

บทที่ 2

แนวคิดและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “มาตรการการจักระเบียบจราจรในทัศนะของผู้ขับรถในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1” ผู้ศึกษาได้ศึกษาถึงความรู้และทัศนะของผู้ขับรถที่มีต่อการนำมาตรการการจักระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด โดยได้นำแนวคิดในการบริหารงานจราจร แนวคิดมาตรการการจักระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด แนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของตำรวจจราจร รวมทั้งแนวคิดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาศึกษา โดยผู้ศึกษาได้นำเอาผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่มีผู้เคยศึกษาไว้มาประยุกต์ใช้กับข้อมูลที่ศึกษาได้ เพื่อเป็นแนวทางต่อการพัฒนาระบบจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 และสถานีตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล

ในการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ มีแนวคิดและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดการบริหารงานจราจร
2. มาตรการการจักระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด
3. แนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของตำรวจจราจร
4. แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกรปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร
5. สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1
6. ผลงานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดการบริหารงานจราจร

จากสภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพื่อเป็นการแก้ปัญหการจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนจึงจำเป็นต้องดำเนินการมีมาตรการการรักษาความปลอดภัย 4 มาตรการดังต่อไปนี้

1.1 มาตรการด้าน (วิศวกรรม) Engineering

- (1) กำหนดทางด่วนปลอดภัยโดยจำกัดความเร็วและมีการควบคุมตลอดเส้นทาง
- (2) ตรวจสอบยานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- (3) เพิ่มทางแยกต่างระดับเพื่อลดจุดตัดของการจราจร
- (4) การจัดการจราจรบริเวณสี่แยกให้เหมาะสม
- (5) จัดทำป้าย เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ให้สมบูรณ์
- (6) การบำรุงรักษาดูถนนให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ตลอดเวลา
- (7) ลดระดับความลาดชันช่วงถนนซอยเชื่อมทางหลวงแผ่นดิน
- (8) ติดตั้งไฟกะพริบบริเวณช่องเปิดเกาะกลางที่อนุญาตให้กลับรถ
- (9) ตั้งคณะกรรมการสำรวจ วิเคราะห์ แก้ไข และปรับปรุงจุดอันตรายหรือจุดที่เสี่ยง

ต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งในถนนที่กำลังก่อสร้างและก่อสร้างแล้วเสร็จ

- (10) สำรวจจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และดำเนินการแก้ไขเบื้องต้นอย่างเร่งด่วน
- (11) จัดให้มีจุดบริการซ่อมรถโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย ก่อนช่วงเทศกาล
- (12) ตรวจสอบสภาพถนนก่อนช่วงเทศกาล
- (13) สร้างทางด่วนเพิ่มขึ้นเพื่อลดความหนาแน่นของปริมาณจราจร
- (14) เพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยของรถมอเตอร์ไซด์
- (15) รถเพื่อการเกษตรไม่มีมาตรฐานที่แน่ชัด ควรมีการควบคุมหรือตรวจสอบ
- (16) ทางหลวงแผ่นดิน ทุกสายควรจัดทำที่กั้นรถรูปเกือกม้า
- (17) รถจักรยานยนต์ ให้เปิดไฟหน้าตลอดเวลาขับขี่

สำหรับมาตรการด้าน Engineering เป็นการกำหนดเกี่ยวกับความปลอดภัยในด้าน ถนน เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ทางร่วม ทางแยก ที่เป็นอันตรายเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบถึงความปลอดภัยตลอดจนการจัดจราจรตามสี่แยกต่าง ๆ ให้มีสัญญาณไฟและมีตำรวจจราจรควบคุมดูแล โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจะดำเนินการบอกสัญญาณให้ผู้ขับขี่ได้ทราบเพื่อเพิ่มความระมัดระวัง รวมทั้งบอกถึงลักษณะถนนต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ทราบเพื่อจะได้ขับขี่ได้สะดวก

1.2 มาตรการด้าน (การให้การศึกษา) Education

- (1) ให้ความรู้ด้านการจราจรกับเยาวชน เริ่มตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษา โดยบรรจุลงในหลักสูตรการศึกษาของโรงเรียน
- (2) ให้ความรู้พื้นฐานด้านการจราจร โดยจัดทำเอกสารเผยแพร่ผ่านสื่อมวลชนและฝึกอบรมผู้บรรยายให้มีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริง

- (3) จัดโครงการฝึกอบรมเพื่อประสิทธิภาพพนักงานขับรถสาธารณะในช่วงเทศกาล
 - (4) ควรมีการจัดอบรมกฎจราจรอย่างละเอียดก่อนการออกใบอนุญาตขับขี่
 - (5) ควรจัดทำวีดีทัศน์หรือเอกสารคู่มือการให้ความรู้ด้านการจราจร แจกจ่ายแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ
 - (6) การเผยแพร่ จำหน่าย แจกจ่าย ข้อมูลการเดินทาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการเดินทาง (แผนที่ / แผ่นพับ)
 - (7) การเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ถึงอันตรายจากการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง
 - (8) หน่วยงานโครงการต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย เช่น เมาไม่ขับ คาดเข็มขัดนิรภัยอย่างต่อเนื่อง
 - (9) หน่วยงานพฤติกรรมการเล่นน้ำสงกรานต์ในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อผู้เล่นและผู้ขับขี่จักรยานยนต์
 - (10) หน่วยงานการตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง
 - (11) การสร้างลักษณะนิสัย และจิตสำนึก ให้คนเกรงกลัวและละอายต่อการทำผิด มีความรู้สึกห่วงใยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยการฝึกอบรมและการเรียนรู้
 - (12) สร้างกระแสสังคมโดยการเน้นการร่วมมือระหว่างหน่วยงานในท้องถิ่น
 - (13) การประชาสัมพันธ์ เช่น การจัดทำป้ายเตือนผู้ขับรถ บริเวณจุดอันตรายรวมถึงการประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อต่าง ๆ ล่วงหน้า
- สำหรับมาตรการด้านนี้ Education เป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่เยาวชนผู้ขับรถเพื่อให้รู้ถึงความปลอดภัยของการขับรถและได้รู้ถึงสัญญาณจราจรต่าง ๆ รวมทั้งกฎหมายจราจรโดยทำการฝึกอบรม ประชาสัมพันธ์ แจกเอกสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเพื่อให้เยาวชนและผู้ขับขี่รถยนต์ทุกประเภทได้มีความรู้และทราบถึงความปลอดภัยเกี่ยวกับการขับรถเกี่ยวกับการขับรถ

1.3 มาตรการด้าน (เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่ง) Efficiency of Transportation System

- (1) ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น
- (2) บริเวณโรงเรียนให้มีการจัดการเกี่ยวกับการรับส่งนักเรียนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- (3) การพัฒนาระบบขนส่งมาทดแทนรถยนต์ส่วนบุคคล
- (4) สำหรับมาตรการด้าน Efficiency of Transportation System เป็นการส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น การบริการเกี่ยวกับการรับส่งเด็กนักเรียนควรเพิ่มความปลอดภัยให้

มากยิ่งขึ้น รวมทั้งมีพัฒนาระบบขนส่งมาทดแทนรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อให้เกิดความปลอดภัยยิ่งขึ้น

สำหรับมาตรการด้าน Enforcement เป็นการกวดขันวินัยจราจรแก่ผู้ขับรถให้อยู่ในระเบียบวินัยตามกฎหมายจราจรรวมทั้งตั้งจุดตรวจเกี่ยวกับผู้ขับรถที่ดื่มสุราเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถที่ดื่มสุราเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดทำการขับรถเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น ตลอดจนการเพิ่มปริมาณรถให้มีย่างจำกัด ให้มีการประกันอุบัติเหตุรถยนต์ทุกชนิด รวมทั้งเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

1.4 มาตรการด้าน (การกวดขันวินัยจราจร) Enforcement

(1) การเข้มงวด กวดขัน กฎจราจร ในประเด็น ความเร็วในการขับขี่ การขับรถขณะมีเมามา การใช้เข็มขัดนิรภัย และการใช้หมวกนิรภัย

(2) กำหนดเขต (Zoning) และการเล่น ในช่วงเทศกาล

(3) ควรมีการควบคุมการออกใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐาน

(4) ควบคุม หรือห้ามจำหน่าย สุรา และของมีเมาต่าง ๆ ในช่วงเทศกาล

(5) การบังคับใช้กฎหมายโดย ปรับจริงเต็มฐานความผิด

(6) ให้ตำรวจดูแลในระดับชุมชน เช่น กวดขันในหมู่บ้าน

(7) ให้ตำรวจดูแลตามทางแยกสำคัญ

(8) ตั้งจุดตรวจให้มากขึ้นและเพิ่มความถี่ในการตรวจในช่วงเทศกาล

(9) จัดทำจุดพักรถให้เพิ่มมากขึ้นในช่วงเทศกาล

(10) บังคับให้ข้าราชการปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน

(11) ควรให้ผู้ถูกจับกุมเรื่องหมวกนิรภัย เมื่อถูกปรับแล้วต้องซื้อหมวกนิรภัยด้วย

(12) เข้มงวดในเรื่องใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับขี่

(13) มีการเตรียมการเพื่อรองรับข้อห้ามปฏิบัติก่อนถึงระยะเวลาปฏิบัติที่พอสมควร

(14) การบังคับใช้กฎหมายที่เน้นการจับกุมอาจจะไม่ได้ผลเท่าที่ควรและมีภาพไม่ดีต่อ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนั้นจึงควรเน้นให้ชุมชนดูแลกันเองมากขึ้น

(15) ควรมีมาตรการดำเนินการกับผู้ที่ยังไม่ทำประกันภัยบุคคลที่ 3

(16) การควบคุมรถจดทะเบียนใหม่ให้มีปริมาณที่เหมาะสม

(17) การตัดคะแนน 16ฐานความผิด ต่างจังหวัดไม่เป็นผลเท่าที่ควร ควรมีการเน้นฐานความผิดอื่นด้วย

(18) มาตรการควบคุมระยะเวลาขับรถ เมื่อขับรถถึงช่วงระยะเวลาที่เหมาะสมแล้วให้หยุดพัก

สำหรับมาตรการด้านนี้ เป็นการกวดขันวินัยจราจรแก่ผู้ขับรถให้อยู่ในระเบียบวินัยตามกฎหมายจราจรรวมทั้งตั้งจุดตรวจเกี่ยวกับผู้ขับรถที่ดื่มสุราเพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถที่ดื่มสุราเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดทำการขับรถเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้ขับรถที่ดื่มสุราเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดทำการขับรถเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น ตลอดจนการเพิ่มปริมาณรถให้มีอย่างจำกัด ให้มีการประกันอุบัติเหตุรถยนต์ทุกชนิด รวมทั้งเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ผู้ศึกษามีความสนใจที่จะทำการศึกษาถึงมาตรการการกวดขันวินัยจราจร เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจร และเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ ในการจัดระเบียบการจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อจะได้ถูกต้อง

