

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

เนื้อหาในบทนี้เป็นการสรุปผลของการศึกษาความชอบของผู้ขับขีที่พึ่งมีต่อระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในกรุงเทพมหานคร โดยการศึกษาในมุ่งหวังช่วยให้ผู้เดินทางมีการวางแผนการเดินทางเพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางโดยการใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคตให้เกิดประโยชน์สูงสุด การศึกษานี้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลด้านทัศนคติ ข้อมูลการใช้บริการระบบข้อมูลผู้เดินทางการเดินทางและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้เดินทาง จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการทางสถิติ วัตถุประสงค์หลักของการศึกษามีดังต่อไปนี้

1. รวบรวมข้อมูลของระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้า (Advanced Traveler Information System) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกรุงเทพมหานคร
2. วิเคราะห์และประเมินการรับรู้และทัศนคติของผู้เดินทางที่มีต่อระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในปัจจุบัน
3. วิเคราะห์และประเมินการรับรู้เทคโนโลยีการให้ข้อมูลการจราจรในอนาคต ซึ่งได้แก่ ระบบนำทาง (Navigation System) ที่จะสามารถบอกสภาพการจราจรแบบทันกาล (Real Time) ได้
4. วิเคราะห์และประเมินเพื่อหาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเทคโนโลยีการให้ข้อมูลการจราจรในรูปแบบต่างๆ ในมุมมองของผู้ขับขี

6.1 สรุปผลการศึกษาระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในปัจจุบัน

จากการศึกษาระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าที่มีอยู่ในปัจจุบันในกรุงเทพมหานครโดยการสัมภาษณ์และรวบรวมข้อมูล พบว่าระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นมีความความถูกต้องและแม่นยำ เนื่องจากมีแหล่งข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือมาก เช่น กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) แต่เนื่องจากผู้เดินทางอาจไม่มีความเข้าใจ หรือมีความเข้าใจไม่ตรงกันระหว่างหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้ากับผู้เดินทาง จึงทำให้ผู้เดินทางบางส่วนยังคงไม่เชื่อถือในระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้า อาทิเช่น เส้นสีที่แสดงบนป้ายจราจรอัจฉริยะ ผู้เดินทางบางส่วนมีความเห็นว่ามันไม่ถูกต้องแม่นยำกับเหตุการณ์จริงที่ผู้เดินทางพบ ทั้งนี้อาจมาจาก 2 สาเหตุคือ เส้นสีที่แสดงบนป้ายนั้นคำนวณมาจากปริมาณการจราจรหารด้วยระยะระหว่างป้ายถึงป้าย ซึ่งบางจุดที่ตั้งป้ายนั้นระยะที่ห่างกันมาก และบาง

ช่วงอาจมีปัญหาการจราจรติดขัด แต่บางช่วงอาจไม่มีปัญหาจึงเป็นสาเหตุให้บางครั้งการเส้นสีแดงออกมาว่าเป็นสีเขียว (การจราจรคล่องตัว) ซึ่งอาจมีปัญหาการจราจรบ้างในบางช่วง และอีก 1 สาเหตุอาจมาจากการแสดงสภาพการจราจรในรูปแบบเส้นสีอย่างเดียวนั้นอาจไม่เพียงพอเนื่องจากเส้นสีที่แสดงนั้นยังมีความละเอียดไม่มากพอ อาทิเช่น ป้ายจราจรอัจฉริยะแสดงเส้นสีแดง ผู้เดินทางอาจเข้าใจได้ว่าข้างหน้ามีการจราจรที่ติดขัดมากถึงมากที่สุด และผู้เดินทางก็สามารถเข้าใจได้ว่าข้างหน้ามีการจราจรที่ติดขัดเท่านั้น ซึ่งผู้เดินทางสามารถยอมรับได้

