



สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจ
ที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจร
ในสถานีตำรวจ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วิสัยทัศน์ (Vision)



“เป็นตำรวจมืออาชีพ
เพื่อความผาสุกของประชาชน”



ตำรวจมืออาชีพ ต้องเป็นข้าราชการ
ตำรวจที่มีความรู้ ความสามารถ รู้ลึก
รู้รอบ รู้จริง ในงานที่ทำและต้องเป็น
คนดีมีคุณธรรม ซื่อสัตย์ ซื่อตรง อดทน
เสียสละ ต้องขยัน และมีการพัฒนา
ตนเองอย่างต่อเนื่อง สิ่งสำคัญที่สุดต้อง
ตระหนักเสมอว่า เป้าหมายการทำงาน
ของตำรวจคือความผาสุกของประชาชน





พลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ



ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เรื่อง ให้ใช้คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายการบริหารราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๗ มุ่งเน้นการพัฒนาข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ ให้มีความรู้ความสามารถ ในการปฏิบัติงานที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผู้บังคับบัญชาจะต้องอบรมข้าราชการตำรวจ ให้ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ ให้มีความซื่อสัตย์ สุจริต และให้บริการช่วยเหลือประชาชนด้วยความสุภาพเท่าเทียมกัน เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ดังนั้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้จัดทำ “คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ” ฉบับปี พ.ศ.๒๕๕๗ พร้อมดำเนินการฝึกอบรมหัวหน้าสายงานและข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ ให้มีความพร้อมที่จะไปทำการฝึกอบรมหรือสอนงานให้กับข้าราชการตำรวจในสังกัดทุกคนสู่ความ “เป็นตำรวจมืออาชีพ เพื่อความผาสุกของประชาชน”

ฉะนั้น จึงให้ทุกหน่วยใช้ “คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ” นี้ เป็นคู่มือหลักสำหรับใช้ในการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจในสังกัดทุกคน ตั้งแต่วันประกาศนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๗

พลตำรวจเอก

(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

คำนำ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายการบริหารราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๗ กำหนดงานด้านการจราจร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ ให้สามารถคลี่คลายปัญหาและอำนวยความสะดวกทางถนน ลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ได้อย่างรวดเร็วและเป็นระบบ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม ทั้งนี้ เพื่อยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรให้เป็นที่ยอมรับ และเชื่อมั่นศรัทธาของประชาชนอย่างแท้จริง โดยผู้บังคับบัญชาจะต้องอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรทุกคน ให้มุ่งมั่นพัฒนาสู่ความเป็นตำรวจมืออาชีพที่มีอุดมการณ์ มีความพร้อมทั้งความรู้ความสามารถ มีคุณธรรม จริยธรรม ยึดมั่นในหลักนิติธรรม มีความซื่อสัตย์ สุจริต มีจิตสำนึกในการให้บริการประชาชน มีทัศนคติที่ดีต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่จะนำไปสู่ความเป็น “สุภาพบุรุษจราจร” ที่เป็นผู้คิดดี พูดดี ประพฤติดี มีเกียรติ น่าเชื่อถือ น่ายกย่อง อันจะเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เพื่อให้นโยบายการบริหารราชการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีคำสั่งที่ ๖๐๐/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจ และคำสั่งที่ ๖๒๒/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหลักสูตรและโครงการฝึกอบรมผู้นำหน่วยหัวหน้าสายงานจราจรและข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ เพื่อส่งเสริมให้กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตำรวจภูธรภาค ๑ - ๙ และศูนย์ปฏิบัติการตำรวจจังหวัดชายแดนภาคใต้ มีวิทยากรประจำหน่วยที่มีความรู้ความสามารถและทักษะในการถ่ายทอดให้กับข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ พร้อมทั้งมีการจัดทำคู่มือและได้ผลิตสื่อประกอบการฝึกอบรมเพื่อให้วิทยากรสามารถนำไปใช้ในการฝึกอบรมในทุกระดับอย่างเป็นมาตรฐานเดียวกัน

คู่มือฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ช่วยให้วิทยากรและข้าราชการตำรวจในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นำไปศึกษา ทบทวน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานด้านการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศชาติต่อไป

พลตำรวจเอก

(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ก

คำนำ

นโยบายการบริหารราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด้านการจราจรกำหนดให้ข้าราชการตำรวจยึดหลักและแนวทางการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ การเกิดภัยธรรมชาติและสาธารณภัย การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ การจัดตั้งจุดตรวจจราจร เพื่อความปลอดภัยทางถนนและสถานการณ์อื่นที่มีผลกระทบด้านการจราจร เพื่อให้การจัดการจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้แก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการดูแลด้านสุขภาพอนามัยของตำรวจผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจรให้มีสุขภาพที่ดีพร้อมที่จะปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพอย่างเต็มศักยภาพ

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายดังกล่าว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๖๒๒/๒๕๕๖ ลง ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำหลักสูตรและโครงการฝึกอบรมผู้นำหน่วยหัวหน้าสายงานจราจร และข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ เพื่อเสริมสร้างให้ข้าราชการตำรวจเป็นตำรวจมืออาชีพอย่างแท้จริง คณะกรรมการฯ ได้รับความร่วมมือจากผู้แทนหน่วยที่เป็นวิทยากร ในสังกัด กองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑-๙ ศูนย์ปฏิบัติการตำรวจจังหวัดชายแดนภาคใต้ กองบัญชาการศีกษา และหน่วยที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันจัดทำคู่มือสำหรับฝึกอบรมข้าราชการตำรวจสายงานจราจร ที่เป็นมาตรฐาน มุ่งเน้นให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่งานด้านการจราจรมีความรู้ ความสามารถบริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ในงานจราจรที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันในทุกสถานีตำรวจ

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
สารบัญ	ข - จ
บทที่ ๑ บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร	
- นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการจราจร	๑
- บทบาทด้านการลดอุบัติเหตุจราจร	๒
- บทบาทการพัฒนาการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย	๓
- บทบาทด้านการบังคับใช้กฎหมาย	๖
- บรรณานุกรม	๓๑
บทที่ ๒ การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	
- สภาพการณ์และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของโลก	๓๓
- WHO ชี้ไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันดับ ๓ ของโลก	๔๕
- สถานภาพอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	๔๘
- แนวทางแก้ไขตามปฏิญญาสากล	๕๓
- อันดับพฤติกรรมเสี่ยงของคนไทย ๑๐ อันดับ	๕๔
- ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของโครงสร้างสังคม	๕๕
- แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	๕๖
- การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจร	๖๐
- การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน	๖๕
- บรรณานุกรม	๘๓
บทที่ ๓ การจัดการศึกษาในรูปแบบของการสัมมนา	
- การจัดการศึกษาในรูปแบบของการสัมมนา	๘๕
- การสัมมนาปัญหาและข้อขัดข้องในงานจราจร	๘๘
- บรรณานุกรม	๙๖

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๔ ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น	
- ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น	๙๗
- การวิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขการจราจรในสถานการณ์ปกติ	๑๑๘
- เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร	๑๔๐
- บรรณานุกรม	๑๕๕
บทที่ ๕ เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร	
- ความหมายของเทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร	๑๕๗
- แนวคิดทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร (Law Enforcement Theory)	๑๕๗
- ความหมายการบังคับใช้กฎหมาย	๑๕๘
- การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในงานจราจร	๑๕๘
- การแสวงหาความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการบังคับใช้กฎหมาย	๑๘๙
- จิตวิทยาในการใช้กฎหมาย	๒๐๕
- บรรณานุกรม	๒๒๓
บทที่ ๖ การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่	
- บทนำ	๒๒๕
- วัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่	๒๒๖
- การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร	๒๒๖
- การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ	๒๓๐
- การฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	๒๓๒
- บรรณานุกรม	๒๓๕

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๗ งานอำนวยความสะดวกสายงานจราจร	
- การจัดทำแผนและโครงการ	๒๓๗
- การจัดทำงบประมาณ	๒๔๓
- การจัดทำระบบใบสั่งจราจร	๒๔๔
- สิทธิประโยชน์ของตำรวจจราจร	๒๔๖
- บรรณานุกรม	๒๕๑
บทที่ ๘ การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย	
- ภาคีเครือข่าย	๒๕๓
- เทคนิคการประสานงานกับภาคีเครือข่าย	๒๖๐
- แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย	๒๖๔
- การสร้างอาสาจราจร และผู้ช่วยเหลือตำรวจจราจร	๒๖๖
- กรณีศึกษา	๒๗๙
- บรรณานุกรม	๒๘๕
บทที่ ๙ เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรทางถนน	
- บทนำ	๒๘๗
- การวิเคราะห์ข้อมูลจราจร	๒๙๒
- การจัดทำแผน และ คำสั่ง	๒๙๗
- ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจ	๓๐๒
- เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน	๓๐๒
- บรรณานุกรม	๓๑๘

จ

สารบัญ

หน้า

บทที่ ๑๐ การประชาสัมพันธ์ในงานจราจร

- หลักการประชาสัมพันธ์ ๓๑๙
- หลักการประชาสัมพันธ์ในงานจราจร ๓๒๔
- การใช้สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ในงานจราจร ๓๒๖
- ภาควิชาประชาสัมพันธ์ ๓๓๕
- บรรณานุกรม ๓๓๖

บทที่ ๑๑ จิตวิทยาการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพของตำรวจจราจร

- บทนำ ๓๓๗
- จิตวิทยาการจัดการความเครียด ๓๓๘
- ทักษะการเผชิญหน้าในการปฏิบัติงาน ๓๕๗
- การดูแลสุขภาพที่ดีในระหว่างปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ๓๖๓
- แบบประเมินและวิเคราะห์ความเครียดด้วยตนเอง ๓๗๔
- บรรณานุกรม ๓๗๗

บทที่ ๑๒ การจัดการสถานที่เกิดเหตุจราจร

- บทนำ ๓๗๙
- การจัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์ ๓๘๐
- การจัดการสถานที่เกิดเหตุเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร ๓๘๕
- การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ๓๘๙
- การรักษาสถานที่เกิดเหตุเพื่อประโยชน์ในการเก็บพยานหลักฐานทางคดี ๓๙๔
- บรรณานุกรม ๓๙๗

ฉ
สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑๓ การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ	
- บทนำ	๓๙๙
- การจัดการจราจรในเส้นทางทางเสด็จพระราชดำเนิน	๔๐๑
- การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในเส้นทางบุคคลสำคัญ	๔๑๖
- การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษอื่นๆ	๔๒๐
- บรรณานุกรม	๔๒๓
 บทที่ ๑๔ ภาวะผู้นำและหลักธรรมาภิบาล	
- ภาวะผู้นำ (Leadership)	๔๒๕
- หลักธรรมาภิบาล (Good governance)	๔๓๘
- สุขภาพบุรุษจราจร	๔๔๘
- บรรณานุกรม	๔๕๐
 ภาคผนวก	๔๕๑
- ภาคผนวก ก เอกสารประกอบบทที่ 1	
- ภาคผนวก ข คำสั่ง	
- ภาคผนวก ค รายชื่อผู้จัดทำ	

บทที่ ๑

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

๑. นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการจราจร

นโยบายการบริหารราชการของพลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗ มีนโยบายด้านการปฏิบัติงานด้านการจราจร จำนวน ๘ ข้อ ดังนี้

นโยบายด้านการปฏิบัติงานด้านการจราจร^๑

- ๑) พัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย
- ๒) ให้มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การจัดงานสำคัญ ฝนตกน้ำท่วม ถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว
- ๓) อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญาอมสโก
- ๔) ดำเนินการศึกษาวเคราะห์ทางแผนและอำนวยความสะดวกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ
- ๕) ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างวินัยการจราจรให้กับประชาชนโดยเฉพาะการกวดขันจับกุม ๑๐ ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี่หรือโดยสารรถทุกประเภท
- ๖) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียมเป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ๗) กวดขันวินัยความประพฤติและปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน
- ๘) ดำเนินการทางวินัยและอาญาอย่างเด็ดขาดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

จากนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ คือ นโยบายด้านการลดอุบัติเหตุการจราจร นโยบายด้านการพัฒนางานจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมาย นโยบายด้านคุณธรรมจริยธรรมในการปฏิบัติงาน และนโยบายด้านการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถนำนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของหัวหน้างานจราจรได้

^๑นโยบายการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗. โรงพิมพ์ตำรวจ กรุงเทพฯ. หน้า ๘-๙

บทบาทหน้าที่ของหัวหน้างานจราจร ต้องถือปฏิบัติตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา โดยอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายนั้นได้ถูกนำมาใส่ไว้ในเนื้อหาของอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการที่หัวหน้างานจราจรสามารถปฏิบัติหน้าที่ตามหน้าที่ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาได้ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ย่อมครอบคลุมถึงการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติไว้ด้วยเช่นกัน

๒. บทบาทด้านการลดอุบัติเหตุจราจร

ตามนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๗ ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ดำเนินการลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนโดยยึดหลัก “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญามอสโก จึงส่งผลให้หัวหน้างานจราจร มีบทบาทในการเป็นผู้ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพราะในการปฏิบัติงานด้านการจราจร สถานีตำรวจถือเป็นหน่วยงานสำคัญในการดำเนินการ เนื่องจากสถานีตำรวจเป็นหน่วยงานที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด เป็นผู้ปฏิบัติงานที่แท้จริง ดังนั้น เพื่อให้นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้านการจราจรบรรลุผล หัวหน้างานจราจรประจำสถานีตำรวจจึงต้องรับบทบาทเป็น “ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน”

๒.๑ สถานการณ์อุบัติเหตุด้านการจราจร

ตามข้อมูลขององค์การอนามัยโลก พ.ศ.๒๕๕๖ ได้รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตทั่วโลก กว่า ๑.๓ ล้านคน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ กว่า ๕๐ ล้านคน ทั่วโลกและเมื่อมาพิจารณาถึงประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กว่า ๒๖,๐๐๐ คน/ปี คิดเป็นอัตราต่อจำนวนประชากร ๑ แสนคน ได้ ๓๘.๑ ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกแล้ว พบว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับสามของโลกรองจากประเทศเกาะนือเอ และประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน

๒.๒ บทบาทหัวหน้างานจราจรในการลดอุบัติเหตุจราจร

เป็นที่ทราบกันดีว่า การลดอุบัติเหตุด้านการจราจรนั้นประกอบไปด้วยหน่วยงานหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐและเอกชน สำนักงานตำรวจแห่งชาตินับเป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีหน้าที่ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร เช่นเดียวกัน และหน่วยงานในสังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งทำหน้าที่หลักในการดำเนินการ ได้แก่ สถานีตำรวจ

เมื่อพิจารณาถึงบุคลากรในสถานีตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ย่อมหนีไม่พ้นตำรวจจราจร ซึ่งมีหัวหน้างานจราจรเป็นหัวหน้า ดังนั้น หัวหน้างานจราจรของสถานีตำรวจจึงถือได้ว่าเป็น

กำลังหลักในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร และมีหลักในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ หลัก ๕E+๑

หลักการดำเนินการ ๕E+๑

๑. Enforcement
๒. Education
๓. Engineer
๔. EMS
๕. Evaluation
๖. Empowerment

๓. บทบาทการพัฒนาการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจรย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ทั้งภายในและภายนอกประเทศทั่วโลกเพื่อนำความรู้และวิสัยทัศน์มาพัฒนาการจราจรในเขตรับผิดชอบของตน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๓.๑ การพัฒนางานจราจรสู่มาตรฐานสากล

แนวคิดในการพัฒนางานจราจรของอารยประเทศทั่วโลก ยึดหลักความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการจะทำให้ระบบการจราจรของประเทศไทยไปสู่ผลสำเร็จตามแนวคิดดังกล่าว จำเป็นต้องมีการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ทั้งด้าน คน งบประมาณ แผนงาน โครงการต่างๆ ต้องมีความสอดคล้องกัน

๓.๒ ความสำคัญขององค์กรระหว่างประเทศ

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจร ย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ด้านองค์กรหรือหน่วยงานใดบ้างที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการแก้ไขปัญหาจราจรในปัจจุบันและอนาคต

- องค์กรสหประชาชาติ (United Nation) มีหน้าที่ดูแลสันติภาพของโลก และความมั่นคงระหว่างประเทศ การส่งเสริมให้มนุษยชาติมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบโลกและออกกฎหมายหรือปฏิญญาสนธิสัญญาอนุสัญญาต่างๆ เพื่อให้ชาติต่างๆ ในโลกอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข

ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณทางถนน ลงนามที่กรุงเวียนนาเมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๑๑ โดยประเทศซึ่งเป็นภาคี นำไปเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการขนส่งและจัดการต่อไป

- องค์การอนามัยโลก(WHO) ดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน

- กลุ่มประชาคมอาเซียน (AEC) ดำเนินการแลกเปลี่ยนทางศิลปวัฒนธรรม สินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ มีเนื้อหาสนธิสัญญา ได้แก่

๑. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement)

๒. กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

๓. ความตกลงว่าด้วย การยอมรับหนังสือรับรอง การตรวจสภาพรถยนต์ ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้า และการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน

๔. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร สำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ-ปอยเปต

๕. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

๖. ข้อตกลงระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนลาว และเวียดนาม ในการดำเนินการขนส่งทางถนน เพื่อการท่องเที่ยว

๗. ข้อตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดน โดยถนนจากประเทศไทย ผ่านมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์

๓.๓ ความสำคัญขององค์กรภายในประเทศ

เมื่อทราบถึงปัจจัยผลกระทบที่เกิดจากองค์กรระหว่างประเทศแล้ว องค์กรภายในประเทศไทยเอง ก็มีบทบาทหน้าที่ร่วมกันจัดการจราจร ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่ เช่น

- **สำนักงานรัฐมนตรี** มีหน่วยงานซึ่งเรียกว่า คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ภารกิจในการเสนอนโยบายและแผนหลักการจัดระบบจราจรทางบกต่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบแผนงานโครงการกำหนดมาตรฐานและมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหารถจราจรปรับปรุงกฎหมายที่มีผลต่อระบบการจราจรให้เหมาะสม เร่งรัดและประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรการนโยบายและแผนงานที่กำหนด

- **กระทรวงคมนาคม** เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ยกระดับการให้บริการประชาชน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมขนส่ง ให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึงทำให้ระบบคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิต ประสานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะทั้งคนและสินค้าและขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึงกันมีหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

- **กรมการขนส่งทางบก** มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสาน และวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย โดยให้อำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(๔) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

(๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

- **กรมทางหลวง** เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัด กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ควบคุมและดำเนินการก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษา ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน^[๒] เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ หน่วยงานในสังกัดได้แก่ สำนักสำรวจและออกแบบ แขวงทางหลวง ตามพื้นที่ต่างๆ

- **กรมทางหลวงชนบท** เป็นส่วนราชการ ระดับกรม สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยบุคลากรโอนภารกิจมาจากกรมโยธาธิการ และกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท มีหน้าที่ในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาชายแดน การพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี้ยว (By-pass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยงด้านการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- **คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (คปถ.)**

- **สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)** เป็นหน่วยงานของรัฐ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี มีรายได้จากภาษีสรรพสามิตยาสูบและสุราในอัตราร้อยละ ๒ ต่อปี ทำหน้าที่ จุดประกาย กระตุ้น สนับสนุน และประสานความร่วมมือกับกลุ่มบุคคล องค์กร และชุมชนทั่วไป (ภาคี สร้างเสริมสุขภาพ) โดยมุ่งหวังให้คนไทยมีสุขภาพดีครบสี่ด้าน กาย จิต ปัญญา สังคม เพื่อร่วมสร้างประเทศไทยให้น่าอยู่ โดยไม่จำกัดกรอบวิธีการ และยินดีเปิดรับแนวทางปฏิบัติการใหม่ๆ ที่เป็นความคิด สร้างสรรค์สามารถนำไปสู่การขยายค่านิยมและการสร้างพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและกว้างขวาง

- **องค์การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น (อปท.)** ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล ในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ

- **องค์การบริหารส่วนจังหวัด** มีหน้าที่พัฒนาจังหวัด ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา สาธารณสุข การอาชีพ สาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น จัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องทั้งเทศบาลและ

อบต. เช่น การก่อสร้างถนนสายหลัก จัดสร้างระบบสาธารณูปโภคที่เกินอำนาจเทศบาลและ อบต. เช่น สร้างบ่อบำบัดน้ำเสียเนื่องจากใช้งบประมาณในการจัดสร้างสูง

- **เทศบาล** มีหน้าที่ การให้บริการแก่ราษฎร ในกิจการสาธารณะ เช่น การรักษาความสะอาดถนนหรือทางเดินและที่สาธารณะ รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อม เช่น กำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล การป้องกันและระงับโรคติดต่อ การให้ราษฎรได้รับความรู้โดยการศึกษาอบรม การรักษาความสงบเรียบร้อย การจัดให้มีเครื่องใช้ดับเพลิง การนำที่ดินสาธารณะมาใช้ประโยชน์กับท้องถิ่น

๔. บทบาทด้านการบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากการจรรยาบรรณโดยตรงต่อการดำรงชีวิตของบุคคลในสังคม หากตำรวจจราจรได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบและตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ย่อมเป็นเกราะกำบังตัวผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี แต่หากปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ยึดหลักระเบียบกฎหมายที่กำหนดไว้แล้ว อาจถูกร้องเรียนจากประชาชน หรือถูกสังคมตำหนิได้ ดังนั้นจึงควรมีการเรียนรู้เกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานในอันที่จะปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๑ อำนาจหน้าที่ตามที่ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๕๓๗/๒๕๕๕ เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ในส่วนของสายงานจราจร ระบุไว้ในคำสั่งข้อ ๕.๖ – ๕.๗ มีใจความดังนี้

หัวหน้างานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานจราจร รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการจราจร วางแผนอำนวยความสะดวก สั่งการ ควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลงานด้านการควบคุมจราจร จัดการ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร รวมทั้งงานจราจรตามโครงการพระราชดำริ และงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจรตลอดจนพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน โดยจำแนกออกเป็นงานต่างๆ ดังนี้

๑. งานควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร

๒. งานวางแผนจัดการและควบคุมการจราจร ตลอดจนจัดทำแผนที่จราจรของพื้นที่รับผิดชอบ และของพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน

๓. งานศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร แนะนำวิทยากรต่างๆ มาใช้ในงานจราจร

๔. งานให้ความรู้และการศึกษาอบรมผู้ปฏิบัติหน้าที่จรรยา
๕. งานสอดส่อง ตรวจสอบตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
๖. งานเก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดการควบคุม การจราจร
๗. งานการส่งข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และ ส่งให้งานป้องกันปราบปราม
๘. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง
๙. กรณีมีการกระทำความผิดให้พิจารณาสั่งการให้ผู้ปฏิบัติงานจราจรดำเนินการจับกุมหรือ ดำเนินการจับกุมด้วยตนเอง
๑๐. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ
๑๑. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุ พิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี และอื่นๆ
๑๒. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม
๑๓. งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย
๑๔. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชา ปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ
๑๕. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
๑๖. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

สารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

๑. ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของ ผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร
๒. จัดและควบคุมการจราจร
๓. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่างๆ มาใช้ในงานจราจร
๔. ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ
๕. สอดส่อง ตรวจสอบตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
๖. วากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือ จับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
๗. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

๘. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และส่งให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม

๙. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๑๐. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุ พิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๑๑. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๑๒. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชา กำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๑๓. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้บังคับบัญชา ปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรับ รายงานให้หัวหน้างานจราจรทราบทันที

๑๔. งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๑๕. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๑๖. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

๑. ปฏิบัติงานตามหน้าที่ของสารวัตรจราจร ข้อ ๑ - ๑๒

๒. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้บังคับบัญชาปฏิบัติ หน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรับรายงานให้ หัวหน้างานจราจร หรือสารวัตรจราจรทราบในทันที

๓. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๔. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรตำแหน่งผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตรจราจร (ตำแหน่งควบ) มีหน้าที่

๑. ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไป และอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๒. ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๓. ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าจราจร

๔. ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านจราจรของหน่วยงาน

๕. ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งรองสารวัตรหรือเทียบเท่า

๖. ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

ผู้บังคับบัญชาจรรยา มีหน้าที่

๑. เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยา ตลอดจนนำวิทยาการต่างๆ มาใช้
๒. จัดและควบคุมการจรรยาตามที่รองสารวัตรจรรยา หรือสารวัตรจรรยา หรือหัวหน้างานจรรยา มอบหมายสั่งการ
๓. จัดและควบคุมการจรรยา โดยจัดและควบคุมการจรรยาตามที่รองสารวัตรจรรยา หรือสารวัตรจรรยา หรือหัวหน้างานจรรยา
๔. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจรรยา
๕. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจรรยา หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจรรยา
๖. การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจรรยา
๗. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ต่อผู้บังคับบัญชา หรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้นๆ ก่อน ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หัวหน้าสถานีตำรวจกำหนด
๘. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ
๙. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ
๑๐. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้น จับกุม
๑๑. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันหรือทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชา กำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุมสกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง
๑๒. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจรรยา
๑๓. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๔.๒ บทบาทหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด

๒ บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจรรยาถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมาย และระเบียบคำสั่งต่างๆ อาทิ พ.ร.บ.จรรยาทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจรรยาตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้นๆ สามารถแยกประเด็นเรื่องอำนาจหน้าที่ ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ตามระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

^๒จินดา กลัปกลาย.(๒๕๕๖). พันตำรวจเอกหญิง.อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจรรยา. หน้า ๘-๒๕

๑. อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

คํานิยามศัพท์ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทนิยามในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้นิยามคำว่า เจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ดังนี้

“**เจ้าพนักงานจราจร**” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร มาตรา ๔ (๓๗)

เจ้าพนักงานจราจร ตามมาตรานี้ นอกจากจะต้องเป็นข้าราชการตำรวจแล้ว ยังเป็นผู้ที่รัฐมนตรีที่รับผิดชอบในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจรด้วย โดยรัฐมนตรีที่รับผิดชอบ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มีอำนาจในการแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรและมีอำนาจในการออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการต่างๆ อื่นใด เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ การออกกฎกระทรวงในเรื่องใดตามอำนาจที่กำหนด จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มาตรา ๕

คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ มีดังนี้^๓

๑. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร
๒. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพฯ
๓. ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวง ที่รับผิดชอบทั่วราชอาณาจักร
๔. ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาคเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรภาค
๕. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรจังหวัด

เจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ จะเป็นข้าราชการตำรวจระดับสัญญาบัตรที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้ง ตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ ให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร ทำให้มีอำนาจหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบในการทำงานด้านการจราจร เพื่อสามารถนำเอาข้อมูลกฎหมาย กฎ ระเบียบต่างๆ ไปบังคับใช้และจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีอำนาจในการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร หรือประกาศต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจัดการจราจรภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่

^๓คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕

ความรับผิดชอบของตนเอง ดังนั้น การทำความเข้าใจบทบาท อำนาจหน้าที่ในเขตรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน จะเป็นการป้องกันการซ้ำซ้อนในการทำงานด้วย

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (มาตรา ๑ (๓๘))

ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรได้แก่ ข้าราชการตำรวจทั้งในระดับชั้นประทวนและระดับสัญญาบัตร ที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ทำหน้าที่ปฏิบัติงานการควบคุมหรืออำนวยความสะดวกในด้านการจราจรบนท้องถนน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเรียกว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือที่เรียกกันว่า ตำรวจจราจร นั่นเอง

อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทบัญญัติของกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องนี้ สามารถแบ่งอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรได้เป็น ๒ ประการ ได้แก่ ๑) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และ ๒) อำนาจหน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

๔.๓ อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่^๔

หน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ถือว่าเป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายอาญา ดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดกฎหมายในทางอาญา ได้แก่ ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายอื่นที่มีโทษทางอาญา เช่น พระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญา ต่างๆ อาทิ พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พระราชบัญญัติแรงงานต่างด้าว พระราชบัญญัติอาวุธปืนฯ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้นเมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำความผิดใดที่เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามกฎหมายทางอาญา ตำรวจจราจรย่อมมีอำนาจจับกุม ตรวจค้น ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้

หน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร และได้บัญญัติให้ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่อย่างอื่นเพื่ออำนวยความสะดวกและการจัดการจราจรด้วย โดยได้บัญญัติไว้เฉพาะในลักษณะ ๑๘ มาตรา ๑๓๕-๑๔๕ ดังนี้

๑) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนด “ทาง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (มาตรา ๑๓๕)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนดบริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร เป็น “ทาง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ตามมาตรา ๑๓๕

^๔จินดา กลับกลาย.(๒๕๕๖). พันตำรวจเอกหญิง.อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจราจร. หน้า ๘-๒๕

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้ให้คำจำกัดความ คำว่า “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และ ลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

“ทาง” ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะสถานที่เกิดเหตุในคดีจราจรจะต้องเกิดขึ้นในทางเสียก่อน เมื่อคดีเกิดขึ้นในทางแล้วจึงจะนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ไปพิจารณามีความเห็นทางคดีได้ แต่ถ้าเมื่อใดสถานที่เกิดเหตุไม่ใช่ทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แล้ว พนักงานสอบสวนก็ไม่สามารถจะนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เข้าไปปรับเพื่อมีความเห็นทางคดีได้ เมื่อพิจารณาตามคำจำกัดความของคำว่า “ทาง” ตามมาตรา ๔(๒) แล้ว สามารถอธิบายได้เป็น ๒ ประการ คือ

๑) “ทาง” ตามความหมายที่ ๑ หมายถึง ถนนหนทางต่างๆ ตรอก ซอย โดยสภาพมองเห็นชัดเจนและอยู่ในความดูแลของทางราชการหรือของแผ่นดิน ในการพิจารณาใช้เป็นสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนในทางปฏิบัตินั้นไม่มีปัญหาเพราะสามารถพิจารณาได้ เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนเพชรเกษม ฯลฯ ซอยต่างๆ ที่แยกออกจากถนนเช่นว่านี้ และตามถนนเหล่านี้ก็จะมีเครื่องหมายการจราจรกำหนดไว้

๒) “ทาง” ตามความหมายที่ ๒ หมายถึง ทางส่วนบุคคล ไม่ว่าจะเป็นของบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่จะต้องไม่ใช่ของทางราชการหรือแผ่นดิน แต่เป็น “ทาง” เพราะพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ กำหนดให้เป็นทาง ทางที่เป็นของส่วนบุคคลที่จะจัดว่าเป็นทาง ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ นั้น หมายถึง ทางที่ส่วนบุคคลนั้นเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร

สำหรับ “ทาง” ในความหมายที่ ๒ นี้ มักเป็นปัญหาต่อพนักงานสอบสวนค่อนข้างมาก เพราะบางสถานที่ไม่สามารถจะพิจารณาได้ชัดเจนว่าเจ้าของทางนั้น “ยินยอม” ให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือไม่ และคำว่ายินยอมนั้นมีความหมายเพียงใดถึงจะถือว่ายินยอม

กรณีนี้จึงเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น ในการที่จะกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทาง เช่น ถนนส่วนบุคคลภายในหมู่บ้านต่างๆ หากเจ้าของไม่ได้เปิดหรือยินยอมให้ใช้เป็นทาง ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ก็ไม่สามารถนำมาตราการทางกฎหมายไปใช้บังคับได้ ดังนั้น หากเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ประกาศใช้เป็น “ทาง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แล้ว ก็ย่อมอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ตัวอย่างเช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มอบพื้นที่ถนนเส้นทางหลักภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดการจราจร เจ้าพนักงานจราจรจึงได้มีประกาศเป็นทาง ตามประกาศเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น

๒) อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งอสาจรจร (มาตรา ๑๓๖)

“มาตรา ๑๓๖ ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอสาจรจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอสาจรจร และหน้าที่ของอสาจรจร ตลอดจนรูปแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด”

“มาตรา ๑๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอสาจรจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”

อำนาจในการแต่งตั้งอสาจรจรเพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติโดยการแต่งตั้งจะต้องแต่งตั้งจากบุคคลที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรอสาจรจรในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอสาจรจรตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.๒๕๖๒ โดยกำหนดให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญา

ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดคุณสมบัติรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอสาจรจร พ.ศ.๒๕๕๕ (๑๓ ม.ค. ๕๕) กำหนดให้ผู้ผ่านการศึกษาอบรมและทดสอบหลักสูตรอสาจรจรครบถ้วนแล้ว เมื่อได้รับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นอสาจรจร ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการจัดทำทะเบียน ประวัติ กำหนดหมายเลขประจำตัว และจัดให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตาม พ.ร.บ. จรรยาบรรณ พ.ศ.๒๕๖๒ ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ คบคุม และจัดการจราจร บริเวณที่มีการจราจรติดขัดคับคั่ง หรือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ เว้นแต่กรณีไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในที่นั้น จึงปฏิบัติหน้าที่โดยลำพังได้

(๒) ดูแล การหยุดรถ จอดรถ การข้ามทาง เพื่อให้การจราจรสะดวกและปลอดภัย ในบริเวณที่มีการฝ่าฝืนกฎหมาย จนการจราจรไม่สะดวก

(๓) ชี้แจง ตักเตือน แนะนำ ตลอดจนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตาม

(๔) รายงานการกระทำความผิดของผู้ขับรถ การชำรุดเสียหาย ข้อขัดข้องของเครื่องหมาย และสัญญาณจราจร ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบเพื่อดำเนินการต่อไป

(๕) แจ้งอุบัติเหตุจราจรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบเพื่อดำเนินการโดยไม่ชักช้า

จึงสรุปได้ว่า อสาจรจร จะถือเป็นเจ้าพนักงานตามมาตรา ๑๓๗ เฉพาะเมื่อได้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีหน้าที่เพียง ๕ ประการตามที่กำหนด แต่อสาจรจรก็ไม่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.๒๕๖๒ แต่อย่างใด ถึงแม้มาตรา ๑๓๗ จะได้กำหนดให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญาก็ตาม

๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง (มาตรา ๑๓๘)

“มาตรา ๑๓๘ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการจราจรในอาณาบริเวณนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

- (๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางใด
- (๒) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด
- (๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือทางตอนใด
- (๔) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว

ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง ถ้าไม่เป็นความผิดที่ได้กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

การใช้อำนาจตามมาตรา ๑๓๘ นี้จะเป็นในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณนั้นๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ กล่าวคือ ตำรวจจราจรทุกชั้นยศ มีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในเขตอาณาบริเวณใดอาณาบริเวณหนึ่งตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา ๑๓๘ โดยเป็นการดำเนินการในช่วงเวลาใดช่วงเวลาหนึ่งเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งนี้ จะมีความผิดฐานฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการห้ามรถหรือคนเดินเท้า เดินบนถนนทางสายใด ห้ามหยุดหรือจอดในทางใด ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือทางตอนใด หรือเกี่ยวกับกำหนดให้ทางสายใดหรือเฉพาะตอนใดที่ให้เดินรถได้ทางเดียว

๔) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร ในการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร (มาตรา ๑๓๙)

“มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่า ถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

- (๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน
- (๒) ห้ามหยุดหรือจอด
- (๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ
- (๔) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว
- (๕) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน
- (๖) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (๗) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง

- (๘) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (๙) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (๑๐) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (๑๑) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (๑๒) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน
- (๑๓) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
- (๑๔) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก
- (๑๕) ชีตเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมาย

จราจร

- (๑๖) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่กำหนดไว้ได้
- (๑๗) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ขรุขระ หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง
- (๑๘) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม
- (๑๙) กำหนดการใช้โคมไฟ
- (๒๐) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ
- (๒๑) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง”

มาตรา ๑๓๙ เป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดก็ได้ เจ้าพนักงานจราจรจึงได้อาศัยอำนาจตามมาตรานี้ออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดการจราจรไว้หลายเรื่อง เช่น ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร จังหวัดกระบี่ว่าด้วยกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในถนนอิสรา ถนนมหาราช ซอย ๔ (ประชาชน) ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๔๙

คำสั่ง ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบใด ที่เจ้าพนักงานจราจร ออกมาเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรดังกล่าว จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้ว

ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่ง สั่ง หรือประกาศ ตามมาตรา ๑๓๙ ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

๕) อำนาจของเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการว่ากล่าว ตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ (มาตรา ๑๔๐)

“มาตรา ๑๔๐ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าวตักเตือน ผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕๓/๑ มาตรา ๑๕๔ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ทรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้แต่ต้องออกใบรับแทน

ใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกไปส่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวกล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกไปสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าวเว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด”

ตามบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๐ นี้ กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติเมื่อพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ (หมายถึง กฎหมายอื่นๆ ที่บัญญัติถึงรถที่จะนำมาใช้ในทาง เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นต้น) โดยให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการที่จะดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

(๑) อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่เป็นอำนาจของตำรวจจราจรทั้งระดับชั้นสัญญาบัตรและระดับประทวน โดยสามารถดำเนินการได้ทันทีขณะที่พบเห็นการกระทำความผิด เมื่อเจ้าหน้าที่เลือกใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนแล้วก็ไม่ต้องออกไปสั่ง

(๒) อำนาจออกไปสั่ง^๕ ให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบเป็นกรณี ตำรวจจราจรที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร หรือตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถนั้นๆ แล้วไม่เลือกการว่ากล่าวตักเตือน มาตรา ๑๔๐ ให้อำนาจแก่ตำรวจจราจรในการที่จะดำเนินการดังนี้

ออกไปสั่งและกำหนดค่าปรับ ตามอัตราเปรียบเทียบปรับที่กำหนดตามบัญชีท้ายข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้^๖ หรือจะไม่กำหนดค่าปรับตามเปรียบเทียบแต่ออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับต่อไป

ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ เช่น จอดรถทิ้งไว้ในที่ห้ามจอด ซึ่งเป็นกรณีที่ตำรวจจราจรมีอาจใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนได้ จึงเป็นกรณีที่จำเป็นต้องใช้อำนาจในการออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับเท่านั้น กรณีนี้กฎหมายได้ให้อำนาจในอันที่จะออกไปสั่งโดยติดหรือผูกใบสั่งนั้นไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย เช่น เสียบใบสั่งไว้กับก้านที่ปิดน้ำฝน แปะติดไว้กับกระจกด้านหน้ารถ เป็นต้น

ถ้าเป็นการออกไปสั่งต่อหน้าผู้ขับขี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มาตรา ๑๔๐ วรรคสาม ให้อำนาจตำรวจจราจรในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ กล่าวคือ เป็นการให้ตำรวจจราจรใช้ดุลพินิจที่จะเรียกเก็บใบหรือไม่เรียกเก็บก็ได้อาศัยอำนาจตาม

^๕ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร เรื่อง กำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.๒๕๕๐ หน้า ๒๙๑

^๖ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๔๐ หน้า ๒๙๙

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๔๒ ให้อำนาจตำรวจจราจรในการขอตรวจดูหรือตรวจสอบใบอนุญาตขับรถนั้นๆ ได้ กรณีนี้แนวทางการปฏิบัติ ปกติตำรวจจราจรมักจะขอตรวจดูใบอนุญาตขับรถจากผู้ขับขี่ก่อนเพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ หรือไม่ เช่น ใบอนุญาตขับรถตรงกับประเภทของรถที่ใช้หรือไม่ ใบอนุญาตขับรถหมดอายุแล้วหรือไม่ เป็นต้น ถ้าพบว่าไม่เป็นไปตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ กำหนด เช่น ไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือมีแต่หมดอายุ ผู้ขับขี่ก็就会有ความผิดเพิ่มอีกกระทงหนึ่ง นอกเหนือจากความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

เมื่อตำรวจจราจรใช้อำนาจในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราว เมื่อออกใบสั่งแล้วกฎหมายบังคับตำรวจจราจรให้ออกใบรับแทนใบอนุญาตขับรถให้ผู้ขับขี่ถือไว้แทนเพื่อใช้ในการขับรถต่อไป และต้องรับนำใบอนุญาตขับรถนั้นส่งมอบให้แก่พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่เกิดเหตุ (ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๕) ภายในกำหนดแปดชั่วโมง นับแต่เวลาออกใบสั่ง ในทางปฏิบัติแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรตามข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด จะแบ่งเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรก เป็นใบสั่ง ส่วนที่สอง จะเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับรถ กรณีที่ตำรวจจราจรใช้อำนาจในการยึดใบอนุญาตขับรถ ผู้ออกใบสั่งก็ดำเนินการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปใบรับแทนใบอนุญาตขับรถ ตามหลักการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับรถ การใช้อำนาจออกใบสั่งและเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราวนี้ มีประเด็นที่ต้องคำนึง กล่าวคือ จะมีอำนาจเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราวก็ต่อเมื่อได้มีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ขับขี่ก่อน ถ้าไม่ออกใบสั่งก็ไม่มีใบอนุญาตเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของผู้ขับขี่ และถ้าหากไปเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้โดยไม่ได้ออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้นอาจมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗ ได้^๗

ในส่วนของผู้ขับขี่ที่ถูกเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถก็ต้องส่งมอบใบอนุญาตขับรถของตนให้แก่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้น ถ้าฝ่าฝืน ไม่ยอมส่งมอบให้ตามคำสั่งก็อาจมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๖๘^๘ และใบรับใบอนุญาตขับรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้ นั้น สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับรถได้เป็นการชั่วคราว ไม่เกินเจ็ดวัน ซึ่งกำหนดเจ็ดวันนี้ตรงหรือมีความสัมพันธ์กับจำนวนเจ็ดวัน ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องไปรายงานตัว ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑(๑)) เมื่อผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจร ก็อาจถูกกล่าวหาว่าดักเตือนหรืออาจถูกเปรียบเทียบให้ชำระค่าปรับแล้วแต่พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจรจะเห็นสมควร หลังจากนั้นจะต้องคืนใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ขับขี่ทันที ส่วนผู้ขับขี่ที่ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑ (๒)) สามารถใช้ใบอนุญาตขับรถได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวันในช่วงแรก และเมื่อส่งค่าปรับทางไปรษณีย์แล้วยังสามารถใช้ใบแทนใบอนุญาตขับรถได้อีกจำนวนสิบวัน

^๗ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗ บัญญัติว่า “ ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใดหรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ”

^๘ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๖๘ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ ผู้ใดทราบคำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นโดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบวันหรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ”

นับแต่วันที่ส่งธนาคารถือหรือตัวแลกเงินรวมเป็นจำนวน ๑๗ วันและการคืนใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องคืนทางไปรษณีย์ โดยเร็วทันทีเช่นกัน

วิธีปฏิบัติของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา ๑๔๑)

“มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคารถือ หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรับจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคารถือ หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคารถือ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด”^๔

ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๕)

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามที่ปรับ (มาตรา ๑๔๑ ทวิ)

“มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับ

^๔ระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยวิธีชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับคำสั่ง พ.ศ. ๒๕๔๐ หน้า ๓๓๕ และคำสั่งกรมตำรวจที่ ๗๕๗/๒๕๔๐ เรื่องมอบอำนาจให้เบิกเงินธนาณัติและตัวแลกเงิน ลง ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๔๐ หน้า ๓๓๗

แจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี”

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามบทเปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนมีอำนาจจัดการกับผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ดังนี้

(๑) ออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน ตามสถานที่ วัน เวลา ที่ระบุในหมายเรียก แล้วพนักงานสอบสวนจะเปรียบเทียบปรับ

(๒) กรณีพนักงานสอบสวนออกหมายเรียกแล้ว ส่งหมายเรียกไม่ได้ พนักงานสอบสวนจะแจ้งต่อนายทะเบียนรถยนต์หรือนายทะเบียนขนส่งทางบก ให้งดรับชำระภาษีประจำปีไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าผู้ได้รับใบสั่งจะมาพบพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก และยอมชำระค่าปรับให้เรียบร้อยเสียก่อน ในกรณีนี้ถ้าเป็นเหตุให้การต่อทะเบียนรถยนต์ล่าช้ากว่ากำหนด เจ้าของรถต้องเสียเงินเพิ่มอีก ร้อยละ ๒๐ ของจำนวนเงินค่าภาษีที่ค้างชำระตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ ผู้ขับขี่จะเอาเหตุที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้นายทะเบียนงดการต่อทะเบียนไว้ มาเป็นข้อยกเว้นการเสียเงินเพิ่ม ร้อยละ ๒๐ ไม่ได้

๖) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ (มาตรา ๑๔๒)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือรถที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มาตรา ๑๔๒

“มาตรา ๑๔๒ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อ

(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ทดสอบแล้ว หากผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”^{๑๐}

^{๑๐} กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ.๒๕๓๗) การทดสอบผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หน้า ๒๒๕

โทษ ผ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง หรือ ๑๔๒ วรรคสอง ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดไว้แล้วตามมาตรานี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน หนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถตาม มาตรา ๑๔๒ มีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนหรือรถที่มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบ ไม่ครบตามกฎหมายว่าด้วยประเภทรถนั้นๆ มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา ๖)

“มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมาย ว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง” ^{๑๑}

สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร เกิดจากรถที่ผู้ขับขี่นำมาขับในทางมีสภาพ ไม่มั่นคงแข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ อุปกรณ์ชำรุด

(๒) เมื่อเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น เช่น พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดมีอำนาจเรียกให้ผู้ขับขี่ หยุดรถเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป เช่น กลับรถในที่ห้ามกลับ ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้ หยุดรถ เป็นต้น กรณีเช่นนี้ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถ และใช้อำนาจตามมาตรา ๑๔๐ กล่าวคือ อาจว่ากล่าวตักเตือน หรือออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจรได้

แต่ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) คือ ขับขี่รถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือฝ่าฝืนมาตรา ๔๓(๒) คือขับรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นนั้น ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน (กรณีนำตัวผู้ขับขี่ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายส่งพนักงานสอบสวนแล้ว) ต้องสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อน ความสามารถในการอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ก่อนที่จะดำเนินคดีหรือตั้งข้อหา ดังกล่าวได้ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบ ได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ ทดสอบแล้ว ถ้าปรากฏว่าไม่ได้มีการฝ่าฝืน มาตรา ๔๓(๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

วิธีการทดสอบผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๓๗ มีวิธีการ ดังนี้

^{๑๑} กฎกระทรวง หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖ ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๔๖ หน้า ๒๕๖ และประกาศทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หน้า ๓๔๘-๓๔๙

ข้อ ๑ การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ โดยวิธีการตามลำดับ ดังนี้

(๑) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(๒) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(๓) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตาม (๒) หรือ (๓) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (๑) ได้เท่านั้น

ข้อ ๒ กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตาม ข้อ ๑(๓) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ ๓ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(๑) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(๒) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ ให้เปรียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ

๒,๐๐๐

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเศษ ๑

ส่วน ๑.๓

๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง (มาตรา ๑๔๓)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

“มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทางนอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้นๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง”

“มาตรา ๑๔๓ ทวิ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๐ ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง”

“มาตรา ๑๔๔ เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ผู้ได้นำรถที่เข้าพนักงานจรรยา พนักงนเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไข มาตรา ๑๔๓ หรือ มาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรอง ตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องตาม มาตรา ๑๕๖

อุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับรถที่เกิดขึ้นในทางนั้น สาเหตุหนึ่งเกิดจากผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคง ไม่แข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ อุปกรณ์ชำรุด อันเป็นการฝ่าฝืน พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๖ ที่บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ได้นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๔ จึงได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ตาม มาตรา ๑๔๒(๑) ถ้าไม่หยุดรถตามคำสั่ง มีโทษตามมาตรา ๑๕๔ ปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท และมีอำนาจสั่งผู้ขับขี่พร้อมด้วยรถไปให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีในความผิด ตามมาตรา ๖ ซึ่งมีโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาทตาม มาตรา ๑๔๘

หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยเป็นไปตามกฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖^{๑๒} ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชน ได้แก่ รถที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่าค่ามาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ^{๑๓}

ข้อ ๒ วิธีการทดสอบสภาพของรถตามข้อ ๑ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เจ้าพนักงานจรรยาหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จัดการซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี หากยังไม่จัดการซ่อมหรือแก้ไขรถให้

^{๑๒} กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖ หน้า ๒๕๖

^{๑๓} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หน้า ๓๔๘-๓๕๐

ถูกต้อง ตามคำสั่งจะนำรถมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้ หากนำมาใช้ก็จะมีผลและความผิดและอาจถูกดำเนินคดี ทุกครั้งที่นำมาใช้

เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งสั่งตาม มาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรอง เมื่อทำการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายแล้วเมื่อได้รับใบตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จึงจะนำรถออกใช้ในทางได้

การตรวจรับรองรถ ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง^{๑๔} ฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๒๒) แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ.๒๕๔๖) ดังนี้

ข้อ ๑ เมื่อผู้ขับขี่ได้รับหนังสือสั่งตาม มาตรา ๑๔๓ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้อยู่ในสภาพตามที่สั่งแล้วนำรถพร้อมหนังสือสั่งให้เจ้าพนักงานจราจรในเขตท้องที่ซึ่งได้ออกหนังสือสั่งนั้นตรวจรับรอง

ข้อ ๒ เมื่อเจ้าพนักงานจราจร ตามข้อ ๑ ได้รับรถพร้อมหนังสือสั่งแล้ว ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีเป็นการตรวจรับรองที่ไม่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบให้ดำเนินการตรวจทันที เมื่อตรวจแล้วเห็นว่าถูกต้องตามหนังสือสั่ง ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือสั่งนั้นว่า “ตรวจแล้วเรียบร้อย” พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

(๒) ในกรณีเป็นการตรวจรับรองที่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร รับส่งรถพร้อมหนังสือสั่งให้ผู้ซึ่งผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งตรวจรับรอง เมื่อผู้ตรวจรับรองรถได้ตรวจแล้ว เห็นว่าถูกต้องตามหนังสือให้ปฏิบัติตามข้อ ๑ กล่าวคือ ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือนั้นว่า “ตรวจแล้วเรียบร้อย” พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

วิธีการตรวจรับรองรถ ตามข้อ ๒ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

กรณีตาม มาตรา ๑๔๓ ทวิ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา ๑๐ ทวิ ที่ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ค้อน ละออง เคมี่ หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด^{๑๕} มาใช้ในทางเดินรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมหยุดรถจะมีความผิดและมีโทษตามมาตรา ๑๕๔(๔) มีโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท และมีอำนาจ “สั่งเป็นหนังสือ” ให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้อยู่ในสภาพดี ไม่มีควันหรือเสียงดังเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ระหว่างที่ถูกใบสั่งดังกล่าวจะนำรถออกมาใช้ในทางไม่ได้ และเมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขให้ควันดำหรือเสียงหายไปแล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรอง เมื่อทำการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายแล้ว เมื่อได้รับใบตรวจรับรองเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้

^{๑๔} กฎกระทรวงฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๒๒) หน้า ๒๓๗ และดูแก้ไขเพิ่มเติมในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ.๒๕๔๖) หน้า ๒๒๑

^{๑๕} ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันดำ ก๊าซและระดับเสียงของรถซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมให้นำมาใช้ในทางเดินรถได้ หน้า ๒๕๘ และประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม หน้า ๓๔๘-๓๔๙

๘) อำนาจของพนักงานสอบสวน ในการเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือน ในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

“มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ใน มาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้”

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้นหรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ”

บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๓๗ ให้อำนาจพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนคดีอาญา ไว้ดังนี้

“มาตรา ๓๗ คดีอาญาเล็กน้อยได้ดังต่อไปนี้

(๑) ในคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราโทษอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

(๒) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

(๓) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไปหรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้กระทำการในตำแหน่งนั้นได้เปรียบเทียบแล้ว

(๔) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

จากบทบัญญัติมาตรา ๓๗(๔) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จึงสรุปได้ว่า แม้เป็นคดีความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่าความผิดลหุโทษ พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจเปรียบเทียบได้ ประกอบกับบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๕ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้ให้อำนาจไว้

อำนาจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนเป็นไปตามมาตรา ๓๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

“ มาตรา ๓๘ ความผิดตามอนุมาตรา (๒) (๓) และ (๔) แห่งมาตราก่อน ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุกให้มีอำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(๑) กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกิน ๑๕ วันแล้วคดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

(๒) ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับ ภายในเวลากำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(๓) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบให้เจ้าหน้าที่ กะจำนวนตามที่เห็นสมควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน”

ในการใช้อำนาจเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวนก็ต้องเป็นไปตาม มาตรา ๓๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กล่าวคือ ในคดีความผิดที่ผู้ต้องหาและผู้เสียหายไม่ยินยอมตามที่ พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ พนักงานสอบสวนก็ต้องดำเนินคดีความต่อไป โดยปกติผู้ต้องหา มักจะ ยินยอมชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ ในส่วนของผู้เสียหายนั้นมักจะไม่เป็นปัญหา เพราะคดีความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ นั้นเป็นอาญาแผ่นดิน ลักษณะแห่งความผิดจึงเป็นการฝ่าฝืน ข้อห้ามที่บัญญัติไว้ให้ผู้ใชทางในการจราจรกระทำหรือละเว้นไม่กระทำ ดังนั้น การกระทำผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ จึงเป็นการกระทำต่อสาธารณชนทั่วไป ไม่มีเอกชนใดได้รับความเสียหายเป็นการ เฉพาะตัว รัฐเท่านั้นที่เป็นผู้เสียหายในคดีความผิดดังกล่าว การเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนจึง เป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนในฐานะเจ้าพนักงานของรัฐที่สามารถดำเนินการได้ โดยไม่ต้อง พิจารณาถึงความยินยอมของผู้เสียหายอื่นใดอีก

จากบทบัญญัติของมาตรา ๓๗(๔) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ประกอบ มาตรา ๑๔๕ พ.ร.บ.จราจรฯ บัญญัติให้บรรดาความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ แม้เป็นความผิดที่มีอัตรา โทษสูงกว่าความผิดละหุโทษ พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ นอกจากความผิดที่ กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และ มาตรา ๑๖๐ ตรี ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจ เปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

๙) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ และพนักงานสอบสวน นอกจากที่ บัญญัติในลักษณะ ๑๘

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่และพนักงานสอบสวน นอกจากที่บัญญัติใน ลักษณะ ๑๘ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีกรณีที่ถูกกฎหมายให้อำนาจไว้ตามมาตราอื่นๆ อีก ดังต่อไปนี้

(๑) แสดงสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร ตามมาตรา ๒๑ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๒๘ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจหน้าที่ในการติดตั้งหรือทำให้ปรากฏ ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรในทาง และมีอำนาจในการรื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไป ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้ ตามมาตรา ๓๐

“มาตรา ๒๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้ง ไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมาย จราจร ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย”

“มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ในทางที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๒๑”

“มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง”

“มาตรา ๓๐ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏในทางโดยฝ่าฝืน มาตรา ๒๘ หรือ มาตรา ๒๙ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รั้งถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๙ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

(๒) การให้สัญญาณจราจร ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ พ.ศ.๒๕๒๒

“มาตรา ๒๔ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้เห็นปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดอยู่ นั้นขับรถผ่านไปได้

(๓) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(๔) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

(๕) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรา นี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุดในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร”

“มาตรา ๒๕ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้”

ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

(๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรจะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งใดๆ ที่เป็นการกีดขวางการจราจร (มาตรา ๑๑๔)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่จะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีผู้วาง ตั้ง ยื่น หรือแขวน หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรโดยไม่ได้รับอนุญาต

“มาตรา ๑๑๔ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๘ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษไม่เกินห้าร้อยบาท (มาตรา ๑๔๘)

กรณีนี้เป็นบทบัญญัติเพื่อให้มีสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เช่น ร้านค้าที่วางของล้นล้ำเข้ามาในทาง ร้านซ่อมรถยนต์ หรือจักรยานยนต์เอารถที่นำมาซ่อมจอดไว้ริมทางเดินรถ ทำให้รถอื่นแล่นผ่านไปมาไม่สะดวก เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนทำการรื้อถอนส่วนที่ล้นล้ำเข้ามาในทาง หรือเคลื่อนย้ายรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ออกไปนอกทางเดินรถก่อน โดยกำหนดเวลาให้กระทำภายในเวลาอันสมควร ถ้าผู้ฝ่าฝืนยังไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจที่จะทำการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายเสียเองได้ แม้ผู้ฝ่าฝืนจะยินยอมหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งจะอนุญาตต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

การจอดในที่ที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอด เช่น ริมทางที่มีสีเหลืองแดงถือเป็นการกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้เคลื่อนย้ายรถคันนั้นออกไปเสียก่อน ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับขี่ไม่ยอมเคลื่อนย้ายไปเอง เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจใช้รถยกมาลาก หรือยกรถคันนั้นออกไปให้พ้นทางเดินรถได้

๑๐) อำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (มาตรา ๗๘)

“มาตรา ๗๘ ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถหรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๗๘ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา ๑๖๐ วรรคสอง)

บทบัญญัติมาตรา ๗๘ เป็นกรณีที่ผู้ขับขี่รถเกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นแล้วหลบหนี กฎหมายให้ตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวน มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีไว้จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถคันนั้นไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุให้รถคันนั้นตกเป็นของรัฐ เป็นบทบัญญัติบังคับให้ผู้ขับขี่รถ ต้องปฏิบัติหน้าที่ทางศีลธรรมที่จะต้องช่วยเหลือผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรในทางจากการก่อให้เกิดความเสียหายของตนเอง โดยต้องหยุดรถ และต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร กล่าวคือ นำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล ช่วยพยาบาลเบื้องต้น ช่วยติดต่อญาติเป็นต้น และต้องแสดงตนและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที หมายถึง ทันทีที่พอจะแจ้งได้และพนักงานเจ้าหน้าที่ที่นี้ น่าจะหมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจโดยทั่วไป

กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุมีผลตามกฎหมายคือ

(๑) สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ กฎหมายให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด ดังนั้นหากผู้ขับขี่มาแสดงตัวภายหลังและสู้คดี ภาระการพิสูจน์ในการที่จะนำสืบพยานมาหักล้างข้อสันนิษฐานก็สามารถกระทำได้ว่าตนไม่ได้เป็นฝ่ายกระทำความผิด

(๒) พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตัว สำหรับประเด็นนี้แม้ผู้ขับขี่ไม่หลบหนี แต่ไม่ยอมแสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ก็ทำให้รถอาจถูกยึดได้เช่นเดียวกัน สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่นี้หมายถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยทั่วไป และผู้ที่ใช้อำนาจยึดรถในส่วนนี้มักจะเป็นพนักงานสอบสวน โดยการยึดรถตาม มาตรา ๗๘ นี้ กฎหมายให้คำว่า ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นอำนาจดุลพินิจ ดังนั้นพนักงานสอบสวนจะยึดรถหรือไม่ก็ได้

(๓) การสิ้นสุดอำนาจยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่ มี ๒ กรณีคือ กรณีคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ในกรณีที่ได้ตัวผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะเป็นเพราะผู้ขับขี่มามอบตัวเองหรือถูกจับได้ก็ตาม อำนาจในการยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่จะสิ้นสุดลงทันที แต่หากยังไม่ได้ตัวผู้ขับขี่ อำนาจในการยึดรถก็ยังคงมีต่อไปจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ซึ่งหมายถึง จนกว่าคดีขาดอายุความทางอาญา หรือมีคำสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้อง โดยพิจารณาว่าผู้ต้องหาที่หลบหนีนั้นไม่มีความผิดทางอาญาใดๆ นอกจากนี้

เนื่องจากการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ดังนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่จะคืนรถให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเมื่อใดโดยมีเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ กล่าวคือ จะคืนรถทั้งๆ ที่ยังไม่ได้ตัวผู้ขับขี่ และคดียังไม่ถึงที่สุดก็ได้ เพราะการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจดุลพินิจ

คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๑๔/๒๕๓๗ ภายหลังจากเกิดเหตุรถชนแล้ว มีผู้นำผู้ตายและโจทก์ร่วมส่งโรงพยาบาล ผู้ตายถึงแก่ความตายในตอนนั้น ส่วนจำเลยอยู่ในที่เกิดเหตุประมาณ ๒ นาทีแล้วหลบหนีไป ต่อมาอีก ๖ วัน จำเลยจึงเข้ามาขอตัวต่อสู้อย่างดี ดังนั้น การที่จำเลยไม่ได้ให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที เป็นเหตุให้โจทก์ร่วมได้รับอันตรายสาหัส และผู้ตายถึงแก่ความตาย การกระทำของจำเลยเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๑๖๐ วรรคสอง

คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๒๗๘/๒๕๒๑ จำเลยขับรถเกิดอุบัติเหตุชนคนตาย จำเลยมีอาการงงเลือดเต็มหน้า มีคนนำจำเลยไปส่งสถานีนามรักษาดำอยู่ ๒ วัน จึงมีญาติมารับตัวไปสถานีดำตรวจ เป็นกรณีที่จำเลยได้รับบาดเจ็บไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ฟังไม่ได้ว่าจำเลยมีเจตนากระทำความผิดฐานไม่กระทำการช่วยเหลือตามสมควรและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

๑๑) อำนาจสั่งยึดใบอนุญาต มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใบอนุญาต (มาตรา ๑๖๑)

“มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่ง ดังกล่าวนี้อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สิ้นสุด”

อำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ในกรณีตาม มาตรา ๑๖๑ เป็นโทษเสริมในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ฐานใดฐานหนึ่ง กฎหมายให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว มีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกิน

หกสิบวัน นับตั้งแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ ตามมาตรา ๑๖๑ วรรคสอง และวรรคสาม เป็นกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำ^{๑๖} โดยกำหนดวิธีการดังนี้

๑. การดำเนินการตาม พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา ๑๖๑ แบ่งออกเป็น ๔ ส่วน คือ การบันทึกคะแนน การอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด การยึดใบอนุญาตขับขี่ และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

๒. ตามปกติเมื่อมีการกระทำความผิดกฎจราจร เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจออกใบสั่ง ผู้ขับขี่จะต้องไปชำระค่าปรับ และเจ้าหน้าที่จะบันทึกความผิดลงในสารบบคอมพิวเตอร์ ถ้าเป็นข้อหาที่กำหนดไว้ จะถูกบันทึกคะแนนโดยติดสติ๊กเกอร์ไว้ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ จากนั้นผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน

๓. หากผู้ขับขี่ผู้ใดถูกบันทึกคะแนนเกิน ๖๐ คะแนน จะถูกพักใช้ใบอนุญาตด้วยเป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน

๔. แต่ถ้าเป็นการกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายใน ๑ ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรกจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน พร้อมต้องเข้ารับการอบรมทดสอบให้ผ่านก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืนไป

^{๑๖} ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๒ หน้า ๓๓๘

บรรณานุกรม

จินดา กลับกลาย.(๒๕๕๖).พันตำรวจเอกหญิง.อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจราจร.พิมพ์ครั้งที่ ๑.
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ห้างหุ้นส่วนจำกัดพิมพ์โอเอ.

คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ ๕๓๗/๒๕๕๕ เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งใน
สถานีตำรวจ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕

นโยบายการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗. โรงพิมพ์ตำรวจ
กรุงเทพฯ.

คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจร
ทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕

บทที่ ๒

การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

๑. สถานการณ์และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของโลก

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก



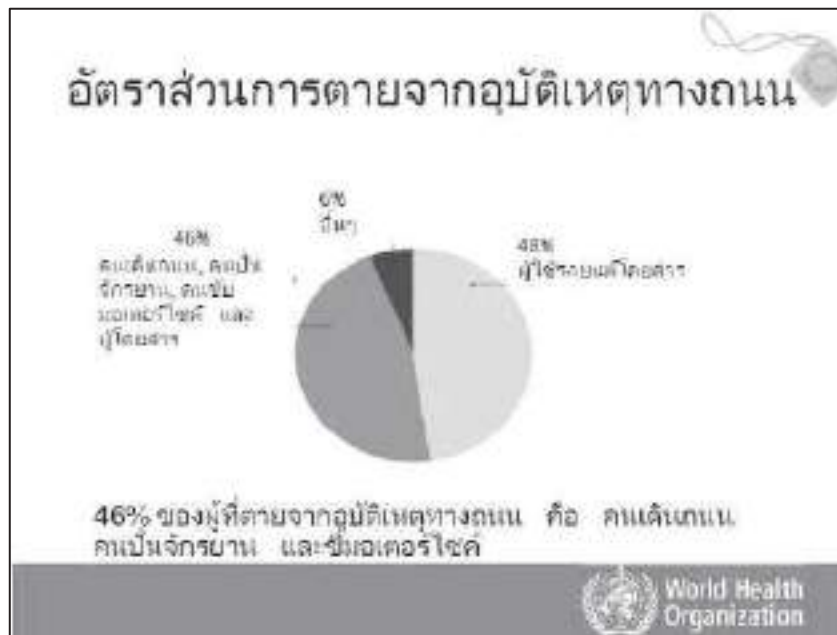
๔ อันดับการตายของโลก

อันดับที่ ๑ ตายจากโรคเอดส์ จำนวน ประมาณ ๑.๘ ล้านคน

อันดับที่ ๒ ตายจากโรคหัวใจ จำนวน ประมาณ ๑.๓ ล้านคน

อันดับที่ ๓ ตายจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนประมาณ ๑.๓ ล้านคน บาดเจ็บประมาณ ๕๐ ล้านคน

อันดับที่ ๔ ตายจากโรคมะเร็ง จำนวน ประมาณ ๑ ล้านคน



อัตราส่วนการตายจากอุบัติเหตุทางถนน

ร้อยละ ๔๘ ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้รถยนต์โดยสาร

ร้อยละ ๔๖ ผู้เสียชีวิตจากคนเดินถนน ผู้ขับขี่รถจักรยาน จักรยานยนต์ และผู้โดยสาร

สาเหตุหลักของการตาย

พ.ศ. 2547

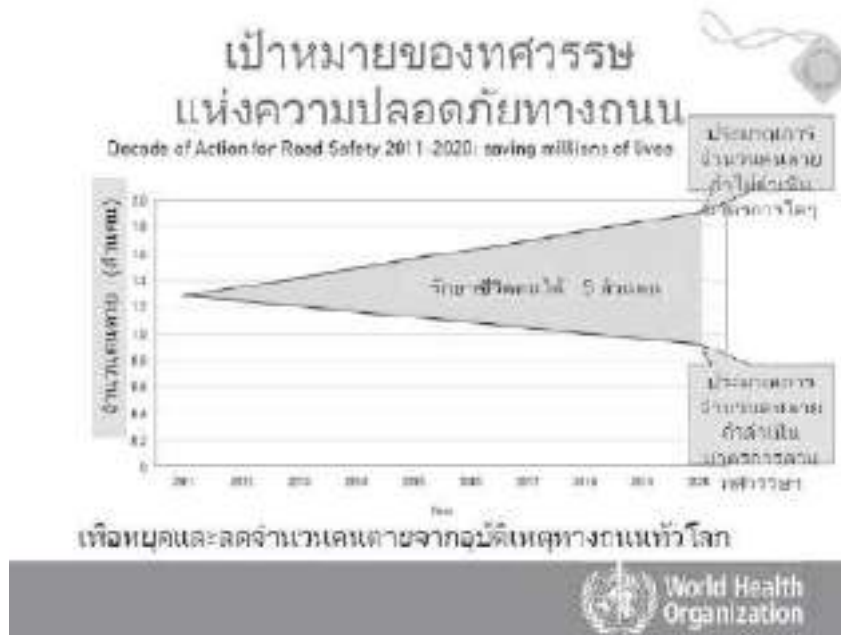
อันดับ	โรคหรือการบาดเจ็บ
1	โรคหัวใจ
2	โรคหลอดเลือดสมอง
3	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนล่าง
4	โรคหลอดเลือดหัวใจตีบ
5	มะเร็งลำไส้
6	โรคเบาหวาน
7	โรคไต
8	โรคถุงลมโป่งพอง
9	อุบัติเหตุทางถนน
10	พิษจากการรับประทานยา

พ.ศ. 2573

อันดับ	โรคหรือการบาดเจ็บ
1	โรคหัวใจ
2	โรคหลอดเลือดสมอง
3	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง
4	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนล่าง
5	อุบัติเหตุทางถนน
6	โรคถุงลมโป่งพอง
7	โรคเบาหวาน
8	โรคหัวใจ
9	มะเร็งลำไส้
10	โรคไต

World Health Organization

WHO ได้กล่าวถึงสาเหตุการตายของประชากรโลกในปี ๒๕๕๗ อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอยู่ในอันดับที่ ๙ และจะขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ ๕ แซงสาเหตุการตายอื่นๆ ในปี ๒๕๗๓ หากไม่มีการระวังป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



เป้าหมายของ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน คือ เพื่อหยุดและลดจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ลง ๕๐ % ใน ๑๐ ปี



แผนงานระดับโลกเพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

- การบริหารจัดการเพื่อถนนที่ปลอดภัย
- ถนนและการคมนาคมที่ปลอดภัย
- ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
- การตอบสนองหลังอุบัติเหตุ

เราต้องทำอะไร?

- นโยบาย / ยุทธศาสตร์ / เป้าหมาย / ระบบข้อมูล
 - การลดความเร็ว
 - เมาแล้วขับ
 - หมวกกันน็อก
 - เข็มขัดนิรภัย
 - ที่นั่งในรถสำหรับเด็ก
- ✓ มาตรการเพื่อวิศวกรรมถนนที่ปลอดภัย
- ✓ ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- ✓ การดูแลก่อนถึงโรงพยาบาลและการดูแลผู้บาดเจ็บ

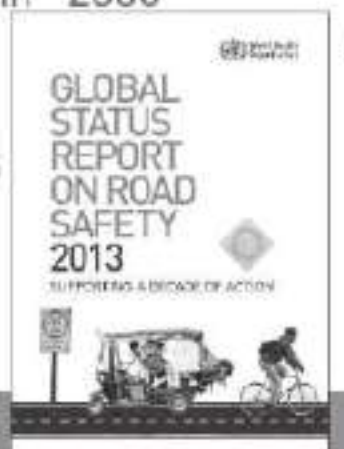


World Health Organization

การบังคับใช้กฎหมายเป็นหัวใจของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของการลดความเร็ว การไม่สวมหมวกกันน็อก และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

รายงานความก้าวหน้า ในการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัย ทางถนนของโลก 2556

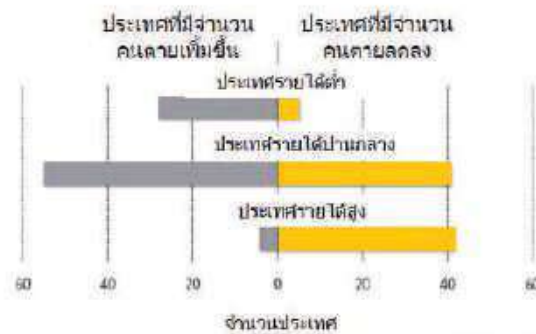
- เครื่องมือในการวัดความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามทศวรรษ
- เป็นการรายงานข้อมูลจากแต่ละประเทศ ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วน
- มีประเทศที่เข้าร่วมให้ข้อมูลทั้งสิ้น 195 ประเทศทั่วโลก



รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนของโลก ในปี ๒๕๕๖

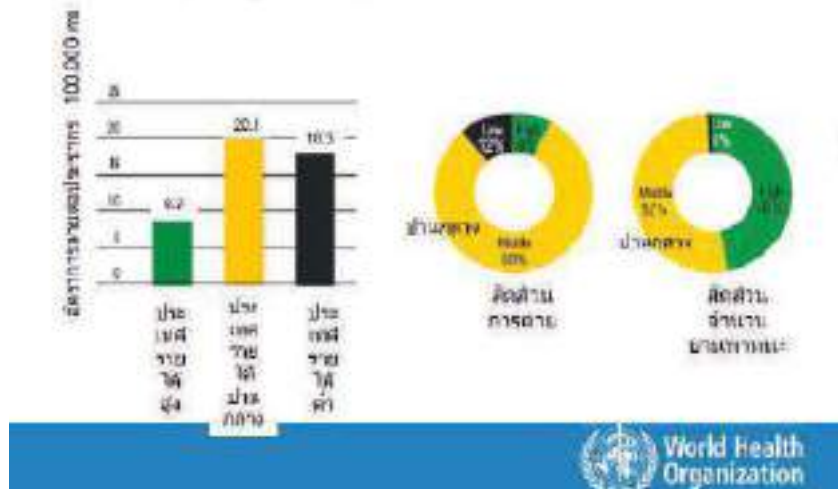
- เป็นรายงานข้อมูลจากแต่ละประเทศ ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหลาย ๆ ภาคส่วน
- มีประเทศที่เข้าร่วมให้ข้อมูลทั้งสิ้น ๑๙๕ ประเทศทั่วโลก
- ๘๘ ประเทศสามารถลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้ แต่ยอดรวมการตายในระดับโลกประมาณ ๑.๒๔ ล้านคนต่อปี ถือว่าจำนวนคนตายสูงมากเกินไปกว่าจะรับได้
- มี ๒๘ ประเทศที่มีกฎหมายครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงทั้ง ๕ ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถยนต์และโดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รถไม่มีที่นั่งปลอดภัยสำหรับเด็ก
- กว่าครึ่งของการตายจากอุบัติเหตุทางถนน นั้นอยู่ในกลุ่ม คนเดินถนน ขี่จักรยาน และขับขี่รถจักรยานยนต์

บางประเทศก็มีความก้าวหน้า แต่ยอดรวมการตายในระดับโลกนั้น ก็ยังสูงถึง 1.24 ล้านคนต่อปี



ประเทศที่มีความก้าวหน้าในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทำให้มีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้สูง ในทางตรงกันข้าม ประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางก็จะมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ยอดรวมการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับโลกยังคงสูง ๑.๒๔ ล้านคนต่อปี

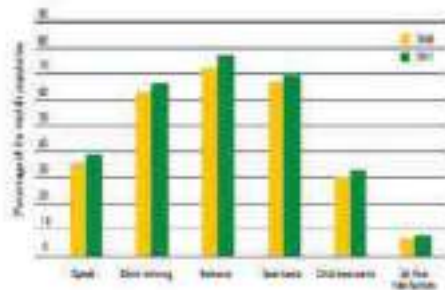
อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนนั้นยังสูง ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง



อัตราส่วนการตายต่อประชากรแสนคน ทวีปแอฟริกา มีอัตราการตายสูงที่สุด



35 ประเทศทั่วโลกมีการประกาศใช้กฎหมายใหม่
ที่ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงทั้ง 5
ซึ่งคุ้มครองเพียงแค่ 7% ของประชากรในโลกนี้



World Health Organization

มีเพียงแค่ 59 ประเทศที่มีกฎหมายควบคุม
ความเร็วของยานพาหนะในเขตเมือง



กฎหมายควบคุม
ความเร็วของยานพาหนะในเขตเมือง
ที่ 50 กม./ชม. เพื่อลดการบาดเจ็บ
อันอาจเกิดขึ้นจากความเร็วได้

World Health Organization

สีเขียว : ประเทศที่สามารถแก้ไขกฎหมายจำกัดความเร็วรถไม่เกิน ๕๐ กม./ชม.

สีเหลือง : ประเทศที่ไม่สามารถแก้ไขกฎหมายจำกัดความเร็วรถไม่เกิน ๕๐ กม./ชม.

สีดำ : มีกฎหมายควบคุมความเร็วรถครอบคลุมถึงในเมืองเล็ก

สีแดง : มีกฎหมายควบคุมความเร็วรถครอบคลุมไม่ทั่วถึง

สีเทา : ไม่มีข้อมูล

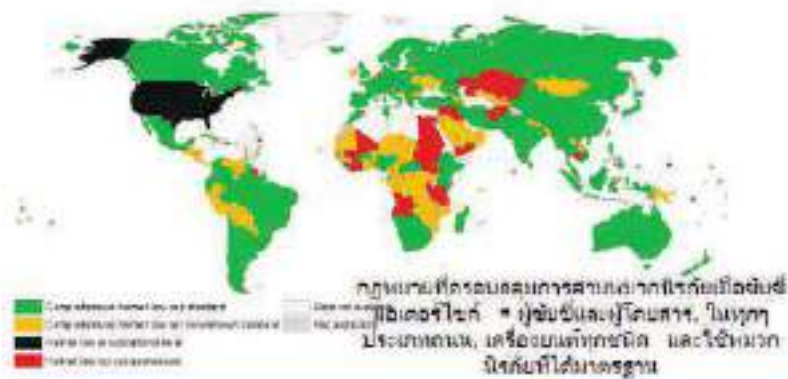
(รูปภาพสีประกอบ จาก DVD)

89 ประเทศมีกฎหมายที่ครอบคลุม การห้ามขับรถยนต์น้ำมันเมาสุรา



World Health Organization

90 ประเทศมีกฎหมายที่ครอบคลุมการสวมหมวก นิรภัยเมื่อขับขี่มอเตอร์ไซด์



World Health Organization



สถานการณ์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- มีคนตายจาก อุบัติเหตุทางถนน ทั้งสิ้น 334,815 คน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อัตราการตายสูงในประเทศที่มีรายได้ปานกลาง)

ประมาณการอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ต่อประชากรแสนคน, ปี 2554

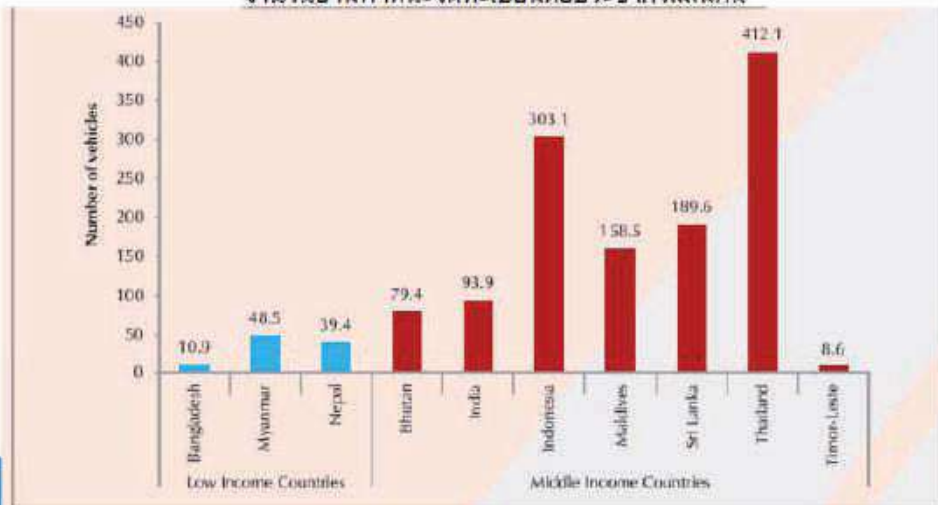


ประเทศไทยมีอัตราการตายสูงสุดในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้และในภูมิภาคนี้มียอดตายจากอุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งสิ้น ๓๓๔,๘๑๕ คน

จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนเพิ่มขึ้นมาก อย่างมีนัยสำคัญ



จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนต่อประชากรแสนคน



Source: Global status survey on road safety 2013

ประเทศไทยมีอัตราการจดทะเบียนรถยนต์จำนวน ๔๑๒.๑ คันต่อประชากรแสนคน

กว่า 50% ของคนที่ตายเ็นผู้ใช้ถนนที่เป็น กลุ่มเสี่ยง (คนเดินถนน ขี่จักรยานและ มอเตอร์ไซด์)



Figure 3c Distribution of road traffic deaths by type of road users in seven South-East Asia Region countries, for most recent year reported – between 2009 and 2010



Source: Global Status Report on Road Safety 2013



World Health
Organization

ออสเตรเลีย – การลดลงของอุบัติเหตุจากเมาแล้ว ขับโดยการสุ่มตรวจลมหายใจอย่างเข้มข้น

Effectiveness of random breath testing on alcohol-related crashes in Australia



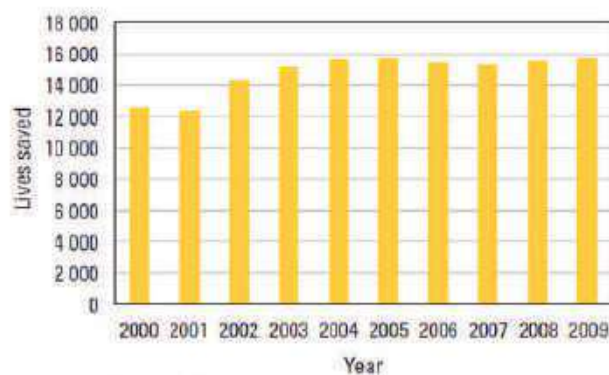
Source: Department of Transport, Transport, Western Australia (approx. 8 Lateral & Horizontal, 2009)



World Health
Organization

ในประเทศออสเตรเลียนี้มีการสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์ในลมหายใจอย่างเข้มข้น ถู และต่อเนื่อง
เป็นผลให้อุบัติเหตุเกิดจากคนเมาลดน้อยลง

อเมริกา – อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยที่เพิ่มขึ้นการจากรณรงค์ กับสาธารณะ ส่งผลให้จำนวนผู้รอดตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น Lives saved by seat-belts, USA, 2000-2009



Source: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/>



World Health
Organization

มาตรฐานของยานพาหนะที่ปลอดภัย

- ๕๒ ประเทศเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของเวทีสหประชาชาติเพื่อการควบคุมมาตรฐานยานพาหนะ
ในปี ๒๕๕๓
- มีเพียง ๓๐ ประเทศเข้าร่วมโครงการประเมินคุณภาพยานพาหนะ
- ยานพาหนะส่วนใหญ่ออกแบบโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่และโดยสาร

ระบบข้อมูลข้อมูลในประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ยังไม่สมบูรณ์

- ประเทศส่วนใหญ่ ประมาณ ๗๑% ยังใช้ฐานข้อมูลของตำรวจเท่านั้น
- บางประเทศ ประมาณ ๑๗% ใช้ฐานข้อมูลจากหลายแหล่ง
- ประมาณ ๕๐% ใช้การกำหนดการตายที่ ๓๐ วัน
- ๑๐๔ ประเทศสามารถรายงานข้อมูลที่สมบูรณ์ ในแง่ของความครอบคลุมและครบถ้วน

ข้อเสนอสำหรับทุกประเทศทั่วโลก

- ปรับปรุงกฎหมายและข้อกำหนด พร้อมเพิ่มการบังคับใช้ให้ครอบคลุมทุกปัจจัยเสี่ยง
- การบังคับใช้กฎหมายเพื่อถนนปลอดภัยนั้นจำเป็นอย่างยิ่ง แต่จะต้องควบคู่กันไปกับการเพิ่มความตระหนักรู้ของประชาชน
- การลดจำนวนการตายจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น จะต้องพิจารณาถึงความปลอดภัยของคนเดินถนน ผู้ขับขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์
- การทำให้ถนนและสิ่งก่อสร้าง ควรมีความปลอดภัยและมีการทดสอบมาตรฐานการชน
- พัฒนาการดูแลทางการแพทย์หลังการชน
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อนำมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหา

ข้อเสนอสำหรับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- กฎหมายที่ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ และการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้น
- นโยบายที่สนับสนุนการใช้ขนส่งสาธารณะ และไม่ส่งเสริมการใช้พาหนะที่มีเครื่องยนต์
- เสริมศักยภาพการดูแลทางการแพทย์ภายหลังการชน
- พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
- เสริมศักยภาพของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ
- บูรณาการงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนสู่ระบบการให้บริการสาธารณสุข

๑. สถิติจำนวนคนบาดเจ็บ/คนตาย ช่วงอายุ

- จำแนกตามกลุ่มอาชีพ พบว่าเป็นนักเรียน/นักศึกษามากที่สุด รองลงมาได้แก่ ผู้ใช้แรงงาน เกษตรกรรม และไม่มีอาชีพ

๒. สถิติประเภท/จำนวนรถที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุ

- พบว่าเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงมากที่สุด รองลงมาเป็นรถกระบะ เก๋ง และคนเดินเท้า ตามลำดับ

๓. สถิติช่วงเวลาการเกิดเหตุ ๐๔.๐๐ น. – ๐๗.๐๐ น. ช่วง ๑๘.๐๐ น. – ๒๐.๐๐ น. และช่วง ๒๒.๐๐ น. – ๐๒.๐๐ น.

๔. สถิติลักษณะจุดเกิดเหตุ/ประเภทถนน ถนนตรง ทางร่วมทางแยก และทางหลวงชนบท

๕. สรุปสาเหตุการเกิด อุบัติเหตุ

จากอุบัติเหตุทางถนน มีความแตกต่างกันของจังหวัด ที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นโดยค่าเฉลี่ยของประเทศ สะท้อนปัจจัยที่แตกต่างซึ่งต้องบริหารจัดการหมวดหมู่ เพื่อแยกประเภทจังหวัดออกมาเทียบกันเอง และวางมาตรการแก้ไขที่แตกต่างกัน

๒. WHO ชีไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันดับ ๓ ของโลก

องค์การอนามัยโลกร่วมกับศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยและโรงพยาบาลขอนแก่น แลกผลกรรารายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนโลก ปี ๒๕๕๖ และจัดประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในหัวข้อ “ทำไมประเทศไทยถึงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่อันดับต้นของโลก” เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและแลกเปลี่ยนข้อเสนอแนะในการบรรเทาผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ดร.นิมา อัสการี รักษาการผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย เปิดเผยว่า รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี ๒๕๕๖ (Global Status Report on Road ๒๐๑๓) พบอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยพุ่งสูงขึ้นเป็นอันดับ ๓ ของโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตถึง ๓๘.๑ รายต่อประชากร ๑ แสนราย รองจากอันดับ ๑ คือ นีอูเอ (Niue) มีอัตราผู้เสียชีวิต ๖๘.๓ รายต่อประชากร ๑ แสนราย อันดับ ๒ คือ สาธารณรัฐโดมินิกัน มีอัตราผู้เสียชีวิต ๔๑.๗ รายต่อประชากร ๑ แสนราย

ส่วนสาเหตุของการเสียชีวิตทั่วโลกพบว่าเกิดจากการได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และนำมาสู่การเสียชีวิตเป็นอันดับ ๘ ของโลก ซึ่งเกิดกับเด็ก เยาวชน และวัยรุ่น อายุระหว่าง ๑๕-๒๙ ปี หากแต่ละประเทศทั่วโลกไม่ดำเนินการจัดการปัญหาดังกล่าว การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอาจขึ้นมาเป็นอันดับ ๕ ในปี ๒๕๗๓ และขณะนี้้องค์การอนามัยโลกกำลังเป็นห่วงสถานการณ์ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมาก เพราะมีข้อมูลชี้ชัดว่า ตัวเลขยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลกมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นอีก ๑๕ % และในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นจำนวน ๑.๒๔ ล้านราย ซึ่งตัวเลขดังกล่าว ทำให้หลายฝ่ายต้องหันมาตระหนักว่า จะทำอย่างไรเพื่อลดความสูญเสียลงได้

อย่างไรก็ตามองค์การอนามัยโลกชี้ว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำ และรายได้ระดับปานกลาง มียอดผู้เสียชีวิตสูงถึง ๓๓ % บางประเทศสูงถึง ๗๕ % ซึ่งมีตัวเลขสูงจนไม่สามารถรับได้ เนื่องจากส่วนใหญ่เกิดในครอบครัวที่มีรายได้น้อยจึงไม่มีความสามารถในการจ่ายค่ารักษาพยาบาล นอกจากนี้ ยังพบข้อมูลสำคัญอีกว่า ๒๗ % ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั่วโลกเกิดกับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ต่ำ และปานกลาง มีผู้เสียชีวิตมากเกือบ ๓ ส่วนในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด แต่มีบางประเทศที่สูงถึง ๗๕ % ซึ่งรัฐบาลของแต่ละประเทศต้องคำนึงถึง การสร้างความปลอดภัยให้กับคนกลุ่มนี้ด้วย รวมถึงที่ผ่านมาในปี ๒๕๕๓ รัฐบาลของทุกประเทศ ได้ประกาศอย่างเป็นทางการในการเข้าร่วม ทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ ที่มีเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อช่วยชีวิตคนกว่า ๕ ล้านคน ภายในเวลา ๑๐ ปี

"ในปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ ประชากรจำนวน ๑.๖ พันล้านคน ที่อาศัยอยู่ใน ๘๘ ประเทศแต่ละประเทศสามารถช่วยเหลือชีวิตประชาชนและลดอุบัติเหตุทางถนนได้เป็นจำนวนมาก และภาพรวมของการสำรวจจาก ๑๘๒ ประเทศ มี ๖ ประเทศที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างน่าชื่นชม ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ แต่อีก ๘๗ ประเทศยังน่าเป็นห่วง เพราะมีสถิติผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจุดมุ่งหมายของการลดจำนวนการตายบนท้องถนนต่อปียังไม่สามารถทำให้เป็นจริงได้ แต่การไม่มีจำนวนเพิ่มขึ้น แสดงให้เห็นว่า การแทรกแซงในเรื่องการปรับปรุงและพัฒนาความปลอดภัย บนท้องถนนระดับโลกจะช่วย บรรเทาปัญหาและลดจำนวนผู้ตายลงได้" ดร.นิมา กล่าว

สำหรับข้อเสนอถึงรัฐบาลแต่ละประเทศ รักษาการผู้แทนองค์การอนามัยโลกกล่าวว่า รัฐบาลของแต่ละที่ควรเร่งให้มีการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เสียชีวิต และพิการจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเร็ว ให้การสนับสนุนทั้งทางงบประมาณและกำลังคนในการบังคับใช้กฎหมาย และสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นกับสาธารณะ รวมถึงร่วมมือกันสร้างความปลอดภัยพื้นฐานให้กับคนเดินเท้า และคนขี่จักรยาน โดยกำหนดให้เป็นนโยบายเรื่องเร่งด่วน แผนการจราจรขนส่งและการออกแบบการใช้พื้นที่ ทั้งหมดนี้เพื่อความยั่งยืนในการแก้ปัญหาและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศภายใต้ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓

นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลกและโรงพยาบาลขอนแก่น กล่าวว่า เป็นที่น่าตกใจถึงข้อมูลที่ประเทศไทยรายงานผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเรียกว่าเป็นการประเมินตนเอง กับจำนวนจากการคาดการณ์ขององค์การอนามัยโลก ข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๕๔ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวมจากทุกพาหนะ และคนเดินเท้าแล้วเป็นจำนวนถึง ๑๓,๗๖๖ คน ซึ่งมีความแตกต่างจากการประมาณการการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยโดยองค์การอนามัยโลกในปี ๒๐๑๐ มีจำนวนสูงถึง ๒๖,๓๑๒ ราย คิดเป็นอัตรา ๓๘.๑ ต่อประชากร ๑ แสนราย สำหรับตัวเลขที่มีความแตกต่างกันนี้อาจเกิดจากการเก็บข้อมูล ซึ่งของประเทศไทย โดยหลักการมี ๒ แบบ คือ การเก็บข้อมูลที่เป็นคติความของทางตำรวจ กับข้อมูลจากการบันทึกของทางสาธารณสุขภายใน ๓๐ วัน ประกอบกับความเชื่อของชาวบ้านที่ว่า ต้องนำญาติที่บาดเจ็บสาหัสหรือใกล้เสียชีวิตกลับไปบ้านเพื่อให้วิญญาณกลับเข้าบ้านได้ อาจทำให้การบันทึกข้อมูลขาดหายไป แต่ขององค์การอนามัยโลกจะใช้ตัวชีวิตทั้งหมด ๑๒ ตัว เช่น จีดีพีของประเทศ จำนวนพาหนะจดทะเบียนต่อประชากร ๑ แสนราย จำนวนถนนต่อพื้นที่เฮกเตอร์ เป็นต้น

จากการสำรวจสถิติขององค์การอนามัยโลกประเทศไทย เป็นอันดับ ๑ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งการวัดอัตราการเสียชีวิตของแต่ละประเทศด้วยบรรทัดฐานเดียวกัน คือ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร ๑ แสนคน ขณะนั้นข้อมูลของประเทศไทย มียานพาหนะจดทะเบียน (ข้อมูลก่อนนโยบายรถคันแรก) เป็นรถยนต์ ๔ ล้อ ๙,๘๘๗,๗๐๖ คัน รถ ๒ ล้อ และ ๓ ล้อ จำนวน ๑๗,๓๒๒,๕๓๘ คัน รถบรรทุกทุกหนัก ๘๑๖,๘๔๔ คัน รถบัส ๑๓๗,๙๔๓ คัน อื่นๆ ๓๑๙,๗๙๘ คัน จำนวนผู้เสียชีวิตตามรายงาน ๑๓,๗๖๖ คน เป็นชาย ๗๙% หญิง ๒๑% ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ๓% ของ GDP ด้านความ

ช่วยเหลือฉุกเฉินทางการแพทย์ หลังอุบัติเหตุประเทศไทยมีเกือบครบ มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และสังเกตได้ว่า ทั้ง ๓ ประเทศที่ติดอันดับผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมีสิ่งที่เหมือนกันอยู่อย่างเดียว คือ ยังไม่มีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของการใช้เบาะที่นั่งสำหรับเด็กเล็กในรถยนต์ ส่วนคะแนนที่เหลือหากไม่นับเรื่องการสวมหมวกนิรภัยแล้ว ประเทศไทยเหนือกว่าอีก ๒ ประเทศทุกด้าน แต่ยังไม่สูงพอที่จะทำให้จำนวนอุบัติเหตุกับจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงได้

"ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยอยู่ในสถานการณ์ค่อนข้างวิกฤต เพราะทุกวันนี้มีคนเจ็บคนตายอยู่ทุกวัน เฉลี่ยแล้ว ชั่วโมงละ ๒ คน คนป่วยหนัก ประมาณ ๒๐๐ ราย และต้องกลายเป็นคนพิการ ๓ ราย ถ้าเปรียบเทียบกับเป็นเดือนก็ ๑ แสนราย ตาย ๒ พันราย เพราะฉะนั้นทุกคนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างยิ่ง สิ่งที่เราควรทำคือต้องอาศัยพหุภาคีในภาคประชาสังคม สื่อมวลชนต้องช่วยกันนำเสนอข้อมูล ไม่เพียงบอกแต่ปัญหาเหตุที่เกิดขึ้นต้องบอกถึงรากของมันเกิดขึ้นเพราะอะไร ทำไมรถถึงชนคนตาย ส่วนด้านนักวิชาการควรจะช่วยกันนำเสนอปัญหาทางออกและที่สำคัญที่สุดคือรัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ ตั้งองค์กรมารับผิดชอบ มีคน มีทรัพยากร มีงบประมาณ และการดำเนินการอย่างจริงจังในเรื่องนี้ ถึงจะสามารถแก้ปัญหาได้" นพ.วิทยา กล่าว

