

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาผู้ศึกษาได้ทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขีรถยนต์ที่กระทำผิดกฎหมาย จราจร ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าและรวบรวมแนวคิดทั้งหลายที่คาดว่าเป็นประโยชน์ต่อการศึกษากฎการของของผู้ขับขีรถยนต์ที่กระทำผิด

สำหรับเนื้อหาเกี่ยวกับ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องครั้งนี้ได้จัดไว้ ดังนี้

1. วิวัฒนาการการรถยนต์และจราจร
2. แนวคิดและทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย
3. แนวคิดและทฤษฎีการลงโทษ
4. อำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิด

วิวัฒนาการด้านรถยนต์ของโลก

รถยนต์คันแรกของโลก ใครเป็นผู้ประดิษฐ์ขึ้นได้นั้น ไม่มีหลักฐานแน่ชัด เนื่องจากว่าในเวลานั้นมีหลายประเทศแข่งขันกันคิดสร้างรถยนต์ หลักฐานที่แน่นอนเท่าที่ค้นได้ก็คือ วิศวกรชาวฝรั่งเศส ชื่อ นิโคลาส กูโย (Nicolas Cugnot ค.ศ. 1725-1804) ได้คิดสร้างรถยนต์สามล้อขึ้นมาคันหนึ่งเมื่อ ค.ศ. 1726 แต่เป็นล้อเหล็ก ซึ่งในขณะนั้นยังไม่มีผู้ใดประดิษฐ์ยางเป็นล้อยานพาหนะได้ใช้เครื่องจักรไอน้ำและลูกสูบติดกันเป็นลิ้นรับล้อหน้า วิ่งได้ชั่วโมงละ 2.5 ไมล์ แต่ต้องหยุดรถทุก 100 ฟุต เพื่อทำกำลังไอน้ำที่หมดไปขึ้นใหม่ และใน ค.ศ. 1770 นิโคลาส กูโย ได้ประดิษฐ์รถจักรขนาดใหญ่ขึ้นอีกคันหนึ่ง สำหรับบรรทุกสรรพาวุธ ซึ่งปัจจุบันนี้รถคันนี้ รัฐบาลฝรั่งเศสได้เก็บไว้ในพิพิธภัณฑสถาน ณ กรุงปารีส (National des Art et Metier, Paris) เพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้ชมและถือได้ว่าเป็นรถยนต์คันแรกที่เก่าที่สุดในโลกที่มีเหลืออยู่จนถึงทุกวันนี้ (กรมการขนส่งทางบก, 2534)

ในปี ค.ศ. 1787 โอลิเวอร์ อีแวนส์ (Oliver Evans) นักประดิษฐ์ชาวอเมริกันได้ประดิษฐ์รถวิ่งไปบนถนนได้ แต่มาในปี ค.ศ. 1799 เมอร์ด็อก (Murdock ค.ศ. 1754-1839) ชาวอังกฤษ ซึ่งเป็นนายช่างกลพิเศษ ตำแหน่งผู้ช่วยเจมส์ วัตต์ ได้ประดิษฐ์รถยนต์ใช้เครื่องจักรไอน้ำขึ้น รถของเขามีลักษณะแปลกกว่าของที่ใคร ๆ คิดสร้างกันมาแล้วกล่าวคือ รถของเขาไม่มีล้อ แต่มีรูปสี่เหลี่ยมเหมือนตุ๊กเต้น มีตีนเป็นเหล็ก ใช้ไอน้ำบังคับให้ถีบขึ้นลงได้ ก้าวไปข้างหน้าได้ ถอยกลับหลังก็ได้ ซึ่งทำให้รถเคลื่อนที่ไปได้ และในปี ค.ศ. 1800 ริชาร์ด เทรวิทิค (R. Trevitick ค.ศ. 1734-1833) ได้สร้างรถยนต์ขึ้นอีกคันหนึ่ง ซึ่งมีประสิทธิภาพดีกว่ารถคันก่อน ๆ และเขาได้เอารถคันนี้ขับเคลื่อนไปตามถนนเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม ค.ศ. 1801 แต่ด้วยเหตุที่มันพังควันทลบนอนไปหมด ชาวบ้านจึงตั้งชื่อมันว่า “ป้าพพิง แดร์เวิลด์” (Parphin Dare World) ซึ่งแปลว่า “ป้าจางถนน” ต่อมาเขาเห็นว่าต้องสิ้นเปลืองเงินจำนวนมากในการสร้างและแก้ไขรถยนต์ของเขา แต่ประชาชนกลับไม่นิยมรถยนต์ของเขา เขาก็เลยจำเป็นต้องเลิกสร้างรถยนต์คันต่อไป ต่อมา เกอร์ที ชาวอังกฤษได้พยายามสร้างรถยนต์ไฟขึ้น หลังจากนั้น แชนก๊อก ได้เอาแบบรถยนต์ของเกอร์ที ไปประดิษฐ์และเพิ่มเติมเครื่องยนต์กลไกให้มากขึ้นไปอีก เพื่อให้รถของเขาสวยงาม และวิ่งเร็วยิ่งขึ้น ปี ค.ศ. 1794 เลอง แซโปเยท์ (Le'on Serpollet) ได้ประดิษฐ์หม้อน้ำที่ต้มน้ำเป็นไอน้ำได้รวดเร็ว ให้กับรถยนต์ที่เขาประดิษฐ์ขึ้นหลายคัน ต่อมา ค.ศ. 1797 ฟ็องตระกูลแสดนเลย์ (Stanley) ก็ได้ประดิษฐ์รถยนต์ไอน้ำสำเร็จสมบูรณ์เป็นคันแรกในสหรัฐอเมริกา โดยที่รถยนต์สมัยนั้นใช้กำลังไอน้ำ ผู้ขับรถซึ่งมีหน้าที่ต้องเติมพื้นหม้อน้ำด้วย จึงเรียกคนขับรถว่า “โชเฟอร์” (Chauffeur) แปลว่าผู้ให้ความร้อน และคำนี้ก็ยังใช้มาจนทุกวันนี้

การนำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้ได้มีการพัฒนามาเรื่อยทั้งในอังกฤษ และอเมริกา ได้ทำให้รถมีความเร็วเพิ่มขึ้นบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น เช่น มีการใช้เกียร์ในปี ค.ศ. 1828 จนถึงปี ค.ศ. 1865 มีการใช้ยางมาใช้เสริมล้อในรถม้า แต่การใช้เครื่องจักรไอน้ำได้สิ้นสุดลงเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหม้อน้ำระเบิดในเมืองกลาสโกว์ สก็อตแลนด์ เป็นเหตุให้มีคนตายหลายคนทำให้เกิดการต่อต้านการใช้เครื่องจักรไอน้ำในรถยนต์อย่างขนานใหญ่ ทำให้คนหันไปใช้รถไฟที่ปลอดภัยกว่าและก่อให้เกิดการออกกฎหมายที่สกัดกั้นการพัฒนารถไอน้ำอย่างสิ้นเชิง คือ “Locomotive Act” เมื่อ ค.ศ. 1865 หรือที่เรียกว่า กฎหมายธงแดง โดยกำหนดให้รถไฟทุกคันต้องมีคนประจำ 3 คน ทำหน้าที่เดินนำหน้าไป 60 หลา โดยถือธงแดงเตือนรถที่สวนมาและเมื่อวิ่งในที่ชุมชนจะต้องลดความเร็วเหลือ 3.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กฎหมายนี้ต่อมาถูกยกเลิกในปี ค.ศ. 1896 ซึ่งช่วงของการออกกฎหมายดังกล่าวได้มีผลกระทบในการหน่วงเหนี่ยวการพัฒนารถยนต์ไว้หลายสิบปี

การค้นคว้าที่กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาที่สำคัญในรถยนต์ที่ไม่ใช่เครื่องจักรไอน้ำ ได้แก่ การคิดประดิษฐ์เครื่องยนต์สันดาปภายใน หรือเครื่องยนต์ก๊าซโซลีน ผู้ที่ค้นคว้าเครื่องยนต์สันดาป

ภายใน (Internal Combustion) มาใช้กับรถยนต์ได้สำเร็จ คือ ซิกฟรีด มาร์คัส (Siegfried Marcus) ชาวออสเตรีย และชาวเยอรมัน 2 คน คือ คาร์ล เบนซ์ (Carl Benz) และ กอตเทียบ เดมเลอร์ (Gottlieb Daimler) ซึ่งต่อมาได้สร้างบริษัทผลิตรถยนต์ขึ้นในราวต้น ค.ศ. 1900 และยังมีอยู่ในปัจจุบัน คือ บริษัทเมอร์เซเดสเบนซ์ ในเยอรมัน และบริษัทเดมเลอร์ ในอังกฤษ