6.2 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา

จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาของกลุ่มผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มพบว่า กลุ่มผู้เดินทางดังกล่าวนี้นอกจากจะมีความแตกต่างกันในด้านของลักษณะการใช้บริการระบบข้อมูลจราจรแบบก๊วหน้าที่มีอยู่ในปัจจุบันแล้วนั้น ยังมีความแตกต่างกันในเรื่องของอายุ รายได้ ซึ่งกลุ่มผู้เดินทางที่มีความสนใจข้อมูลการจราจรนั้นจะเป็นกลุ่มผู้เดินทางที่มีอายุน้อยและมีรายได้ต่ำกว่ากลุ่มผู้เดินทางกลุ่มอื่นๆ ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่ากลุ่มผู้เดินทางที่มีอายุน้อยและรายได้ต่ำนั้นย่อมมีความสนใจเกี่ยวกับข้อมูลการจราจรมากกว่าผู้เดินทางที่มีอายุมากและรายได้สูง ส่วนปัจจัยในด้านอื่นๆของผู้เดินทางนั้นไม่มีความแตกต่างมากนักระหว่างผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มนี้

การวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เดินทางที่มีต่อระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก๊วหน้านั้น พบว่าผู้เดินทางมากกว่าร้อยละ 60 ไม่เคยใช้ในรูปแบบของอินเตอร์เน็ตและโทรศัพท์ ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากการไม่ทราบวิธีการที่จะเข้าถึงข้อมูลในรูปแบบดังกล่าว อีกทั้งอาจมีค่าใช้จ่ายบริการซึ่งทำให้ผู้เดินทางส่วนใหญ่ไม่มีความยินดีที่จะจ่าย และผู้เดินทางแต่ละกลุ่มนั้นมีความแตกต่างกันในลักษณะที่ใช้บริการข้อมูลผู้เดินทางแบบก๊วหน้า อาทิเช่นผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก๊วหน้าในรูปแบบของวิทยุ โทรศัพท์ และอินเตอร์เน็ต อย่างน้อย 1 รูปแบบ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่ากลุ่มผู้เดินทางดังกล่าวนี้มีการขนขวายที่จะหาข้อมูลการจราจรจากสื่ออื่นๆนอกเหนือจากสื่อที่พบเห็นได้ง่าย (ป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ) เมื่อผู้เดินทางเดินทางมายังบริเวณสยามสแควร์ ผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก๊วหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ คือ กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้บริการเฉพาะป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ อย่างน้อย 1 รูปแบบ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าป้ายทั้งสองแบบนี้ผู้เดินทางสามารถพบเห็นได้ง่ายเมื่อผู้เดินทางเดินทางมายังบริเวณสยามสแควร์ และผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 คือกลุ่มที่มีระบบนำทางเดิมอยู่แล้ว ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปว่าผู้เดินทางในกลุ่มที่ 1 นั้นจะไม่มีข้อมูลของผู้เดินทางที่ใช้

บริการในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ ผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 จะไม่มีข้อมูลของผู้เดินทางที่ใช้บริการในรูปแบบของวิทยุ อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์ ผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 จะมีข้อมูลของกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบนำทางซึ่งผู้เดินทางอาจใช้บริการในรูปแบบอื่นๆ ที่กล่าวมาข้างต้นด้วย

ความคิดเห็นของผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มนี้ที่มีต่อระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้านั้นไปในแนวทางเดียวกันคือ ผู้เดินทางมีทัศนคติที่ดี และมีความพึงพอใจในระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าที่ตนเองใช้อยู่เดิม อีกทั้งผู้เดินทางยังมีความเชื่อถือ และปฏิบัติตามข้อมูลการจราจรที่ได้รับ จึงเป็นสาเหตุให้ผู้เดินทางทั้งหมดเหล่านี้ยังคงใช้บริการข้อมูลจราจรในรูปแบบเดิมที่ตนเองใช้อยู่

6.3 สรุปผลการผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง

ผู้วิจัยนำกลุ่มผู้เดินทางทั้ง 3 กลุ่มนี้มาสร้างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างได้ 3 แบบจำลองคือ แบบจำลองการยอมรับเทคโนโลยีของกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต แบบจำลองการยอมรับเทคโนโลยีของกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความและแบบจำลองการยอมรับเทคโนโลยีของกลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทาง โดยแบบจำลองดังที่กล่าวมานี้เป็นแบบจำลองตามทฤษฎีการยอมรับเทคโนโลยี