ด้าน นพ.มิทเชล โวลฟ์ ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือไทย-สหรัฐฯ ด้านสาธารณสุข ทางรัฐบาลรวมถึงหน่วยงานความร่วมมือด้านต่างๆ ของสหรัฐฯ เห็นด้วยว่า ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งภายใน ๖ วินาที จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณ ๙ ใน ๑๐ ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุและเกิดในประเทศที่กำลังพัฒนา จำนวนหนึ่งในนั้นเป็นเด็ก ดังนั้นการเข้าร่วมการประชุมเพื่อจะรับทราบถึงสถานการณ์ของอุบัติเหตุบนท้องถนนจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง และอยากให้ทุกประเทศให้ความสำคัญต่อการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้มากขึ้น เนื่องจากจะส่งผลถึงคุณภาพชีวิตในระดับบุคคล ครอบครัวและชุมชน และเพื่อให้ทุกคนได้รับทราบถึงสถานการณ์ บทบาท นโยบาย กม. และกิจกรรมที่ได้จัดทำขึ้นทั่วโลกอย่างชัดเจน

ประเทศไทยภายใต้ศูนย์ความร่วมมือไทย-สหรัฐฯ ด้านสาธารณสุข ในการพัฒนาระบบเฝ้าระวัง ซึ่งตอนนี้ เราทำอยู่ในสองจังหวัด คือ นครศรีธรรมราช และอุดรราชธานีเพื่อให้เฝ้าระวังใน ๒ จังหวัดมีความเข้มแข็งมากขึ้น ถ้ามีความเชื่อมั่นว่ามีระบบเฝ้าระวังและมีข้อมูลบนท้องถนนจะช่วยในระดับผู้บริหาร ส่วนของนโยบายสามารถจัดลำดับความสำคัญของปัญหาและวางนโยบายรวมทั้งให้การสนับสนุนด้านนโยบาย กม. ได้อย่างถูกต้อง ซึ่งทางเรามีความร่วมมือกับองค์กรในเรื่องการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

นายโดนัล ไบรน์ หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการฝ่ายกงสุลแห่งสถานทูตอังกฤษประจำประเทศไทย กล่าวว่า สำหรับความสูญเสียของคนอังกฤษที่เข้ามาท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุ มีสาเหตุมาจากการขับขี้อักรยานยนต์ และอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพในการจัดการ และอยากให้ประเทศไทยมีความปลอดภัย รวมถึงให้รัฐบาลไทยใส่ใจให้มากขึ้น

๓. สถานภาพ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ผลการศึกษามูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย

ในแต่ละปีนับตั้งแต่พ.ศ. ๒๕๔๘ เป็นต้นมานั้น มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในประเทศไทยเป็นจำนวนสูงถึง ๑๐๐,๐๐๐ - ๑๒๐,๐๐๐ ครั้ง ทำให้มีประชากรไทยประมาณ ๑๓,๐๐๐ คนต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในทุกๆ ปี บาดเจ็บอีกเป็นเรือนแสน สำหรับในช่วงหน้าเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ ซึ่งเป็นช่วงที่มีการเดินทางมากที่สุดของปี อุบัติเหตุทางถนนจะคร่าชีวิตคนไทยไปประมาณ ๑,๐๐๐ คน

สิ่งนี้ทำให้เกิดความเสียหายทั้งต่อสังคมและเศรษฐกิจอย่างมหาศาล จากการศึกษาของกรมทางหลวง ในรายงานเรื่อง “มูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย” ซึ่งมีคณะผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์เป็นผู้จัดทำนั้นพบว่า ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยต้องเผชิญในแต่ละปีนั้น คิดเป็นมูลค่าสูงถึง ๒๓๒,๐๐๐ ล้านบาท หรือร้อยละ ๒.๘ ของผลผลิตมวลรวมในประเทศทีเดียว จากการศึกษานี้จะทำให้เราได้เห็นว่า การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นใช่แต่จะช่วยรักษาชีวิตผู้คนเท่านั้น แต่ยังสามารช่วยใหัรัฐป้องกันการสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ไม่จำเป็นได้ด้วย

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยกรมทางหลวง โดยใช้งบประมาณส่วนหนึ่งมาจากเงินกู้เพื่อการขยายและบริหารจัดการทางหลวงแผ่นดินของธนาคารโลก จำนวน ๘๔ ล้านบาทหรือร้อยละ ๒,๖๘๘ ล้านบาท และมีผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรของธนาคารโลกเป็นผู้ให้คำปรึกษาทางเทคนิค

การวิจัยชิ้นนี้เกิดขึ้นโดยใช้รูปแบบการคำนวณทุนมนุษย์ หรือ Human capital approach ซึ่งเป็นการหามูลค่าของปัจเจกบุคคลในระบบเศรษฐกิจ และสันนิษฐานว่าเราจะสามารถลดการสูญเสียกำลังการผลิตได้เท่าไร หากเราสามารถลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้

ผลการศึกษาระบุว่า ในแต่ละอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตนั้นความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงถึง ๕,๓๐๐,๐๐๐ บาทโดยเฉลี่ย ส่วนอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดผู้บาดเจ็บถึงขั้นพิการนั้นมีมูลค่าสูงกว่าคือประมาณ ๖,๒๐๐,๐๐๐ บาทโดยเฉลี่ย

คณะทำงานจาก มอ. ต้องใช้เวลาจนถึงสองปีในการรวบรวมสถิติทางอุบัติเหตุและสถิติอื่นๆ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานทั้งของรัฐและในภาคเอกชนและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทั้งในทางตรงและทางอ้อม (เหยื่อของอุบัติเหตุและครอบครัวของเขา เป็นต้น) บริษัทประกัน หมอและพยาบาล เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย ตำรวจ เจ้าหน้าที่ศาล ฯลฯ เพื่อให้การคำนวณแบบหามูลค่าทุนมนุษย์นั้นเป็นไปบนรากฐานของความเป็นจริงที่มีข้อมูลในเชิงวิทยาศาสตร์มาสนับสนุนให้มากที่สุด

วิธีการประเมินมูลค่าทุนมนุษย์นั้นได้มาจากการคำนวณความสูญเสียทางแรงงานและผลผลิตค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ซึ่งรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ค่ารถพยาบาล และค่าดูแลรักษา ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่นำมาคำนวณรวมก็มีค่าใช้จ่ายในการสอบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจ ค่าใช้จ่ายในการส่งคดีขึ้นศาล ค่าทนาย ค่าใช้จ่ายของบริษัทประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะและทรัพย์สิน

อื่นๆ (เช่น ทรัพย์สินของทางการ เช่น เสาไฟฟ้า เสากลางถนน เป็นต้น) นอกจากนี้แล้วการจราจรที่ติดขัด อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุนั้นก็ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายตามมาต่อผู้ประกอบการ เพราะทำให้ค่าขนส่งและค่าแรงของพนักงานขับรถนั้นสูงขึ้นไปด้วย

องค์ประกอบที่สำคัญมากองค์ประกอบหนึ่งก็คือการรักษาพยาบาลผู้ที่ต้องพิการจากอุบัติเหตุ และผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้พิการเอง รวมทั้งครอบครัวของเขาด้วย เพราะหากครอบครัวใดครอบครัวหนึ่งต้องทำการดูแลผู้พิการจากอุบัติเหตุไปตลอดชีวิตแล้ว วิถีชีวิตของสมาชิกในครอบครัวก็ย่อมจะต้องได้รับผลกระทบไปด้วยอย่างไม่ต้องสงสัย เนื่องจากการที่พวกเขาไม่สามารถจะออกไปทำกิจกรรมสันทนาการต่างๆ เพื่อความบันเทิงหรือเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และเพื่อรักษาสุขภาพของตนเองได้ตามปกติเช่นครอบครัวอื่นๆ

ข้อมูลการจัดอันดับการประเมินตนเองด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (Thai National Status Report on Road Safety) เล่มที่ ๑ พ.ศ.๒๕๕๔

อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑ แสนคน ต่ำที่สุด ได้แก่ กาฬสินธุ์ ๒.๗๗ คน นครพนม ๓.๒๖ คน อำนาจเจริญ ๕.๖๔ คน นนทบุรี ๖.๐๖ คน ปัตตานี ๘.๑๔ คน พังงา ๑๐.๒ คน ร้อยเอ็ด ๑๐.๔๗ คน สกลนคร ๑๐.๘๙ คน ศรีสะเกษ ๑๑.๐๔ คน และ ปทุมธานี ๑๑.๒๓ คน

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑ แสนคน สูงที่สุด ได้แก่ จันทบุรี ๖๗.๗๙ คน นครปฐม ๔๘.๙๓ คน อุบลราชธานี ๔๔.๕๕ คน สมุทรสาคร ๔๔ คน สระแก้ว ๓๔.๓๒ คน สุพรรณบุรี ๓๔.๐๘ คน แพร่ ๓๓.๒๙ คน ภูเก็ต ๓๒.๗๘ คน สระบุรี ๓๒.๕๖ คน และขอนแก่น ๓๑.๙๑ คน

อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน (๑ หมื่นคัน)

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑ หมื่นคัน ต่ำที่สุด ได้แก่ มหาสารคาม ๐.๙๘ คน กาฬสินธุ์ ๑.๑๔ คน อำนาจเจริญ ๒.๐๒ คน กระบี่ ๒.๑๙ คน พังงา ๒.๓ คน ยะลา ๒.๕๔ คน ปัตตานี ๒.๕๖ คน ระยอง ๒.๖๒ คน ชลบุรี ๒.๙ คน และภูเก็ต ๓.๑๖ คน

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑ หมื่นคัน สูงที่สุด ได้แก่ บึงกาฬ ๒๓.๖๖ คน สระแก้ว ๑๕.๓๓ คน อุบลราชธานี ๑๔.๒๕ คน สมุทรสาคร ๑๑.๗๙ คน จันทบุรี ๑๑.๗๖ คน นครปฐม ๑๐.๓๗ คน นครพนม ๑๐.๒๙ คน หนองบัวลำภู ๘.๘๔ คน ปทุมธานี ๘.๘๒ คน และขอนแก่น ๘.๕๗ คน

ดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

จังหวัดที่มีดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ต่ำที่สุด ได้แก่ ปทุมธานี ๐.๐๐๒ นครพนม ๐.๐๐๓ กาฬสินธุ์ ๐.๐๐๓ แม่ฮ่องสอน ๐.๐๐๖ ยะลา ๐.๐๐๗ พังงา ๐.๐๐๗ สกลนคร ๐.๐๐๘ ภูเก็ต ๐.๐๐๘ ชัยภูมิ ๐.๐๐๘ และ ลำพูน ๐.๐๐๘

จังหวัดที่มีดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ สูงที่สุด ได้แก่ นครนายก ๐.๖๓๕ ประจวบคีรีขันธ์ ๐.๕๑๕ สมุทรสงคราม ๐.๔๓๙ บึงกาฬ ๐.๔๑๖ อำนาจเจริญ ๐.๓๒๓ เพชรบุรี ๐.๓๐๒ สระบุรี ๐.๒๒๕ ยโสธร ๐.๑๕๕ จันทบุรี ๐.๑๑๘ และสุพรรณบุรี ๐.๐๘๙

ดัชนีการเสียชีวิต คือ จำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ใช้ประเมินว่าอุบัติเหตุในจังหวัดนั้นมีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด หากมีค่ามากแสดงว่าอุบัติเหตุมีความรุนแรงสูงมาก แนวทางที่จะทำให้นี้มีค่าน้อยลง คือ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลง เช่น ลดความเร็วในการขับขี่ สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย เมาไม่ขับ ฯลฯ

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “เมาแล้วขับ” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน) จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ ขอนแก่น ๕๐๒.๐๙ คน สุรินทร์ ๓๕๖.๖๕ คน ตรัง ๓๑๔.๑๔ คน เชียงใหม่ ๓๐๙.๑๖ คน สุราษฎร์ธานี ๒๖๙.๙๔ คน อุบลราชธานี ๒๖๑.๘๑ คน ลพบุรี ๒๖๑.๑๖ คน นครราชสีมา ๒๒๑.๓๕ คน ชัยภูมิ ๑๘๔.๘๗ คน และบุรีรัมย์ ๑๕๕.๘๔ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ สตูล ๑.๓๓ คน อุทัยธานี ๒.๖๔ คน ระยอง ๒.๙๘ คน ชุมพร ๓.๐๕ คน แม่ฮ่องสอน ๓.๑๗ คน พิจิตร ๔.๕๕ คน ตรัง ๔.๙๕ คน สุโขทัย ๕.๙๘ คน ฉะเชิงเทรา ๗.๗๒ คน และ เพชรบุรี ๗.๙๖ คน

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “ไม่สวมหมวกนิรภัย” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ นครราชสีมา ๑๓,๘๕๔.๘๒ คน ภูเก็ต ๑๒,๗๖๕.๔ คน เพชรบุรี ๑๑,๐๕๐.๐๗ คน อุบลราชธานี ๘,๔๑๘.๖๕ คน สุรินทร์ ๗,๗๕๖.๓๓ คน ขอนแก่น ๗,๕๖๘.๒๒ คน ชัยภูมิ ๗,๒๔๗.๘๙ คน อุตรดิตถ์ ๖,๗๔๙.๔๒ คน ชลบุรี ๖,๕๐๘.๗๐ คน และลพบุรี ๖,๓๐๑.๖๑ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ ระยอง ๒.๓๕ คน อุทัยธานี ๗.๖๔ คน สุโขทัย ๑๐๘.๙๒ คน ยะลา ๑๑๓.๒๑ คน สมุทรสาคร ๒๐๒.๐๒ คน แม่ฮ่องสอน ๒๗๘.๔๕ คน สิงห์บุรี ๓๓๒.๔๒ คน หนองบัวลำภู ๖๑๗.๒๖ คน พะเยา ๖๓๑.๓๘ คน และ ตรัง ๖๓๙.๘๕ คน

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “ขับรถเร็ว” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ ลำปาง ๒,๙๔๖.๑๔ คน อุบลราชธานี ๑,๓๓๘.๓ คน สระบุรี ๑,๒๑๕.๔ คน พิษณุโลก ๑,๑๙๒.๒๙ คน ยโสธร ๑,๑๘๑.๘๑ คน ชัยภูมิ ๑,๑๑๖.๓๓ คน พัทลุง ๙๗๑.๑๑ คน เลย ๙๔๒.๙๓ คน ขอนแก่น ๘๘๕.๗๒ คน และสุรินทร์ ๘๐๓.๘๓ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ สตูล ๐.๓๓ คน น่าน ๐.๓๘ คน สุราษฎร์ธานี ๐.๖๙ คน เชียงราย ๑.๘๔ คน สุโขทัย ๒.๙๙ คน กำแพงเพชร ๓.๐๓ คน นครศรีธรรมราช ๓.๖ คน พิจิตร ๓.๖๔ คน ตาก ๓.๘๓ คน และระยอง ๔.๓๙ คน

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ นครราชสีมา ๕,๐๖๘.๔๕ คน พัทลุง ๓,๕๗๒.๙๕ คน สุรินทร์ ๓,๑๓๙.๒๕ คน อุบลราชธานี ๒,๕๒๑.๗๘ คน บุรีรัมย์ ๑,๙๗๐.๑ คน ขอนแก่น ๑,๙๖๓.๘๕ คน ตรัง ๑,๘๔๖.๘๑ คน เพชรบุรี ๑,๕๒๕.๔๑ คน เลย ๑,๓๔๙.๒๔ คน และ สระบุรี ๑,๒๗๐.๐๔ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ ระยอง ๑.๕๗ คน อ่างทอง ๒.๑๑ คน เชียงราย ๒.๗๖ คน กำแพงเพชร ๔.๕๔ คน แม่ฮ่องสอน ๘.๖ คน อุทัยธานี ๙.๖๙ คน ยะลา ๒๑.๖๗ คน อุตรดิตถ์ ๓๕.๔๔ คน ชุมพร ๔๓.๖๘ คน และสุโขทัย ๗๔.๗๑ คน

จากผลการประเมินและการจัดอันดับอาจตีความได้ว่า จังหวัดที่มีตัวเลขสูงเพราะมีผู้กระทำผิด “เมาแล้วขับ” “ไม่สวมหมวกนิรภัย” “ขับรถด้วยความเร็ว” และ “ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย” เป็นจำนวนมาก หรืออีกนัยหนึ่ง อาจเกิดจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจในจังหวัดนั้นมีความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งในอนาคตสามารถนำมาวิเคราะห์ร่วมกับ “จำนวนครั้งของการกระทำผิด” และ “จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ” จะทำให้เห็นความสัมพันธ์ของการบังคับใช้กฎหมายต่อการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

สำหรับข้อมูลการจัดอันดับการประเมินตนเองด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (Thai National Status Report on Road Safety) เล่มที่ ๑ พ.ศ.๒๕๕๔ อย่างละเอียด โปรดดูตามเอกสารแนบ หรือติดตามได้จากเว็บไซต์ สอจร. ที่ www.rswgs.com

องค์การอนามัยโลกได้เปิดเผยในรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. ๒๕๕๖ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๓) ภาพรวมของการสำรวจจาก ๑๘๒ ประเทศ มี ๖ ประเทศที่ลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างน่าชื่นชม ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ ส่วนที่เหลืออีก ๑๗๖ ประเทศ มี ๘๘ ประเทศที่ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้จริง ขณะที่ ๘๗ ประเทศ อีก ๑ ประเทศไม่ระบุ มีสถิติผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ในรายงานยังบอกว่า ๓ ใน ๔ ของผู้เสียชีวิตเป็นคนหนุ่มสาวอายุระหว่าง ๑๕-๒๙ ปี ถ้าแต่ละประเทศไม่ป้องกันการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุ จะขึ้นมาเป็นอันดับ ๕ ของการเสียชีวิตของคนทั้งโลกภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

ล่าสุดเมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ ที่ผ่านมา องค์การอนามัยโลกร่วมกับศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลกกับโรงพยาบาลขอนแก่น แลกผลการรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนโลก ปี ๒๕๕๖ และจัดประชุม แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในหัวข้อ ทำไมประเทศไทยถึงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่อันดับต้นของโลกเพื่อหาแนวทางแก้ไขและแลกเปลี่ยนข้อเสนอแนะในการบรรเทาผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่ง ดร.นิมา อัสการี รักษาการผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทยเปิดเผยว่า รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี ๒๕๕๖ (Global Status Report on Road ๒๐๑๓) พบอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยพุ่งสูงเป็นอันดับ ๓ ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิต ๓๘.๑ รายต่อประชากร ๑ แสนราย รองจากอันดับ ๑ แสนราย อันดับ ๒ คือ สาธารณรัฐโดมินิกัน มีอัตราผู้เสียชีวิต ๔๑.๗ รายต่อประชากร ๑ แสนราย และองค์การอนามัยโลกกำลังเป็นห่วง

ในเรื่องนี้ เพราะจากตัวเลขยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลกมีมากขึ้นร้อยละ ๑๕ และในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็น ๑.๒๔ ล้านราย

ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำถึงระดับปานกลาง มียอดผู้เสียชีวิตสูงถึงร้อยละ ๓๓ บางประเทศสูงถึงร้อยละ ๗๕ และจากการสำรวจระหว่างปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ ใน ๑๘๒ ประเทศ มีประเทศออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ ที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้อย่างน่าชื่นชม

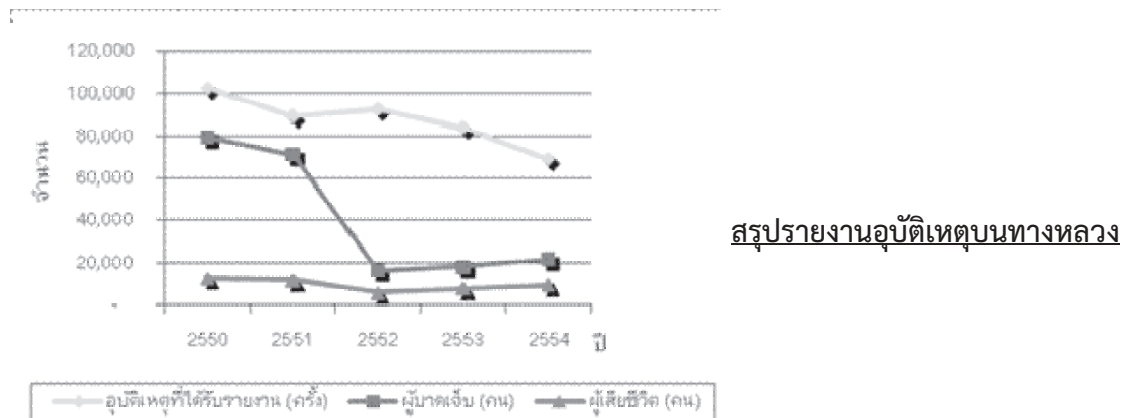
อย่างไรก็ตาม นพ.วิทยา กล่าวย่ำว่า เป็นที่น่าตกใจที่ข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๕๔ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวมจากทุกพาหนะและคนเดินเท้าแล้ว แค่ ๑๓,๗๖๖ คน ต่างจากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก ที่ทำการประเมินในปีเดียวกัน มีจำนวนสูงถึง ๒๖,๓๑๒ ราย คิดเป็นอัตรา ๓๘.๑ ต่อประชากร ๑ แสนราย เป็นอันดับ ๑ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งตัวเลขที่ต่างกันอาจเกิดจากวิธีการเก็บข้อมูลที่ต่างกัน แต่ก็มีความหมายเดียวกันว่า ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุทางท้องถนนของประเทศไทย ถือว่าค่อนข้างวิกฤติมีคนเจ็บ คนตาย เฉลี่ยชั่วโมงละ ๒ คน และทุกคนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเหมือนกัน หรือติดตามได้จากเว็บไซต์

<http://www.thaiail.com/blogacla/category/ranking/#sthash.NmpRZiuo.dpuf>

สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง

การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ที่เราขออนุญาต ในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลงเรื่อยมาโดยลดลงต่ำสุดในปี ๒๕๕๔ ถึงร้อยละ ๑๗.๖๒ และมีจำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต มีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลง ร้อยละ ๑.๒๖ และ ๕.๗๖ ตามลำดับ สำหรับปี ๒๕๕๖ คาดว่าจะมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุลดลง

ประเภทการขนส่ง	อุบัติเหตุที่ได้รับรายงาน (ครั้ง)					ผู้บาดเจ็บ (คน)					ผู้เสียชีวิต (คน)				
	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕*	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕*	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕*
- ถนน	๘๘,๖๘๙	๙๒,๐๘๒	๘๓,๒๖๑	๖๘,๕๘๓	๖๑,๑๒๖	๗๑,๐๕๙	๖๑,๙๙๖	๑๘,๑๙๐	๒๑,๙๑๖	๒๒,๒๘๐	๑๑,๕๖๑	๑๐,๗๑๗	๗,๔๖๘	๙,๒๐๕	๘,๖๗๕
- รถไฟ	๗๕๗	๕๕๓	๕๐๔	๔๑๔	๓๗๖	๓๑๔	๔๑๔	๒๐๙	๓๐๐	๒๐๖	๑๘๐	๒๙๙	๒๒๒	๑๐๘	๑๐๖
- น้ำใน ประเทศ	๑๑	๑๐	๑๐	๑๐	๒๕	๑๔	๖	๒๐	๐	๖	๑๗	๑๒	๖	๕	๑๒
- เลียบ ชายฝั่ง	๑๗	๒๒	๑๐	๑๐	๖	๑	๘	๓๐	๐	๑	๑๑	๑๒	๐	๑๓	๑
- ทะเล	๘	๘	๕	๕	๒	๐	๐	๓	๐	๐	๒๖	๗	๐	๐	๐
- อากาศ	๕	๓	๕	๑๑	๗	๐	๑๕	๐	๒	๖	๐	๑	๑	๒	๑
รวม	๘๙,๔๘๗	๙๒,๖๗๘	๘๓,๗๙๕	๖๙,๐๓๓	๖๑,๕๕๒	๗๑,๓๘๘	๖๒,๔๓๙	๑๘,๔๕๒	๒๒,๒๑๘	๒๒,๔๙๙	๑๑,๗๙๕	๑๑,๐๔๘	๗,๖๙๗	๙,๓๓๓	๘,๗๙๕



หมายเหตุ * : ข้อมูลเบื้องต้น

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรมการบินพลเรือน

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

จากการประชุมระดับรัฐมนตรีที่องค์การอนามัยโลก (WHO) และ องค์การสหประชาชาติ (UN) จัดให้มีขึ้นช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา เพื่อดึงให้นานาชาติร่วมกันลงนามในปฏิญญาพร้อมตั้งเป้า ลดผู้เสียชีวิตลงครึ่งในทศวรรษหน้า โดยการผลักดันให้ปี ๒๐๑๐-๒๐ เป็น “ทศวรรษความปลอดภัยถนน” (Decade of ACTION FOR Road Safety ๒๐๑๐-๒๐) ซึ่งก่อนหน้านี้ประเทศไทยมีการผลักดันให้อุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” โดย ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๒ เห็นชอบแผนแม่บท พร้อมสั่งการให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นำแผนแม่บท (๒๕๕๒-๒๕๕๕) ลงสู่แผนปฏิบัติ โดยกำหนดให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นตัวชี้วัดร่วม ๓ กระทรวง (กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) หมายความว่าถ้าประเทศไทยจะทำได้ให้ได้ตามที่ลงปฏิญญากันไว้ เราต้องลดการเสียชีวิตลงเหลือ ๑๐.๑๐ ต่อประชากรแสนคนในปี ๒๕๕๙ (ปัจจุบัน ๑๗.๗๗ ต่อประชากรแสนคน) เป็นครั้งแรก แล้วถ้าทำได้มากไปกว่านั้นอีกถือเป็นความสำเร็จสูงสุดของประเทศไปโดยปริยาย

๔. หนทางแก้ไขตามปฏิญญาสากล ที่นานาชาติลงนามร่วมกันไว้ และประเทศไทยเองก็ต้องทำประกอบด้วย

๑. เรียกร้องให้รัฐบาลมีบทบาทนำในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน
๒. กำหนดเป้าหมายที่สูงและทำได้ในทางปฏิบัติเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตโดยอิงกับการลงทุนทางถนน กับแผนปฏิบัติการและระดมทรัพยากรที่จำเป็น
๓. ให้ความสำคัญเป็นการเฉพาะกับการกำหนดนโยบายและแผนในการปกป้องคนใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยง
๔. จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและส่งเสริมการใช้ให้มากขึ้น
๕. ปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนและยานยนต์ให้สอดคล้องกับระบบสากล

๖. บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด รวมถึงปรับปรุง กม.ให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล
๗. ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุให้เชื่อถือได้
๘. เสริมสร้างระบบการรักษาผู้บาดเจ็บฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) รวมถึงบริการฟื้นฟูผู้ป่วยและการปรับตัวเข้าสู่สังคม
๙. กระตุ้นให้ภาคส่วนต่าง ๆ ที่อยู่ในประเทศพัฒนาแล้วและกำลังพัฒนาเข้ามามีส่วนร่วมมือกัน ดำเนินโครงการถนนปลอดภัยให้มากขึ้น
๑๐. เรียกร้องให้ United Nation General Assembly (UNGA) ประกาศปี ค.ศ. ๒๐๑๑-๒๐๑๖ เป็นทศวรรษของการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

วันที่ ๒๙ กันยายน พ.ศ.๒๕๕๒ รัฐบาลมีมติรับรองแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และประกาศให้อุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” พร้อมทั้งเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตให้น้อยกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคน ภายใน ๑๐ ปี

วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ คณะรัฐมนตรีมีมติรับรองแผน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” พร้อมทั้งกำหนด ๘ ประเด็นหลักในการขับเคลื่อน โดยใช้แนวทางจากองค์การสหประชาชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ได้แก่

- ๔.๑ การสวมหมวกนิรภัย
- ๔.๒ เมาสຸຣາแล้วขับ
- ๔.๓ ความเร็วรถ
- ๔.๔ ความรู้ สมรรถนะผู้ขับขี่และการออกใบอนุญาตขับรถ
- ๔.๕ ด้านยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน
- ๔.๖ การจัดการจุดเสี่ยง และมาตรฐานถนนที่ปลอดภัย
- ๔.๗ ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
- ๔.๘ การบริหารจัดการ

๕. อันดับพฤติกรรมเสี่ยงของคนไทย ๑๐ ลำดับ (Child watch, ๒๕๕๐)

๑. มีเพศสัมพันธ์ไม่ปลอดภัย
 ๒. สูบบุหรี่
 ๓. ดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
 ๔. ความดันโลหิตสูง
 ๕. การขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันน็อก
 ๖. การอ้วน
 ๗. การใช้สารเสพติด
 ๘. คอเลสเตอรอล
 ๙. การกินผักและผลไม้ไม่เพียงพอ
 ๑๐. ขาดอาหาร ไม่ออกกำลังกาย/มลภาวะฝุ่นในอากาศ/บาดเจ็บจากอาชีพ/ขาดสุขภาพีบาล
- และน้ำ

คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เฉลี่ย ๑.๕ - ๒ คนต่อชั่วโมง เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละ สามแสนล้านบาท บาดเจ็บสาหัสปีละ ๖๐๐,๐๐๐ คน ค่าเสียหายประมาณ ๙,๐๐๐ ล้านบาท ร้อยละ ๕๐ ขับขี่ขณะเมาสุรา/เกิดมากในเยาวชน และส่วนใหญ่กรณีเป็นรถมอเตอร์ไซด์

จากการสำรวจยังพบว่า เยาวชนไทย ร้อยละ ๓๙ ชอบดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และเยาวชนบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ ปีละกว่า ๓๐,๐๐๐ คน เฉลี่ยวันละ กว่า ๘๐๐ คน ตายปีละกว่า ๗,๐๐๐ คน เฉลี่ยวันละ ๑๘ คน

๖. ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของโครงสร้างสังคม

๑) พฤติกรรมของคน

ครอบครัว บุคคลในครอบครัวขาดการอบรมสั่งสอนในเรื่องคุณภาพชีวิตที่ดีและเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในขณะที่ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในการผลิตและประดิษฐ์ยานยนต์ ยานพาหนะที่เร็วและแรงขึ้น ครอบครัวยังแสดงตัวอย่างที่ไม่เหมาะสมทำให้คนรุ่นใหม่เลียนแบบในสิ่งที่ไม่ดี เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

โรงเรียน ครู อาจารย์ หลักสูตร ไม่มีการสอนหรืออบรมให้เกิดความตระหนักรู้และเข้าใจความปลอดภัยและอันตรายจากยานพาหนะและการใช้รถใช้ถนน

เพื่อน เพื่อนร่วมเรียน เพื่อนร่วมชุมชน ร่วมสถาบัน เพื่อนฝูง การลอกเลียนแบบ ความคึกคะนอง การสร้างความเป็นผู้นำกลุ่ม การอวดโอ้ การยุยงส่งเสริมที่ส่งผลนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

ศาสนา ความเชื่อ ค่านิยมและวัฒนธรรม การจัดงานเทศกาล เลี้ยงรื่นเริง ความชอบสนุกสนาน ความเชื่อในเรื่องของโชคละตาเคราะห์กรรมมากกว่าการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การทำบุญประเพณี ค่านิยมในการดื่มสุรา

สื่อ สื่อสารมวลชนในรูปแบบต่างๆ เกิดการลอกเลียนแบบและเอาอย่างภาพยนต์ สื่อโฆษณา การแพร่กระจายอย่างรวดเร็ว

นโยบายรัฐบาล ความจริงจังในการแก้ปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มปริมาณรถบนถนน การสร้างถนน การขนส่งมวลชนและสินค้า ความจริงจังต่อเนื่องในการขับเคลื่อนนโยบาย การบังคับใช้กฎหมายและงานด้านจราจร

๒) สภาพรถ

- สภาพเก่า ใหม่ ชำรุด ไม่มีการตรวจสภาพ
- ต่อเติม ตกแต่ง ความไม่สมบูรณ์ของอุปกรณ์ส่วนควบ
- ใช้รถผิดประเภท นำรถบรรทุกมาใช้โดยสาร

๓) สภาพถนน

- การวิศวกรรมจราจรไม่ได้มาตรฐาน ไม่ปลอดภัย เช่น ทางโค้ง ความลาดเอียงไม่สมดุล การติดตั้งสัญญาณจราจรที่ไม่ถูกต้อง

- พื้นผิวถนนไม่ได้มาตรฐาน การสร้างถนนโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย
- ขนาดและลักษณะของถนนและไหล่ทาง

๔) สภาพแวดล้อม

- ทิศนวิสัยไม่ดี

- มีวัตถุ สิ่งของ ของเหลวตกหล่นบนถนน
- มีสิ่งกีดขวาง สิ่งก่อสร้าง เครื่องกีดกัน
- คน สัตว์เลี้ยง
- ต้นไม้ หลักกิโลเมตร เสาไฟฟ้า ฯลฯ

๗. แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

เป้าหมายในการดำเนินการ

ลดอุบัติเหตุจราจร ๕๐ % ใน ๑๐ ปี

กลุ่มเป้าหมายและมาตรการสำคัญ

- รถจักรยานยนต์
- รถปิคอัพ
- ทุกกลุ่มอายุ
- หมวกนิรภัย
- เข็มขัดนิรภัย
- ใบขับขี่
- เปิดไฟหน้ารถ
- จำกัดความเร็ว
- แก้ไขจุดเสี่ยง

ประเด็นพิจารณาในระยะยาว

- การผลักดันขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัดให้มีประสิทธิภาพ - พอเพียง
- การผลักดันระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถทุกประเภท ในระดับจังหวัด
- การผลักดันระบบมาตรฐานความปลอดภัยของถนน ในระดับจังหวัด

มาตรการในการดำเนินการ

๑. Enforcement
๒. Education
๓. Engineer
๔. EMS
๕. Evaluation
๖. Empowerment

กระบวนการในการดำเนินการ(วิทยา ขาดิบุญชาชัย; ๒๕๕๒)

Enforcement (การบังคับใช้กฎหมาย)

เป็นหัวใจสำคัญที่สุดในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่ใช่เป็นเพียงการจับกุม แต่หมายรวมถึงการตักเตือนอบรมแทนค่าปรับ การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการชี้แจงเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย หมายความว่ารวมถึงการกระทำอย่างอื่นที่ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย

- ต้องบังคับใช้กฎหมายเพราะความปรารถนาดี เพื่อลดอุบัติเหตุ ลดการเจ็บ การตาย จับเพราะรักปรับเพราะห่วงใย

- ต้องบังคับใช้กฎหมายคู่ขนานกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

- กลวิธีการบังคับใช้กฎหมาย ต้อง

- มีความถี่ในการดำเนิน

- สม่ำเสมอ , ต่อเนื่อง, ยาวนาน

- ปรับหนัก ปรับเบา

- สุ่มตรวจ (Random) แตกต่างเวลา แตกต่างสถานที่ หลากหลาย

- ควรให้คำตอบแทน ตำรวจตามผลงานเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน

- ควรพิจารณา นำค่าปรับมาใช้เป็นคำตอบแทน

- ควรมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดย บุคคลภายนอก และประกาศผลการประเมินสู่สาธารณะ

- สนับสนุนอัตรากำลังการปฏิบัติงาน โดย อาสาสมัคร, ตำรวจหมู่บ้าน, อปพร., สมาชิกภาคีอื่นๆ ทั้งภาครัฐ-เอกชน

การดำเนินการกับเรื่อง หมวกนิรภัย, ใบขับขี่, เข็มขัดนิรภัย, พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, วินัยจราจร

- กระจายกำลังตรวจจับ ทุกพื้นที่ ช่วงกลางวันทุกวัน

- จะต้องมีการตั้งด่านลอยทุกคืนระหว่าง ๒๐.๐๐-๒๒.๐๐ น. มีคำตอบแทน น้ำมันเชื้อเพลิง

เมาไม่ขับ

- ดำเนินการยากกว่าหมวกนิรภัย

- ต้องมีคณะทำงาน ประชุมวางแผนกำหนดขั้นตอนและเตรียมความพร้อมทุกขั้นตอน รวมถึงกระบวนการส่งฟ้องศาล

- ต้องดำเนินการในรูปแบบพหุภาคี

- ทีมที่ออกหน่วยอาจแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม

- * กลุ่มที่ ๑ กลุ่มบังคับใช้กฎหมายร่วมกับภาคีเครือข่าย

- จะต้องมีการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ ปฏิบัติการตามสถานการณ์และข้อมูลการเกิด

อุบัติเหตุ

- ควรจะขยายพื้นที่การดำเนินงานครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด

- * กลุ่มที่ ๒ กลุ่มรณรงค์

- ร่วมกับภาคีเครือข่ายในการประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

Education (การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม) การดำเนินการในรูปแบบต่างๆ สื่อทุกชนิด การพูดหน้าเสาธง ครู ๕ นาทีและการขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีเครือข่าย

โรงเรียน

- * จะต้องมีการกลุ่มแกนหรือผู้นำในโรงเรียนที่เข้าใจปัญหา, เอาจริงเอาจังในการทำงาน

* มีกิจกรรมตลอดปี อาทิเช่น

- นิทรรศการ
- เสี่ยงตามสาย
- จัดบอร์ด ปชส.
- จัดอบรม วินัยจราจร, ขับขี่ปลอดภัย
- จัดสวนจราจรในโรงเรียน
- ศึกษาดูงานนอกสถานที่ – โรงพยาบาล
- สอดแทรกความรู้ในคาบอิสระ อาทิตย์ละ ๑ ชั่วโมง (๕ – ๖ ครั้งต่อชั้นต่อปีการศึกษา)
- อาจารย์ประจำชั้น สอดแทรกสาระการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ วันละ ๑๕ นาที ทุกเช้า
- ปฐมนิเทศผู้ปกครอง
- หักคะแนนความประพฤติในผู้กระทำความผิด
- นวัตกรรมอื่น ๆ

* กิจกรรมที่ทำเน้นๆ ฤดู ต่อเนื่อง เปลี่ยนรูปแบบเพื่อสร้างความสนใจ

* มีรูปแบบการประเมินผลชัดเจนโดยกำหนดเป็นตัวชี้วัด

ชุมชนปลอดภัย

* ต้องมีแกนนำชุมชน

* กิจกรรมชุมชนประกอบด้วย

- การอบรมผู้นำชุมชน และสมาชิกชุมชน
- การจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาล
- การกระจายเสียงตามหอกระจายข่าว
- นวัตกรรมอื่นๆ

- ผู้ขอรับใบขับขี่

* ต้องมีการดำเนินการปฏิรูปพหุภาคี

* กิจกรรม

- การอบรม
- การเยี่ยมคนไข้ที่ประสบภัยจากรถที่โรงพยาบาล

- งานประชาสัมพันธ์ ทั่วไปในพื้นที่

- * เน้นการประชาสัมพันธ์คู่ขนานกับการบังคับใช้กฎหมาย
- * การทำป้ายประชาสัมพันธ์ ขนาดเล็ก ขนาดใหญ่ แผ่นพับ สติกเกอร์
- * การเข้ารายการวิทยุ
- * การผลิตบทความตีพิมพ์ ในสื่อท้องถิ่น เสี่ยงตามสาย
- * การขยายผลประชาสัมพันธ์ ที่เผยแพร่มาจากส่วนกลาง
- * การผลิตสื่อ วัสดุ ทุกรูปแบบ (แบบผ้า, ใบปลิว, แอลกอฮอล์ ฯลฯ)

- งานอื่นๆ ร่วมกับองค์กรและหน่วยงานที่เข้ามาเป็นภาคีเครือข่าย หรือผู้มีประสบการณ์ตรง เช่น

* ชมรมผู้พิการ

- * ชมรมเมาไม่ขับ
- * ชมรมหมอนามัย
- * สภาเด็กและเยาวชน ฯลฯ

Engineering (วิศวกรรมจราจร)

- * ต้องพัฒนาการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง โดยผสมผสานเทคโนโลยีเข้ากับการมีส่วนร่วมของชุมชน จากเทคโนโลยีง่าย ๆ ไปหายาก
- * แก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้ข้อมูลพหุภาคี
- * ต้องพิจารณาผลกระทบจะเกิดตามหลังการแก้ไข
- * ต้องพัฒนาระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- * พัฒนาทีมตรวจสอบ
- * การพัฒนาระบบอุปกรณ์ความปลอดภัยของยานพาหนะ เช่น เข็มขัดนิรภัยผู้โดยสารและเด็ก เป็นต้น

EMS (ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน) การช่วยเหลือ การกู้ชีพ กู้ภัย

- * พัฒนาระบบ EMS ระดับจังหวัด
 - คณะทำงาน
 - ระบบสื่อสาร
 - ระบบบุคลากร
 - ระบบยานพาหนะ
- * พัฒนาโครงข่าย EMS ระดับตำบล
- * พัฒนาระบบประเมินผล
- * การให้ความรู้การปฐมพยาบาลและการกู้ชีพเบื้องต้นแก่ข้าราชการตำรวจ

Evaluation (การประเมินผล)

- * พัฒนาระบบข้อมูลและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพในระดับตำบล
- * สร้างตัวชี้วัดที่เหมาะสม
- * นำเสนอผลการประเมิน สู่ผู้ปฏิบัติเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง

Empowerment (การเสริมสร้างพลังอำนาจ) คือการสร้างศักยภาพให้ตนเอง บุคคลในองค์กรหรือผู้มีอำนาจในการเปลี่ยนแปลงสังคม เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการ นายกฯ ให้เกิดความตระหนักในศักยภาพของตนเองหรือผู้อื่น แล้วดึงเอาศักยภาพนั้นมาใช้ในการพัฒนาและทำงานให้บรรลุผลสำเร็จอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

- การเสริมการเรียนรู้ การสร้างความยอมรับ เชื่อมั่นตนเอง กล้าแสดงออก มีความภาคภูมิใจ เข้าใจและตระหนักคุณค่าของตนเองและผู้อื่น มีการพัฒนาบุคลิกภาพ การมีมนุษยสัมพันธ์

- การนำเสนอข้อมูล การใช้ข้อมูลเพื่อกระบวนการตัดสินใจ กำหนดวิธีการดำเนินงานและควบคุมจุดมุ่งหมายที่กำหนดร่วมกัน
- การประสานงาน บุคลากรหน่วยงาน ภาควิชา การมีส่วนร่วม การนำเสนอข้อมูล การเจ็บการตาย การเกิดอุบัติเหตุ สถิติ ผลกระทบเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้มีอำนาจเข้ามาสนใจงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคriminal อุบัติเหตุทางถนน เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับบัญชา ฯลฯ

๘. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจร (ประยุทธ์ โพธิ์แก้วกุล, ๒๕๕๔)

เนื่องจากปัจจุบัน การรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรในสถานีตำรวจไม่มีการบริหารจัดการข้อมูลและขาดระบบการรองรับการทำงานของสถานีตำรวจ เพื่อส่งเสริมการบริหารงานด้านการจราจรในสถานีตำรวจที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล บรรลุดัชนีประสพในการแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย จึงควรมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ในสถานีตำรวจ เพื่อรวบรวมบันทึกรายละเอียดต่างๆ ลงในระบบ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารของสถานีตำรวจ (Police Station Administrator) ในการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับพื้นที่ต่อไป ตามหลักการบริหารจัดการข้อมูล (Database Conceptual Scheme) ที่ว่า “ข้อมูลกำเนิดที่ไหน ต้องเก็บไว้ที่นั่น เพื่อให้เจ้าของข้อมูลได้ใช้ข้อมูล”

ข้อมูล คือ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในเหตุการณ์ต่างๆ ที่ได้จากการสังเกต การจดบันทึก การสัมภาษณ์ และการสอบถาม

ข้อมูลดิบ ข้อมูลที่ยังไม่มีการประมวลผล ไม่มีการวิเคราะห์ หรือที่เป็นข้อมูลที่ยังไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ทันที

การจัดการข้อมูล คือ การบริหาร การจัดเก็บข้อมูล การประมวลข้อมูลให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีประโยชน์ที่พร้อมจะสมารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ในทันที

การจัดการข้อมูลจะเกิดประโยชน์สูงสุดหรือมีประสิทธิภาพสูงสุด ก็ต่อเมื่อผู้ใช้ข้อมูลสามารถใช้ข้อมูลที่ต้องการได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นกลางมากที่สุด เพื่อจะได้นำข้อมูลเหล่านั้นมาช่วยในการตัดสินใจ หรือนำไปใช้ประโยชน์อื่นๆ ต่อไปในปัจจุบันนี้ข้อมูลต่างๆ ข้อมูลควรถูกจัดการไว้อย่างเป็นระเบียบ โดยเก็บไว้ในสิ่งที่เรียกว่า “แฟ้ม (File)”

หลักในการบริหารข้อมูลประกอบด้วย

- ความสามารถในการเข้าถึงข้อมูล (Access) หมายถึงทุกคนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ สามารถที่จะเข้าถึงข้อมูลได้ทุกคน โดยไม่ต้องรอให้หน่วยงานอื่นที่เป็นคนเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นคนส่งมาอีก ๑ ต่อ

- ในความสามารถเข้าถึงข้อมูลได้นั้น จะต้องมีการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Security) อย่างดี

- สามารถปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงข้อมูลได้ (Edit) เพื่อความทันสมัยของข้อมูล
 - การจัดเก็บข้อมูล ต้องมีการแบ่งเป็นส่วนหรือสร้างเป็นตารางเพื่อง่ายแก่การปรับปรุงข้อมูล
- ในลักษณะการจัดการฐานข้อมูลแบบสัมพันธ์ (Relational database)

ประเภทของข้อมูล

ข้อมูลที่น่ามาประมวผลเพื่อให้เป็นสารสนเทศสามารถจำแนกตามแหล่งที่มาของข้อมูลได้ ๒ ประเภท คือ

๑. แหล่งข้อมูลภายในองค์กร แบบนี้จะเป็นการเก็บข้อมูลที่เกิดขึ้นภายในหน่วยงานของตนเอง เช่น ข้อมูลของงานสืบสวน ข้อมูลบุคคล ข้อมูลสถานที่ เป็นต้น

๒. แหล่งข้อมูลภายนอกองค์กร เป็นข้อมูลที่ไดมาจากแหล่งอื่นที่อยู่นอกหน่วยงาน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ส่วนมากจะเป็นข้อมูลที่มีความพิเศษกว่าข้อมูลภายในองค์กร เพราะต้องอาศัยความสามารถของหน่วยงานอื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อความเหมาะสม และความเป็นธรรมของข้อมูลนั้นๆ เช่น ต้องการทราบอัตราการเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีจำนวนมากที่สุด ๑๐ อันดับต้นของประเทศ จะเห็นว่าการต้องการทราบข้อมูลเหล่านี้จะต้องอาศัยแหล่งข้อมูลของที่อื่น เช่น จากการรายงานจากกรมควบคุมโรค บริษัทกลางประกันภัย เป็นต้น

การแบ่งประเภทข้อมูลอาจมีการแบ่งได้อีกแบบ ซึ่งแบบนี้จะแบ่งจากรูปแบบของข้อมูล โดยสามารถจำแนกออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

