

## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษา เรื่องสภาพปัญหาการจรรยาบรรณวิชาชีพเฉพาะกรณีเขตพื้นที่รับผิดชอบของ  
สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ผู้ศึกษาได้กำหนดแนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง  
เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาดังนี้

1. ความเป็นมาของการจรรยาบรรณ
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการจรรยาบรรณ
  - แนวคิดเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจรรยาบรรณ
  - ทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหาร
3. สถานการณ์และปัญหาด้านการจรรยาบรรณ
  - สาเหตุของปัญหาการจรรยาบรรณ
  - องค์ประกอบของสภาพปัญหาการจรรยาบรรณ
  - นโยบายและมาตรการจรรยาบรรณทางบก
4. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับตำรวจจรรยาบรรณ
  - บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ
  - นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อการจัดการจรรยาบรรณ
  - หลักของการจัดการบริหารงานจรรยาบรรณ
  - ภารกิจและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ
5. สภาพทั่วไปในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
  - สภาพพื้นที่
  - โครงสร้างการบังคับบัญชา
  - สภาพปัญหาการจรรยาบรรณของตำรวจจรรยาบรรณสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
6. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
7. กรอบแนวคิดในการศึกษา

## 1. ความเป็นมาของการจราจร

คำว่า “การจราจร” (Traffic) เริ่มใช้ในครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้ เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่น รถแท็กซี่ขนาดเล็ก และยังมีการสร้างสะพานพุทธยอดฟ้า เชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ทำให้พื้นที่เพื่อการจราจรกว้างขวางขึ้นมีผู้นิยมใช้รถมากกว่าเดิม พ.ศ. ๒๕๐๖ พล.ต.อ.ช.บี. พลเด็ต เป็นผู้ร่าง พ.ร.บ. จราจรทางบกขึ้น

โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ มาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทยและได้ผ่านการพิจารณาจาก สภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมาย ได้เมื่อ พ.ศ. 2477

จากนั้นมาคำว่า “จราจร” ก็ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน การจราจรนั้นหมายถึง คน สัตว์ และยานพาหนะที่สัญจรไปมาถนนหลวง โดยเคลื่อนด้วยแรงคนหรือเครื่องจักรหรือลากจูงไปด้วยสัตว์พาหนะ แต่การจราจรในประเทศไทยเริ่มมีมาตั้งแต่ พ.ศ. 2470 แล้ว ขณะนั้นมีรถยนต์ไม่เกิน 1,000 คัน มีถนนที่รถเดินได้สะดวกเพียงไม่กี่สาย และเมื่อถึงราว พ.ศ. 2502 เป็นต้นมา การจราจรในเมืองหลวงก็เริ่มเติบโตขึ้น เพราะมีรถชนิดต่าง ๆ มากมาย หลายนับพันคัน จนเกิดเป็นปัญหาต่อมา

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยมีลักษณะเป็นเมืองที่มีศูนย์กลางความเจริญในทุกด้าน กล่าวคือเป็นศูนย์กลางของธุรกิจ สถาบันการเงิน หน่วยงานราชการ สถาบันการศึกษา ศูนย์การรักษาพยาบาล และหน่วยงานต่าง ๆ อีกเป็นจำนวนมากส่งผลให้การหลั่งไหลของประชากรเข้าสู่กรุงเทพมหานครเป็นจำนวนมาก จนมีคำกล่าวเปรียบเทียบกับว่า กรุงเทพมหานคร คือ ประเทศไทย ซึ่งจากการที่ประชากรได้หลั่งไหลเข้ามาใช้ชีวิตอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวนมากดังกล่าวนี้ ย่อมทำให้กรุงเทพมหานครต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรซึ่งเป็นปัญหาที่รุนแรงและส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจพูดได้ว่าการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งปัญหาการจราจรติดขัดทำให้เกิดผลต่อการดำเนินชีวิตของประชากร

## 2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับการจราจร

### แนวคิดเกี่ยวกับสภาพปัญหาจราจร

การดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคล ย่อมต้องเผชิญกับสภาพการณ์ที่ก่อให้เกิดความตึงเครียดทางอารมณ์ เช่น สภาพปัญหาจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ได้สร้างความคับข้องใจ ความขัดแย้งในใจ และความกดดันแก่ผู้ที่ต้องเดินทางสัญจรไปมาเป็นประจำทุกวัน ซึ่งเมื่อบุคคลต้องเผชิญกับปัญหา บุคคลจะตอบโต้เพื่อขจัดหรือบรรเทาเหตุการณ์ตึงเครียดนั้น

การเผชิญปัญหาของบุคคล จะแสดงออกมาในรูปของพฤติกรรมต่าง ๆ ซึ่งพฤติกรรมที่บุคคลแสดงออกมาจะมีความสัมพันธ์กับความรู้สึกนึกคิด จิตใจและอารมณ์ของบุคคลในขณะนั้นด้วย เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นหรือการคุกคามจากสิ่งแวดล้อมภายนอกหรือมีปัญหาในใจจะมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้สึกนึกคิด และอารมณ์ ทำให้แสดงพฤติกรรมตามอารมณ์นั้น ๆ พฤติกรรมที่บุคคลแสดงออกเมื่อพบกับสิ่งคุกคามนี้เรียกว่า พฤติกรรมการเผชิญปัญหา (Coping behavior) ซึ่งหมายถึง กลไกทุกอย่างที่บุคคลใช้เพื่อรักษาสภาวะสมดุลทางจิตใจที่ถูกรบกวน เพื่อให้บุคคลสามารถทำหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Barocas, Reichman and Schwebel, 1983, p. 103)

Coleman and Hammen (โยธิน ศันสนยุทธ และคณะ, 2533, น. 280-292) ได้แบ่งพฤติกรรมการเผชิญหน้าปัญหาออกเป็น 3 รูปแบบ ตามความแตกต่างของการแสดงออก คือ

1. การสร้างพลังเพื่อเผชิญปัญหา (Built in Coping and Damage Repair Mechanism) จะช่วยลดความตึงเครียดและความวิตกกังวล และช่วยสร้างเริ่มความสมดุลทางจิตใจ ซึ่งมีการแสดงออกดังนี้ ได้แก่ การร้องไห้ การพูดระบายความรู้สึก การหัวเราะ การคิดทบทวน การแสวงหาที่พึ่งทางใจ การหลับ และการฝัน

2. ความพยายามที่จะกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเพื่อเผชิญปัญหา (Task-Oriented Reaction) เป็นความพยายามที่จะเผชิญปัญหาอย่างแท้จริง มีแนวโน้มที่จะประเมินสภาพการณ์ที่ก่อให้เกิดความตึงเครียดทางอารมณ์ โดยการกระทำที่มีเหตุผล เป็นไปในทางสร้างสรรค์ และเป็นความพยายามในระดับจิตสำนึก การกระทำดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงในตนเองหรือสิ่งแวดล้อมหรือทั้งตนเองและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ การกระทำอาจเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้จากภายนอกและการเปลี่ยนแปลงภายในบุคคล อาจตอบโต้ออกมาในรูปแบบของการต่อสู้ การหลีกเลี่ยง หรือการรวมยอม ซึ่งต่างมีขั้นตอนพื้นฐานดังนี้ คือ

2.1 ขั้นการพิจารณาปัญหา เป็นขั้นประเมินสภาพการณ์ ที่ก่อให้เกิดความตึงเครียด รวมถึงการแยกแยะประสบการณ์ความตึงเครียดทางอารมณ์ ที่แต่ละประสบการณ์จะก่อให้เกิดขึ้น และการประเมินแหล่งที่จะนำไปเผชิญปัญหา

2.2 ขั้นพิจารณาเลือกวิธีดำเนินการ หาวิธีที่เหมาะสมรวมถึงการชั่งน้ำหนักของ ความน่าจะเป็นความสำเร็จของแต่ละวิธี รวมทั้งความพึงปรารถนา โดยพิจารณาความพึงพอใจ และผลที่จะได้รับ การเสี่ยงอันตราย ความพยายามที่ใช้

2.3 ขั้นลงมือดำเนินการเลือกวิธีดำเนินการที่พิจารณาแล้วว่าเหมาะสม จะให้ผล ในทางบวก ช่วยให้เผชิญปัญหาได้

2.4 ขั้นประเมินผล ให้ผลของการดำเนินการเป็นประสบการณ์ของการกระทำในครั้ง ต่อ ๆ ไป

3. การใช้กลไกในการป้องกันตัว (Defense-Mechanism) เป็นการเผชิญปัญหาใน ระดับจิตไร้สำนึก ซึ่งฟรอยด์ (Freud) และนักจิตวิเคราะห์อื่น ๆ ได้อธิบายถึงกลไกในการป้องกัน ตัวต่าง ๆ ที่ใช้กันมาก ได้แก่ การเก็บกด (Repression) การหาสิ่งมาแทนที่ (Displacement) การชดเชย (Compensation) การหาเหตุผลเข้าข้างตนเอง (Rationalization) การกล่าวโทษผู้อื่น (Projection) การถดถอย (Regression) และการแบ่งแยกอารมณ์จากเหตุการณ์ (Isolation)

ในการดำเนินชีวิตประจำวันมักจะพบว่า บุคคลได้นำเอารูปแบบการเผชิญปัญหา เหล่านี้มาใช้ร่วมกัน และอาจมีการใช้กลับไปกลับมาได้

การเกิดภาวะเครียดจากสภาพปัญหาจรรยาบรรณในปัจจุบัน ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับ พฤติกรรมเพื่อให้เกิดความสมดุลและสามารถดำเนินชีวิตได้อย่างเป็นปกติ ซึ่งการเผชิญปัญหา ดังกล่าวได้มีงานวิจัยที่แสดงให้เห็นรูปแบบการจัดการกับความเครียดจากปัญหาจรรยาบรรณของ คนกรุงเทพมหานคร ดังนี้คือ

อมรากล อินโชนานนท์ และคณะ (2535, น. 5) แห่งกองสุขภาพจิต กรมการแพทย์ ได้ศึกษาสำรวจ เพื่อตรวจวัดระดับ และหาสาเหตุแห่งความเครียดบนท้องถนนของคน กรุงเทพมหานคร โดยแจกแบบสอบถามไปยังคนขับรถ และผู้โดยสารจำนวน 281 คน พบว่า สภาพการจราจรติดขัดทำให้ทั้งผู้ขับรถ และผู้โดยสารเกิดความเครียดมากที่สุด รองลงมา คือ คิววันจากท่อไอเสีย และความแออัดบนรถโดยสารประจำทางสำหรับวิธีแก้ไขความเครียดนั้น ได้รับ คำตอบแตกต่างกันออกไป กล่าวคือ

ผู้ขับรถมีวิธีแก้ไขอัน ได้แก่ ฟังเพลง ฝึบปาก ร้องเพลง ทำใจโดยคิดแต่เรื่องดี ๆ สร้าง อารมณ์ขัน ปลง คิดว่าเป็นเรื่องที่รัฐควรเป็นผู้แก้ไข คุยกับเพื่อนร่วมงาน เล่าเรื่องซ้ำชั้น

อ่านหนังสือการ์ตูนหรือหนังสือพิมพ์ วางแผนการเดินทางก่อนออกจากบ้าน ออกจากบ้านก่อน เวลานั้นดหายนาน ๆ เคี้ยวหมากฝรั่ง อมทอพิพี กินขนมที่ชอบ เร่งแอร์รี่ให้เย็น ทำสมาธิ ขับรถไปเรื่อย ๆ สวดมนต์ ท่องพุทโธ ใช้ผ้าเย็นเช็ดหน้า สูดบุหรี่ปริ่ ขับรถไล่จี้คันอื่น ตะโกนด่าดั่ง ๆ และ จอดรถนอนข้างทางในที่ร่ม

ผู้โดยสารมีวิธีแก้ไขดังนี้ ทำใจสบาย ๆ คิดแต่เรื่องสนุก ปลง สร้างอารมณ์ขันให้เหตุผล และปลอบใจตัวเอง คิดว่าคนอื่น ๆ ก็อยู่ในสภาพเดียวกัน คิดว่าถึงช้าแต่ก็ปลอดภัย ฟังเพลงจากวิทยุบนรถโดยสารและร้องเพลงในใจ อ่านหนังสือการ์ตูน ขึ้นรถด่วนสาย นั่งแท็กซี่ นั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง นั่งรถประจำทางปรับอากาศ คุยกับเพื่อน เล่นเกมกด คุยกับคนข้างเคียง นั่งหลับตา มองวิวข้างทาง มองเลขทะเบียนรถคันอื่นให้เพลิน ออกจากบ้านก่อนเวลา ทำสมาธิ ใช้ยาหม่องทาขมับและจมูก ใช้ยาดม ทาโคโลญ์ชนิดเย็นนาน ๆ ใช้ผ้าปิดปาก จมูก ใช้สำลีอุดหูกันเสียงดัง และลงเดิน

วิธีการจัดการกับการเผชิญปัญหาจรรยาบรรณของคนกรุงเทพมหานครทั้งหมดข้างต้น เป็นทั้งรูปแบบการเผชิญปัญหาแบบใช้เหตุผล และการใช้กลไกป้องกันตนเอง ทั้งนี้เพื่อลดความตึงเครียดจากการคุกคามของสถานการณ์ปัญหา

### ทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหาร

นักวิชาการบางท่านกล่าวว่า การบริหาร (Administration) กับการจัดการ (Management) เป็นเรื่องเดียวกัน สำหรับทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหาร ได้มีผู้ศึกษาไว้ดังนี้

Drucker กล่าวว่า การบริหาร (Administration) หมายถึง การทำให้งานต่าง ๆ ลุล่วงไปโดยอาศัยคนอื่นเป็นผู้นำ

French And Seward กล่าวว่า การจัดการ (Management) หมายถึง กิจกรรมหรือการศึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในอันที่จะเชื่อมั่นได้ว่า กิจกรรมต่าง ๆ ดำเนินไปในแนวทางที่จะบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน้าที่ในอันที่จะสร้างและรักษาไว้ซึ่งสภาวะที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ ด้วยความพยายามร่วมของกลุ่มบุคคล

Hitt กล่าวว่า การบริหารคือ การประสมประสานทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

แต่เดิมนั้นการบริหาร (Administration) หมายถึง การบริหารงานในภาครัฐราชการและองค์กรที่มีได้มุ่งกำไร ส่วนการจัดการ (Management) หมายถึง การบริหารงานในภาคธุรกิจเอกชนแต่ในปัจจุบันนี้ คำว่าการบริหารและการจัดการมีความหมายเดียวกันและใช้แทนกันได้แล้ว

### ทฤษฎีการบริหารของ Henry Fayol

ในการบริหารงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อสภาพปัญหาการจราจร ทฤษฎีการบริหารของ Henry Fayol ได้พูดถึงองค์ประกอบสำคัญในการบริหารไว้ดังนี้ (ธงชัย สันติวงษ์, ม.ป.ป., น. 49 อ้างถึงใน พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว, 2541, น. 11-13)

1. หน้าที่การบริหาร กล่าวถึงการบริหารว่า ประกอบด้วยหน้าที่ 5 ประการ คือ การวางแผน การจัดองค์การ การบังคับบัญชาสั่งการ การประสานงาน และการควบคุม

2. ผู้บริหารจะต้องมีความพร้อมด้านร่างกาย จิตใจ ไหวพริบ การศึกษา เทคนิคในการทำงานและประสบการณ์ต่าง ๆ ซึ่งเทคนิคในการทำงานจะสำคัญที่สุดในระดับคนงาน แต่สำหรับระดับสูงขึ้นไปกว่านั้นความสามารถทางการบริหารจะเพิ่มพูนความสำคัญตามลำดับ และมีความสำคัญมากที่สุดในระดับผู้บริหารสูงสุด

3. หลักการบริหาร เกี่ยวกับหลักการ 14 ข้อ ซึ่งผู้บริหารควรใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ

3.1) หลักการเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ซึ่งอำนาจหน้าที่ควรจะมีเท่ากับความรับผิดชอบ เมื่อได้รับมอบหมายงานอันใดอันหนึ่ง ผู้บริหารควรจะได้รับมอบอำนาจหน้าที่เพียงพอที่จะใช้ปฏิบัติงานให้สำเร็จลุล่วงไป และมีความรับผิดชอบต่อผลงานที่ตนทำไปนั้นด้วย

3.2) หลักการมีผู้บังคับบัญชาเพียงคนเดียวหรือเอกภาพในการทำงาน คือในการทำงานใด ๆ คนงานควรได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาเพียงคนเดียวเท่านั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสับสนในคำสั่ง

3.3) หลักการมีจุดมุ่งหมายร่วมกัน กิจกรรมของกลุ่มที่มีเป้าหมายอันเดียวกัน ควรจะต้องดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน เป็นไปในทำนองเดียวกันที่สอดคล้องกันและเป็นไปตามแผนงานอันเดียวกัน