หลังจากนั้น การแข่งขันสร้างรถยนต์ก็เจียบหายไปชั่วระยะหนึ่ง ภายหลังได้มีชาวฝรั่งเศสผู้หนึ่งไม่ทราบชื่อ ได้พยายามคิดค้น เพื่อแก้ไขดัดแปลงให้รถยนต์วิ่งได้สะดวกและไปได้ไกล ๆ ในที่สุด เขาก็สามารถนำรถยนต์ที่เขาสร้างขึ้นออกวิ่งให้ชาวโลกได้ดู เมื่อ ค.ศ. 1890 โดยวิ่งจากกรุงปารีสถึงเมืองลียง ซึ่งมีระยะทาง 250 ไมล์ แต่รถยนต์คันนี้ก็ยังไม่ดีนัก กล่าวคือ ผู้ขับก็ยังไม่สามารถที่จะบังคับให้หยุดหรือเลี้ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ต่อมาวิศวกรประเทศต่าง ๆ ได้พยายามแก้ไขดัดแปลงรูปลักษณะตลอดจนเครื่องยนต์กลไกให้วิ่งได้รวดเร็ว และสะดวกยิ่งขึ้น เช่น เมื่อปีค.ศ. 1893 เฮนรี ฟอร์ด (Henry Ford ค.ศ. 1863-1947) ชาวอเมริกันได้ผลิตรถยนต์สำเร็จคันหนึ่ง แต่วิ่งไปได้อย่างช้า ๆ ต่อมา เฮนรี ฟอร์ด ได้ปรับปรุงแก้ไขรถยนต์ของเขาให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น และตั้งบริษัท เมื่อ ค.ศ. 1903 ชื่อ “ฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี” รถคันแรกของบริษัทนี้ได้จำหน่ายเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม ค.ศ. 1903 นอกจากนี้ก็มี ดับบลิว อาร์ มอร์ริส (W.R. Morris ค.ศ. 1877-1948) ชาวอังกฤษ ผู้ให้กำเนิดรถยนต์ยี่ห้อ “มอร์ริส” และหลุยส์ เรโนลท์ (Louis Renault ค.ศ. 1878-1944) ชาวฝรั่งเศสผู้ให้กำเนิดรถยนต์ยี่ห้อ “เรโนลท์” ซึ่งรถยนต์ยี่ห้อดังกล่าวมีใช้อยู่ในประเทศไทยเรามากมายในยุคก่อน หลังจากนั้นได้มีบริษัทต่าง ๆ ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์อีกมากมาย

เมื่อมีการผลิตรถยนต์มากขึ้น จึงมีการผลิตเพื่อใช้ในประเทศและส่งออกไปจำหน่ายนอกประเทศจนกลายเป็นสินค้าที่สำคัญชนิดหนึ่งของตลาดโลก ดังจะเห็นได้ว่ามีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่าง ๆ ประสบความสำเร็จในธุรกิจและร่ำรวยเป็นมหาเศรษฐีจำนวนมาก

ผลจากการที่ เฮนรี ฟอร์ด ได้ทำการผลิตรถออกมาในลักษณะ Mass Production ทำให้รถยนต์ซึ่งเดิมเป็นสิ่งที่มีความแพงมาก กลายเป็นของที่มีราคาถูกพอที่ประชาชนจะซื้อหามาใช้กันได้ จึงก่อให้เกิดการใช้รถยนต์ขึ้นขนานใหญ่ ทั้งในอเมริกาและยุโรป ซึ่งเรียกกันว่า ยุค Motor Age รถยนต์จึงกลายเป็นพาหนะที่มีบทบาทในการขนส่งแทบทุกประเภท และมีวิวัฒนาการต่อเนื่องมาจนถึงยุคปัจจุบัน โดยได้ผ่านการค้นคว้าทดลองในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งเครื่องยนต์ ยางรถยนต์ และอุปกรณ์ เป็นต้น

รถยนต์ในประเทศไทย

การขนส่งทางถนนของไทยตั้งแต่โบราณที่ใช้กันมาเก่าแก่ที่สุด ได้แก่ “เกวียน” ซึ่งถือว่าเป็นรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารประเภทแรกในประวัติศาสตร์การขนส่ง เพราะเกวียนเป็นพาหนะนอกจากจะใช้ขนส่งสิ่งของหรือสินค้าได้ทุกชนิด แล้วยังนำมาบรรทุกผู้โดยสารเมื่อต้องการอพยพหรือย้ายที่อยู่อีกด้วย บ้านเมืองเมื่อครั้งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวขึ้นครองราชย์ใหม่ ๆ เวลานั้นถนนหนทางยังไม่ได้ดีเช่นปัจจุบัน เป็นหลุมเป็นบ่อแทบทุกสาย และเป็นทางเดินแคบ ๆ มีแต่รถเทียมม้าเทียมวัว เดินชนข้าวของไปมาชักโครก ส่วนพวกนายห้างฝรั่งนั้นก็พอใจลงเรือ มีคนแจวหน้า หลัง หากไปทางบกก็ขี่ม้าไปตามถนน ต่อมาพระยาโชฎีก ข้าราชการกรมท่าซ้าย สังกัดรถลาก (Rickshaw) มาจากเมืองจีน แล้วนำมูลเกลาถวายเป็นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สำหรับประพาสในวังหลวง เจ้านายเชื้อพระวงศ์ และเจ้านายเล็ก ๆ ทรงพอพระทัย จึงให้พระยาโชฎีกส่งรถลากเข้ามาจากเมืองจีนอีกเป็นจำนวนมาก รถลากเป็นที่นิยมกันในหมู่ขุนนางเจ้าสัวและหลงใหลตามห้างร้านเป็นอย่างมาก ดังนั้นพระยาโชฎีกจึงได้ติดต่อไปที่เมืองจีนให้ช่างต่อรถลากจากเมืองจีนเข้ามาต่อรถในประเทศไทย จึงมีผู้ว่าจ้างต่อรถลากเป็นอันมาก และมีรถลากวิ่งไปมาพลุกพล่านไปทุกถนนหนทาง โดยมีชาวจีนซึ่งมาจากประเทศจีนเป็นผู้รับจ้างลากรถ ในขณะที่มีรถลากกันกลาดกลืนมากมายตามถนนในกรุงเทพฯ ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จประพาสต่างประเทศ และพระองค์ทรงได้เห็นความเจริญรุ่งเรืองของนานาประเทศ ดังนั้นพระองค์จึงมีพระกระแสรับสั่งให้เด็จกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ผู้ได้ติดตามเสด็จในครั้งนั้นส่งรถยนต์ซึ่งสมัยนั้นเรียกว่า “รถมอเตอร์คาร์” เข้ามาใช้ในประเทศไทยแทนรถม้าและรถลาก

รถยนต์คันแรกในประเทศไทยเป็นของจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) สั่งมาจากยุโรป เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2442-2445 ใช้น้ำมันปิโตรเลียมต้องจุดไฟลักษณะคล้ายเตาฟู่ รูปร่างคล้ายรถบดถนน มีที่นั่งสองแถวมีหลังคาเป็นประรำ ล้อยางตัน ขึ้นสะพานไม่ไหวใช้การไม่ได้ ต่อมาจึงปล่อยทิ้งไว้จนกลายเป็นเศษเหล็ก

ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2477 กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ได้ส่งรถยนต์ยี่ห้อเมอเซเดสเดมเลอร์ ซึ่งเป็นของบริษัทผลิตรถยนต์ของชาวเยอรมัน ในกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส มาใช้ประเทศไทยจำนวน 1 คัน ซึ่งเป็นรถคันหนึ่งของเอกชนในเวลานั้น แล้วนำขึ้นนมเกล้าฯ ถวายต่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นรถยนต์พระที่นั่งคันแรก ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้การได้จริง ๆ มีเครื่องยนต์ก๊าซโซลีน และมีล้อเป็นยางล้อลม โดยกรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ทำหน้าที่ขับรถพระที่นั่งเอง เพราะในขณะนั้นยังไม่มีผู้ใดขับรถได้