สำหรับการแก้ไขปัญหาจราจรยังมีหลักการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแผนหลักของการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งซึ่งจัดทำขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 เป็นแผนแก้ปัญหาการจราจรและขนส่งที่เป็นการผสมผสานระหว่างโครงการแผนงานและมาตรการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งทั้งทางตรงและทางอ้อม ทุกหน่วยราชการมีลักษณะสำคัญ 3 ประการ คือ (สจร.: 2540)

เพิ่มขีดความสามารถของระบบถนนในการรองรับกับความต้องการทางด้านจราจรและขนส่ง

1. เพิ่มบทบาทของบริการขนส่งสาธารณะทางด้านจราจรและขนส่งทั้งปริมาณและคุณภาพให้มากที่สุดตามนโยบายของรัฐ

2. ดำเนินมาตรการต่าง ๆ ที่จะส่งเสริมสนับสนุน 1 หรือ 2 รวมทั้งการกระจายการกระจุกตัวของปริมาณการจราจรและขนส่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาจราจร

นอกจากนี้แนวคิดในการบริหารงานจราจรที่ถือเป็นหลักสากล ประกอบด้วยหลักการพื้นฐานที่สำคัญ 3 ประการ (Three Es) ได้แก่ แนวความคิดเกี่ยวกับหลักการ 3Es ของ O.W. Wilson and Roy C.Mclaren, อันได้แก่

1. วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering)

ซึ่งเป็นงานที่ต้องใช้ความรู้ความชำนาญพิเศษ เกี่ยวกับการวางแผนก่อสร้างถนน การวางผังเมือง การแบ่งเส้นทางจราจร การติดตั้งและดูแลรักษาอุปกรณ์เครื่องหมายการจราจร ตามท้องถนน การออกแบบและวางรูปลักษณะการจราจรในทางร่วมทางแยก การลาดหรือปูพื้นถนน ตลอดจนการปฏิบัติการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นผิวการจราจร รวมทั้งปรับปรุงการใช้ถนนให้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การปรับปรุงทาง และสิ่งแวดล้อมของทาง เช่น การปรับปรุงผิวจราจร ความกว้างของทางให้สอดคล้องกับปริมาณยานพาหนะ การออกแบบบริเวณสี่แยก การปลูกต้นไม้ สองข้างทางเพื่อสายตาคนขับ การจัดให้มีแสงสว่างเพียงพอ เพื่อลดความถี่และความรุนแรงของ อุบัติเหตุจราจร ลดความหนาแน่นของการจราจร และเพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการ สัญจรบนท้องถนน ทั้งนี้โดยอาศัยการศึกษา รวบรวมสถิติข้อมูลต่าง ๆ จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่ เกิดขึ้น ภาวะการคับคั่งติดขัดของขบวนยาน สถานที่จอดรถ เป็นต้น

2. การให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจร (Traffic Education)

เป็นการให้การศึกษาให้ความรู้ด้านกฎหมาย ระเบียบวิธีปฏิบัติแก่ประชาชนใน สถานะผู้ใช้ถนนโดยเริ่มจากที่บ้าน โรงเรียน ตั้งแต่ในวัยเด็กให้รู้จักระมัดระวังตัวเองและรู้จักกฎ จราจรเบื้องต้น และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจราจรควรให้การศึกษาอบรมเผยแพร่ ความรู้ทางด้านกฎหมายในเรื่องการใช้รถใช้ถนนเพื่อให้ประชาชนได้มีความรู้ความเข้าใจในปัญหา การจราจรพร้อมทั้งปลูกฝังจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นในการใช้รถใช้ถนน จนเกิดการพัฒนาอุปนิสัยในการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย (Safety Habits) ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชน ทุกระดับมีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุการจราจร และให้เกิดจิตสำนึกของ ความปลอดภัย (Safety Consciousness) ซึ่งมาตรการนี้จำแนกได้ 2 วิธี ดังนี้

- 1) การศึกษาทางตรง (Direct Methods) หมายถึง การเรียนรู้ในชั้นเรียน
- 2) การศึกษาทางอ้อม (Indirect Methods) หมายถึง การให้รู้ทางสื่อ (Media)

ที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย

3. การบังคับใช้กฎหมายจราจร (Traffic Enforcement)

การใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับการจับกุม และการดำเนินคดีอาญาเพื่อ ควบคุมและบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ก่อให้เกิดความปลอดภัยเป็น ระเบียบเรียบร้อย ทำให้การจราจรมีความคล่องตัวสามารถเคลื่อนไหวได้โดยไม่ติดขัด อาจกล่าวได้ ว่าการบังคับใช้กฎหมายจัดเป็นส่วนหนึ่งของการให้การศึกษาแก่บุคคลซึ่งไม่สามารถเรียนรู้ได้ด้วย วิธีอื่น ๆ ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายนอกจากเป็นการใช้มาตรการลงโทษแล้ว ยังหมาย ความรวมถึงการสอดส่องตรวจตรา การว่ากล่าวตักเตือนและการประยุกต์ใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อ

หยุดยั้งการกระทำผิดจรรยา เช่น การฝึกอบรมแก่ผู้ละเมิดกฎหมายจรรยาในหลักสูตรพิเศษ เป็นต้น เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการศึกษาพบว่า ถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจะสามารถลดอุบัติเหตุลงไปได้มากกว่าร้อยละ 40 การจำกัดความเร็ว การออกกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย จะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บ ตาย และพิการจากอุบัติเหตุลงไปได้

การบังคับใช้กฎหมายจรรยา

ในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาต่อผู้ขับรถนั้นเป็นความเกี่ยวพันระหว่างตำรวจจรรยา กับผู้ขับรถ ซึ่งเป็นความเกี่ยวพันในฐานะผู้ปกครอง และผู้อยู่ใต้ปกครองซึ่งไม่มีสิทธิเสมอภาคกัน กล่าวคือ ตำรวจจรรยาใช้อำนาจบังคับผู้ขับรถโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมาย ดังนั้น ก็จะเป็นหลักประกันสิทธิเสรีภาพของประชาชน ความเกี่ยวพันดังกล่าวจึงจำเป็นต้องอยู่ภายใต้หลักการปกครอง 2 ประการ คือ

ก. หลักที่ว่าฝ่ายปกครองต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย

หลักนี้เป็นไปตามระบบนิติรัฐ คือ ตำรวจจรรยาในฐานะตัวแทนของรัฐในการบังคับใช้กฎหมายจรรยาจะต้องปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัติกฎหมายจะวินิจฉัยและดำเนินการนอกเหนือไปจากที่กฎหมายให้อำนาจไว้ไม่ได้ ซึ่งหลักนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้ฝ่ายบริหารใช้อำนาจสิทธิขาดได้ตามลำพัง อย่างไรก็ดี การที่ตำรวจจรรยาจะเคารพ และปฏิบัติตามกฎหมายตามหลักที่ว่านี้ได้ต้องมีประสิทธิภาพนั้น ตำรวจจรรยาจำเป็นต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข 2 ประการ คือ

- 1) ตำรวจจรรยาจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยา
- 2) ตำรวจจรรยาจะต้องมีการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย หรือบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพราะแน่นอนว่าการที่บุคคลที่เคารพและปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ประการหนึ่งประการใดได้ ผู้นั้นจะต้องรู้ถึงรายละเอียดของกฎเกณฑ์นั้น ๆ เสียก่อน และเมื่อรู้แล้วการปฏิบัติตามก็จะต้องทำอย่างเคร่งครัด แข็งขัน เพื่อให้กฎหมายนั้นมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ภายใต้ข้อสันนิษฐานว่ากฎหมายที่ใช้บังคับมีความเหมาะสมดีแล้ว สำหรับปัญหาในส่วนของตำรวจที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาของผู้ขับรถในเขตกรุงเทพมหานครภายใต้เงื่อนไขที่กล่าวมาอาจวิเคราะห์ได้ดังนี้

2.1 ปัญหาเรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาของตำรวจจรรยา ในเรื่องความรู้กฎหมายจรรยา นั้น ตำรวจจรรยาจะต้องรู้ตั้งแต่เจตนารมณ์แห่งกฎหมายว่าบัญญัติขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์อะไร เพราะในกฎหมายมีหลาย ๆ มาตราที่ให้อำนาจแก่ตำรวจจรรยาในการใช้ดุลยพินิจ ดังนั้น การรู้เจตนารมณ์ของกฎหมายก็จะเป็นการตีกรอบการใช้ดุลยพินิจให้ดำเนินไปใน

แนวทางที่ถูกต้องเหมาะสม เช่นการที่ตำรวจจราจรไม่ค่อยเข้มงวดจับกุมผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยเห็นว่าในช่วงเวลาดังกล่าวต้องการเพียงให้การจราจรลื่นไหลสะดวกมากที่สุด ผลที่ตามมาคือจำนวนผู้กระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจรก็จะมีมากที่สุดในช่วงเวลาดังกล่าวเช่นกัน ในกรณีนี้หากตำรวจจราจรได้คำนึงถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรว่าบทบัญญัตินี้มีขึ้นเพื่อจัดระเบียบของสังคมและจัดระเบียบการจราจร ก็จะได้เห็นว่าหากปล่อยให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรกันมากก็จะส่งผลให้สังคมเสียระเบียบการจราจรก็ยุ่งเหยิง ก็จะส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดตามมา ดังนั้นการที่ตำรวจจราจรคิดว่าการบังคับจับกุมผู้กระทำผิดจะยิ่งเป็นการเพิ่มปัญหาแก่การจราจรยิ่งขึ้นนั้น จึงเป็นความคิดที่ไม่ถูกต้อง เพราะหากการปล่อยให้มีการฝ่าฝืนโดยไม่มีการจับกุมนั้น จะทำให้การจราจรลื่นไหลได้คล่องตัวกว่าที่จะมีการบังคับจับกุมผู้กระทำผิดตามกฎหมายแล้ว ก็ไม่เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจราจรอีกต่อไปเพราะการเคร่งครัดตามกฎหมายจะรังให้เกิดแต่ปัญหาการจราจรติดขัดเท่านั้น ความจริงแล้วผู้เขียนมีความเห็นว่า การเข้มงวดจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอาจมีผลให้เกิดการสะดุดของการจราจรบ้าง แต่จะเป็นในช่วงแรก ๆ เท่านั้น เมื่อผู้ขับรถเห็นว่ามีมีการดำเนินการจับกุมจริงจัง ทุกคนก็จะเริ่มเข้ามาอยู่ภายในกรอบระเบียบแห่งกฎหมาย การเบียด การแซง การขับรถตัดหน้ารถคันอื่นก็จะน้อยลงเมื่อรถทุกคันเข้าแถวทำตามกฎจราจร ความเป็นระเบียบในการจราจรก็จะเกิดขึ้น ผลที่ตามมาคือความคล่องตัวของการจราจรนั่นเอง

นอกจากนี้ผู้ศึกษายังมีความเห็นว่านอกจากตำรวจจราจร จะต้องรู้และตระหนักถึงเจตนารมณ์กฎหมายจราจรแล้ว ตำรวจจราจรยังจำเป็นจะต้องมีความรู้ในรายละเอียดของเนื้อหาตัวบททุกถ้อยกระทงความในฐานะที่ตำรวจจราจรเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย เป็นผู้ควบคุมกฎหมายไม่ให้ใครละเมิดอีกด้วย สำหรับความรู้ในส่วนนี้ของตำรวจจราจรจากการศึกษาพบว่าตำรวจจราจรบางส่วนยังขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