3.4) หลักการจ้างไว้ซึ่งสายงาน คือ สายการบังคับบัญชาจากระดับสูงมายังระดับต่ำสุด มีผู้บังคับบัญชาคนเดียวและมีระบบในการส่งทอดข่าวสารหากสายการบังคับบัญชานี้ ยืงยาวออกไป การติดต่อกันย่อมเกิดความยากลำบาก ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงควรอนุโลมให้ผู้ใต้บังคับบัญชาที่อยู่ในระดับเดียวกันติดต่อกันเองได้โดยตรง โดยไม่ต้องดำเนินการตามสายการบังคับบัญชาตามปกติ วิธีที่สมควรก็คือการติดต่อกันเองโดยตรงระหว่างผู้ใต้บังคับบัญชาที่อยู่ในระดับต่ำควรได้รับอนุญาตจากการบังคับบัญชาของตนเสียก่อน

3.5) หลักการแบ่งงานกันทำหรือความชำนาญแต่ละด้าน คือ การแบ่งแยกกันทำตามความถนัด โดยไม่คำนึงถึงว่าจะเป็นการบริหารหรือด้านเทคนิค

3.6) หลักการของระเบียบวินัย คือ การปฏิบัติตามข้อตกลงในการทำงานโดยมุ่งที่จะก่อให้เกิดการเคารพเชื่อฟัง และทำตามหน้าที่ด้วยความตั้งใจ เพื่อที่จะปฏิบัติในการรักษาระเบียบวินัยจะต้องมีผู้บังคับบัญชาที่ดีในทุกๆระดับ ข้อตกลงต่าง ๆ ต้องชัดเจนและยุติธรรมมากที่สุดการลงโทษต้องกระทำอย่างระมัดระวังยึดถือหลักปฏิบัติอย่างคงเส้นคงวา

3.7) หลักการถือประโยชน์ส่วนบุคคล เป็นรองจากประโยชน์ส่วนรวม โดยถือว่าเป้าหมายของส่วนรวมย่อมสำคัญกว่าส่วนบุคคลหรือส่วนย่อยต่าง ๆ เพื่อที่จะทำให้สำเร็จตามเป้าหมายของกลุ่มนั้นผลประโยชน์ส่วนบุคคลได้เสียของกลุ่มย่อยต้องสำคัญเหนือสิ่งอื่นใดทั้งหมด

3.8) หลักการให้ประโยชน์ตอบแทน การให้และวิธีจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนควรเที่ยงธรรม และให้ความพอใจแก่ทั้งฝ่ายลูกจ้างและนายจ้าง

3.9) หลักการรวมอำนาจไว้ส่วนกลาง หมายถึง การบริหารควรจะมีการรวมอำนาจไว้ที่ศูนย์กลาง เพื่อให้สามารถควบคุมส่วนต่าง ๆ ขององค์กรไว้ได้เสมอ และการกระจายอำนาจจะมากน้อยเพียงใดก็แล้วแต่กรณี และในการเลือกวิธีใดมากน้อยอย่างไรนั้นแต่ละคนจะเลือกทำโดยให้ประโยชน์รวมสูงสุดเท่าที่จะทำได้

3.10) หลักการมีระเบียบเรียบร้อย ซึ่งถือว่าทุกสิ่งทุกอย่างไม่ว่าสิ่งของหรือคนต่างต้องมีระเบียบ ผู้บริหารจะต้องกำหนดลักษณะและขอบเขตของงาน ให้ถูกต้องแจ่มชัด พร้อมระบุให้เห็นว่าสัมพันธ์ต่องานอื่นอย่างไร ธุรกิจ การจัดการ เป็นแนวทางสำหรับเตรียมคนงานให้ทำงานร่วมกันอย่างมีระเบียบ

3.11) หลักการของความเสมอภาค ผู้บริหารต้องยึดถือความเอื้ออารีและความยุติธรรมเป็นหลักต่อผู้ใต้บังคับบัญชา ทั้งนี้เพื่อให้ได้มาซึ่งความจงรักภักดีและการอุทิศตนเพื่องาน

3.12) หลักการเสถียรภาพของการว่าจ้างทำงาน ทั้งผู้บริหารและคนงานต้องใช้ระยะเวลาหนึ่งเพื่อเรียนรู้งานจนทำงานได้ดี แต่ถ้าหากเขาถูกออกจากงาน นั้นกลางคันก่อนครบระยะเวลาเรียนรู้งานดังกล่าว ย่อมเป็นการสิ้นเปลืองเปล่าประโยชน์ การที่คนเข้าออกมากย่อมเป็นสาเหตุให้ต้องสิ้นเปลืองและเป็นผลของการบริหารที่ไม่มีประสิทธิภาพ

3.13) หลักการของความคิดริเริ่ม ผู้บังคับบัญชาควรเปิดโอกาสให้ผู้ผู้น้อย มีความคิดริเริ่มของทุกคน จะเป็นพลังที่ทำให้องค์กรเข้มแข็งขึ้น แผนงานและข้อเสนอต่าง ๆ จะเป็นเครื่องช่วยให้คนแสดงออกซึ่งความคิดริเริ่มดังกล่าวได้

3.14) หลักการของความสามัคคี เน้นถึงความจำเป็นที่คนต้องทำงานเป็นกลุ่มที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และความสำคัญต่อการติดต่อสื่อสารเพื่อให้ได้กลุ่มงานที่ดี นอกจากนี้หลักความสามัคคียังมีส่วนช่วยส่งเสริมหลักเอกภาพในการทำงานให้ได้ผลดียิ่งขึ้นอีกด้วย

#### ทฤษฎีเจตจำนงอิสระ

ทฤษฎีนี้มองว่ามนุษย์โดยธรรมชาติมีเหตุผล ในขณะที่เดียวกันเป็นพวกเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวเป็นที่ตั้งหรือยึดหลักสิทธิประโยชน์และเป็นคนนิยมแสวงหาความสุขหรือยึดมั่นในเรื่องสุขนิยม ดังนั้นในการที่มนุษย์มีเหตุผล จึงมีเจตจำนงอิสระ มนุษย์สามารถตัดสินใจที่จะเลือกทำหรือไม่ทำก็ได้ มนุษย์จะมีพฤติกรรมใดก็ขึ้นอยู่กับ การชั่งน้ำหนักระหว่างความสุขหรือประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับกับความทุกข์ หรือผลที่ตามมาจากการกระทำผิดคือโทษ เมื่อชั่งน้ำหนักจุดคุ้มทุนแล้วถ้าความเจ็บปวดโทษมีมากกว่าประโยชน์ที่จะได้รับ มนุษย์จะใช้เจตจำนงอิสระตัดสินใจว่าจะทำหรือไม่ทำ โดยใช้อาศัยหลักว่ามนุษย์ทุกคนแสวงหาความสุข หลีกเลียงความเจ็บปวด เมื่อชั่งน้ำหนักแล้ว ถ้าเลือกที่จะทำ ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำนั้น

#### การบริการด้านการจราจร

จตุพร บานชื่น (2533, น. 195) ได้เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับการบริการการจราจรไว้ในหนังสือ “กิจการตำรวจไทย” สรุปได้ดังนี้

ในปัจจุบันการให้บริการเกี่ยวกับการจราจรของตำรวจนั้นกำลังเป็นปัญหาใหญ่ระดับประเทศ อันเนื่องมาจากสภาพของการจราจรบนท้องถนนในยุคนี้ใกล้จะเป็นจลาจลขึ้นทุกที่ โดยเฉพาะในเขตนครหลวงและเมืองใหญ่ ๆ ทั่วไป เนื่องจากจำนวนรถยนต์ต่าง ๆ บนท้องถนนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุก ๆ วัน เกินกว่าที่เส้นทางคมนาคมที่มีอยู่จะรับเอาไว้ได้ และยังมีปัญหาอื่น ๆ อีก อาทิเช่น การใช้รถใช้ถนนอย่างไม่เคารพกฎหมาย ปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการก่อสร้างหรือที่เรียกว่า วิศวกรรมจราจรที่ยังไม่ดีพอ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้นอกจากจะทำให้เกิดความสูญเสียอย่างมากมาแล้ว ยังเป็นการทำให้การดำเนินการควบคุมการจราจรของตำรวจไม่ประสบผลดีด้วย

เมื่อตำรวจไม่สามารถควบคุมหรือให้บริการเรื่องการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพได้ ผลเสียหายก็คือ การที่มีประชาชนจำนวนมากต้องสูญเสียชีวิต ทรัพย์สิน การได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และถูกลงโทษเสียค่าปรับและจำคุก ทำให้เกิดความสูญเสียที่ตามมาอีกหลายประการ ผลเสียต่อเศรษฐกิจของประเทศที่การจราจรไม่สามารถเคลื่อนไหวได้เร็วพอ ทำให้เกิดความสูญเสียเปล่าของพลังงานเชื้อเพลิงที่ต้องสั่งเข้ามาจากต่างประเทศ ตลอดจนสุขภาพจิตของประชาชนทั่วไป

วัตถุประสงค์ของการให้บริการเพื่อควบคุมการจราจร คือ การจัดการจราจรให้เกิดความคล่องตัวและปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลักสำคัญที่สุด นอกจากนี้เป็นการดูแลควบคุมเรื่องความเร็ว การหยุดรถ การจอดรถ การข้ามถนน และการป้องกันอุบัติเหตุโดยทั่วไป

### 3. สถานการณ์และปัญหาด้านการจราจร

1. รถติด ปัญหาการจราจรติดขัดในประเทศไทยนับเป็นปัญหาระดับชาติ และมีการสะสมตัวของปัญหามาเป็นระยะเวลาช้านาน โดยเฉพาะปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ ซึ่งปัจจุบันมีการแก้ไขปัญหามาโดยวิธีการต่าง ๆ เช่น การพัฒนาโครงข่ายถนน การปรับปรุงผิวจราจร การจัดระบบการเดินรถ การสร้างทางยกระดับ การสร้างสะพานข้ามแยก และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรให้เกิดความยั่งยืนได้ เพราะในปัจจุบันคงมีปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีเท่าที่ควร และระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า ยังไม่ได้ขยายเส้นทางให้เพียงพอกับความต้องการเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่

2. อุบัติภัยจราจร ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อประเทศชาติอย่างมหาศาล อุบัติภัยจราจรส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินของประชาชน และยังส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอีกด้วย คนไทยเสียชีวิตก่อนวัยอันควรเพิ่มสูงขึ้นทุก ๆ ปี จากอุบัติเหตุจราจร จากรายงานการเก็บรวบรวมข้อมูลของสำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ยืนยันว่า เมื่อเปรียบเทียบอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุระหว่างปี 2529 กับปี 2543 แล้วพบว่า เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 200 ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และมีจำนวนมากกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่า

นอกจากนั้น สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ระบุว่า ขณะนี้คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเฉลี่ยถึง 2 คนต่อชั่วโมง และข้อมูลจากศูนย์นเรนทร กระทรวงสาธารณสุข ระบุว่า ในปี 2544 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีจำนวนเกือบ 1 ล้านคน โดยจำนวนผู้บาดเจ็บรวมตลอดปีมีจำนวน 900,352 คน และจำนวนผู้เสียชีวิต 12,578 คน ในแง่ของการประมาณการทางเศรษฐศาสตร์ ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในแต่ละปีมีค่าสูงถึง 105,467 ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 2.16 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) และจากข้อมูลสะสม 4 ปี ของกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ร้อยละ 80 ของผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร คือ กลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ ขณะที่

ข้อมูลจากรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินของกรมทางหลวงพบว่า รถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ตามด้วยรถจักรยานยนต์และรถกระบะ โดยข้อมูลปี 2544 พบว่า มีรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินจำนวน 9,070 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.93 ของรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2546)

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง 4 ประเด็นใหญ่ ได้แก่ คน ยานพาหนะ สภาพแวดล้อม และกฎหมาย

- สาเหตุจากคน มีทั้งพฤติกรรมของคนและปัญหาสุขภาพเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมของคน ได้แก่ การขับรถเร็ว ขาดวินัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่รู้กฎจราจร การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การแข่งรถผิดกฎหมาย คึกคะนอง ความประมาท สุขภาพไม่ดีและหลับใน คนขับไม่ชำนาญ ขาดมารยาทในการใช้รถใช้ถนน การเสพสุราและสิ่งเสพติด

- สาเหตุจากยานพาหนะ ได้แก่ ความบกพร่องของเครื่องยนต์ ห้ามนล้อไม่ดี ขาดการบำรุงรักษาสภาพรถ ไฟหน้าไฟท้ายเสีย เป็นต้น

- สาเหตุจากสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขับรถ ได้แก่ สภาพถนนขรุขระ ไม่มีสัญญาณไฟ หรือป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน ฝนตกถนนลื่น คิวไฟริมถนน

- สาเหตุจากกฎหมาย ได้แก่ กฎหมายมีช่องโหว่มากและขาดบทลงโทษที่รุนแรง เป็นต้น (สำนักอำนวยการความปลอดภัย, 2546)

3. การสูญเสียพลังงาน (การนำเข้าน้ำมัน) การใช้พลังงานในการจราจรและขนส่งได้ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การใช้พลังงานของประเทศเป็นอย่างมาก การใช้พลังงานของประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยเป็นการใช้พลังงานในการขนส่งมากที่สุด คือ ประมาณร้อยละ 39 ของการใช้พลังงานทั้งประเทศ ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินประมาณ 8 แสนล้านบาทต่อปี หรือเทียบเท่ากับร้อยละ 80 ของงบประมาณแผ่นดิน ในจำนวนนี้เป็นกรนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นการสูญเสียเงินตราประมาณ 3 แสนล้านบาทต่อปี การใช้พลังงานในการขนส่งคนของกรุงเทพและเมืองใหญ่ คิดเป็นมูลค่าประมาณร้อยละ 45 ของการใช้พลังงานในภาคการขนส่งของทั้งประเทศ (สมาคมการจัดการด้านพลังงาน, 2546, น. 9)

สำหรับการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศไทยนั้น มีปริมาณการนำเข้าน้ำมันดิบในปี 2546 จำนวน 45,025 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ร้อยละ 6.4 และการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในปี 2546 จำนวน 998 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ร้อยละ 1.7 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการ

นำเข้าเชื้อเพลิงในภาคคมนาคมขนส่ง คือ การนำเข้าน้ำมันเบนซินธรรมดา จำนวน 139 ล้านลิตร และการนำเข้าน้ำมันดีเซล จำนวน 605 ล้านลิตร (กรมธุรกิจพลังงาน, 2548)

4. มลพิษทางอากาศ การจราจรและขนส่งเป็นสาเหตุหลักของมลพิษทางอากาศ ในชุมชนเมือง ไอเสียจากรถยนต์ประกอบด้วยก๊าซที่เป็นพิษภัยต่อสุขภาพหลายชนิด ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) ก๊าซโอโซน (O3) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2) สารประกอบไฮโดรคาร์บอน (HC) ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน สารตะกั่วและก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2) เป็นต้น นอกจากนี้การเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องยนต์ในพาหนะต่าง ๆ ยังก่อให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ปริมาณมหาศาล ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Global Warming) หรือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ของโลกอีกด้วย

ในถนนที่มีการจราจรหนาแน่นและติดขัด ส่งผลให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศที่รุนแรงขึ้น เนื่องจากรถยนต์เคลื่อนที่ด้วยความเร็วต่ำ มีการหยุดและออกตัวบ่อยครั้ง น้ำมันถูกเผาผลาญมากขึ้น การสันดาปของน้ำมันเชื้อเพลิงไม่สมบูรณ์ ทำให้เกิดการระบายนพิษมากขึ้น ดังนั้นบริเวณที่ใกล้ถนนที่มีการจราจรติดขัด จะมีปัญหามลพิษทางอากาศที่รุนแรงกว่าในบริเวณที่มีการจราจรคล่องตัว

จากรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมปี 2546 พบว่า ปัญหาคุณภาพอากาศที่สำคัญในเมืองใหญ่นั้น มีสาเหตุมาจากการจราจร ซึ่งได้แก่ ปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก รองลงมาคือ โอโซน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ตามลำดับ สำหรับปัญหามลพิษทางอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล จะประสบปัญหามากในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นและติดขัด โดยปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาฝุ่นละออง ในภาพรวมของประเทศ พบว่า ในปี 2543 การคมนาคมขนส่งปล่อยสารมลพิษทางอากาศเป็นปริมาณรวมดังนี้

- ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) 453,000 ตัน
- ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (Nox) 208,000 ตัน.
- ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO2) 21,000 ตัน
- ฝุ่นละออง 16,000 ตัน
- ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) 46,401,000 ตัน

(สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2546)

5. ความเสียหายทางเศรษฐกิจ นอกจากความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในแต่ละปีมีมูลค่าสูงถึง 105,467 ล้านบาท หรือเท่ากับร้อยละ 2.16 ของมูลค่าผลผลิตมวลรวมประชาชาติ (GDP) ดังที่กล่าวมาแล้วนั้น ประเทศไทยยังสูญเสียเงินตรา

ให้ต่างประเทศจากการนำเข้าพลังงานในรูปของน้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูป โดยการนำเข้าน้ำมันดิบในปี 2546 มีมูลค่าทั้งสิ้น 345,642 ล้านบาท และการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปในปี 2546 มีมูลค่าทั้งสิ้น 8,901 ล้านบาท (กรมธุรกิจพลังงาน, 2548)

6. ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ในสังคม Barter and Road (2000, pp. 23-42 อ้างถึงใน กนกวรรณ นิลศรีไพรวลัย, 2548, น. 15-16) ได้กล่าวถึงระบบการจราจรและขนส่งที่ผ่านมา ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความไม่เท่าเทียมกันระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ในสังคมไว้ดังนี้