๑. ข้อมูลขั้นต้น หรือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เป็นข้อมูลทางตรง ที่พบ หรือประสบด้วยตน หรือถ้าเป็นการเขียน ต้องเป็นการเขียนรวบรวมไว้เป็นครั้งแรก จากผู้เขียนโดยตรง ข้อมูลขั้นปฐมภูมินี้บางครั้งอาจจะเป็นข้อมูลที่ไม่ถูกต้องจากความเป็นจริง เพราะยังไม่ได้วิเคราะห์ข้อมูล

๒. ข้อมูลขั้นที่สองหรือข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลที่ได้จากบันทึกของบุคคลอื่น หรือการบอกกล่าวถ่ายทอดเนื่องมาจากผู้อื่น

การรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูล คือ กระบวนการในการแสวงหาข้อมูล และเก็บบันทึกข้อมูลไว้เพื่อให้ง่ายต่อการนำไปใช้ ในกรณีที่มีข้อมูลจำนวนมากๆ ฉะนั้นการจัดเก็บข้อมูลจำนวนมากๆ จึงจำเป็นที่จะต้องจัดระบบการรวบรวมข้อมูล

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่สำคัญมี ๔ วิธี คือ

๑. การสอบถามจากผู้รู้โดยตรง
๒. วิธีสังเกต
๓. วิธีสำรวจ
๔. วิธีค้นคว้าจากเอกสารหรือข้อมูลขั้นที่ ๒

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสอบถาม

ใช้ในกรณีที่ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งจากบุคคล และเป็นเรื่องที่มีรายละเอียดแบบเจาะลึก การใช้วิธี การสอบถามจะได้ข้อมูลที่มีรายละเอียดมาก แต่ข้อเสียของการรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสอบถามนี้คือ จะใช้ได้ในกรณีที่สอบถามบุคคลเพียงกลุ่มเล็กๆ เท่านั้น

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสังเกต

คือ การพิจารณาดูสิ่งนั้นๆ โดยตรง ภายในระยะเวลาและสถานที่ที่กำหนด การรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตนี้นิยมใช้กับสัตว์ หรือสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมได้ หรือสิ่งที่ต้องการให้เกิดความเป็นธรรมชาติมากที่สุด เช่น สังเกตพฤติกรรมของสัตว์ หรือ สังเกตพฤติกรรมของนักเรียนในชั่วโมงคณิตศาสตร์

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสำรวจ

คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยส่งแบบสอบถาม การสัมภาษณ์บุคคลเป้าหมาย ซึ่งการสำรวจจะได้รับข้อมูลที่เฉพาะเจาะจงและลึกกว่าแบบสังเกต และสามารถที่จะรวบรวมข้อมูลจากบุคคลเป้าหมายได้จำนวนมาก

ฐานข้อมูลและการจัดการเบื้องต้น

การจัดการฐานข้อมูล (DBMS: Database Management System) เป็นการบริหารและจัดการฐานข้อมูลที่ถูกเก็บ รวบรวม ไว้ที่ศูนย์กลางข้อมูล ให้เป็นระเบียบ ไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บ ทั้งนี้เพราะฐานข้อมูลจะมีจำนวนมากๆ หากไม่มีการจัดการที่ดี ย่อมก่อให้เกิด ความซ้ำซ้อน สับสน ยุ่งยาก ต่อการนำมาใช้งาน เพื่อเป็นการป้องกัน และช่วยในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่จะนำข้อมูลไปใช้งาน จึงต้องมีระบบการจัดการฐานข้อมูลที่เรียกว่า DBMS

จะมีวิธีการจัดการข้อมูลในระบบโดยมีพจนานุกรมข้อมูล (Data Dictionary) เป็นองค์ประกอบ ที่สำคัญในระบบฐานข้อมูลซึ่งจะเป็นแหล่งโครงสร้างของข้อมูลในระบบ โปรแกรมจัดการฐานข้อมูลที่นิยมใช้ ได้แก่ โปรแกรม MS Access, Lotus ๑๒๓ เป็นต้น

ข้อดีในการจัดการฐานข้อมูล

๑. ในกรณีที่ต้องการจะปรับปรุงฐานข้อมูลสามารถทำได้สะดวกและรวดเร็ว
๒. การจัดเรียงข้อมูลจะเป็นระเบียบ ไม่ซ้ำซ้อน ลดขั้นตอนของการทำงาน
๓. เมื่อมีการใช้จัดการฐานข้อมูลอย่างเป็นระบบจึงทำให้สามารถเข้าไปใช้งานได้ทุกคน
๔. เมื่อข้อมูลมีการจัดการอย่างเป็นระเบียบแล้ว จึงทำให้สามารถรักษาความปลอดภัยได้ง่ายและมีประสิทธิภาพ
๕. สามารถที่จะปรับปรุงข้อมูลได้ง่าย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ			
สถิติการเสียชีวิต	ปี ๒๕๕๒	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔
คดีอาชญากรรม	๓,๗๘๔	๓,๓๒๘	๓,๓๓๕
คดีจราจร	๑๐,๗๑๗	๗,๔๖๘	๙,๒๐๕
อัตราเปรียบเทียบจำนวนเท่า จราจร : อาชญากรรม	๒.๙	๒.๓	๒.๘

ในแต่ละปี จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าการเสียชีวิตจากอาชญากรรม

เฉลี่ยคิดเป็นประมาณ ๒ - ๓ เท่า บางจังหวัดมากถึง ๖ เท่า

	ปีงบประมาณ ๒๕๕๓	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔
งบประมาณ สตช.	๖๖,๕๙๔,๕๗๒,๔๐๐	๗๔,๙๙๐,๖๘๓,๗๐๐
งบประมาณด้านจราจร	๓,๗๑๙,๗๐๔,๔๐๐	๓,๔๙๙,๙๙๘,๐๐๐

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

งบประมาณด้านจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับงบประมาณที่ได้รับทั้งหมด นอกจากนี้สัดส่วนงบประมาณยังมีแนวโน้มลดลง งบประมาณด้านการจราจร ปี ๒๕๕๔ ได้เพียงร้อยละ ๔.๖๗ และลดลงจากปี ๒๕๕๓ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๕.๕๙

การแก้ปัญหา

ควรยกระดับความสำคัญของงานด้านจราจรและความปลอดภัยทางถนน ให้ทุกหน่วยงานเห็นความสำคัญของการจัดเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งในปัจจุบันมีการจัดเก็บข้อมูลและนำข้อมูลด้านอาชญากรรมมาวิเคราะห์ โดยจัดกลุ่มคดีต่างๆ เป็น ๕ กลุ่ม มีการนำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาวิเคราะห์ เพื่อใช้ในการแก้ปัญหาและลดอาชญากรรมในพื้นที่ขณะเดียวกันกับ ข้อมูลการเจ็บ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรหรืออุบัติเหตุทางถนน การบังคับใช้กฎหมาย มีการจัดเก็บแบบถูกส่งต่อไปยังที่ทำการปกครองอำเภอ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งข้อเท็จจริงสถานีตำรวจและตำรวจภูธรควรเก็บ และนำข้อมูลเหล่านั้นมาทำการพิจารณาวิเคราะห์ เพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือทางถนน และเพื่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดจำนวนการเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ดังนั้นควรมีการจัดเก็บข้อมูล โดยรายงานอุบัติเหตุจราจรและการบังคับใช้กฎหมายเป็นคดีกลุ่มที่ ๖ โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติออกเป็นระเบียบ คำสั่งให้สถานีตำรวจตำรวจภูธรจังหวัด กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค จัดเก็บข้อมูลดังกล่าวนำมาใช้วิเคราะห์แก้ไขปัญหา

ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นส่วนหนึ่งของระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police Information System-POLIS) ที่สร้างขึ้นตั้งแต่ปีพ.ศ. ๒๕๓๙ การออกแบบระบบฐานข้อมูลฯ ถูกออกแบบให้เป็นระบบศูนย์กลาง (Centralization System) เป็นการประมวลผลผ่านศูนย์กลางปลายทาง และเรียกหาข้อมูลหรือโปรแกรมที่จะใช้จากส่วนกลาง โดยออกแบบให้ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดถูกรวบรวมผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศเสมือนส่วนตัว หรือที่เรียกว่า VPN การไหลของข้อมูลเริ่มจากสถานีตำรวจที่เกิดเหตุ ตามรูปแบบหรือแบบฟอร์มที่ระบบออกแบบไว้ ข้อมูลจะไหลเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลส่วนกลาง และเก็บข้อมูลทั้งหมดไว้ที่เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายส่วนกลาง

การรายงานสถิติอุบัติเหตุหรือข้อมูลทางอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น ฝ่ายประมวลผลของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลางมีหน้าที่โดยตรงในการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจและจัดทำรายงานในรูปแบบตาราง เสนอผู้บังคับบัญชาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามการร้องขอในรูปแบบตารางเปรียบเทียบในช่วงเวลาที่ผ่านมา ระบบการรายงานสถิติหรือข้อมูลทางอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีเพื่อให้ผู้บังคับบัญชานำไปวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมเพื่อกำหนดเป็นนโยบายต่างๆ เท่านั้น และเกิดปัญหาการเรียกข้อมูลและป้อนข้อมูลให้ระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police -Information System-POLIS) เกิดขัดข้องอยู่เป็นประจำ และข้อมูลไม่ครอบคลุม

ดังนั้นในส่วนสถานีตำรวจจำเป็นต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหรืออุบัติเหตุทางถนนเพื่อนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรและการบังคับใช้กฎหมายมาวิเคราะห์เพื่อการแก้ไขปัญหาเพื่อประโยชน์ในการกำหนดเป้าหมายหรือตัวชี้วัดด้านการปฏิบัติตามของพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ และเสียชีวิตที่จะส่งผลให้ความปลอดภัยทางถนนลดลง เช่น ตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยง ตัวชี้วัดดื่มแล้วขับ ตัวชี้วัดการคาดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งตัวชี้วัดอื่นๆ ที่เหมาะสม ตามบริบทของสถานีตำรวจพื้นที่นั้นๆ ซึ่งจะต้องกำหนดตัวชี้วัดเป็นตัวเลขที่ชัดเจน

ฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่ดีจำเป็นต้องการประเมินสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งข้อมูลอุบัติเหตุส่วนหนึ่งมีภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องและมีการใช้ข้อมูลร่วมกันได้ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้ระบุว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจคือบุคคลที่ทำหน้าที่รวบรวมและบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุที่เหมาะสมที่สุด แต่จะต้องแก้ไขปัญหาให้มีการให้ความรู้เจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างถูกต้อง พร้อมกับจัดให้มีจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์อย่างพอเพียงเช่นกัน โดยทั่วไปแล้วข้อมูลอุบัติเหตุที่คืนนั้นควรตอบคำถามดังนี้

๑. อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นที่ไหน
๒. อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นเมื่อใด
๓. ใครและอะไรเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรนั้น
๔. ผลที่ตามมาจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรคืออะไร
๕. สภาพแวดล้อมของอุบัติเหตุจราจรคืออะไร
๖. การเกิดอุบัติเหตุจราจรดังกล่าวเกิดขึ้นได้อย่างไร
๗. การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องอะไร จุดใด เมื่อใด และจำนวนครั้งของการกระทำผิดซ้ำ

ในสถานีดำรวจกลุ่มงานที่รับผิดชอบเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรคืองานสอบสวน ผู้รับผิดชอบการจัดเก็บข้อมูลด้านการบังคับใช้กฎหมายคืองานจราจร ซึ่งมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่เป็นภาคี เครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการใช้ข้อมูลร่วมกันประกอบด้วย

๑. เครือข่ายมหาดไทย
 - สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
 - ปกครองอำเภอ
 - ท้องถิ่นจังหวัด
๒. เครือข่ายคมนาคม
 - สำนักงานขนส่งจังหวัด
 - แขวงทางหลวงจังหวัด
 - ทางหลวงชนบทจังหวัด
๓. เครือข่ายสาธารณสุข
 - สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
 - โรงพยาบาลจังหวัดหรือโรงพยาบาลศูนย์
 - โรงพยาบาลชุมชนอำเภอ
๔. เครือข่ายประชาสัมพันธ์
 - ประชาสัมพันธ์จังหวัด
๕. เครือข่ายการศึกษา
 - สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา
๖. เครือข่ายท้องถิ่น
 - องค์การบริหารส่วนจังหวัด
 - องค์การบริหารส่วนตำบล
 - เทศบาล
๗. เครือข่ายเอกชน
 - มูลนิธิช่วยผู้ประสบภัย
 - ผู้ประกอบการเกี่ยวกับรถ
 - บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย
 - เครือข่ายหมอมอแนมัย

ภาคีเครือข่ายต่าง ๆ เหล่านี้ ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งกันและกัน พร้อมทั้งรับผิดชอบข้อมูลร่วมกัน ดังนั้นควรต้องมีพัฒนาระบบฐานข้อมูลจราจรและสารสนเทศทำให้ง่ายต่อการเข้าใช้ข้อมูลได้ทุกระดับตั้งแต่ระดับสถานีดำรวจ จังหวัด ภาค และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยสามารถเรียกหรือเข้าใช้ข้อมูลได้ตลอดเวลา

๙. การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (ณัฐกานต์ ไวยเนตร, ๒๕๔๙)

การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน คือการเก็บรวบรวมข้อมูลและพยานหลักฐาน ลักษณะการชน และข้อมูลยานพาหนะในที่เกิดเหตุ สอบถามเหตุการณ์จากผู้รอดชีวิตและพยาน รวมทั้งรวบรวมข้อมูล

อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียดอาจนำไปเป็นประโยชน์ในเรื่องคดี และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์กับหน่วยงานอื่นทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน หน่วยงานวิจัย รวมทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้อีกทางหนึ่งด้วย

ข้อมูล ซึ่งเป็นข้อมูลในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อที่จะสามารถนำมาใช้วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง และพัฒนาหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด ดังนั้น การเก็บข้อมูลจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน มีระบบฐานข้อมูล (Database) การจัดเก็บข้อมูลที่เป็นมาตรฐานง่ายต่อการนำไปใช้ และมีข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุอย่างละเอียด ได้แก่ Haddon's Matrix Model

- ข้อมูลก่อนการเกิดอุบัติเหตุ (Pre-crash Data)
- ข้อมูลอุบัติเหตุ (Crash Data)
- ข้อมูลหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash Data)

โดยพิจารณาถึงปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ คน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม จึงควรมีทีมสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนขึ้นเพื่อให้มีการเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว และสามารถทำการศึกษาสภาพของการเกิดอุบัติเหตุ เก็บรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุต่างๆ ได้อย่างครบถ้วน นอกจากนี้ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้ยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์กับหน่วยงานอื่นทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน หน่วยงานวิจัย รวมทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้อีกทางหนึ่งด้วย

การสืบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

ประกอบด้วยขั้นตอนต่อไปนี้

๑. รับรายงาน ตรวจสอบและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล เตรียมทีม
๒. ศึกษาข้อมูลและลักษณะการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล
๓. สอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จากผู้อยู่ในเหตุการณ์และผู้พบเห็นเหตุการณ์
๔. ศึกษาสภาพแวดล้อม ณ บริเวณจุดเกิดเหตุ และสภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุ
๕. ติดตามข้อมูลจากผู้ประสบเหตุในชุมชน
๖. ประสานข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดี
๗. ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ในกรณีที่เกิดจากการสอบสวน
๘. การเขียนรายงานการสอบสวน

การสืบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากการจราจรทางถนนภาคสนาม โดยการ

พิจารณาถึงสาเหตุและปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยมีมุมมองดังต่อไปนี้

๑. การรับรายงาน ตรวจสอบและสามารถยืนยันความถูกต้องของข้อมูลเพื่อเตรียมทีมในการลงพื้นที่สืบสวน เตรียมทีมในการจัดเก็บข้อมูล
๒. การสืบสวนพฤติกรรม การขับขี่ พฤติกรรมการโดยสาร หรือคนเดินเท้า

การสืบสวนการบาดเจ็บและตาย มุ่งเน้นที่การสืบสวนจากยานยนต์ สภาพถนน และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ผู้ใช้ถนน และสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ รวมทั้งบริบทของสังคมชุมชนที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การขับรถไปงานเลี้ยงสังสรรค์

แล้วในงานเลี้ยง มีการชักชวนเชิญชวนให้มีการร่วมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยต่างก็ไม่ตระหนักว่า กำลังหยิบยื่นความเสี่ยงให้กับคนใกล้ชิด ในขณะที่เดียวกันผู้ที่ไปร่วมงานเลี้ยงเมื่อเลิกงาน จำเป็นต้องโดยสารกลับมาพร้อมกับผู้ขับขีที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทุกคนต่างก็ตระหนักว่า ตัวเองเสี่ยง เมื่อต้องกลับบ้านพร้อมคนเมา แต่ไม่ได้คิดต่อไปว่า ควรจะออกมาจากความเสี่ยงนั้นด้วยวิธีใด เช่น โดยการไม่ยอมกลับด้วย การพักค้าง หรือหาวิธีอื่น ในสังคมไทยไม่กระทำเช่นนั้น เพราะถือเอาความเกรงใจมากกว่าความปลอดภัยของตัวเอง มักจะมีคำพูดติดปากคนไทยเสมอ คือ ไปด้วยกันก็ต้องกลับด้วยกัน ตัวอย่างอีกประเภทหนึ่งที่มีกพบจากการสอบสวน คือ การโดยสารมาในหลังรถกระบะเป็นจำนวนมาก เป็นความเสี่ยงที่สุด เมื่อต้องเผชิญกับผู้ขับขีที่เผลว และเปลี่ยวหรือถนนที่ไม่ปลอดภัย ความเสี่ยงดังกล่าว จึงเป็นสาเหตุของการเจ็บ การตายจากอุบัติเหตุทางถนน ภายหลังการเฉี่ยวชน และที่หนักกว่านั้นคือ สังคมได้พยายามมองความเสี่ยงของเหตุการณ์เช่นนี้เป็นเรื่องของโชคชะตา หรือโชคเคราะห์ที่ทำให้คนเหล่านี้มาเสียชีวิตพร้อมๆ กัน ซึ่งเมื่อใช้หลักฐานทางวิทยาศาสตร์เข้ามาช่วยในกระบวนการตรวจสอบแล้ว สิ่งทีกล่าวมาทั้งหมด ล้วนแต่ป้องกันได้ทุกกรณี

เพราะฉะนั้น วิธีการสืบสวนหาสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน จึงเป็นการสืบสวนที่มุ่งเน้นหาสาเหตุ และปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บ เพื่อนำไปสู่การควบคุมป้องกันและการแก้ไขปัญหทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยไม่ได้มุ่งเน้นที่จะตรวจสอบว่าเป็นความผิดของผู้ใด แต่มุ่งเน้นที่การหาข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยมีวิธีการดังนี้

หลักการสอบสวนพฤติกรรมการขับขีพฤติกรรมการโดยสาร มีจุดมุ่งหมายในการค้นหาและวิเคราะห์สาเหตุหรือปัจจัยใด ที่นำไปสู่การบาดเจ็บ โดย มุ่งเน้นที่ สาเหตุและปัจจัย ที่ส่งผลต่อพฤติกรรม ก่อนการขับขีและโดยสาร/ขณะขับขีและโดยสาร และหลังการขับขีและโดยสาร โดยจะใช้แบบรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุจราจร

การศึกษาข้อมูลและลักษณะการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล

การสืบสวนในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุด เนื่องจากลักษณะการได้รับการบาดเจ็บ จะสัมพันธ์กับพฤติกรรมการโดยสารหรือลักษณะการเฉี่ยวชน เก็บข้อมูลด้านลักษณะการได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือผู้ขับขีในกรณีทีสืบสวนแล้ว ยังมีข้อมูลเชิงคุณภาพอีกหลายส่วนที่ได้จากหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉิน เช่น ความเสี่ยงของจุดเกิดเหตุในพื้นที่ ลักษณะภายหลังการเฉี่ยวชนและการบรรยายภาพภายหลังการเฉี่ยวชน กระทำได้โดยให้พยาบาลหรือเจ้าหน้าที่ EMS เป็นผู้ให้ถ้อยคำจุดเกิดเหตุ ลักษณะการบาดเจ็บของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต สัมภาษณ์ พยาบาลเวร EMS เพื่อให้อธิบายจุดเกิดเหตุและลักษณะการบาดเจ็บภายหลังการเฉี่ยวชน และวาดผังการกระจายและตำแหน่งที่พบผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ข้อมูลลักษณะนี้ใช้เพื่อตรวจสอบยืนยันกับข้อมูลในส่วนอื่น เพื่ออธิบายความเสี่ยงของยานยนต์และความรุนแรงของการชน

การสอบถามผู้โดยสารที่บาดเจ็บทำได้เฉพาะที่ได้รับอนุญาตจากทางโรงพยาบาล และผู้บาดเจ็บอนุญาตและการบาดเจ็บไม่รุนแรง การเข้าสอบถามในขณะที่ผู้ถูกสอบถามไม่พร้อมอาจทำให้เป็นการรบกวน และโอกาสได้ข้อเท็จจริงน้อยลงสอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จากผู้อยู่ในเหตุการณ์ และผู้พบเห็นเหตุการณ์ การทำให้ผู้ถูกสอบถามบอกเล่าเหตุการณ์ให้ผู้สอบถามเข้าใจสภาพขณะเกิดเหตุที่ดี

ที่สุด อีกวิธีหนึ่ง คือ การวาดรูปและระบุตำแหน่ง ทิศทางของรถแต่ละคันที่เฉี่ยวชน วิธีการเช่นนี้จะทำได้ดีเมื่อผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ เห็นเหตุการณ์และรู้สึกตัวดีตลอด สิ่งที่ย่งยาก เช่น การระบุฝั่งที่นั่งของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จะทำได้ง่ายขึ้นเมื่อทำการสอบถามผู้บาดเจ็บหรือผู้อยู่ในเหตุการณ์ เป็นกลุ่มหรือพร้อมๆ กันในชุมชน เทคนิคที่จะทำให้การสอบถามราบรื่น คือการป้อนคำถามต่อเนื่องแต่เว้นจังหวะให้ผู้ตอบได้คิดและอธิบาย ในขณะเดียวกันผู้ถามไม่ควรเป็นผู้ทำการบันทึกทั้งหมดเพราะจะเกิดความล่าช้าและไม่ต่อเนื่องผู้ให้ถ้อยคำอาจมีเวลาสอแทรกความคิดเห็นโอกาสที่จะได้ข้อเท็จจริงน้อยลง ทีมที่ไปด้วยควรเป็นผู้ช่วยบันทึกข้อมูล

ศึกษาสภาพแวดล้อม ณ บริเวณจุดเกิดเหตุ และสภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุ

ผู้สืบสวนสามารถหาหลักฐานจากจุดเกิดเหตุได้ ในกรณีที่ออกสืบสวนเร็ว จะทำให้ได้หลักฐานจากจุดเกิดเหตุสามารถบอกสภาพก่อน/ขณะและหลังการเกิดเหตุได้เป็นอย่างดี ร่องรอยบางอย่าง รอยครูด รอยเบรก รอยยาง จะอธิบายลักษณะการเฉี่ยวชนที่เชื่อมโยงกับสภาพยานยนต์ สภาพถนน และสภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดีควรทำการสำรวจพื้นที่โดยรอบก่อนเพื่อหาจุดที่เฉี่ยวชนและร่องรอยการเฉี่ยวชนที่ยังหลงเหลือ ก่อนทำการวัดและเขียนภาพร่างจุดเกิดเหตุอย่างคร่าวๆ หรือสามารถวัดโดยการกะระยะโดยการก้าวเดินควรมีผู้ช่วยในการทำบันทึกภาพร่างและบันทึกการวัดนอกจากการทำภาพร่างสนามในจุดเกิดเหตุแล้ว ควรมีการสำรวจถนนและสิ่งแวดล้อมก่อนถึงจุดเกิดเหตุ ทั้งทิศไปและกลับ เพื่อหาความบกพร่องและปัจจัยเสริมของถนนและสิ่งแวดล้อมก่อนเกิดเหตุติดตามข้อมูลจากผู้ประสบเหตุในชุมชน พึงหลีกเลี่ยงข้อมูลที่ไม่ใช่ข้อเท็จจริงแต่เป็นความคิดเห็นและควรมีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลโดยวิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า (Triangulation Technique) ด้วยการใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลแบบหลายวิธี โดยดำเนินการดังนี้

๑) ตรวจสอบจากแหล่งข้อมูล คือ จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากข้อมูลแวดล้อม และคำบอกเล่าของผู้ร่วมเหตุการณ์และผู้พบเห็นเหตุการณ์คนอื่น ๆ

๒) ตรวจสอบเชิงสถานการณ์ เช่น เมื่อสอบในบริเวณโรงพยาบาล ที่บ้าน และบางรายอาจมีการสอบถามที่จุดเกิดเหตุหรือสถานีตำรวจ

๓) ตรวจสอบด้านเวลา เช่น เมื่อผู้สัมภาษณ์ครั้งที่ ๑ และครั้งที่ ๒ หรือ ๓ ข้อมูลแตกต่างกันหรือไม่ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ที่รู้จักและคุ้นเคยกับผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถหรือเจ้าของกิจการ โอกาสที่จะทำให้ผู้สอบสวนได้ข้อมูล ด้านพฤติกรรม การขับขี่ ทั้งพฤติกรรมปกติ ประวัติการขับขี่ รวมทั้งประวัติการขับขี่ ก่อนการบาดเจ็บ

ประสานข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดี

พึงระวังอย่างยิ่งในการนำเสนอข้อมูลโดยมิให้เกี่ยวข้องหรือผูกพันกับรูปคดีและพึงระวังในการหาความผิดของผู้ใด ข้อมูลที่ได้ทั้งหมดนำเสนอให้เป็นไปในทางสนับสนุนทางวิชาการในการแก้ไขปัญหาเท่านั้น หลักฐานบางอย่างจากจุดเกิดเหตุในกรณีที่ทีมสอบสวนทำการสอบสวน เกินกว่า ๒๔ ชม. มักมีการเคลื่อนย้ายเพื่อเปิดการจราจรจึงจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนและขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดีในบางกรณีที่ติดตามผู้รอดชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ได้ จำเป็นต้องอาศัยหลักฐานการสอบปากคำ และอาจประสานขอข้อมูลที่อยู่ของผู้ได้รับบาดเจ็บที่เป็นปัจจุบันและสามารถติดต่อได้

ภาพร่างจุดเกิดเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดทำขึ้นใช้ประกอบภาพร่างที่ทีมสอบสวนจะได้จัดทำขึ้น ภายหลังการศึกษาสภาพถนน และสิ่งแวดล้อมที่จุดเกิดเหตุ ภาพร่างที่เกิดเหตุสามารถบรรยายลักษณะทิศทางของยานพาหนะที่ได้รับความเสียหายหลังการเฉี่ยวชนได้เป็นอย่างดีโดยส่วนใหญ่ทีมสอบสวน อาจไปถึงจุดเกิดเหตุภายหลังที่หลักฐานต่างๆ ลบเลือนการใช้ภาพร่างที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดทำขึ้นเพื่อประกอบกับรูปถ่ายและการศึกษาจุดเกิดเหตุทำให้ผู้สืบสวนสามารถจำลองการเกิดเหตุได้ชัดเจนขึ้นหลักฐานบางอย่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถอธิบายพฤติกรรมการขับขี่ได้ เช่น หลักฐานใบอนุญาตขับขี่ เทียบกับอายุและวันที่ที่เกิดเหตุอธิบายความพร้อมและวุฒิภาวะของผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดี ยานพาหนะที่เกิดเหตุเกือบทั้งหมด จะถูกนำมาเก็บไว้ที่สถานีตำรวจ ผู้สอบสวนสามารถสอบสวนยานพาหนะหลังเกิดเหตุได้ สิ่งที่จะยังสามารถตรวจสอบได้ คือ ระบบเบรก ระบบยาง หรือ โครงสร้างของรถ

ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ในกรณีที่เกิดจากการสืบสวน

วัตถุประสงค์หลักของระบบการสืบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน คือ การแก้ไขปัญหาในพื้นที่ เมื่อทีมสืบสวนค้นพบสาเหตุหรือปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บได้ ควรระบุข้อเสนอแนะและวิธีแก้ไข รวมทั้งการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บซ้ำในจุดเดิมอีก และควรให้องค์กรท้องถิ่นเป็นผู้ร่วมแก้ไขปัญหา การนำเสนอปัญหาและเสนอแนะการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการสืบสวนให้กับผู้บริหารในพื้นที่ เป็นหัวใจของการสืบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน และในการสืบสวนแต่ละครั้ง นอกจากจะมีทีมที่เป็นสหวิทยาการจากภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องแล้วจำเป็นต้องมีบุคลากรในท้องถิ่นร่วมทีมด้วย การเสนอแนะการแก้ไขปัญหาควรประกอบด้วยหลายหน่วยงาน

ข้อสรุปจากการสืบสวน ทำให้มีการเชิญหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องมาร่วมกันแก้ไขปัญหา เช่น ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ขนส่งจังหวัด ตำรวจทางหลวง ตำรวจท้องที่และหน่วยงานทางด้านสาธารณสุข ทำให้มีการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการการนำเสนอข้อค้นพบและเสนอแนะวิธีแก้ไขให้องค์กรท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบลเข้ามามีส่วนร่วม จะทำให้การแก้ปัญหาที่ตรงจุดและเพิ่มความมีส่วนร่วมของชุมชน

กระบวนการสืบสวนอุบัติเหตุ



กระบวนการประกอบด้วย ขั้นตอนดังต่อไปนี้

๑. พนักงานสอบสวนและตำรวจจราจรลงพื้นที่เพื่อสืบสวนอุบัติเหตุ
๒. เจ้าหน้าที่ตำรวจบันทึกรายงานสืบสวนอุบัติเหตุและประมวลผล เพื่อหาข้อมูลสำคัญ
๓. กป.ส.ก. ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุในท้องที่
 - กำหนดแนวทางป้องกันตามปัญหาอุบัติเหตุ
๔. กป.ส.ก. ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุ
 - แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับอำเภอ
๕. กป.ส.ก. ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุ
 - แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับจังหวัด

๑) การเก็บข้อมูล

[illegible]

แบบสืบสวน อบถ.

เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือทีมงานพหุภาคีเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุ เก็บข้อมูลและบันทึกลงแบบ-สืบสวนอุบัติเหตุทางถนน

๒) การบันทึกข้อมูลเข้าฐานข้อมูล อบถ.



๓) การประชุมระดับสถานีตำรวจ



หัวหน้าสถานีเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะเร่งด่วน

- ใช้มาตรการที่ทำได้ทันที

๔) การประชุมระดับอำเภอ



นายอำเภอเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะสั้น

- ใช้มาตรการที่ทำได้โดยความร่วมมือของภาคีในพื้นที่

๕) การประชุมระดับจังหวัด



ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะยาว

- ใช้มาตรการที่ยั่งยืนและอาจใช้งบประมาณจำนวนมาก

การลำดับความสำคัญจุดเกิดเหตุ (Black Spot Ranking)

การจัดลำดับความสำคัญของจุดเกิดเหตุเพื่อระบุจุดที่มีความสำคัญมากน้อยสำหรับการจัดลำดับในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถทำได้หลายวิธีดังต่อไปนี้

๑. จำนวน อบถ. คือ การนำจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละสถานที่มาจัดลำดับ
 ๒. จำนวนผู้เสียชีวิต คือ การนำจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในแต่ละจุดเกิดเหตุมาจัดลำดับ
 ๓. ดัชนีความรุนแรง คือ การกำหนดตัวเลขแสดงระดับความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละจุดโดยกำหนดให้อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต(ไม่ว่ากี่รายก็ตาม) มีค่า ๔ ในกรณีอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส(ผู้บาดเจ็บต้องนอนรับการรักษาในโรงพยาบาล) แต่ไม่มีผู้เสียชีวิตมีค่าเท่ากับ ๓ และอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บไม่ถึงกับสาหัสมีค่าเท่ากับ ๑ แล้วนำผลรวมทั้งหมดในแต่ละจุดเกิดเหตุมาใช้จัดลำดับความสำคัญหรือความรุนแรง (ตาย, สาหัส, เจ็บ = ๔, ๓, ๑)
- ตัวอย่างเช่น แยกที่ ๑ มีอุบัติเหตุตาย ๓ ครั้ง ก็จะเอาจำนวนครั้งคูณด้วย ๔ เท่ากับ ๑๒ บวกกับอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัสจำนวน ๒ ครั้ง ก็จะเอาจำนวนครั้งคูณด้วย ๓ เท่ากับ ๖ และบวกกับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่สาหัสจำนวน ๔ ครั้ง คูณด้วย ๑ เท่ากับ ๔ เขียนเป็นเอกลักษณ์ของคณิตศาสตร์คือ $(๓ \times ๔) + (๒ \times ๓) + (๔ \times ๑)$ ค่าตัวเลขความรุนแรงเท่ากับ

๒๒

๔. อื่น ๆ

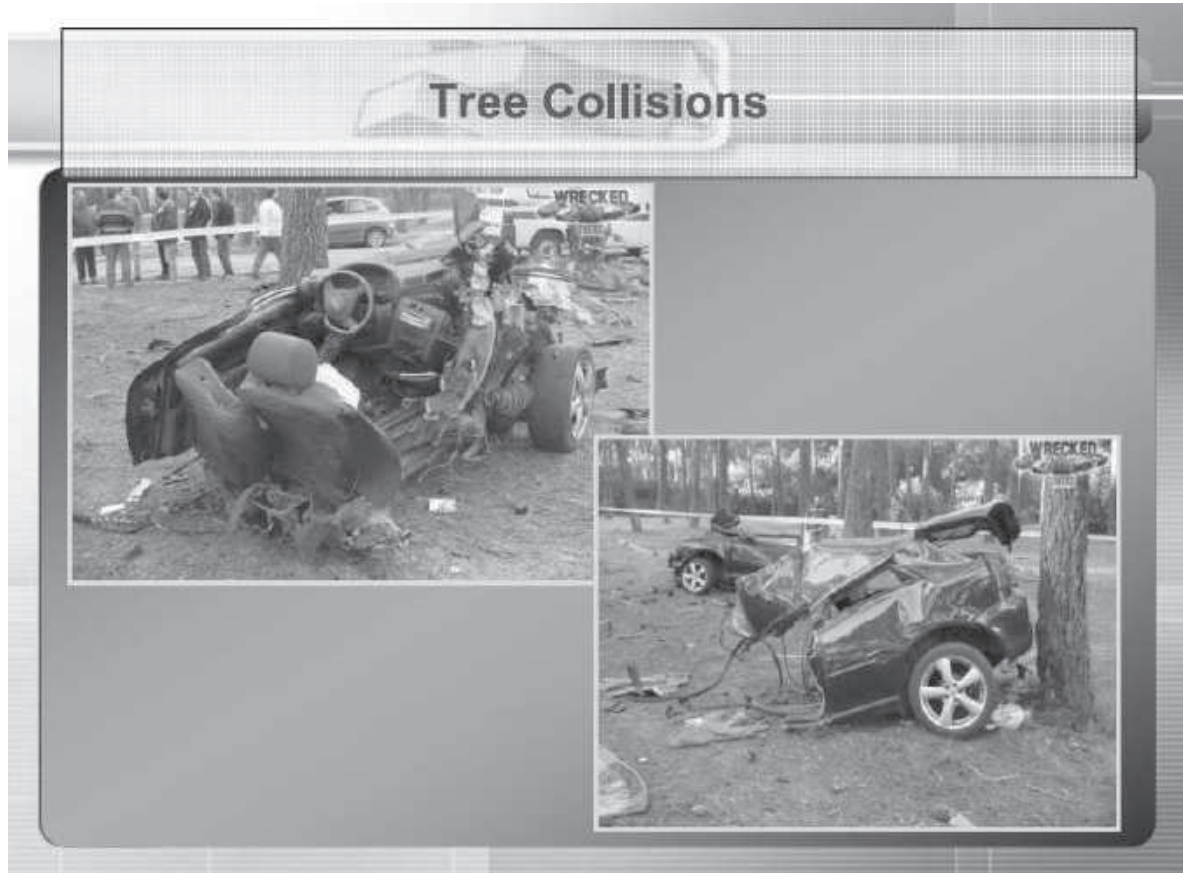


ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

การวิเคราะห์สาเหตุ

	สาเหตุ อบรม.	สาเหตุ ความรุนแรง
คน	- เมา - เร็ว - ประมาท, ฯลฯ	- ความเป็นเด็ก - ความซรา - สุขภาพที่ไม่ดี, ฯลฯ
รถ	- ยาง (ระเบิด, รั่ว, ไม่มีดอก) - เบรกเสีย - ไฟส่องสว่างเสีย, ฯลฯ	- โครงสร้างไม่แข็งแรง (ตัวถัง, ที่นั่ง)
ถนน	- โค้ง, ชัน, ลื่น - ป้ายเครื่องหมาย, สัญญาณ - ไฟฟ้าส่องสว่าง	-
สิ่งแวดล้อม	- หมอก, ควน, ฝน - ลม	- สิ่งแวดล้อมข้างทาง (ต้นไม้, เสา, คูคลอง, เหว) ฯลฯ

ตัวอย่าง อันตรายข้างทาง



ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

หลักการป้องกัน/แก้ไขอุบัติเหตุโดยทั่วไป

Haddon Matrix			
ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)			
	คน	รถ	ถนนและสภาพแวดล้อม
ก่อนเกิด	การบังคับใช้กฎ	ทำให้รถมีความ	ทำให้ถนนปลอดภัย
อุบัติเหตุ	หมาย การให้	เหมาะสมต่อการวิ่ง	ขึ้น
(Pre-Crash)	การศึกษา	บนทางหลวง	-การตรวจสอบความปลอดภัย
	การประชาสัมพันธ์/	-รถมีสภาพดีพร้อม	ของถนน
	รถแรงค์	-ยกมาตรฐานรถและควบคุม	-แก้ไขจุดอันตราย
	-เมาแล้วขับ	การดัดแปลงสภาพรถ	-ลดความเร็วรถโดยมาตรการ
	-ขับรถด้วยความเร็วเกิน	โดยสารและรถบรรทุก	สยบการจราจร (Traffic
	-ขับรถด้วยพฤติกรรมเสี่ยง	-ทำให้ตัวรถเป็นที่ประจักษ์:	calming)
	-บรรทุกน้ำหนักเกิน	ติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง เปิด	-อุปกรณ์ควบคุมการจราจร
		ไฟหน้ารถ	เหมาะสมและเพียงพอ

แนวทางการแก้ไข

	ก่อนเกิดเหตุ	ขณะเกิดเหตุ	หลังเกิดเหตุ
 คน	- การบังคับใช้กฎหมาย เกี่ยวกับการขับขี่	การใช้อุปกรณ์นิรภัย (เข็มขัด, หมวกนิรภัย, ชุดป้องกัน)	EMS ระบบการกู้ชีพ กู้ภัย ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ
 รถ	- จับกุมเรื่องสภาพรถ - ระบบ: ABS, EDB, VSC, EB	- ถุงลมนิรภัย - โครงสร้าง/ตัวถังนิรภัย	
 ถนน	- มาตรฐานการสร้าง - การบำรุงรักษา เช่น แสง, เครื่องหมาย ฯลฯ	- อุปกรณ์กันชน เช่น ราวรีว, ตัวกันกระแทก ฯลฯ	
 สิ่งแวดล้อม	- การบำรุงรักษา เช่น ตัดต้นไม้, ย้ายป้ายโฆษณา, ฯลฯ	- การยอมรับความผิดพลาด ของผู้ขับขี่ เช่น ไม่มีต้นไม้ใหญ่	

* ABS : Anti Brake Lock System (ระบบป้องกันล้อตายตัว)

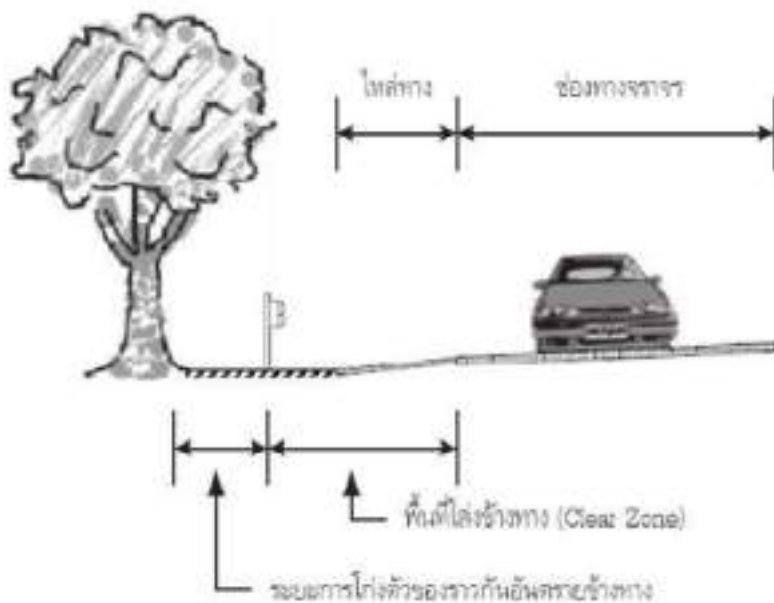
* EDB : Electronic Brake force Distribution System (ระบบกระจายแรงเบรก)

* VSC : Vehicle Stability Control (ระบบควบคุมการทรงตัวของรถ)

* EB : Emergency Brake System (ระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ)

ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงที่มีอุบัติเหตุรถชนสิ่งกีดขวางข้างทาง

Clear Zone



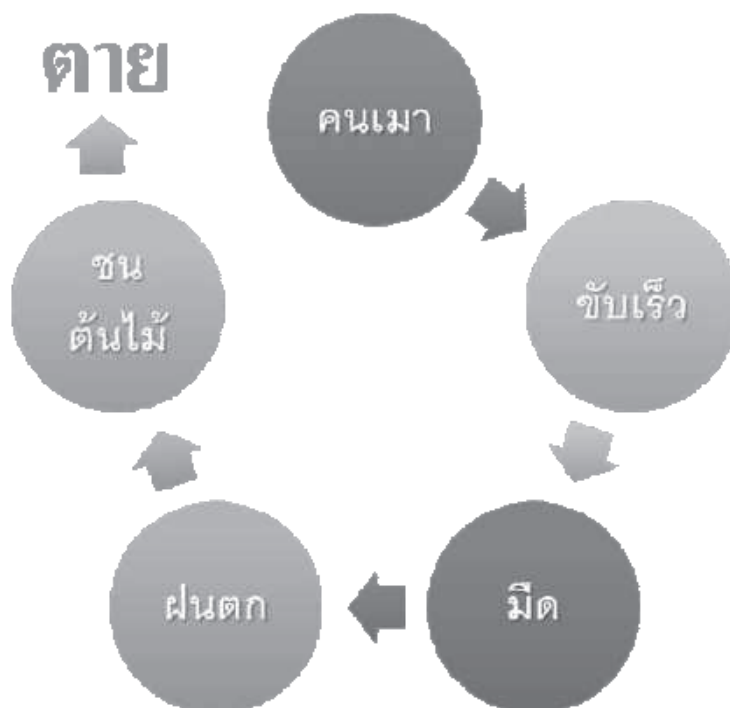
ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

จุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุรถชนต้นไม้หรือสิ่งกีดขวาง การแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมจราจร อาจใช้หลักการให้อภัยผู้ขับขี่ (Forgiving Road) โดยถนนจะยอมรับความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่อาจเสียหลักลงข้างทางได้ โดยผู้ขับขี่จะไม่ได้รับความรุนแรงจากความผิดพลาดดังกล่าว เนื่องจากถนนจะจัดพื้นที่ปลอดภัย (Clear Zone) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งกีดขวางสร้างความปลอดภัยและอาจทำอันตรายผู้ขับขี่ พื้นที่ส่วนนี้จะมียานตรายน้อยขึ้นขึ้นอยู่กับระดับความเร็วของรถที่วิ่งในถนนแต่ละสาย

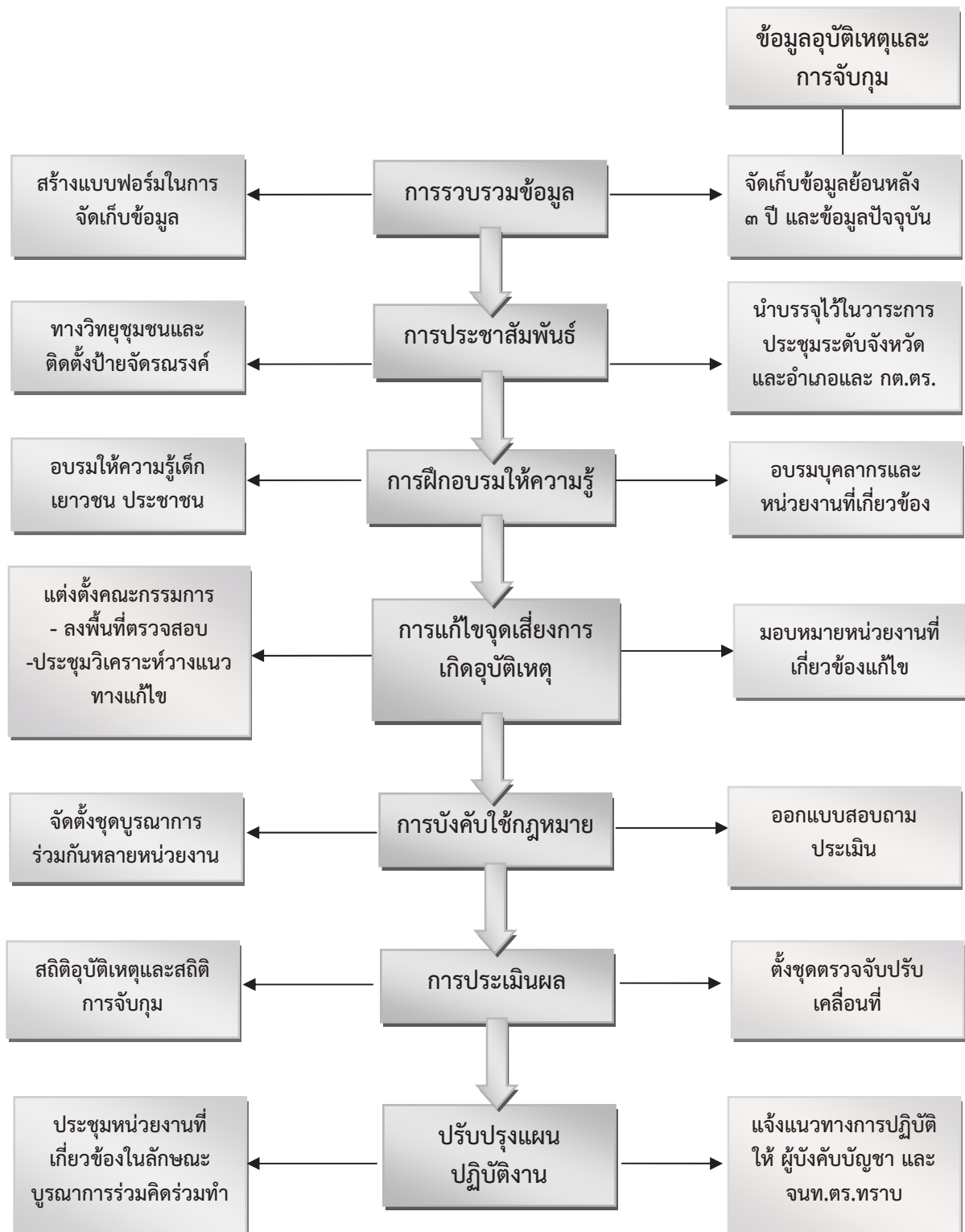
จากภาพตัวอย่างข้างต้น การเว้นระยะพื้นที่ไหล่ทางจากถนนกับต้นไม้หรือสิ่งกีดขวาง นักวิศวกรการจราจรกำหนดพื้นที่ลาดเอียงหรือระยะทางเพื่อความปลอดภัยในการป้องกันความรุนแรงหากรถเสียหลักเข้าฟุ้งชนต้นไม้ หรือกรณีพื้นที่จำกัดอาจสร้างราวรั้วกันชนป้องกันรถมิให้เสียหลักไปชนต้นไม้หรือสิ่งกีดขวางดังกล่าว เพื่อเป็นการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ

วงจรการเกิด อุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมักเริ่มจากความประมาทของผู้ขับขี่ หรือการขาดสมรรถภาพของผู้ขับขี่ หรือโดยสภาพรถยนต์ เมื่อประกอบกับความบกพร่องของถนนหรือสิ่งแวดล้อมจะส่งผลให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ตัวอย่างเช่น กรณีคนเมาขับขี้อักรยานยนต์ด้วยความเร็วเมื่อมาถึงบริเวณที่มีดหรือมีน้ำท่วมขังจากฝนตก ทำให้เสียหลักชนต้นไม้ใหญ่ข้างทางจนเสียชีวิต หากสามารถตัดส่วนใดส่วนหนึ่งของวงจรการเกิดอุบัติเหตุได้ บุคคลดังกล่าวย่อมมีโอกาสรอดชีวิต เช่น หากตำรวจจับผู้ที่เมาแล้วขับหรือจับผู้ที่ขับขี้อักรยานยนต์เร็ว เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลถนนติดแสงไฟให้สว่าง หรือมีช่องทางระบายน้ำที่ดีย่อมทำให้ลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุลงได้ แม้ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น หากมีการตัดต้นไม้ใหญ่ออกหรือมีราวรั้วป้องกันก็อาจจะเป็นการตัดวงจรหรือปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุได้อย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งจะสามารถลดการเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้ในที่สุด



ขั้นตอนการบริหารงานการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



“ถูกที่ ถูกคน ถูกเวลา”

“เที่ยงธรรม ชอบธรรม คุณธรรม”

“มีอุปสรรคต้องฟันฝ่า มีปัญหาต้องแก้ไข”

“มองยาว ไม่มองสั้น”

“Don't Thai with me!!”