ทั้ง 3 แบบจำลองนี้บ่งบอกถึงอิทธิพลของปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความต้องการใช้เทคโนโลยีระบบนำทางระบบใหม่ของกลุ่มผู้เดินทางที่มีพฤติกรรมการใช้ระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในปัจจุบันที่แตกต่างกัน ปัจจัยด้านทัศนคติที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความต้องการใช้เทคโนโลยีมากที่สุดคือกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต แสดงว่าปัจจัยอื่นๆ นั้นจะส่งผลน้อยกว่าปัจจัยด้านทัศนคติ ดังนั้นหากผู้ประกอบการต้องการที่จะผลิระบบนำทางระบบใหม่ที่สามารถบอกเส้นทางจราจรที่ติดขัดได้นั้นมานำเสนอให้กับผู้เดินทางกลุ่มดังกล่าวนี้ผู้ประกอบการจะต้องทำให้ผู้เดินทางในกลุ่มนี้มีทัศนคติที่ดีมากกับระบบนำทางใหม่นี้และยิ่งหากผู้เดินทางกลุ่มดังกล่าวนี้มีทัศนคติที่ดีมากต่อระบบนำทางใหม่นี้ผู้เดินทางกลุ่มนี้ก็จะมีความต้องการใช้ระบบนำทางระบบใหม่มากเช่นกัน เช่นเดียวกับกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ และกลุ่มผู้เดินทางที่มี

ระบบนำทางเดิม เพียงแต่ผู้ประกอบการควรจะทำให้กลุ่มผู้เดินทางทั้งสามกลุ่มนี้มีทัศนคติที่ดีต่อระบบนำทางระบบใหม่เรียงจากมากไปน้อยตามลำดับ

กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 (กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของวิทยุ โทรศัพท์ และอินเทอร์เน็ต) ผู้เดินทางกลุ่มดังกล่าวนี้เป็นกลุ่มผู้เดินทางที่มีการขวนขวายที่ต้องการข้อมูลการจราจรซึ่งทำให้กลุ่มผู้เดินทางนี้ให้ความสำคัญต่อประโยชน์ของเทคโนโลยี (PU) มากกว่าความยากง่ายของเทคโนโลยี (PE) กล่าวคือหากระบบนำทางใหม่นี้ให้ประโยชน์กับผู้เดินทางได้จริง อาทิเช่น สามารถลดเวลาในการเดินทาง สามารถบอกการจราจรที่ติดขัดได้อย่างทันกาล ผู้เดินทางก็จะมีพฤติกรรมความตั้งใจใช้เทคโนโลยีระบบนำทางนี้

กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 2 (กลุ่มผู้เดินทางที่ใช้ระบบข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบของป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ) ผู้เดินทางกลุ่มดังกล่าวนี้เป็นกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้เฉพาะข้อมูลการเดินทางในรูปแบบป้ายจราจรอัจฉริยะ และป้ายจราจรสลับข้อความ ซึ่งเป็นรูปแบบที่พบเห็นได้ง่าย ไม่ต้องมีการขวนขวายที่จะต้องการข้อมูลการจราจรเพิ่มเติม จึงเป็นสาเหตุให้ผู้เดินทางกลุ่มดังกล่าวนี้ให้ความสำคัญกับความยากง่ายของเทคโนโลยี (PE) มากกว่าประโยชน์ของเทคโนโลยี (PU) สามารถสังเกตได้จากค่าพารามิเตอร์ของความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยซึ่งค่าพารามิเตอร์ระหว่างปัจจัยด้านความยากง่ายของเทคโนโลยีส่งผลต่อทัศนคติมากกว่าปัจจัยด้านประโยชน์ของเทคโนโลยีที่ส่งผลต่อทัศนคติ ซึ่งปัจจัยด้านทัศนคตินั้นส่งผลต่อพฤติกรรมความตั้งใจใช้เทคโนโลยีโดยตรง อีกทั้งในกลุ่มผู้เดินทางนี้ปัจจัยด้านความยากง่ายของเทคโนโลยียังส่งผลทางตรงต่อพฤติกรรมความตั้งใจใช้เทคโนโลยีอีกด้วย ซึ่งหมายความว่ากลุ่มผู้เดินทางนี้เห็นความสำคัญของปัจจัยด้านความยากง่ายของเทคโนโลยีมากที่สุด กล่าวคือ หากเทคโนโลยีระบบนำทางดังกล่าวนี้ไม่ทำให้ผู้เดินทางเกิดความยุ่งยากในการใช้งานมากนัก ผู้เดินทางก็มีความยินดีที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าว

กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 (ผู้เดินทางที่มีระบบนำทาง) เป็นกลุ่มที่มีระบบนำทางเดิมอยู่แล้วดังนั้นหากมีระบบนำทางใหม่ผู้เดินทางจึงให้ความสำคัญกับความยากง่ายของเทคโนโลยี (PE) มากกว่าประโยชน์ของเทคโนโลยี (PU) ทั้งนี้เนื่องมาจากผู้เดินทางเห็นว่าตนเองนั้นมีระบบนำทางเดิมอยู่แล้ว และหากต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อซื้อระบบนำทางระบบใหม่ที่มีฟังก์ชันเหมือนระบบนำทางเดิมที่ตนมีอยู่ต่างกันเพียงสามารถบอกเส้นทางจราจรได้นั้นเป็นการสิ้นเปลือง กล่าวคือหากผู้เดินทางสามารถใช้งานระบบนำทางใหม่ได้โดยง่าย อาทิเช่น นำระบบนำทางเดิมที่ผู้เดินทางมีอยู่มาแลกกับระบบนำทางใหม่ดังกล่าวโดยอาจเสียค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อย ก็จะทำให้ผู้เดินทางมี

พฤติกรรมความตั้งใจใช้เทคโนโลยีระบบนำทางใหม่มากกว่าจะเห็นในด้านของประโยชน์ของเทคโนโลยีระบบนำทาง

กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 นั้นแม้ว่าผู้เดินทางจะพบปัญหาการจราจรติดขัดน้อยกว่ากลุ่มผู้เดินทางที่ 2 และ 3 แต่กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 ยังคงมีปัจจัยด้านทัศนคติที่ส่งผลต่อพฤติกรรมความต้องการใช้เทคโนโลยีมากกว่ากลุ่มที่ 2 และ 3 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้เดินทางกลุ่มที่ 1 นั้นมีระยะทางในการเดินทางที่มากกว่ากลุ่มผู้เดินทางที่ 2 จึงเป็นสาเหตุให้ผู้เดินทางต้องการทราบข้อมูลการจราจรเพื่ออาจหลีกเลี่ยงเส้นทางที่เกิดปัญหาการจราจร ส่วนกลุ่มผู้เดินทางที่ 3 นั้นแม้จะมีระยะทางในการเดินทางมาก และพบปัญหาการจราจรบ่อยครั้ง แต่ผู้เดินทางก็มีปัจจัยด้านทัศนคติส่งผลต่อพฤติกรรมความต้องการใช้เทคโนโลยีน้อยกว่ากลุ่มผู้เดินทางอื่นๆ เนื่องจากปัญหาการจราจรที่ผู้เดินทางพบนั้น ผู้เดินทางสามารถยอมรับได้ อีกทั้งผู้เดินทางกลุ่มที่ 3 นี้เป็นกลุ่มที่มีระบบนำทางเดิมอยู่ และคิดว่าหากต้องมีค่าใช้จ่ายในการซื้อระบบนำทางใหม่ที่สามารถบอกเส้นทางจราจรได้ ในขณะที่มีระบบนำทางเดิมอยู่แล้วนั้นผู้เดินทางในกลุ่มดังกล่าวนี้มีความเห็นที่ไม่จำเป็น

6.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากงานวิจัยนี้พบว่าระบบให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในปัจจุบันในรูปแบบของโทรศัพท์ และอินเตอร์เน็ตนั้นผู้เดินทางมีการใช้บริการน้อยมาก ทั้งนี้เนื่องมาจากรูปแบบดังกล่าวนี้ยังขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี แม้รูปแบบดังกล่าวนี้จะมีการให้บริการข้อมูลที่ดีมากก็ตาม แต่ผู้เดินทางบางส่วนยังไม่ทราบว่ามีการให้บริการข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบนี้ด้วย อีกทั้งผู้เดินทางยังไม่ทราบอีกว่าจะใช้บริการในรูปแบบนี้ได้อย่างไร

