

บทที่ ๖

ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการปรับปรุงและการวิจัย เพิ่มเติม

๖.๑ ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการปรับปรุงระบบควบคุมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ปัจจุบันระบบควบคุมการจราจรทั้งพื้นที่ภายในศูนย์ควบคุม เดียวที่ใช้อยู่บริเวณพื้นที่กรุงเทพมหานครใน เมื่อพิจารณาด้านอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ติดตั้งดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน พบว่าภายในศูนย์กลางการควบคุมที่สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก มีการติดตั้งเครื่องคอมพิวเตอร์ขนาดเล็ก (Microprocessor) ชนิด Highwayman 160 เพื่อใช้ใส่แผนการควบคุมและออกคำสั่งการทำงานไปยังเครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกต่าง ๆ บนถนน ภายในพื้นที่ควบคุมโดยผ่านทางสายเคเบิลองค์การโทรศัพท์พร้อมกันก็รับข้อบกพร่องในการทำงานต่าง ๆ จากทางแยกกลับไปรายงานที่ศูนย์ด้วย ภายในศูนย์มีแผนที่ (Display Map) แสดงที่ตั้งของทางแยกพร้อมทั้งโครงข่ายของถนนภายในระบบควบคุม และมีหลอดไฟติดไว้บนแผนที่ตามทางแยกต่าง ๆ เพื่อใช้ตรวจสอบลักษณะการทำงานของเครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรในแต่ละทางแยก การส่งกลับข้อบกพร่องต่าง ๆ จะมีเครื่องพิมพ์อัตโนมัติด้วยความร้อน (Thermal printer) ไว้บันทึกลักษณะการทำงานของเครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกต่าง ๆ โดยละเอียดตลอด ๒๔ ชั่วโมง การติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งทำงานอยู่ที่บริเวณทางแยกต่าง ๆ กับเจ้าหน้าที่ภายในศูนย์กลางการควบคุมใช้วิทยุสื่อสาร

จากการพิจารณาโดยละเอียดด้านอุปกรณ์ที่ติดตั้งใช้ประกอบการควบคุมฯ ในปัจจุบันยังไม่สมบูรณ์คือไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ที่ใช้ตรวจสอบสภาพการจราจรในบริเวณทางแยกที่สำคัญ เช่น ทางแยกสะพานกษัตริย์ศึก, ทางแยกหัวลำโพง, ทางแยกพญาhurst, ทางแยกหลานหลวง เป็นต้น อุปกรณ์ดังกล่าวอาจจะเป็น Detector หรือโทรทัศน์วงจรปิด ประโยชน์ที่จะได้รับจากการติดตั้งคือเจ้าหน้าที่ภายในศูนย์กลางควบคุมสามารถตรวจสอบสภาพการจราจรในบริเวณทางแยกที่ติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวได้ทุกเวลาที่ต้องการ หรือในกรณีที่ได้รับวิทยุจากเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณทางแยกดังกล่าว ขออนุญาตใช้การควบคุมแบบอิสระ (Isolated) โดยอ้างว่าการจราจรติดขัดมากหรือเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกนั้น ทางเจ้าหน้าที่ศูนย์ก็จะเปิดโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อตรวจสอบสภาพการจราจรในบริเวณทางแยกนั้น เมื่อตรวจสอบแล้วจึงจะพิจารณาว่าควรจะอนุญาตหรือไม่ เพราะในปัจจุบันบริเวณทางแยกดังกล่าวข้างต้น เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้การควบคุมแบบอิสระ (Isolated) โดยใช้มือกด (Hand Control) โดยอ้างว่าการจราจรติดขัดมากอยู่เสมอ ซึ่งผลกระทบจากการใช้ระบบดังกล่าวทำให้การทำงานของเครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรในบริเวณทางแยกนั้นไม่ประสานสัมพันธ์กับการทำงานของเครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรในทางแยกอื่น ๆ ภายในพื้นที่ควบคุมประโยชน์ที่ได้จากการติดตั้ง Detector หรือโทรทัศน์วงจรปิดนอกจากทำให้สามารถ