6.1 การสูญเสียที่อยู่อาศัย โครงการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมขนส่ง ทำให้ประชาชนสูญเสียที่อยู่อาศัย การเวนคืนที่ดินมักจะเกิดขึ้นบริเวณที่อยู่อาศัยของประชาชนที่มีรายได้น้อย เพราะที่ดินมีราคาถูก เมื่อประชาชนต้องย้ายที่อยู่อาศัยออกไปทำให้ต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ลดโอกาสที่จะสร้างรายได้เพิ่มนอกจากนี้ชุมชนที่กระจายออกไปยังทำให้สูญเสียโครงข่ายความสัมพันธ์ทางสังคมอีกด้วย

6.2 เด็กและสตรีกับการคมนาคมขนส่ง ปัจจุบันการวางแผนการจราจรและขนส่งเน้นไปที่การตอบสนองชั่วโมงการเดินทางสูงสุดในส่วนของการจ้างงาน ซึ่งส่วนมากเป็นกิจกรรมของผู้ชาย ในขณะที่กิจกรรมของผู้หญิงจะเป็นการดูแลวิถีชีวิตของสังคมและชุมชน เช่น การเดินทางไปเยี่ยมญาติ ดูแลผู้ป่วย ชี้อของ และพาเด็ก ๆ ไปโรงเรียน ซึ่งชั่วโมงการเดินทางสูงสุดของผู้หญิงนั้นไม่ได้ถูกนำมาพิจารณาในระบบการจราจรและขนส่ง นอกจากนี้สภาพแวดล้อมของถนน ความเร็วของขบวนรถ มลพิษทางอากาศและเสียงจากการจราจร ทำให้ถนนกลายเป็นที่อันตรายสำหรับเด็ก ๆ ที่ไม่สามารถขี่รถจักรยานไปโรงเรียนได้

6.3 การเดินทางของคนพิการ และผู้สูงอายุ มีคนพิการ และผู้สูงอายุจำนวนมากในสังคมที่จำเป็นต้องเดินทางไปสถานที่ทำงาน โรงเรียน สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สถานพยาบาล ศาสนสถาน ฯลฯ แต่การจัดระบบจราจรและขนส่งที่เอื้ออำนวยความสะดวกแก่คนกลุ่มนี้ยังไม่เพียงพอ

#### สาเหตุของปัญหาการจราจร

ปัจจุบันปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครเมื่อศึกษาที่มาของปัญหาแล้วจะพบว่าเกิดจากปัจจัยสำคัญ 5 ประการ คือ

1. ถนนและการผังเมือง
2. ปริมาณรถและทิศทางการเดินทาง

3. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน
4. ผู้ประกอบการค้า
5. การบริหารงานจราจร
1. ถนนและผังเมือง

กรุงเทพมหานครมีปัจจัยเกี่ยวกับถนนและการผังเมืองไม่สามารถรองรับปริมาณรถที่หนาแน่นสูงได้เนื่องจากขาดวางโครงข่ายของถนนสายหลัก สายรอง โดยลักษณะทางกายภาพของถนนมีข้อบกพร่องและถนนน้อยกว่ามาตรฐานขณะเดียวกันเมืองก็เจริญเติบโตอย่างไร้ทิศทาง

สาเหตุผิวเผินของปัญหาจราจรติดขัดที่ผู้บริหาร นักวางแผน และคนทั่วไปมองเห็นคือ โครงข่ายถนนที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งก็เป็นความจริง แต่การพิจารณาสาเหตุนี้เป็นหลักทำให้เกิดการกำหนดนโยบายและการจัดสรรงบประมาณโดยมุ่งเน้นการก่อสร้างระบบถนนและทางด่วน เพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นเป็นหลักจากการดำเนินการดังกล่าวมาหลายสิบปี ก็พิสูจน์แล้วว่าไม่สามารถแก้ปัญหาจราจรติดขัดได้ และยังก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องต่าง ๆ ตามมามากมายดังที่กล่าวมาแล้ว นโยบายที่มุ่งเน้นการขนส่งทางถนนและรถยนต์ ส่งผลให้เกิดการลงทุนที่มุ่งเน้นการก่อสร้างโครงข่ายถนน เพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น และทำให้เกิดการละเลยในการพัฒนาทางเลือกอื่น ๆ สำหรับการเดินทาง เช่น ระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ และการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การเดิน หรือการใช้จักรยาน การขาดความรู้ความเข้าใจในปัญหา สาเหตุ และแนวทางการแก้ไขปัญหา ด้านการจราจรและขนส่งแบบยั่งยืน เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้บริหาร นักวางแผน และประชาชนทั่วไป ไม่เข้าใจถึงสาเหตุที่แท้จริงของปัญหาจราจร นำไปสู่การกำหนดนโยบายแผนการดำเนินการแก้ปัญหา ซึ่งเน้นที่สาเหตุผิวเผินดังกล่าวมาแล้ว ทำให้ไม่สามารถแก้ไขป้องกันปัญหาการจราจร และขนส่งได้อย่างแท้จริง และเกิดผลยั่งยืน (จำลอง โพธิ์บุญ, 2548, น. 11-19)

## 2. ปริมาณรถและทิศทางการเดินทาง

เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีปริมาณรถมากเกินกว่าที่ถนนจะรองรับได้และทิศทางการเดินทางหลักของประชาชนและเป็นทิศทางเดียวกันในช่วงเวลาเดียวกัน ได้แก่ ทิศทางขาเข้าเมือง ในเวลาเช้า และทิศทางขาออกเมืองในเวลาเย็น

ในส่วนของทิศทางการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญต่อปัญหาการจราจรในปัจจุบันของกรุงเทพมหานครเช่นกัน โดยมีรูปแบบการเดินทางเป็นไปในลักษณะ “พุ่งเข้าหาศูนย์กลาง” ในเวลาเช้า “และกระจายออกจากศูนย์กลาง” ในเวลาเย็นระหว่างชานเมืองและเมืองชั้นใน ศูนย์กลางธุรกิจ

### 3. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

คนเป็นปัจจัยของปัญหาการจราจรอย่างหนึ่ง โดยวินัยการใช้รถใช้ถนนที่ขาดวินัยการจราจรซึ่งก่อให้เกิดปัญหา คนโดยธรรมชาติมีเหตุผลในขณะเดียวกันเป็นพวกเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวเป็นที่ตั้งนิยมแสวงหาความสุข ดังนั้นในการที่คนมีเหตุผลจึงมีเจตจำนงอิสระในการเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำความผิดก็ได้ แต่เพราะความเห็นแก่ตัวหรือเพื่อความสุคนษคนบางคนเลือกที่จะกระทำความผิด

สาเหตุที่กระทำผิดหรือไม่แก้ไขพฤติกรรม เกิดจากปัจจัยดังนี้

1. ขาดระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ
2. ขาดเทคโนโลยีระบบสารสนเทศ
3. ขาดการให้การศึกษาอย่างเป็นระบบเพื่อให้ความรู้กับประชาชนอย่างต่อเนื่อง
4. ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
5. พฤติกรรมการขับขี่ของคนไทยและการไม่เคารพของผู้ใช้รถใช้ถนน

### 4. ผู้ประกอบการค้า

ผู้ประกอบการค้าเป็นสาเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่เกิดปัญหาด้านการจราจร ผู้ประกอบการค้าบางรายนำสินค้าลงมาตั้งวางรुक้าผิวการจราจร บางรายเป็นรถเข็นจอดขายในผิวการจราจร ทำให้ความกว้างของถนนแคบลงไปอีกแทนที่รถจะได้วิ่งเต็มช่องทางของถนนผู้ประกอบการค้าพวกนี้เลือกที่จะกระทำความผิดเพราะพวกเขาคิดว่าหากโดนเจ้าหน้าที่ตำรวจจับโทษก็แค่ปรับ ซึ่งกำไรที่ได้มากกว่าโทษที่ถูกปรับ

### 5. การบริหารงานจราจร

การบริหารงานจราจร ประกอบด้วยหลัก 3 หรือ 3 E คือ

1. ด้านการดำเนินการวิศวกรรม (ENGINEERING)
2. ด้านการให้การศึกษา (EDUCATION)
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (ENFORCEMENT)

#### การบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายจราจรต่อผู้ขับขี่นั้นเป็นความเกี่ยวพันกันระหว่างตำรวจจราจรกับผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นความเกี่ยวพันระหว่างฐานะผู้ปกครอง และผู้อยู่ใต้ปกครอง ซึ่งตำรวจจราจรมีอำนาจบังคับผู้ขับขี่โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมาย

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526, น. 22) ได้ให้นิยามของ “การบังคับใช้กฎหมายจราจรในหน้าที่ตำรวจ” หมายถึง ความพยายามของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะควบคุมทั่วไปให้ปฏิบัติตาม

กฎหมายจราจร หลังจากที่มาตรการเกี่ยวกับการให้การศึกษาสาธารณะ การฝึกหัดผู้ขับขี่ ยวดยาน การวิศวกรรมจราจร และกิจกรรมอื่น ๆ ในทำนองเดียวกันประสบความสำเร็จด้วย เหตุนี้การบังคับใช้กฎหมายจราจรจึงได้มีความหมายแคบ แต่เพียงการใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับ การจับกุม และการดำเนินคดีอาญาเท่านั้น ความหมายของคำดังกล่าวยังรวมถึง การสอดส่องตรวจตราโดยสายตรวจจราจรทั้งในและนอกเครื่องแบบ การว่ากล่าวตักเตือน ตลอดจนการฝึกอบรมแก่ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรในหลักสูตรพิเศษ เป็นต้น นอกจากนี้ผู้รักษา กฎหมายที่สามารถ ตี้อรรถาธิบายใช้มาตรการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ชุมชนและบุคคล ผู้ละเมิดกฎหมายจราจร สิ่งที่จะต้องระวังสำหรับผู้รักษากฎหมายก็คือ ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่ มิใช่อาชญากร และไม่ควรมีปฏิบัติต่อบุคคลเหล่านี้เยี่ยงผู้กระทำความผิดอาญาร้ายแรง

จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ก็เพื่อเป็นการยับยั้งผู้ละเมิด หรือ ผู้มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมาย หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะเดียวกันการบังคับใช้ กฎหมายจราจรที่เหมาะสมนั้น มิใช่เพื่อทำให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกิดความเสียหาย ความคับข้องใจ หรือความเกลียดชังผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่เพื่อให้ผู้ละเมิดกฎหมายได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยง พฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน ในการใช้รถใช้ถนนโดยไม่ คำนึงถึงบุคคลอื่น การบังคับใช้กฎหมายจึงอาจจัดเป็นกระบวนการทางการศึกษาในแง่ที่ว่าพฤติกรรม ละเมิดกฎหมายจราจรก่อให้เกิดสิ่งเร้าที่ไม่ถึงปรารถนา ซึ่งจะมีผลย้อนกลับไปในทิศทางลด พฤติกรรมดังกล่าว อนึ่ง เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นไปโดยสอดคล้องกับมาตรฐาน การปฏิบัติที่พึงประสงค์ ตำรวจควรกำหนดนโยบาย เพื่อเป็นแนวทางบังคับใช้กฎหมายจราจรของ เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ

องค์ประกอบของสภาพปัญหาจราจร ได้แก่

องค์ประกอบของสภาพปัญหาจราจร ผู้ศึกษาจะขอกล่าวถึงองค์ประกอบของสภาพ ปัญหาการจราจรที่สำคัญ 7 ประการ ดังนี้

1. สภาพน้ำท่วมขังบนพื้นผิวการจราจร
2. การก่อสร้างบนผิวจราจร
3. การจราจรติดขัด
4. อุบัติเหตุจราจร
5. ฝุ่นและควันพิษจากท่อไอเสีย
6. การละเมิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ยวดยาน

#### 7. ความไม่เพียงพอของบริการสาธารณะ

1. สภาพน้ำท่วมขังบนพื้นผิวจราจร หมายถึง การที่น้ำฝนหรือน้ำตามแม่น้ำลำคลองไหลมาอยู่บนถนนหรือพื้นผิวจราจร ทำให้เป็นอุปสรรคในการเดินทางของรถหรือคนเดินทาง
2. การก่อสร้างบนผิวจราจร หมายถึง การที่มีการก่อสร้างต่อเติม หรือการทำกาอื่น ๆ บนถนนหรือพื้นผิวจราจร ทำให้เป็นอุปสรรคในการเดินทางของรถหรือคนเดินทาง
3. การจราจรติดขัด หมายถึง การเดินทางของรถในถนนหรือพื้นผิวจราจรไม่สะดวก อันเนื่องมาจากสาเหตุต่าง ๆ เช่น รถจำนวนมาก หรือมีอุปสรรคเกี่ยวกับการเดินทางอื่น ๆ เป็นต้น

ส่วนคำว่า “การจราจร” (Traffic) เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อ พ.ศ.2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก เสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้เริ่มเพิ่มมากขึ้น เช่น รถแท็กซี่ขนาดเล็ก และยังมี การสร้างสะพานพุทธยอดฟ้า เชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ทำให้มีพื้นที่เพื่อการจราจรกว้างขวางขึ้น มีผู้นิยมใช้รถมากกว่าเดิม พ.ศ.๒๕๐๑ พล.ต.ช.บี พอลเล็ค เป็นผู้ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทยและได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎร ให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ.2477 จากนั้นมาคำว่า “จราจร” ก็ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน การจราจรนั้นหมายถึง คน สัตว์ และยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนนหลวง โดยเคลื่อนด้วยแรงคนหรือเครื่องจักร หรือลากจูงไปด้วยสัตว์พาหนะ

จะเห็นได้ว่าเมื่อชานเมืองเจริญขึ้น ปัญหาความคับคั่งแออัดของการจราจรก็เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นควบคู่ไปกับความเจริญนี้ด้วย ดังจะเห็นได้จากประเทศอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมัน สหรัฐอเมริกา หรือญี่ปุ่น ในเมืองใหญ่ ๆ เช่น ลอนดอน ปารีส บอนน์ นิวยอร์ก วอชิงตัน โตเกียว ต่างประสบปัญหาเช่นเดียวกันนี้ทั้งสิ้น และเป็นปัญหาที่ไม่อาจหยุดยั้งได้ตราบดีที่ประชากรยังเพิ่มจำนวนอยู่ จำนวนยานพาหนะที่ใช้ในการคมนาคมขนส่งยังมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต

4. อุบัติเหตุจราจร หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการเดินทางไปมาของคนซึ่งประสบเหตุโดยไม่คาดไว้ก่อน ทำให้มีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้น ตามความหมายนี้อุบัติเหตุจราจรจึงมีความเกี่ยวข้องกับคนที่เดินทางไปมาและประสบเหตุโดยไม่คาดไว้ก่อน ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากการกระทำของตนเอง หรือการกระทำของผู้อื่นหรือสิ่งอื่นก็ได้ เช่น เกิดจากความประมาทของตนเองไม่ใช้ความระมัดระวังเท่าที่ควร เพราะคิดว่าเป็นเส้นทางที่เคยชินแล้ว หรืออาจเกิดจาก

ผู้ซบชี่รายอื่นซบรกดขณะเมาสุรา หรือมีสัตว์ัดตนารถในระะกะระชั้นซิด เป็นต้น เหตุการณ์ดังกล่าวนี้จะต้องมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นด้วย จึงจะถือว่าเป็นอุบัติเหตุเหตุจรรยาจร สิ่งผิดปกติ ได้แก่ รถชนกันเฉี่ยวกัน ทำให้มีผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหายอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจรรยาจรทางบก อาจจำแนกเป็นประเภทใหญ่ ๆ 3 ประเภท คือ ความสูญเสียทางชีวิตร่างกาย (human loss) ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม (Psychological and social losses) และความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (economic loss)

1. ความสูญเสียทางชีวิตร่างกาย ความสูญเสียทางชีวิตร่างกายในที่นี้ หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุจรรยาจรถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บ องค์การอนามัยโลกได้จำแนกการตายออกเป็น 3 อย่าง คือ การตายจากอุบัติเหตุร้ายแรง เป็นการตายที่เกิดขึ้นทันทีหรือภายใน 1 สัปดาห์ของอุบัติเหตุ การตายจากอุบัติเหตุ เป็นการตายที่เกิดขึ้นระหว่าง 1 สัปดาห์แต่ไม่เกิน 1 ปี หลังจากเกิดเหตุ และการตายสืบเนื่องจากผลของอุบัติเหตุเป็นการตายที่เกิดขึ้น 1 ปี หรือมากกว่าหลังอุบัติเหตุ นอกจากนี้องค์การอนามัยโลกยังได้จำแนกการบาดเจ็บออกเป็น 9 อย่างคือ บาดเจ็บเล็กน้อย บาดเจ็บปานกลาง บาดเจ็บมาก บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บวิกฤต บาดเจ็บวิกฤตมาก บาดเจ็บทำงานไม่ได้ชั่วคราว บาดเจ็บพิการบางส่วน และบาดเจ็บพิการสิ้นเชิง แต่สำหรับประเทศไทยการเก็บรวบรวมข้อมูลคงไม่มีการจำแนกละเอียด เช่น ขององค์การอนามัยโลก ดังนั้นอุบัติเหตุจรรยาจรทางบกที่ได้จำแนกจำนวนคนตาย คนบาดเจ็บของแต่ละประเทศจึงอาจมีจำนวนที่แตกต่างกันเพราะเหตุนี้ประการหนึ่งด้วย

2. ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม ความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนี้กล่าวได้ว่าเป็นความสูญเสียที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตา เพราะเป็นรูปของนามธรรมขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุหรือของสังคมนั้น ๆ และยังไม่มืสูตรที่จะคำนวณความเสียหายทางนี้โดยตรงจะมีก็เพียงการประเมินโดยการประมาณเท่านั้น และการยอมรับผลการประเมินก็ขึ้นอยู่กับมาตรการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุของแต่ละประเทศ

ความสูญเสียทางจิตใจและสังคมนี้ ได้แก่ ความเจ็บปวด ความเศร้าโศก ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว เสียขวัญ เสียจริต จิตพินเพื่อน การถูกตัดออกจากสังคม ทอดทิ้งโดดเดี่ยว ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนได้ด้วยเงิน เป็นผลให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติ จากข้อมูลของปาร์คเกอร์ พบว่า อาการป่วยของผู้ประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์มีอาการปวดศีรษะมากเป็นอันดับสูงสุด รองลงมาคือ การวิตกกังวล ความหวาดกลัว และบุคลิกภาพเปลี่ยนแปลงไป

3. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เมื่อกกล่าวถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจคนทั่วไปมักจะมองแต่เพียงว่าในแต่ละปีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกี่ราย ทรัพย์สินเสียหายเท่าไร ซึ่งเป็นเรื่องง่ายที่จะตอบ

เพราะแบบรายงานอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็มีการประเมินราคาทรัพย์สินเสียหายไว้ อยู่แล้ว เพียงแต่นำมารวมเข้าไว้ด้วยกันก็จะปรากฏเป็นสถิติที่ต้องการ แต่สถิติที่ปรากฏนั้นเป็น เพียงสถิติที่ประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจไว้อย่างหยาบ ๆ เท่านั้น เพราะเป็นการประเมิน ความเสียหายเพียงทางวัตถุ ส่วนความสูญเสียของผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่ควรประเมินได้ ก็ยังมี เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยการทำงาน ค่าขาดไร้อุปการะ ค่าปลงศพ เป็นต้น

แม้ว่าจะเป็นการประเมินค่าความเสียหายเพียงทรัพย์สิน และยังมีการเกิดอุบัติเหตุ รายอื่นที่ไม่มาแจ้งความ แต่ความสูญเสียทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจรรยาบรรณทางบกที่สามารถรวบรวม ได้ในแต่ละปียังมีสูงถึง 100 ล้านบาท

ความสำคัญของการเก็บข้อมูลความเสียหายทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุให้ละเอียด ดังเช่นต่างประเทศบางประเทศนั้น ประการสำคัญก็เพื่อจะได้รู้ต้นทุนอุบัติเหตุ (cost of accidents) แต่การสูญเสียชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ตลอดจนค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินคดีสอบสวนอุบัติเหตุ การกู้ภัย กองทุนเงินทดแทน และการประกันภัย นอกจากนี้ ยังจะ ได้รู้ต้นทุนการป้องกันอุบัติเหตุ นับแต่ค่าใช้จ่าย การบริหารวิศวกรรม การศึกษา การฝึกอบรม การวิจัย การสถิติ การปราบปรามผู้กระทำผิดความผิดด้วย

ลักษณะของอุบัติเหตุจรรยาบรรณ การจะรู้ลักษณะของอุบัติเหตุจรรยาบรรณได้จะต้องมีการ วิเคราะห์เพื่อให้รู้สาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ โดยสร้างหน่วยของอุบัติเหตุขึ้นเพื่อเปรียบเทียบ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และเพื่อเปรียบเทียบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนสายต่าง ๆ ตามพื้นที่ของ แต่ละประเทศ หน่วยที่ใช้เพื่อเปรียบเทียบความรุนแรงของอุบัติเหตุมีหลายหน่วย เช่น

- อัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุโดยคิดจากจำนวนประชากร เป็นหน่วยของ อุบัติเหตุที่แสดงถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่มีต่อชุมชนนั้น ๆ โดยแสดงเป็นอัตราการตาย เนื่องจากอุบัติเหตุต่อประชากร 100,000 คน

- อัตราการตายเนื่องจากอุบัติเหตุโดยคิดจากจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน เป็น หน่วยของอุบัติเหตุอีกแบบหนึ่งที่แสดงถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่มีต่อชุมชนนั้น ๆ โดยแสดง เป็นอัตราการตายต่อจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน 1,000 คัน

นอกจากนี้ยังมีอีกหลายหน่วยที่ไม่ได้กล่าวถึง การบอกลักษณะของอุบัติเหตุจรรยาบรรณ ในนี้เป็นการหาสาเหตุของอุบัติเหตุจากลักษณะการชนและตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุโดยวิธีการ ทางวิศวกรรมโดยเฉพาะ ซึ่งก็มีวิธีดำเนินการอยู่หลายแบบ แต่ในที่นี้จะบอกลักษณะของอุบัติเหตุ จรรยาบรรณโดยใช้แบบ “รหัสลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ” ของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นการจำแนก

ลักษณะการชนแบบต่าง ๆ โดยใช้รหัสมีลักษณะการชนและลักษณะของถนนซึ่งจัดไว้เป็นหมวดหมู่

ตามแบบ CRUM ได้จำแนกลักษณะของอุบัติเหตุตามลักษณะการชนออกเป็น 10 แบบ ตามลักษณะการชนดังนี้

1. แบบชนคนเดินเท้า (pedestrian)
2. แบบชนจักรยานสามล้อ (pedal cyclist)
3. แบบชนบริเวณทางแยกจากคนละถนน (intersection vehicles from two streets)
4. แบบชนบริเวณทางแยกจากถนนสายเดียวกัน ((intersection vehicles from streets)
5. แบบความบกพร่องของผู้ขับขี่ (maneuvering)
6. แบบชนบนถนน (on path)
7. แบบชนเนื่องจากการแซง (overtaking)
8. แบบชนบริเวณทางโค้ง (cornering)
9. แบบชนนอกถนน (off path)
10. แบบอื่น ๆ (miscellaneous)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (ศราวุฒิ พันธ์ขาว, 2524, น. 315-316) ได้แก่

1. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับคน
2. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับรถ
3. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม
  1. คน หมายถึง ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า คนโดยสาร และเจ้าหน้าที่ของรัฐมีส่วนเข้าไปเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบกมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ และผู้ขับขี่จะเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด
  2. รถ หมายถึง ยานพาหนะทางบกทุกชนิดเว้นแต่รถที่เดินบนราง สภาพของรถที่อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ รถที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง และรถที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ก่ออุบัติเหตุมากที่สุด
  3. ทาง มีความหมายกว้างกว่าถนน เพราะนอกจากจะเป็นทางเดินรถแล้ว ยังรวมถึงทางที่ประชาชนใช้ในการจราจรด้วย ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับทาง ได้แก่ จำนวนช่องเดินรถ ความกว้างของช่องเดินรถ แนวกั้นกลางถนน ไหล่ทาง เครื่องกั้นข้างทาง

พื้นผิวทาง แสงสว่าง การออกแบบทางเลขาคนิตของทางและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมซึ่งหมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างรอบตัวคนและต้องมีส่วนต่อผู้ขับขี่ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมี 3 ประการ คือ จากอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ จากอุปสรรคทางธรรมชาติ และจากการกระทำของคน

### 1. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับคน

“คน” ในที่นี้ ได้แก่ ผู้ขับขี่ คนโดยสาร คนเดินเท้า รวมเรียกว่า ผู้ใช้ทาง และมีผู้ที่ไม่ใช้ทางโดยตรง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งปัจจัยนี้บางส่วนเกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม ภาวะทางจิตใจ และภาวะทางกาย ซึ่งจะกำหนดพฤติกรรมของผู้ใช้ทางที่สำคัญ คือ อายุ เพศ แอลกอฮอล์ และยา สภาวะทางกาย และสภาวะทางจิตใจ

### 2. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับรถ

“รถ” ในที่นี้หมายถึง ยานพาหนะทางบกทุกชนิด ได้แก่ รถยนต์ รถบรรทุก รถยนต์โดยสารประจำทาง รถเมล์เครื่อง รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ เว้นแต่รถที่เดินบนรางตามกฎหมายควบคุมโดยการจดทะเบียนที่กรมการขนส่งทางบกมีการตรวจสภาพยานพาหนะสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง เช่น สภาพของยาง ระบบห้ามล้อ เป็นต้น และยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เช่น รถที่ใช้ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร ไม่มีเข็มขัดนิรภัย และหมวกนิรภัย เป็นต้น

### 3. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม

“ทาง” หมายถึง ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินภายในซึ่งทางไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน ทางที่ประชาชนใช้ในการจราจร และรวมถึงทางส่วนบุคคล ที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามกฎหมายจราจร แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ ส่วนลักษณะของทางที่มีผลต่ออุบัติเหตุมีดังนี้ จำนวนช่องเดินรถ ความกว้างขวางของช่องทางเดินรถ แนวกั้นกลางถนน ไหล่ทาง เครื่องกั้นข้างทาง พื้นผิวทาง แสงสว่าง การออกแบบทางเลขาคนิตของทาง “สภาพแวดล้อม” หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเรา อันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งจะต้องมีส่วนต่อผู้ขับขี่ด้วย แบ่งเป็น 3 ประการ

ก. อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ เช่น ป้ายจราจรซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือน จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนในเวลาการตรวจจับ และกลางคืน เป็นต้น

ข. อุปสรรคทางธรรมชาติ คือ ทัศนวิสัยที่ไม่ดีต่าง ๆ ได้แก่ หมอกลงจัด ฝนตกหนัก น้ำท่วมทาง เป็นต้น

ค. การกระทำของคน ที่พบในเขตเมืองมากที่สุด คือ มลพิษต่าง ๆ เช่น การเกิดเสียงรบกวนจากท่อไอเสียรถ และควันพิษจากท่อไอเสียรถ และปัญหาการติดทำให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ได้ ส่วนนอกเขตเมืองที่พบ และอันตรายมาก ได้แก่ การเผาวัสดุพวกหญ้า ฟางข้าว ไร่ไม่ บริเวณข้างทาง จะเกิดหมอกควันหนาที่บ การนำสัตว์เลี้ยงมาปล่อยข้างทาง และการประกอบอาชีพการรวมของโจรคนร้าย คือ การนำน้ำมันหรือน้ำมันผสมชักฟอกมาราดบนถนนให้ลื่น และการชิงลวดดัดกรวยจักรยานยนต์ เวลาค้าคืน เป็นต้น นอกจากนี้สภาพแวดล้อมจากความบกพร่องของผู้ขับขี่ เช่น การจอดรถไม่เปิดคอมไฟในเวลากลางคืน หรือการลากจูงหรือบรรทุกสิ่งของยื่นล้ำออกนอกตัวรถ แต่ไม่ติดสัญญาณ หรือเครื่องหมายสะท้อนแสงไว้ให้รถอื่นสังเกต และการบรรทุกดินตกหล่นในทาง เป็นต้น

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก

1. มาตรการทางการศึกษาและฝึกอบรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก
2. มาตรการทางวิศวกรรมจราจร
3. มาตรการทางการแพทย์
4. มาตรการทางกฎหมาย

1. มาตรการทางการศึกษาและฝึกอบรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก

มาตรการทางการศึกษาและฝึกอบรม เป็นการปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัยและความมีระเบียบวินัยแก่ผู้ใช้ทางอย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยใช้ 2 วิธีการ คือ การให้การศึกษาดังตรง และทางอ้อม

2. มาตรการทางวิศวกรรมจราจร

มาตรการทางวิศวกรรมจราจร เป็นการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางบกโดยตรงเพื่อป้องกันมิให้เกิดซ้ำอีก โดยศึกษาจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 แนวทาง คือ การปรับปรุงแก้ไขทางและสภาพแวดล้อมของทาง และการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุตามลักษณะการชน

3. มาตรการทางการแพทย์

มาตรการทางการแพทย์ แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ การตรวจสอบสุขภาพของผู้ขับขี่ก่อนรับใบอนุญาตขับรถ ได้แก่ การตรวจความสามารถในการเห็น ได้ยินและการควบคุมบังคับรถ และการตรวจสอบสุขภาพของผู้ขับขี่ภายหลังได้รับใบอนุญาตขับรถเป็นระยะ ๆ

#### 4. มาตรการทางกฎหมาย

มาตรการทางกฎหมาย เป็นการควบคุมบังคับให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตาม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถและใช้ถนน โดยการป้องกันการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการชักชวนให้หลีกเลี่ยงการฝ่าฝืนกฎหมาย และโดยการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

##### ฝุ่นและควันพิษจากท่อไอเสียรถ

หมายถึง มลภาวะทางอากาศเสียที่เป็นอันตรายต่อชีวิตร่างกายและจิตใจของผู้ขับขี่ ยวดยาน และประชาชนทั่วไป การได้รับอันตรายจากมลภาวะรถมีใน 3 ลักษณะ ได้แก่

อันตรายจากมลพิษของรถยนต์ (กรมการขนส่งทางบก, 2534, น. 106) มลพิษของรถยนต์มาจากก๊าซประเภทต่าง ๆ

ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เกิดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ คือ มีออกซิเจนน้อย CO จะรวมตัวกับเฮโมโกลบิน (Hemoglobin) ในโลหิตได้ดีกว่าออกซิเจน ดังนั้น CO จะไปแทนที่ออกซิเจนในโลหิต ทำให้การนำออกซิเจนไปยังเซลล์ต่าง ๆ ของร่างกายลดน้อยลง ทำให้ร่างกายมีอาการเวียนศีรษะ อ่อนเพลีย หน้ามืด เป็นลมหมดสติ จนถึงตายได้ในที่สุด

ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO<sub>2</sub>) เกิดจากการเผาไหม้ของกำมะถัน ที่มีเจือปนอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิง ปริมาณของก๊าซพิษชนิดนี้จึงขึ้นอยู่กับคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงที่รถใช้เนื่องจาก SO<sub>2</sub> มีคุณสมบัติเป็นกรม จึงไม่เพียงเป็นพิษต่อมนุษย์เท่านั้น แต่ยังเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ เช่น ปัญหาฝนกรด อากาศที่เกิดแก่อำนาจมนุษย์ที่พบบ่อย คือ กรดระคายเคืองแสบตา

ไนโตรเจนออกไซด์ (NO) เกิดจากการเผาไหม้ที่อุณหภูมิสูง ทำให้ไนโตรเจน (N) และออกซิเจน (O) ในอากาศรวมตัวกัน ก๊าซจะทำลายสุขภาพ ทำให้แสบคอ แสบจมูก และเป็นตัวส่งผลให้เกิดมลภาวะอื่น ๆ ตามมา

ไฮโดรคาร์บอน (HC) เกิดจากการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์และการระเหยของเชื้อเพลิง ทำให้เกิดอาการแสบจมูก คอ และเชื่อว่าเป็นตัวก่อให้เกิดมะเร็ง รวมทั้งส่งผลให้เกิดมลภาวะอื่น ๆ

ฝุ่นละออง เขม่าควัน เกิดจากสภาพการเผาไหม้ที่ไม่สมบูรณ์ พิษต่อระบบทางเดินหายใจ ทำให้เกิดโรคหลอดลมอักเสบได้

สารตะกั่ว เป็นสารที่ใช้ผสมในน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อเพิ่มค่าออกเทนไนโตรเจนออกไซด์ (NO) เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดโรคโลหิตจาง เป็นอันตรายต่อทารก รวมทั้งระบบประสาท

##### อันตรายของมลภาวะของเสียง (อรทัย รวยอาจิณ, 2531, น. 39)

มลภาวะของเสียงเกิดจากระดับความดังของเสียงที่ไม่ออกจากท่อไอเสียของส่วนอื่น ๆ ของตัวยานพาหนะขณะที่ยานพาหนะเคลื่อนที่ ระดับความดังของเสียงจาก ท่อไอเสียจะขึ้นอยู่กับ

กับขนาด และสภาพของเครื่องยนต์และจำนวนของยานพาหนะที่ติดเครื่อง รวมตัวกันในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง หรือเคลื่อนผ่านจุดใดจุดหนึ่ง

#### การละเมิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

หมายถึง การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎ ข้อบังคับ ที่กำหนดขึ้นตามกฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวง ข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติทั้งสิ้น โดยมีผลทำให้เกิดขบวนการจราจรและเป็นอุปสรรคในการเดินทาง

กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการจราจรนั้น ได้มีการตราออกเป็นพระราชบัญญัติ และกฎหมายลำดับรองต่าง ๆ เพื่อควบคุมบังคับบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และคนเดินเท้า ตลอดจนบังคับตัวรถที่ใช้วิ่งบนทาง ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน ในการนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษทางอาญาไว้สำหรับผู้ฝ่าฝืนเพื่อให้เกิดผลในการบังคับยิ่งขึ้น กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่สำคัญ ได้แก่

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535, (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2537 และ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2537

