บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาค้นคว้าเรื่องการสยบการจราจร ทำให้ทราบว่าการสยบการจราจรเป็นมาตรการหนึ่งที่สามารถลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร รวมถึงการปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้นและผู้มาเยี่ยมเยือน และจากการศึกษาถึงสภาพพื้นที่ ที่ทำการวิจัย พบว่าสามารถนำเทคนิคการสยบการจราจรมาใช้ในพื้นที่ศึกษาได้ อันได้แก่ การใช้เกาะแบ่งทิศทางการจราจร (Splitter island) การใช้เกาะกลาง (Median) การลดขนาดช่องจราจรบริเวณทางแยก (Neckdown) การใช้วงเวียน (Traffic circle) และทางแยกแบบยกระดับผิวจราจร (Raised intersection) จากการที่ผู้วิจัยได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานพิจารณาแก้ไขปัญหาจราจรเทศบาลนครหาดใหญ่จึงได้มีโอกาสนำเสนอเทคนิคการสยบการจราจรในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบริเวณสี่แยกถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ซอย 4 ตัดกับถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 3 ซึ่งเป็นทางแยกที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาแก่ที่ประชุม โดยได้เสนอให้มีการติดตั้งวงเวียน (Traffic circle) ที่สี่แยกดังกล่าว อันนำไปสู่การทดลองติดตั้งในเวลาต่อมา และหลังจากได้มีการติดตั้งไปแล้วเป็นเวลา 2 ปี ก็ไม่มีรายงานอุบัติเหตุจราจรในสมุดสารบบการดำเนินคดีจราจรทางบกของสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ที่สี่แยกนี้อีก ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากการสอบถามประชาชน คือ ประชาชนรู้สึกว่าปลอดภัยขึ้นร้อยละ 65 จำนวนครั้งของอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 72 และความรุนแรงของอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 74 ส่วนการทดลองติดตั้งวงเวียนที่สี่แยกถนนจุติอนุสรณ์ตัดกับถนนจุติอุทิศ 3 นั้น ถึงแม้ว่าหลังจากติดตั้งวงเวียนแล้วจะไม่มีข้อมูลอุบัติเหตุในสมุดสารบบการดำเนินคดีจราจรทางบกของสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ แต่ข้อมูลที่ได้จากการสอบถามประชาชนในบริเวณนั้นโดยเฉพาะผู้ที่มีที่ทำงานอยู่บริเวณสี่แยกนี้ คือตรงมุมถนนทั้งทางด้านตะวันออกและตะวันตกของถนนจุติอุทิศ 3 (ซึ่งมีผนังทั้งด้านหน้าและด้านข้างเป็นกระจก) ทำให้ทราบว่ายังคงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่สี่แยกแห่งนี้อยู่เป็นประจำ แต่ความรุนแรงของอุบัติเหตุลดลง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากแบบสอบถามทั้งหมดคือ ประชาชนรู้สึกว่าปลอดภัยขึ้นร้อยละ 48 รู้สึกเหมือนเดิมร้อยละ 44 จำนวนครั้งของอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 47 จำนวนครั้งเท่าเดิมร้อยละ 41 และความรุนแรงของอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 51 ความรุนแรงเท่าเดิม ร้อยละ 40 ส่วนสาเหตุที่ยังคงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่สี่แยกแห่งนี้เป็นประจำเนื่องมาจากสาเหตุต่างๆ อันได้แก่

- ลักษณะทางกายภาพของทางแยกที่มีความกว้างมากเกินไปทำให้รถวิ่งอย่างไม่เป็นระเบียบ
- วงเวียนมีขนาดเล็กเกินไปทำให้ผู้ขับรถจำนวนหนึ่งไม่ลดความเร็วเมื่อเข้าสู่ทางแยก
- ถนนจุติอุทิศ 3 มี 2 ช่องจราจรแต่ให้รถวิ่งในทิศทางเดียว (One way) จึงทำให้รถที่อยู่ในช่องจราจรขวามือบดบังทัศนวิสัยของรถที่อยู่ในช่องจราจรซ้ายมือในขณะที่ขับเข้าสู่ทางแยก
- สาเหตุอันเนื่องมาจากพฤติกรรมของผู้ขับรถเช่น การที่ไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อน การไม่ลดความเร็วลงเมื่อเข้าสู่ทางแยกและการไม่ขับรถอ้อมวงเวียน เป็นต้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

การใช้วงเวียนเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรควรมีการดำเนินการให้สมบูรณ์แบบ เช่น

- ติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรให้ครบถ้วน
- มีเกาะแบ่งทิศทางการจราจร (Splitter island) เพื่อเป็นการบังคับให้รถต้องอ้อมวงเวียน
- ควรมีการลดความกว้างของช่องจราจรบริเวณทางแยก (Neckdown)
- ควรใช้วงเวียนที่มีขนาดใหญ่เพียงพอและเหมาะสมกับทางแยกแต่ละทางแยก เพื่อไม่ให้มีรถขับผ่านทางแยกไปโดยไม่ลดความเร็ว
- ช่องจราจรที่เข้าสู่วงเวียนควรมีเพียง 1 ช่องจราจร
- ควรมีการปรับปรุงภูมิทัศน์ในวงเวียนและบริเวณโดยรอบ

นอกจากนี้ ควรมีการให้ความรู้ในเรื่องการสยบการจราจรแก่เจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับผู้บริหาร ผู้กำหนดนโยบายและระดับผู้ปฏิบัติการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจและมีทัศนคติที่ดี และพร้อมที่จะนำมาตรการการสยบการจราจรมาใช้เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุรวมทั้งการปรับปรุงภูมิทัศน์ในชุมชน