รถเมลล์โดยสารประจำทางที่มีครั้งแรกนั้นใช้ม้าเทียม ซึ่งพระยาภักตินรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้เริ่มขึ้น เมื่อราวปี พ.ศ. 2540 วิ่งจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำ สระปทุม อย่างไรก็ตามเนื่องจากใช้ม้าลากจึงไม่เร็วทันใจ และไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ดังนั้นต่อมาพระยาภักตินรเศรษฐ จึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ด มาวิ่งแทนรถเดิมที่ใช้ม้าลาก และได้ขยายเส้นทางเดินรถให้ไกลขึ้น คือ จากสระปทุมถึงบางลำภู (ประตูใหม่ ตลาดยอด) รถยนต์ของพระยาภักตินรเศรษฐที่ใช้เป็นรถโดยสารประจำทางครั้งแรกนั้น มี 3 ล้อ ขนาดประมาณ 1 ใน 3 ของรถยนต์โดยสารประจำทางในปัจจุบัน มีที่นั่งสองแถว ทาสีขาว มีกากบาทสีแดง นั่งได้ประมาณ 10 คน ทั่วไปเรียกว่า “อ้ายโกร่ง” เพราะมันวิ่งไปตามถนนมีเสียงดังโคร่งกร่าง ซึ่งทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น และเป็นที่นิยมของประชาชนอย่างแพร่หลาย กิจการรถเมลล์จึงขยายตัวกว้างขวางออกไปจนทั่วทั้งกรุงเทพฯ ในนามของบริษัทเลิศ จำกัด หรือบริษัทรถเมลล์ขาว

วิวัฒนาการการจราจรในประเทศไทย

“การจราจร” เริ่มใช้ในประเทศไทยเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติทางบก เสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน พ.ต.อ.ซี.บี.ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่าง พ.ร.บ. จราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ มาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของสังคมไทย และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้ใช้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ. 2477 จากนั้นคำว่า “จราจร” ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน การจราจร หมายถึง คน สัตว์ และยานพาหนะที่สัญจรไปมาบนถนนหลวงโดยเรื่องของความพยายามหาสาเหตุของการกระทำผิด ซึ่งเปรียบได้กับการพยายามที่จะอธิบายพฤติกรรมชนิดหนึ่งของมนุษย์ เป็นการศึกษาความรู้สึนึกคิดและเหตุผลที่อยู่เบื้องหลังพฤติกรรมอันนั้นของเขาเป็นเสมือนการศึกษาจิตใจของคนที่ยากจะรู้ได้ ดังที่มีผู้กล่าวเอาไว้ว่า เคลื่อนด้วยแรงคน หรือเครื่องจักร หรือลากจูง ไปด้วยพาหนะ (งามพิศ สัตย์สงวน, 2545)

สาเหตุการจราจรติดขัด

จากการศึกษาถึงสาเหตุปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานคร พบว่าปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครก็เกิดจากข้อบกพร่องเกี่ยวกับองค์ประกอบในเรื่อง คน รถ และ

ถนน ความเชื่อมโยงสัมพันธ์กับกฎหมาย เจ้าหน้าที่ของรัฐ กับนโยบายของรัฐบาล ทั้งนี้ยังสามารถจำแนกรายละเอียดของข้อบกพร่องได้เป็น 6 ประการ คือ

- (1) ถนนไม่เพียงพอ
- (2) โครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์
- (3) การวางแผนและการอำนวยการยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- (4) การผังเมืองไม่สมบูรณ์
- (5) ระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร
- (6) การฝ่าฝืนกฎจราจร

แนวทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย

การป้องกันอาชญากรรมได้กลายเป็นเป้าหมายประสงค์ของงานตำรวจเมื่อ Sir Robert Peel ก่อตั้งกรมตำรวจนครบาลแห่งกรุงลอนดอนขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1829 (Germann et al, 1970) Peel ซึ่งได้รับการยกย่องในเวลาต่อมาว่าเป็น “บิดาของการตำรวจยุคใหม่” ได้เน้นให้บุคลากรตำรวจภายใต้บังคับบัญชาได้ตระหนักว่าการป้องกันอาชญากรรมคืองานหลักของตำรวจ และมีความสำคัญยิ่งกว่าการสืบสวนสอบสวน การจับกุมและลงโทษผู้กระทำความผิด ทฤษฎีของ Peel ได้กลายเป็นพื้นฐานของการก่อกำเนิดแนวทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย (law enforcement approach) เพื่อป้องกันอาชญากรรมขึ้น ยุทธวิธีหลักของตำรวจในการป้องกันอาชญากรรมตามทฤษฎีบังคับใช้กฎหมายก็คือ การตรวจท้องที่ ซึ่งได้รับการขนานนามว่าเป็นกระดูกสันหลังของงานตำรวจ (Wilson & McLaren, 1973) สำหรับหลักใหญ่ใจความของแนวทฤษฎีนี้สรุปได้ดังว่า การปรากฏตัวของตำรวจย่อมมีผลในการยับยั้งผู้ที่มีแนวโน้มจะประกอบอาชญากรรมเพราะความเกรงกลัวการจับกุม ฉะนั้น ตำรวจสายตรวจจึงต้องแต่งเครื่องแบบและรถวิทยุสายตรวจจึงควรมีลักษณะเด่นชัดเห็นได้ง่ายเพื่อเป็นการข่มขวัญยับยั้งอาชญากรรม นอกจากนั้นการตรวจท้องที่โดยสม่ำเสมอต่อเนื่องจะทำให้สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกว่ามีตำรวจอยู่ทั่วไปทุกแห่งหน ด้วยเหตุนี้ตามแนวทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย การปรากฏตัวของตำรวจและการกระจายกำลังตำรวจให้ครอบคลุมทั่วทั้งชุมชนจะช่วยป้องกันอาชญากรรมโดยลดช่องโอกาสสำหรับผู้ที่ตั้งใจจะละเมิดกฎหมาย (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2526, น. 8)

ทฤษฎีสภาพไร้กฎหมาย (Anomie Theory)

เมอร์ตัน (Merton) ได้อธิบายสภาพไร้กฎหมายหรือ Anomie ไว้ว่า คือสภาพอันสลับซับซ้อนที่ประกอบไปด้วยความยากจน การมีโอกาสด้อย่างจำกัดที่จะดำเนินไปสู่ความสำเร็จในการดำรงชีวิตร่วมกันในสังคม เป็นสภาพของความสับสนในทางวัฒนธรรม จะปรากฏขึ้นเมื่อค่านิยมที่ดั่งงามในสังคม ไม่เป็นที่ยอมรับของคนบางกลุ่มที่มุ่งประโยชน์ส่วนตนเป็นที่ตั้ง ทำให้คนที่มุ่งจะทำให้บรรลุเป้าหมาย โดยไม่คำนึงถึงวิธีปฏิบัติอันถูกต้องตามกฎหมาย กล่าวง่าย ๆ ก็คือ สภาพแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

1. การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความแน่นอน

การทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอน หมายความว่า จะต้องทำให้ผู้กระทำความผิด มีโอกาสที่จะถูกจับกุมและถูกลงโทษเมื่อมีการกระทำความผิด หากเมื่อมีการกระทำความผิดนั้นเกิดขึ้นมาแล้ว ผู้กระทำความผิดสามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุมและการถูกลงโทษไปได้แล้ว ผู้กระทำความผิดก็จะไม่เกิดความเกรงกลัว เพราะคิดว่ามีโอกาสที่จะหลุดรอดจากการถูกจับกุมไปได้ และค่านิยมที่จะเสี่ยงต่อการกระทำความผิด เนื่องจากมีโอกาสดังกล่าวจะได้รับประโยชน์จากการกระทำความผิด แต่ผลเสียไม่มี หรือมีโอกาสน้อยมาก

2. การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความรวดเร็ว

การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ นอกจากจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความแน่นอนแล้ว ยังจะต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็วด้วย ที่ว่าการบังคับกฎหมายมีความรวดเร็ว หมายความว่า จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดได้อย่างรวดเร็ว ภายหลังการกระทำความผิด โดยเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นแล้ว จะต้องมีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิดให้ได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อประชาชนทั่วไป ทำให้ไม่กล้ากระทำความผิด หากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น แต่ว่าสามารถจับกุมได้อีกในเวลาที่ยาวนาน ผลในการข่มขู่ยับยั้งจะลดความน่าเกรงกลัวลง เพราะประชาชนโดยทั่วไปจะมองไม่เห็นตัวอย่าง หรือผลร้ายที่ได้รับจากการกระทำความผิด หรือในกรณีที่จับกุมผู้กระทำความผิดได้แล้ว แต่ขั้นตอนในการดำเนินคดีเป็นไปอย่างล่าช้า จะทำให้ประชาชนไม่รู้สึกถึงมาตรการลงโทษของการบังคับใช้กฎหมาย