3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2524, (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2525, (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2527, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2528, (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2530, (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2530 และ (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2537

4. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งหลายเหล่านี้ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มีการออกกฎกระทรวง ข้อกำหนด คำสั่ง และประกาศต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบังคับให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวกและปลอดภัย โดยมีเจ้าพนักงานของหน่วยงานของรัฐ ได้แก่ กรมตำรวจ กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้รักษากฎหมาย และบังคับใช้ให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนั้น ๆ

เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน มีลักษณะเป็นข้อห้าม สังคมบางส่วนจึงมักถือว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ใคร ๆ ก็อาจจะกระทำความผิดได้ ไม่ถือว่าเป็นความผิดที่รุนแรง อีกทั้งยังไม่ถือเป็นการประกอบอาชญากรรม ดังนั้น การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักจะถูกละเลย และมีการละเมิด ซึ่งจะเห็นได้โดยทั่วไปเกือบทุกหนทุกแห่ง เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถซ้อนคัน ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร คนเดินถนนไม่ข้ามถนนทางม้าลายหรือสะพานลอย

การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน ส่วนใหญ่กฎหมายกำหนดให้สามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงาน โดยให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลยพินิจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดที่มารายงานตัวตามใบสั่ง สำหรับความผิดบางฐานที่ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรง กฎหมายกำหนดให้ผู้กระทำผิดจะต้องขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เช่น ความผิดเกี่ยวกับการขับรถภายใต้อิทธิพลยาเสพติด ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถ เมาสุรา ขับรถในทาง เป็นต้น

จากสภาพการจราจร และขนส่งที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน ทำให้บทบัญญัติตลอดจนบทลงโทษ และวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำผิดดังกล่าว ขาดความเหมาะสมและเกิดผลในการยับยั้งอย่างที่สุด เพราะความผิดบางฐานความผิดที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคมอย่างรุนแรง กฎหมายในปัจจุบันยังกำหนดวิธีการดำเนินการ และการลงโทษ ในลักษณะเดียวกับความผิดจราจรเล็กน้อยอยู่ เช่น ความผิดเกี่ยวกับการขับรถที่ก่อให้เกิดเสียงดังหรือควันดำเกินมาตรฐาน การฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การทำสิ่งของที่บรกรทุกกหล่นบนทาง การขับรถเร็วเกินกำหนด ความผิดเหล่านี้ล้วนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรร้ายแรง การจราจรติดขัด และเกิดผลเสียต่อสังคมอย่างรุนแรงได้ จึงควรพิจารณากำหนดความผิดดังกล่าวให้เป็นความผิดที่ให้ศาลได้ใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาพิพากษา และกำหนดบทลงโทษให้เหมาะสม

จากสภาพความไม่เหมาะสมของบทลงโทษ และวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำผิดดังกล่าว ทำให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก ยังผลให้เกิดอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง นอกจากนี้การที่กระบวนการบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ ย่อมทำให้ผู้กระทำผิดเคยชินต่อการกระทำผิด และกระทำผิดมากขึ้น ส่วนผู้ปฏิบัติตามกฎหมายอาจเกิดความท้อแท้ที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย และกระทำผิดได้ เมื่อมีการกระทำผิดมากขึ้นย่อมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นไปด้วย

จึงควรทบทวนมาตรการทางกฎหมาย ของกฎหมายจราจรในปัจจุบัน ว่ามีสภาพบังคับให้เกิดผลตามเจตนารมณ์แห่งบทบัญญัติของกฎหมายหรือไม่ และทบทวนกระบวนการ

บังคับใช้ กฎหมายว่ามีปัญหาข้อบกพร่องหรือขัดข้องอย่างไร ควรที่จะมีการแก้ไข ออกข้อกำหนด ข้อบังคับเพิ่มเติมหรือไม่และมีแนวทางใดบ้างที่จะมาช่วยเสริมสร้างการบังคับใช้กฎหมายให้มี ประสิทธิภาพดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ตลอดจนกระบวนการพิจารณาคดีจราจร ซึ่งใช้ กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในศาลไทยปัจจุบันมีความเหมาะสมกับคดีความผิดต่อกฎหมาย จราจรหรือไม่เพียงไร ซึ่งการดำเนินการในการเสริมสร้างวินัยด้วยการเพิ่มมาตรการบังคับใช้ กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นนี้ ควรดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินการตามแผนการแก้ไข ปัญหาทางวิศวกรรมจราจร และการให้การศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดผลสูงสุด ในการแก้ไขปัญหา

#### นโยบายและมาตรการจราจรทางบก

ในสมัยก่อนปริมาณรถมีไม่มากมีถนนเพียงพอ การจัดการจราจรได้มีนโยบายเน้น เพื่อให้ “รถ” เคลื่อนที่ไปโดยสะดวกเป็นส่วนใหญ่มาก แต่เมื่อแก้ปัญหาไปเรื่อย ๆ ปริมาณรถก็ยิ่ง เพิ่มขึ้น ในการจัดการจราจรได้เปลี่ยนแปลงไปโดยเน้นแก้ไขปัญหาที่ “คน” เป็นส่วนใหญ่ พร้อม กันนั้นได้ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้ามากขึ้นพร้อมกันด้วย (ศิริพงษ์ อ่องแสงคุณ, 2540, น. 5) ได้กล่าวว่า นโยบายการจัดการจราจรจะต้องนำข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ มาพิจารณาร่วมด้วยดังนี้ ความปลอดภัยของการจราจร

1. สภาพแวดล้อม
2. ค่าใช้จ่าย

การวางนโยบายการจัดการจราจร จะเป็นการแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ สภาพการจราจรติดขัด การใช้ถนนของกลุ่มต่าง ๆ เช่น กลุ่มผู้เดินทางประจำ กลุ่มผู้เดินทาง ทางผ่านตัวเมืองเป็นครั้งคราว นักท่องเที่ยว ผู้เดินเท้า ผู้ใช้รถ สภาพของการขนส่งมวลชน

เมื่อวางมาตรการแก้ไขปัญหาลักษณะอุปสรรคในกลุ่มต่าง ๆ ให้ดีขึ้นแล้ว แทนที่สภาพจราจร จะดีขึ้น กลับส่งผลให้ปริมาณการเดินทางของกลุ่มนั้นเพิ่มอีก เนื่องจากสภาพปัญหาจราจรที่มีอยู่ เดิมจะเป็นตัวแปรที่ช่วยกีดขวางการเดินทางไว้ เมื่อแก้ไขปัญหารถขึ้นจุดนั้นถูกกีดไว้จาก สภาพปัญหาจราจรกลับเพิ่มปริมาณการเดินทางขึ้นอีก

แนวทางการแก้ไขปัญหานั้นเน้นในการเพิ่มพื้นที่ถนนหรือวิธีการใด ๆ ที่จะช่วยให้ การเดินทางเพิ่มได้มากขึ้นก็ยังไม่ช่วยแก้ไขปัญหารถติดทั้งหมด ดังนั้น การจัดการจราจรโดยเป็น วัตถุประสงค์ต่าง ๆ จะต้องใช้อย่างต่อเนื่อง และเป็นหนทางที่แท้จริงที่จะช่วยแก้ไขปัญหารถติด

ได้วัตถุประสงค์ต่าง ๆ ได้แก่ การปรับปรุงความเร็วในการเดินทาง การแก้ไขปัญหาจุดติดต่าง ๆ การปรับปรุงระบบรถประจำทาง และการปรับผิวทางการจราจรและช่องทางกีดรถ เป็นต้น

มาตรการของการควบคุมปริมาณในการจราจรโดยทั่วไปแล้ว ประกอบด้วย 2 ตัวประกอบหลัก (ศิริพงษ์ อ่องแสงคุณ, 2540, น. 6) คือ

1. การควบคุมปริมาณการจราจร
2. การควบคุมการไหลเวียนของกระแสการจราจร

การควบคุมปริมาณการจราจรมีเทคนิคการควบคุมดังนี้ โดยการเก็บเงินผู้ใช้ถนน เก็บเงินย่านธุรกิจ การสลับเวลาการทำงาน การใช้ยานพาหนะร่วมกัน การใช้รถโรงเรียน การใช้รถวันคู่วันคี่ การควบคุมการจอดรถ การควบคุมการใช้ที่ดิน และการให้สิทธิพิเศษแก่รถโดยสารสาธารณะ เช่น บัสเลน บัสเวย์ และถนนสำหรับรถเมล์เท่านั้น เป็นต้น ส่วนการควบคุมการไหลเวียนของกระแสการจราจร ได้แก่ การจัดรถเดินทางเดี่ยว ระบบเดินรถสลับทิศทาง การเลี่ยงรถ การควบคุมการจราจร ณ บริเวณทางแยก เช่น วงเวียน สัญญาณไฟจราจร และการแยกระดับถนน เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีมาตรการอื่น ๆ ในการแก้ไขปัญหาจราจร ได้แก่ มาตรการจัดสร้างสถานีขนส่งสินค้าชานเมือง มาตรการช่องเดินรถมวลชน มาตรการกวดขันวินัย การใช้รถใช้ถนนและมาตรการบังคับการประกันภัยรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

นโยบายและมาตรการจราจรกระทบต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างไร นโยบายและมาตรการจราจรมีผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก การที่มีนโยบายและมาตรการจราจรที่ดีสามารถนำมาใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรมก็จะทำให้สภาพปัญหาจราจรอันได้แก่ สภาพน้ำท่วมขังบนพื้นผิวการจราจร การก่อสร้างบนผิวการจราจร การจราจรติดขัด อุบัติเหตุจราจร ฝุ่นละอองควันพิษจากท่อไอเสีย การละเมิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ และ ความไม่เพียงพอของบริการสาธารณะ ลดน้อยลงให้การจราจรคล่องตัว ทำให้เกิดมลภาวะอากาศเป็นพิษอันเนื่องมาจากท่อไอเสียรถยนต์น้อยลง ทำให้ลดการติดขัดและลดอุบัติเหตุไม่ให้เกิดความเสียหายก่อให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย ซึ่งได้แก่ การเจ็บป่วย ความเครียด ความอ่อนเพลีย และความเมื่อยล้า กระทบต่อชีวิตบุคคล ได้แก่ การพักผ่อน และนันทนาการ กระทบต่อชีวิตครอบครัว ได้แก่ ความสัมพันธ์ภาพในครอบครัวและบทบาทหน้าที่ของสมาชิกในครอบครัว และกระทบต่อชีวิตการทำงาน ได้แก่ ความเครียด และความล่า ในการทำงานและปัญหาพฤติกรรมในการทำงาน ลดน้อยตามไปในตัวเช่นกัน ซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีคุณภาพชีวิตและสุขภาพอนามัยที่ดีขึ้น สามารถให้การบริการดูแลอำนวยความสะดวกด้วยการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น อันเป็นผลมาจาก

การวางนโยบายและมาตรการจราจรนั่นเอง ดังนั้นรัฐจึงควรให้ความสำคัญแก่สภาพการปฏิบัติงาน และสุขภาพอนามัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยการจัดสวัสดิการเป็นพิเศษ และเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอเพื่อลดเวลาการทำงานที่มีความตรากตรำให้เหมาะสมต่อไป

#### 4. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับตำรวจจราจร

##### บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

บทบาทหน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการจับกุมผู้ฝ่าฝืนและกระทำความผิดกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ พระราชบัญญัติขนส่งทางบกฯ ซึ่งล้วนแต่เป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาทั้งสิ้น เมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งที่ฝ่าฝืนมาตราในกฎหมายดังกล่าว เจ้าพนักงานตำรวจต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา นอกจากนี้แล้วตำรวจจราจรยังมีหน้าที่อื่น ๆ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร ในแผนแม่บทของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2545-2549) สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดแนวทางการดำเนินการในแผนการจราจร ดังนี้ (กองบัญชาการตำรวจนครบาล, 2545, น. 7) ดังนี้

1. งานจราจรในโครงการพระราชดำริ ดำรงและขยายผลการแก้ไขปัญหาจราจรตามแนวพระราชดำริในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล

##### 2. การบริหารงานจราจร

2.1 พัฒนาระบบงานจราจรไปสู่แนวทางการบริหารจัดการที่ดีมีเอกภาพ และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ภายใต้ระบบการควบคุมและสั่งการจราจร (Traffic Control Management) อย่างต่อเนื่องตามแผนแม่บทเดิม และเป็นการเสริมระบบการแก้ไขปัญหาการจราจรแบบการจัดการในระบบถนน (Road Management)

2.2 รวบรวมข้อมูลสถิติที่เกิดจากปัญหาการจราจร เช่น สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ฯลฯ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนงานในการแก้ไขปัญหาจราจร

##### 3. งานอำนวยความสะดวกการจราจร การป้องกันอุบัติเหตุ และมลภาวะ

3.1 อำนวยความสะดวกในการจราจร ในช่วงโมงเร่งด่วนให้สามารถเพิ่มอัตราความเร็วเฉลี่ยได้อย่างต่อเนื่อง

3.2 ดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อลดอุบัติเหตุและมลภาวะที่เกิดจากการจราจร

3.3 ให้ความรู้ความเข้าใจสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ตลอดจนลดอุบัติเหตุและมลภาวะที่เกิดจากการจราจร

3.4 แสวงหาความร่วมมือจากประชาชนในการแก้ไขปัญหา และพัฒนาระบบจราจร

3.5 บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่องและเสมอภาค ต่อผู้ฝ่าฝืน

บทบาทและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น จำเป็นที่จะต้องปฏิบัติงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันและสอดคล้องกับแผนแม่บทที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดไว้ เพื่อให้การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ปฏิบัติไปในจุดมุ่งหมายเดียวกัน

#### นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อการจัดการจราจร

นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อการจัดการจราจร มีเป้าหมายเพื่อให้การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ปฏิบัติไปในจุดมุ่งหมายเดียวกัน และเกิดผลสัมฤทธิ์ 8 ประการ ดังนี้ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2545)

1. เจ้าพนักงานต้องพิจารณารักษาพื้นผิว และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ผิวจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการกำหนดมาตรการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน บริษัท ร้านค้า ผู้ประกอบกิจการ ที่ต้องใช้ผิวจราจร ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นแกนกลาง

2. เจ้าพนักงานต้องประสานการจราจร และควบคุมปริมาณรถในถนนแต่ละสายให้สัมพันธ์กันในแต่ละช่วงเวลา

3. เจ้าพนักงานต้องระดมกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะช่วงเทศกาล ช่วงเวลาเร่งด่วน และในเส้นทางเข้าออก รวมทั้งท้องที่ซึ่งมีปัญหการจราจรติดขัดมาก โดยให้รองผู้กำกับจราจร และ/หรือสารวัตรจราจร ลงไปควบคุมดูแลการปฏิบัติอย่างใกล้ชิด หากปัญหาที่เกิดขึ้นเกินกำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ให้รีบรายงานผู้บังคับบัญชาทราบเพื่อพิจารณาสั่งการแก้ไขโดยเร่งด่วน

4. เจ้าพนักงานต้องรณรงค์เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจ และปลูกฝังวินัยจราจรให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน นักเรียน นิสิต นักศึกษา ประชาชนทั่วไปอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้สื่อในทุกรูปแบบ

รวมทั้งการจัดส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจออกไปปฏิบัติงานประชาสัมพันธ์ ชุมชน มวลชนสัมพันธ์ ในพื้นที่ เพื่อรณรงค์ขอความช่วยเหลือจากประชาชนให้ลดการกระทำผิดกฎหมายจราจร

5. เจ้าพนักงานต้องกวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยเฉพาะความผิดที่เป็นอุปสรรคของการคล่องตัวของจราจร ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจร หรือสร้างความเดือดร้อนต่อส่วนรวม

6. เจ้าพนักงานต้องจัดการฝึกอบรมอาสาจราจรตามความพร้อมของหน่วยงาน แล้วมอบหมายภารกิจให้ปฏิบัติตามสมควร

7. เจ้าพนักงานต้องสร้างกระแสให้เกิดความร่วมมือจากประชาชนทั่วไป องค์กร หน่วยงานเอกชนและหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ในพื้นที่เพื่อร่วมกันจัดการและแก้ไขปัญหาจราจร

8. เจ้าพนักงานต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง วางแผน เตรียมการ และดำเนินการ อำนวยความสะดวกการจราจรแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลและวันหยุดต่าง ๆ โดยทำการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปทราบถึงสภาพเส้นทาง การเดินทาง การใช้ ความระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

#### หลักของการจัดการบริหารงานจราจร

หลักของการจัดการบริหารงานจราจร จากที่ได้กล่าวถึงแผนและนโยบาย ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแล้วนั้น สามารถที่จะสรุป พอให้ทราบถึง แนวความคิดที่ถึงว่าเป็นหลักสากลของการบริหารงานจราจร ซึ่งจะประกอบไปด้วยหลักการ พื้นฐานที่สำคัญ 3 ประการ (หลัก Tree E's) ได้แก่

1. การวิศวกรรมจราจร จุดมุ่งหมายของวิศวกรรมจราจร คือ การออกแบบผังเมือง การก่อสร้างถนน การติดตั้งและการดูแลอุปกรณ์ เครื่องหมายจราจรตามท้องถนน รวมทั้ง การปรับปรุงการใช้นถนนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อลดความถี่และความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจร ลดความหนาแน่นของการจราจรและเพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการสัญจรบนท้องถนน