ตรวจสอบสภาพการจราจรในบรี เวททางแยกได้แล้ว ยังลดปัญหาความขัดแย้งทางด้านความคิดเห็นระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานอยู่ตามบรี เวททางแยกและ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่ภายในศูนย์ กลางควบคุม และถ้าเป็นไปได้ควรติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวบนถนนหรือบรี เวททางแยกสำคัญ ซึ่งตั้งอยู่ ภายนอกพื้นที่ควบคุมบ้าง เพื่อจะได้ตรวจสอบสภาพการจราจรบรี เวททางแยกดังกล่าว เพื่อประกอบการ พิจารณาปรับระบบควบคุมการทำงานของ เครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่ตั้งอยู่รอบนอกภายใน พื้นที่ควบคุมให้มีความสัมพันธ์กับสภาพการจราจรภายนอกพื้นที่ควบคุมโดยรอบให้มากที่สุด

๖.๒ ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการพิจารณาปรับปรุงหรือ เพิ่มแผนการควบคุม

ในปัจจุบันแผนการควบคุมการจราจรที่ใช้ภายในพื้นที่กรุงเทพฯ ขึ้นใน มีเพียง ๔ แผน (ดูรายละเอียดการใช้แผนการควบคุมในช่วง เวลาต่าง ๆ ของวัน ในข้อ ๒.๒) จากการพิจารณา สรุปผลการวิเคราะห์ค่าตัวแปร (Variable) ทางด้านการจราจรที่ใช้เปรียบเทียบเพื่อประเมิน ผลจากตารางต่าง ๆ ในบทที่ ๔ พบว่าในช่วงเวลาที่ใช้แผนการควบคุมที่ ๑ ได้รับผลดี ส่วนใน ช่วงเวลาที่ใช้แผนการควบคุมที่ ๒ และ ๓ ทำงานไม่ได้ผล ส่วนแผนการควบคุมที่ ๔ ซึ่งใช้ระ หว่างช่วงเวลา ๒๐.๓๐ น. - ๖.๓๐ น. อยู่นอกเวลาที่ใช้วิเคราะห์เปรียบเทียบ ดังนั้นจึงเห็น ควรพิจารณาปรับปรุงแผนการควบคุมที่ ๒ และ ๓ ให้มีประสิทธิภาพในการทำงานสูงขึ้น เนื่องจาก เครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้ในปัจจุบันสามารถเก็บแผนการควบคุมได้ถึง ๒๔ แผน จัดใช้สลับกันใน ๗๐ ช่วงเวลาต่อสัปดาห์ ดังนั้นโดยเฉลี่ยสามารถจัดแผนการควบคุมได้ ๑๐ แผนต่อวัน^(๑๑) ด้วย เหตุผลดังกล่าวจึง เห็นควรพิจารณาใช้ เครื่องควบคุมให้ เพิ่มความสามารถ โดยจัดทำแผนการควบ คุมเพิ่มขึ้นจากที่ใช้อยู่เดิม โดยพิจารณาให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน นอกจากการ ปรับปรุงและพิจารณาจัดทำแผนการควบคุม เพิ่ม เต็มดังกล่าวแล้ว ในพื้นที่ที่มีการจัดช่องทางวิ่งพิเศษ สำหรับรถประจำทาง (Bus lane) ควรศึกษาวิธีการใช้โปรแกรม Bus/TRANSYT เพื่อจัดทำ แผนการควบคุมการจราจรขึ้น เฉพาะในพื้นที่ดังกล่าวด้วย

๖.๓ ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับการปรับปรุงลักษณะทั่วไปของระบบการจราจรภายในพื้นที่ควบคุม

ระบบการจราจรนั้น ประกอบด้วยลักษณะทั่วไปทางด้านการจราจรหลายส่วนด้วยกันคือ ลักษณะการทำงานของ เครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามบรี เวททางแยก ลักษณะทางกายภาพของถนน ลักษณะการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจรและการควบคุม ลักษณะการใช้งานของถนน เป็นต้น ซึ่งจะเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงในด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ

๖.๓.๑ ปรับปรุงลักษณะการทำงานของ เครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจร

จากการสำรวจเก็บข้อมูลในพื้นที่โดยตรง พร้อมทั้งตรวจสอบจากรายงาน ซึ่งบันทึกโดย Thermal printer พบว่าในปัจจุบันลักษณะการทำงานของ เครื่องควบคุม สัญญาณไฟจราจรตามบรี เวททางแยกภายในพื้นที่ควบคุมหลายแห่ง ทำงานแบบอิสระ (Isolated) สาเหตุแห่งการขัดข้อง (Fault) ลักษณะนี้ส่วนใหญ่เกิดจากเจ้าหน้าที่ ตำรวจซึ่งปฏิบัติงานอยู่ตามบรี เวททางแยกต่าง ๆ ทำการควบคุมการทำงานของ เครื่อง

ควบคุมสัญญาณไฟจราจรโดยใช้มือกด (Hand Control) ซึ่งทำให้การทำงานของสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกนั้น ทำงานเป็นอิสระไม่สัมพันธ์กับทางแยกในส่วนอื่น วิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเห็นควรตรวจสอบให้แน่ชัดจากการสำรวจโดยตรงในพื้นที่หรือจากการตรวจสอบบันทึกรายงานลักษณะการทำงานของทางแยกอื่น ๆ ที่อยู่ภายในพื้นที่ควบคุมนอกจากทางแยกที่ยกตัวอย่างในข้อ ๖.๑ เมื่อตรวจสอบแล้วควรพิจารณาติดตั้งอุปกรณ์เสริมต่าง ๆ เช่น Detector หรือโทรทัศน์วงจรปิด ตามบริเวณทางแยกที่มีปัญหาดังกล่าว เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานอยู่ในศูนย์กลางการควบคุม สามารถตรวจสอบสภาพการจราจรตามบริเวณทางแยกดังกล่าวได้

๖.๓.๒ ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนน

จากการร่วมสำรวจเก็บข้อมูลพบว่าปัญหาความล่าช้าในการเดินทางบนถนนภายในพื้นที่ควบคุมซึ่งมีผลโดยตรงทำให้การจราจรติดขัดไม่ได้มีสาเหตุจากระบบการทำงานของเครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามบริเวณทางแยกเพียงอย่างเดียว ยังมีสาเหตุอื่น ๆ ประกอบ เช่น สาเหตุจากลักษณะทางกายภาพของถนนส่วนใหญ่ซึ่งประกอบกันเป็นโครงข่ายมีสภาพไม่ดีพอ อันเนื่องมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น สภาพผิวจราจรไม่ราบเรียบ หรือชำรุดเสียหายเนื่องจากหมดอายุการใช้งาน การไหลของการจราจร (Traffic Flow) ในช่วงถนนดังกล่าวไม่คล่องตัว ดังนั้นจึงเห็นควรปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนให้ดีขึ้นดังนี้คือ

- ก. ปรับปรุงพื้นผิวจราจรต่างถนนสายต่าง ๆ ให้มีสภาพราบเรียบโดยบริเวณทางแยกและขาของทางแยกต่าง ๆ เพื่อปริมาณการจราจรจะได้ไหลผ่านทางแยกรวดเร็วขึ้น
- ข. ปรับปรุงขยายผิวจราจรบางส่วนโดยการรื้อเกาะ, ทางเท้า หรือขยายช่องทางเพื่อรถเลี้ยว
- ค. ในกรณีที่มีการขุดซ่อมแซมถนนหรือก่อสร้างปรับปรุงท่อประปา, ขุดฝังสายเคเบิลโทรศัพท์ ควรที่จะประสานงานเร่งรัดให้หน่วยงานที่ดำเนินการดังกล่าวปฏิบัติงานให้เสร็จเรียบร้อยโดยเร็ว พร้อมทั้งปรับปรุงสภาพผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีด้วย เพราะปัญหาดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่ออย่างสูงโดยตรงต่อการไหลของการจราจร

๖.๓.๓ ปรับปรุงลักษณะการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจรและการควบคุม

พิจารณาติดตั้งสัญญาณไฟจราจรให้เหมาะสมคือ ตั้งในจุดที่ผู้ขับขี่สายตาานสังเกตเห็นง่าย ปรับปรุงติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรบนถนนสายต่าง ๆ ให้เหมาะสม พร้อมทั้งเครื่องหมายต่าง ๆ เป็นต้นว่า ลูกศรแสดงทิศทางการไหลของการจราจร, เส้นแบ่งช่วงทางจราจร, ทางคนข้าม หรือป้ายและสัญญาณที่ใช้ในการควบคุมบังคับต้องติดตั้งในที่สังเกตเห็นง่าย มีข้อความที่ใช้บังคับชัดเจน นอกจากนี้ควรพิจารณาปรับปรุงการข้ามถนนของผู้เดินเท้า โดยอาจจะติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับผู้ข้ามถนน ให้สัมพันธ์กับสัญญาณจากศูนย์ควบคุม หรือก่อสร้างสะพานลอยบนถนนเพิ่มเติม เช่น ถนนนครสวรรค์, ถนนหลานหลวง,

