับและจับกุมให้สูงขึ้นเมื่อมีการทำผิดกฎจราจรในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09) การห้ามนำรถที่ไม่ได้มาตรฐานเข้ามาเขตพื้นที่ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04) อาสาสมัครจราจรเพิ่มขึ้นโดยมีกฎหมายและ พ.ร.บ. รองรับในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ไม่รับสินบน และไม่เลือกปฏิบัติในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42)

สรุปภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักด้านการบังคับใช้กฎหมายในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.78)

4.3 ด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ก่อนออกเดินทางทุกครั้งในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68) ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและมีน้ำใจในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41) วางแผนการเดินทางล่วงหน้าในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39) ใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อมีเหตุ

จำเป็นเท่านั้นในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39) ร่วมกันรณรงค์ ประชาสัมพันธ์การใช้กฎระเบียบจราจรที่ถูกต้องในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21)

สรุปภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21)

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรของประชาชนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91)

5. สรุปผลการสัมภาษณ์ของผู้บริหารงานในพื้นที่เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

5.1 สภาพปัญหาการจราจรที่สำคัญบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล
พบว่า มีปัญหาเกี่ยวปัจจัย

1) ด้านคน ยังไม่ค่อยเข้าใจเกี่ยวกับตัวบทกฎหมาย หรือข้อบังคับต่าง ๆ เนื่องจากคิดที่ไม่สำคัญ ไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายบังคับ เครื่องหมายจราจร ข้อห้ามต่าง ๆ การขับขี่โดยประมาท ทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา การใช้เส้นทางจราจรในเวลาเร่งด่วนพร้อมกัน

2) ด้านยานพาหนะ การใช้ยวดยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน อุปกรณ์บางส่วนไม่สมบูรณ์ ทำให้เกิดปัญหาการจราจร นอกจากนี้ยังมีปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้ไม่สามารถขยายถนนได้ทัน และระบบขนส่งมวลชนที่ยังมีข้อจำกัด

3) ด้านสภาพถนน การออกแบบเส้นทางทำทางยกระดับไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจร ซึ่งมีลักษณะโครงสร้างเหมือนโยแมงมุม ทำให้รถติดกระแสน้ำไปมาระหว่างทางตรงและตรอกซอกซอยอยู่ตลอดเวลา บริเวณถนนบางแห่งเป็นจุดรองรับน้ำจึงทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วม อุปกรณ์การควบคุมสภาพจราจรแต่ละช่วงไม่เท่ากัน ซึ่งในช่วงเวลาที่มีการปิดกั้นเส้นทางจราจรในบางช่วงทำให้เกิดรถติดสะสม มีสภาพถนนไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน

4) ด้านสิ่งแวดล้อม สภาพทางอากาศไม่ดี การให้สัญญาณไฟจราจรปล่อยรถไม่สัมพันธ์กัน

5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

พบว่า มีแนวทางแก้ไขปัญหามาเบื้องต้น ดังนี้

1) มีการอบรมเจ้าหน้าที่ กวดขัน ความประพฤติระเบียบวินัย

- 2) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกการจราจรออกปฏิบัติหน้าที่ประจำ รับผิดชอบ และกรณีได้รับการร้องขอจากทางภาครัฐและเอกชน
- 3) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจจราจร และเจ้าหน้าที่รถยกไว้คอยอำนวยความสะดวกช่วยเหลือ แก้ไขปัญหาจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนและภาวะปกติ หรือในกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น
- 4) มีการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน หรือกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเพื่อให้ปฏิบัติตาม และเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มีกฎเกณฑ์เพิ่มมากขึ้นในการซื้อรถใหม่ การออกไปขับขี่
- 5) เปิดการจราจรช่องทางพิเศษขึ้นเพื่อเร่งระบายรถที่คับคั่งให้เลื่อนไหลไปได้สะดวกในชั่วโมงเร่งด่วน การขยายเส้นทางถนนให้รองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น
- 6) มีการดำเนินการจัดโครงการอบรมฯ ประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง, ผู้ให้บริการรถรับจ้าง, และผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน
- 7) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อบรม บรรยาย ให้ความรู้กฎจราจร ระเบียบ ข้อบังคับ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ
- 8) มีการดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานของภาครัฐ และเอกชน เพื่อขอความร่วมมือในการปรับปรุงแก้ไข กฎระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ
- 9) ฝ่ายปฏิบัติการจราจรได้มีการสำรวจตรวจสอบ และจัดทำข้อมูล ประวัติ ผู้ให้บริการและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างของวินต่าง ๆ
- 10) ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้มีมาตรฐาน มีบริการอย่างทั่วถึง
- 11) ปรับปรุงการปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กันให้รถวิ่งได้อย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