2. การให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจร จุดมุ่งหมายเพื่อการศึกษาสาธารณะเกี่ยวกับการจราจร คือ การให้การศึกษา ให้ความรู้ด้านกฎหมาย ระเบียบ วิธีการปฏิบัติแก่ประชาชนในฐานะผู้ใช้รถใช้ถนน ความเข้าใจในปัญหาการจราจร รวมทั้งสนับสนุนนโยบายและ

โครงการรณรงค์เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว และเพื่อพัฒนาอุปนิสัยของประชาชนเกี่ยวกับการร่วมรักษาความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อความปลอดภัย ความสะดวก คล่องตัวในการจราจรโดยส่วนรวม

3. การบังคับใช้กฎหมายจราจร จุดมุ่งหมายของการบังคับใช้กฎหมายจราจร คือ การใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับ การจับกุม และดำเนินคดีอาญา เพื่อควบคุมและบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และยังรวมถึงการสอดส่อง ตรวจสอบว่ากล่าวตักเตือน และประยุคดีใช้รถใช้ถนน ทั้งทางตรงและทางอ้อม

จากแผนแม่บทสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฉบับที่ 4 เกี่ยวกับด้านจราจร นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อการจัดการจราจร และหลักการบริหารการจราจรนั้น จะเห็นได้ว่าในการนำแผนหรือนโยบายเกี่ยวกับการจราจรไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น จะเป็นการปฏิบัติที่ครอบคลุมถึงทั้งในเรื่องของการอำนวยความสะดวก การให้บริการ การประสานความร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่ การจัดฝึกอบรมเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร รวมถึงในด้านการบริหารงานจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจการเก็บรวบรวมข้อมูล สภาพปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ตลอดจนการจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎระเบียบ ข้อบังคับทางจราจร ซึ่งทั้งหมดจากที่กล่าวมาหากทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถที่จะปฏิบัติตามแผนและนโยบายได้ ก็จะสามารถช่วยลดหรือแก้ไขปัญหารถจราจรได้

#### ภารกิจและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีบทบาทและหน้าที่ 2 ประการ คือ (ทัศนพล บัญลึง, 2544, น. 53-54)

1. หน้าที่โดยตรงในการจับกุมผู้ฝ่าฝืนหรือกระทำผิดตามกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ พระราชบัญญัติขนส่งทางบกฯ พระราชบัญญัติรถยนต์ ซึ่งล้วนแต่เป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาทั้งสิ้น ดังนั้นเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งที่เป็นความผิดเฉพาะหน้าที่ฝ่าฝืนในมาตราของกฎหมาย หรือพระราชบัญญัติดังกล่าวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรย่อมมีอำนาจจับกุมในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงาน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา นอกจากนี้ แล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยังมีหน้าที่อื่น ๆ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ได้กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร เช่น

- การให้สัญญาณจรรยาจร ไม่ว่าจะเป็สัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีดก็ตาม (พระราชบัญญัติจรรยาจรทางบกฯ มาตรา 24 และ 25)
- การแสดงเครื่องหมายจรรยาจร (พระราชบัญญัติจรรยาจรทางบกฯ มาตรา 28)
- การจัดการจรรยาจรชั่วคราว ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุตามทีเห็นสมควรเพื่อความสะดวกและเพื่อความปลอดภัยในขณะนั้น (พระราชบัญญัติจรรยาจรทางบกฯ มาตรา 138)
- การจับกุมโดยการออกไปสั่งเจ้าพนักงานจรรยาจร การเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่หรือการว่ากล่าวตักเตือน (พระราชบัญญัติจรรยาจรทางบกฯ มาตรา 140)
- การเคลื่อนย้ายทีหยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องบังคับทีหยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ (พระราชบัญญัติจรรยาจรทางบกฯ มาตรา 59 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 พ.ศ.2533 มาตรา 12)
- การทดสอบผู้ขับขี่เพื่อพิสูจน์ว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่รถหรือไม่ (พระราชบัญญัติจรรยาจรทางบกฯ มาตรา 142 วรรคสอง)

2. หน้าที่ตามระเบียบทีสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทีกำหนดไว้ในคำสั่งกรมตำรวจ (เดิม) ที 507/2538 ลง 30 เมษายน 2538 เรื่องการกำหนดหน้าที่การงานของข้าราชการตำรวจ ในสถานีตำรวจนครบาล ตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจ ซึ่งกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำรวจจรรยาจรไว้ ได้แก่

### 2.1 หน้าที่ของรองสารวัตรจรรยาจร

- จัดการและควบคุมการจรรยาจร เช่น การดูแลเจ้าหน้าที่ให้อยู่ปฏิบัติหน้าที่ตามจุดทีกำหนด ซึ่งสามารถพิจารณาเปลี่ยนแปลงได้ตามเหตุผลความจำเป็น รวมทั้งการติดต่อประสานงานในกรณีเกิดปัญหาความขัดแย้งด้านการจรรยาจร
- ศึกษารวบรวมสถิติ ข้อมูล เกี่ยวกับการจรรยาจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในการจรรยาจร เช่น สถิติในการเกิดอุบัติเหตุจรรยาจร ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจรรยาจร
- ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาจรอบรมชี้แจงให้รู้สภาพปัญหาการจรรยาจร กฎหมาย ระเบียบทีเกี่ยวข้อง ฝึกรอบรมระเบียบวินัย
- สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ได้ปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาจร และแก้ไขข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยจรรยาจร
- ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกไปสั่งเจ้าพนักงานจรรยาจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับจรรยาจร

- จัดการเกี่ยวกับอุบัติเหตุเบื้องต้น เช่น แจ้งพนักงานสอบสวน รักษาสถานที่เกิดเหตุ ปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บเบื้องต้น ช่วยเหลือพนักงานสอบสวนในการรักษา ร่องรอยพยานหลักฐานต่าง ๆ
- เก็บรวบรวมข่าวสาร ข้อมูล หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม เสนอผู้บังคับบัญชาที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง
- จับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งหน้า ซึ่งถ้าหากไม่จับกุมทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนีได้ หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีตามกฎหมาย
- ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ หรือเจ้าหน้าที่ในสายงานอื่นตามความเหมาะสม
- เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลัน หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ในการระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น
- ช่วยสารวัตรจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตหน้าที่ หรือคำสั่งที่กำหนด
- ช่วยงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
- ช่วยงานด้านอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

## 2.2 หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับจราจร ตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรสั่งการ และนำวิทยาการสมัยใหม่ ๆ มาใช้ในงานจราจร
- จัดและควบคุมการจราจร ตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรสั่งการ
- สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ประชาสัมพันธ์ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
- ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่ง หรือการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร จับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
- จัดการรักษาสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น แยกรถคู่กรณีให้พ้นการกีดขวางการจราจรตามความเหมาะสม พร้อมทั้งทำแผนที่โดยสังเขปไว้ ให้ปรากฏตำแหน่งของร่องรอยพยานหลักฐาน เช่น ตำแหน่งรถที่หยุดอยู่หลังของการเฉี่ยวชนกัน ตำแหน่งของผู้บาดเจ็บหรือผู้ตาย รอยขีดขีดหรือรอยครูดบนถนน รอยห้ามล้อรถ สิ่งของต่าง ๆ ที่ตกอยู่ในที่เกิดเหตุ เป็นต้น ดำเนินการให้รถคู่กรณีและพยานไปพบพนักงานสอบสวน

- เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยการรายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้เสนอต่อรองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจร ในกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้ที่หน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ แล้วค่อยรายงานต่อรองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจร ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

- ส่งข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่รวบรวม ได้แก่ ฝ่ายป้องกันปราบปราม  
- จับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งหน้า ซึ่งถ้าหากไม่จับกุมทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนีได้ หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดี

- ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ หรือเจ้าหน้าที่ในสายงานอื่นในการปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม

- เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉบับพลัน หรือตามที่อยู่บังคับบัญชา กำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ในการระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

- ช่วยสารวัตรจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตหน้าที่ หรือคำสั่งที่กำหนด

- ช่วยงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับงานจราจร

- ช่วยงานด้านอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

ซึ่งในการจัดบริการด้านจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีเป้าหมาย เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้สัญจรไปมาในถนนในแต่ละสายได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และถึงที่หมายโดยเร็วที่สุด โดยที่ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกในด้านการจราจรอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะเทศกาล ชั่วโมงเร่งด่วนและในเส้นทางเข้า-ออก เพื่อให้มีการจราจรที่ลื่นไหลตลอดเวลา

หน้าที่และความสำคัญของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (โรงเรียนนายร้อยตำรวจสามพราน, 2537, น. 80-81 อ้างถึงใน ประภาวิน ฉายโคมเลิศ, 2542, น. 26-27) พอสรุปได้ดังนี้

1. ศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

2. สอดส่อง ดูแล แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับงานจราจร

3. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เช่น การจัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุปฐมพยาบาลเบื้องต้น หรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามจำเป็น และจัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ

4. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมายระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

5. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่รวบรวมได้ ต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น เพื่อดำเนินการวางแผนหรือสั่งการต่อไป

6. ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎหมายจราจร โดยเคร่งครัดเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร

กล่าวโดยสรุปว่า ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น ซึ่งถือเป็นงานบริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

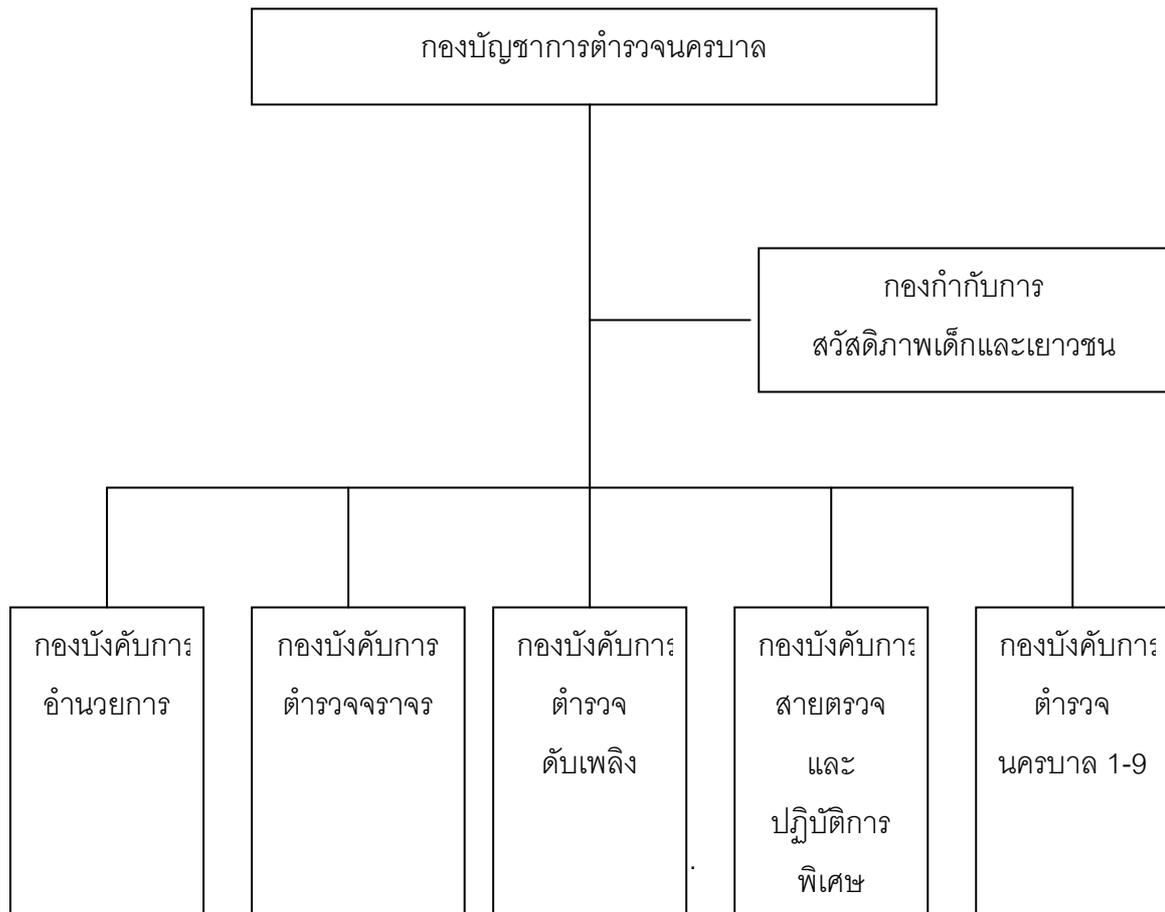
1. การปฏิบัติหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ คือ การให้สัญญาณจราจร (สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีด) การแสดงเครื่องหมายจราจร (ป้ายแสดงเครื่องหมายต่าง ๆ) การจัดการจราจรชั่วคราว (เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน) การจับกุมโดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานหรือการว่ากล่าวตักเตือน การเคลื่อนย้ายรถที่ชำรุด หรือจอดกีดขวาง การทดสอบผู้ขับขี่เพื่อพิสูจน์ว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่หรือไม่

2. การปฏิบัติตามหน้าที่ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ที่ 507/2538 ลงวันที่ 30 เมษายน 2538 คือศึกษารวบรวมสถิติ ข้อมูล ที่เกี่ยวกับการจราจร และการนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในการจราจร จัดการและควบคุมการจราจร สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ และประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการจราจรบนท้องถนน การจัดการสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น

โครงสร้างและการทำงานของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

แผนภูมิที่ 1

การแบ่งส่วนราชการตำรวจนครบาล



## ตารางที่ 2.1

สถานีตำรวจนครบาลในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ถึง 9

|        |  |  |   |                               |
|--------|--|--|---|-------------------------------|
| บก.น.1 | 1. ดุสิต<br>5. ดินแดง<br>9. บางโพ          | 2. พญาไท<br>6. นางเลิ้ง                            | 3. มักกะสัน<br>7. สามเสน                        | 4. ห้วยขวาง<br>8. ชนะสงคราม   |
| บก.น.2 | 1. บางซื่อ<br>5. ประชาชื่น<br>9. สายไหม    | 2. สุทธิสาร<br>6. โคกคราม<br>10.ทุ่งสองห้อง        | 3. พหลโยธิน<br>7. คันนายาว<br>11.ดอนเมือง       | 4. เตาปูน<br>8. บางเขน        |
| บก.น.3 | 1. มีนบุรี<br>5. สุวินทวงศ์<br>9. ร่มเกล้า | 2. นิมิตรใหม่<br>6. หนองจอก<br>10.คลองกรุง         | 3. ลำหิน<br>7. ประชาสำราญ<br>11.จรัญน้อย        | 4. ลำผักชี<br>8. ลาดกระบัง    |
| บก.น.4 | 1. หัวหมาก<br>5. บึงกุ่ม                   | 2. ลาดพร้าว<br>6. บางชัน                           | 3. วังทองหลาง<br>7. ประเวศ                      | 4. โชคชัย<br>8. อุดมสุข       |
| บก.น.5 | 1. วัดพระยาไกร<br>5. ทองหล่อ               | 2. บางโพพวง<br>6. คลองตัน                          | 3. ทุ่งมหาเมฆ<br>7. พระโขนง                     | 4. ลุมพินี<br>8. บางนา        |
| บก.น.6 | 1. พระราชวัง<br>5. พลับพลาไชย 2            | 2. จักรวรรดิ<br>6. ปทุมวัน                         | 3. สำราญราษฎร์<br>7. บางรัก                     | 4. พลับพลาไชย 1<br>8. ยานนาวา |
| บก.น.7 | 1. บางพลัด<br>5. บางกอกใหญ่<br>9. ศาลาแดง  | 2. บางยี่ขัน<br>6. บางเสาธง<br>10. บวรมงคล         | 3. บางขุนนนท์<br>7. ตลิ่งชัน<br>11.ท่าพระ       | 4. บางกอกน้อย<br>8. ธรรมศาลา  |
| บก.น.8 | 1. บางยี่เรือ<br>5. สำเหร่<br>9. ทุ่งครุ   | 2. ตลาดพลู<br>6. สมเด็จเจ้าพระยา<br>10. ปากคลองสาม | 3. อนุสาวรีย์<br>7. ราษฎร์บูรณะ<br>11.บางคอแหลม | 4. บุคคโล<br>8. บางมด         |
| บก.น.9 | 1. ท่าข้าม<br>5. บางบอน<br>9. หนองแขม      | 2. แสมดำ<br>6. ภาษีเจริญ<br>10.หนองค้างพลู         | 3. เทียนทะเล<br>7. หลักสอง                      | 4. บางขุนเทียน<br>8. เพชรเกษม |

## โครงสร้างและการบริหารงานของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6

กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จัดตั้งโดยพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กรมตำรวจ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2540 กล่าวคือให้ยุบกองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้ และกองบังคับการตำรวจนครบาลธนบุรีเสีย และให้มีการเปลี่ยนแปลงชื่อ ขอบเขตเนื้อที่การปกครองใหม่เป็นกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2540 ซึ่งกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีผู้บังคับการตำรวจนครบาล 6 เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด ปกครองกำกับดูแล 2 กองกำกับการ และ 8 สถานีตำรวจ ตามบัญชีแสดงเขตอำนาจการรับผิดชอบ และเขตพื้นที่การปกครองของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ได้แก่