ดังนั้นขั้นตอนการพิจารณาคดีในชั้นศาลปัจจุบัน จะใช้การนัดสืบพยานอย่างต่อเนื่องเป็นรายคดีไป เพื่อให้เกิดความรวดเร็วแก่คู่กรณีทั้งสองฝ่าย และจะทำให้เสียเวลาในการเดินทางมาเป็นพยานศาลน้อยลง

3. การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความเสมอภาค

การบังคับใช้กฎหมายต้องมีความเสมอภาค กล่าวคือจะต้องบังคับใช้กฎหมายโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ และจะต้องปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่คำนึงถึงข้อแตกต่างในเรื่องฐานะ อำนาจ ตำแหน่ง ศาสนา เชื้อชาติ สีผิว และอื่น ๆ มิฉะนั้นการบังคับใช้กฎหมายจะไม่มีผลในการ ช่มชู้ ยับยั้ง

4. การบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทลงโทษที่เหมาะสมและทัดเทียมความคิด

หากบทลงโทษเบาเกินไปไม่ได้สัดส่วนกับการกระทำผิด ก็จะทำให้ผู้กระทำผิดและ คนทั่วไป ไม่เกิดความเกรงกลัวและคุ้มค่าที่จะเสี่ยงกระทำผิด แต่หากบทลงโทษหนักเกินไป ก็จะทำให้ผู้กระทำผิดพยายามปกปิดการกระทำของตนเอง โดยการทำร้ายเหยื่อหรือทำให้เหยื่อได้รับ ผลร้ายมากขึ้น เช่น หากใช้โทษประหารชีวิตกับการปล้นหรือข่มขืน จะกระตุ้นให้มีการปล้นแล้วฆ่า เจ้าทุกข์ หรือข่มขืนแล้วฆ่ามากขึ้นเพื่อปกปิดการกระทำผิดของตนเองเพราะโทษเท่ากันในขณะเดียวกัน กระบวนการยุติธรรมจะต้องทำงานหนักมากขึ้นในการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ เพราะยังมีโทษ หนักยิ่งต้องมีการพิสูจน์หรือมีพยานหลักฐานที่ชัดเจน ศาลจึงจะสั่งลงโทษ หากพยาน หลักฐาน หรือการฟ้องร้องดำเนินคดีไม่รัดกุมพอก็จะเป็นโอกาสให้ผู้กระทำความผิดหลุดรอดจากการถูกลงโทษ ไปได้ ดังนั้น โทษจึงต้องมีความเหมาะสมและทัดเทียมกับการกระทำผิด จึงจะมีผลในการช่มชู้ ยับยั้ง

ทฤษฎีการเลียนแบบ

Gabriel Tarde (1843-1904) นักอาชญวิทยาได้เสนอแนวคิดด้านจิตวิทยาเกี่ยวกับการเลียนแบบ มีกฎของการเลียนแบบอยู่ 3 กฎ ด้วยกันที่ทำให้คนเป็นอาชญากรรม

1. คนที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันจะเลียนแบบพฤติกรรมกันอย่างเช่น การขับรถฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจร เมื่อเห็นผู้ขับที่คันหน้าของตนขับฝ่าฝืนไป ตนก็ขับฝ่าฝืนตามไปด้วย
2. การเลียนแบบผู้เลียนแบบมันจะเอาอย่างคนที่สถานะเหนือกว่าตน เช่น เด็กจะเลียนแบบผู้ใหญ่ คนชั้นต่ำจะเลียนแบบคนชั้นกลาง ส่วนคนชั้นกลางจะเลียนแบบคนชั้นสูงเป็นต้น
3. Tarde เสนอกฎของการแทรกแซง (Law of Insertion) ซึ่งว่าการมีพฤติกรรมใหม่จะทดแทนพฤติกรรมเก่า เช่น การที่เห็นเพื่อนในกลุ่มดื่มสุราแล้วไปขับรถยนต์ จากนั้นก็ขับรถฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจรด้วย ทำให้ตนกระทำตามพฤติกรรมนั้นด้วย โดยถือว่าเป็นเรื่องธรรมดาที่ในหมู่เพื่อน ๆ ก็จะกระทำด้วยเหมือนกัน

ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory)

ทฤษฎีการเลือกมองว่าการละเมิดกฎหมายของคน เช่น การขโมยทรัพย์สิน, จำหน่ายยาเสพติด, หรือยกพวกทะเลาะวิวาทกัน หรือรวมไปถึงการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เกิดจากเหตุผลหลายเหตุผล แต่เมื่อมีเหตุผลส่วนตัว ก็มีการชั่งน้ำหนักระหว่าง การได้มาซึ่งผลประโยชน์ และผลที่ตามมาจากการประกอบอาชญากรรม คือบทลงโทษต่าง ๆ แนวคิดของทฤษฎีการเลือก หรือทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล ได้แตกแขนง จากแนวคิดของสำนักคิดดั้งเดิม คือ ทฤษฎีเจตจำนงอิสระ ดังนั้นทฤษฎีการเลือกมองว่า อาชญากร หรือผู้กระทำความผิดกฎหมายตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีเหตุผลในการตัดสินใจ ได้ใช้เหตุผลชั่งน้ำหนักของการกระทำแล้ว พฤติกรรมสามารถควบคุม หรือยับยั้ง เนื่องจากผู้กระทำความผิดกลัวการถูกลงโทษ

แนวของ Beccaria ให้นิยามของคนว่า เป็นผู้ที่ยึดหลักสิทธิผลประโยชน์ เป็นคนที่เห็นแก่ตัว และมองตัวเองเป็นหลัก ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการลงโทษมาเป็นตัวสกัดให้เกิดความกลัวต่อความผิดที่คิดจะทำ ในขณะที่ทฤษฎีการเลือก มองว่า คนจะละเมิดกฎหมาย เมื่อได้ตัดสินใจเสีย เมื่อทบทวนแล้วทั้งด้านปัจจัยบุคคล (ความต้องการเงิน ความตื่นเต้น ความสะดวก และความสนุกสนาน) และปัจจัยด้านสถานการณ์ เป้าหมายที่ต้องการได้รับการป้องกันเพียงพอจากเจ้าพนักงานจราจรหรือไม่ ดังนั้นก่อนที่จะเลือกจะกระทำความผิด อาชญากรผู้ใช้เหตุผล (Reasoning Criminal) ได้ประเมินความเสี่ยงที่จะเกิดด้วยการพิจารณาไตร่ตรองแล้วและคาดคะเนถึงโทษสถานหนักที่จะได้รับ โดยใช้ค่านิยมของอาชญากรเรื่อง “กล้าได้ กล้าเสีย”

โครงสร้างของอาชญากรรมตามแนวคิดทฤษฎีการเลือกในการตัดสินใจจะประกอบด้วยอาชญากรรมนั้นจะมีองค์ประกอบ ดังนี้

1. จะประกอบด้วยอาชญากรรมที่ใด
2. ลักษณะของเป้าหมายเป็นอย่างไร
3. หนทางที่จะทำให้การประกอบอาชญากรรมสำเร็จ

วัตถุประสงค์และรูปแบบการลงโทษ

เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นในสังคม สังคมจะต้องหาวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งในการจัดการกับคนที่ทำผิดละเมิดกฎเกณฑ์ของสังคม เพราะหากสังคมไม่จัดการกับคนที่ทำผิดก็เท่ากับว่าสังคมยอมรับการกระทำความผิดดังกล่าว แต่การที่สังคมจะจัดการกับคนที่ทำผิดอย่างไรนั้นขึ้นอยู่กับความเชื่อของสังคมในแต่ละยุคแต่ละสมัย เกี่ยวกับสาเหตุของการกระทำความผิดและเหตุผลที่จะต้องการหรือปฏิบัติกับคนที่ทำผิด ซึ่งจะเปลี่ยนไปตามยุคตามสมัยตามสถานการณ์ของแต่ละยุค โดยสังคมแต่ละยุคแต่ละสมัยจะมีจุดเน้นในวัตถุประสงค์และวิธีการที่จะปฏิบัติต่อคนที่ทำผิดหรือการลงโทษ

ผู้กระทำผิดที่แตกต่างกันไป อย่าไรก็ตามวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติหรือการลงโทษผู้กระทำผิดที่เกิดขึ้นในยุคต่าง ๆ ที่ผ่านมามีจนถึงปัจจุบันพอสรุปได้ดังนี้ (นพธิ จิตสว่าง, 2541)

1. การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retribution)
2. การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence)
3. การลงโทษเพื่อตัดโอกาสการกระทำผิด (Incapacitation)
4. การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟู (Rehabilitation)

1. การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทน (Retribution)

การลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นทดแทนเป็นวัตถุประสงค์ในการลงโทษที่เก่าแก่ มีมาตั้งแต่สมัยที่มนุษย์ยังเป็นสังคมป่าเถื่อน รูปแบบการลงโทษก็จะมีลักษณะรุนแรง ป่าเถื่อน เช่น การตัดอวัยวะ การเขียนตี ทรมาน และการประหารชีวิต แต่การลงโทษเพื่อแก้แค้นทดแทนก็จะเป็นวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับความรู้สึกของผู้เสียหายและประชาชนโดยทั่วไป ที่ต้องการจะเห็นคนที่ทำร้ายผู้อื่นได้รับผลร้ายเช่นกัน เป็นการลงโทษที่ชดเชยและให้สาสมกับความผิดเพื่อให้เกิดความยุติธรรม ตามหลัก “ตาต่อตา ฟันต่อฟัน” (An eye for an eye, a tooth for a tooth)

2. การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence)

แนวความคิดของวัตถุประสงค์ของการลงโทษแบบนี้ เป็นผลมาจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Classical School) ซึ่งเชื่อว่าการกระทำผิดเกิดขึ้นจากคนไม่เกรงกลัวกฎหมายหรือการบังคับใช้กฎหมายอ่อนแอ ทั้งนี้เพราะมนุษย์มีเหตุมีผล และมีเจตจำนงอิสระ (Free Will) ที่จะเลือกหรือไม่เลือกทำอะไรก็ได้ โดยเลือกทำสิ่งที่จะทำให้ตนเองได้รับประโยชน์และพอใจ แต่ไม่เลือกทำสิ่งทำให้เกิดความทุกข์และความเจ็บปวด มนุษย์จึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง การทำความผิดจึงเกิดจากการเลือกกระทำของเขาเองเนื่องจากเห็นว่าได้ประโยชน์มากกว่าจึงกล้าเสี่ยงทำผิด การลงโทษจึงมีควมมีขึ้นเพื่อป้องกันการทำความผิด โดยการทำให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกว่าการกระทำผิดก่อให้เกิดความเจ็บปวด และไม่ก่อให้เกิดผลดีเลย เมื่อมนุษย์ได้รับความเจ็บปวดจากการทำความผิดมากกว่าได้รับความพอใจแล้วเขาก็จะหลีกเลี่ยงที่จะทำความผิด

แนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม เน้นการลงโทษเพื่อป้องกันอาชญากรรมหรือข่มขู่ยับยั้งไม่ให้เกิดการทำความผิดขึ้นอีกในอนาคต ซีชาร์ เบ็คคาเรีย กล่าวไว้อย่างชัดเจนว่า การลงโทษต้องมุ่งผลในการป้องกัน ซึ่งผลของการลงโทษก่อให้เกิดการข่มขู่ยับยั้ง 2 ลักษณะ คือ การข่มขู่ยับยั้งโดยทั่วไป (General Deterrence) และการข่มขู่ยับยั้งเฉพาะราย (Special Deterrence)

ส่วนการข่มขู่ยังเฉพาะราย เป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดเพื่อให้ผู้กระทำผิดนั้นเข็ดหลัวต่อการลงโทษ และไม่กล้ากลับมากระทำความผิดซ้ำอีก เนื่องจากได้รับรู้รสของความยากลำบากหรือความเจ็บปวดจากการถูกลงโทษ เป็นผลให้ต้องไตร่ตรองในการกระทำผิดว่าจะคุ้มค่าหรือไม่กับความเจ็บปวดที่เคยได้รับมา

การป้องกันสังคมหรือการตัดโอกาสกระทำผิดนี้ มีหลักการว่า อาชญากรรมย่อมไม่เกิดขึ้นถ้าไม่มีอาชญากร หรืออาชญากรไม่มีโอกาสที่กระทำผิด การลงโทษเพื่อเป็นการตัดโอกาสกระทำผิดมีวัตถุประสงค์ที่คล้ายกับวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อข่มขวัญยับยั้ง คือ เพื่อการป้องกันอาชญากรรม แต่แตกต่างกันว่าตามหลักการของการลงโทษเพื่อการข่มขวัญยับยั้งมุ่งให้เกิดความเกรงกลัวไม่กระทำผิดขึ้นอีก ส่วนการลงโทษเพื่อการตัดโอกาสมุ่งป้องกันการกระทำผิดซ้ำโดยทำให้เขาหมดโอกาสที่จะกระทำผิดขึ้นได้ ซึ่งวิธีที่จะขจัดผู้กระทำผิดอาจทำได้โดยการเนรเทศเพื่อป้องกันสังคมจากอาชญากร โดยการกักอาชญากรไปอยู่ที่อื่นเพื่อให้สังคมปลอดภัย เช่น อังกฤษเคยส่งนักโทษไปไว้ที่ออสเตรเลีย หรือการตัดอวัยวะเพื่อตัดโอกาสผู้กระทำผิดในการประกอบอาชญากรรม เช่น ตัดมือพวกลักขโมย ทำให้หมดโอกาสลักขโมย หรือการประหารชีวิต

สำหรับวิธีการลงโทษที่ตอบสนองของวัตถุประสงค์นี้ และให้กันแพร่หลายในปัจจุบันก็คือ การจำคุกโดยการกันผู้กระทำผิดออกไปจากสังคมให้ปลอดภัย แต่การจำคุกเป็นวิธีที่แยกผู้กระทำผิดออกจากสังคมเป็นการชั่วคราว เพราะการลงโทษจำคุกเพื่อสนองต่อวัตถุประสงค์นี้ไม่ได้เป็นวิธีที่ดีที่สุด เนื่องจากผู้กระทำผิดยังคงต้องกลับมาอยู่ในสังคมในท้ายที่สุด แม้จะเป็นโทษจำคุกตลอดชีวิตซึ่งมักมีการลดโทษ และเมื่อกลับมาแล้ว ผู้กระทำผิดอาจมีความโกรธแค้นสังคมมากยิ่งขึ้น เป็นผลต่อเนื่องจากการลงโทษที่เขาได้รับ หรือปรับตัวเข้ากับสังคมยากขึ้น เพราะสังคมไม่ยอมรับเนื่องจากมีตราบาปเป็นคนที่คุก

แนวความคิดเกี่ยวกับการลงโทษเพื่อการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด เป็นแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม (Positive School) ซึ่งเชื่อในเรื่องเกี่ยวกับเจตจำนงกำหนด (Determinism) กล่าวคือ การกระทำของมนุษย์ถูกกำหนดจากปัจจัยต่าง ๆ มนุษย์ไม่สามารถเลือกกระทำได้อย่างอิสระ ให้เหตุผลในการเลือก แต่มนุษย์ถูกกดดันหล่อหลอมจากสิ่งแวดล้อมและ

ปัจจัยต่าง ๆ จนมีบุคลิกภาพที่บกพร่องและหันไปสู่การกระทำผิด ดังนั้น การกระทำผิดของมนุษย์เป็นผลมาจากปัจจัยหลายอย่างร่วมกัน ได้แก่ ปัจจัยทางจิตวิทยา ปัจจัยทางชีวภาค และปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางสังคม ปัจจัยเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ ดังนั้น การกระทำผิดจึงเกิดจากปัจจัยหลายอย่างร่วมกันด้วย ซึ่งอาจแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคลการลงโทษจึงไม่ควรมุ่งเน้นที่การกระทำผิดเป็นหลัก แต่ควรพิจารณาจากสาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำผิดและการแก้ไขไปที่สาเหตุนั้น

การลงโทษเพื่อแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด จึงเน้นที่ตัวผู้กระทำผิดมากกว่าการกระทำผิด โดยเน้นการศึกษาผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล หรือการจำแนกลักษณะเพื่อหาสาเหตุการกระทำผิดและแนวทางแก้ไข ทั้งนี้เพราะสังคมจัดให้มีการลงโทษขึ้นก็เพื่อเปิดโอกาสให้สังคมได้แก้ไขผู้กระทำผิดที่จะแก้ไขตนเอง เช่น การอบรม ทดสอบผู้รับที่กระทำผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ถ้าผู้รับที่กระทำผิดสามารถผ่านการทดสอบ ก็จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน เป็นต้น

อำนาจและหน้าที่ของตำรวจจราจร

คู่มืออบรมอาสาจราจร (สจร) พ.ศ. 2535 หน้าที่ของตำรวจจราจรเกี่ยวกับการจราจรแยกได้ดังนี้

1. ควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร
2. การบังคับใช้กฎหมายจราจร
3. การวางแผนจัดการจราจร
4. การให้การศึกษาคือผู้ใช้รถใช้ถนน

กองบัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหน่วยงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่รับผิดชอบโดยตรงต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งระดับปฏิบัติแบ่งหน่วยงานรับผิดชอบเป็น 2 ส่วนคือ

1. สถานีตำรวจนครบาลท้องที่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 87 สถานี ซึ่งแต่ละสถานีอยู่ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 มีหน้าที่ด้านการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละสถานีตำรวจ โดยควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจรโดยเฉพาะทางแยกและจุดสำคัญต่าง ๆ และกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจรติดขัด

2. กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่ควบคุมและจัดการจราจรในกรุงเทพมหานครทั้งหมด เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยโดยมีหน้าที่สนับสนุนสถานีตำรวจนครบาลท้องที่ในการควบคุมการจราจร และกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร และวางแผนประสานงานเพื่อจัดการ

จรรยาตามแผนและโครงการต่าง ๆ ในส่วนที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับผิดชอบ โดยเฉพาะในกรณีพื้นที่ครอบคลุมเขตรับผิดชอบของหลายสถานีตำรวจ และกรณีที่มิงานมหกรรมหรือราชพิธี รัฐพิธีตลอดจนงานพิธีต่าง ๆ

นอกจากนั้นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ดังนี้

มาตรา 4 (37) เจ้าพนักงานจราจร หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 4 (38) พนักงานจราจรเจ้าหน้าที่ หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

มาตรา 59 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถ ที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้

การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนี้จะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ตามอัตราที่กำหนดในกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาท และค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังและให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวันถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้ว เจ้าของหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ที่มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะกล่าวตักเตือนผู้ขับขี่หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดได้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้กล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับ ตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกไปรับรองแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวน ภายในแปดชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกไปสั่ง

ใบรับรองแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสาม ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกไปสั่งแต่ไม่ได้พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด ใบสั่งและใบรับรองแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา 141 ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคติ หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานสอบสวนรับจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคติหรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบใบสั่งเป็น

ใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวันนับตั้งแต่วันที่ส่งธนาคติ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 141 ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน ในกรณีดังกล่าวนี้ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(2) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบ เพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปี ไม่เป็นเหตุให้ผู้ขึ้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี

ลักษณะทั่วไปของพื้นที่เขตความรับผิดชอบ บก.น. 5

ในปัจจุบัน กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) เป็นหน่วยงานหนึ่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด โดยมีการจัดแบ่งพื้นที่รับผิดชอบตามประกาศราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่มที่ 114 ตอนพิเศษ 35 ง ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 2540 หน้า 1 ประกาศกระทรวงมหาดไทยเรื่อง กำหนดหน่วยงานเขตอำนาจการรับผิดชอบ และพื้นที่การปกครองของหน่วยราชการสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล กรมตำรวจ พ.ศ. 2540 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการ กองบัญชาการตำรวจนครบาล 1 ถึง 9 และสถานีตำรวจนครบาลทั้งหมดในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลดังนี้

1. กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

2. กองบังคับการตำรวจนครบาล 2 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

3. กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

4. กองบังคับการตำรวจนครบาล 4 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

5. กองบังคับการตำรวจนครบาล 5 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

6. กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

7. กองบังคับการตำรวจนครบาล 7 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

8. กองบังคับการตำรวจนครบาล 8 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

9. กองบังคับการตำรวจนครบาล 9 แบ่งออกเป็น 2 กองกำกับการ และสถานีตำรวจนครบาลคือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกับการการสืบสวนสอบสวน
- (3) สถานีตำรวจนครบาล

10. กองบังคับการอำนวยการ แบ่งเป็น 5 กองกำกับการ คือ

- (1) กองกำกับการกำลังพล
- (2) กองกำกับการข่าว
- (3) กองกำกับการบริการประชาชน
- (4) กองกำกับการแผนงาน
- (5) กองกำกับการสนับสนุน

11. กองกับคับการตำรวจจราจร แบ่งเป็น 6 กองกำกับการ คือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกำกับการ 1
- (3) กองกำกับการ 2
- (4) กองกำกับการ 3
- (5) กองกำกับการ 4
- (6) กองกำกับการ 5

12. กองบังคับการตำรวจดับเพลิง แบ่งออกเป็น 6 กองกำกับการ คือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกำกับการ 1
- (3) กองกำกับการ 2
- (4) กองกำกับการ 3
- (5) กองกำกับการ 4
- (6) กองกำกับการ 5

13. กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ แบ่งออกเป็น 7 กองกำกับการ คือ

- (1) กองกำกับการอำนวยการ
- (2) กองกำกับการตำรวจม้า
- (3) กองกำกับการป้องกันและปราบปรามจลาจล
- (4) กองกำกับการศูนย์รวมข่าว
- (5) กองกำกับการสายตรวจ
- (6) กองกำกับการสุนัขตำรวจ
- (7) กองกำกับการอารักขาและรักษาความปลอดภัย

พื้นที่ความรับผิดชอบของ บก.น. 5

กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ถึง 9 มีอำนาจหน้าที่

1. รักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยแก่ประชาชน ในเขตอำนาจการรับผิดชอบ
2. ปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และตามกฎหมายอื่นอื่น
เกี่ยวกับความผิดอาญาทั้งหลายในเขตอำนาจการรับผิดชอบ
3. ควบคุมการดำเนินการสืบสวนสอบสวนคดีอาญาในเขตอำนาจการรับผิดชอบ
4. ควบคุมและอำนวยการความสะดวกด้านการจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบ
5. ปฏิบัติงานร่วมกับ หรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้
รับมอบหมาย

ตามบัญชีแสดงเขตอำนาจการรับผิดชอบ และเขตพื้นที่การปกครองของกองบังคับการ
ตำรวจนครบาล 5 กองบัญชาการตำรวจนครบาล กำหนดให้ สน. ท้องที่ อยู่ในเขตพื้นที่การปกครอง
ของกองบังคับการตำรวจนครบาล 5 ดังนี้

- 1) สถานีตำรวจนครบาลวัดพระยาไกร
- 2) สถานีตำรวจนครบาลบางโพธิ์
- 3) สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ
- 4) สถานีตำรวจนครบาลลุมพินี
- 5) สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ
- 6) สถานีตำรวจนครบาลคลองตัน
- 7) สถานีตำรวจนครบาลพระโขนง
- 8) สถานีตำรวจนครบาลบางนา
- 9) สถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ

โครงสร้างการบริหารงานของ บก.น. 5

โครงสร้างการบริหารงานของ บก.น. 5 แบ่งออกเป็น

1. การบริหารงานระดับกองบังคับการ
2. การบริหารงานระดับ สน. ท้องที่

การบริหารงานระดับกองบังคับการ

ในการบริหารงานของ กองบังคับการตำรวจนครบาล 5 (บก.5) มีการบังคับบัญชาตามลำดับชั้น คือ ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5 (ผบก.น. 5) เป็นหัวหน้ารับผิดชอบดูแลและสั่งการในการปฏิบัติ โดยมีรองผู้บังคับการ (รอง ผบก.น. 5) เป็นผู้ช่วยดูแลการปฏิบัติของตำรวจในสังกัดทั้ง 9 สน. ท้องที่ ในการบริหารงาน กองบังคับการตำรวจนครบาล 5 ได้กำหนดลักษณะงานและความรับผิดชอบ ดังนี้

1. ลักษณะงานและผู้รับผิดชอบ

1.1 ฝ่ายบริหาร (ปร.)

รับผิดชอบงานด้านการบริหาร และการอำนวยการของหน่วยงานในสังกัด
ดังต่อไปนี้

1.1.1 การเร่งรัดติดตามผลงาน ตามระเบียบว่าด้วยการเร่งรัดการปฏิบัติ

ราชการ

1.1.2 งานเกี่ยวกับการขออนุญาตต่าง ๆ ยกเว้น การขออนุญาตเกี่ยวกับสถานบริการ โรงแรม การพนัน และสมาคม

1.1.3 งานเกี่ยวกับวินิจัยและการพิจารณาทัณฑ์ทางวินัยข้าราชการตำรวจ

1.1.4 งานเกี่ยวกับการตรวจราชการ

1.1.5 งานเกี่ยวกับสวัสดิการ

1.1.6 งานเกี่ยวกับพลาธิการ

1.1.7 งานเกี่ยวกับการจัดหาเบิกจ่าย และเก็บรักษาศาสตราภัณฑ์ ยานพาหนะ เครื่องมือสื่อสาร อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ ค่าบำรุงรักษา และการสนับสนุนการขนส่ง การส่งกำลังบำรุงให้กับหน่วยปฏิบัติ

1.1.8 งานเกี่ยวกับทะเบียนประวัติและการจัดกำลังพล

1.1.9 งานเกี่ยวกับการพัฒนาบุคลากร การฝึกอบรมข้าราชการตำรวจ

1.1.10 งานเกี่ยวกับการควบคุมและการตรวจสอบบัญชี

1.1.11 งานเกี่ยวกับการจัดทำบัญชีรายจ่ายประจำวัน

1.1.12 งานควบคุมบัญชีหลักฐานต่าง ๆ ในการรับจ่ายเงิน

1.1.13 งานเกี่ยวกับการเงิน งบประมาณและเงินสนับสนุนจากหน่วยต่าง ๆ งานประเมินผลการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ

1.1.14 งานการพิจารณาส่งคดี จำนวนการสอบสวนคดีที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการ

1.2 ฝ่ายกิจการพิเศษ (กศ.)