การให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าในรูปแบบป้ายจราจรอัจฉริยะนั้นผู้วิจัยได้ทำการสอบถามจากกลุ่มผู้เดินทางที่ใช้บริการรูปแบบดังกล่าวพบว่าการแสดงผลที่เป็นเส้นสีนั้นเป็นการแสดงผลที่มีความละเอียดน้อยทำให้ผู้เดินทางไม่สามารถตัดสินใจได้โดยเด็ดขาดว่าจะหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีปัญหาการจราจรหรือไม่ เนื่องจากผู้เดินทางไม่ทราบความหนักเบาของปัญหาการจราจร อาทิเช่น ป้ายจราจรอัจฉริยะแสดงเส้นสีแดง ผู้เดินทางจะเกิดความลังเลว่าในเส้นทางดังกล่าวนี้มีปัญหาการจราจรมากน้อยเพียงใด กล่าวคือ การจราจรติดขัดมากหรือน้อย การจราจรต้องติดขัดมากเท่าไรจึงจะเป็นสีแดง ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรที่จะบอกระดับของเส้นสีให้มีความละเอียดมากยิ่งขึ้น เช่น อาจมีตัวเลขของความเร็วของยานพาหนะที่สามารถขับขึ้นได้ (80 กิโลเมตร/ชั่วโมง) เป็นต้น

จากงานวิจัยนี้ยังพบอีกว่าหากผู้วิจัยเป็นผู้ประกอบการระบบนำทางแล้วนั้นผู้วิจัย จะทำการโฆษณาถึงความยากง่ายในการใช้เทคโนโลยีระบบนำทางระบบใหม่ดังกล่าวนี้ก่อน เพื่อให้กลุ่มผู้เดินทางกลุ่มที่ไม่มีความสนใจข้อมูลการจราจรและ กลุ่มผู้เดินทางที่มีระบบนำทาง เดิมอยู่แล้วให้มีสนใจระบบนำทางระบบใหม่ดังกล่าวนี้มากยิ่งขึ้น ซึ่งกลุ่มผู้เดินทางทั้งสองกลุ่มนี้ ให้ความสำคัญในด้านของความยากง่ายในการใช้เทคโนโลยี จากนั้นผู้วิจัยจะทำการโฆษณาถึง ประโยชน์ของเทคโนโลยีระบบนำทางระบบใหม่ที่สามารถบอกเส้นทางจราจรติดขัดได้เพื่อให้ กลุ่มผู้เดินทางที่มีความสนใจเกี่ยวกับข้อมูลการจราจรให้มีความสนใจระบบนำทางระบบดังกล่าว มากยิ่งขึ้น

6.5 งานศึกษาในอนาคต

จากการศึกษาการยอมรับเทคโนโลยีระบบนำทางในครั้งนี้เป็นเพียงการศึกษา ระบบนำทางระบบใหม่ที่สามารถบอกเส้นทางจราจรที่ติดขัดที่ยังไม่มีการใช้งานจริงเท่านั้น ฉะนั้นแล้วหากมีการใช้งานระบบนำทางดังกล่าวนี้ผู้เดินทางอาจมีความพึงพอใจ และการยอมรับ เทคโนโลยีเปลี่ยนไปจากเดิมได้เช่น กลุ่มผู้เดินทางที่มีลักษณะพฤติกรรมยอมรับเทคโนโลยี ดังกล่าวนี้น้อย เมื่อมีการใช้งานเทคโนโลยีนี้จริงแล้วนั้นอาจมีพฤติกรรมยอมรับเทคโนโลยีที่ มากขึ้นเนื่องจากได้ลองใช้งานจริงแล้วเป็นต้น อีกทั้งระบบการให้ข้อมูลผู้เดินทางแบบก้าวหน้าใน รูปแบบป้ายจราจรอัจฉริยะนั้นหากมีการบอกระดับของปัญหาการจราจรที่ชัดเจนยิ่งขึ้นเช่น มี ตัวเลขของความเร็วของยานพาหนะที่สามารถขับได้ ก็อาจทำให้ผู้เดินทางมีการตัดสินใจเลือก เส้นทางที่ดียิ่งขึ้น