1. กองกำกับการสืบสวนสอบสวน
2. กองกำกับการอำนวยการ
3. สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
4. สถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิ
5. สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์
6. สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1
7. สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2
8. สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน
9. สถานีตำรวจนครบาลบางรัก
10. สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา

กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีพื้นที่รับผิดชอบ 20.03 ตารางกิโลเมตร

### ข้อมูลจำเพาะของแต่ละสถานีตำรวจ

1. สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ตั้งอยู่เลขที่ 79 ถนนมหาราช เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รับผิดชอบ 1.35 ตารางกิโลเมตร สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นแหล่งชุมชนและย่านการค้าที่มีประชากรหนาแน่น มีประชาชนผ่านเข้าออกในเขตพื้นที่ เพื่อทำธุรกิจและการค้าวันละนับแสนคน มีสถานที่ราชการสำคัญ 9 แห่ง เป็นย่านธุรกิจการค้า 5 ย่านการค้า สถานศึกษา 8 แห่ง ศาสนสถานจำนวน 5 แห่ง และอื่น ๆ ในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ประกอบด้วย 2 แขวง คือ แขวงวังบูรพาภิรมย์ และแขวงพระบรมมหาราชวัง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ราชการ วัด และย่านธุรกิจการค้า ซึ่งมีประชาชนที่มีภูมิลำเนาอยู่ใน

เขตพื้นที่ส่วนหนึ่งและประชาชนที่มาติดต่อราชการ และมาทำการค้าอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งจะมีประชาชนเป็นจำนวนมากเป็นกรรมกร ลูกจ้างที่เข้ารับจ้างทำงานขนถ่ายสินค้าหรือช่วยค้าขาย โดยไม่มีหลักฐานทางทะเบียนราษฎร โดยประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชาวไทย นับถือศาสนาพุทธ นอกนั้นจะเป็นชาวจีน และชาวไทยซิกข์

2. สถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิ ตั้งอยู่เลขที่ 324 ถนนทรงวาด 1 แขวงจักรวรรดิ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รับผิดชอบ 0.70 ตารางกิโลเมตร สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นย่านธุรกิจการค้า มีประชากรหนาแน่น การค้าขายได้แก่ เครื่องอัญมณี เครื่องใช้ต่าง ๆ ภายในครัวเรือนหรือภายในบ้านพักอาศัย ผลไม้ อาหารสด สินค้าการเกษตร ฯลฯ จึงทำให้ในแต่ละวันจะมีประชากรจากแหล่งต่าง ๆ เข้ามาในเขตพื้นที่เพื่อซื้อสินค้าต่าง ๆ

ภารกิจหลักในการปฏิบัติคือ การให้ความสะดวกแก่ผู้ประกอบการค้า การแก้ไขปัญหาจราจร และการป้องกันอาชญากรรม ซึ่งส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาที่ไม่รุนแรงนัก เช่น คดีลักทรัพย์ คดีขโมยทรัพย์ ฯลฯ ดังนั้น การบริหารงานตำรวจของสถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิในภาพรวมแล้วสามารถแก้ไขและป้องกันปัญหาอาชญากรรมของพื้นที่รับผิดชอบได้ประสบความสำเร็จ โดยทุกฝ่ายต่างทำหน้าที่สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งใช้มวลชนสัมพันธ์เข้ามาเพื่อทำความเข้าใจและร่วมแก้ไขด้วยความร่วมมือร่วมใจกับประชาชนในเขตพื้นที่สร้างความสัมพันธ์อันดีซึ่งกันและกัน ปัญหาต่าง ๆ จึงเบาบางลงไป ในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิประกอบด้วย 2 แขวง คือ แขวงจักรวรรดิและแขวงสัมพันธวงศ์ ในพื้นที่ไม่มีสถานีราชการสำคัญ ส่วนใหญ่เป็นย่านธุรกิจการค้า มีสถานศึกษา 6 แห่ง มีศาสนสถาน 9 แห่ง มีตลาดการค้าขาย 5 ย่านการค้า

3. สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ ตั้งอยู่เลขที่ 200 ถนนบำรุงเมือง แขวงสำราญราษฎร์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รับผิดชอบ 1.32 ตารางกิโลเมตร สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นย่านการค้า และสถานที่ราชการสำคัญ ได้แก่ สถานที่ราชการ 5 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 8 แห่ง ย่านธุรกิจการค้าจำนวน 6 ย่านการค้า สถานศึกษา 7 แห่ง ลักษณะความเป็นอยู่อาศัยของประชาชนในพื้นที่จะเป็นชาวไทยเชื้อสายจีน ประกอบการค้าขายเป็นส่วนใหญ่โดยในพื้นที่จะเกิดความหนาแน่นของผู้คนที่มาติดต่อซื้อขายสินค้าในช่วงเวลากลางวัน และจะเจียบสงบในเวลากลางคืน

4. สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ตั้งอยู่เลขที่ 447 ถนนพลับพลาไชย แขวง-เขตป้อมปราบ กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รับผิดชอบ 2.58 ตารางกิโลเมตร สภาพพื้นที่ของ ส.พลับพลาไชย 1 เป็นย่านธุรกิจการค้าของชาวจีนเป็นที่ตั้งของห้างร้านบริษัท สำนักงานของ

นักธุรกิจที่ทำการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในเวลากลางวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันเวลาราชการหรือวันที่เป็นเทศกาล จะมีทั้งลูกจ้าง พนักงาน คนงาน เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ และผู้ที่เดินทางมาจับจ่ายซื้อของวันละเป็นจำนวนมาก ข้อมูลท้องถิ่นประกอบด้วยสถานที่ราชการสำคัญ 7 แห่ง ศาสนสถาน 7 แห่ง ย่านการค้าชาย 2 แห่ง และสถานศึกษา จำนวน 8 แห่ง

5. สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2 ตั้งอยู่เลขที่ 447 ถนนพลับพลาไชย แขวง-เขตป้อมปราบ กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รับผิดชอบ 0.83 ตารางกิโลเมตร ลักษณะของสภาพพื้นที่จะมีลักษณะคล้ายกับ สน.พลับพลาไชย 1 เนื่องจากเป็นย่านการค้าชาย ในเชิงธุรกิจการค้าของชาวไทยเชื้อสายจีนเป็นส่วนใหญ่ จึงเป็นพื้นที่ที่มีร้านค้า บริษัท สำนักงานของนักธุรกิจทั้งค้าชายภายในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะมีร้านค้าทอง อัญมณีมากมาย จึงมีคนเข้าพื้นที่ในแต่ละวันเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกัน ข้อมูลท้องถิ่นประกอบด้วยสถานที่ราชการสำคัญ 2 แห่ง ศาสนสถาน 4 แห่ง ย่านการค้าชาย 2 แห่ง และสถานศึกษา จำนวน 8 แห่ง

6. สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน ตั้งอยู่เลขที่ 1775 ถนนบรมหัตถทอง แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร มีเนื้อที่รับผิดชอบ 4.88 ตารางกิโลเมตร ลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพการค้า ซึ่งเป็นชาวไทยเชื้อสายจีน โดยใช้อาคารที่พักอาศัยเป็นสถานที่ทำการประกอบการค้าชาย มีลูกจ้างเป็นคนงานร่วมพักอาศัยด้วย และยังมีประชากรอีกส่วนหนึ่งที่เดินทางเข้ามาประกอบอาชีพธุรกิจ ในเวลากลางวัน ตามแหล่งชุมชนและย่านการค้า เช่น ศูนย์การค้าสยาม สยามสแควร์ ศูนย์การค้ามาบุญครอง ตลาดสามย่าน เป็นต้น ข้อมูลท้องถิ่นมีย่านธุรกิจการค้า 4 ย่านการค้า ชุมชนแออัดมี 6 แห่ง สถานที่ราชการ 11 แห่ง สถานศึกษา 17 แห่ง ศาสนสถาน 7 แห่ง

7. สถานีตำรวจนครบาลบางรัก ตั้งอยู่เลขที่ 50 ถนนนเรศ แขวงสี่พระยา เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร มีเนื้อที่รับผิดชอบ 2.83 ตารางกิโลเมตร ลักษณะพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศ และเป็นโรงแรมที่พักอาศัยของชาวต่างประเทศ มีย่านธุรกิจการค้า บริษัท สำนักงาน มีทั้งคนไทยและชาวต่างประเทศเป็นเจ้าของกิจการในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นการดำเนินธุรกิจทั้งด้านการค้าชาย และเป็นที่ตั้งสำนักงานสาขาของบริษัทต่างประเทศ สามารถแบ่งได้เป็น 5 กลุ่ม คือ

7.1 กลุ่มธุรกิจการค้า ได้แก่ จำหน่ายเครื่องประดับอัญมณี ทองรูปพรรณ วัตถุโบราณ เสื้อผ้าสำเร็จรูป สิ่งประดิษฐ์ของที่ระลึก

7.2 กลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว ได้แก่ ย่านพัฒนพงษ์ ย่านถนนเจริญกรุง ย่านถนนสีลม

7.3 กลุ่มธุรกิจเกี่ยวกับตลาด มีตลาดจำหน่ายเครื่องสุขภัณฑ์ ตลาดสด ตลาดเพชรพลอย ตลาดทำน้ำ ตลาดจอมสมบูรณ ตลาดสะพานสว่าง ฯลฯ

7.4 กลุ่มธุรกิจโรงงาน เป็นโรงงานขนาดเล็ก ลักษณะภายในห้องแถวเกี่ยวกับการทำทองเปลว ตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องเฟอร์นิเจอร์

7.5 กลุ่มธุรกิจรถทัวร์ จะตั้งอยู่ย่านถนนพระราม 4 และถนนเจริญกรุง

ข้อมูลท้องถิ่นเฉพาะ มีสถานที่ราชการจำนวน 6 แห่ง สถานทูต 3 แห่ง ศาสนสถาน 15 แห่ง สถานศึกษา 23 แห่ง โรงแรม 19 แห่ง

8. สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา ตั้งอยู่เลขที่ 80 ถนนสุรศักดิ์ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร มีเนื้อที่ในความรับผิดชอบ 5.57 ตารางกิโลเมตร ลักษณะสภาพพื้นที่ของสถานียานนาวา มีดังนี้

8.1 ย่านธุรกิจ มีพื้นที่ 20 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด ประกอบด้วยที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของธนาคาร โรงแรม ศูนย์การค้า โรงพยาบาล สถานที่ราชการ

8.2 ย่านที่อยู่อาศัย มีพื้นที่ 60 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด ประกอบด้วยอาคารสงเคราะห์ หุ่นหามาเมฆ และกระจัดกระจายไปทั่วพื้นที่

8.3 ย่านชุมชนแออัด มีพื้นที่ 20 เปอร์เซ็นต์ของพื้นที่ทั้งหมด ที่เป็นย่านที่อยู่อาศัยของประชากรในพื้นที่ ได้แก่ ย่านหลังวัดสุทธิ ปากซอยแสงจันทร์ หลังวัดดอน ซอยวัดลุ่มตรอกโรงน้ำแข็ง และตรอกบ้านแบบ

ข้อมูลท้องถิ่น มีศาสนสถาน 21 แห่ง สถานที่ราชการ 7 แห่ง สถานทูต 4 แห่ง สถานศึกษา 30 แห่ง ชุมชนแออัด 12 แห่ง และโรงแรม 6 แห่ง

#### โครงสร้างการบริหารงานของ บก.น.6

โครงสร้างการบริหารของ บก.น.6 แบ่งออกเป็น

1. การบริหารงานระดับกองบังคับการ

2. การบริหารงานระดับ สน.ท้องที่

การบริหารงานระดับกองบังคับการ

ในการบริหารงานของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 (บก.น.6) มีการบังคับบัญชาตามลำดับชั้น คือ ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 6 (ผบก.น.6) เป็นหัวหน้ารับผิดชอบดูแลและสั่งการในการปฏิบัติ โดยมีรองผู้บังคับการ (รองผบก.น.6) เป็นผู้ช่วยดูแลการปฏิบัติของตำรวจ

ในสังกัด ทั้ง 8 สน.ท้องที่ ในการบริหารงานของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ได้กำหนด ลักษณะงานและความรับผิดชอบ ดังนี้

ลักษณะงานและผู้รับผิดชอบ

1. ฝ่ายบริหาร (พร.)

รับผิดชอบงานด้านการบริหาร และการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานในสังกัด ดังต่อไปนี้

1. การเร่งรัดติดตามผลงาน ตามระเบียบว่าด้วยการเร่งรัดการปฏิบัติราชการ
2. งานเกี่ยวกับการขออนุญาตต่าง ๆ ยกเว้น การขออนุญาตเกี่ยวกับสถานบริการ โรงแรม การพนัน และสมาคม
3. งานเกี่ยวกับวินิจฉัยและการพิจารณาทัณฑ์ ทางวินัยข้าราชการตำรวจ
4. งานเกี่ยวกับการตรวจราชการ
5. งานเกี่ยวกับพลาธิการ
6. งานเกี่ยวกับสวัสดิการ
7. งานเกี่ยวกับการจัดหาเบิกจ่ายและเก็บรักษาศาสตร์ภัณฑ์ยานพาหนะ เครื่องมือสื่อสาร อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ ค่าบำรุงรักษา และการสนับสนุนการขนส่ง การส่งกำลังบำรุงให้กับหน่วยปฏิบัติ
8. งานเกี่ยวกับงานทะเบียนประวัติและการจัดกำลังพล
9. งานเกี่ยวกับการพัฒนาบุคลากร การฝึกอบรมข้าราชการตำรวจ
10. งานเกี่ยวกับการควบคุมการตรวจสอบบัญชี
11. งานเกี่ยวกับการจัดทำบัญชีรายจ่ายประจำวัน
12. งานควบคุมบัญชีหลักฐานต่าง ๆ ในการรับจ่ายเงิน
13. งานเกี่ยวกับการเงิน งบประมาณ และเงินสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ
14. งานประเมินผลการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ
15. งานการพิจารณาสั่งคดี สำนวนการสอบสวนคดีที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ

2. ฝ่ายกิจการพิเศษ (กศ.)

รับผิดชอบงานด้านกิจการพิเศษ ภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลในสังกัดทุกสถานี ตลอดจนงานกิจการพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวก กำกับกับการสืบสวนสอบสวน ดังต่อไปนี้

1. งานเกี่ยวกับการถวายอารักขาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์
2. งานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ และบุคคลสำคัญของต่างประเทศ รวมทั้งสถานทูต และสถานที่สำคัญ
3. การรักษาความสงบเรียบร้อยในงานราชพิธี งานมหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนรักษาสถานที่เกิดเหตุสาธารณภัย
4. งานการปฏิบัติและการข่าวเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ
5. งานเกี่ยวกับการควบคุมฝูงชน และการปฏิบัติกรณีชุมนุมประท้วง หรือเรียกร้องต่าง ๆ รวมทั้งการหาข่าวความเคลื่อนไหวของการชุมนุมประท้วง
6. การระงับและการป้องกันอัคคีภัยรวมทั้งเหตุอุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อย เช่น การเก็บวัตถุระเบิด การช่วยเหลือตัวประกันที่ไม่เกี่ยวกับอาชญากรรมทั่วไป
7. งานเกี่ยวกับผู้หลบหนีเข้าเมืองและผู้อพยพจากต่างประเทศ
8. เป็นผู้ช่วยงานฝ่ายจราจรที่เกี่ยวกับกิจการพิเศษ เช่น ถวายอารักขาแก่ขบวนเสด็จฯ ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์ ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระราชอาคันตุกะ และบุคคลสำคัญ ฯลฯ

### 3. ฝ่ายจราจร (จร.)

รับผิดชอบด้านการจราจรของหน่วยงานในสังกัด ดังต่อไปนี้

1. การตรวจตราและควบคุมการจัดการจราจร
2. การวางแผนการจัดการ และปรับแผนหรือแก้ไขปัญหารถจราจร
3. งานเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรในหน้าที่ตำรวจ
4. งานเกี่ยวกับงบประมาณ ด้านการจราจร ทั้งในงบปกติและงบสนับสนุน
5. งานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร แก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนินของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์
6. งานเกี่ยวกับการกู้ภัยจากอุบัติเหตุจราจร
7. งานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในงานพระราชพิธีงานมหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนในการที่เกิดสาธารณภัยที่เป็นปัญหาการจราจร
8. งานเกี่ยวกับการดำเนินงานของกรุงเทพมหานคร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น การช่วยเหลือผู้ประสบน้ำท่วม การจัดระเบียบหาบเร่ แผงลอย ในหน้าที่ของตำรวจ เป็นต้น

9. งานเกี่ยวกับการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน ในการแก้ไขปัญหาราจร เช่น การฝึกอบรมอาสาสมัครจราจร ลูกเสือและเนตรนารีฝ่ายจราจร

4. ฝ่ายป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม (งานสายตรวจ)