2.2 ปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

ในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดของตำรวจจราจรนี้ อาจแยกพิจารณาได้เป็น 3 ประเด็นคือ

1) ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง ความเข้มงวดในการจับกุม ลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งในเรื่องความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายนี้มีผลโดยตรงต่อปริมาณผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจร สำหรับกรณีตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานครนั้นจากการศึกษาพบว่าในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรบางส่วนยังมิได้กระทำอย่างเข้มงวด

ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างที่กล่าวมาแล้วข้างต้นในเรื่องความเข้มงวดการจับกุมในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนตำรวจจราจรบางกลุ่มมักจะไม่จับกุมผู้ขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจร ทำให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในช่วงเวลานั้นเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ โดยการยืนยันจาก ทักษิณ ชินวัตร (2539) รองนายกรัฐมนตรี ในขณะนั้น ซึ่งดูแลในเรื่องงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้กล่าวในการเปิดสัมมนา และบรรยายนำในการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง “กลยุทธ์เพื่อส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และปลูกฝังวินัยการขับขี่รถยนต์” ว่า “การจับกุมของตำรวจมีในช่วงไม่เร่งด่วน ในวันเสาร์ อาทิตย์ หรือมีตอนกลางคืน ผลการจับกุมทั้งหลายอยู่ช่วงนั้น แล้วคนที่ฝ่าฝืนมาที่สุดจะฝ่าฝืนในช่วงเร่งด่วน พอฝ่าฝืนในช่วงเร่งด่วนแต่ไม่ถูกจับกุมก็เกิดการเคยชิน” ดังนั้นเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ ตำรวจจราจรก็ต้องปรับปรุงในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มงวดมากขึ้น เพื่อลดปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับรถลง

2) ความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมาย

นอกจากในเรื่องความเข้มงวดแล้ว ความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมายก็มีความสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพไม่ยิ่งหย่อนกว่ากัน เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ (เข้มงวดอย่างสม่ำเสมอ) จะทำให้ประชาชนให้ความเคารพต่อกฎหมาย ให้ความสำคัญและตระหนักถึงโทษที่จะได้รับหากทำการฝ่าฝืน และเมื่อประชาชนปฏิบัติตามเนื่องเป็นเวลานานก็จะเป็นการปลูกฝังลักษณะนิสัยให้เคยชินกับการปฏิบัติตามกฎหมายนั้นตลอดเวลา ในด้านกฎหมายจราจรก็เช่นกัน หากมีการเข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอ ผู้ขับรถทั้งหลายคงจะไม่กล้าฝ่าฝืนกฎจราจร และเมื่อปฏิบัติเป็นเวลานานก็จะกลายเป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีต่อไป สำหรับความสม่ำเสมอในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรในปัจจุบันนั้น จากการศึกษาพบว่ายังไม่อยู่ในสถานะที่น่าพึงพอใจเท่าใดนัก ดังจะเห็นได้จากการระดมกำลังตรวจจับจะมีการปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวดกวดขันเป็นครั้งคราวเหมือนไฟไหม้ฟาง ขึ้นอยู่กับคำสั่งของผู้บังคับบัญชา หรือนโยบายระดับสูงจะสั่งการให้ดำเนินการในช่วงใด เมื่อผ่านพ้นไประยะหนึ่งการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายก็จะเบาบางลง การกระทำเช่นนั้นนอกจากจะไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อการบังคับใช้กฎหมายแล้ว ยังเป็นการทำให้ประชาชนผู้อยู่ใต้กฎหมายขาดความนับถือกฎหมาย ไม่ซื่อสัตย์ต่อการปฏิบัติตามกฎหมายคอยหาโอกาสช่องทางที่จะเลี่ยงกฎหมาย ทั้งนี้ เพราะประชาชนเคยชินกับการฝ่าฝืนกฎหมายจนกลายเป็นนิสัยเสียแล้ว การเร่งกวดขันจับกุมแบบชั่วคราวจึงทำกันเหมือนผักชีโรยหน้าทั้งฝ่ายผู้บังคับใช้กฎหมาย และผู้อยู่ใต้บังคับของกฎหมาย

3) การลงโทษอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

การลงโทษอย่างเฉียบขาด และรวดเร็วเป็นส่วนที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งหากจะว่ากันไปแล้วการลงโทษอย่างเฉียบขาดและรวดเร็วนี้อาจมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพของกฎหมายเสียยิ่งกว่าการลงโทษอย่างรุนแรงอีก เพราะการลงโทษที่เฉียบขาด และรวดเร็วจะส่งผลโดยตรงต่อจิตใจแก่ผู้กระทำความผิด และผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเข็ดขยาด ส่วนการลงโทษที่รุนแรงนั้น แม้โทษที่ลงจะมีความรุนแรง แต่หากขั้นตอนการลงโทษใช้เวลานาน ความรู้สึกนับถือของประชาชนที่มีต่อกระบวนการรักษาความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายก็จะลดน้อยถอยลงไปด้วย

สำหรับในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรนั้น จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบันยังมีตำรวจจราจรบางส่วนโดยเฉพาะตำรวจจราจรชั้นผู้น้อย (ชั้นประทวน) ยังขาดความเฉียบขาดในการปฏิบัติหน้าที่ ดังจะเห็นได้จากในกรณีหากผู้ขับรถที่กระทำความผิดเป็นผู้รู้จักมักคุ้นกับตนเองหรือผู้บังคับบัญชา หรือเป็นผู้มีอำนาจมีอิทธิพลก็มักจะได้รับสิทธิพิเศษในการเสียค่าปรับในอัตราขั้นต่ำ (ปกติจะอยู่ในอัตรา 100 บาท) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเปรียบเทียบปรับขั้นตานั้นจะเป็นการผ่อนปรนให้ด้วยความเกรงใจหรือเห็นแก่พวกพ้อง หรือจะเป็นการผ่อนปรนให้เพราะได้รับการร้องของวิงวอนก็ตาม การลงโทษโดยการเปรียบเทียบปรับในอัตราที่ต่ำมากนี้จะส่งผลกระทบทำให้ผู้ที่กระทำความผิดไม่รู้สึกเข็ดหลาบ หรือกล่าวได้ว่าปริมาณของโทษไม่อาจทำให้บรรลุผลในการป้องกันมิให้มีการ กระทำความผิดเกิดขึ้น เป็นปัจจัยสำคัญของสาเหตุการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับรถได้

ข. หลักการให้ความเสมอภาคแก่ผู้อยู่ใต้การปกครอง

หลักการให้ความเสมอภาคนั้น เป็นหลักปฏิบัติที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการปกครองมีนักกฎหมายอาวุโสท่านหนึ่งได้เปรียบเทียบให้เห็นความสำคัญของการให้ความเสมอภาคไว้ว่า

เสรีภาพเปรียบเหมือนกับอาหารที่เราใช้บริโภคเพื่อบำรุงเลี้ยงร่างกายให้ดำรงอยู่ได้ความเสมอภาคก็เหมือนกับอากาศที่คนเราหายใจเข้าไปซึ่งมีความจำเป็นแก่ชีวิตเท่า ๆ กับอาหาร คนเราย่อมเจ็บช้ำน้ำใจมากถ้าไม่ได้รับความเสมอภาคถึงจะไม่มีเสรีภาพ แต่ถ้าทุกคนไม่มีเหมือนกันย่อมจะทนไม่ได้ มนุษย์ต้องการแม้แต่ความเสมอภาคในความทุกข์ยาก กล่าวคือ ลำบากก็ลำบากด้วยกัน สบายก็สบายด้วยกัน แต่ถ้าไม่ได้รับความเสมอภาคย่อมทนไม่ได้ ดังนั้น

หลักการให้ความเสมอภาคจึงเป็นหลักที่สำคัญอย่างยิ่งในการปกครอง (ประยูร กาญจนดุล, 2535, น. 45)

ในการทำงานของตำรวจจากรู้กัน จะต้องปฏิบัติต่อผู้ขับรถโดยเสมอหน้ากัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติเพราะมีฉะนั้นแล้ว “กฎหมายที่ใช้บังคับนั้นไม่ว่าจะบัญญัติไว้อย่างถูกต้อง และยุติธรรมเพียงใดก็ตาม หากเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้บังคับใช้กฎหมายลำเอียงทุจริต หรือมีอคติเสีย แล้วความเป็นธรรมในสังคมก็จะเกิดขึ้นได้ยาก” (ปรีชา แจ่มจิราภิรักษ์, 2542, น. 3) นอกจากนี้ การปฏิบัติต่อผู้ผู้ได้การปกครองโดยเสมอภาคนั้นยังเป็นหลักสำคัญในเรื่องหลักแห่งกฎหมาย (Rules of Law) อีกด้วย

สำหรับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในปัจจุบัน หลายคนคงจะเคยได้ยินฟังมา บ้างในเรื่องที่ตำรวจจราจรไม่ได้วางตนอยู่บนหลักการให้ความเสมอภาคแก่ผู้ผู้ได้การปกครองซึ่ง ในที่นี้ก็คือผู้ขับรถ เช่นมีการกล่าวกันว่า “เดี๋ยวนี้เขาถึงบอกว่า Know Who ดีกว่า Know How รู้จัก ใครเป็นใครดีกว่ารู้จักทำอะไรเป็นทำอะไร เดียวนี้ตำรวจเป็นอย่างนั้น ถ้า 5จ 5555 อย่าไปแตะต้อง หรือ 7ถ 7777 อย่าไปจับ เพราะวารถพวกนี้ไปจับไม่ได้ นายตำรวจชั้นผู้ใหญ่ทั้งนั้นนายทหารชั้น ผู้ใหญ่ทั้งนั้นที่ใช้รถตองต่าง ๆ และรถยี่ห้อนี้ เสื้อนอกแขนอย่าไปจับนะ” ตามตัวอย่างที่ยกมานี้ คงจะเป็นการเลือกปฏิบัติตามค่านิยมในสังคมไทย คือเป็นระบบสังคมเส้นสาย เนื่องจากใน สังคมไทยค่อนข้างจะให้ความสำคัญแก่เกรงต่อผู้มีอำนาจทั้งหลายทั้งในส่วนของข้าราชการชั้นสูง ไม่ว่าจะเป็น ทหาร ตำรวจ หรือ พลเรือน และในส่วนของผู้มีอิทธิพลต่าง ๆ รวมทั้งบุตร ภรรยาของ บุคคลเหล่านี้ อีกทั้งในบางส่วนของกลุ่มบุคคลเหล่านี้ยังนิยมจะแสดงอำนาจต่อตำรวจจราจรเมื่อ ตนเองกระทำความผิด หากตำรวจจราจรดำเนินการจับกุมลงโทษตามกฎหมายบางครั้งตำรวจ ผู้นั้นอาจได้รับผลร้ายต้องถูกส่งย้ายในเวลาเพียงไม่กี่วันถึงขนาดเป็นที่รู้กันทั่วไป

2. มาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด

ด้วยปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อ เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัยของประชาชน สำนักนายกรัฐมนตรีจึงได้จัดทำ โครงการจัดระเบียบจราจร เพื่อให้ทุกภาคส่วนในสังคม ได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร โดย “กองบัญชาการตำรวจนครบาล” เป็นผู้มีหน้าที่ในการจัดการและควบคุมการจราจร ตลอดจนการ บังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้ฝ่าฝืนกระทำผิด เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจร การป้องกัน อุบัติเหตุ การลดการกระทำผิดของผู้ใช้รถ ประกอบกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในการใช้

มาตรการการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณทั้งการการจัดระเบียบจรรยาบรรณรัฐบาลได้กำหนดให้มีโครงการจัดระเบียบจรรยาบรรณเป็นโครงการที่มุ่งหวังเพื่อให้มีทุกภาคส่วนในสังคมได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาราชากร และการที่จะให้การจัดระเบียบจรรยาบรรณที่มีประสิทธิภาพและได้ผล ต้องมีการร่วมมือระหว่างสองฝ่าย คือ 1. ผู้ออกกฎ/รักษากฎ 2. ประชาชนผู้ปฏิบัติตามกฎ ตลอดจนดึงประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมและมีวินัยในการซื่ออย่างมีระเบียบ โดยมีการดำเนินการทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งในระยะแรกจะดำเนินโครงการจรรยาบรรณชาวบ้าน โดยให้ภาครัฐสร้างเครือข่ายความร่วมมือให้มีความเป็นเอกภาพ และเชื่อมโยงการประสานงานด้านการจรรยาบรรณให้เป็นองค์รวมเน้นการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนวางระบบการติดตามผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาราชากรของฝ่ายราชการให้เข้มงวดจริงจังมากขึ้น (สมพร พรหมพิตรัตน, 2544)

2.1 ภารกิจ

กองบัญชาการตำรวจนครบาล มีหน้าที่ในการจัดการ และควบคุมการจรรยาบรรณ ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำผิดกฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามโครงการจัดระเบียบจรรยาบรรณ โดยให้แต่ละสถานีตำรวจดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้

2.2 แนวความคิดในการปฏิบัติ

- 1) ประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนเห็นความสำคัญ ในการให้ความร่วมมือเกี่ยวกับการให้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ และสอดส่องดูแลผู้กระทำผิดกฎหมายว่าด้วยการจรรยาบรรณ โดยเน้น 3 เรื่องคือ
 - ก) รถปล่อยมลพิษ
 - ข) ขับรถผิดวินัยที่เป็นอันตราย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
 - ค) ป้ายบอกทาง หรือสัญลักษณ์จรรยาบรรณไม่ชัดเจน
- 2) จัดช่องทางรับแจ้งข้อมูลข่าวสารจากประชาชน และกำหนดแนวทางประสานข้อมูลกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาราชากร
- 3) นำข้อมูลข่าวสารที่ได้รับแจ้งมาดำเนินการติดตามจับกุมผู้กระทำผิด และแก้ไขปัญหาราชากรเพื่อให้ได้ผลอย่างจริงจัง

4) ทำการประเมินผลการปฏิบัติและข้อขัดข้องในการปฏิบัติ เพื่อนำไปพิจารณาปรับปรุงให้มีความเหมาะสมต่อไป

2.3 ขั้นตอนการปฏิบัติการ

1) ขั้นเตรียมการ

- ก) เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 28 พฤศจิกายน – 5 ธันวาคม 2544
- ข) ศึกษาโครงการจัดระเบียบจราจรของสำนักนายกรัฐมนตรีและจัดทำแผนการปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายของโครงการ
- ค) บก.02 วางระบบการรับแจ้งข้อมูลและประสานข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีระบบการติดตามและประเมินผลอย่างชัดเจน
- ง) ประชุมและซักซ้อมการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการดำเนินการตามแผนการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามโครงการจัดระเบียบจราจร

2) ขั้นประชาสัมพันธ์

- ก) เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 28 พฤศจิกายน – 12 ธันวาคม 2544
- ข) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปรับทราบช่องทางแจ้งข้อมูล และรณรงค์ให้ประชาชนรักษาวินัยจราจร ไม่ใช่รถที่ก่อให้เกิดมลภาวะ ตลอดจนการให้ความร่วมมือแจ้งข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และการสอดส่องดูแลผู้กระทำผิด
- ค) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสื่อมวลชนให้ช่วยดำเนินการประชาสัมพันธ์ การดำเนินการตามโครงการ

3) ขั้นการบังคับใช้กฎหมาย

- ก) ดำเนินการจับกุมรถที่ปล่อยมลพิษ และผู้ขับรถผิดวินัยที่เป็นอันตราย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุให้ได้ผลอย่างจริงจัง
- ข) ดำเนินการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาป้ายบอกทางหรือสัญลักษณ์จราจรไม่ชัดเจน
- ค) ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2545 เป็นต้นไป จะเริ่มบันทึก คะแนนประวัติผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรในระบบคอมพิวเตอร์อย่างจริงจัง เพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เป้าหมายของโครงการการจัดระเบียบจราจรและมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเลื่อนไหลจราจร
2. เพื่อลดอุบัติเหตุ

มาตรการการจัดระเบียบจราจร ในการออกกฎหมายจราจรมาบังคับใช้เพื่อเป็นการแก้ปัญหาจราจรการป้องกันอุบัติเหตุจึงมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรตั้งแต่ 16 มกราคม 2545 โดยได้กำหนดกฎหมายจราจรจำนวน 16 ข้อหาฐานความผิด ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. บันทึกคะแนนครั้งละ 10 คะแนน สำหรับฐานความผิด

- 1) ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
- 2) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

สำหรับฐานความผิดนี้ เป็นการบันทึกการจับกุมเกี่ยวกับความผิดที่ให้ผู้ขับรถไม่ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจรรวมทั้งขับรถบนทางเท้า เพื่อให้การจราจรได้สามารถเคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง โดยผู้ทำผิดจะถูกยึดใบขับขี่และถูกตัดคะแนนครั้งละ 10 คะแนน

2. บันทึกคะแนนครั้งละ 20 คะแนน สำหรับฐานความผิด

- 1) แชนงรถด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
- 2) แชนงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน ในทางโค้ง หรือแชนงรถในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือแชนงรถที่มีหมอกฝน ฝุ่น หรือ ครันจนไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร หรือแชนงรถเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย หรือ

แชนงรถในที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย

- 3) จอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ
- 4) ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
- 5) ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง

สำหรับฐานความผิดนี้เป็นความผิดเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยของผู้ขับรถและผู้ใช้ถนนเพื่อให้การใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุรวมทั้งผู้ขับรถโดยสารสาธารณะต้องมีความรับผิดชอบในการรับส่งผู้โดยสารอย่างปลอดภัย โดยผู้ฝ่าฝืนความผิดฐานนี้จะต้องถูกยึดใบขับขี่และถูกตัดคะแนนครั้งละ 20 คะแนน

3. บันทึกคะแนนครั้งละ 30 คะแนน สำหรับฐานความผิด

- 1) ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในการอันที่จะขับ
- 2) ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว

- 3) ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถธรรมดา
- 4) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- 5) ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

สำหรับฐานความผิดนี้เป็นฐานความผิดเกี่ยวกับให้ผู้ขับรถ ขับรถอย่างระมัดระวัง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนตลอดจนเป็นการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนและให้การจราจรสามารถเคลื่อนตัวได้ดี โดยผู้ฝ่าฝืนฐานความผิดนี้จะต้องถูกยึดใบขับขี่ และถูกตัดคะแนนครั้งละ 30 คะแนน

4. บันทึกระเบียบครั้งละ 40 คะแนน สำหรับฐานความผิด

- 1) ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)
- 2) ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- 3) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที
- 4) แข่งรถในทาง

สำหรับฐานความผิดนี้เป็นฐานความผิดที่มีมาตรการขั้นเด็ดขาดต่อผู้ขับรถที่ฝ่าฝืน ข้อบังคับเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและให้มีความปลอดภัยต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น ห้ามขับรถในขณะเมาสุรา หรือแข่งรถในที่คับขัน ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เป็นต้น ผู้ฝ่าฝืนจะต้องถูกยึดใบขับขี่และถูกตัดคะแนนครั้งละ 40 คะแนน

สำหรับความผิดทั้ง 16 ข้อหาฐานความผิดดังกล่าวมีข้อกำหนดของตำรวจเกี่ยวกับการบันทึกตัดคะแนน การอบรม ทดสอบผู้กระทำความผิด การพักใบอนุญาตขับขี่ มีวิธีการดังต่อไปนี้

1. สั่งการบันทึกคะแนน

ตามข้อกำหนดของตำรวจได้กำหนดให้บันทึกด้านหลัง และหรือบันทึกในเครื่องบันทึกข้อมูล (คอมพิวเตอร์ในระบบ Polis) โดยบันทึกคะแนนเมื่อพนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบปรับหรือคดีถึงที่สุดแล้ว

2. การอบรมทดสอบผู้กระทำความผิด

ผู้ขับรถที่กระทำความผิดซึ่งต้องเข้ารับการอบรม ทดสอบก่อนได้ใบอนุญาตขับขี่คืน หมายถึง ผู้ขับรถที่กระทำความผิดในข้อหาหนึ่งใน 16 ฐานความผิดซ้ำ 2 ครั้ง ในข้อหาเดียวกัน ภายในกำหนดเวลา 1 ปี นับจากกระทำความผิดครั้งแรก

3. การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

การกระทำความผิดที่จะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง การกระทำความผิดที่ได้มีการบันทึกคะแนนไว้ แล้วมีคะแนนรวมกันเกินกว่า 60 คะแนน โดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่แต่ละครั้งมีกำหนดไม่เกิน 90 วัน ซึ่งผู้มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้แก่ ผบช.น., ผบช.ตำรวจภูธร ผบก.จร ผบก.ทล. หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว

แต่หากผู้กระทำความผิดซึ่งในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้ง ในกำหนด 1 ปี และมีคะแนนรวมกันเกิน 60 คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรมทดสอบและถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไปพร้อมกันอีกด้วย

การถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งในช่วงระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ผู้ขับรถจะไม่สามารถขับรถได้ จึงต้องมีมาตรการในการควบคุมและตรวจสอบการกระทำความผิด เช่นนี้ต่อไปอีกด้วย

สำหรับในการจัดระเบียบจราจรและการกำหนดมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรทั้ง 16 ข้อหา นั้น เพื่อเป็นการให้ประชาชนมีระเบียบวินัยในการขับรถไม่ฝ่าฝืนกระทำความผิดกฎหมายจราจร การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และให้ข้าราชการตำรวจจราจรมีความเคร่งครัดในการปฏิบัติหน้าที่การจัดการจราจรและการใช้กฎหมายอย่างถูกต้องยุติธรรมอย่างยิ่งเพื่อส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้รถสามารถใช้อรรถสัจจรไปมาบนท้องถนนอย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยต่ออุบัติเหตุ จะทำให้สามารถลดอุบัติเหตุลงได้รวมทั้งให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีต่อไป ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อมีมาตรการการบังคับใช้กฎหมายขึ้นมา ก็จะสามารถจะประหยัดงบประมาณลงได้เพราะจะใช้ข้าราชการตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่อย่างพอเพียง รวมทั้งอุปกรณ์และเครื่องมือในการปฏิบัติงาน