บรรณานุกรม

โกสินทร์ หินธารว,(๒๕๕๔) เอกสารคำบรรยายการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์.(๒๕๕๒). ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ณัฐกานต์ ไวยเนตร,(๒๕๔๙) แนวทางการสอบสวน สาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน : กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไม่ติดต่อ สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ,นนทบุรี

ดวงเดือน พันธุนาวิน,(๒๕๒๒). ตำราจิตวิทยา,การพัฒนาจริยธรรม. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มศว.ประสานมิตร

ทรงพล ภูมิพัฒน์, (๒๕๔๑) จิตวิทยาสังคม,นนทบุรี : SR printing.

ประยุทธ์ โพธิ์แก้วกุล, (๒๕๕๕) แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลในสถานีตำรวจ.เอกสารการรายงานวิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วิทยา ขาติบัญชาชัย, (๒๕๕๒) เอกสารคำบรรยาย โครงการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด สำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ

สมคิด บางโม.(๒๕๓๘). หลักการจัดการ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์นามอักษรการพิมพ์.

ADB.(๒๐๐๓). Road Safety Guideline for the Asia and Pacific Region

wattong.ac.th/data.htm (๒๕๕๕, สิงหาคม ๗)

Who.(๒๐๐๙).Global Sataus eport on Road Safety.

บทที่ ๓

การจัดการศึกษาในรูปแบบของการสัมมนา

๑. ความมุ่งหมาย

การจัดการศึกษาเรียนรู้ในรูปแบบของการสัมมนา (Seminar) แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่เป็นผู้ใหญ่ มีความเป็นผู้ใหญ่ มีประสบการณ์และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมการเรียนการสอนสูง โดยเชิญผู้ทรงคุณวุฒิมาเป็นวิทยากรให้ความรู้ ข้อมูล ข้อเท็จจริงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามหัวข้อเรื่องที่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีประสบการณ์หรือมีความสนใจ เพื่อแลกเปลี่ยน เพิ่มพูนความรู้และเทคนิคการทำงานใหม่ๆ แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม อาจารย์จะกำหนดปัญหาไว้แน่นอน เป็นปัญหาค่อนข้างมีระดับ การแก้ไขปัญหาสูงและต้องร่วมมือกันหลายฝ่าย สรุปผลการสัมมนาจะใช้เป็นแนวทางปฏิบัติหรือเสนอเป็นองค์ความรู้การปฏิบัติงานให้หน่วยงานเกี่ยวข้องรับไว้เป็นนโยบาย วิธีการสัมมนาใช้การแบ่งกลุ่มอภิปรายหรือถกแถลง (Group Discussion) เป็นกลุ่มย่อย โดยมีความมุ่งหมาย ๒ ประการ คือ

๑. เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบัน ลดข้อด้อย เพิ่มศักยภาพและพัฒนาขีดความสามารถของตนเอง

๒. เพื่อเพิ่มพูนความรู้และแสวงหาความรู้ใหม่ที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเตรียมพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ในอนาคต

กระบวนการเรียนการสอนด้วยวิธีดังกล่าว จะช่วยส่งเสริมให้ผู้เรียนสามารถประยุกต์ใช้ทฤษฎี ความรู้ ประสบการณ์ในการทำงานมาใช้วิเคราะห์ สังเคราะห์ได้อย่างเป็นระบบ นอกจากนั้น การจัดการฝึกอบรมเพื่อให้ได้รับประสบการณ์ในการเรียนรู้ เสริมสร้างและปรับเปลี่ยนทัศนคติในการปฏิบัติงานให้เหมาะสม โดยผู้เรียนสามารถเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self directed Learning) และเรียนรู้โดยกลุ่ม (Collaborative Learning) จากการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ครูอาจารย์เป็นเพียงผู้ช่วยอำนวยความสะดวก (moderator/facilitator) กระตุ้นให้ความคิดและผู้เรียนตัดสินใจด้วยตัวเอง ซึ่งแตกต่างจากการเรียนรู้แบบเดิมที่ครูอาจารย์เป็นผู้ป้อนความรู้ (lecture) แก่ผู้เรียนเพียงช่องทางเดียว

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมแสดงความคิดเห็นและทักษะต่อหัวข้อที่เลือกศึกษาได้อย่างมีวิจารณ์ญาณและสร้างสรรค์

๒.๒ สามารถวางแผนทางการศึกษาด้วยการค้นคว้า รวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันถกแถลงในกลุ่มและนำเสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุม โดยเรียบเรียงเขียนเป็นเอกสารรายงาน ฉบับสมบูรณ์

๓. ผลลัพธ์ที่ต้องการ

การเรียนรู้ที่เน้นผู้เรียนเป็นศูนย์กลาง ส่งเสริมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมนำความรู้ ในกลุ่มวิชาสัมพันธ์ คิดต่อ แสวงหาความรู้เพิ่มเติม เชื่อมโยงความคิดเห็น ประสบการณ์ผสมผสานกับ ทักษะจากการเข้ากลุ่ม แล้วเรียบเรียงอย่างเป็นระบบและนำเสนอได้อย่างสร้างสรรค์

๔. ขอบเขตการศึกษา

กรอบการศึกษาสัมมนากลุ่ม ใช้รูปแบบกระบวนการ Dialogue เพื่อแสวงหาความรู้ และการจัดการความรู้ที่ชัดเจน (Explicit Knowledge) และความรู้ที่ฝังอยู่ในคน (Tacit Knowledge) ตามกระบวนการจัดการความรู้ ๗ ขั้นตอน เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สำหรับประเด็นที่ใช้ สัมมนาโดยให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเลือกหัวข้อและเข้ากลุ่มตามความรู้และประสบการณ์ที่ฝังลึกอยู่ ภายใน

๕. วิธีการศึกษา

๕.๑ บทบาทวิทยากร ผู้ทรงคุณวุฒิ ให้ความรู้เรื่องการจัดการความรู้ (Knowledge Managements) อาจารย์ผู้รับผิดชอบ แสดงความคิดเห็นและให้คำปรึกษาแนะแนวทางการศึกษาเป็น คณะ ตลอดจนการเรียบเรียงเอกสารเชิงวิชาการ

๕.๒ วิธีการจัดกลุ่มสัมมนา เพื่ออภิปรายหรือถกแถลง

๑) กำหนดหัวข้อเรื่องที่จะจัดการความรู้และแยกเป็นด้านการทำงาน ข้อเสนอแนะ ข้อเสนอประเด็น ความรู้ที่ฝังลึกอยู่ในคน (Tacit Knowledge) เพื่อต่อยอดความรู้หรือ แสวงหาความรู้ในการปฏิบัติงานใหม่

๒) การสร้างและแสวงหาความรู้ ด้วยการเข้าสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ผ่านกระบวนการ Socialization มีการแบ่งปันและสร้างความรู้จาก Tacit Knowledge ไปสู่ Tacit Knowledge, Externalization ด้วยการสร้างและแบ่งปันความรู้จากการ แปลง Tacit Knowledge ไปสู่ Explicit Knowledge เผยแพร่เป็นลายลักษณ์อักษร และ Combination การแบ่งปันและสร้างความรู้ จาก Explicit Knowledge ไปสู่ Explicit Knowledge เพื่อสร้างเป็นความรู้ต่อยอดหรือความรู้ใหม่ๆ กำหนดแบ่งหน้าที่อย่างชัดเจน

๓) การจัดการความรู้ให้เป็นระบบ และการประมวลกลั่นกรองความรู้ โดยการวิเคราะห์ สังเคราะห์อย่างเป็นระบบ ถอดบทเรียนและสรุปออกมาเป็นประเด็นและข้อเสนอแนะในการนำความรู้นั้นมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๖. ขั้นตอนการจัดสัมมนา

การจัดสัมมนาเป็นรูปแบบการเรียนการสอนที่ผู้เรียนกลุ่มนั้นมีความสนใจร่วมกันและผู้เข้าร่วมสัมมนามีพื้นฐานความรู้เรื่องนั้นๆ เป็นอย่างดี โดยแบ่งกลุ่มผู้เรียนเป็นกลุ่มเล็กเพื่ออภิปรายเรื่องราวเรื่องใดเรื่องหนึ่งด้วยกระบวนการกลุ่มที่มีบทบาทสูง ต้องให้ผู้เรียนรู้จักการแก้ปัญหาาร่วมกัน โดยการให้เหตุผลและประสบการณ์ที่มีอยู่ เพื่อประโยชน์ร่วมกันในการแก้ปัญหาหรือสรุปแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินการการจัดสัมมนาจะแบ่งออกเป็น ๓ ขั้นตอน คือ

๑. การสำรวจประเด็นปัญหาและความต้องการถกแถลงสัมมนา

๒. การสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย

๓. การวิเคราะห์ผลการศึกษาและสรุปแนวทางเลือกปฏิบัติ

๑. สำรวจประเด็นปัญหาและความต้องการถกแถลงสัมมนาโดยพิจารณาจากสิ่งดังต่อไปนี้

ก. ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการทำงาน หรือปัญหาที่เกิดขึ้นในหน่วยงาน

ข. ความต้องการของบุคลากร โดยรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจความคิดเห็นแบบสอบถาม หรือแบบสัมภาษณ์

ค. ใช้การจัดสัมมนาช่วยให้บุคลากรในหน่วยงานเข้าใจนโยบายของหน่วยงานและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

๒. การสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย

ก. โดยสัมมนากลุ่มใหญ่ มีวัตถุประสงค์เพื่อจะสร้างความเข้าใจที่ตรงกันให้แก่ผู้เข้าร่วมการสัมมนาและกิจกรรมที่นิยมจัดในห้องประชุมใหญ่ ได้แก่ การบรรยาย การอภิปราย และการสาธิต

ข. หลังจากที่ได้รับความรู้ ความคิดจากวิทยากรในการสัมมนากลุ่มใหญ่แล้ว จัดสัมมนากลุ่มย่อย ให้แบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาออกเป็นกลุ่มย่อยตามลักษณะของปัญหาและความสนใจ ซึ่งในกลุ่มย่อยจะร่วมกันอภิปราย เสนอข้อคิดเห็น โดยมีวิทยากรประจำกลุ่มทำหน้าที่ดำเนินการเลือกสมาชิกในกลุ่มขึ้นมาทำหน้าที่ต่างๆ คือ ประธานกลุ่ม รองประธานกลุ่ม เลขานุการกลุ่ม และผู้ช่วยเลขานุการกลุ่มย่อย

ค. สรุปผลการสัมมนา เพื่อรายงานผลการถกแถลงแนวทางการแก้ไขปัญหาของแต่ละกลุ่มย่อย อภิปรายผลทั่วไป โดยประธานกลุ่ม หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายรายงานผลการประชุมสัมมนาของแต่ละกลุ่มย่อยที่เสนอมานั้น ผู้เข้าสัมมนาทุกคนมีสิทธิที่จะเสนอแนะข้อคิดเห็นหรือสนับสนุนได้ หลังจากที่ได้ปรับปรุงแก้ไขผลของการสัมมนาของแต่ละกลุ่มจนเป็นที่พอใจของสมาชิกส่วนใหญ่แล้ว เลขานุการของแต่ละกลุ่มจะต้องจดข้อความที่เปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมจากสมาชิกทุกคนได้ร่วมกัน อภิปราย เพื่อรวบรวมจัดพิมพ์เป็นรายงานผลการสัมมนาของแต่ละประเด็นปัญหานั้นต่อไป

การสัมมนาปัญหาและข้อขัดข้องในงานจราจร

๑. การบังคับใช้กฎหมาย

๑.๑ กฎหมายที่ล้าสมัย มีอัตราโทษน้อย เช่น พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ความผิด ๑๐ ข้อหาสำคัญ มีอัตราโทษน้อย, ไม่มีการกำหนดอัตราขั้นต่ำ

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำ และการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น

๑.๒ ช่องว่างทางกฎหมาย เช่น กรณีผู้ขับขี่ไม่ยินยอมให้ทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ ยังไม่มี ข้อกำหนดที่กำหนดโทษไว้อย่างชัดเจนและเหมาะสม

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย เพื่อกำหนดวิธีการปฏิบัติและบทลงโทษให้ชัดเจนและมีอัตราที่เหมาะสม
- นำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาเทียบเคียงปรับใช้ เช่น ให้ดำเนินการจับกุมในข้อหาขับรถ ในขณะที่หย่อนความสามารถในการที่จะขับ

๑.๓ การใช้ดุลยพินิจที่ไม่เป็นธรรม เช่น ในความผิดฐานเดียวกัน สถานีตำรวจเดียวกัน แต่ กลับเปรียบเทียบปรับไม่เท่ากัน อีกทั้งต่างสถานีตำรวจก็ไม่เท่ากัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้เจ้าพนักงานจราจรแต่ละท้องที่ ออกระเบียบข้อบังคับ เกี่ยวกับอัตรา การเปรียบเทียบปรับให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่นั้นๆ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในพื้นที่นั้น เช่น ข้อบังคับภายในจังหวัดนั้นๆ

- กำชับ หัวหน้าสถานีตำรวจ และพนักงานสอบสวนในพื้นที่เดียวกัน ให้ปฏิบัติตาม ข้อบังคับและเป็นแนวทางเดียวกัน

๑.๔ การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ไม่เท่ากันของแต่ละสถานีตำรวจ

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ ตร. กำหนดอัตราค่าเปรียบเทียบปรับทางไปรษณีย์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั่วประเทศและเป็นปัจจุบัน (เพิ่มอัตราให้สูงขึ้น) พร้อมทั้งมีมาตรการในการควบคุมการเปรียบเทียบปรับตามคำสั่งของ ตร.

๒. การปฏิบัติที่ประสบปัญหา

๒.๑ การจับกุมเด็กและเยาวชน เช่น กรณีผู้กระทำความผิดเป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี (ระหว่าง ป.อาญา กับ พ.ร.บ.จราจรฯ)

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรดำเนินคดีกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ และดำเนินคดีกับผู้ปกครองตาม พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ.๒๕๔๖ , ประสานสถานศึกษาเพื่อจัดทำข้อตกลงระหว่างสถานศึกษากับผู้ปกครองและสถานีตำรวจ เกี่ยวกับวินัยจราจรของนักเรียน นักศึกษา

- เห็นควรให้ฝ่ายกฎหมายของ ตร. หาข้อยุติ เพื่อให้เป็นแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้อง และสะดวกต่อผู้ปฏิบัติงาน

๒.๒ ความแตกต่างของเงินรางวัลแต่ละ พ.ร.บ. เช่น พ.ร.บ.จราจรฯ มีอัตราน้อยกว่า พ.ร.บ.รถยนต์ฯ ทำให้เกิดปัญหาในการเลือกปฏิบัติ ตัวอย่างเช่น พบผู้กระทำความผิด ๒ ข้อหา คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย (พ.ร.บ.จราจรฯ) และไม่มีสำเนาคู่มือรถ (พ.ร.บ.รถยนต์ฯ) จะเลือกเปรียบเทียบปรับในข้อหา ไม่มีสำเนาคู่มือรถ ทำให้ประชาชนเกิดความสับสน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรเสนอให้มีการปรับอัตราเงินรางวัลแต่ละ พ.ร.บ.ให้มีความใกล้เคียงกัน
- ปลุกจิตสำนึกจราจรผู้จับกุม และผู้เปรียบเทียบปรับ อย่างมุ่งเน้นเงินรางวัล

๒.๓ กฎหมายจราจรไม่เหมาะสมกับบางพื้นที่ เช่น ใน ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงมักสวมหมวกนิรภัยในขณะกระทำความผิด เป็นอุปสรรคต่อการป้องกันปราบปราม และสืบสวน (ไม่สามารถเห็นใบหน้าได้ชัดเจน)

แนวทางแก้ไข

- การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ต้องคำนึงถึงกฎหมาย วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม สถานการณ์ของแต่ละพื้นที่

๓. เทคโนโลยี, ฐานข้อมูลเกี่ยวกับงานจราจร

๓.๑ การเพิ่มโทษกรณีทำผิดซ้ำและการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยังมีน้อย ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรนำระบบเทคโนโลยีมาบันทึกเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้กระทำผิดไว้ทุกครั้งทั่วทั้งประเทศ และสามารถสืบค้นนำมาใช้ได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

- เห็นควรกำหนดวิธีการและอัตราโทษ กรณีทำผิดซ้ำ, เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกรงกลัวกฎหมายไม่กระทำความผิดซ้ำอีกและสร้างวินัยจราจร

๓.๒ ขาดเทคโนโลยี/เจ้าหน้าที่ผู้มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี กรณีบันทึกข้อมูลลงในสารบบฐานข้อมูล เช่น ข้อมูลใบสั่ง ข้อมูลผู้กระทำความผิด ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- จัดหาเทคโนโลยี/โปรแกรมที่มีประสิทธิภาพในการรวบรวมข้อมูล และสามารถนำมาใช้งานได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

- จัดฝึกอบรมเพิ่มทักษะ ความรู้ในด้านเทคโนโลยีในการบันทึกข้อมูล

- จัดเจ้าหน้าที่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณงานในแต่ละพื้นที่

๔. การเงิน งบประมาณ

๔.๑ ขาดแคลนใบสั่งและใบเสร็จค่าปรับจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณในการจัดซื้อใบสั่งและใบเสร็จค่าปรับให้เหมาะสมกับปริมาณงานของแต่ละพื้นที่

๔.๒ ขาดแคลนเครื่องมือ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กรวยยาง เสื้อสะท้อนแสง ป้ายประชาสัมพันธ์ แผงกัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น อบท./ภาคเอกชน

๕. การสืบสวนอุบัติเหตุจราจร

๕.๑ ขาดการวิเคราะห์สืบสวนอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำไปสู่การแก้ไข ลดอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ทุกสถานีตำรวจ จัดทำข้อมูลเชิงวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน เช่น กรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส เพื่อนำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
- ประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างบูรณาการ

๕.๒ ข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงานไม่ตรงกัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

๕.๓ ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ไม่ครบถ้วน เช่น ตำรวจนำข้อมูลมาวิเคราะห์เฉพาะที่มีการรับเลขคดีจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้นำข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมดมาวิเคราะห์ เพื่อจะได้หาสาเหตุที่แท้จริงนำมาสู่การแก้ไขได้อย่างถูกต้อง

๖. การบูรณาการกับหน่วยงานต่างๆ

๖.๑ อบท. ไม่ใช้ระเบียบเดียวกันในเรื่องเงินรางวัลนำจับตาม พ.ร.บ.จราจรฯ เช่น ระหว่างเทศบาลกับ อบต. โดยเมื่อจับกุมในเขตเทศบาลจะได้รับเงินรางวัลมากกว่า อบต. เป็นเหตุให้มีการเลือกปฏิบัติ/ละเว้นการปฏิบัติในบางพื้นที่

๖.๑.๑ จับกุมในเขต อบต. แต่กลับบันทึกจับกุมเป็นในเขตเทศบาล

๖.๑.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เลือกปฏิบัติในการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด ในเขตเทศบาลมากกว่าเขต อบต.

๖.๑.๓ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เลือกปฏิบัติในการบันทึกจับกุมและเปรียบเทียบปรับข้อหาตามความผิด พ.ร.บ.รถยนต์ฯ มากกว่า พ.ร.บ.จราจรฯ

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีการออกระเบียบให้เท่าเทียมกันทุกหน่วยงานของ อปท.

๗. ความรู้/ทักษะของผู้ปฏิบัติงานจราจร

๗.๑ การแต่งตั้งคนไม่ตรงกับงาน เช่น ผู้ได้รับการแต่งตั้งมาดำรงตำแหน่งในสายงานจราจร ไม่มีความรู้ ขาดทักษะและประสบการณ์พื้นฐานในด้านการจราจร

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรพิจารณาแต่งตั้งผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาดำรงตำแหน่งในสายงานจราจร เช่น ต้องมีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ สุขภาพแข็งแรง มีจิตอาสาในการบริการประชาชน เป็นต้น

๗.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจขาดทักษะในการใช้ภาษาต่างประเทศสื่อสารกับชาวต่างชาติ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) /เมืองท่องเที่ยว

แนวทางแก้ไข

- จัดอบรม เพิ่มพูนทักษะด้านภาษาต่างประเทศ ให้กับตำรวจจราจร เพื่อใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งต้องมีการประเมินผล เพื่อปรับปรุง พัฒนาให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสื่อสารได้จริง

๗.๓ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขาดความรู้ ความชำนาญในการปฏิบัติงาน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรจัดตั้งสถาบันให้ความรู้ด้านการจราจรเป็นการเฉพาะ เช่น จัดตั้งสถาบันงานจราจร เพื่อจัดฝึกอบรม ให้ความรู้ เพิ่มทักษะให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจรโดยตรง

๘. สวัสดิการ ขวัญกำลังใจของผู้ปฏิบัติงานจราจร

๘.๑ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักถูกร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กรณีถูกกลั่นแกล้งมีบัตรสนเท่ห์ส่งไปยังผู้บังคับบัญชา

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรตรวจสอบข้อเท็จจริงให้ละเอียดรอบคอบ ให้ความยุติธรรม ก่อนสั่งการดำเนินการทางวินัย

๘.๒ ผู้บังคับบัญชาไม่ควบคุม กำกับดูแลการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา ทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชาทุจริตต่อหน้าที่

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรดำเนินการตามคำสั่ง ตร.๑๒๑๒/๒๕๓๗ อย่างเคร่งครัด

- ผู้บังคับบัญชาควรพิจารณาโทษผู้ใต้บังคับบัญชาที่กระทำผิดทั้งทางอาญาและวินัยอย่างเฉียบขาด

๘.๓ สิทธิประโยชน์ของอาสาจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรเสนอให้ ตร.พิจารณาปรับปรุงระเบียบเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ของอาสาจราจรให้เป็นรูปธรรมและนำมาปฏิบัติได้จริง เช่น เครื่องแต่งกาย อุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน ประกันชีวิต ประกัน-สุขภาพ เบี้ยเลี้ยง

๙. จิตสำนึก ทศนคติ ค่านิยม

๙.๑ การตั้งจุดตรวจ จุดสกัดโดยคำนึงถึงค่าปรับ มากกว่าเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรปลูกฝังจิตสำนึก ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีจิตอาสา

- ผู้บังคับบัญชาควรปรับเปลี่ยนทศนคติ ค่านิยม ให้มุ่งเน้นในการให้บริการประชาชนเป็นหลัก

๙.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจและครอบครัวไม่ปฏิบัติตัวให้เป็นแบบอย่างแก่ประชาชน เช่น ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเอง ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถยนต์ การจอดรถในเขตห้ามจอด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชากำหนดมาตรการให้ตำรวจและครอบครัว เป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
- ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนให้มีการดำเนินการทางวินัย
- จัดการฝึกอบรม ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร แก่ตำรวจและครอบครัว
- พิจารณาทัณฑ์ผู้บังคับบัญชาตามคำสั่ง ตร.๑๒๑๒/๒๕๓๗

๑๐. การบริหารจัดการ

๑๐.๑ ขาดหน่วยงานหลักของ ตร.ที่รับผิดชอบในด้านการจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรปรับโครงสร้างให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการจราจร โดยมี รอง ผบ.ตร. เป็นหัวหน้ารับผิดชอบโดยตำแหน่ง

๑๐.๒ โครงสร้างในการจัดการจราจรในแต่ละจังหวัด(โดยเฉพาะจังหวัดใหญ่) ยังไม่เหมาะสม ขาดการประสานงานกันระหว่างสถานีตำรวจใกล้เคียงกัน เช่น จังหวัดนครราชสีมา, จังหวัดขอนแก่น, จังหวัดภูเก็ต, จังหวัดเชียงราย

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรจัดให้มีโครงสร้างกลุ่มงานจราจร ในทุก ภ.จว เพื่อบริหารงานจราจรในภาพรวม

๑๐.๓ สถานีตำรวจขนาดใหญ่และมีการจราจรหนาแน่น แต่กลับไม่มีตำแหน่งสารวัตรจราจร เช่น สภ.กะทู้ จ.ภูเก็ต, สภ.แม่สาย จ.เชียงราย

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรกำหนดตำแหน่งสารวัตรจราจร เพื่อดูแลงานจราจรเป็นการเฉพาะ

๑๐.๔ กรอบอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอกับพื้นที่ และสภาพการจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ ตร. พิจารณาเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอกับความต้องการของแต่ละพื้นที่และตามความจริง เพื่อให้การบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ

บรรณานุกรม

ไพพรรณ เกียรติโชคชัย, (๒๕๔๕). **หลักการสัมมนา**. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ: การศึกษาจำกัด.

สมจิตร เกิดปรำงค์ และ นุตประวีณ์ เลิศกาญจนวัต,(๒๕๔๕). **การสัมมนา**. กรุงเทพฯ: ส่งเสริมวิชาการ.

สุทธนู ศรีไสย,(๒๕๔๔). **หลักการจัดสัมมนาการศึกษา**. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บทที่ ๔

ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น

๑. ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น

๑.๑ การจราจรคืออะไร

“การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือ คนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔ (๑))

“จราจร” หมายความว่า การที่ยวดยานพาหนะ คน หรือ สัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง, เรียกผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องการนั้น (พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน)

“การจราจร” หรือ “จราจร” ตรงกับภาษาอังกฤษคำว่า “Traffic” (พจนานุกรม อังกฤษ-ไทย อ.สอ เสถบุตร)

ดังนั้นเมื่อกล่าวถึงคำว่า การจราจร ย่อมหลีกเลี่ยงไม่พ้นหลักการทางวิทยาศาสตร์ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการจราจร ซึ่งก็คือคำว่า “วิศวกรรมจราจร” (Traffic Engineering) ซึ่งถือว่าเป็นขอบข่ายของงานวิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering) จึงมีนิยามของวิศวกรรมจราจรว่า เป็นสาขาหนึ่งของวิศวกรรมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบทางเรขาคณิตและการควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานี พื้นที่โดยรอบถนน และความสัมพันธะระหว่างการขนส่งประเภทต่างๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกัน นอกจากนี้วิศวกรรมจราจร ยังรวมถึงการศึกษาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้เดินทาง ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของถนนและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และปฏิสัมพันธ์ต่อกันระหว่างยวดยานแต่ละคันในกระแสจราจรอีกด้วย

ดังนั้นการจราจรย่อมหลีกเลี่ยงไม่พ้นที่จะถูกนำมาบริหารจัดการ (Management) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดของการขับเคลื่อนระบบส่วนหนึ่งของการขนส่ง หรืออีกนัยหนึ่งเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ๆ ซึ่งอาจสรุปได้สั้นๆ ว่าเกิดจากสาเหตุ ดังต่อไปนี้

๑. การเพิ่มขึ้นของปริมาณยานพาหนะ ที่มีสัดส่วนที่สูงกว่าอัตราการขยายตัวของพื้นผิวจราจรที่จะรองรับ
๒. ปริมาณถนนและระบบขนส่ง ไม่เพียงพอต่อความต้องการการเดินทางเพื่อรองรับการเดินทางต่างๆ
๓. การวางผังเมืองและโครงข่ายถนน ที่มีการเจริญเติบโตอย่างไม่มีมีการควบคุมทำให้ไม่สอดคล้องกับการเดินทางสัญจร
๔. วินัยจราจรภาคประชาชน เป็นปัจจัยที่เป็นปัญหาทำให้การจราจรติดขัดในวงกว้าง รวมถึงอุบัติเหตุบนท้องถนน
๕. การบริหารงานจราจร มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องทำให้ขาดการบูรณาการในภาพรวมจากสาเหตุของปัญหาจราจรตามที่กล่าวข้างต้น ทำให้เกิดแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยการจัดการจราจร (Traffic Management) ซึ่งหมายถึง แนวทางแก้ไขปัญหาระบบจราจรที่มุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในการเคลื่อนตัวของกระแสจราจร และการปรับปรุงสภาพการจราจร โดยการใช้พื้นผิวจราจรที่มีอยู่เดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการเพิ่มความจุ หรือ

ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของถนน ภายใต้ทรัพยากรเดิมที่มีอยู่ โดยหลีกเลี่ยงการก่อสร้างขนาดใหญ่ อาทิเช่น การก่อสร้างหรือตัดถนนเส้นใหม่โดยไม่จำเป็น เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักได้แก่ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ ยวดยาน คนเดินเท้า และผู้ที่มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน อีกทั้งเป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อมและลดมลภาวะด้านต่างๆ

อย่างไรก็ตามการพิจารณาการจัดการจราจร โดยทั่วไปสามารถจำแนกออกได้เป็น ๒ แนวทาง ได้แก่ การจัดการจราจรแบบ

- โดยพิจารณาอุปสงค์การเดินทาง (Demand Side) เป็นการจัดการจราจรที่มีหลักการที่มุ่งเน้นการจัดการ การควบคุม และการเปลี่ยนแปลงความต้องการเดินทางให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับ องค์ประกอบรองรับการเดินทางที่มีอยู่ วิธีการที่นิยมใช้ในทางปฏิบัติ ได้แก่ การควบคุมความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management: TDM) โดยมีมาตรการที่นิยมนำมาประยุกต์ใช้ เช่น การสัญจรร่วมกัน (Car Pool) หรือการเลื่อนเวลาทำงาน เป็นต้น

- โดยพิจารณาองค์ประกอบรองรับการเดินทาง (Supply Side) เป็นวิธีการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ สามารถนำมาบังคับใช้ได้โดยตรง เพราะเป็นวิธีที่มุ่งเน้นการจัดการและควบคุมการเคลื่อนที่ของกระแสดจราจร ให้เกิดความคล่องตัวสูงสุด แทนการลงทุนโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ถึงแม้ว่าระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ หรือปรับปรุงการให้บริการให้ดีขึ้น ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นก็ตาม ดังนั้นการจัดการจราจรเพื่อรองรับการเดินทางจึง เป็นหัวข้อสำคัญในการกล่าวถึงต่อไป

๑.๒ การจัดการจราจรตามประเภทถนน (ทางตรง, ทางโค้ง, สามแยก, สี่แยก, ห้าแยก และ สะพาน)

การเตรียมตัวในการควบคุมการจัดการจราจร

๑) การเตรียมร่างกาย

๑.๑) สภาพร่างกายแข็งแรงปกติ พักผ่อนให้เพียงพอ

๑.๒) ตรงต่อเวลา

๑.๓) เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์ต่างๆ สะอาดและถูกต้องตามระเบียบ เช่น การสวมเสื้อ สะท้อนแสง การมีไฟฉายและกระบอง รวมถึงการสวมถุงมือ เป็นต้น



ตัวอย่างภาพการปฏิบัติหน้าที่พร้อมเสื้อสะท้อนแสงและถุงมือ

๒) การเตรียมสภาพจิตใจ

๒.๑) จิตใจต้องแจ่มใส ปลอดโปร่ง พร้อมปฏิบัติงาน

๒.๒) มีความตื่นตัวฉับไว พร้อมปฏิบัติงาน

๒.๓) มีความรับผิดชอบต่องานที่ได้รับมอบหมาย

ก่อนการปฏิบัติการจัดการจราจร

๑) สอบถามและทำความเข้าใจในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ดีและถูกต้อง

๒) สังเกตและสร้างความคุ้นเคยต่อบริเวณที่จะปฏิบัติหน้าที่ เช่น ทิศทางเดินรถประจำทาง ที่สวนทาง จุดเลี้ยว หรือกลับรถ ป้ายจราจรต่างๆ ลักษณะภูมิประเทศ และโครงข่ายถนน เป็นต้น

๓) สังเกต จำเวลา รอบจังหวะ และทิศทางของสัญญาณไฟจราจรที่บริเวณนั้นๆ

การยืนอำนวยความสะดวกจราจร

๑) ยืนในจุดที่มองเห็นได้ทุกด้านเพื่อมองเห็นปริมาณรถแต่ละด้านมากน้อยเพียงใด

๒) เป็นจุดที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร

๓) ไม่มีสิ่งบดบังตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อาจทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็น เช่น เสาไฟฟ้า เป็นต้น

๔) ให้ผู้ขับขี่รถยนต์มองเห็นได้ชัด เมื่อให้สัญญาณมือในการอำนวยความสะดวกจราจร

๕) เป็นจุดที่มองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร

๖) ยืนอยู่ในที่เหมาะสม สามารถควบคุมจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗) งดการสูบบุหรี่ หมากฝรั่ง หรือแสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสม เช่น หาวเรอ เป็นต้น

ข้อพึงระวังสำหรับทางแยก

เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องไม่ยอมให้รถเข้าไปติดกันแน่นอยู่ในบริเวณทางแยกเป็นอันตรายแก่ทางออกทุกๆ ทางจะถูกปิดหมดก็ตาม ทั้งนี้หมายความว่า แม้โดยรอบทางแยกจะแน่นหมดทุกทาง เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่ยอมให้รถคันใดล้ำเข้าไปหยุดในบริเวณทางแยกจนกว่าจะเห็นชัดว่ามีช่องทางเดินรถออกโดยตลอดแล้ว จึงยอมให้รถผ่านทางแยกตามกันไปเพื่อไปตามทางออกนั้น

๑.๒.๑ การจัดการจราจรประเภทถนนทางตรง

การจัดการจราจรบนทางตรงจะต้องมีการวางแผนที่คำนึงถึงความความปลอดภัย สะดวกรวดเร็ว และลดการติดขัดจากทางแยกที่มี โดยมีหลักการจัดการจราจรดังนี้

๑) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค โดยเป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมด มีการจัดองค์กรของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุม วางแผน ระดมความคิด

๒) มีการสำรวจ วางแผน โดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อกวนจราจร

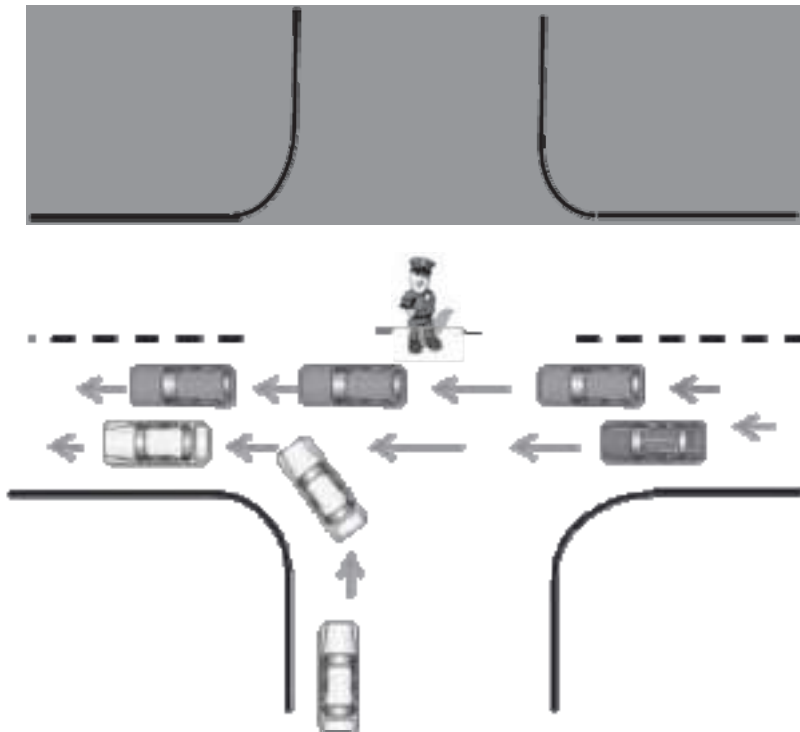
๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา รับปริมาณจราจรบนเส้นทางสายตรง โดยการคำนวณหรือทดลองซับซ้อนบนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทาง ได้แก่ จุดกลับรถ คอขวด ปากซอย จุดก่อกวนจราจร โดยสัมพันธ์กันในทุกจุด

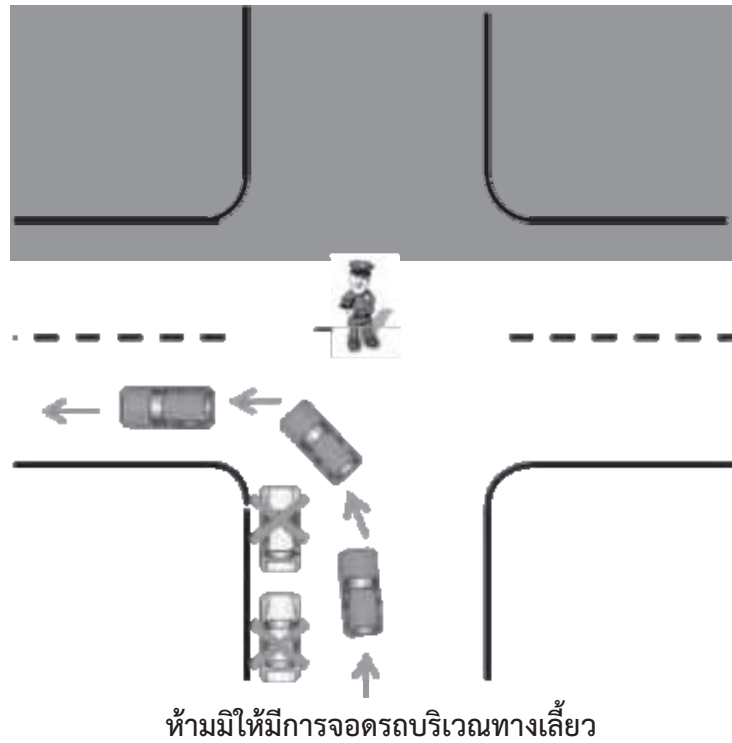
- ๕) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม เพื่อรองรับปริมาณรถได้อย่างถูกต้อง
- ๖) ควบคุมเวลาตอบสนองการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น การเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจรอย่างทันท่วงที
- ๗) ประสานการควบคุมสั่งการกันเป็นระบบทั้งสถานีตำรวจนั้นๆ และใกล้เคียง
- ๘) ทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนอยู่เสมอ

๑.๒.๒ การจัดการจราจรประเภทถนนทางโค้งทางเลี้ยว

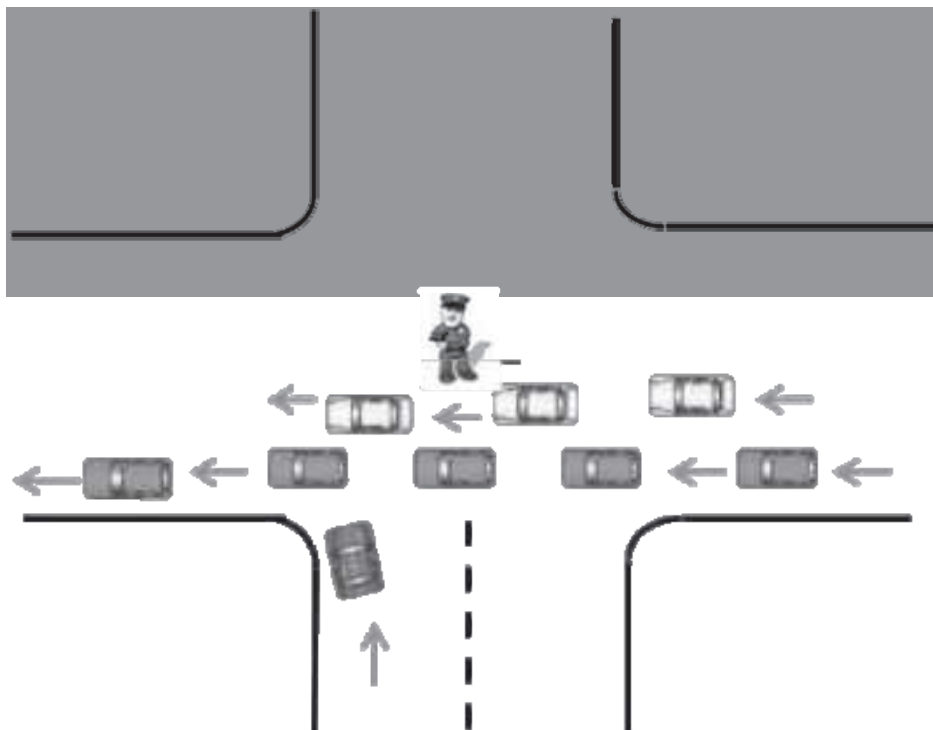
การจัดการจราจรคล้ายกับทางตรง โดยจะต้องมีวางตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วงก่อนทางโค้งเพื่อสามารถควบคุมความเร็วของยานพาหนะได้ไม่ให้เกิดความเร็วที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ เสมือนหนึ่งเป็นการแจ้งเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความระมัดระวังด้วย นอกจากนี้ยังสามารถช่วยจัดช่องทางการเดินรถให้เป็นระเบียบขณะทำการเข้าทางโค้งอีกด้วย



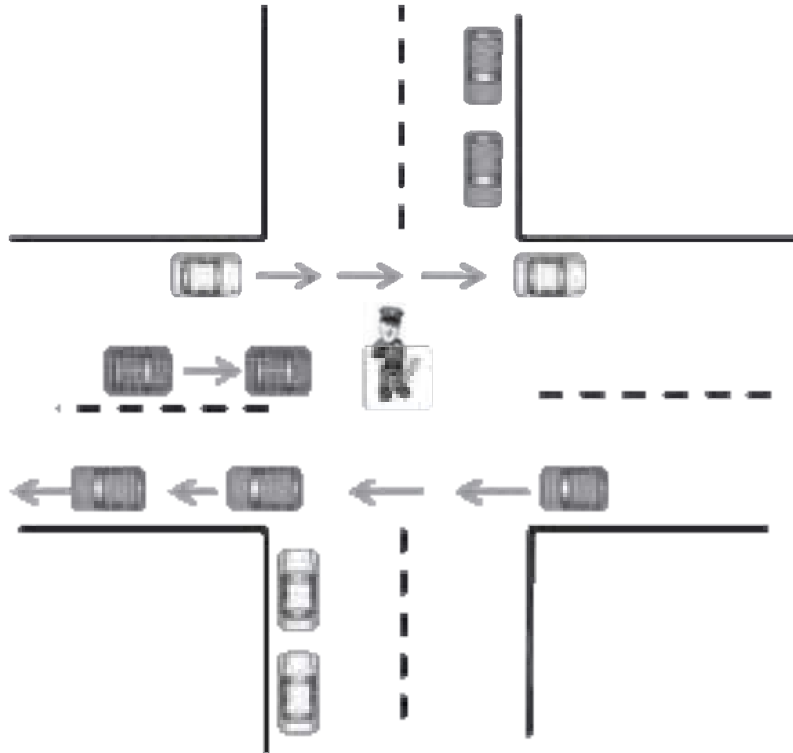
รถเลี้ยวซ้ายจากช่องทางที่ถูกสามารถเลี้ยวได้โดยง่าย



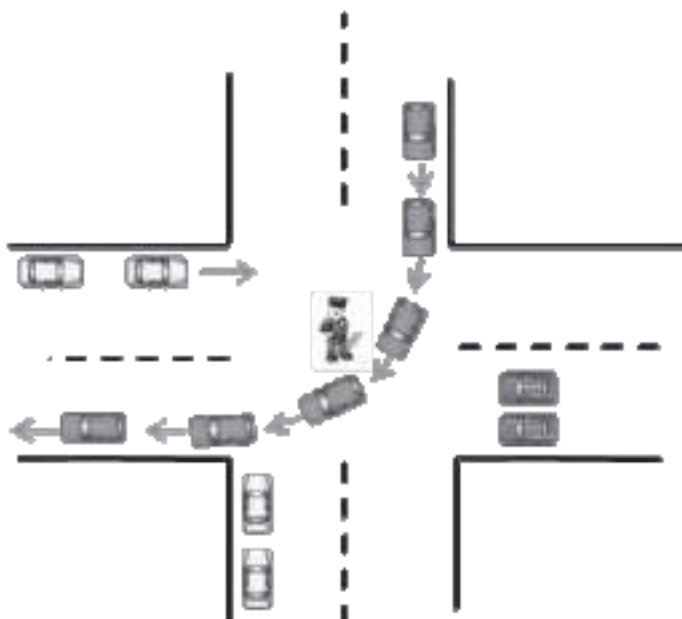
ตามปกติ ไม่จำเป็นต้องห้ามรถในทางตัดให้หยุด เพื่อให้รถเลี้ยวซ้ายผ่านเข้าไปร่วมทางด้วย เว้นแต่ในโอกาสที่รถทางด้านตัดซึ่งแล่นตรงผ่านหน้าเป็นขบวนยาวติดๆ กัน ไม่มีช่องที่รถเลี้ยวซ้ายจะเลี้ยวเข้าทางได้เท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะช่วยห้ามรถผ่านหน้าทางตรงให้หยุดชั่วคราว เพื่อให้รถเลี้ยวซ้ายเข้าทางในโอกาสอันสมควร โดยห้ามรถเฉพาะด้านที่อยู่ในทางเลี้ยวของรถที่กำลังจะเลี้ยวซ้ายทางเดียวเท่านั้น ส่วนรถคันอื่นคงเดินทางได้ปกติ