ถนนบำรุงเมือง, ถนนหลวง เป็นต้น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดกับประชาชนผู้ข้ามถนน และความล่าช้าในการเดินทางของยวดยาน แต่ถึงแม้ว่าจะปรับปรุงทางด้านเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นเท่าใด ถ้าไม่มีการควบคุมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตาม ก็จะทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางและปัญหาการจราจรติดขัดได้ เพราะจากการร่วมสำรวจข้อมูลเพื่อหาเวลาในการเดินทางพบว่าปัญหาความล่าช้าในการเดินทาง และปัญหาการจราจรติดขัดส่วนใหญ่มีสาเหตุจากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัญหาที่เกิดจากผู้ใช้รถ เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด, จอดรถในเวลาห้ามจอด, จอดรถใกล้บริเวณทางแยก ในบางถนนกำหนดให้จอดรถได้บางฝั่งโดยกำหนดวันคู่และวันคี่มีการฝ่าฝืนโดยจอดทั้งสองฝั่ง, จอดรถซ้อนคัน, ขับรถฝ่าฝืน เข้าไปในช่องทางวิ่งพิเศษสำหรับรถประจำทาง (Bus lane) ซึ่งปัญหาดังกล่าวข้างต้นมีผลต่อการลดช่วงทางจราจรให้น้อยลง และจะพบมากในถนนหลานหลวงจากทางแยกสะพานขาวถึงทางแยกหลานหลวง ถนนบำรุงเมืองจากทางแยกแมนศรีถึงทางแยกอนามัย ถนนหลวงจากทางแยกโรงพยาบาลกลางถึงทางแยกเรือนจำลพบุรี ซึ่งปัญหาเหล่านี้ก็ส่งผลกระทบต่อเกิดการจราจรติดขัด มีตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจน เช่น บนถนนบำรุงเมืองและถนนหลวง ตั้งแต่ช่วงเวลา ๑๐.๐๐ น. - ๑๔.๐๐ น. เนื่องจากในช่วงถนนทั้ง ๒ สายดังกล่าวลักษณะการใช้ที่ดิน ๒ ข้างถนนมีลักษณะเป็นย่านพาณิชยกรรม จึงทำให้เกิดปัญหาการฝ่าฝืนดังกล่าวมาก ส่วนปัญหาในด้านผู้ใช้ถนนคือประชาชนซึ่งสัญจรไปมา เพื่อหาซื้อสินค้าต่าง ๆ หรือมาโรงพยาบาลมักสร้างปัญหาทางการข้ามถนน เช่น ข้ามถนนบริเวณที่ไม่มีเครื่องหมายให้ข้าม, ข้ามถนนตัดหน้ารถที่ได้สัญญาณไฟเขียว เป็นต้น ดังนั้นเพื่อขจัดปัญหาดังกล่าวจึงอาจจะพิจารณาปรับปรุงการข้ามของคนข้ามในบริเวณทั่วไปให้เหมาะสมตามถนนสายต่าง ๆ ส่วนปัญหาที่เกิดจากผู้ใช้รถฝ่าฝืนกฎข้อบังคับทางการจราจรอาจจะให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ต่าง ๆ ภายในพื้นที่ควบคุมที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ทางด้านการควบคุมกวาดล้างจับกุมผู้กระทำผิด และฝ่าฝืนอย่างจริงจัง

๖.๓.๔ การปรับปรุงลักษณะการใช้งานของถนน (๑๒)