สำหรับนโยบายการจัดระเบียบจราจร ตามที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้กำหนดนโยบายมานั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าเป็นนโยบายกำหนดขึ้นมาเพื่อเป็นการแก้ปัญหาการจราจรและเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นนโยบายที่เห็นได้ชัดมีการวางนโยบาย กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติที่ชัดเจนในการที่จะนำมาปฏิบัติตามนโยบาย และในฐานะผู้ศึกษาเป็นตำรวจจราจรได้ปฏิบัติตามนโยบายของมาตรการการจัดระเบียบจราจร โดยผู้ศึกษาได้ปฏิบัติหน้าที่การจราจรตามมาตรการการจัดจราจรตามมาตรการการจัดจราจร โดยเน้นถึงเรื่องกฎหมายจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด การแก้ปัญหาการจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุ ภายในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 เท่านั้น

3. แนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของตำรวจจราจร

หน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร (พงษ์สันต์ คงแก้วตรี, 2541, น. 80-81) สรุปได้ดังต่อไปนี้

ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

1. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร

2. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุปฐมพยาบาลเบื้องต้น หรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น และจัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ

3. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร

4. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น เพื่อดำเนินการวางแผนหรือสั่งการต่อไป

5. ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ใช้รถใช้ถนน ให้เคารพกฎจราจรโดยเคร่งครัดเพื่อแก้ปัญหาจราจร

6. การจัดการจราจรบนท้องถนนให้มีสภาพที่ดี การจราจรเคลื่อนตัวได้ดี

7. การดูแลและป้องกันอุบัติเหตุ การจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

อำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจรไว้ใน 3 มาตรา ได้แก่

- มาตรา 21 ผู้ขับรถต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ ฯลฯ

- มาตรา 26 ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามมาตรา 22 หรือสัญญาณจราจรตามมาตรา 23 ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรในทางเดินรถนั้นเห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร จะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขับรถปฏิบัติตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

จากข้อความในบทบัญญัติข้างต้นแสดงให้เห็นถึงอำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจรที่กฎหมายมอบให้เป็นอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร ซึ่งในการจัดการจราจรดังกล่าวตำรวจจราจรเองควรจะได้รับความรู้ หรือได้ผ่านการอบรมในการจัดการจราจรมาด้วย เพื่อความเข้าใจและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง เพราะในการใช้อำนาจจัดการจราจรนี้หากตำรวจจราจรดำเนินการไปโดยขาดความรู้ย่อมจะส่งผลกระทบต่อทำให้ผู้ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรได้ เช่นบริเวณสี่แยกบางบอน บริเวณนี้ไม่มีป้าย “เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด” แต่ผู้ขับรถที่ใช้เส้นทางนี้ประจำจะทราบว่าจะเจ้าหน้าที่จะอนุญาตให้รถที่เลี้ยวซ้ายสามารถเลี้ยวผ่านได้ตลอดโดยไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟ แต่การปฏิบัติดังกล่าวในกรณีที่ไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นควบคุมจะต้องถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายเพราะการอนุญาตให้เลี้ยวซ้ายไปได้โดยไม่ต้องหยุดรอสัญญาณไฟ และไม่มีเครื่องหมายเป็นการอนุญาตปรากฏอยู่แล้วจะทำได้ในกรณีที่เป็นการจัดการจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่เท่านั้น ดังนั้น หากมีการเลี้ยวซ้ายโดยไม่รอสัญญาณไฟในกรณีที่ไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่จึงต้องถือว่าเป็นผิดกฎหมายเป็นต้น และ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่ในการดูแลการจราจรและการปฏิบัติใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดกับผู้ใช้รถอย่างจริงจัง ตลอดจนการประชาสัมพันธ์ที่ดีต่อประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน เพื่อให้ทราบถึงความอันตรายของการเกิดอุบัติเหตุ และรู้ถึงระเบียบวินัยของกฎหมายจราจร เพื่อจะได้เป็นการแก้ไขปัญหารถจราจรและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างดี

4. แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ ของตำรวจจราจร

ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรนั้น ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่จะมีมากน้อยเพียงใด จะเป็นในแนวทางที่ถูกต้องหรือไม่ ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ทั้งปัจจัยภายนอกและภายในซึ่งส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนั้นในการศึกษาวิจัยนี้ จึงจำเป็นต้องศึกษาปัจจัยเหล่านี้ด้วย

4.1 มลพิษจากจราจร

ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่าอากาศบนท้องถนน เต็มไปด้วยมลพิษหลากหลายบางชนิดก็อยู่ในระดับเป็นอันตรายต่อร่างกายแล้วไม่มากนักน้อย มลพิษทางอากาศบนท้องถนนเกิดจากยานพาหนะที่วิ่ง หรือเคลื่อนที่อย่างช้า บนท้องถนนเป็นสำคัญ เริ่มแต่การเคลื่อนตัวของยานพาหนะทำให้ฝุ่นต่าง ๆ บนพื้นถนนปลิวฟุ้งขึ้นแขวนลอยในอากาศซึ่งมีปริมาณและส่วนประกอบของฝุ่นถนนนั้นขึ้นอยู่กับชนิดของถนน สถานที่ และการดูแลรักษาความสะอาด ถนนลาดยางจะมีฝุ่นฟุ้ง

ขึ้นน้อยกว่าถนนคอนกรีต และถนนที่ไม่มีทางเข้า 2 ข้างทาง ผู้คนละอองที่แขวนลอยในอากาศ (Suspended Pander) ยังเกิดจากเขม่าควัน และไอเสียจากยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ด้วยเขม่าควัน เป็นผลคาร์บอน ซึ่งเกิดจากเครื่องยนต์ดีเซลเป็นส่วนใหญ่ ไอสารตะกั่ว จากรถเครื่องยนต์น้ำมันเบนซิน ทั้งตัวของไอสารตะกั่วเอง และไอสารตะกั่วที่จับอนุภาคคาร์บอนก็เป็นส่วนประกอบหนึ่งของฝุ่นละอองในอากาศ

นอกจากฝุ่นละอองที่แขวนลอยในอากาศแล้ว อากาศบนท้องถนนยังประกอบด้วย สารมลพิษที่เป็นแก๊ส ได้แก่ คาร์บอนมอนนอกไซด์ ไฮโดรคาร์บอนออกไซด์ของไนโตรเจน ไฮโดรคาร์บอนที่เผาไหม้ไม่หมดและโอโซน

ตารางที่ 2.1

แหล่งกำเนิดสารมลพิษในท้องถนนและปัญหาต่อสุขภาพ

ชนิดของมลพิษ	แหล่งกำเนิด	ผลต่อสุขภาพ
ฝุ่นละอองแขวนลอย	การจราจร ควันดำ การเผาไหม้ไม่สมบูรณ์ รถจักรยานยนต์ เครื่อง 2 จังหวะ	นำสารต่าง ๆ เข้าสู่ร่างกาย ก่อโรคภูมิแพ้ ลดความต้านทานโรคทำให้เกิดความสกปรกบกรบกวนการมองเห็น
คาร์บอนมอนอกไซด์	รถยนต์ใช้น้ำมันเบนซิน การเผาไหม้ไม่สมบูรณ์	เลือดไม่สามารถนำออกซิเจนไปเลี้ยงร่างกาย เกิดอาการวิงเวียนศีรษะ และอาการโรคหัวใจรุนแรง
สารตะกั่ว	รถยนต์ใช้น้ำมันเบนซิน	โลหิตจาง โรคพิษสารตะกั่ว เรื้อรัง ไอคิวของเด็กตกต่ำ
โอโซน	ไอเสียรถยนต์ทุกชนิดทำปฏิกิริยาเคมีในแสงแดด	แสบตา ระคายเคืองทางเดินอากาศ หายใจ
ไนตริกออกไซด์	รถยนต์ทุกชนิด	ระคายเคืองต่อทางเดินอากาศหายใจ
ไฮโดรคาร์บอน กลิ่นไอเสีย	รถยนต์ทุกชนิดที่สำคัญ คือ รถใช้น้ำมันดีเซล และรถเครื่องยนต์ 2 จังหวะ	มะเร็งปอด อันตรายต่อสุขภาพจิต

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2551

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าผู้คนที่เดินทางอยู่ตามถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่เป็นประจำแต่ละวันเป็นเวลานานต้องเสี่ยงต่อการสัมผัสกับมลพิษทางอากาศทั้งที่เป็นอนุภาคแขวนลอย และแก๊สต่าง ๆ ซึ่งหากมีปริมาณมากก็จะทำให้เกิดผลร้ายต่อสุขภาพได้จากการศึกษาสุขภาพของตำรวจจราจร ก็ได้หลักฐานแน่นอนที่แสดงถึงผลภัยที่ได้รับจากสัมผัสสารมลพิษทางอากาศบนท้องถนน

วิชัย เอกพลากร (2545) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการทำงานของตำรวจจราจรในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นในกรุงเทพมหานคร กับการเกิดอาการของระบบการหายใจ ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2543 ถึง มกราคม พ.ศ. 2544 เปรียบเทียบกับตำรวจชานเมือง ผลการศึกษาแสดงว่าตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร มีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอาการทางระบบการหายใจและโรคหลอดลมอักเสบสูงกว่าตำรวจชานเมือง 2.4 เท่า และเมื่อจำแนกอุบัติการณ์ของความเจ็บป่วยตามระยะเวลาการทำงานพบว่า ผู้ที่ทำงาน 3-14 ปี มีอัตราเสี่ยงต่อการเป็นโรคหลอดลมอักเสบสูงกว่า 3.4 เท่า และผู้ที่ทำงาน 15-29 ปี มีอัตราความเสี่ยงสูงกว่าถึง 6 เท่า จากการทดสอบสมรรถภาพปอดพบว่า ตำรวจจราจรกรุงเทพมหานคร มีค่าปริมาณการหายใจออกเต็มแรงส่วนร้อยละ 25-27 (FEF 25-27 เปอร์เซนต์) ต่ำกว่าตำรวจจราจรชานเมืองอย่างมีนัยสำคัญ ได้บ่งชี้ว่าตำรวจจราจรเหล่านั้นเริ่มมีพยาธิสภาพในทางเดินอากาศหายใจส่วนล่าง (Small Airways Disease) แล้ว

จากลักษณะข้างต้นจะเห็นได้ว่า หากต้องเผชิญกับสภาพแวดล้อมที่แออัด มลภาวะต่าง ๆ สภาพการจราจรติดขัด ฯลฯ ย่อมทำให้เกิดสภาวะความเครียดและความล้าขึ้นได้ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานประจำวัน

นอกจากปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการทำงานปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรดังกล่าวแล้ว ประชาชนผู้ใช้รถ ผู้ใช้ถนนก็ถือว่าเป็นต้นเหตุสำคัญของการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เพราะว่าประชาชนผู้ใช้รถ ผู้ใช้ถนน ไม่ค่อยเคารพกฎระเบียบจราจรไม่เชื่อฟังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่ ขอบฝ่าฝืนกฎระเบียบจราจรและอีกประการก็คือ เกี่ยวกับผู้มีอิทธิพล ขอบแบ่งอำนาจต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นต้น