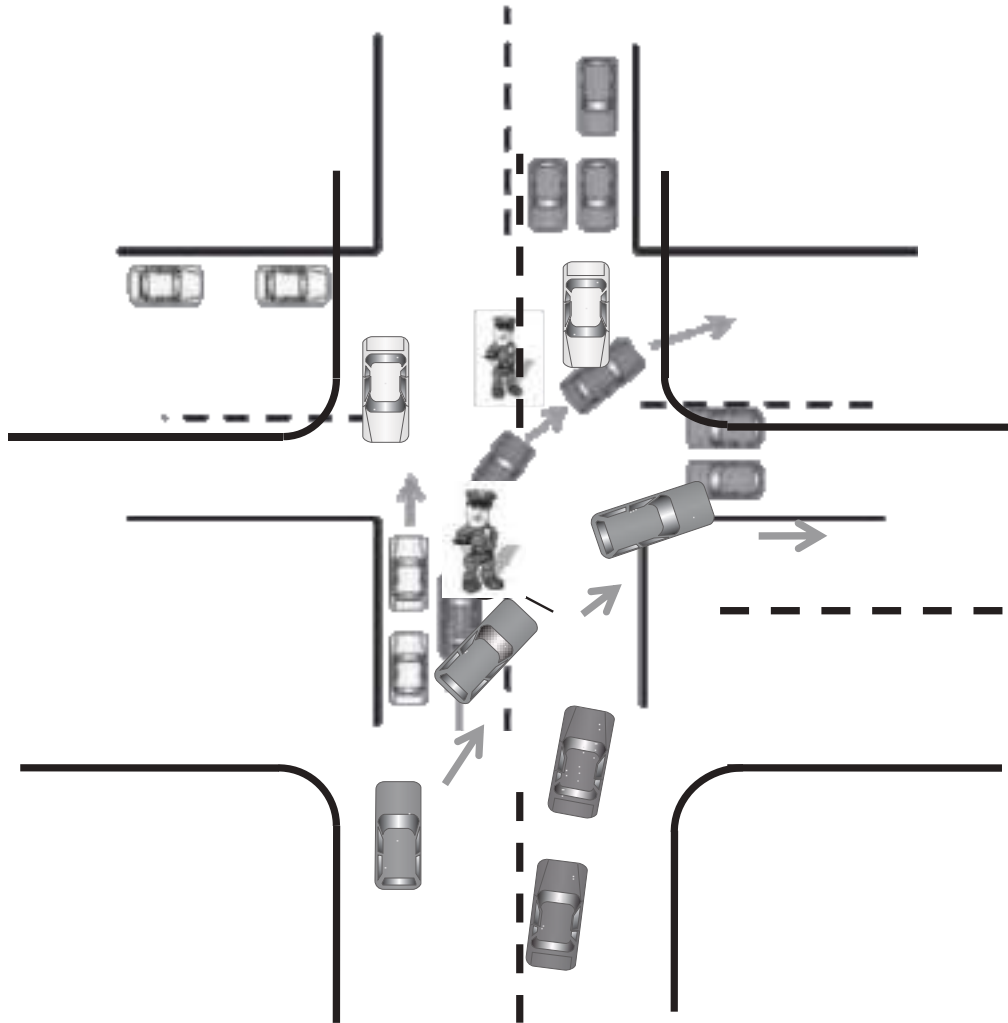


กรณีที่รถคันใดจะเลี้ยวขวาตรงทางแยก รถคันนั้นจะต้องหยุดตรงกึ่งกลางทางแยกเพื่อให้รถที่แล่นทางตรงมาจากทางทิศตรงกันข้ามผ่านพ้นไปก่อนแล้วจึงเลี้ยวรถต่อไปตามทิศทางที่ต้องการ และมีกรณีเลี้ยวขวาอื่นๆ ตามภาพประกอบ



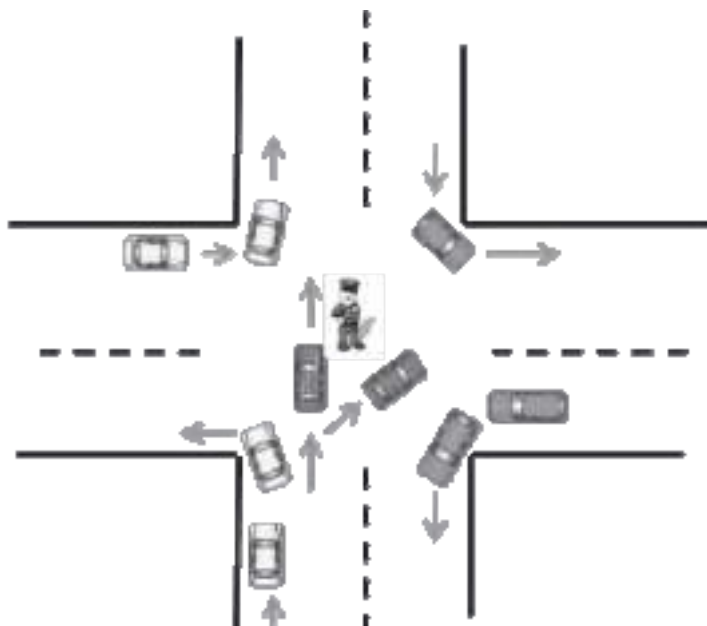
รถจากทิศตะวันตกมุ่งหน้าทิศตะวันออกเพื่อเลี้ยวขวา จะถูกห้ามให้หยุดรถ



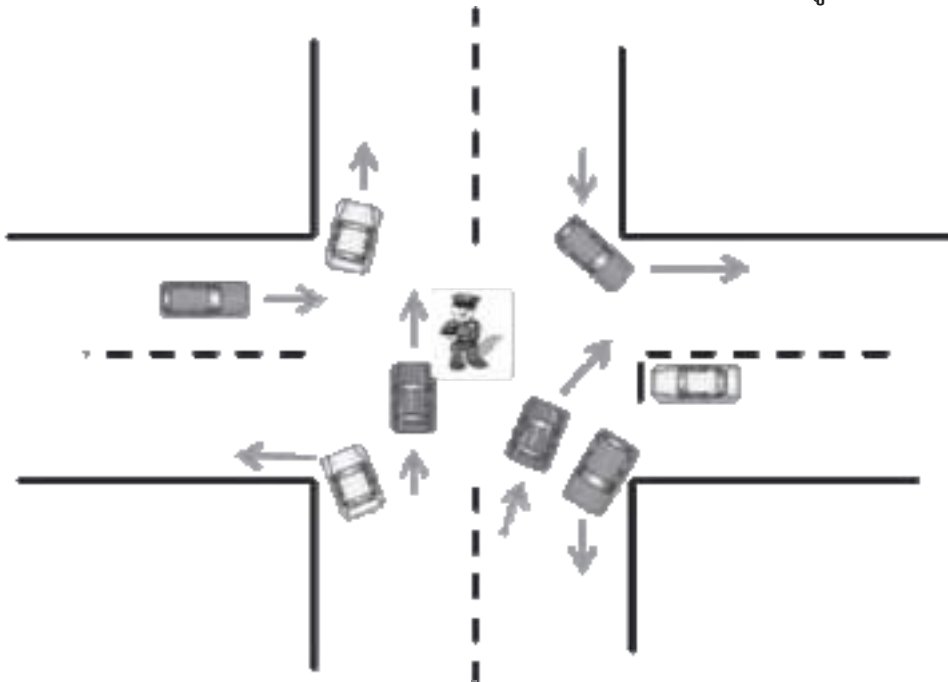


รถเลี้ยวขวาไปขณะที่ทุกด้านถูกห้าม

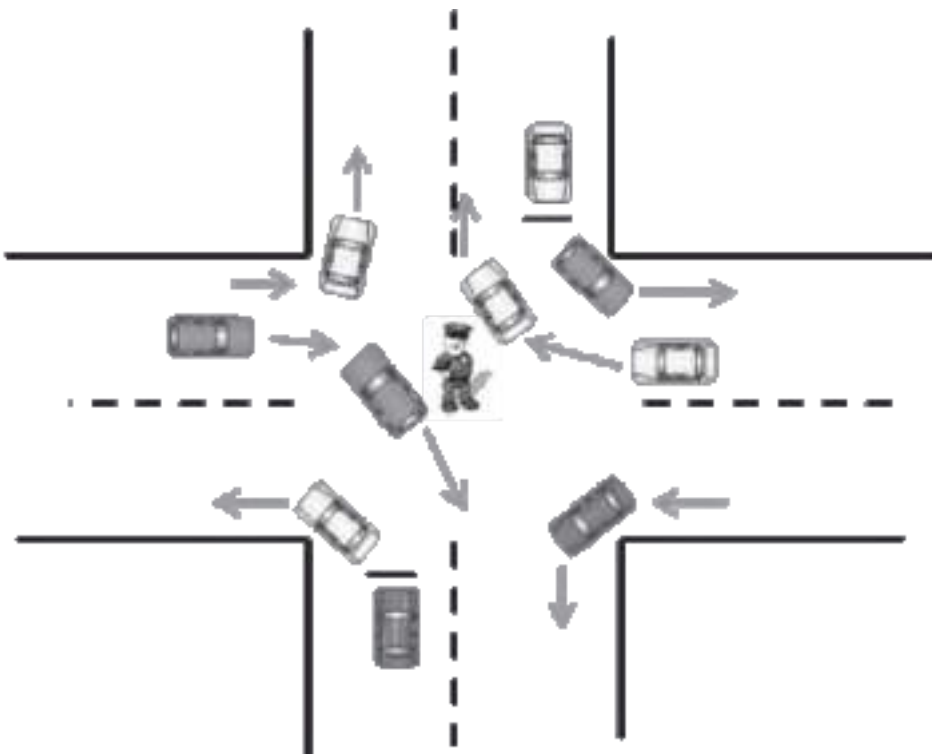
รถจากทางทิศใต้ไปทิศตะวันออกเลี้ยวอย่างธรรมดา



รถเลี้ยวซ้ายเลี้ยวได้อย่างสะดวก แม้รถสายกลางยังคงเดินอยู่



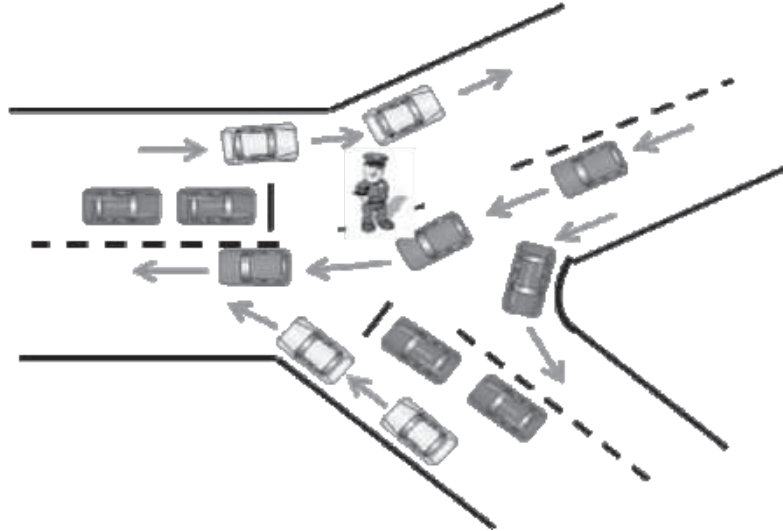
รถเลี้ยวขวาในบางโอกาสก็ร่วมเลี้ยวไปได้เหมือนกัน



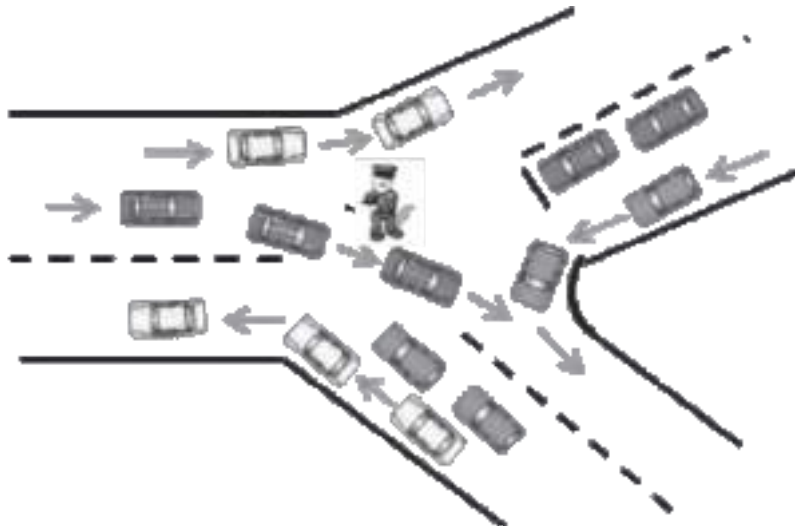
ในทางที่กว้าง โดยที่รถเลี้ยวซ้ายจะให้รถเลี้ยวขวาเดินร่วมด้วย ๒ คันก็ได้

๑.๒.๓ การจัดการจราจรประเภทถนนสามแยก

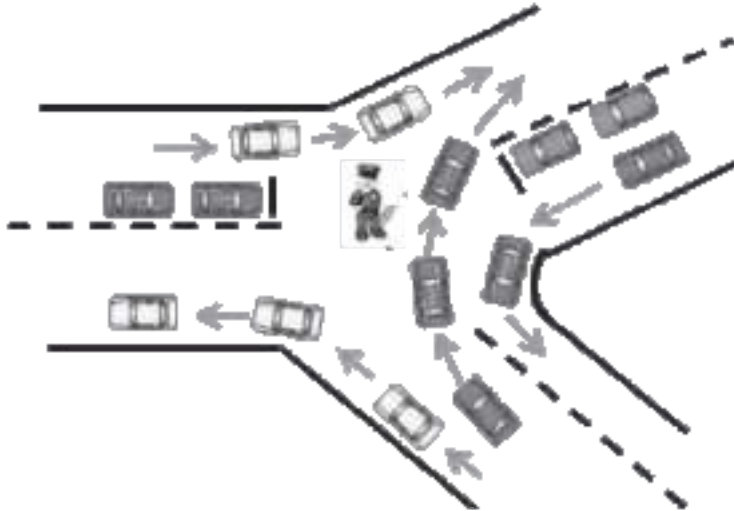
การจัดการจราจรบนถนนสามแยก มีแนวทางคือ ถ้ามีรถเลี้ยวขวามาก เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จำเป็นต้องปิดทางรถขวางเพื่อให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาหรือให้รถที่รออยู่พอให้รถทางตัดไปก่อนเพื่อให้ได้เดินผลัดกันโดยสะดวก และในขณะเดียวกันก็ยอมให้รถเลี้ยวซ้าย จากอีกสองทางผ่านไป (ดังภาพประกอบ)



ระยะที่ ๑ ปล่อยรถจากทิศตะวันออกและทิศตะวันตกเดินทางตรงและให้เลี้ยวซ้ายอีกด้านหนึ่งเดินได้



ระยะที่ ๒ รถแล่นลงทางใต้ ในขณะเดียวกันให้รถเลี้ยวซ้ายได้ทุกทาง

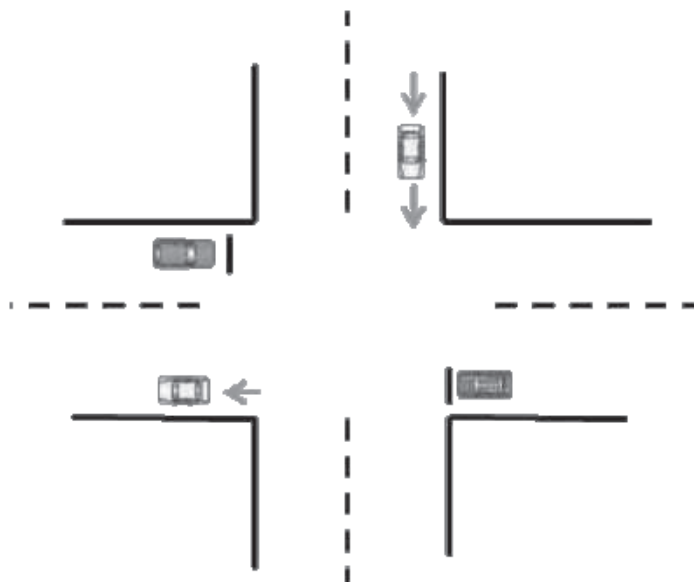


ระยะที่ ๓ ปล่อยรถจากทางใต้ไปทางทิศตะวันออกและให้รถด้านอื่นเลี้ยวซ้ายได้

ข้อสังเกต การเลี้ยวซ้ายของรถจากทิศทางใดก็ตาม ถ้าเลี้ยวได้โดยไม่กีดขวางรถที่กำลังผ่านทางแยก อยู่นั้นก็ควรปล่อยให้เลี้ยวได้ การเลี้ยวขวาตรงทางแยกรูป หรือตามธรรมดาไม่ควรห้าม เว้นแต่เห็นว่าจะ ก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ หรือช่องทางที่รถจะเลี้ยวไปนั้นไม่ปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ควบคุมอยู่ตรงทางแยก ต้องสังเกตและตัดสินใจโดยถูกต้องว่าควรห้ามหรือไม่

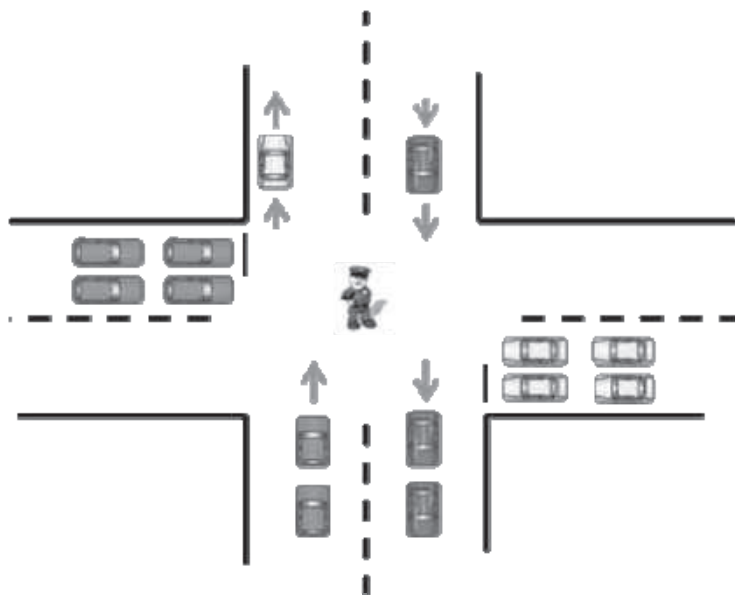
๑.๒.๔ การจัดการจราจรประเภทถนนสี่แยก

- ๑) ทางแยกที่ไม่ต้องควบคุม คือทางแยกที่มีรถยนต์ผ่านน้อย แม้จะมีการตัดกันก็มีโอกาสหยุดรอ หรือชะลอคอยกันได้โดยไม่ต้องเสียเวลานาน ทางแยกเช่นนี้ไม่ต้องการให้มีการควบคุมปล่อยให้ เติรรถกันไปตามทาง ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องไม่ออกไปยืนในทางให้คนขับรถเข้าใจผิดว่ากำลัง จัดการจราจรเป็นอันตราย

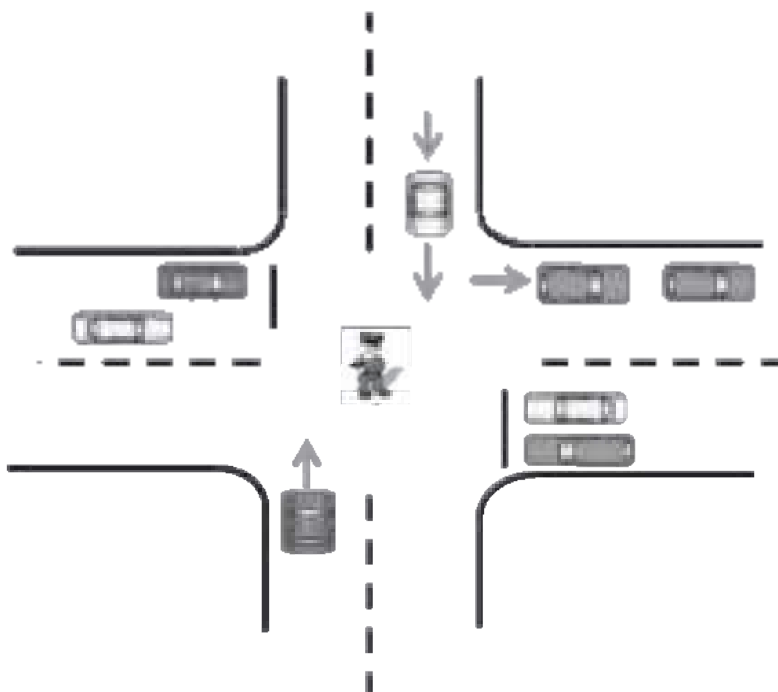


- ๒) ทางตัดกันขนาดย่อม ได้แก่ ทางแยกที่มีทางเอกหรือทางใหญ่ตัดกันกับทางโทหรือทางเล็ก รถในทางเอกจะแล่นกันมาโดยไม่ขาดสาย ซึ่งเป็นการบังคับให้รถในทางโทต้องหยุดรอเป็น

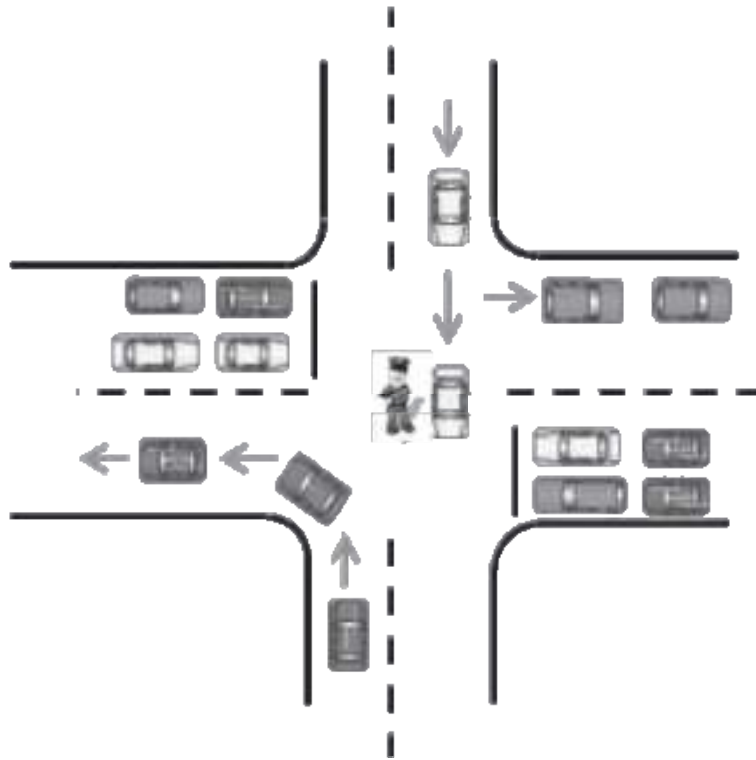
เวลานานกว่ารถในทางเอกจะเปิดช่องให้ผ่านไป ดังนั้นการจัดการจราจรจะต้องมีการควบคุมถ้าเห็นว่ารถในทางโทคายนานจำนวนมากและรถในทางเอกทิ้งระยะห่างกันแล้ว ก็ให้สัญญาณหยุดรถบนทางเอก แล้วตัดตอนให้ทางโทได้เดินรถบ้าง แล้วจึงให้ทางเอกเดินรถต่อไปสลับกันไป



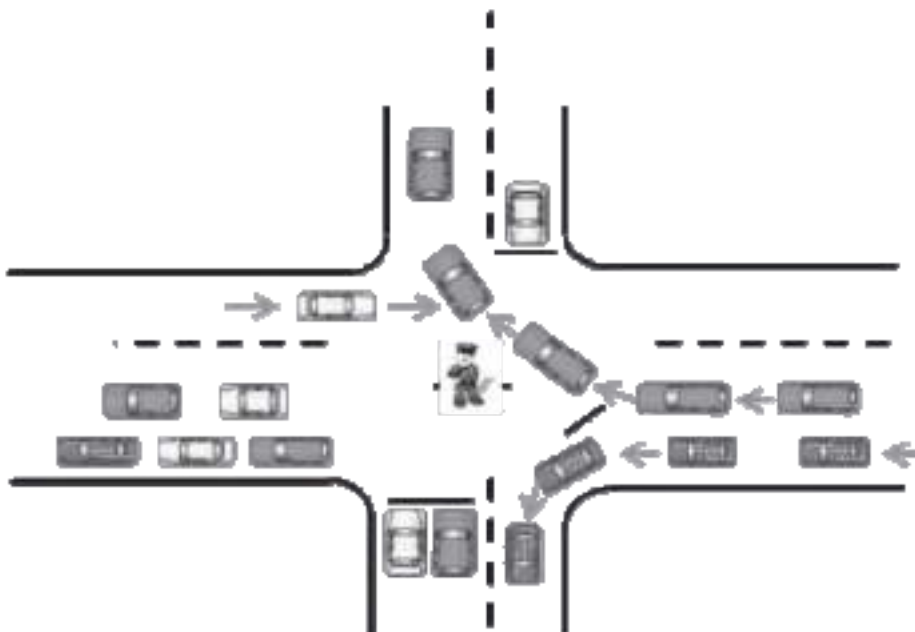
- ๓) การให้รถหยุดรอเป็นหมู่ ในขณะที่รถทางเอกกำลังแล่นตามกันอยู่ ถ้ามีรถในทางโทมาจะผ่านทางเอกก็ควรให้รถในทางหยุดรอ แม้จะมีหลายคันก็ตาม และเมื่อเห็นว่ารถที่หยุดรออยู่นั้นมากพอสมควรก็เปลี่ยนทิศทางการเดินรถ โดยห้ามรถทางเอกหยุดแล้วปล่อยรถทางโทเดินบ้างสลับกันไป คล้ายกันกับทางตัดกันขนาดย่อม แต่ข้อควรระวังก็คือ อย่าห้ามรถในทางเอกไว้นานเกิน ๑ นาทีถ้าไม่จำเป็น และให้แน่ใจว่ารถไม่ค้างบนทางแยกก่อนทำการปล่อยรถในทางต่างๆ



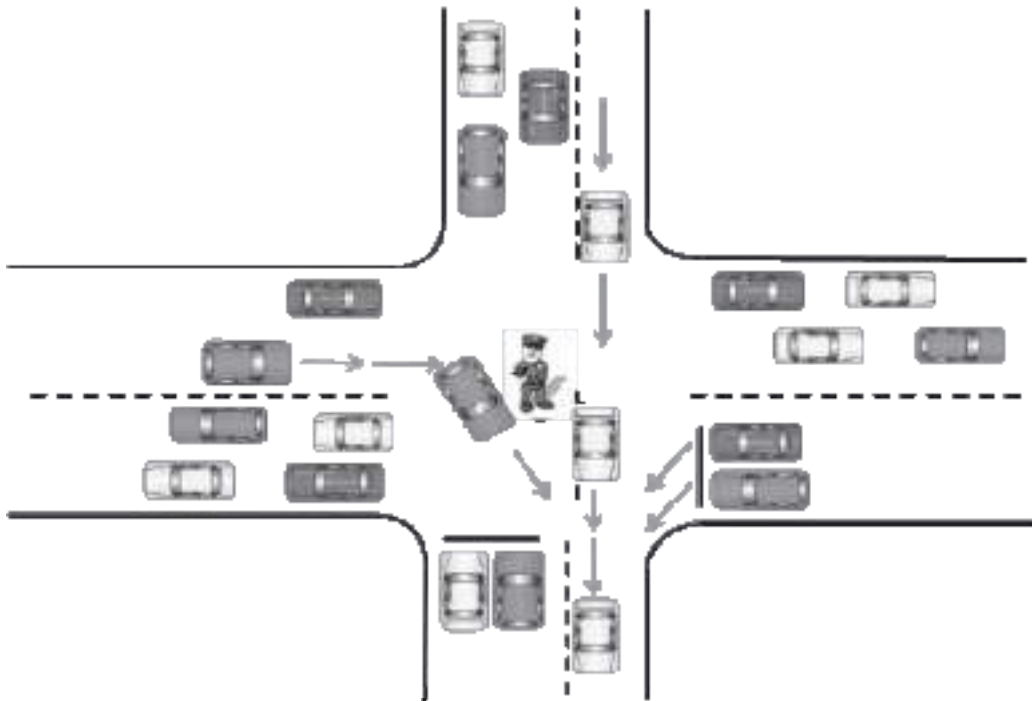
- ๔) การแบ่งเวลา คือการให้เวลากับรถทางเอกเท่าๆ กันกับทางโทในการเดินรถ เพราะว่าปริมาณรถทั้งทางเอกและทางโทมีปริมาณพอๆ กัน จึงต้องมีการแบ่งการเดินรถในเวลาที่พอๆ กัน



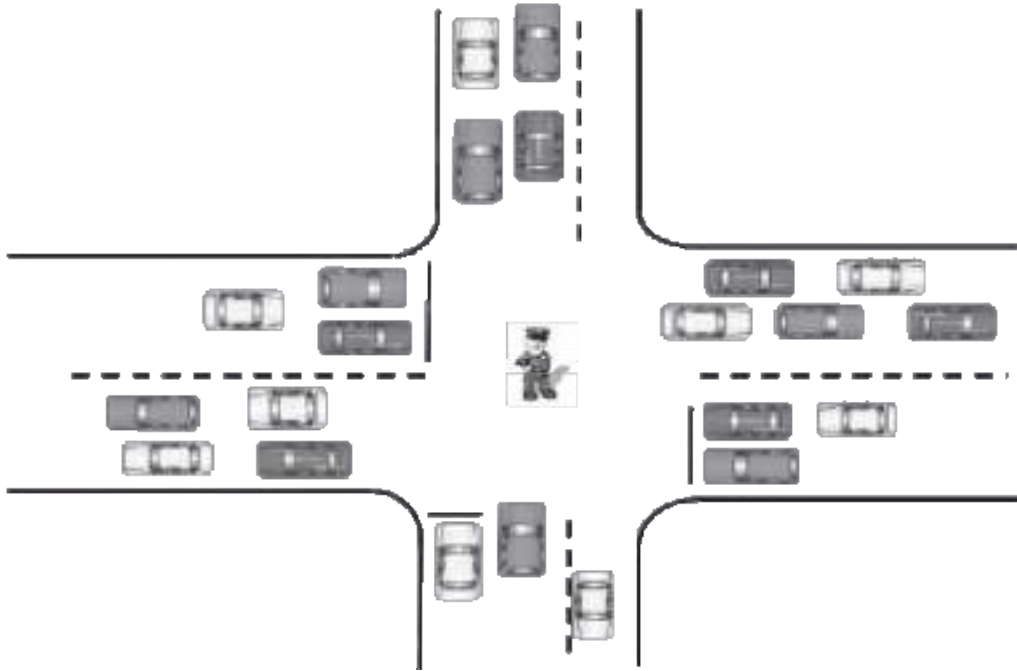
- ๕) เมื่อเกิดการอัดกันแน่น นั่นคือ ปริมาณรถทั้ง ๔ ด้านมีมาอย่างต่อเนื่องและแน่นก็ควรยืดเวลาในแต่ละด้านให้นานบ้างตามสมควร และต้องหมั่นเปลี่ยนทิศทางการเดินรถให้ถี่ขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้มีการขยับตัวกันตลอด ข้อสังเกตคือต้องระวังการหยุดรอสัญญาณทั้ง ๔ ด้าน อย่าให้รถที่เข้าทางแยกหยุดล้ำแนวกลางถนนได้ เพราะจะทำให้เกิดการติดขัดรุนแรงยิ่งขึ้น



- ๖) เหตุขัดข้องเล็กน้อย ขณะที่ทางแยกสายหนึ่งรถที่จะผ่านออกหยุดอยู่เต็มและเป็นทางออกของรถผ่านทางแยกซึ่งยังผ่านไปไม่ได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องห้ามรถที่เหลืออยู่ซึ่งกำลังรอจะผ่านไปทางนั้น ให้หยุดรออยู่ตรงหลังเส้นรอสัญญาณก่อนจนกว่าขบวนที่ปิดขวางทางจะแล่นผ่านไป และเปิดทางว่างแล้วจึงค่อยให้ไป และถ้าจำเป็นจะได้มีทางขยับขยายให้รถที่จะไปทิศทางอื่นเดินทางแยกไปก่อนได้ จะเป็นทางช่วยลดความแออัดตรงทางแยกลง แต่ถ้าเห็นว่าเหตุขัดข้องนั้นจะต้องทำให้รถที่รอจะผ่านต้องรอนาน ก็ควรให้รถที่หยุดรอเพื่อจะผ่านทางขัดข้องนั้น ผ่านออกทางช่องทางอื่นที่ไม่ขัดข้อง



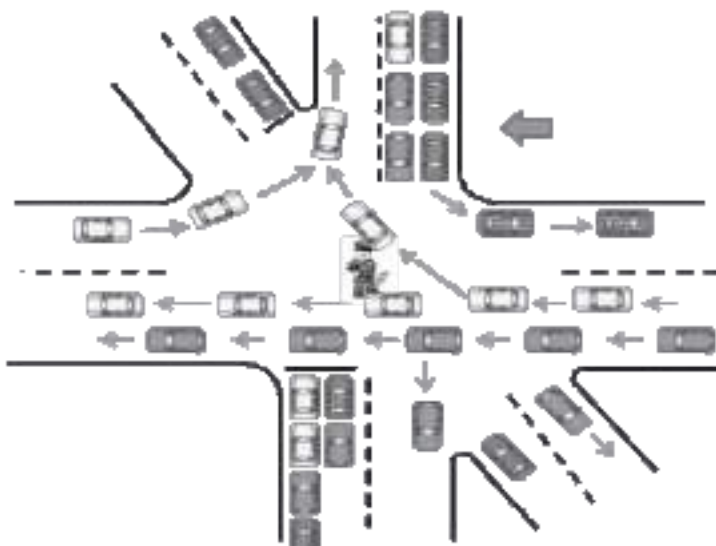
- ๗) การขัดข้องขนาดใหญ่ ตรงทางแยกที่มีรถหยุดอยู่เต็มอยู่ทั้ง ๓ ด้าน คงเหลือทางว่างเพียงทางเดียว และทางว่างนั้นกว้างพอที่จะให้เป็นทางออกของรถที่อยู่ในทางแยกได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องพิจารณาใช้ทางนั้นเป็นทางออกเดียวเพื่อให้รถต่างๆ ออกจากทางแยกไปให้หมด



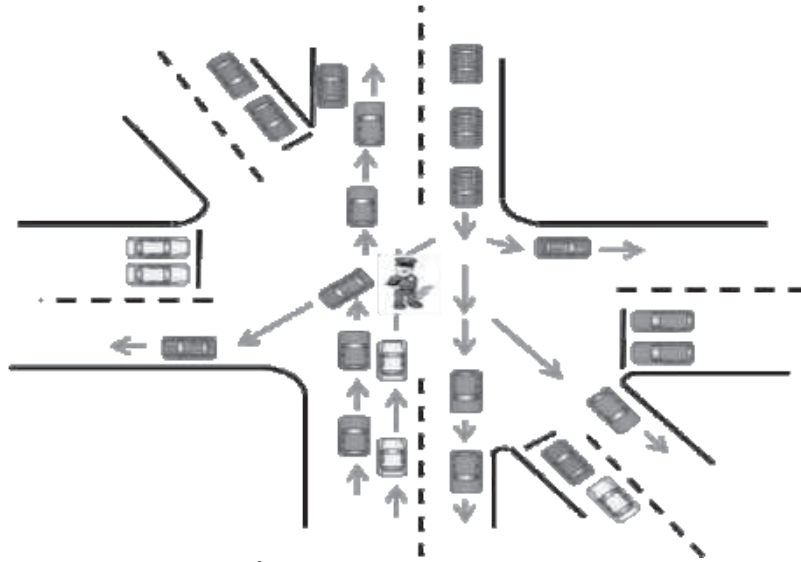
- ๘) รถแน่นทุกด้าน ลักษณะเช่นนี้เป็นการติดขัดอย่างแทบหมดทางแก้ คือ รถจากทุกด้านติดขัดหมด ดังนั้นทางที่ดีที่สุดคือ ต้องสังเกตว่าทางใดมีท่าพอจะให้รถขยับได้ก็ต้องดำเนินการทันที และที่สำคัญอย่าให้รถที่จอดรออยู่นั้นเข้ามาอยู่ในบริเวณทางแยกโดยเด็ดขาด

๑.๒.๕ การจัดการจราจรประเภทถนนห้าแยกหรือมากกว่า

การจัดการจราจรบนถนนห้าแยก จะต้องจัดทางให้รถเดินเป็นทางใหญ่ตัดกันเสีย ๒ สายแล้วปล่อยบรรดาถนน นอกจากนั้นให้เดินรถสลับกันกับถนนใหญ่ทั้ง ๓ สาย เพียงชั่วระยะสั้นๆ หรือปล่อยให้รถเลี้ยวซ้ายเลี้ยวได้หมดในขณะที่ห้ามรถทางตรงทุกด้านหยุด จากภาพประกอบจะเป็นที่เข้าใจว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่นิยมให้รถเข้ามาในบริเวณทางแยกพร้อมกันเกินกว่าจาก ๒ ทิศและเฉพาะทางที่มีวยวดยานมากกว่าทางอื่นๆ จะต้องให้เดินรถนานกว่า



ระยะที่ ๑ เปิดทางใหญ่สายตะวันออกและตะวันตก



ระยะที่ ๒ เปิดทางใหญ่สายเหนือและใต้



ระยะที่ ๓ เปิดทางรองให้ผ่านตัดกันและเลี้ยวซ้ายจากทิศทางนั้นๆ

๑.๒.๖ การจัดการจราจรประเภทถนนบนสะพาน/ทางลอด

การจัดการจราจรบนถนนบนสะพาน/ทางลอดนี้ มักจะเป็นการใช้มาตรการแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) กับสะพาน/ทางลอดที่ช่องทางจราจรมากกว่า ๒ ช่องทางจราจร ทั้งไปและกลับ โดยอาศัยการสลับตามปริมาณรถ เช่น ในช่วงเช้า ขาเข้าเมืองจะมีการเพิ่มช่องทางจราจร โดยการลดช่องทางจราจรของขาออกเมือง เพื่อเพิ่มพื้นที่จราจรในการระบายรถเข้าสู่เมือง ในทางกลับกันในช่วงเย็นก็จะเปิดช่องทางจราจรเพิ่มสำหรับขาออกเมือง โดยการลดช่องทางจราจรของขาเข้าเมือง เพื่อเร่งระบายรถออกจากเมือง เป็นต้น

๑.๓ การจัดการจราจรในเขตชุมชนเมือง และจราจรหนาแน่น

การจัดการจราจรในภาพรวม หมายถึง การจัดการจราจรของทั้งเมืองที่คำนึงถึงประโยชน์ในภาพรวมของเมืองเป็นสิ่งสำคัญที่สุด โดยถือว่าผลประโยชน์ของโครงข่าย (Network) สำคัญกว่าเส้นทาง (Route) เส้นทาง

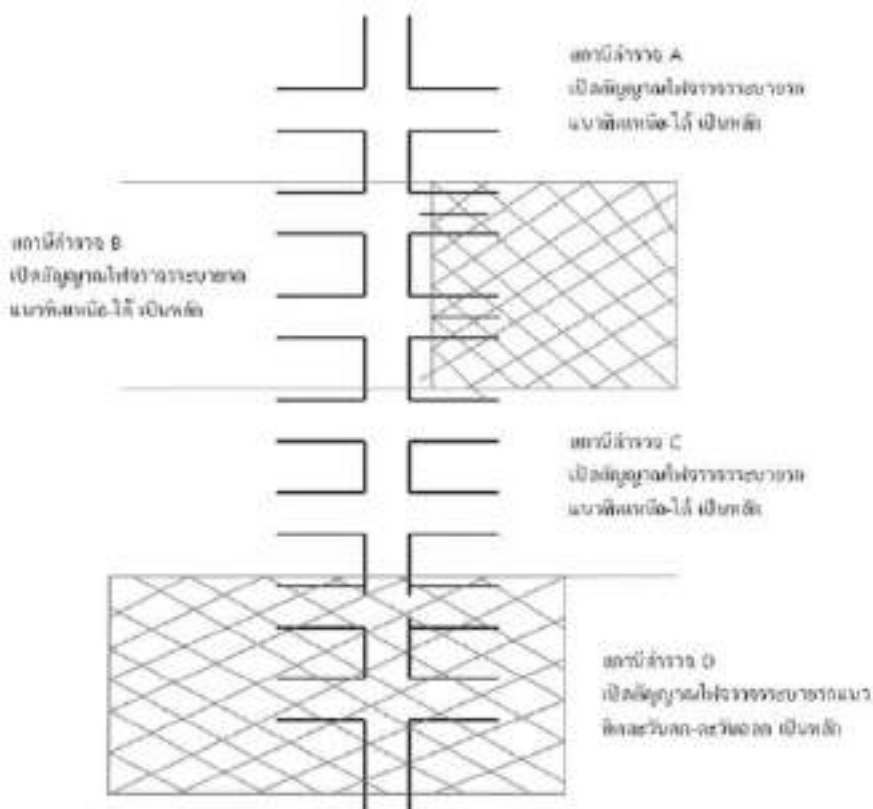
สำคัญกว่าถนน (Link) ถนนสำคัญกว่าทางแยก (Intersection) เดียว หรือจุดเดียว เป็นต้น การจัดการจราจรแบบนี้ถือว่าผลประโยชน์ของสถานีตำรวจต้องมาทีหลังของภาพรวม

การจัดการจราจรโดยในภาพรวม ประกอบด้วยวิธีการจัดการจราจรสำคัญ ได้แก่ การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง และการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย ได้แก่

๑.๓.๑ การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (Route Traffic Management) ความหมายการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง หมายถึง การจัดการจราจรที่ใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจและเทคโนโลยีจัดการ (Management) ให้มีการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรเป็นเส้นทางยาว (Route) ที่ต่อเนื่องโดยไม่มีอุปสรรค โดยเฉพาะในถนนสายหลัก (Arterial Road) ที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง (Inbound-Outbound) เพื่อให้การเดินทางมีประสิทธิภาพสูงสุด

สภาพปัญหา

๑) การจัดการจราจรปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับทางแยกที่ดูแลการจราจร แบบเป็นท่อน (Part) หรือเป็นพื้นที่ (Area) ซึ่งแบ่งแยกกันรับผิดชอบโดยสถานีตำรวจจำนวนมาก แต่ขาดการประสานงานหรือขาดเอกภาพในการบังคับบัญชาการจัดการจราจรแบบเป็นท่อน ทำให้ถนนเส้นหนึ่งมีเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมสัญญาณไฟหลายทางแยกแต่ขึ้นกับคนละสถานีตำรวจ และต่างก็เปิดสัญญาณไฟในทิศทางที่เกิดประโยชน์กับท้องที่ตัวเอง ซึ่งอาจจะไม่สัมพันธ์ต่อทิศทางจราจรหลัก ตามภาพประกอบ



๒) การจัดการจราจรบริเวณทางแยก จะระบายรถที่เห็นจากทางแยกเดียว หรือเฉพาะพื้นที่ของตัวเองให้มีความคล่องตัว ไม่ถูกตำหนิ แต่อาจขัดแย้งไม่สอดคล้องกับจุดอื่นๆ

๓) การจัดการในเขตพื้นที่หนึ่ง จะไม่คำนึงถึงเขตธุรกิจศูนย์กลางเมือง (Central Business District: CBD) ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area) ที่จะต้องเชื่อมต่อกัน ซึ่งคำนึงถึงผลประโยชน์ภาพรวมของทั้งเมืองเป็นหลัก

วิธีปฏิบัติ

๑) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค (Team Work) เป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมด มีการจัดองค์กร (Organization) ของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุม วางแผน ระดับความคิด มีความรับผิดชอบและแก้ไขปัญหาาร่วมกันโดยทั้งกลุ่มจะมีการตกลงใจ และมีความเข้าใจที่ชัดเจนในเรื่อง

- เป้าหมายของกลุ่ม

- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

๒) มีการสำรวจวางแผน โดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อกวนจราจร (Traffic Conflict Point)

๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์กัน โดยการคำนวณหรือทดลองขับขึ้นบนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทางได้แก่ จุดกลับรถทางม้าลาย คอขวด ปากซอย จุดก่อกวนจราจร เป็นต้น โดยสัมพันธ์กับทางแยกและทุกชุดทำงานประสานกัน

๕) จัดการในเรื่อง งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การพักผ่อน การออกกำลังกาย การให้รางวัล การบำรุงขวัญ โดยมีผู้รับผิดชอบ ให้ผู้ปฏิบัติได้รับการสนับสนุนครบเป็นชุดทั้งหมด (Package)

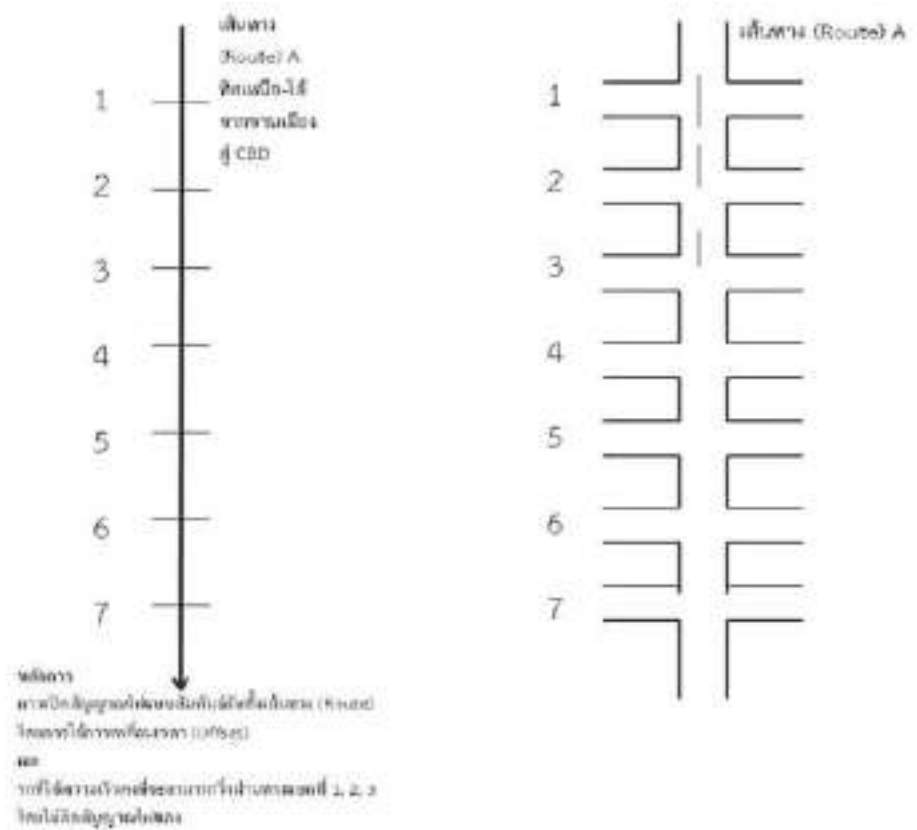
๖) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