ปัญหาการจราจรติดขัดส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในถนนที่มีลักษณะการเดินทาง ๒ ทิศทาง มากกว่าถนนที่มีลักษณะการเดินทางแบบทิศทางเดียว หรือปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณทางแยกก็ เช่นกันส่วนมากทางแยกที่มีถนนซึ่งมีลักษณะการเดินทางแบบ ๒ ทิศทาง ตัดกันย่อมเกิดปัญหามากกว่าถนนซึ่งมีลักษณะการเดินทางแบบทิศทางเดียวตัดกัน เนื่องจากถนนซึ่งมีลักษณะการเดินทางแบบทิศทางเดียวสามารถรับปริมาณการจราจรได้สูง เพิ่มความปลอดภัยและการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ในการจัดแผนการควบคุมทำได้สะดวก ดังนั้นควรพิจารณาวิเคราะห์อย่างละเอียด เพื่อกำหนด เป็นนโยบายที่จะจัดถนนซึ่งมีลักษณะการเดินทางแบบทิศทางเดียวเพิ่มเติมในถนนบางสายซึ่งอยู่ในพื้นที่ควบคุม นอกจากนี้อาจพิจารณาวิเคราะห์อย่างละเอียด เพื่อกำหนด เป็นนโยบายจัดช่องทางวิ่งพิเศษสำหรับรถประจำทาง (Bus lane) โดยพิจารณาประกอบกับส่วนที่มีอยู่เดิมว่าควรที่จะจัดเพิ่มใหม่

ในถนนสายใหญ่และในส่วน เดิมควรจะมีระยะทางหรือตัดออกบางส่วน

นอกจากที่กล่าวข้างต้น อาจพิจารณาด้านการแบ่งจำนวนช่องทางจราจรในแต่ละทิศทางให้เหมาะสม การปรับปรุงดังกล่าวนี้จะกระทำบนถนนที่มีทิศทางการไหลของปริมาณการจราจรแบบ ๒ ทิศทาง ซึ่งในกรณีนี้จัดแบ่งช่องทางจราจรในแต่ละทิศทางไว้เท่ากันมักเกิดปัญหาความไม่สมดุลด้านการไหลของปริมาณการจราจร (Unbalance flow) ในแต่ละทิศทาง เนื่องมาจากปริมาณการจราจรซึ่งต้องการใช้ช่องทางจราจรในบางช่วงเวลาของวันไม่เท่ากัน ดังนั้น เพื่อการแก้ไขปัญหาค่าที่เกิดขึ้นจากสาเหตุดังกล่าว ควรทำการศึกษาย่างละเอียดจากข้อมูลปริมาณการจราจรแต่ละทิศทางในช่วงเวลาต่าง ๆ เพื่อพิจารณากำหนดจำนวนช่องทางจราจรในแต่ละทิศทางให้เหมาะสมตามจำนวนปริมาณการจราจรในแต่ละช่วงเวลา โดยปกติ เพื่อป้องกันการสับสนในการใช้ช่องทางจราจรจากผู้ขับขี่ การปรับปรุงตามข้อเสนอแนะนี้มักดำเนินการในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น

๖.๔ ข้อเสนอแนะการปรับปรุงสภาพพื้นที่ควบคุม

ข้อเสนอแนะนี้จะนำมาใช้ต่อ เมื่อได้มีการปรับปรุงตามรายละเอียดในข้อ ๖.๑ และ ๖.๒ แล้วทำการสำรวจเพื่อประเมินผลว่าเมื่อปรับปรุงแล้วได้ผลดีขึ้นหรือไม่เพียงใด ถ้าผลลัพธ์ที่ได้จากการประเมินผลดังกล่าวได้ผลไม่ดีไปกว่าเดิมหรือดีกว่าแต่อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่พอใจ ควรที่จะพิจารณาด้านการจัดระบบพื้นที่ควบคุมใหม่ โดยพิจารณาดูว่าบริเวณใดที่อยู่ในพื้นที่ควบคุม เก้าให้ผลไม่ดีก็อาจจะจัดแยกไปจากระบบเดิม และทำการพิจารณาแก้ไข เฉพาะพื้นที่ส่วนนั้น (การพิจารณา sub area study) แล้วนำจำนวนทางแยกที่ตัดออกไปจากระบบเดิมไปพิจารณาขยายเพิ่มเติมในส่วนช่องทางแยกถนนต่าง ๆ ซึ่งอยู่ใกล้เคียงรอบ ๆ พื้นที่ควบคุมเดิม ทำการสำรวจเก็บข้อมูลสภาพการจราจรของถนนซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่ควบคุมใหม่ และนำข้อมูลไปทำการวิเคราะห์หาค่าเวลาต่าง ๆ ที่ใช้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร เพื่อทำการควบคุมให้เหมาะสมตามช่วงเวลาใหม่ การปฏิบัติตามข้อเสนอแนะนี้จะต้องพิจารณาโดยใช้ความรู้และประสบการณ์ที่ได้จากการจัดระบบควบคุมในพื้นที่ควบคุมเดิมอย่างรอบคอบ เพื่อให้เกิดผลดีมากที่สุดต่อผู้ใช้รถใช้ถนนภายในพื้นที่ควบคุมซึ่งปรับปรุงใหม่