4.2 การจราจรของญี่ปุ่น

จากการศึกษาเอกสารและสัมภาษณ์หัวหน้าคณะที่ไปศึกษางานจราจรที่ญี่ปุ่นพบว่า โครงสร้างและวิธีการควบคุมระบบการจราจรในประเทศญี่ปุ่นประกอบด้วย โครงสร้างที่สำคัญ 4 ประการ คือ

1. การบริหารจัดการเกี่ยวกับผู้ขับรถยนต์สาธารณะ ประกอบด้วย

1.1 โรงเรียนสอนการขับขี่ทั้งภาคปฏิบัติและภาคทฤษฎีซึ่งเน้นเรื่องกฎหมายจราจร การดูแลรักษายานพาหนะ ระเบียบวินัยและความปลอดภัยในการขับขี่

1.2 สถาบันสอบใบขับขี่เป็นผู้รับผิดชอบในการสอบและการออกใบขับขี่โดยต้องสอบผ่านในเรื่องความชำนาญ ความรู้และความเหมาะสมในการขับขี่

1.3 ศูนย์ข้อมูลใบขับขี่มีหน้าที่เก็บข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตในการขับขี่ เช่น ชนิดของใบอนุญาต ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การสอดส่องผู้กระทำผิดกฎจราจรทั่วประเทศ

2. การจัดการและการควบคุมระบบจราจรซึ่งมีหลักการและแนวทางคือ

2.1 จุดประสงค์ของการบังคับให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพื่อ

- (1) พัฒนาอุปนิสัยและมารยาทในการขับขี่ยานพาหนะที่ถูกต้อง
- (2) เพื่อที่จะสามารถควบคุมการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- (3) ทำให้เกิดความปลอดภัยในการสัญจร
- (4) ทำให้การไหลของการจราจรเป็นไปอย่างคล่องตัวและมีระเบียบ

2.2 ศูนย์ควบคุมการจราจรและศูนย์รับแจ้งข่าวสารเป็นหน่วยงานที่สำคัญในการควบคุมการจราจร หน่วยงานทั้ง 2 นี้ จะมีอยู่ตามเมืองต่าง ๆ ในประเทศญี่ปุ่น ตัวอย่างเช่น ที่กรุงโตเกียว ศูนย์ควบคุมการจราจรและศูนย์รับแจ้งข่าวสารจะตั้งอยู่ที่ Metropolitan Police Department Headquarter ศูนย์ควบคุมการจราจรจะมีหน้าที่ในการควบคุมและดูแลการไหลของการจราจรบนถนนสายต่าง ๆ และทำการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับความเร็วและจำนวนยานพาหนะบนถนนเส้นต่าง ๆ ในเมืองนั้น เพื่อที่จะนำไปใช้ประกอบในการวิเคราะห์การจราจรในเมืองนั้น ซึ่งจะนำไปสู่การวางแผนและการจัดการเพื่อให้การจราจรในเมืองนั้นมีความสะดวกและคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ส่วนศูนย์รับแจ้งข่าวสารนั้น จะมีหน้าที่ในการรับแจ้งเหตุการณ์ต่าง ๆ จากประชาชน ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับ 191 ในเมืองไทย เหตุการณ์ที่รับแจ้งเหล่านี้จะรวมไปถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น การติดขัดของจราจรและเหตุร้ายต่าง ๆ ที่ประชาชนได้รับ

2.3 หน่วยค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือเครื่องใช้ของตำรวจและทางการจราจร หน่วยงานนี้มีหน้าที่หลักคือ ศึกษาเครื่องมือเครื่องใช้และระบบต่าง ๆ ที่ใช้กันอยู่ในประเทศอื่นแล้วนำมาพัฒนาเพื่อที่จะใช้ในประเศญี่ปุ่นภายใต้ความร่วมมือจากบริษัทและโรงงานในภาคเอกชนของประเทศญี่ปุ่นในการออกแบบ วางแผนและการทดสอบเครื่องมือเครื่องใช้ด้วย

3. การให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร รัฐบาลญี่ปุ่นเชื่อว่าวิธีการรณรงค์

เพื่อให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงนั้นมีอยู่ 3 ด้าน คือ ด้านการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎ (Enforcement) ด้านวิศวกรรม (Engineering) และด้านการศึกษา (Education) ซึ่งในประเทศญี่ปุ่นถือได้ว่าด้านการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎและด้านวิศวกรรมได้ถึงจุดสูงสุดแล้ว จึงมุ่งให้ความสำคัญเป็นพิเศษด้านการศึกษาซึ่งเน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย คือ การฝึกฝนทางด้านจิตวิทยาซึ่งจะเริ่มตั้งแต่วัยเด็กจนถึงวัยรุ่นอย่างมีระเบียบแบบแผนและขั้นตอนให้เข้าถึงและเข้าใจในความปลอดภัยของพลอดภัยมีหลักการคือ

3.1 การให้ความรู้กับประชาชนในเรื่องความปลอดภัยเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ในที่นี้ภาครัฐคือตำรวจและรัฐบาล ส่วนภาคเอกชนคือมูลนิธิที่ไม่หวังผลตอบแทนและเป็นอิสระ เช่น Traffic Safety Association

3.2 การปฏิบัติการเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการสัญจรกับประชาชนแบ่งเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ

(1) การรณรงค์เรื่องความปลอดภัย จัดปีละ 2 ครั้ง ๆ ละ 10 วัน มีจุดประสงค์เพื่อเตือนประชาชนให้ระมัดระวังเกี่ยวกับอุบัติเหตุ กลุ่มเป้าหมายของการรณรงค์จะเป็นบุคคลเดินเท้าผู้ขับขี่รถพาหนะ 2 ล้อ โดยมีรัฐบาลเป็นผู้ให้การสนับสนุนและเมืองคังกรในภาคเอกชน และหน่วยงานต่าง ๆ เป็นผู้บริจาคงบประมาณ

(2) การอบรมทุกวันเกี่ยวกับความปลอดภัยมีหน่วยงานเฉพาะคือ Traffic Safety and Education เป็นผู้รับผิดชอบ

3.3 การป้องกันเด็ก ๆ จากอุบัติเหตุ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยกับมารดาของเด็กผ่านทางบริษัทเอกชน องค์กรต่าง ๆ หรือสถานที่ที่บุคคลเหล่านี้ทำงานอยู่

3.4 จัดการฝึกอบรมการขับขี่จักรยานยนต์ขนาดเล็กที่ถูกต้องและปลอดภัย

3.5 การให้ความรู้กับผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่หลังจากจบจากโรงเรียนสอนแล้วโดย Traffic Safety Association

4. การรวบรวมสถิติข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นภารกิจสำคัญที่รัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสนใจมาก โดยมีรายละเอียด คือ

4.1 การเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางการจราจร มีวัตถุประสงค์ คือ

(1) ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

(2) ใช้ในการสร้างกฎหมาย ข้อกำหนดที่ถูกต้องเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

4.2 การเก็บข้อมูลใช้แบบฟอร์มที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

4.3 จุดประสงค์ของการวิเคราะห์อุบัติเหตุเพื่อจะได้ข้อมูลซึ่งจะนำไปสู่มาตรการที่ได้ผลในการป้องกันอุบัติเหตุ การวิเคราะห์หมี 2 แบบ

(1) การวิเคราะห์ทางสถิติเกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

(2) การวิเคราะห์เกี่ยวกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ ขนาดใหญ่

4.4 ประโยชน์ในการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

(1) ตำรวจสามารถทราบว่าถนนสายใดเกิดอุบัติเหตุบ่อย เป็นอุบัติเหตุประเภทใด ทำผิดกฎจราจรข้อใด เป็นต้น

(2) สามารถรู้จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย สามารถทำการพัฒนาและแก้ไข

(3) สามารถทราบว่าบุคคลประเภทไหนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจะถูกลือเลือกเป็นกลุ่มเป้าหมายในการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร

(4) นำผลการวิเคราะห์ไปปรับปรุงพัฒนา ถนน เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อช่วยให้เกิดความปลอดภัยและง่ายต่อการควบคุมการจราจร (สฤต สันติเมทนีดล, 2541)

นอกจากนี้ปัญหาการจราจรและการขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาเรื้อรังมานานและนับวันจะพอกพูนมากขึ้นเป็นลำดับ ทำให้เกิดผลเสียต่อระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก สาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด คือ

1. การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การที่จำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและอยู่กันอย่างแออัด ระบบการขนส่งไม่สามารถสนองความต้องการได้ทันจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดการติดขัดของจราจร

2. การเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะ การที่มีรถจำนวนมากแต่มีถนนน้อยและแคบไม่สมดุลกันกับจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นอย่างมากมายก็ย่อมทำให้เกิดการติดขัดของการจราจร

3. ผังเมือง ผังเมืองกรุงเทพมหานครขาดการวางแผนที่ดี ไม่มีการควบคุมการใช้ที่ดินทำให้เกิดปัญหาขอบข่ายของถนนที่ไม่เป็นระเบียบและแคบประกอบกับการก่อสร้างอาคารต่าง ๆ มักอยู่ติดกับถนนโดยเกือบตลอดแนวถนน ทำให้ขยายถนนไม่ได้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่คล่องตัว

4. ขอบข่ายของถนน เนื่องจากที่จอดรถนอกถนนไม่เพียงพอและการก่อสร้างไม่ปฏิบัติตามข้อบัญญัติจึงทำให้ถนนแทบทุกสายผิวถนนกลายเป็นที่จอดรถ ทำให้เหลือช่องทางสำหรับรถวิ่งน้อย อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด

5. การพัฒนาการด้านสาธารณูปโภค มีการก่อสร้างและขุดเจาะอยู่เสมอทำให้ถนนเป็นคอขวด เป็นหลุม เป็นบ่อและทำให้มีสิ่งกีดขวางการจราจรเพราะการขุดเจาะทั่วไป
6. ปัญหาจุดตัดของถนนสายหลักและรางรถไฟในเขตตัวเมือง เนื่องจากเมื่อรถไฟผ่านมาแต่ละขบวนก็จำเป็นต้องมีการกั้นรถทำให้การจราจรติดขัด
7. ปัญหาการรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากมีขนาดใหญ่การกดบัตรหรือเสียเวลามากก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ นอกจากนี้ขณะจอดรับผู้โดยสารยังไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายอีกด้วย
8. เครื่องควบคุมการจราจร ยังไม่ได้มาตรฐานและนำมาใช้อย่างถูกต้อง การจัดสัญญาณไฟจราจรยังไม่ดีและไม่สัมพันธ์กัน
9. ปัญหาเรื่องนักเรียนนักศึกษาแย่งกันใช้รถใช้ถนนกับผู้อื่นที่ออกจากบ้านในเวลาเดียวกัน
10. เกี่ยวกับผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนมากไม่มีมารยาท ขาดความรู้ความเข้าใจและมีวินัยที่ดี จึงเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายอยู่เสมอทั้งตั้งใจและไม่ตั้งใจ
11. เรื่องค่านิยมของสังคม ในการมองเรื่องการใช้รถเป็นเครื่องมือวัตถุประสงค์ทางสังคมและการเดินทางไปยังจุดที่มุ่งงานเป็นจำนวนมากในเวลาเดียวกัน เป็นสาเหตุหนึ่งของการจราจรติดขัดได้
12. เกี่ยวกับกฎหมายและการควบคุมการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎหมายยังมีช่องโหว่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลบหลีกได้ทำให้การกวดขันจับกุมและการควบคุมการจราจรไม่มีประสิทธิภาพ
13. เกี่ยวกับทะเบียนและการขับขี่ ระบบการทะเบียนยังสับสนขาดศูนย์รวมในระดับประเทศที่จะตรวจสอบติดตามและควบคุมได้อย่างจริงจัง ทำให้ผู้ที่ได้รับใบสั่งของเจ้าพนักงานไม่ไปเสียค่าปรับตามกฎหมายและฝ่าฝืนกฎหมายเป็นประจำ นอกจากนี้การออกใบอนุญาตขับขี่ยังขาดการตรวจสอบ กวดขันที่ดีพอ ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เข้าใจกฎจราจรดี เป็นสาเหตุทำให้ปฏิบัติผิดกฎหมายจราจรและกีดขวางการจราจร
14. เกี่ยวกับสภาพของรถ มีรถที่สภาพทรุดโทรมวิ่งบนถนนในเขตกรุงเทพมหานครจำนวนมากและมักจะเสียบนถนนเป็นประจำ ทำให้กีดขวางการจราจรรถอื่น ๆ
15. การประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจร การปฏิบัติงานร่วมกันยังมีการแย่งกันรับผิดชอบและปัดความรับผิดชอบ นอกจากนี้องค์การของ

หน่วยงานวางแผนการจราจรไม่แน่นชัดและมีอำนาจเพียงพอในการปฏิบัติงานเพื่อแก้ไขและวางแผนการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

5. สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1

สำหรับในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ที่ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาวิจัยครั้งนี้เนื่องจากในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 เป็นแหล่งที่ประชาชนอยู่กันเป็นจำนวนมากแหล่งการค้าขาย มีห้างร้าน บริษัท โรงพยาบาล จำนวน 2 แห่ง ,สถานศึกษา โรงเรียน จำนวน 6 แห่ง ,วัด จำนวน 5 แห่ง ,มูลนิธิปอเต็กตึ๊ง คูร์ถรถยนต์สาธารณะ คูร์ถสามล้อรับจ้าง รวมทั้งมีถนนสายหลักที่มีผู้ใช้รถเป็นจำนวนมาก อีกทั้งมีแหล่งค้าขาย ซึ่งประกอบด้วยตลาดคลองถม ถนนวรจักร ถนนเจริญกรุงมีประชาชนขับรถมาซื้อของโดยเฉพาะวัดมังกรถนนเจริญกรุงจะมีประชาชนนำรถมาเป็นจำนวนมาก ถนนมหาจักรมีการจำหน่ายอุปกรณ์ เครื่องเสียงรถยนต์ แอรรถยนต์ อะไหล่รถยนต์ ส่วนถนนกรงเกษม (ตลาดโบ๊เบ๊) มีการจำหน่ายเสื้อผ้าใหญ่ที่สุดในกรุงเทพฯ จึงมีประชาชนใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 เป็นจำนวนมากตลอดเวลาทั้งวัน

นอกจากนี้ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ยังมีคูร์ถให้บริการ รถยนต์สาธารณะ คูร์ถสามล้อรับจ้าง ซึ่งมีไว้ให้ผู้มาเช่าเป็นจำนวนมาก เช่น รถยนต์สาธารณะมีจำนวน 3 คู่ คู่ละ 50 คัน ส่วนคูร์ถสามล้อรับจ้างมีจำนวน 5 คู่ คู่ละ 30 คัน จึงทำให้มีผู้ใช้รถเป็นจำนวนมากในเขตสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1

สำหรับปัญหาสำคัญที่สุดก็คือมีถนนสายหลักที่มีผู้ใช้รถเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน เช่น

- ถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนที่มีการค้าขายและมีวัดมังกร ที่มีประชาชนขับรถผ่านเป็นจำนวนมากและหนาแน่น เป็นถนนผ่านจากพาหุรัด สามยอด เจริญกรุง พระราม 4
- ถนนหลวง ซึ่งเป็นถนนที่ประชาชนใช้รถเป็นจำนวนมาก เป็นแหล่งขายอุปกรณ์เครื่องเสียงรถยนต์ อะไหล่รถยนต์ เป็นถนนผ่านจากแยกพระราม 1 กรงเกษม ถนนหลวง แยกเวื่อนจำ
- ถนนกรงเกษม เป็นถนนที่ประชาชนใช้รถเป็นจำนวนมาก เป็นแหล่งการค้าขายเสื้อผ้าทั้งสองฝั่งถนน เป็นถนนใช้ผ่านพระราม 1 กรงเกษม ถนนหลานหลวง
- ถนนวรจักร เป็นถนนที่ประชาชนใช้รถเป็นจำนวนมากเป็นทางผ่านขึ้นสะพานพระปกเกล้าและยังเป็นแหล่งการค้าขายอะไหล่รถยนต์ ตลาดคลองถม

- ถนนพหลโยธิน เป็นถนนที่มีประชาชนใช้รถเป็นจำนวนมาก ซึ่งมีมูลนิธิปอเต็กตึ๊ง สถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน และวัดเทพศิรินทร์
- ถนนเสือป่า เป็นถนนที่มีประชาชนใช้รถเป็นจำนวนมากเป็นแหล่งการค้าขายตลาดคลองถม อุปรกรณ์รถยนต์ เป็นถนนเชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุง ถนนหลวง บำรุงเมือง
- ถนนบำรุงเมือง เป็นถนนที่ประชาชนใช้รถเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเวลา 06.00 น.-09.00 น. และเวลา 16.00 น.-19.00 น. จะมีผู้ใช้รถเป็นจำนวนมากและหนาแน่นตลอดสายรวมทั้งเป็นแหล่งการค้าขายเครื่องอุปโภคบริโภค เช่น แก้วอี้ โต๊ะ

6. ผลงานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว (2545, น. บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การจัดการจราจรในกรุงเทพฯ ศึกษาเฉพาะกรณีงานในหน้าที่รับผิดชอบของรองสารวัตรจราจร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิธีการจัดการจราจรของรองสารวัตรจราจรว่าเป็นอย่างไร ค้นคว้าหลักการจัดการที่เหมาะสมกับกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่อื่น ๆ และศึกษาความต้องการของสังคมว่ามีความต้องการรองสารวัตรจราจรที่มีคุณสมบัติอย่างไร ศึกษาโดยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ประชากร 7 กลุ่ม ๆ ละ 25 คน การศึกษาจากเอกสารและอื่น ๆ ผลการศึกษา การจัดการจราจรกรุงเทพมหานครควรปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องในด้านการใช้กำลังคนเช่น เปลี่ยนการควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยคนมาเป็นการใช้เทคโนโลยี จัดทำแผนการจัดการจราจรแม่บท (Master Plan) จัดระบบการสนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ที่มีประสิทธิภาพ นำระบบที่ใช้เทคโนโลยีมาใช้ในการทำงาน แก้ไขระบบการแต่งตั้งผู้บริหารและการจัดการจราจรให้มีความสัมพันธ์กับความต้องการของสังคมและนโยบายของรัฐ และจากการวิจัยได้ค้นพบว่า ระบบราชการขาดประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนมีการใช้ระบบอุปถัมภ์ (Spoil System) ในการบริหารงานบุคคล เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดการจราจรโดยไม่ประสานงานกันระหว่างทางแยกเพื่อจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (Route Traffic Management) และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ดี และได้เสนอแนะให้มีการปรับโครงสร้าง (Reengineering) หน่วยงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปรับกระบวนการบริหารงานบุคคล นำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) มาใช้ ศึกษาการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหาร เช่น มีสภาจราจร และให้เมืองอื่น ๆ ของประเทศควรวางแผนด้านการจราจรในระยะยาว

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องดังกล่าวจะเห็นได้ว่า สาเหตุสำคัญสิ่งหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ การขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเกิดมาจากเหตุหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยที่เกิดจากตัวผู้ขับรถ ประเภทของยานพาหนะ สภาพของถนน ซึ่งล้วนมีส่วนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นในการจัดระเบียบจราจรก็เพื่อเป็นการหาแนวทางในการช่วยลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการจำกัดความเร็ว ของยานพาหนะ การหยุดรถ การคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันในส่วนที่จะทำให้การป้องกันอุบัติเหตุเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ปิยะพันธ์ อนันต์โท (2540, น. บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับภาพพจน์ของตำรวจจราจรตามการรับรู้ของผู้พิพากษาและพนักงานอัยการในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาเปรียบเทียบภาพพจน์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามการรับรู้ของผู้พิพากษาและพนักงานอัยการที่แตกต่างกัน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขภาพพจน์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจให้เป็นที่น่าเชื่อถือและยอมรับมากขึ้น โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นผู้พิพากษา 146 ท่าน และพนักงานอัยการ 127 ท่าน โดยวิธีใช้แบบสอบถามและสัมภาษณ์ประสบการณ์เกี่ยวกับตำรวจทางด้านลักษณะส่วนบุคคล ลักษณะของงาน และลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจ ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีประสบการณ์ทางด้านบวกเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรอย่างเห็นดีเห็นชอบ เคยพบตำรวจติดต่อกับประชาชนด้วยความสุภาพอ่อนโยนและเคยได้รับการช่วยเหลือจากตำรวจอย่างดี ส่วนประสบการณ์ทางด้านลบ พบตำรวจพูดจาไม่สุภาพกับประชาชน ตำรวจละเลยหน้าที่ รีดไถ รับสินบนและข่มเหงประชาชน ตำรวจเป็นบุคคลที่มีเกียรติแต่มีพรรคพวกมากมักช่วยเหลือพวกพ้องและยอมรับสินบนจากผู้อื่นและตำรวจมีภาระหน้าที่รับผิดชอบมากและเป็นอาชีพที่มีความมั่นคง

รายงาน “วิกฤตจราจร” กรุงเทพฯ กับทางแก้เชิงสังคมและมานุษยวิทยาของ นรินธิ เรืองหนู (2548, น. 5) กล่าวว่า ได้ทำการวิเคราะห์ รายงานวิจัยและข้อเสนอแนะของนักวิจัยของภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยซึ่งได้ศึกษาและวิจัยเรื่อง “ปัญหาทางสังคมและจิตวิทยาของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร” ได้เสนอกิจกรรมในการนำมาตราการแก้ไขปัญหาจราจรไปบังคับใช้ให้ได้ผลในเชิงปฏิบัติ ซึ่งขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 3 ประการ ได้แก่ จำนวนรถ ถนน และคนซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญที่สุด ทั้งนี้มีวิธีการนำเสนอ คือ

1. การประชาสัมพันธ์เชิงรุก การให้การศึกษาด้านกฎหมายการจราจร การลดความต้องการของการจราจร การปรับปรุงคุณภาพและปริมาณเจ้าหน้าที่ตำรวจ การบังคับใช้กฎหมาย