๗) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

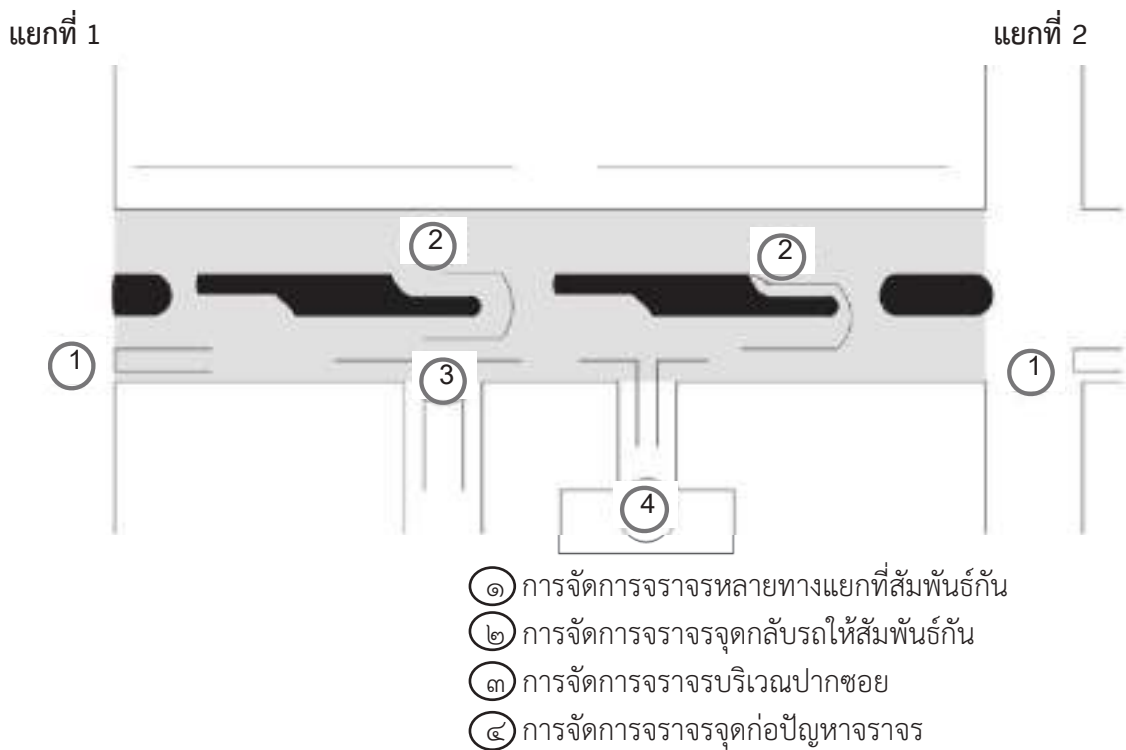
๘) มีระบบการควบคุมสั่งการ และประสานงานจากศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อให้ข้อมูลของกระแสการจราจร ปัญหาจราจร การกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน โดยมีผู้บริหารระดับสูงประจำที่ศูนย์ควบคุมฯ

๙) ทำการประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา

การจัดการจราจรเป็นเส้นทางจำเป็นจะต้องมีการวางแผน ที่คำนึงถึงความสอดคล้องของทางแยกอาทิ เปิดสัญญาณไฟแบบรับช่วงต่อเนื่องกันหลายทางแยก โดยดำเนินการกับถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง ที่จะส่งผลต่อการเดินทางของประชาชน การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (ดังภาพประกอบ)



นอกจากการจัดการจราจรเป็นเส้นทางที่มุ่งให้ การเปิดสัญญาณไฟระหว่างทางแยก (Node) มีความสัมพันธ์กันแล้ว ภายในเส้นทาง (Link) ที่เชื่อมระหว่างระหว่างทางแยก ก็จะต้องจัดการจราจรให้สัมพันธ์กันได้แก่ จัดการจุดกลับรถ ทางม้าลาย ปากซอย จุดก่อกองปัญหาจราจร เป็นต้น ซึ่งควรจะสัมพันธ์กับสัญญาณไฟของทางแยก และประสานงานสอดคล้องกันเอง



ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

๑) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเสียไป จากการติดรอสัญญาณไฟและการเดินทางแบบอ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรง

๒) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

๑) ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจมากเพื่อประจำทางแยก จุดกลับรถ คอขวด เป็นต้น ตลอดเส้นทาง เพื่อไม่ให้เกิดการติดขัด

๒) ปริมาณรถจำนวนมากจะเดินทางเข้าจากเมืองชั้นนอก หรือออกจากเมืองชั้นในอย่างรวดเร็ว หากไม่มีแผนหรือไม่มีระบบการจัดการจราจรเมืองชั้นใน และชั้นนอกมารองรับ จะเกิดการจราจรติดขัดในเมืองชั้นในเวลาเช้า และติดขัดเมืองชั้นนอกเวลาเย็น

ข้อสังเกต

๑) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง เป็นวิธีการจัดการจราจรโดยการบริหารทรัพยากรที่มีจำกัด คือ ถนน และคน ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและใช้งบประมาณน้อยมาก หากเทียบกับการก่อสร้างถนนสะพาน เป็นต้น

๒) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง มีสมมุติฐานที่ว่า คนคือเครื่องตรวจจับ (Detector) ที่มีประสิทธิภาพที่สุด ในการตรวจวัดปัญหาและแก้ไขปัญหาได้อย่างชาญฉลาด แต่จะต้องหาวิธีให้คนจำนวนมากสามารถทำงานสัมพันธ์กันได้อย่างเป็นทีมเดียวกัน

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ

การดำเนินการจัดการจราจรเป็นเส้นทางจะดำเนินการสำเร็จได้ จำเป็นจะต้องมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญในการดำเนินการดังนี้คือ

๑) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีม ในการวางแผน สั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กัน สามารถบริหารแบบเชิงรุก และทุกคนในเส้นทางต้องเป็นทีมเดียวกัน

๒) ผู้บังคับบัญชาจะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่อง งบประมาณ และค่าตอบแทน

๑.๓.๒ การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย (Network Traffic Management) ความหมายการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย หมายถึง การจัดการจราจรที่มองภาพรวม ระดับที่ใหญ่ที่สุดของเมือง โดยใช้คนและเทคโนโลยีจัดการ (Management) ให้มีการเคลื่อนตัวรถกระแสจราจรเป็นเส้นทางยาว (Route) หลายเส้นทางประกอบกันโดยเฉพาะในถนนสายหลัก (Arterial Road) ที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง (Inbound-Outbound) และเส้นทางแนววงแหวนรอบเมือง ให้สัมพันธ์กันทั้งโครงข่าย (Network) ของเมือง เพื่อให้การเดินทางมีประสิทธิภาพสูงสุด

สภาพปัญหา

๑) การจัดการจราจรปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับพื้นที่สถานีตำรวจจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการวางแผนจัดการจราจรบนโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกันให้สัมพันธ์กัน

๒) การควบคุมสั่งการที่ศูนย์ควบคุมฯ ยังมีบทบาทน้อยและขาดความเข้าใจ เรื่องลำดับความสำคัญของถนนที่เป็นถนนสายหลักกับถนนสายรอง จึงขาดการอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม

๓) การจัดการจราจรของเมือง ยังไม่ได้คำนึงถึงเส้นทางและจุดหมายปลายทางของผู้เดินทาง ที่ต้องการการจัดการในภาพรวมทั้งเมืองโดยเฉพาะ การเดินทางระหว่างเขตย่านธุรกิจการค้ากลางใจเมือง

(Central Business District: CBD) กับ ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area) ที่จะต้องเชื่อมต่อกัน ซึ่งคำนึงถึงผลประโยชน์ภาพรวมของทั้งเมืองเป็นหลัก

วิธีปฏิบัติ

๑) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค (Team Work) เป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมด มีการจัดองค์กร (Organization) ของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุม วางแผน ระดับความคิด มีความรับผิดชอบและแก้ไขปัญหาร่วมกันโดยทั้งกลุ่มจะมีการตกลงใจ และมีความเข้าใจที่ชัดเจนในเรื่อง

- เป้าหมายของกลุ่ม
- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

๒) มีการสำรวจวางแผน โดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อปัญหาจราจร (Traffic Conflict Point)

๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์กัน โดยการคำนวณหรือทดลองขับขึ้นบนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทางได้แก่ จุดกลับรถทางม้าลาย คอขวด ปากซอย จุดก่อปัญหาจราจร เป็นต้น โดยสัมพันธ์กับทางแยกและทุกชุดทำงานประสานกัน

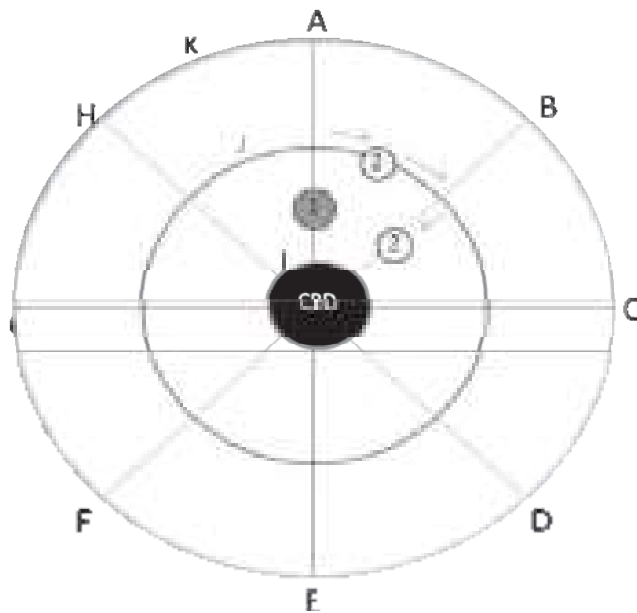
๕) จัดการในเรื่อง งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การพักผ่อน การออกกำลังกาย การให้รางวัล การบำรุงขวัญ โดยมีผู้รับผิดชอบ ให้ผู้ปฏิบัติได้รับการสนับสนุนครบเป็นชุดทั้งหมด (Package)

๖) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

๗) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

๘) มีระบบการควบคุมสั่งการ และประสานงานจากศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อให้ข้อมูลของกระแสการจราจร ปัญหาจราจร การกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน โดยมีผู้บริหารระดับสูงประจำที่ศูนย์ควบคุมฯ

๙) ทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา



CBD ย่านธุรกิจใจกลางเมืองจัดการจราจรโดยเร่งเข้าอาคารต่าง ๆ

A-H เส้นทาง (Route) แนวพุ่งเข้า-ออกเมืองเร่งเข้า

IJK แนวทางวงแหวนรอบเมืองชั้นใน ชั้นกลาง ชั้นนอก

๑ จุดที่เกิดการติดขัด หรืออุบัติเหตุ

๒ เส้นทางที่อาจหลีกเลี่ยงโดยจัดการจราจรให้เป็นทางเลือก

หมายเหตุ - เส้นตรง ๑ เส้นหมายถึงถนนสายหลักที่อยู่ในโครงข่ายซึ่งจัดเดินรถ

สวนกันได้ (Two-Way)

- ลูกศรชี้ทิศทาง ซึ่งสมมุติว่าใช้การจัดการจราจรเวลาเช้า (รถเข้า

เมืองมาก)

ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

๑) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเปล่า จากการติดสัญญาณไฟและการเดินทางแบบอ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรงในทิศเข้าออกเมือง และสามารถเลี่ยงเมืองโดยการเดินทางในแนววงแหวน

๒) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจมากเพื่อประจำทางแยก จุดกลับรถ คอขวด เป็นต้น ตลอดเส้นทางภายในโครงข่ายเพื่อไม่ให้เกิดการติดขัด จนกว่าจะมีเทคโนโลยีเข้ามาทดแทน

ข้อสังเกต

๑) ไม่ควรเปลี่ยนแปลงกระแสการไหลเวียนปกติของโครงข่าย เช่น จัดการจราจรแบบอ้อมไปมาปิดกั้นถนน จัดเดินรถสวนทิศทางการเดินทาง จัดเดินรถทางเดียว (One-Way) สวนกระแสหลัก เป็นต้น พื้นที่ในโครงข่าย ไม่ควรให้มีการจอดรถริมถนน ตั้งจุดตรวจในเวลาปกติ หรือปิดถนนจัดงาน เป็นต้น

๒) การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย เป็นความพยายามที่จะจัดการจราจรในเมืองที่มีการต่อเชื่อมของถนนไม่เป็นโครงร่างที่สมบูรณ์ ให้มีลักษณะเป็นโครงข่ายมากที่สุด เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ต้องอ้อมไปมา

๓) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ หากไม่สัมพันธ์กับโครงข่ายของเมืองแล้วจะไม่สามารถจัดการจราจรให้มันไหลได้อย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ

๑) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีม ในการวางแผน สั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กัน สามารถบริหารแบบเชิงรุก ทุกคนในโครงข่ายต้องเป็นทีมเดียวกัน

๒) ผู้บังคับบัญชา จะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่องงบประมาณ และค่าตอบแทน

๓) การจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (Traffic Control and Command Center) เพื่อใช้ข้อมูลในการจัดการจราจร แทนการยืนสั่งการตามทางแยก

๑.๔ การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ

หมายถึงการจัดการจราจรในสถานการณ์ที่มีความสำคัญซึ่งไม่ปกติธรรมดาเหมือนในชีวิตประจำวัน สามารถกล่าวสรุปเป็นสถานการณ์พิเศษได้ ๕ กรณี ดังต่อไปนี้

- ๑) การจัดการจราจรกรณีมีขบวนเสด็จฯ
- ๒) การจัดการจราจรกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ อาคารถล่ม และเหตุภัยพิบัติต่างๆ
- ๓) การจัดการจราจรกรณีมีการเดินวิ่งการกุศล
- ๔) การจัดการจราจรในการแข่งขันกีฬาสำคัญ
- ๕) การจัดการจราจรกรณีมีการประชุมสำคัญ

หมายเหตุ เนื้อหาในส่วนนี้ จะอยู่ในส่วนเนื้อหาการสอนของหัวข้อ “การบริหารจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ”

๒. การวิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขการจราจรในสถานการณ์ปกติ

๒.๑ การจัดทำระบบข้อมูลจราจร

หัวข้อ	รายละเอียด	ลักษณะรูปแบบ/	หมายเหตุ
๑. ข้อมูลพื้นฐาน ๑.๑. ข้อมูลความหนาแน่นของถนน / คน / รถ ๑.๒. ความเร็วเฉลี่ยของถนน ๑.๓. ข้อมูลทางแยกทั้งแบบมีและไม่มีสัญญาณไฟ ๑.๔. ข้อมูลอุบัติเหตุรายเดือน/ปี หรือเทศกาล แยกตามสาเหตุและพื้นที่ รวมถึงผู้เสียชีวิต	ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่	ตารางตัวเลข และกราฟต่างๆ แสดงสัดส่วน รวมถึงแผนผังที่เกี่ยวข้อง	

หัวข้อ	รายละเอียด	ลักษณะรูปแบบ/	หมายเหตุ
๑.๕. ผลการปฏิบัติจับกุม ราย เดือน/ปี แยกตามข้อหา ๑.๖. ข้อมูลผังการบังคับบัญชา ๑.๗. ข้อมูลกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจร ๑.๘. ข้อมูลครุภัณฑ์ตำรวจ เช่น รถ / รถจักรยานยนต์ / อุปกรณ์ด้านจราจร เช่น กรวยยาง รั้วแผงเหล็ก CCTV / เครื่องตรวจเมา / เครื่องมือตรวจจับกวดขัน วินัยจราจร เป็นต้น			
๒. วิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน	การเปรียบเทียบ แนวโน้มการ เปลี่ยนแปลงของ ข้อมูลในข้อ ๑. เพื่อ แสดงแนวโน้ม	กราฟต่างๆ พร้อม เส้นแนวโน้ม	
๓. สภาพการจราจรปัจจุบัน	- แผนที่เส้นสีการจราจร รวมถึงภาพจาก CCTV - รายงานอุบัติเหตุจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เช่น สื่อสารมวลชน สาธารณสุข เป็นต้น - การร้องเรียนผ่านศูนย์รับแจ้งโทรศัพท์	แผนที่และภาพเคลื่อนไหว	
๔. การบังคับใช้กฎหมายปัจจุบัน	สถิติการจับกุมรายวัน สัปดาห์ เดือน	กราฟต่างๆ พร้อม เปรียบเทียบ	
๕. ข้อมูลอื่นที่อาจเกี่ยวข้อง	- น้ำขึ้นน้ำลง - พยากรณ์อากาศ - เวลาพระอาทิตย์ขึ้นตก/	ตารางหรือภาพแผนที่	

หัวข้อ	รายละเอียด	ลักษณะรูปแบบ/	หมายเหตุ
๖. ข่าวสารที่เกี่ยวข้อง	- กิจกรรมที่อาจมีผลกระทบ - ข่าวประจำวันด้านการจราจร - โซเชียลมีเดีย	งานด้านการข่าว เช่น หนังสือพิมพ์ ทวีวี วิทยุ สื่ออินเทอร์เน็ต เป็นต้น	
๗. ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง	- สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม - สภาพการเดินทาง - อุปทาน - อุปสงค์และผลการวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจร - ผลกระทบ	ตารางและกราฟ	ข้อมูลสถิติและสารสนเทศการขนส่งและจราจร http://www.otp.go.th/index.php/link-intra/statistic.html

๒.๒ การวิเคราะห์ตามช่วงเวลา วัน สัปดาห์ เดือน

ในสถานการณ์ต่างๆ กัน ที่มีการจัดการจราจรสถานการณ์ทั่วไป เป็นการจัดการจราจรที่ได้วิเคราะห์ออกมาเป็นเหตุการณ์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักจะต้องเผชิญในชีวิตประจำวัน มีแนวทางปฏิบัติดังนี้

๒.๒.๑ การควบคุมสัญญาณไฟจราจรทางแยก

สภาพปัญหา

- เจ้าหน้าที่ตำรวจมักจะเปิดสัญญาณไฟรอบยาวหรือให้สัญญาณไฟเขียวจังหวะใดจังหวะหนึ่งเป็นเวลานาน เพราะเข้าใจว่าเป็นการเร่งระบายรถที่ดี

- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำทางแยกต่างๆ ควบคุมทางแยกโดยไม่ได้อ้างแผนล่วงหน้าที่จะทำงานให้สัมพันธ์กัน บางแห่งทำงานขัดแย้งกัน เช่น ไม่คำนึงถึงทิศทางหลักทิศทางรองหรือปริมาณรถตลอดเส้นทาง

- เจ้าหน้าที่ตำรวจปล่อยให้รถหยุดค้างทางแยก หรือมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรที่ทางแยก

แนวทางปฏิบัติ

- เปิดสัญญาณไฟรอบสั้น ซึ่งในทางทฤษฎีก็ปฏิบัติคือ ๑๕๐ - ๑๘๐ วินาทีต่อรอบ เฉลี่ยประมาณ ๔๕ วินาทีต่อด้าน แต่ในทางปฏิบัติ เช่น กรณีกรุงเทพมหานครนั้น มีการจราจรหนาแน่นเกินจุดอิ่มตัว สภาพผิวการจราจรที่มีจุดการก่อสร้างขนาดใหญ่ เป็นต้น อาจจะผ่อนผันได้แล้วแต่สถานการณ์

- จัดการจราจรเป็นเส้นทาง โดยเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กันตลอดเส้นทาง (Route) โดยให้มองการจราจรในภาพรวมหรือมองที่เมืองทั้งหมด มากกว่ามองผลประโยชน์ของทางแยกเดียวโดยผู้บังคับบัญชาสมัยใหม่ จะต้องไม่ตำหนิพื้นที่ที่มีรถติดแต่จะต้องหาสาเหตุให้แน่ชัดเสียก่อน

- ป้องกันรถหยุดค้างทางแยก และควบคุมการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก
- ให้มีการประสานงานเพื่อให้สามารถเร่งระบายการจราจรได้อย่างต่อเนื่อง

๒.๒.๒ การจัดการจราจร ณ จุดกลับรถ

สภาพปัญหา

- สถานีตำรวจจำนวนมาก มักจะปิดจุดกลับรถเพื่อให้ผู้ขับเลยไปกลับท้องที่อื่น แต่ผู้ขับขี่หาที่กลับรถไม่ได้ จึงเกิดการเดินทางที่ไม่จำเป็นจำนวนมาก เช่น กรุงเทพมหานคร เป็นต้น
- เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งประจำจุดกลับรถ ปลอมให้มีการกลับรถมาตัดกระแสรถที่ได้สัญญาณไฟเขียว ทำให้รถทางตรงถูกรบกวนและใช้พื้นที่ถนนได้ไม่เต็มที่
- เจ้าหน้าที่ตำรวจปล่อยให้ตั้งแถวรถกลับนานจนเกิดแถวคอย (Queue) ล้นออกนอกช่องกลับไปรบกวนการเดินทางของรถช่องทางอื่น

แนวทางปฏิบัติ

- ไม่ควรปิดจุดกลับรถบนถนนทั้งหมดตลอดเส้นทาง แต่ควรจัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดกลับรถในจุดที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมิให้เกิดการเดินทางที่ไม่จำเป็น เพราะจะสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น
- ในกรณีที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดกลับรถ ควรควบคุมความยาวแถวคอย (Queue Length) ที่จะรถกลับรถ ไม่ให้ยาวจนเกิดขัดขวางรถที่วิ่งในช่องจราจร (Lane) อื่นและจัดให้กลับรถเป็นจังหวะสั้นๆ เป็นระยะ
- ในกรณีที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดกลับรถไว้หลายจุด ควรประสานการกลับของแต่ละจุดกับการควบคุมสัญญาณไฟทางแยกให้สัมพันธ์กัน เช่น ให้ใช้ช่วงเวลาที่ทางแยกเปิดสัญญาณไฟแดง จัดให้กลับรถพร้อมๆ กัน เพื่อมิให้ตัดกระแสรถทางตรงขณะได้สัญญาณไฟเขียว โดยเจ้าหน้าที่ตัดรถทางตรงไว้แต่เนิ่นๆ เพื่อเตรียมพื้นที่รับรถที่กลับในถนนก่อน เมื่อผู้ขับขี่กลับรถแล้วจะมีพื้นที่ว่างให้เข้าไปเต็มได้พอดีกับจำนวนความยาวของแถวคอย ก่อนที่จะได้สัญญาณไฟเขียวแล้วออกตัวไปบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง

๒.๒.๓ การจัดการจราจรถนนที่มีลักษณะเป็นคอขวด (Bottle Neck)

สภาพปัญหา

ถนนที่มีลักษณะทางกายภาพเป็นคอขวดหรือเกิดคอขวดจากการก่อสร้าง เป็นต้น หากมีรถหนาแน่นมาก จะสร้างปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากมีการบีบแย่งทางกันบริเวณคอขวด และเกิดความล่าช้า (Delay)

- บริเวณคอขวดอาจเกิดอุบัติเหตุ จึงควรจัดกำลังเจ้าหน้าที่มาประจำเพื่อจัดการจราจร

แนวทางแก้ไข

- ในกรณีการจราจรหนาแน่นมาก อาจใช้เจ้าหน้าที่ปล่อยรถทีละจุด เท่าจำนวนช่องทาง (Lane) ที่ไปได้ของถนน เช่น ก่อนเข้าคอขวดมี ๔ ช่องทาง ผ่านไปได้จะลดลงเหลือ ๓ ช่องทาง ก็อาจจัดแบ่งให้เดินทางทีละ ๓ ช่อง แต่แบ่งเป็นจังหวะ เช่น ช่องทางที่ ๑ ๒ ๓ เป็นจังหวะแรก ๒ ๓ ๔ เป็นจังหวะที่สอง และ ๓ ๔ ๑ เป็นจังหวะที่สาม
- ในกรณีการจราจรไม่หนาแน่นมาก อาจใช้การวางกรวยหรือแผงกั้นบีบให้รถปรับตัวหรือจัดแถวเป็นทางยาวก่อนถึงคอขวด ซึ่งจะเกิดการปรับตัวโดยไม่เกิดความล่าช้าและไม่จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ประจำมาประจำ

๒.๒.๔ การจัดการจราจรหน้าโรงเรียน

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจราจรหน้าโรงเรียนเกิดขึ้นจากแถวคอย (Queue) ของรถผู้ปกครองจำนวนมากที่ต้องการเดินทางเข้าประตูโรงเรียน บางครั้งมีมากกว่า ๑ แถว ทำให้เกิดขวางช่องทางจราจรอื่น ส่วนในเวลารถที่ออกจากประตูโรงเรียนก็อาจตัดกระแสการจราจรของช่องทางที่ ๑ และ ๒ ทำให้รถทางตรงติดขัด

- รถผู้ปกครองมาจอด รอรับนักเรียนบนถนนหน้าโรงเรียนในเวลาเย็น ทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจร

- ผู้ปกครองมาส่งนักเรียน แต่ไม่ได้เตรียมตัวทำให้เวลาจอดส่งนาน เช่น หยิบกระเป๋าค้นหาของเป็นต้น จะทำให้เกิดความล่าช้า

- ผู้ปกครองถือโอกาสขณะรถติด ให้นักเรียนลงจากรถกลางถนน เมื่อรถเคลื่อนตัวได้นักเรียนยังลงจากรถไม่เสร็จทำให้รถทั้งแถวต้องรอ ที่จอดรถของโรงเรียนคับคั่ง เพราะจอดรถไม่เป็นระเบียบหรือให้รถจอดทำให้เกิดขวางรถคันอื่น เป็นผลให้รถจากภายนอกเข้าที่จอดรถไม่ได้

- มีแม่ค้า รถเข็นแผงลอย บนทางเท้า ทำให้คนต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร

แนวทางแก้ไข เกี่ยวกับปัญหาจราจรหน้าโรงเรียนมีได้หลายระดับ ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาและความหนาแน่นรองรับสภาพการจราจรภายนอก แต่โดยทั่วไปอาจมีแนวทางแก้ไขดังนี้

- ห้ามจอดรถริมถนน และภายในซอยบริเวณหน้าโรงเรียนเวลาเช้า-เย็น

- จัดที่จอดรถเฉพาะส่งหรือรับนักเรียนที่บ้านหน้าโรงเรียน แต่จะต้องกระทำด้วยความรวดเร็วโดยฝึกให้นักเรียนเตรียมตัวลงพร้อมกระเป๋า มีลูกเสือมาช่วยเปิดประตูรถ เป็นต้น

- จัดที่จอดรถนอกโรงเรียนให้ผู้ปกครองจอดรถและรับส่งนักเรียนในที่ซึ่งจัดไว้

- จัดการข้ามถนนโดยมีลูกเสือช่วยให้เกิดการตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด

- หากจำเป็นต้องมีรถเข้า - ออกประตูโรงเรียน อาจวางกรวยยาง ๑ ช่องในเวลาเช้าเย็น ให้มีแถวเข้าและออกจากโรงเรียน ๑ ช่อง เพื่อมิให้ตัดกระแสการจราจร

- ช่วยโรงเรียนวางแผนการจัดการลานจอดรถ (Parking) ของโรงเรียน ให้มีลักษณะหมุนเวียนเข้าจอด-ออกที่จอดรถ โดยสะดวกและรวดเร็ว

- กวดขันแม่ค้า รถเข็น แผงลอยมิให้เกิดขวางการเดินทาง และผิวการจราจร

- สนับสนุนการใช้รถร่วมกัน (Car Pool) ส่งเสริมรถรับส่งนักเรียน (School Bus) โดยตำรวจอำนวยความสะดวกให้จอดรถในที่พิเศษ และได้รับลำดับความสำคัญ (Priority) อาจรวมไปถึงรถแท็กซี่ รถรับจ้างสาธารณะต่างๆ

๒.๒.๕ การจัดการจราจรหน้าห้างสรรพสินค้า

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจราจรหน้าห้างสรรพสินค้ามีลักษณะคล้ายกับหน้าโรงเรียนคือ แถวของรถที่จะเข้าห้างสรรพสินค้ามีจำนวนมากกว่า ๑ แถว เมื่อมีการลดราคาสินค้า ทำให้รถติดตลอดทั้งเส้นทาง

- บริเวณที่จอดรถไม่เพียงพอ ทำให้รถเข้าที่จอดรถไม่ได้เกิดแถวคอย (Queue) ยาวออกมายังถนนภายนอก กีดขวางการจราจรบนถนน

- ห้างสรรพสินค้าไม่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่าที่จอดรถเต็มแล้ว ทำให้ประชาชนยังคงเดินทางมายังห้างสรรพสินค้า และยังตั้งแถวคอยหน้าทางเข้าถนนภายในบริเวณห้างและลานจอดรถ มีรถจอดกีดขวางหรือตั้งวางสิ่งของทำให้การหมุนเวียนรถไม่สะดวก

แนวทางการแก้ไข

- วางกรวยยางหน้าห้างสรรพสินค้า สำหรับรถเลี้ยวเข้าหรือออกห้าง ๑ ช่องทาง และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำ โดยห้างสรรพสินค้าควรแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าเพื่อวางแผนจัดการจราจรเมื่อมีกิจกรรมที่จะเกิดปัญหาจราจรทุกครั้ง
- จัดที่จอดรถภายในห้าง และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ทราบถ้าที่จอดรถเต็มแล้ว โดยให้ห้างสรรพสินค้าเตรียมที่จอดรถสำรองไว้ล่วงหน้า
- บริเวณถนนโดยรอบภายในเขตของห้างสรรพสินค้า จะต้องมียช่องทางเดินรถที่สะดวก ไม่มีการจอดกีดขวางหรือรับส่งของ ซึ่งทำให้รถที่จะเข้าลานจอดรถหรือออกจากลานจอดรถติดขัดโดยห้างสรรพสินค้าจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยมาดูแล
- ห้างสรรพสินค้าควรจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดูแลการเข้าจอดรถที่ชั้นต่าง ๆ ของลานจอด ให้สามารถเข้าจอดหรือออกจากที่จอดรถได้รวดเร็ว
- แนะนำให้ห้างสรรพสินค้า ลดเวลาในการรับบัตรจอดรถ
- จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของห้างสรรพสินค้า ด้านการจัดการจราจร การใช้วิทยุสื่อสาร การฝึกซ้อมรับเหตุการณ์ และตั้งห้องควบคุมจราจร (Control Room) ของห้าง เป็นต้น
- อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การข้ามถนน การจอดรถรับส่งโดยสะดวกเป็นพิเศษ

๒.๒.๖ การจัดการจราจรหน้าตลาดสด

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจราจรริมถนนด้านหน้าตลาด และการจอดรับส่งของซ้อนคัน ทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจร และเกิดคอขวดบริเวณหน้าตลาด
- การตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าทำให้ประชาชนต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร
- ประชาชนไม่ใช้ทางข้ามเมื่อเดินข้ามถนน แต่เดินหรือขึ้นรถข้ามถนนตัดกระแสการจราจรตลอดเวลา

แนวทางการแก้ไข

- ห้ามจอดรถด้านหน้าตลาด โดยเตรียมที่จอดรถไว้ และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคอยกวดขันผู้ที่ฝ่าฝืนจอดรถด้านหน้าตลาด
- จัดการจราจรทางเข้าออกตลาด ให้มีช่องทางที่รถบรรทุกของสามารถวิ่งในถนนและโดยรอบตลาดได้สะดวกไม่ให้ผู้ค้ามาวางสิ่งของกีดขวาง เพราะจะทำให้เกิดแถวคอยของรถและติดพันมายังถนนภายนอก
- จัดทางเดินระหว่างที่จอดรถกับทางเข้าตลาด ให้มีความสะดวก ประชาชนไม่ต้องมาเดินบนผิวการจราจร
- ควบคุมทางข้ามให้เป็นระเบียบโดยจัดเจ้าหน้าที่หรือ อาสาสมัครควบคุม ให้มีการข้ามถนนหรือเป็นรถตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด

๒.๒.๗ การจัดการจราจรหน้าอาคารบริษัทขนาดใหญ่

สภาพปัญหา

- เวลาเช้าจะมีรถเข้าในอาคารเป็นจำนวนมาก เกิดแออัดบนถนน อาคารไม่สามารถจัดให้รถเข้าอาคารได้อย่างรวดเร็ว บางครั้งมีรถที่อยู่ท้ายแถวแหงหน้าขึ้นมาเปิดช่องทางที่ ๒ เพื่อแย่งเข้าในอาคาร
- เวลาเย็นเมื่อเลิกงาน จะมีรถออกจากอาคารจำนวนมากพร้อมๆ กัน แต่ถนนด้านหน้าอาคารมีรถหนาแน่น รถในอาคารออกไม่ได้ และเมื่อออกมาจะมีจำนวนมากตัดกระแสการจราจรหลายช่อง (Lane) จนทำให้การจราจรติดขัด

แนวทางแก้ไข

- วางกรวยยาง ให้รถเข้าออกอาคารในช่วงโมงเร่งด่วน ๑ ช่องทาง เพื่อให้มีรถเข้าออกอาคารเป็นระเบียบ และมีการตัดกับกระแสการจราจรน้อยที่สุด
- เร่งระบายรถช่วงเช้า-เย็น บริเวณหน้าอาคาร โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจมาประจำให้รถเข้าออกให้เป็นไปโดยความเรียบร้อย และกวดขันการกระทำผิด เช่น รถจอดริมถนน
- ประสานงานกับอาคาร เกี่ยวกับการเข้า-ออก ที่จอดรถชั้นต่างๆ ที่รวดเร็วในเวลาเช้า เย็น เช่น เข้าจอดรถโดยไม่ถอยหลังเข้าช่องจอดรถ (หันหัวรถออก) เพื่อรถคันหลังไม่ต้องรอ
- สนับสนุนให้มีการทำงานเหลื่อมเวลาของพนักงาน
- สนับสนุน การใช้รถร่วมกัน (Car Pool) การใช้รถแท็กซี่ รถประจำทาง รถไฟฟ้า เป็นต้น โดยอำนวยความสะดวกด้านที่จอดรถ ทางข้ามถนน แสงสว่าง การเดินเท้าและรักษาความปลอดภัย
- ช่วยฝึกฝนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของอาคาร เกี่ยวกับการจัดการจราจร การใช้วิทยุสื่อสารและการซ่อมเผชิญเหตุ เป็นต้น

๒.๒.๘ การจัดการจราจรหน้าสถานีขนส่ง

สภาพปัญหา

- รถแท็กซี่ รถรับจ้าง จอดริมถนนเพื่อรอรับผู้โดยสารทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจร
- มีรถจากภายนอกตั้งแถวเข้าประตูมากกว่า ๑ ช่องจราจรทำให้ปิดขวางการจราจรบนถนนใหญ่

- มีรถจอดกีดขวางหรือ ขนถ่ายสิ่งของ บนถนนภายในบริเวณสถานี ทำให้รถภายนอกไม่สามารถเข้าไปในสถานีได้ เกิดแออัด (Queue) ติดพันมาถึงด้านนอก

- ที่จอดรถของสถานีขนส่งไม่เพียงพอ มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบ เข้าออกได้ยาก

แนวทางแก้ไข

- ห้ามจอดรถหน้าสถานีขนส่ง หรือบริเวณถนนภายในสถานีขนส่ง โดยเตรียมที่จอดรถไว้และกวดขันจับกุมรถที่จอดฝ่าฝืน
- จัดการจราจรทางเข้าออกและภายในบริเวณสถานีให้หมุนเวียน ไม่หยุดชะงัก เช่น กวดขันไม่ให้มีรถจอดขวางทาง จอดล้ำรถ ขนถ่ายสิ่งของบนถนน มีรถเข็นขายของ กีดขวางการหมุนเวียนของรถในบริเวณสถานี
- วางกรวยยางบริเวณหน้าสถานีสำหรับรถเข้า-ออก ๑ ช่องหากมีการจราจรหนาแน่น และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำเพื่อจัดการจราจร
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรืออาสาสมัคร สนับสนุนจัดการจราจรและการเดินข้ามทางม้าลาย หน้าสถานีให้ตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด

- อำนวยความสะดวกแก่รถประจำทาง รถตู้มวลชน รถแท็กซี่ที่จะเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารโดยอาจขอให้ทางสถานีขนส่ง จัดที่จอดรถและทางเดินเท้าให้เป็นพิเศษเพื่อให้เกิดความสะดวกที่สุด
- กวดขันจับกุมรถโดยสารที่จอดรับส่งผู้โดยสารนอกสถานี จอดรถซ้อนคันและก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

๒.๒.๙ การจัดการจราจรบริเวณที่มีการขุดเจาะถนนหรือก่อสร้างสภาพปัญหา

- เกิดปัญหาคอขวดบนผิวการจราจรที่มีการขุดเจาะหรือก่อสร้าง ทำให้รถแย่งทางกัน
- การขุดเจาะถนนหรือก่อสร้างบางแห่งไม่มีป้าย หรือดวงไฟเตือนผู้ขับขี่ทำให้รถเบรกระงับชิดและเป็นอันตรายในเวลากลางคืน
- การก่อสร้างบางแห่งกระทำในถนนซอย ที่จัดให้เดินรถได้ช่องทางเดียวรถไม่สามารถสวนทางกันได้ แต่ผู้ก่อสร้างก็ไม่จัดเจ้าหน้าที่มาควบคุม ทำให้รถที่วิ่งสวนทางกันเข้าไปติดขัดภายในซอย ไม่สามารถถอยรถออกมาได้

แนวทางแก้ไข

- ประชาสัมพันธ์ประชาชนให้หลีกเลี่ยงบริเวณที่มีการก่อสร้าง และแนะนำเส้นทางอื่น
- ห้ามจอดรถบริเวณใกล้จุดที่ก่อสร้าง เพื่อมิให้มีจุดก่อปัญหาเพิ่มขึ้นอีก
- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำหากมีปริมาณรถหนาแน่นหรือมีรถฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณนั้นมาก
- ควบคุมให้ผู้ก่อสร้างติดตั้งป้าย ดวงไฟบริเวณที่มีการขุดเจาะหรือทางเบี่ยง เป็นต้น ให้ประชาชนเห็นได้ชัดเจนและสามารถตัดสินใจทัน ก่อนจะเกิดอุบัติเหตุ
- กรณีที่มีการก่อสร้างในถนนซอย รถเดินได้ช่องทางเดียว จะต้องจัดผู้ควบคุมหรือให้สัญญาณธงแก่ผู้ขับขี่ เพื่อจัดให้รถวิ่งสวนกันได้ทีละด้านมิให้เกิดการติดขัดภายในซอย

๒.๒.๑๐ การจัดการจราจรเมื่อมีการติดขัดเป็นวงแหวน (Grid Lock)

สภาพปัญหา

- การจราจรติดขัดเป็นวงแหวน เป็นปัญหาที่มักจะเกิดขึ้นกับย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง (CBD) ที่มีการจราจรหนาแน่นสูง
- สาเหตุของการติดขัดเป็นวงแหวน ได้แก่ เกิดจากความต้องการเดินทางมายังพื้นที่เดียวกันในเวลาเดียวกันเป็นจำนวนมาก แต่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรทำให้เกิดความล่าช้า (Delay) เกิดความยาวรถ (Queue Length) ยันแยกชนแยก ติดพันกันเป็นวงกลม ซึ่งอาจขยายจากใจกลางเมืองลุกลามไปยังชานเมืองในเวลาอันรวดเร็ว

- เมื่อเกิดติดขัดเป็นวงแหวนประชาชนไม่สามารถหลบเลี่ยงใช้เส้นทางอื่นหรือกลับรถได้ เพราะมีรถเต็มทุกพื้นที่ รถต้องจอดหยุดนิ่งเป็นเวลานาน (๑ ถึง ๒ ชั่วโมง)
- วงแหวนหนึ่งอาจก่อให้เกิดวงแหวนที่สองได้หากปล่อยทิ้งไว้เป็นเวลานานการติดขัดเป็นวงแหวน เช่น วงแหวนในกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

แนวทางแก้ไข

- เมื่อเกิดการติดขัดเป็นวงแหวน ตรวจสอบพื้นที่ของวงแหวนให้แน่ชัด
- ปิดถนนด้านขาเข้าวงแหวนทุกด้าน

- เร่งระบายรถออกจากวงแหวนเพียงอย่างเดียว โดยระดมกำลังเจ้าหน้าที่จราจรและสายตรวจ มาควบคุมทุกทางแยก

- ประชาสัมพันธ์ประชาชนภายนอกให้หลีกเลี่ยงเส้นทางเข้าในวงแหวน ให้ประชาชนในเขตพื้นที่วงแหวน ชะลอการเดินทางออกจากอาคารจนกว่าการจราจรเป็นปกติ

- ตรวจสอบเส้นทางจราจรในเขตวงแหวน จัดการรถจอดกีดขวาง หรือรถฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น รถค้ำทางแยก รถที่กลับรถหรือออกจากซอย กีดขวาง (Block) ถนนไว้ เป็นต้น เพื่อเปิดเส้นทางให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ตลอดแนวโครงข่ายวงแหวน

- ประสานงานกับศูนย์ควบคุมการจราจร รับฟังคำแนะนำ ไม่ตัดสินใจโดยไม่ขอคำแนะนำ เช่น เร่งระบายรถในพื้นที่ตัวเองเป็นหลัก

- เมื่อการจราจรผ่อนคลาย เปิดให้ประชาชนเดินทางเข้าในพื้นที่วงแหวนได้ โดยเปิดสัญญาณไฟรอบสี่

- การป้องกันการก่อตัวของวงแหวน จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นสายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่น ประจำจุดในชั่วโมงเร่งด่วน ป้องกันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น รถค้ำกลางทางแยก ซึ่งเป็นสาเหตุของความล่าช้า (Delay) และจุดตันของกระแสการไหลเวียนอีก ขณะเดียวกันก็ต้องป้องกันมิให้เกิดแถวของรถบนถนนยาวจนถึงแยกชนแยก เช่น ควบคุมมิให้แถวความยาวของรถบนถนนเกินกว่า ๗๕ % ของพื้นที่ถนน ซึ่งหากหลายพื้นที่ในวงแหวนติดขัดติดต่อกันจะเกิดเป็นการติดขัดทั้งวงแหวนขึ้น

๒.๓ การวิเคราะห์พฤติกรรมคนขับที่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม

องค์ประกอบของการจราจร มีอยู่ ๔ ประการ คือ

๒.๓.๑ คนขับ (Driver) คนโดยสาร (Passenger) และคนเดินถนน (Pedestrian) หรือในภาพรวมก็คือ คน (Human)

๒.๓.๑.๑ คนขับ (Driver) เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน ๓ ลักษณะ

๑) สมรรถนะในการขับรถ มีปัจจัยเกี่ยวข้องดังนี้

A. ปัจจัยทางกายภาพ (Physical Factors) ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น (Vision) การได้ยิน (Hearing) และการมีปฏิกิริยาโต้ตอบ (Reflection) นอกจากสมรรถนะหรือความสามารถในการขับรถนั้น เกี่ยวข้องกับความพร้อมของร่างกาย ความเมา ความง่วง เป็นต้น

B. ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological Factors) ได้แก่ อารมณ์ (Emotion) ความสนใจ (Interest) ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า เป็นต้น

C. ปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อม (Environmental Conditions) ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง เป็นต้น

๒) การตัดสินใจ

การตัดสินใจ (Decision Making)

จะเกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการตัดสินใจ (Perception- Reaction Time: PIEV) คือ ระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางประสาทสัมผัสต่างๆ เช่น ตา หู การสัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการอย่างใดอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์ เช่น ให้นมือและเท้าเหยียบเบรก การเลี้ยวซ้ายหรือขวา หรือหยุดรถ เป็นต้น ระยะเวลาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนี้ คือระยะเวลาในการตัดสินใจนั่นเอง

การตัดสินใจเกี่ยวกับการจราจร (Traffic Decision Making)

การตัดสินใจดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง ควรยึดหลักการประเมินระหว่างปริมาณ และคุณค่า (Quantification Versus Valuation) เช่น คำนึงถึงผลเสียต่อสภาพแวดล้อม, การเกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของประชาชน และผลกระทบทางเศรษฐกิจว่ามีความเหมาะสมเพียงใด เกิดผลดี ผลเสียและผลกระทบต่อสิ่งใดบ้าง โดยคำนึงถึงทางเลือกที่ดีที่สุด โดยการประเมิน (Evaluation) ทางเลือกทางวิชาการ ซึ่งได้มาจากการศึกษา

ทฤษฎีของระยะเวลาในการตัดสินใจ (PIEV) ประกอบไปด้วยองค์ประกอบ ๔ ประการ คือ

P มาจาก Perception Time คือ ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์

I มาจาก Intellection Time คือ ระยะเวลาใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่เห็นคืออะไร

E มาจาก Emotion Time คือ ระยะเวลาใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอะไรต่อไปกับสถานการณ์ หรือสิ่งที่เห็นนั้น

V มาจาก Volition Time คือ ระยะเวลาซึ่งใช้ในการปฏิบัติการตามที่สมองสั่งการ

ค่าของ PIEV มีความสำคัญต่อปัญหาการจราจร สาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากการตัดสินใจไม่ฉับพลันของ ผู้ขับขี่ คนโดยทั่วไปควรมี PIEV ประมาณ ๑-๒ วินาที มาตรฐานการออกแบบของ AASHO (American Association Of State Highway Officials) กำหนดค่า PIEV เท่ากับ ๒-๒.๕ วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกลหรือพบปัญหาที่ยากต่อการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น ๔ วินาที ในทางวิศวกรรมจราจรใช้ในการคำนวณหาระยะเวลาหยุดรถที่ปลอดภัย (Safe Stop Distance) และการออกแบบระยะเวลาของสัญญาณไฟเหลือง (Amber Time) โดยทั่วไปสัญญาณไฟเหลือง ควรมีระยะเวลาประมาณ ๓-๕ วินาที หากสั้นเกินไป (๓ วินาที) อาจเกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในกรณีที่คนขับตัดสินใจที่จะแล่นผ่านทางแยก แต่หากออกแบบสัญญาณไฟเหลืองนานกว่า ๕ วินาที จะทำให้คนขับฉวยโอกาสฝ่าฝืน โดยแล่นผ่านทางแยกกันมากขึ้น

การมองเห็น (Vision)

ความสามารถของตาคนปกติขณะอยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะกรวย จอกว้าง (Peripheral Vision) มีขอบเขตทำมุม ๑๒๐-๑๖๐ องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นชัดเจนจะลดลง เช่น

- ที่ความเร็ว ๔๐ กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด ๑๐๐ องศา
- ที่ความเร็ว ๗๕ กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด ๖๐ องศา
- ที่ความเร็ว ๑๐๐ กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด ๔๐ องศา

ความคมชัดของภาพที่ตาของคนปกติมองเห็นได้ชัดที่สุด (Clearest Vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย ๓-๕ องศา และความคมชัดที่มองเห็นได้รองลงมา (Clear Vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย ๑๐-๑๒ องศา ในช่วงที่เลยพิกัดนั้นออกไป ความชัดเจนของภาพจะลดน้อยลงไป

นอกจากนี้สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืนของคนขับรถถ้ามีแสงสว่างเข้าตาจากรถที่แล่นสวนมา หรือจากการสะท้อนของกระจกเข้าตา จะทำให้เกิดการพร่ามัวชั่วขณะหนึ่ง ซึ่งตาของมนุษย์จะต้องใช้

เวลาในการปรับขยาย หรือหดม่านตา โดยถ้าเป็นกรณีผ่านจากที่มีต้อออกสู่ที่สว่างจะใช้เวลาปรับตัวประมาณ ๓ วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มีต้อใช้เวลาปรับตัวประมาณ ๖ วินาที

ความเมา (Drunkenness)

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น จะมีผลต่อการขับชี่ ซึ่งในมาตรฐานในการตรวจวัดผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชี่นั้น จะถือเอาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%) และสิ่งที่จะบอกได้ว่าเริ่มมีอาการเมาก็คือ ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่มีผลต่อการตอบสนองของร่างกายปรากฏเป็นลำดับดังนี้

- ๓๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ อารมณ์ครื้นเครงสนุกสนานร่าเริง
- ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ ไม่สามารถควบคุมการเคลื่อนไหวได้ดีเท่าภาวะปกติ
- ๑๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการเมา เดินไม่ตรงทาง
- ๒๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการสับสน
- ๓๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการง่วงซึม อาเจียนรุนแรง
- ๔๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อาจส่งผลให้สลบและถึงตายได้

๓) มารยาทในการขับรถ

เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรประการหนึ่ง มารยาทในการขับรถ จะเกี่ยวข้องกับ การศึกษา (Education) การอบรม (Training) การตระหนักถึง (Concern) ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

๒.๓.๑.๒ คนโดยสาร (Passenger) เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ประการหนึ่ง ทางด้านบวกและด้านลบ ที่ส่งผลต่อการขับชี่ของคนขับรถ ในด้านบวก เช่น การขับชี่รถหรือเดินทางที่มีระยะทางไกล แสงสว่าง มีฝนตกหรือพายุ หรือกรณีทัศนวิสัยไม่ปกติต่างๆ คนโดยสารสามารถเป็นผู้ช่วยคนขับชี่ให้มีความระมัดระวังในการขับชี่มากยิ่งขึ้น หรือเป็นผู้ช่วยในการดูเส้นทาง (Navigator) หรือคอยอยู่เป็นเพื่อนไม่ให้คนขับเกิดความง่วง จะทำให้การขับชี่ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน คนโดยสารสามารถส่งผลกระทบในด้านลบต่อคนขับด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านจิตใจ อารมณ์ ความสามารถในการมองเห็น สมาธิหรือความตั้งใจในการขับรถ เป็นต้น

๒.๓.๑.๓ คนเดินเท้า (Pedestrian) คนเดินเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งของการจราจร และมีผลกระทบต่อการไหลของการจราจร ดังนั้นการออกแบบระบบการจราจรจะต้องให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ บาทวิถีหรือทางเดินเท้าข้างถนน ทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) สะพานลอย อุโมงค์สำหรับคนข้าม ทางเดินยกระดับ (Sky walk) และสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม เป็นต้น

บาทวิถีหรือทางเดินเท้าข้างถนน มีประโยชน์ต่อการจราจรเพราะเป็นช่องทางสำหรับประชาชนสามารถเดินทางสัญจรไปมาได้โดยไม่ต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร ซึ่งจะทำให้กีดขวางการจราจร และอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้

ในส่วนของทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) มีประโยชน์ในการสร้างความปลอดภัยที่คนจะเดินข้ามถนนอย่างเป็นระเบียบ ส่วนใหญ่ควรประกอบสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนน

สำหรับสะพานลอยและอุโมงค์จะทำให้คนสามารถเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย โดยไม่จำเป็นต้องลงมาบนผิวการจราจร หรือตัดกระแสดการเดินรถ รวมถึงทางเดินยกระดับ (Sky Walk) หรืออุโมงค์ใต้ดินสำหรับรถไฟฟ้าใต้ดิน จะเป็นเส้นทางสำหรับคนที่เดินหรือข้ามถนน โดยไม่จำเป็นต้องอยู่บนผิวการจราจรซึ่งจะทำให้กีดขวางการจราจรโดยไม่ต้องลงมาบนผิวการจราจร หรือตัดกระแสดการเดินรถ

เช่นกัน การจัดระเบียบคนเดินเท้าให้สัมพันธ์กับสภาพการจราจร โดยให้มีความสัมพันธ์กับป้ายรถประจำทาง สถานีรถไฟฟ้า หรือสถานีรถไฟใต้ดิน จะทำให้เกิดความสะดวกสบายและลดการใช้ยานพาหนะ ระยะทางที่คนเดินเท้าขึ้นอยู่กับสภาพของทางวอร์มเย็นหรืออากาศร้อนแค่ไหน

๒.๓.๒ รถหรือยานพาหนะ (Vehicle)

รถเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการจราจร ซึ่งอาจแบ่งรถได้เป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

- รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)

- รถจักรยานยนต์ ๒ ล้อ (Motorcycle)
- รถจักรยานยนต์ ๓ ล้อ (๓-wheel Motorcycle)
- รถจักรยานยนต์พ่วง (Motorcycle Trailer)

- รถยนต์ (Car)

- รถนั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)
- รถยนต์รับจ้าง (Taxi)
- รถยนต์ขับเคลื่อน ๔ ล้อ (Four-Wheel Drive)

- รถบรรทุก (Truck)

- รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Truck)
- รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Truck)
- รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Truck)
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi-Tractor)

- รถโดยสาร (Bus)

- รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus)
- รถโดยสารขนาดกลาง (Medium Bus)
- รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus)

- รถอื่นๆ (Other) เช่น รถแทรกเตอร์ รถลากจูง รถบด รถพ่วงจักรยานยนต์ เป็นต้น

รถมีองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการคือ

๑) **ลักษณะ ขนาดและน้ำหนักของรถ (Statics)** หมายถึง ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูง และน้ำหนักรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนและไหล่ทาง, ที่จอดรถ, รัศมีความโค้งของถนน, เกาะกลางถนน และพื้นที่ปลอดภัย ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบความหนาและความคงทนของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

๒) **ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ (Kinematics)** รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ (Power) คือความสามารถในการขับเคลื่อนของรถ ที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่างๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า อัตราการเร่ง (Acceleration) คืออัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

๓) **ลักษณะของแรงต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของรถ (Dynamics)** รถในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่างๆ มากกระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่แรงดังกล่าวได้แก่

- แรงเสียดทาน (Friction Resistance) เป็นแรงต้านการเร่งของยานพาหนะเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน

- แรงต้านทานเนื่องจากการเคลื่อนที่ (Rolling Resistance) เกิดขณะที่รถแล่นไปบนทางราบ ในแนวตรงด้วยอัตราเร่งคงที่ขณะที่ล้อหมุนไปบนผิวทาง ในสภาพพื้นผิวจราจรปกติ แรงต้านเนื่องจากการเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว ๑๐๐ กม./ชม.