รับผิดชอบงานด้านสายตรวจ งานชุมชนสัมพันธ์ และงานเยาวชนสัมพันธ์ ดังนี้

1. งานเกี่ยวกับการวางแผนการป้องกันอาชญากรรม
2. งานเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติของสายตรวจ ผู้ยาม และยามจุด
3. งานแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม งานฝึกอบรมประชาชนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม
4. งานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม และงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

5. การปราบปรามสถานบริการ ที่กระทำผิดตามพระราชบัญญัติสถานบริการฯ เครื่องจักรกล (ตู้ม้า) และสมาคมที่จัดให้มีการเล่นบิลเลียดหรือสนุกเกอร์โดยผิดกฎหมาย

6. การป้องกันปราบปรามการกระทำผิด ตามพระราชบัญญัติป้องกันปราบปรามการค้าประเวณี ฯ การเผยแพร่วัตถุหรือสิ่งพิมพ์ลามกอนาจาร

5. งานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม (งานสืบสวน)

รับผิดชอบงานด้านการสืบสวนคดีอาญาของสถานีในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ดังนี้

1. การสืบสวนปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน
2. กำกับ การ เร่งรัด และติดตามผลการปฏิบัติงานฝ่ายสืบสวนของสถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
3. เร่งรัดสืบสวนจับกุมความผิดคดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญคดีสำคัญ คดีที่ประชาชนสนใจ คดีอิทธิพล และมีป็นรับจ้าง
4. การสืบสวนปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ อาวุธสงคราม และอาวุธปืนผิดกฎหมาย
5. การสืบสวนปราบปรามการกระทำความผิด ตามที่ได้รับมอบหมายเป็นกรณีพิเศษ
6. การสืบสวนปราบปรามผู้หลบหนีเข้าเมือง ตลอดจนผู้ที่ให้ที่พักพิงแก่บุคคลต่างด้าว
7. การสืบสวนปราบปรามบ่อนการพนัน และเครื่องจักรไฟฟ้า (ตู้ม้า)

8. การสืบสวนปราบปรามการกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการค้าประเวณีฯ การเผยแพร่วัตถุหรือสิ่งพิมพ์ลามก

9. การสืบสวนปราบปรามแก๊งคนร้ายโจรกรรมรถยนต์และจักรยานยนต์

6. ฝ่ายป้องกันปราบปรามอาชญากรรม 3 (งานสอบสวน)

รับผิดชอบงานด้านการสอบสวนของสถานีตำรวจนครบาลในสังกัดทุกสถานี และงานสอบสวนที่เกี่ยวข้องกับกองกำกับการอำนวยการ และกองกำกับการสืบสวน ดังต่อไปนี้

1. งานเกี่ยวกับการสอบสวนคดีอาญา และคดีจราจร
2. การตรวจสำนวนการสอบสวนคดีอาญา และคดีจราจร
3. เร่งรัดการสอบสวนคดีให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว และเป็นไปด้วยความบริสุทธิ์ยุติธรรม
4. การกำกับดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวน
5. การพิจารณาสั่งการเกี่ยวกับหมายเรียก หมายจับ และการประกันตัวผู้ต้องหา
6. การพิจารณาปรับปรุงระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับคดี
7. การพิจารณาเสนอหรือสั่งการเกี่ยวกับการคืนของกลางในคดีอาญา
8. การพิจารณาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีโทษทางอาญา
9. การวิเคราะห์ การตีความ ปัญหาข้อกฎหมายข้อเท็จจริงต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคดี
10. การควบคุมการสอบสวนคดีอาญาหรือเป็นพนักงานสอบสวนเอง ตามคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองบัญชาการตำรวจนครบาล หรือคดีที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย
11. การพัฒนาปรับปรุงงานการสอบสวนคดีอาญา
12. การพัฒนาการบริการเกี่ยวกับเปรียบเทียบให้รวดเร็ว ถูกต้องและเป็นธรรม
13. การกำกับ สั่งการ เร่งรัด และติดตามผลการปฏิบัติงานของฝ่ายสืบสวนของสถานีตำรวจในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสำนวนการสอบสวน

การบริหารงานระดับ สน.๙ ท้องที่

กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีสน.ท้องที่ที่อยู่ในปกครองทั้งสิ้น 8 สน. โดยสน.ท้องที่จะรับนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติมาจากกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยผ่านทางสายงานการบังคับบัญชา ตั้งแต่รองผู้บังคับการ ผู้บังคับการ ผู้ช่วยผู้บัญชาการ รองผู้บัญชาการ และผู้บัญชาการตำรวจ

นครบาล ขณะเดียวกันผู้บังคับบัญชาจะคอยทำหน้าที่คอยตรวจสอบดูแลและควบคุมการปฏิบัติของแต่ละ สน.ท้องที่ โดยแต่ละ สน.ท้องที่ มีการแบ่งหน้าที่หรือสายงานการปฏิบัติงานและการปกครอง ดังนี้

#### 1. ฝ่ายป้องกันและปราบปราม

ฝ่ายป้องกันและปราบปราม ประกอบด้วย รองผู้กำกับการฝ่ายปราบปรามเป็นหัวหน้า โดยมีสารวัตรป้องกันและปราบปราม และรองสารวัตรป้องกันและปราบปราม เป็นผู้ช่วยพร้อมด้วยเจ้าหน้าที่

##### หน้าที่และความรับผิดชอบของฝ่ายป้องกันและปราบปราม

ให้ความคุ้มครองรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเน้นการป้องกันการเกิดอาชญากรรมในพื้นที่เป็นหลัก ปฏิบัติการด้านชุมชนสัมพันธ์ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชน ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการตามความหมายเหมาะสมต่อการปราบปรามอาชญากรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

#### 2. ฝ่ายสืบสวนสอบสวน

ฝ่ายสืบสวนสอบสวน ประกอบด้วย งานสอบสวน และงานสืบสวน โดยมีรองผู้กำกับการสืบสวนสอบสวน เป็นหัวหน้า และแยกออกเป็น

##### งานสอบสวน

งานสอบสวน มีสารวัตรสอบสวน เป็นหัวหน้าควบคุมรับผิดชอบ ภารกิจหลัก คือ การสอบสวนคดีที่เกิดขึ้นในเขตท้องที่ทั้งคดีอาญาและคดีจราจร ตลอดจนการดำเนินการในด้านต่าง ๆ หลังจากการสอบสวนเสร็จสิ้นแล้ว

การสอบสวน เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวน ได้แก่ สารวัตรสอบสวน และรองสารวัตรสอบสวน ซึ่งจะหมุนเวียนกันเข้าปฏิบัติหน้าที่ เป็นสารวัตรเวรสอบสวน และร้อยเวรสอบสวน ตลอด 24 ชั่วโมง

##### งานสืบสวน

งานสืบสวน มีสารวัตรสืบสวน เป็นผู้ควบคุมรับผิดชอบ มีรองสารวัตรสืบสวนเป็นผู้ช่วย ความรับผิดชอบงานสืบสวน คือ การออกหาข่าวด้านอาชญากรรม ความเคลื่อนไหวของคนหรือกลุ่มบุคคลที่อาจเป็นภัยในด้านต่าง ๆ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อป้องกันอาชญากรรมและเหตุร้ายรวมทั้งมีหน้าที่ออกสืบสวนเพื่อคลี่คลายคดีที่เกิดขึ้นและเพื่อหาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษ

### 3. ฝ่ายจราจร

ฝ่ายจราจร มีรองผู้กำกับจราจรเป็นหัวหน้า โดยมีสารวัตรจราจรและรองสารวัตรจราจรเป็นผู้ช่วย พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่จราจร

#### หน้าที่ความรับผิดชอบของฝ่ายจราจร

ฝ่ายจราจรมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร กวดขัน การจับกุมผู้กระทำความผิด หรือผู้ฝ่าฝืนตามที่กฎหมายจราจรกำหนด การบริการประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนอันเกิดจากการจราจร รวมทั้งการสนับสนุนการปฏิบัติงานอันเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมด้วย

### 4. ฝ่ายอำนวยความสะดวก

ฝ่ายอำนวยความสะดวกประกอบด้วย สารวัตรธุรการเป็นหัวหน้า และรองสารวัตรธุรการเป็นผู้ช่วย ปฏิบัติงานในทุกวันทำการตั้งแต่เวลา 08.00–16.00 น.

#### หน้าที่ความรับผิดชอบ

1. งานด้านการเงินและบัญชี เช่น การเบิกจ่ายเงินเดือน การฝากถอนเงินรางวัล และเงินต่าง ๆ
  2. งานด้านสวัสดิการ เช่น การเบิกจ่ายค่าเล่าเรียนบุตร ค่ารักษาพยาบาล ค่าเช่าบ้าน เป็นต้น
  3. งานด้านกำลังพล เช่น การจัดทำเนียบอัตราข้าราชการและลูกจ้าง
  4. งานด้านทะเบียนคนต่างด้าว เช่น การต่ออายุใบสำคัญ
  5. งานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเอกสารทางราชการ
5. สภาพทั่วไปในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ทางกายภาพ สท.พระราชวัง เป็นพื้นที่ขนาดเล็ก มีสถานที่ราชการ ย่านธุรกิจ และสถานที่สำคัญ เช่น วัด ธนาคาร โรงเรียน จำนวนหลายแห่ง จึงมีประชาชนเข้ามาติดต่อราชการ และมาทำการค้าเป็นจำนวนมาก ประกอบกับพื้นที่มีถนนจำนวนหลายสาย ซึ่งแต่ละสายมีลักษณะทางกายภาพจำกัด ความกว้างของถนนแคบ และแต่ละถนนมีความยาวไม่มาก มีจุดตัดระหว่างแต่ละถนนจำนวนมาก จึงเกิดสภาพปัญหาการจราจรคับคั่งในถนนบางสายในบางช่วงเวลา ซึ่งสามารถสรุปถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบได้จำนวน 15 สาย แบ่งเป็น

ถนนสายหลัก จำนวน 6 สาย คือ ถนนสนามไชย ถนนเจริญกรุง ถนนตรีเพชร ถนนจักรเพชร (ปากคลองตลาด) และทางลงสะพานพระปกเกล้าฯ ถนนมหาราช ถนนมหาไชย

ถนนสายรอง จำนวน 9 สาย คือ ถนนราชินี ถนนอัษฎางค์ ถนนทำยวง ถนนเซตุพน ถนนพระพิพิธ ถนนบ้านหม้อ ถนนพายุรัต ถนนบูรพา ถนนกัลยาณไมตรี ซึ่งแต่ละถนนมีสภาพดังนี้

1. ถนนสนามไชย จากหน้า สน.พระราชวัง ถึงแยกบ่อมเผด็จฯ มีระยะทาง 1.2 กม. มีช่องทางจราจร 4 ช่องทาง แบ่งช่องทางขาเข้า-ออก ด้านละ 2 ช่องทาง พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

2. ถนนเจริญกรุง จากวงเวียนรักษาดินแดน ถึงแยกเฉลิมกรุง มีระยะทาง 700 เมตร มีช่องทางจราจร 4 ช่องทาง แบ่งช่องทางขาเข้า-ออก ด้านละ 2 ช่องทาง พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

3. ถนนตรีเพชร แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ จากเชิงทางลงสะพานพุทธยอดฟ้าฯ ถึงแยกพายุรัต มีระยะทาง 500 เมตร มีช่องทางจราจร 6 ช่องทาง แบ่งช่องทางขาเข้า-ออก ด้านละ 3 ช่องทาง พื้นถนนเป็นคอนกรีต และช่วงจากแยกพายุรัต ถึงแยกเฉลิมกรุง มีระยะทาง 300 เมตร มีช่องทางจราจร 5 ช่องทาง เดินรถเข้าทางเดียว พื้นถนนเป็นคอนกรีต

4. ถนนจักรเพชร แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงจากเชิงทางลงสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ ถึงหน้า สน.พระราชวัง มีระยะทาง 500 เมตร มีช่องทางจราจร 4 ช่องทาง เดินรถเข้าทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล และช่วงจากเชิงทางลงสะพานพระปกเกล้าฯ ถึงแยกเมอริคิงส์ มีระยะทาง 800 เมตร มีช่องทางจราจร 3 ช่องทาง เดินรถเข้าทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

5. ถนนมหาราช จากหน้า สน.พระราชวัง ถึงแยกท่าช้าง มีระยะทาง 1.3 กม. มีช่องทางจราจร 2 ช่องทาง แบ่งช่องทางขาเข้า-ออก ด้านละ 1 ช่องทาง พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

6. ถนนมหาไชย จากแยกเมอริคิงส์ ถึงแยกสามยอด มีระยะทาง 300 เมตร มีช่องทางจราจร 6 ช่องทาง เดินรถเข้าทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

7. ถนนราชินี จากสะพานช้างโรงสี ถึงหน้า สน.พระราชวัง มีระยะทาง 1 กม. มีช่องทางจราจร 3 ช่อง เดินรถเข้าทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

8. ถนนอัษฎางค์ แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงจากถนนจักรเพชรปากคลองตลาด ถึงสะพานอุบลรัตน์ มีระยะทาง 500 เมตร มีช่องทางจราจร 3 ช่อง เดินรถเข้าทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล และช่วงจากสะพานอุบลรัตน์ ถึงคลองราชพิพิธ มีระยะทาง 300 เมตร มีช่องทางจราจร 2 ช่องทาง แบ่งช่องทางขาเข้า-ออก ด้านละ 1 ช่องทาง พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

9. ถนนทำยวง จากวงเวียนรักษาดินแดน ถึงแยกทำยวง (ถนนมหาราช) มีระยะทาง 350 เมตร มีช่องทางจราจร 3 ช่องทาง เดินรถทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัดฟัล

10. ถนนเขตพูน เป็นถนนผ่ากลางวัดพระเชตุพนฯ เชื่อมระหว่างถนนมหาราชกับถนนสนามไชย มีระยะทาง 250 เมตร มีช่องจราจร 2 ช่องทาง เดินรถทางเดียว พื้นถนนเป็นคอนกรีต

11. ถนนพระพิพิธ จากถนนสนามไชยถึงสะพานอุบลรัตน์ มีระยะทาง 150 เมตร มีช่องจราจร 3 ช่องทาง เดินรถทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัสน์ฟิล

12. ถนนบ้านหม้อ จากถนนจักรเพชรปากคลองตลาด ถึงแยกสี่กั๊กพระยาศรี มีระยะทาง 550 เมตร มีช่องจราจร 2 ช่องทาง เดินรถเข้าทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัสน์ฟิล

13. ถนนพาหุรัด แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงจากแยกบ้านหม้อ ถึงแยกพาหุรัด มีระยะทาง 200 เมตร มีช่องจราจร 5 ช่องทาง เดินรถทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัสน์ฟิล และช่วงจากแยกพาหุรัด ถึงแยกสะพานหัน มีระยะทาง 450 เมตร มีช่องจราจร 5 ช่องทาง เดินรถทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัสน์ฟิล

14. ถนนบูรพา จากแยกอุณกรธรจนถึงแยกนัมเบอร์วัน (พาหุรัด) มีระยะทาง 300 เมตร มีช่องจราจร 3 ช่องทาง เดินรถทางเดียว พื้นถนนเป็นยางอัสน์ฟิล

15. ถนนกัลยาณไมตรี จากแยกกัลยาณไมตรี(สนามไชย) ถึงสะพานข้างโรงสี มีระยะทาง 250 เมตร มีช่องจราจร 2 ช่องทาง แบ่งช่องทางขาเข้า-ออก ด้านละ 1 ช่องทาง พื้นถนนเป็นยางอัสน์ฟิล

รวมความยาวของเส้นทางจราจรในเขต สน.พระราชวัง ทั้งสิ้น 9.9 กม.

1. แยกที่สำคัญมี 2 แยก คือ แยกเมอริคิงส์ แยกพาหุรัด สถานศึกษา จำนวน 9 แห่ง ชุมชน 5 ชุมชน สถานที่ราชการ 10 แห่ง เช่น พระบรมมหาราชวัง กระทรวงกลาโหม ทำเนียบองคมนตรี กพท. เป็นต้น ห้างสรรพสินค้า 3 ห้าง (เซ็นทรัล เมอริคิงส์ ดีโพลด์ สยาม พลาซ่า)

2. การเดินทางสามารถเดินทางเข้าเขตพื้นที่ได้ 2 ช่องทาง คือ รถยนต์ และเรือ โดยมีรถประจำทางมีทั้งหมด 18 สาย รถจักรยานยนต์รับจ้าง 19 วิน จำนวน 193 คัน ทางเรือ จะมีเรือด่วนแล่นระหว่าง ท่าบ้านหนองบัว-วัดพระยาไกร ช่วงเวลา 06.00-20.00 น. ทุกวัน

3. พื้นที่รับผิดชอบ ประมาณ 1.5 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 23,368 คน ประชากรแฝง ประมาณ 58,000 คน

4. กำลังพลสายงานจราจร ทั้งหมด 60 นาย แบ่งเป็นสัญญาบัตร จำนวน 5 นาย และชั้นประทวน 55 นาย

5. รับเสด็จเส้นทางในรอบปี 2548 เป็นหมาย 60 ครั้ง ส่วนพระองค์ 360 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 420 ครั้ง

แผนภูมิที่ 2  
 โครงสร้างการบังคับบัญชา สายงานจรรยา  
 สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