ให้มีผลในทางปฏิบัติ การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการจรรยาใหม่และการเปลี่ยนแปลง ค่านิยมทางสังคม

2. ควรสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นห้ามรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผู้โดยสารต่ำกว่า 3 คนเข้าในถนนบางสายอย่างจริงจังและเข้มงวดขึ้น ตลอดจนการ เสนอให้มีการเพิ่มหลักสูตรการจราจรในห้องเรียนในอนาคตต่อไป

ประภาวิน ฉายโคมเลิศ (2546, น. บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการ ปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สังกัด สถานีตำรวจภูธร อำเภอเมือง สมุทรปราการและสถานีตำรวจภูธรตำบลสำโรงเหนือ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา โครงสร้างการบริหารงานและลักษณะการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในสถานีตำรวจ ปัจจัยที่มีผล ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสมุทรปราการและสถานี ตำรวจภูธรตำบลสำโรงเหนือ เพื่อทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการจราจร รวมทั้งการแสวงหาแนวทางในการปรับปรุงและป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นขณะปฏิบัติหน้าที่ของ ตำรวจจราจรให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ของทั้งสองสถานีตำรวจดังกล่าว จำนวน 104 นาย แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านกำลังพลเป็นปัจจัยภายในหน่วยงานที่มีผลกระทบต่อปฏิบัติ หน้าที่ของตำรวจจราจรมากที่สุดและปัจจัยด้านอาวุธมีผลกระทบน้อยที่สุด ปัจจัยด้านการเสนอ ข้าราชการของสื่อมวลชนเป็นปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบมากที่สุดและปัจจัยด้านความร่วมมือจาก ประชาชนมีผลกระทบน้อยที่สุด เห็นว่า ปัจจัยภายนอกหน่วยงานมีผลกระทบมากกว่าปัจจัย ภายในหน่วยงาน และให้ความสำคัญกับปัญหารายได้ไม่เพียงพอมากที่สุดในการปฏิบัติงานด้าน จราจร

รายงานการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยสถาบัน พระปกเกล้า (2548, น. 36) ได้ทำการวิจัยประเมินผลนโยบายจราจรในช่วงเทศกาล โดยนำ มาตรการ 3 E (Education Enforcement Engineering) มาเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ สรุปผลได้ว่า ในเรื่องประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย(Enforcement) ผลจากการสำรวจ สามารถสรุปได้ว่า การกระทำผิดส่วนใหญ่ที่พบเป็นการขับขี่ยานยนต์โดยไม่มีใบขับขี่ รองลงมา เป็นการไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โดยพบว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีพฤติกรรมไม่ สวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกำหนด มีอัตรา ลดน้อยลงในช่วงเทศกาลที่มีการกวาดล้างวินัยจราจรมากขึ้น ส่วนในเรื่องการอบรมให้ความรู้ เรื่องกฎหมายจราจร (Education) ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ ผลการสำรวจ

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ เห็นว่าหน่วยงานของตนได้จัดให้มีการให้ความรู้ในการปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายจราจร ตลอดจนเปิดโอกาสให้ตนเองได้เพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และรับทราบข้อมูลข่าวสารใหม่ ๆ ผลจากการศึกษาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายตามนโยบายของรัฐบาลที่เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร พบว่า มาตรการที่บังคับใช้อยู่เป็นมาตรการที่ปฏิบัติและได้ผลดี ขึ้นตามลำดับหากมีการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง แต่ต้องยอมรับว่า มาตรการการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว ไม่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุทางท้องถนนได้ จำเป็นจะต้องเสริมด้วยมาตรการทางวิศวกรรม ระบบข้อมูลเชื่อมโยงเครือข่ายถนน และบริการทางด้านต่าง ๆ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการให้ความรู้แก่ผู้บังคับใช้กฎหมายและผู้ใช้ถนนให้ทราบถึงกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องและที่จำเป็นแก่การขับขี่ให้ปลอดภัย รวมถึงการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้ถนนชี้ให้เห็นอันตรายและผลกระทบที่ตามมาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และสุดท้ายคือ ความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้ถนนให้เห็นความสำคัญและความร่วมมือในการเคารพกฎหมายจราจร จะช่วยให้ลดอัตราการสูญเสียบนท้องถนนได้มากยิ่งขึ้น และสำหรับบทสรุปเรื่องวิศวกรรม (Engineering) พบว่า การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร โดยเฉพาะความหมายของป้ายหรือสัญลักษณ์จราจรที่ถูกต้อง และแนวทางการปฏิบัติซึ่งมีความสำคัญเป็นอย่างมากในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ถนนให้เหมาะสมกับปัจจัยทางกายภาพด้านการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้เดินทาง พบว่าทั้งในเขตเมืองและเขตชนบท ยังขาดการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยอย่างเพียงพอ เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานสากล และควรใช้มาตรการเชิงรุกเพื่อป้องกันความสูญเสียก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุจริง นอกจากนี้ปัญหาสำคัญอีกประการ คือ การเปิดใช้เส้นทางที่เพิ่งสร้างเสร็จโดยยังขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เพียงพอ ซึ่งส่วนหนึ่งอาจเกิดจากนโยบายที่เน้นการขยายเครือข่ายเส้นทาง โดยขาดการกระจายอำนาจหน้าที่ในการดูแลเส้นทางให้กับหน่วยงานท้องถิ่น ที่ยังขาดความพร้อมทั้งด้านทรัพยากรบุคคล เครื่องมือ และองค์ความรู้ ทำให้การดำเนินงานขาดประสิทธิภาพ ในเขตพื้นที่เมืองการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยเพื่อเข้ามามีส่วนช่วยในการลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคล ส่วนผลการดำเนินการตามโครงการนี้ ปรากฏว่าการตรวจจับของตำรวจมีสถิติสูงแต่เป็นเรื่องคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวก และการพกใบอนุญาตขับขี่ แต่เรื่องยากๆ เช่น ขับรถเร็วและเมาสุรา ยังตรวจจับได้น้อย ซึ่งสาเหตุที่สำคัญ คือ จำนวนเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และเครื่องตรวจจับความเร็วไม่เพียงพอ โดยข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยเสนอว่า มาตรฐานของตำรวจจราจรทั่วประเทศในปัจจุบันยังไม่เป็น

มาตรฐานเดียวกัน ในการบังคับใช้กฎหมายต่อไป ควรจะมีคู่มือการตรวจจับความผิดจรรยา เพื่อใช้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วประเทศขึ้น

ณัฐกานต์ ไวยเนตร (2549, น. 77) ศึกษาการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนระหว่างเดือนมกราคม 2548 – มกราคม 2549 พบว่าการบาดเจ็บแต่กรณีเกิดจากหลายสาเหตุ คือ

1. สาเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ พบว่า จะเป็นสิ่งแรกที่น่าไปสู่การบาดเจ็บ ด้วยพฤติกรรมซ้ำๆ คือ การดื่มสุราก่อนขับขี่รถ ขับขี่รถในสภาพร่างกายที่อ่อนเพลียทำให้หลับใน ขับรถรับจ้างโดยขาดการควบคุมพฤติกรรมที่รับผิดชอบต่อชีวิตผู้โดยสาร เช่น ดื่มสุรา ขับรถเร็วด้วยความคึกคะนองขาดความระมัดระวัง ขับรถในขณะที่มีสิ่งรบกวน เช่น โทรศัพท์

2. สาเหตุจากยานยนต์ พบว่า การใช้รถที่ผิดประเภท ทำให้จำนวนและความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ซึ่งพบว่าการใช้รถบรรทุกคนจำนวนมากไว้ตอนหลังของรถ เมื่อเกิดการเฉี่ยวชนทำให้ผู้ที่นั่งตอนท้ายได้รับอุบัติเหตุบาดเจ็บและเสียชีวิต

3. สาเหตุจากถนนและสิ่งแวดล้อมอื่นๆ เป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดการบาดเจ็บได้ เช่น ทางแยกที่เป็นขนาดสี่ช่องจราจรเมื่อปิดไฟสัญญาณ และใช้ไฟกระพริบสีเหลือง เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และถนนที่ตัดข้ามทางรถไฟโดยไม่มีเครื่องกีดขวาง

ถวิลวดี บุรีกุล (2549) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร” พบว่า ปัจจัยที่ทำให้การดำเนินนโยบายบรรลุผลมีดังนี้

1. ด้านนโยบาย การกำหนดให้การป้องกันอุบัติเหตุเป็นวาระแห่งชาติ การกำหนดยุทธศาสตร์ 5E การจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกภัยบนท้องถนน

2. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายอย่างสม่ำเสมอในทุกพื้นที่ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ

3. ด้านวิศวกรรม โดยการประสานงานกันระหว่างส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น ในการร่วมแบ่งปันทรัพยากรทุกด้าน

4. การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ โดยให้สถานศึกษามีส่วนช่วยในการสร้างความรู้และการรณรงค์ โดยการประชาสัมพันธ์ที่เน้นถึงเนื้อหาและวิธีการนำเสนอ

5. ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ปรับปรุงระบบการรับแจ้งผ่านหมายเลข 1669 ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และให้ระบบขนส่งผู้ป่วยมีมาตรฐานทั้งบุคลากรและรถที่ใช้

6. ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ ขาดการประเมินผลและการจัดระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ

7. ด้านการประเมินภาพรวม การไม่สวมหมวกนิรภัย จะมีโอกาสบาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิต เพิ่มขึ้น 2.55 เท่า และ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีโอกาสบาดเจ็บถึงขั้นเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 4.47 เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ที่ปฏิบัติตามกฎหมาย

ผลงานวิจัยและวรรณกรรมที่กล่าวมา ผู้ศึกษาได้รับความรู้เป็นอย่างมาก จากการทบทวนแนวคิดและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการจัดการจราจร ในการนำมาปรับปรุงแก้ไข ข้อบกพร่องในการแก้ไขปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี ตลอดจนทำให้ทราบถึงปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และการกำหนดอัตราความเร็วของการขับรถ เพื่อให้เกิดความภัยในการขับขี่รถ รวมถึงทำให้ทราบถึงภาพพจน์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าทำอย่างไรจึงเป็นที่ยอมรับ และ เชื้อชื่อของประชาชนจากการวิจัยโดยการสุ่มตัวอย่างจากประชาชน จึงทำให้ทราบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่เป็นอย่างไรกับประชาชน ในด้านการให้บริการ การพูดจา และกิริยาท่าทาง เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงแก้ไขในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ผู้ศึกษายังได้รับความรู้เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจร การออกข้อบังคับเครื่องหมายจราจร ตลอดจนรวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่รถได้ทราบถึงวิธีการขับขี่ให้ปลอดภัย และรู้ถึงการแก้ปัญหภาพของถนนที่เหมาะสมกับการใช้ในการขับขี่รถได้อย่างสะดวก และไม่เป็นปัญหาต่อการจราจร ประโยชน์ต่าง ๆ ที่ได้รับสามารถนำมาใช้ในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจรต่อไป

7. กรอบแนวคิดในการศึกษา