รับผิดชอบงานด้านกิจการพิเศษ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลในสังกัดทุกสถานี ตลอดจนงานกิจการพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวก และการสืบสวนสอบสวน ดังต่อไปนี้

1.2.1 งานเกี่ยวกับการถวายอารักขาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์

1.2.2 งานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ และบุคคลสำคัญของต่างประเทศ รวมทั้งสถานทูต และสถานที่สำคัญด้วย

1.2.3 การรักษาความสงบเรียบร้อยในงานพระราชพิธี งานมหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนรักษาสถานที่เกิดเหตุสาธารณภัย

1.2.4 งานการปฏิบัติและการข่าวเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ

1.2.5 งานเกี่ยวกับการควบคุมฝูงชน และการปฏิบัติกรณีชุมนุมประท้วงหรือเรียกร้องต่าง ๆ รวมทั้งการหาข่าวความเคลื่อนไหวของการชุมนุมประท้วง

1.2.6 การระงับและป้องกันอัคคีภัยรวมทั้งเหตุวุ่นวายที่ส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อย เช่น การเก็บกู้วัตถุระเบิด การช่วยเหลือตัวประกันที่ไม่เกี่ยวกับอาชญากรรมทั่วไป

1.2.7 งานเกี่ยวกับผู้หลบหนีเข้าเมืองและผู้อพยพจากต่างประเทศ

1.2.8 เป็นผู้ช่วยงานฝ่ายจราจรที่เกี่ยวกับกิจการพิเศษ เช่น ถวายอารักขาแก่ขบวนเสด็จฯ ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระราชอาคันตุกะ และบุคคลสำคัญ ฯลฯ

1.3 ฝ่ายจราจร (จร.)

รับผิดชอบงานด้านจราจรของหน่วยงานในสังกัด ดังต่อไปนี้

1.3.1 การตรวจตราและควบคุมการจัดการจราจร

1.3.2 การวางแผนการจัดการจราจร และปรับเปลี่ยนหรือแก้ไขปัญหาจราจร

1.3.3 งานเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรในหน้าที่ตำรวจ

1.3.4 งานเกี่ยวกับงบประมาณด้านการจราจรทั้งในงบปกติและงบสนับสนุน

1.3.5 งานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร แก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนินของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์

1.3.6 งานเกี่ยวกับการกู้ภัยจากอุบัติเหตุจราจร

1.3.7 งานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ในงานพระราชพิธีมหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนในการที่เกิดสาธารณภัยที่มาเป็นการจราจร

1.3.8 งานเกี่ยวกับการดำเนินงานของกรุงเทพมหานคร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น การช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม การจัดระเบียบหาบเร่ แผงลอย ในหน้าที่ของตำรวจ เป็นต้น

1.3.9 งานเกี่ยวกับการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน ในการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น การฝึกอบรมอาสาสมัครจราจร ลูกเสือและเนตรนารีฝ่ายจราจร

1.4 ฝ่ายป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม 1 (งานสายตรวจ) รับผิดชอบงานด้านสายตรวจ, งานชุมชนสัมพันธ์ และงานเยาวชนสัมพันธ์ดังนี้

1.4.1 งานเกี่ยวกับการวางแผนการป้องกันอาชญากรรม

1.4.2 งานเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติของสายตรวจ ตู้ยาม และยามจุด

1.4.3 งานแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน ในการป้องกันปราบปราม อาชญากรรม งานฝึกอบรมประชาชนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันปราบปราม อาชญากรรม

1.4.4 งานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม และงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการ ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

1.4.5 การปราบปรามสถานบริการ ที่กระทำผิดตามพระราชบัญญัติ สถาน บริการฯ, เครื่องจักรกล (ตุ้มมา) และสมาคมที่จัดให้มีการเล่นบิลเลียดหรือสนุกเกอร์โดยผิดกฎหมาย

1.4.6 การป้องกันปราบปรามการกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติ ป้องกันปราบปรามการค้าประเวณีฯ การเผยแพร่วัตถุหรือสิ่งพิมพ์ลามกอนาจาร

1.4.7 งานป้องกันและปราบปรามอาวุธสงครามและอาวุธผิดกฎหมาย

1.5 ฝ่ายป้องกันปราบปรามอาชญากรรม 2 (งานสืบสวน)

รับผิดชอบงานด้านการสืบสวนคดีอาญาของสถานีในเขตพื้นที่รับผิดชอบดังนี้

1.5.1 การสืบสวนปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน

1.5.2 กำกับการ เริงรัด และติดตามผลการปฏิบัติงานฝ่ายสืบสวนของ สถานีตำรวจนครบาลในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

1.5.3 เริงรัดสืบสวนจับกุมความผิดคดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญคดี สำคัญที่ประชาชนสนใจ และอาวุธปืนผิดกฎหมาย

1.5.4 การสืบสวนปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษ อาวุธ สงคราม และอาวุธปืนผิดกฎหมาย

1.5.5 การสืบสวนปราบปรามการกระทำความผิด ตามที่ได้รับมอบหมายเป็น กรณีพิเศษ

1.5.6 การสืบสวนปราบปรามผู้หลบหนีเข้าเมือง ตลอดจนผู้ให้ที่พักพิงแก่ บุคคลต่างด้าว

1.5.7 การสืบสวนปราบปรามบ่อนการพนัน และเครื่องจักรกลไฟฟ้า (ตุ้มมา)

1.5.8 การสืบสวนปราบปรามการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการค้าประเวณีฯ การเผยแพร่วัตถุหรือสิ่งพิมพ์ลามก

1.5.9 การสืบสวนปราบปรามแก๊งคนร้ายโจรกรรมรถยนต์และจักรยานยนต์

1.6 ฝ่ายป้องกันปราบปรามอาชญากรรม 3 (งานสอบสวน)

รับผิดชอบงานการสอบสวนของสถานีตำรวจนครบาลในสังกัดทุกสถานี และงานสอบสวนที่เกี่ยวข้องกับกองกำกับการอำนวยการและกองกำกับการสืบสวน และคดีจราจร

1.6.1 งานเกี่ยวกับการสอบสวนคดีอาญา และคดีจราจร

1.6.2 งานตรวจสำนวนการสอบสวนคดีอาญา และคดีจราจร

1.6.3 เร่งรัดการสอบสวนคดีให้เสร็จสิ้นโดยเร็วและเป็นไปด้วยความบริสุทธิ์ยุติธรรม

1.6.4 การกำกับดูแลและตรวจการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวน

1.6.5 การพิจารณาสั่งการเกี่ยวกับหมายเรียก หมายจับ และการประกันตัวผู้ต้องหา

1.6.6 การพิจารณาเสนอหรือสั่งการเกี่ยวกับการคืนของกลางในคดีอาญา

1.6.7 การพิจารณาปรับปรุงระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับคดี

1.6.8 การพิจารณาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีโทษทางอาญา

1.6.9 การวิเคราะห์ การตีความ ปัญหาข้อกฎหมายข้อเท็จจริงต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคดี

1.6.10 การควบคุมและการสอบสวนคดีอาญา หรือเป็นพนักงานสอบสวนเองตามคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองบัญชาการตำรวจนครบาล หรือคดีที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

1.6.11 การพัฒนาปรับปรุงงานการสอบสวนคดีอาญา

1.6.12 การพัฒนาการบริการเกี่ยวกับการเปรียบเทียบปรับให้รวดเร็วถูกต้องและเป็นธรรม

1.6.13 การกำกับ สั่งการ เร่งรัด และติดตามผลการปฏิบัติงานของฝ่ายสืบสวนของสถานีตำรวจในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสำนวนการสอบสวน

การบริหารงานระดับสถานีตำรวจท้องที่

เป็นที่ทราบแล้วว่า สน. ท้องที่ ที่อยู่ในปกครองของกองบังคับการตำรวจนครบาล 5 มีทั้งสิ้น 9 สน. โดย สน. ท้องที่ จะรับนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติมาจากกองบังคับการตำรวจนครบาล 5 กองบัญชาการตำรวจนครบาล และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยผ่านทางสายงานการบังคับบัญชา ตั้งแต่ รองผู้บังคับการ ผู้บังคับการ ผู้ช่วยบัญชาการ รองผู้บัญชาการ และ

ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ขณะเดียวกันผู้บังคับบัญชาจะคอยทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบสวนดูแล และควบคุมการปฏิบัติของแต่ละ สน. ท้องที่ แต่ละ สน. ท้องที่ มีการแบ่งหน้าที่หรือสายงานการปฏิบัติ และการปกครองดังนี้

1. ฝ่ายอำนวยการ

ฝ่ายอำนวยการ ประกอบด้วย รองผู้กำกับการอำนวยการ เป็นหัวหน้า โดยมี สารวัตรธุรการ และรองสารวัตรธุรการ เป็นผู้ช่วย ปฏิบัติงานในทุกวันทำการตั้งแต่เวลา 08.00-16.00 น.

หน้าที่และความรับผิดชอบ

- 1) งานด้านการเงินและการบัญชี เช่น การเบิกจ่ายเงินเดือน การฝากถอนเงิน รางวัล และเงินต่าง ๆ
- 2) งานด้านสวัสดิการ เช่น การเบิกจ่ายค่าเล่าเรียนบุตร ค่ารักษาพยาบาล ค่าเช่าบ้าน เป็นต้น
- 3) งานด้านกำลังพล เช่น การจัดทำเนียบอัตราข้าราชการและลูกจ้าง
- 4) งานด้านทะเบียนคนต่างด้าว เช่น การต่ออายุใบสำคัญฯ
- 5) งานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเอกสารทางราชการ

2. ฝ่ายป้องกันและปราบปราม

ฝ่ายป้องกันและปราบปราม ประกอบด้วย รองผู้กำกับการฝ่ายปราบปรามเป็นหัวหน้า โดยมีสารวัตรป้องกันและปราบปราม และรองสารวัตรป้องกันและปราบปราม เป็นผู้ช่วยพร้อมด้วยเจ้าหน้าที่

หน้าที่และความรับผิดชอบของฝ่ายป้องกันและปราบปราม

ให้ความคุ้มครองรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนโดยเน้นการป้องกันการเกิดอาชญากรรมในพื้นที่เป็นหลัก ปฏิบัติการด้านชุมชนสัมพันธ์โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการ ตามความเหมาะสมต่อการปราบปรามอาชญากรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

3. ฝ่ายสืบสวนสอบสวน

ฝ่ายสืบสวนสอบสวน ประกอบด้วย งานสอบสวน และงานสืบสวน โดยมี รองผู้กำกับการสืบสวนสอบสวนเป็นหัวหน้า และแยกออกเป็น

3.1 งานสอบสวน

งานสอบสวน มีพนักงานสอบสวน (สบ 3), พนักงานสอบสวน (สบ 2) และพนักงานสอบสวน (สบ 1) ทำหน้าที่เข้าเวรคอยรับผิดชอบ ภารกิจหลักคือการสอบสวนคดีที่เกิดขึ้น

ในเขตท้องที่ทั้งคดีอาญาและคดีจราจร ตลอดจนการดำเนินการในด้านต่าง ๆ หลังจากการสอบสวนเสร็จสิ้นแล้ว

การสอบสวนเป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวน ซึ่งจะหมุนเวียนกันปฏิบัติหน้าที่เป็นสัปดาห์ตรวจสอบ ร้อยตรวจสอบ ตลอด 24 ชั่วโมง

3.2 งานสืบสวน

งานสืบสวน มีสารวัตรสืบสวน เป็นผู้ควบคุมรับผิดชอบ มีรองสารวัตรสืบสวน เป็นผู้ช่วย ความรับผิดชอบงานด้านสืบสวนคือ การออกหาข่าวด้านอาชญากรรม ความเคลื่อนไหวของคนหรือกลุ่มบุคคลที่อาจเป็นภัยในด้านต่าง ๆ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อป้องกันอาชญากรรมและเหตุร้าย รวมทั้งมีหน้าที่ออกสืบสวนเพื่อคลี่คลายคดีที่เกิดขึ้น และเพื่อหาตัวผู้กระทำผิดมาดำเนินคดีตามกฎหมาย

4. ฝ่ายจราจร

ฝ่ายจราจร มีรองผู้กำกับการจราจร เป็นหัวหน้า โดยมีสารวัตรจราจร และรองสารวัตรจราจร เป็นผู้ช่วย พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจร

หน้าที่ความรับผิดชอบของฝ่ายจราจร มีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดหรือผู้ฝ่าฝืนตามที่กฎหมายจราจรกำหนด การบริการประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนอันเกิดจากการจราจร รวมทั้งการสนับสนุนการปฏิบัติงานอันเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมด้วย

ตารางที่ 2.1

สถานภาพกำลังพลข้าราชการชั้นประทวน-พลตำรวจ

ในสังกัด บก.น. 5

สน. ท้องที่	งานธุรการ	งานป้องกัน	งานสืบสวน	งานสอบสวน	งานจราจร
สน. วัดพระยางไกร	9	76	11	20	39
สน. บางโพธิ์พวง	8	90	13	17	66
สน. ทุ่งมหาเมฆ	10	80	12	18	95
สน. ลุมพินี	8	119	11	22	79
สน. ทองหล่อ	10	179	15	17	81
สน. คลองตัน	9	109	14	17	63
สน. พระโขนง	9	104	16	20	63

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

สน. ท้องที่	งานธุรการ	งานป้องกัน	งานสืบสวน	งานสอบสวน	งานจราจร
สน. บางนา	7	151	10	17	63
สน. ท่าเรือ	20	120	10	0	31
รวม	88	1,028	112	148	580

ข้อมูล ณ วันที่ 12 ธ.ค. 50

ที่มา: งาน 2 กองกำกับการอำนวยการ กองบังคับการตำรวจนครบาล 5

ตารางที่ 2.2

สถานภาพกำลังพลข้าราชการชั้นสัญญาบัตร ในสังกัด บก.น. 5

หน่วยงาน	งานอำนวยการ	งานป้องกัน	งานสืบสวน	งานสอบสวน	งานจราจร
บก.น. 5	4	-	-	-	-
กก.อก.บก.น. 5	15	-	-	-	-
กก.สส.บก.น. 5	-	-	19	-	-
สน. วัดพระยาไกร	2	6	5	14	4
สน. บางโพธิ์	3	6	5	12	4
สน. พุ้มหามะ	3	6	5	12	8
สน. ลุมพินี	2	10	5	16	7
สน. ทองหล่อ	3	9	5	17	6
สน. ดลองค์	2	10	5	13	6
สน. พระโขนง	2	6	5	12	6
สน. บางนา	3	9	5	17	6
สน. ท่าเรือ	2	6	5	15	5
รวม	41	68	63	128	52

ข้อมูล ณ วันที่ 12 ธ.ค. 50

ที่มา: งาน 2 กองกำกับการอำนวยการ กองบังคับการตำรวจนครบาล 5

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2530) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวិจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่

2.1 ความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

2.2 ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์

2.3 ประสิทธิภาพการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

2.4 ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

2.5 พฤติกรรมในขณะขับขี่รถยนต์

2.6 ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2524) พบว่าสาเหตุการเกิดปัญหาจราจรนั้นเนื่องจากการแย่งชิงทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเร่งรีบเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต้องการให้ถึงจุดหมายปลายทางให้ทันเวลา โดยไม่ยอมเสียเวลาให้กับคนอื่นแม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแย่งชิงทางกัน

2. ความเห็นแก่ตัวเพื่อความสะดวกแก่ตัวเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถบนช่องทางจราจร ขัดรถค่อมทางจราจร

3. การติดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น การขับรถกีดกันผู้อื่นไม่ให้ผู้อื่นแซงตน แต่ตนเองชอบแซงรถคันอื่น

4. พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำความผิด พวกนี้มักจะไม่นำคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง

5. พวกไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำไม่รู้ เอาหูไปนาเอาตาไปไร่ หรือพวกขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อนมักขับฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

กรอบแนวคิดในการศึกษา