๖.๕ ข้อเสนอแนะด้านการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน เข้าใจในระบบควบคุม

นอกจากข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้น เกี่ยวกับการปรับปรุงงานในด้านต่าง ๆ เมื่อเสริมให้ระบบควบคุมการจราจรทั้งพื้นที่ภายใต้ศูนย์ควบคุมเดียวในพื้นที่กรุงเทพฯ ขึ้นใน มีประสิทธิภาพในการทำงานสูงขึ้นแล้ว ผู้วิจัยยังมีแนวความคิดว่ายังมีงานอีกด้านหนึ่งคืองานด้านการประชาสัมพันธ์ ซึ่งทาง "คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก" ควรกำหนดเป็นนโยบายเพื่อเสริมงานปรับปรุงแก้ไขระบบควบคุมทางด้านเทคนิคให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด วัตถุประสงค์ของการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนภายในระบบควบคุม เพื่อการทำงานและติดต่อดูรกิจการค้าถ้าได้เข้าใจถึงหลักการทำงานของระบบควบคุมอย่างกว้าง ๆ พร้อมทั้งชี้แจงรายละเอียดขอบเขตพื้นที่ที่ใช้ระบบดังกล่าวควบคุมอย่างชัดเจน และแนะนำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึง

วิธีการใช้รถใช้ถนน ภายในพื้นที่ควบคุมให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้ ซึ่งการประชาสัมพันธ์ดังกล่าว อาจกระทำได้โดยขอความร่วมมือสถานีโทรทัศน์ของส่วนราชการช่วยจัดรายการในช่วงเวลาที่ ประชาชนส่วนใหญ่สนใจ พร้อมทั้งจัดทำเอกสารประกอบคำแนะนำแจกต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะ ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของถนนสายใดในพื้นที่ควบคุม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้ลักษณะการใช้งานของถนนในส่วนดังกล่าว เปลี่ยนแปลงไปควร ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงรายละเอียดต่าง ๆ อย่างชัดเจน ผลจากการประชาสัมพันธ์ ที่ดี ผู้วิจัยคาดว่าจะทำให้เกิดผลดีต่อผู้ใช้รถใช้ถนนภายในระบบเป็นอย่างมากจากผลดังกล่าวจะช่วย เสริมโดยตรงให้เห็นถึงประโยชน์ต่าง ๆ จากการจัดระบบควบคุมการจราจรทั้งพื้นที่เพื่อใช้แก้ไข ปัญหาการจราจร

๖.๖ ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานวิจัยเพิ่มเติม

เนื่องจากผลสรุปของการศึกษาวิจัยครั้งนี้สรุปได้ว่าไม่มีความแตกต่างกันระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปร (Variable) ทางด้านการจราจรที่ใช้เป็นข้อพิจารณาสำหรับการประเมินผล ดังนั้นผู้วิจัยจึงไม่ได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมทางด้านผลดีและผลเสียทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจาก ความแตกต่างของตัวแปรที่ใช้ในการประเมินผล ดังนั้นในกรณีที่มีการปรับปรุงระบบควบคุมฯ ให้มี ประสิทธิภาพสูงขึ้น ตามข้อเสนอแนะข้างต้นแล้วทำการสำรวจ เก็บข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ เปรียบเทียบ ประเมินผลครั้งใหม่ ควรที่จะศึกษาเพิ่มเติมถึงรายละเอียดทางด้านผลดีและผลเสียทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากการปรับปรุงระบบควบคุมฯ เพื่อให้การศึกษาเกี่ยวกับการประเมินผลสมบูรณ์ยิ่งขึ้น