1. ด้านแนวนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นการป้องกันก่อนเกิดเหตุเพื่อเตรียมรับการสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตไม่ต้องมาตามแก้ไขเมื่อเกิดปัญหาขึ้นแล้ว เช่น กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 ควรจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจรหรือ พ.ร.บ. อื่นที่เกี่ยวข้องและมีความรู้ความชำนาญในการจัดการจราจรออกให้ความรู้ บรรยาย ตามสถานศึกษา หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ระเบียบ ข้อบังคับ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเพื่อปัญหาการจราจร

2. ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรมีการเพิ่มอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้สอดคล้องกับภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น การพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่โดยการอบรมเพิ่มพูนความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ / อาสาสมัครงานจราจร เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร พ.ร.บ.ที่เกี่ยวข้อง และมีการศึกษาดูงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกับพื้นที่อื่นที่สามารถจัดการปัญหาการจราจรได้อย่างเหมาะสม ตลอดจนการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ถูกต้อง

3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 ควรมียึดถือกฎระเบียบการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างจริงจัง เมื่อพบเห็นผู้ที่ปฏิบัติผิดกฎจราจรควรมีมาตรการในการจัดการขั้นเด็ดขาด เพื่อสร้างระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน ไม่ควรปล่อยปะละเลยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนการทำความผิดจนเกิดเป็นความเคยชิน ซึ่งจะทำให้การแก้ไขปัญหานั้นภายหลังมีอุปสรรคและปัญหาอย่างยิ่ง

4. ด้านควบคุมและการจัดการจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 ควรมีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้มีความรู้อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการและหลักปฏิบัติงานจริง ไม่ใช่จัดการจราจรตามความรู้สึกของตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยอาจจะควบคุมการผลการวิจัยหรือผลการสำรวจข้อมูลของหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ผลการสำรวจปริมาณรถของสำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาปรับใช้สำหรับการควบคุมและจัดการจราจรอย่างถูกต้อง เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนและตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเอง

5. กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 ควรมีการดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานของภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเขตลาดกระบัง, กองวิศวกรรมจราจร, เพื่อขอความร่วมมือในการปรับปรุงแก้ไข กฎระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ และกรณีวัสดุอุปกรณ์ เครื่องหมายจราจร หรือสัญญาณไฟจราจรต่าง ๆ ชำรุด เสียหาย เลอะเลือน หรือใช้การไม่ได้ให้สามารถใช้งานได้ เพื่อประชาชนหรือผู้ใช้รถใช้ถนนจะได้เข้าใจเส้นทาง ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างมาก

6. ความสมบูรณ์ของยานพาหนะรวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ การปรับแต่งสภาพยานพาหนะหรือใช้งานผิดประเภท การบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป สูงเกินไป อุปกรณ์ส่วนควบรถไม่สมบูรณ์ ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น กรมการขนส่งทางบกควรมีการตรวจสอบสภาพรถที่จะนำมาใช้ในถนนให้มีอุปกรณ์ส่วนควบ รถควรอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ ก่อนที่จะให้จดทะเบียนเพื่อนำมาใช้ในถนน ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาแนวทางการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจร อาทิ ฝ่ายการจราจรของสถานีตำรวจ กลุ่มองค์กรภาครัฐและเอกชน กลุ่มองค์กรภาคประชาชน

2. ควรมีการศึกษารูปแบบการแก้ไขปัญหการจราจรเฉพาะพื้นที่ในเชิงลึกจากทุกกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการพิจารณาว่าถนนเส้นทางใด มีปัญหาการจราจรมากที่สุด แล้วร่วมกันนำเสนอความคิดเห็นเพื่อให้ทางออกร่วมกัน