- แรงต้านทานเนื่องจากความชัน (Grade Resistance) เกิดเมื่อรถแล่นขึ้นเนินที่มีความลาดชัน จะเกิดแรงต้านระหว่างน้ำหนักของตัวรถและความลาดชันของพื้น

- แรงต้านทานเนื่องจากความโค้งของทาง (Curve Resistance) รถเมื่อแล่นเข้าโค้งจะเปลี่ยนทิศทางการเคลื่อนที่และเกิดมีแรงหนีศูนย์กลาง (Centrifugal Force) รถมีโอกาสที่จะไถลออกนอกโค้ง หรือบางครั้งอาจพลิกคว่ำได้ แรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางนี้จะทำให้เกิดโมเมนต์พลิกคว่ำ (Overturning Moment) ซึ่งตรงกันข้ามกับโมเมนต์ทรงตัว (Stabilizing Moment) รถจะคว่ำต่อเมื่อโมเมนต์พลิกคว่ำมากกว่าโมเมนต์ทรงตัว แรงต้านที่ช่วยมิให้รถลื่นไถลออกจากผิวทางโค้งคือความฝืดระหว่างล้อกับผิวทาง และการสร้างถนนยกกระดืบ (Super Elevation) จะช่วยลดปัญหาการไถลออกนอกโค้งและการพลิกคว่ำของรถลงได้ แรงที่กระทำต่อรถยนต์จะสมมติให้กระทำที่จุดศูนย์กลางถ่วงของรถ ยกเว้นแรงเสียดทานที่กระทำที่ล้อและผิวถนน แรงเนื่องจากความเสียดทานนี้เองที่ทำให้คนขับสามารถเริ่มต้น หยุด และขับเคลื่อนรถ

- แรงต้านทานของอากาศ (Air Resistance) เกิดจากแรงเสียดทานของตัวถังรถยนต์ ขณะเคลื่อนที่ไปในอากาศ ขนาดของแรงต้านขึ้นอยู่กับรูปร่าง พื้นที่หน้าตัดของตัวยานพาหนะและความเร็วขณะขับเคลื่อนที่

ความเสียดทาน (Friction)

เป็นการต้านทานการเร่งของยานพาหนะ อันเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน แบ่งออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ คือ

- ความเสียดทานเนื่องจากการไถล (Sliding Friction)

- ความเสียดทานเนื่องจากการกลิ้ง (Rolling Friction)

การไถลของรถยนต์เป็นลักษณะของรถเมื่อผู้ขับชี้เหยียบเบรก หรือหยุดรถอย่างกะทันหัน ทำให้มีการห้ามล้อของรถ แต่เนื่องจากรถไม่สามารถหยุดได้ในทันทีทันใด จึงยังมีการลื่นไถลไปอีก ระยะที่รถลื่นไถลไปอีกนั้น เรียกว่า ระยะลื่นไถล (Skid Distance) หรือระยะเบรก (Braking Distance)

๒.๓.๓ ถนน (Road)

ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) และวิศวกรรมทาง (Highway Engineering) เป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน (Road Network) และโครงข่ายการจราจร (Traffic Network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road Alignment) การออกแบบทางโค้งระยะสายตา (Sight Distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น การก่อสร้างถนนจะต้องคำนึงถึงปริมาณจราจร ลักษณะ ขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่างๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

๒.๓.๓.๑ การออกแบบถนน (Geometric Design) ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร ของประเภทรถยนต์ชนิดต่างๆ และความเร็วของรถ

- ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ

- ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวกั้น ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตา อย่างกะทันหัน

- มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการสัญจรต่างๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณไฟ เป็นต้น

- คำนึงถึงความปลอดภัยในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา นอกจากนี้ การออกแบบถนนยัง ควรคำนึงถึงความสวยงาม ความพอใจของผู้ใช้ถนนหรือผู้อาศัยใกล้เคียง มีประโยชน์ต่อสังคม และคำนึงถึง มลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

๒.๓.๓.๒ ประเภทของถนน ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี ๔ ประเภท คือ

- ทางพิเศษ (Expressway) หรือทางด่วน (Freeway) เป็นถนนที่สร้างขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีลักษณะแตกต่างจากถนนประเภทอื่นๆ คือ สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เป็นจำนวนมาก มีข้อกำหนดเป็นพิเศษแตกต่างจากถนนปกติ เช่น การ จำกัดประเภทรถ หรืออนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินหรือข้าม และไม่มีทางแยกตัดขวาง หรืออีกนัยคือการควบคุมการเข้าออกโดยสมบูรณ์ นั่นคือถ้าจำเป็นต้องสร้างทางแยกผ่าน ก็จะต้องสร้างเป็นถนนชนิดยกระดับข้าม หรือลอดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดทางแยกขึ้น นอกจากนี้อาจจะ จำกัดจำนวนรถด้วยการคิดค่าบริการ หรือค่าผ่านทาง หรือค่าธรรมเนียม แล้วแต่กรณี

- ถนนสายหลัก (Arterial Road) เป็นถนนโครงหลักของเมืองที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรหลัก หรือใช้เป็นถนนเชื่อมระหว่างเมือง เช่น ในกรุงเทพมหานคร คือ ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรบุรี ตัดใหม่ ถนนพระรามเก้า ถนนรามอินทรา ถนนบรมราชชนนี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม ๒ เป็นต้น

- ถนนสายรอง (Collector Road) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมกับถนนสายหลัก โดยทั่วไปตาม ทฤษฎีเป็นถนนโครงข่ายรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายหลัก อย่างกรณีในเขตกรุงเทพมหานคร สามารถเทียบเคียงตามการเชื่อมต่อได้ เช่น ถนนอโศก ถนนวิฑู เป็นต้น

- ถนนท้องถิ่น (Local Road) เป็นถนนซึ่งรองรับการเดินทางจากถนนสายรองเพื่อเข้าสู่ชุมชน เช่น ถนนซอยต่างๆ เป็นต้น

ประเภทของทางหลวง ในประเทศไทย มี ๗ ประเภทคือ

- | | |
|--------------------|------------------|
| - ทางหลวงแผ่นดิน | - ทางหลวงจังหวัด |
| - ทางหลวงชนบท | - ทางหลวงเทศบาล |
| - ทางหลวงสัมปทาน | - ทางหลวงพิเศษ |
| - ทางหลวงสุขาภิบาล | |

๒.๓.๓.๓ โครงข่ายของถนน (Road Network) โครงข่ายของถนนคือ เส้นทางของถนน และจุดตัดของถนนหรือทางแยก ที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปแบบลักษณะต่างๆ เช่น มีลักษณะเป็นตาราง วงแหวน หรือเส้นรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง เป็นต้น ซึ่งขึ้นกับการวางผังเมืองและการกำเนิดของเมือง

โครงข่ายถนนอาจแบ่งได้เป็น ๒ ลักษณะคือ

โครงข่ายถนนแบบเปิด (Opened Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่าง ทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง (Destination) ไม่บรรจบ กัน

โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกทางแยกหนึ่งโดยมีจุดเริ่มต้น และจุดปลายทางมาบรรจบกัน

โครงข่ายของถนนประกอบด้วย

๒.๓.๓.๓.๑ โครงข่ายถนนในเมือง (Urban Road Pattern) แบ่งออกเป็นแบบสำคัญได้ ๓ แบบคือ

- แบบเป็นเส้นตรง (Linear Network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักจะเป็นเส้นตรงผ่านชุมชน การเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง มีอาคารตั้งอยู่สองฟากถนนสายหลัก และจะมีถนนย่อยแยกจากถนนสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของการจราจรเมื่อตัวเมืองขยายตัวขึ้น เพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชน และการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่นๆ

- แบบตาราง (Grid Network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุก ประกอบด้วย แนวถนนตัดตั้งฉากกัน ความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนทำได้ง่าย เหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์การค้า หรือบริเวณที่การจราจรคับคั่งและสามารถเปลี่ยนระบบให้รถเดินทางเดียวได้ง่ายเมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้คือมีทางแยกมาก ถ้าจัดระบบสัญญาณไฟจราจรไม่ดีจะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในลักษณะเส้นทแยงมุม จะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น

- แบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง (Radial Network) มีเส้นถนนแยกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองหรือเมืองบริวารโดยรอบและมีถนนวงแหวนเชื่อมต่อระหว่างถนนรัศมีเป็นชั้นๆ ตั้งแต่ ๑ ถึง ๓ ชั้น ลักษณะคล้ายใยแมงมุม เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐ คนขึ้นไป ควรมีถนนวงแหวน ๑ วง เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ ๕๐๐,๐๐๐ คนขึ้นไป ควรมีถนนวงแหวน ๒ วง ลักษณะของถนนวงแหวน ไม่จำเป็นต้องเป็นวงกลม สามารถเลี้ยวตามแนวได้ตามความเหมาะสมของพื้นที่และภูมิประเทศ วงอ้อมจนครบรอบหรือเกือบครบรอบเพื่อให้การจราจรสามารถเคลื่อนที่เข้าสู่หรือระบายออกจากเมืองได้รวดเร็ว แม้จะใช้ระยะทางมากขึ้นแต่การจราจรไม่ติดขัด เพราะมีการจัดระบบควบคุมทางเชื่อมเข้าออก (Control of Access) ตลอดจนการห้ามจอดรถริมขอบถนน

๒.๓.๓.๓.๒ โครงข่ายถนนในต่างจังหวัด (Rural Road System) เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง โดยผ่านเข้าไปยังศูนย์กลางของตัวเมือง เมื่อตัวจังหวัดมีประชากรเพิ่มมากขึ้นและตัวเมืองขยายโตขึ้นจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณย่านการค้า ดังนั้นในเมืองใหญ่ที่มีประชากรประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ คนขึ้นไป ควรมีถนนอ้อมเมือง (Bypass) เช่น จังหวัดชลบุรี ราชบุรี เพชรบุรี หรือถ้าเป็นเมืองเล็กตั้งอยู่ระหว่างเมืองใหญ่สองเมือง ก็จำเป็นต้องมีถนนอ้อมเมืองเช่นกัน เพื่อป้องกันมิให้การจราจรที่ไปมาติดต่อระหว่างเมืองใหญ่เข้าไปก่อปัญหาการติดขัดในเมืองเล็ก

แนวถนนวงแหวนในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ๒ วง คือ

- ๑) ถนนวงแหวนรอบใน อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร คือ ถนนรัชดาภิเษก เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ โดย คณะรัฐมนตรี รับแนวทางพระราชดำริ แล้วมอบหมายให้โครงการผังเมืองเป็นผู้กำหนดแนวถนน และทำการออกแบบเบื้องต้น โดยให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง เป็นถนนแบบวงรอบ (Ring Road) แบ่งการก่อสร้างออกเป็น ๔ ช่วง คือ จุดเริ่มต้นตรงจากถนนพหลโยธิน (รัชโยธิน) ถึงแยก อสมท. เป็นช่วงที่ ๑ จากสะพานกรุงเทพ ถนนเจริญกรุง สาธุประดิษฐ์ ถนนนางลิ้นจี่ คลองเตย ถนนพระราม ๔ ถนนสุขุมวิท เป็นช่วงที่ ๒ สามแยกท่าพระ แนวเส้นทางผ่านถนนตากสินจนถึง

แยกมไหสวรรย์ เป็นช่วงที่ ๓ จากถนนวงศ์สว่างถึงแยกถนนพหลโยธิน เป็นช่วงที่ ๔ ความยาวโดยรอบประมาณ ๕๐ กิโลเมตร โดยใช้ถนนเดิม ๑๕ กิโลเมตร และก่อสร้างใหม่อีก ๓๕ กิโลเมตร

๒) ถนนวงแหวนรอบนอก คือทางหลวงหมายเลข ๗ และทางหลวงหมายเลข ๙ ออกแบบและก่อสร้างโดย กรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดให้เป็นทางด่วน (Expressway) มีการควบคุมทางเข้าออกตรงทางแยกโดยสมบูรณ์ มีถนนต่างระดับมีเป้าหมายเชื่อม การคมนาคมจากด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ไปบรรจบทางหลวงด้านตะวันตก และด้านเหนือให้เป็นไปด้วยความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จุดเริ่มต้นของถนนสายนี้เริ่มที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน ลงมาทางลาดกระบัง ต่อผ่านบางพลี สมุทรปราการ วุชคามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบางขุนเทียน เพชรเกษม ผ่านนครชัยศรี ตลิ่งชัน บางบัวทอง ปทุมธานี ไปบรรจบกับจุดเริ่มต้นที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน

๒.๓.๓.๔ โครงข่ายการจราจร (Traffic Network)

โครงข่ายการจราจร ประกอบด้วยกลุ่มของถนนชนิดต่างๆ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและสายรอง เชื่อมต่อกันด้วยทางโค้ง ทางแยกหรือวงเวียน จะมีสัญญาณไฟ (Signalized Intersection) หรือไม่ก็ตาม ในโครงข่ายการจราจรจะมีถนนแต่ละสาย เรียกว่า Link ซึ่งอาจมีลักษณะในทิศทางเดียว (One-Way) หรือสองทิศทางสวนกัน (Two-Way) ก็ได้ โครงสร้างของ Link เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสองทางแยก ซึ่งจะมีรถยนต์เคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวกัน จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่งโดยมีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเป็นตัวควบคุม ถนนในโครงข่ายดังกล่าวจะมีลักษณะทางกายภาพ (Physical Characteristic) ประกอบด้วย ความยาว (Length) ความกว้าง (Width) จำนวนช่องทางจราจร (Lane) ความจุเป็นสเปซ (Space) และช่องทางการไหลความเร็วอิสระ (Free-Flow Speed)

๒.๓.๓.๔.๑ ถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง มี ๒ ประเภท คือ

๑) ทางโค้งในแนวตั้ง (Vertical Curve) ซึ่งแยกออกเป็นทางโค้งลักษณะนูน (Crest Vertical Curve) และทางโค้งลักษณะเว้า (Sag Vertical Curve)

๒) ทางโค้งในแนวราบ (Horizontal Curve) เป็นทางโค้งที่มีการยกระดับถนน เพื่อป้องกันการถูกแรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางหรือการพลิกคว่ำ

๒.๓.๓.๔.๒ ทางแยก (Intersection) หมายถึง บริเวณร่วมที่มีถนนสองสายหรือมากกว่าตัดกันหรือพบกัน ซึ่งเมื่อถนนสองสายพบกันหรือตัดกันย่อมเกิดปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ ลักษณะทางแยกมีอยู่ ๓ ลักษณะ คือ

๑) ทางแยกลักษณะปกติไม่มีการก่อสร้างเกาะกลางหรือเพิ่มเติม (Unchannelized) รวมถึงทางแยกที่มีการขยายถนน (Flared Intersection) แต่ไม่มีสิ่งก่อสร้างพิเศษอื่นๆ

๒) ทางแยกที่มีเกาะกลางถนน (Channelized) เป็นทางแยกที่มีการสร้างเกาะเพิ่มเติม ทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบมากขึ้น

๓) ทางแยกยกระดับ (Interchange) เป็นทางแยกที่เป็นถนนยกระดับมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ ทำให้การจราจรสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากขึ้น แต่ทางแยกยกระดับต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและใช้บริเวณพื้นที่มาก

๒.๓.๓.๔.๓ วงเวียน (Roundabout) เป็นการออกแบบทางแยกให้มีลักษณะเป็นวงกลม เหมาะสมกับบริเวณที่มีทางแยกมากกว่า ๔ แยก และในบริเวณทางแยกมีปริมาณรถเลี้ยวมากกว่ารถที่ไปตรง ซึ่งโดยทั่วไปสภาพการจราจรทุกขาของทางแยกรวมกันไม่ควรเกินกว่า ๓,๐๐๐ คันต่อชั่วโมง

ข้อดีของการมีวงเวียน

- ๑) เหมาะสมกับทางแยกที่มี ๕ แยก หรือมากกว่า
- ๒) เมื่อปริมาณการจราจรเบาบาง การเคลื่อนที่ในทิศทางเดียวจะช่วยลดปัญหา

ความล่าช้า

- ๓) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างมากกว่าการก่อสร้างทางแยกยกระดับ

ข้อเสียของการมีวงเวียน

- ๑) ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งเนื่องจากการเคลื่อนที่ตัดสลับ (Weaving Conflict Point)

- ๒) จำเป็นต้องใช้บริเวณเนื้อที่มาก

- ๓) ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างแพงมากกว่าทางแยกทั่วไป

- ๔) ไม่เหมาะสมกับบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากจะทำให้เกิดปัญหาความล่าช้า

๒.๓.๓.๔.๔ สัญญาณไฟจราจร (Traffic Signalization) ประกอบด้วย ๓ สี คือ

- ๑) สีแดง (Red) หมายถึง การบังคับให้ยานทุกคันหยุด
- ๒) สีเหลืองอำพัน (Amber) หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น ในบางครั้งให้หยุดเมื่อเห็นว่าจะไม่ปลอดภัย
- ๓) สีเขียว (Green) หมายถึง การอนุญาตให้ยานแล่นผ่านไปได้

สัญญาณไฟจราจร สามารถจำแนกได้ ๔ ประเภทดังนี้

- ๑) ชนิดตั้งเวลาไว้ล่วงหน้า (Pre-Timed or Fixed-Time) เป็นสัญญาณไฟที่เปิดแบบมีรอบสัญญาณไฟคงที่ (Constant Cycle) ทุกครั้ง

- ๒) ชนิดกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Actuated) เป็นแบบที่ตั้ง ณ ทางแยก ซึ่งมีทางเอก (Major) และทางโท (Minor) โดยติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทางโทของทางแยก เมื่อมีรถทางเอกจำนวนมาก จะได้สัญญาณไฟเขียวโดยตลอด เว้นแต่มีรถที่ทางโทมาถึงทางแยก หรือครบรอบของทางโทที่ตั้งไว้

- ๓) ชนิดอัตโนมัติ (Fully Actuated) เป็นแบบที่ติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทุกขา (Legs) ของทางแยกเพื่อเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กับการเคลื่อนไหวของรถบนถนนทุกด้าน

- ๔) ชนิดวัดปริมาณความหนาแน่น (Volume-Density or Flow-Concentration) เป็นแบบที่มีตัวควบคุม (Controller) สามารถส่งสัญญาณการตรวจวัดปริมาณรถไปยังคอมพิวเตอร์กลาง (Control Computer) เพื่อควบคุมการไหลเวียนของโครงข่ายถนนทั้งโครงข่าย หรือการควบคุมเป็นพื้นที่ (Area Traffic Control: ATC) และสามารถให้ลำดับความสำคัญของรถต่างชนิดกันได้ เช่น รถฉุกเฉินรถประจำทาง เป็นต้น

สัญญาณไฟจราจร สามารถนำมาใช้งานได้ดังนี้

- ๑) สัญญาณควบคุมการจราจร (Traffic Control Signal) ใช้ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ

- ๒) สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม (Pedestrian Signal) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุมยานพาหนะและคนเดินถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนจำนวนมาก เช่น โรงพยาบาล ศูนย์การค้า เป็นต้น เพื่อป้องกันอันตรายแก่คนเดินถนน และลดอุบัติเหตุ สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม มีเฉพาะสีแดงและสีเขียว บางครั้งใช้ไฟกะพริบสีเหลือง

๓) สัญญาณไฟกรณีพิเศษ (Special Traffic Signal) ได้แก่

- สัญญาณไฟกะพริบ (Flashing Beacon Signal) ติดตั้งบริเวณทางข้ามเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ชะลอความเร็ว

- สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง (Lane Use Control Signal) ใช้ในกรณีถนนบางสายมีจำนวนช่องทางวิ่งไม่เท่ากันในแต่ละทิศทาง และบางช่องทางวิ่งอาจใช้เป็นช่องสลับทิศทาง (Reversible Lane) เพื่อให้ยานยนต์แล่นไปมาในช่วงเวลาที่กำหนด

- สัญญาณไฟสำหรับเปิดสะพาน (Drawbridge Signal) เป็นสัญญาณไฟเตือน ผู้ขับขี่ในกรณีที่มีการเปิดสะพาน

- สัญญาณไฟสำหรับทางรถไฟตัดผ่าน (Railroad Crossing Signal) เป็นสัญญาณไฟเตือนผู้ขับขี่ให้ทราบเมื่อมีรถไฟวิ่งตัดผ่าน

ข้อดีของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

๑) การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบ ลดปัญหาการติดขัด

๒) ลดอุบัติเหตุบางชนิด เช่น การประสานงาน อุบัติเหตุของคนเดินถนน เป็นต้น

๓) ให้ความปลอดภัยแก่รถทางโท ในการผ่านหรือเข้าสู่ทางเอก

๔) เสริมความมั่นใจให้กับผู้ใช้ยานยนต์

ข้อเสียของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

๑) ทำให้เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยกโดยเฉพาะนอกเวลาเร่งด่วน

๒) เพิ่มอุบัติเหตุบางประเภท เช่น ชนท้าย เป็นต้น

๓) การติดตั้งสัญญาณไฟในบริเวณไม่เหมาะสมอาจเพิ่มความล่าช้าโดยไม่จำเป็น

๔) การติดตั้งสัญญาณไฟที่ระยะเวลาไม่เหมาะสมอาจสร้างความล่าช้าและความเบื่อหน่าย

๒.๓.๓.๔.๕ การจัดระบบเดินรถทางเดียว (One-Way Street System)

เป็นการจัดระบบการจราจรบนถนนชนิดให้รถวิ่งไปในทิศทางเดียวกัน ในแต่ละถนน โดยไม่มีการสวนทางกัน เพื่อเพิ่มความจุให้แก่ถนน ลดจุดติดขัดของกระแสการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ การจัดระบบเดินรถทางเดียวสามารถใช้กับย่านชุมชนทำให้เกิดความคล่องตัวได้จำนวนหนึ่ง แต่ก็มีข้อเสียจะได้ผลในทุกชุมชนจึงควรจะมีการศึกษาความเหมาะสม และสภาพแวดล้อมมาก่อน โดยเฉพาะลักษณะการวางผังเมือง การเดินรถทางเดียวจำเป็นต้องมีทางขนาน (Parallel Street) และมีถนนตัดเพื่อเชื่อมทางขนานให้มีการติดต่อกันจึงจะดำเนินการได้ดี

ผลดีของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

๑) เพิ่มความจุของถนน

๒) ลดการเกิดอุบัติเหตุ

๓) ลดปัญหาความล่าช้าและความขัดแย้งเนื่องจากรถเลี้ยว

๔) มีโอกาสจอดรถบนถนนได้มากกว่า (ในกรณีที่อนุญาตให้จอดรถ)

ผลเสียของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

๑) เพิ่มระยะเวลาการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง

๒) จำเป็นต้องมีระบบควบคุมการจราจรเพิ่มขึ้น

๓) ไม่สะดวกต่อการจัดเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน เช่น รถเมล์ อาจจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทาง เป็นต้น

๔) สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่

๒.๓.๔ สภาพแวดล้อม (Environment)

สภาพแวดล้อม หมายถึง สภาพแวดล้อมรอบข้าง ซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่อาจจะอยู่หรือไม่อยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ อาจจะแบ่งได้เป็น ๒ ประเภท คือ

- ๑) สภาพแวดล้อมที่อยู่ในแนวนอน เช่น เศษหินดินทราย ซึ่งหมายถึงเศษซากตามธรรมชาติ เช่น กิ่งไม้ ท่อนไม้ เป็นต้น ที่ถูกทิ้งไว้โดยไม่เจตนา หรืออันเกิดจากลมหรือน้ำฝนชำระล้างแล้วตกลงมาอยู่ในแนวนอน เป็นต้น
- ๒) สภาพแวดล้อมที่อยู่นอกแนวนอน ในที่นี้หมายถึงวัตถุหรือสิ่งก่อสร้างประกอบด้วย เสาไฟฟ้า ต้นไม้ ป้ายและสัญญาณไฟจราจร รวกันอันตราย รวกันชน ขอบสะพาน ทางระบายน้ำ รันค้ำ และขอบข้างถนน

นอกจากนี้สภาพแวดล้อมยังสามารถถูกจำกัดความให้เป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ สภาพภูมิประเทศ แสงสว่าง-ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน หรือสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เป็นต้น และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทาง ป้ายโฆษณา ต้นไม้ แสงไฟที่มนุษย์สร้างขึ้น ควันท่อ สภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้ขับขี่โดยเฉพาะทางด้านการมองเห็น (Vision) การบดบังทัศนียภาพ หรือการจำกัดความสามารถในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ในบางถนนที่ไม่มีแสงไฟหรือมีแสงไฟน้อยกว่าปกติถ้าผู้ขับขี่ผ่านจากที่มีดสูที่สว่าง จะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ ๓ วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่าง เข้าสู่ที่มีดจะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ ๖ วินาที ดังนั้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อม (Environmental Improvement) ด้วยการเพิ่มแสงไฟในถนน จะเป็นการช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

การลดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขข้อจำกัดทางด้านสภาพแวดล้อมด้วยวิศวกรรมยานยนต์ เช่น กรณีที่ฝนตก หรือหมอกลงจัด สามารถแก้ไขข้อจำกัดได้โดยการติดตั้งไฟตัดหมอก เป็นต้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อให้ลักษณะทางกายภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกการขับขี่ และเกิดความปลอดภัย เช่น การตัดแต่งต้นไม้ หรือการรื้อถอนป้ายโฆษณาที่อยู่บริเวณทางแยกบดบังทัศนียภาพในการมองเห็นออกเสีย ก็จะทำให้การขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๒.๔ การวิเคราะห์อุบัติเหตุบนถนน (อบถ.)

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์แบ่งเป็น ๔ ประเภท คือ

- ๑) ชนทางด้านหน้า (Front Impact Crashes)
- ๒) ชนทางด้านข้าง (Side Impact Crashes)
- ๓) รถพลิกคว่ำ (Rollovers)
- ๔) ชนทางด้านหลัง (Rear Impact Crashes)

- ๑) ชนทางด้านหน้า (Front Impact Crashes) (Head-On Crashed)

เป็นลักษณะที่พบบ่อยและพบเป็น ๕๕ % ของการตายจากอุบัติเหตุจากรถบนถนนทางหลวง เมื่อรถยนต์ชนต่อสิ่งใดข้างหน้าและหยุดหรือลดความเร็วอย่างรวดเร็ว ร่างกายของผู้ขับขี่และผู้โดยสารถ้าไม่ได้ยึดเหนี่ยวกับอะไรจะยังคงเคลื่อนไปข้างหน้าด้วยความเร็วเท่าเดิม ผลก็คือร่างกายจะปะทะกับสิ่งต่างๆ ในรถซึ่งอยู่เบื้องหน้า

- ๒) การชนทางด้านข้าง (SIDE IMPACT CRASHES)

การชนทางด้านข้างมักเกิดขึ้นตามทางแยก รถถูกชนทางด้านใดการบาดเจ็บของผู้ที่อยู่ในรถจะมากทางด้านนั้น การกระทบกระแทกทางด้านข้างสามารถทำให้อวัยวะภายในช่องอกช่องท้องฉีกขาดได้เท่า ๆ กับ

การชนกันทางด้านหน้า แต่การชนด้านข้างนั้นผู้ที่อยู่ด้านตรงข้ามจะมีเพื่อนที่นั่งอยู่ด้านที่ถูกชนเป็นกันชนให้อีกต่อหนึ่ง การบาดเจ็บ มักจะน้อยกว่าเพื่อนที่นั่งอยู่ด้านที่ถูกชนมาก

การถูกชนทางด้านข้างนั้นเข็มขัดนิรภัยไม่สามารถป้องกันอันตรายได้มากเท่ากับการชนทางด้านหน้า การเสริมความแข็งแรงทางด้านข้างของรถจึงเป็นเรื่องที่จะต้องดำเนินการในรถทุกคัน

๓) รถพลิกคว่ำ (Rollovers)

รถพลิกคว่ำนั้นผู้อยู่ในรถมีอัตราตายสูง อันตรายเกิดขึ้นจากการยุบตัวของหลังคา การที่ส่วนของลำตัวหรือทั้งตัวหลุดออกไปนอกรถและการที่อาจจะมီးไรภายนอกที่มุดเข้ามาภายในห้องโดยสารโดยเฉพาะอย่างยิ่งพลิกหลายรอบ

การคาดเข็มขัดนิรภัยในกรณีรถพลิกคว่ำจะช่วยลดอัตราตายและอัตราการบาดเจ็บได้มากโดยป้องกันไม่ให้ร่างกายหรือส่วนของร่างกายหลุดออกไปนอกรถ และยึดร่างกายไม่ให้พุ่งไปกระทบกระแทกส่วนต่าง ๆ ภายในห้องโดยสารระหว่างการพลิก

กรณีรถพลิกคว่ำนี้ทุกคนในห้องโดยสารมีโอกาสได้รับอันตรายเท่า ๆ กัน และการบาดเจ็บในกรณีนี้ไม่มีลักษณะเด่นชัด เนื่องจากจะกระทบได้ทั้งคันรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อรถพลิกหลาย ๆ รอบ

๔) การชนทางด้านท้าย (Rear Impact Crashes)

การบาดเจ็บที่เกิดจากการถูกชนท้ายนั้นมักไม่ค่อยเป็นอันตรายถึงชีวิต เนื่องจากรถที่ถูกชนท้ายได้รับการบังจากท้ายรถและที่นั่ง อันตรายที่พบคือ อันตรายจากกระดูกคอเคลื่อน อันตรายจากการถูกชนท้ายอีกอย่างคือ อาจเกิดไฟลุกไหม้เนื่องจากถังน้ำมันมักจะอยู่ทางด้านท้ายรถ

อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจะเกิดขึ้นในเทศกาลใหญ่ๆ คือ เทศกาลขึ้นปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาของตน แต่ละเทศกาลมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก มากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการระบาดของโรคตามท้องที่การอนามัยโลกประกาศ จากการวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย พบว่า การเมาแล้วขับ การขับเร็ว การ่วงแล้วขับ และการขับรถในเวลากลางคืน จึงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในลักษณะรุนแรง เพื่อความปลอดภัย จึงมีข้อพึงปฏิบัติดังนี้

การเมาแล้วขับ ปัจจัยเสี่ยง เนื่องจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีฤทธิ์กดประสาท ทำให้ความสามารถในการขับลดลง การมองเห็นลดลง การตอบสนองช้ากว่าปกติ **การป้องกัน** หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ควรขับรถด้วยตนเอง ควรใช้รถโดยสารสาธารณะ หรือให้เพื่อนที่ไม่ดื่มเป็นผู้ขับ หรือรอจนสร้างเมา หากขับรถกลางคืนต้องเพิ่มความระมัดระวังให้มากเพราะจะเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

การขับเร็ว ปัจจัยเสี่ยง อาจเป็นความเคยชินในการขับเร็ว เพราะเมื่อขับเร็วจะใช้ระยะทางการหยุดรถเพิ่มมากขึ้น ทำให้การตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้าน้อยลง หากเกิดอุบัติเหตุแรงปะทะจะมีมาก **การป้องกัน** ควรใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด สัมพันธ์กับสภาพถนน อากาศ และการจราจร โดยเฉพาะการขับเร็วในชุมชน โรงเรียน ทางโค้ง ไม่ควรใช้ความเร็วสูงในเวลาพลบค่ำ หรือทัศนวิสัยการมองเห็นไม่ดี

การ่วงแล้วขับ ปัจจัยเสี่ยง คนหลับในเปรียบเสมือนคนหมดสติชั่วคราว หากหลับหลับจะทำให้รถวิ่งโดยปราศจากการบังคับควบคุม เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินจะไม่สามารถหยุดรถได้ **การป้องกัน** ต้องนอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ งดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หลีกเลี่ยงการเดินทางช่วงกลางคืน ควรหยุดพักเป็นระยะๆ ทุก ๑๕๐ กิโลเมตร หรือ ๒ ชั่วโมง เพื่อปรับเปลี่ยนอิริยาบถ จะช่วยคลายอาการง่วงนอน ไม่ควรขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน เพราะจะทำให้ร่างกายอ่อนเพลียจนหลับในขณะที่ขับรถ

การขับรดเวลากลางคืน ปัจจัยเสี่ยง ความมืดทำให้ผู้ขับซึ่งมีการมองเห็นเส้นทางที่จำกัด เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินจะทำให้แก้ไขสถานการณ์ไม่ได้ **การป้องกัน** ควรใช้ความเร็วให้เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพเส้นทาง สัมพันธ์กับระยะการมองเห็นในเวลากลางคืน เว้นระยะห่างจากรถคันหน้าให้มากกว่าปกติ การใช้สัญญาณไฟต้องให้เหมาะสมกับสภาพเส้นทาง หากขับรดในที่มืดมากให้เปิดไฟสูงเป็นระยะๆ เพื่อให้มองเห็นเส้นทาง หากมีผู้ขับรดสวนทางใช้ไฟสูงให้เลี้ยวตามองไปทางขอบถนนซ้าย เพื่อยึดเป็นแนวในการขับรด และเพื่อป้องกันแสงไฟส่องตา ทำให้มองไม่เห็นเส้นทางจนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

การวิเคราะห์และปรับปรุงจุดอันตราย (Black Spot Analysis and Improvement)

จุดอันตราย (Black Spot) หมายถึง ตำแหน่งบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ บริเวณอันตรายอาจเป็นทางแยก ช่วงถนนหนึ่งๆ หรือบริเวณอื่นใดก็ตามที่เป็นไปตามคำจำกัดความนี้

ดังนั้นการแก้ไขจุดอันตรายที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน อันเกิดจากอุบัติเหตุจราจร มีหลายปัจจัย ซึ่งในส่วนปัจจัยด้านวิศวกรรมที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนมีหลายประการ โดยเฉพาะจุดอันตรายซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ดังนั้นกรมทางหลวงโดยสำนักอำนวยความสะดวก ได้กำหนดเกณฑ์ในการประเมินความปลอดภัยกายภาพทางไว้ เพื่อให้สามารถมีการวิเคราะห์จุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปรับปรุงจุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เป็นประจำได้ด้วยตนเอง เบื้องต้น โดยสามารถแบ่งได้ ๕ กลุ่มเพื่อปรับปรุงจุดอันตราย ดังตารางสรุปปัจจัยทางวิศวกรรมที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

ปัจจัยทางวิศวกรรมที่พิจารณาในการประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง	
ปัจจัยทางด้านวิศวกรรม	การประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง
๑) แนวทางตรงและรูปตัดถนน	
ความกว้างช่องจราจรเหมาะสม	พิจารณาความกว้างของช่องจราจรมีความกว้างมากกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ เมตร ใช่หรือไม่
ความกว้างผิวไหล่ทาง	พิจารณาความกว้างผิวไหล่ทางด้านซ้ายว่ามีความกว้างมากกว่าหรือเท่ากับ ๒.๕ เมตร ใช่หรือไม่
สภาพข้างทาง	พิจารณาสภาพบริเวณข้างทางว่ามีสิ่งกีดขวางในระยะ ๓ เมตรโดยพิจารณาจากเส้นขอบถนนทั้งด้านซ้ายและด้านขวาหรือไม่สิ่งกีดขวาง (เช่น ต้นไม้ เสาไฟฟ้า หรือร่องน้ำที่มีลักษณะเป็นเหลี่ยม)
ลักษณะสายทาง	พิจารณาลักษณะของสายทาง ว่าเป็นสายทางหลัก (๔ ช่องจราจรขึ้นไป หรือสายทางรอง (๒ ช่องจราจร)
เกาะกลางถนน	พิจารณาว่ามีเกาะกลางถนน หรือไม่มีเกาะกลางถนน (พิจารณาเฉพาะเกาะกลางแบบดินถมยกขึ้น เกาะกลางแบบร่อง และอุปกรณ์กั้นกลางถนน แต่จะไม่นับรวมเกาะกลางแบบสี่ (ทาสีตีเส้น)
เส้นจราจรมองเห็นได้ชัดเจน	พิจารณาความชัดเจนของเส้นจราจร
๒) แนวทางโค้ง	
ประเภททางโค้ง	พิจารณาประเภททางโค้งว่าเป็นโค้งรัศมีกว้าง หรือโค้งรัศมีแคบ/หักศอก หรือว่าเป็นทางตรง

ปัจจัยทางวิศวกรรมที่พิจารณาในการประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง	
ปัจจัยทางด้านวิศวกรรม	การประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง
การติดตั้งราวกันอันตรายในโค้ง	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางโค้ง จะพิจารณาแนวทางโค้งว่ามีการติดตั้งราวกันอันตราย หรือไม่มีการติดตั้งราวกันอันตราย
๓) ทางแยกและจุดตัดทางรถไฟ	
ทางเชื่อม	พิจารณาว่ามีทางเชื่อมที่ยานพาหนะสามารถเข้าออกได้หรือไม่มีทางเชื่อม (ทางเชื่อมคือ ทางที่เกิดจากถนนของหน่วยงานอื่นเชื่อมต่อกับถนนทางหลวง เช่น ตรอกซอย ถนนชุมชน รวมถึงทางเชื่อมเข้า-ออกทางหลักด้วย) โดยทางเชื่อมนั้นไม่นับรวมทางเข้าที่พักอาศัยส่วนบุคคล และทางเข้าสถานบริการน้ำมัน
ประเภททางแยก	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางแยก จะพิจารณาประเภททางแยกว่าเป็นสามแยก สี่แยกหรือมากกว่า หรือวงเวียน
การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางแยก จะพิจารณาว่ามีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร หรือไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
ความยาวช่องทางรอเลี้ยว	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางแยก จะพิจารณาว่ามีความยาวช่องรอเลี้ยวเป็นไปตามมาตรฐาน (๑๐๐ เมตร) ใช่หรือไม่
จุดกลับรถ	พิจารณาว่ามีจุดกลับรถ หรือไม่มีจุดกลับรถ (พิจารณาเฉพาะจุดเปิดเกาะกลางที่สามารถกลับรถได้)
ความยาวช่องทางรอกลับรถ	หากช่วงที่พิจารณาเป็นจุดกลับรถ จะพิจารณาว่ามีความยาวช่องทางรอกลับรถ เป็นไปตามมาตรฐาน (๑๕๐ เมตร) หรือไม่
จุดตัดทางรถไฟ	พิจารณาว่ามีจุดตัดทางรถไฟ หรือไม่มีจุดตัดทางรถไฟ (จุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ)
อุปกรณ์ความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟ	หากช่วงที่พิจารณาเป็นบริเวณจุดตัดทางรถไฟ จะพิจารณาว่ามีอุปกรณ์ความปลอดภัย หรือไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยพิจารณาเครื่องกั้นทางเป็นหลัก
๔) ผิวทาง	
ผิวทางหรือระดับความเสียหายของผิวทาง	พิจารณาสภาพผิวทางโดยรวมว่ามีความเสียหายหรือไม่มีความเสียหาย (พิจารณาเฉพาะความเสียหายของผิวทางที่มีผลทำให้ยานพาหนะไม่สามารถขับเคลื่อนด้วยความเร็วที่เหมาะสม)
๕) ลักษณะพื้นที่ของถนน	
พื้นที่ของถนน	พิจารณาพื้นที่บริเวณข้างถนนว่าลักษณะเป็นชุมชนหนาแน่น ชุมชนกระจัดกระจาย หรือชุมชนไม่หนาแน่น

นอกจากนี้ยังมีประเด็นความปลอดภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอีก ดังเช่น

- ไฟส่องสว่าง การประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวงด้านไฟส่องสว่าง ควรจะพิจารณาบริเวณทางแยก บริเวณจุดอันตรายและบริเวณแนวสายทาง ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงความสว่างที่เพียงพอต่อการขับขี่บนสายทางอย่างปลอดภัยและความต้องการในการติดตั้งไฟส่องสว่างในบริเวณที่พิจารณา

- ป้ายจราจร การพิจารณาป้ายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ตามการใช้งานของป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำ เนื่องจากแต่ละประเภทของป้ายจราจรมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ขับขี่ที่แตกต่างกัน ดังนั้น ระยะเวลาติดตั้งป้ายแต่ละประเภท รวมถึงการติดตั้งและความชัดเจนของตัวป้ายจราจรจึงมีความสำคัญ

- ความชันของบริเวณข้างทาง ความชันของบริเวณข้างทางส่งผลกระทบต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนสายทาง รวมถึงส่งผลกับการรับรู้ต่อความปลอดภัยบนสายทางของผู้ขับขี่ได้ ดังนั้นอาจจะแก้ไขโดยการติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายสัญญาณไฟและบนพื้นทางเพิ่มเติม

- การระบายน้ำ การระบายน้ำมีผลต่อความปลอดภัยทางถนนในช่วงที่ฝนตก ถนนที่มีระบบระบายน้ำไม่สมบูรณ์จะทำให้เกิดน้ำขังบนผิวทางและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุลื่นไถล

๓. เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

การพัฒนาเทคโนโลยี นับเป็นความก้าวหน้าของมนุษย์ในการนำเอาความรู้ในหลายๆ ด้าน มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์แก่สังคมและพัฒนาความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อบรรเทาความสะดวกสำหรับการเดินทาง ก็เป็นกุญแจสำคัญดอกหนึ่งของการใช้ความรู้พื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ โดยเฉพาะศาสตร์ด้านอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์มาใช้ เพื่อช่วยให้ประชาชนและสังคม สามารถเข้าถึงและใช้งานเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๑ ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS)

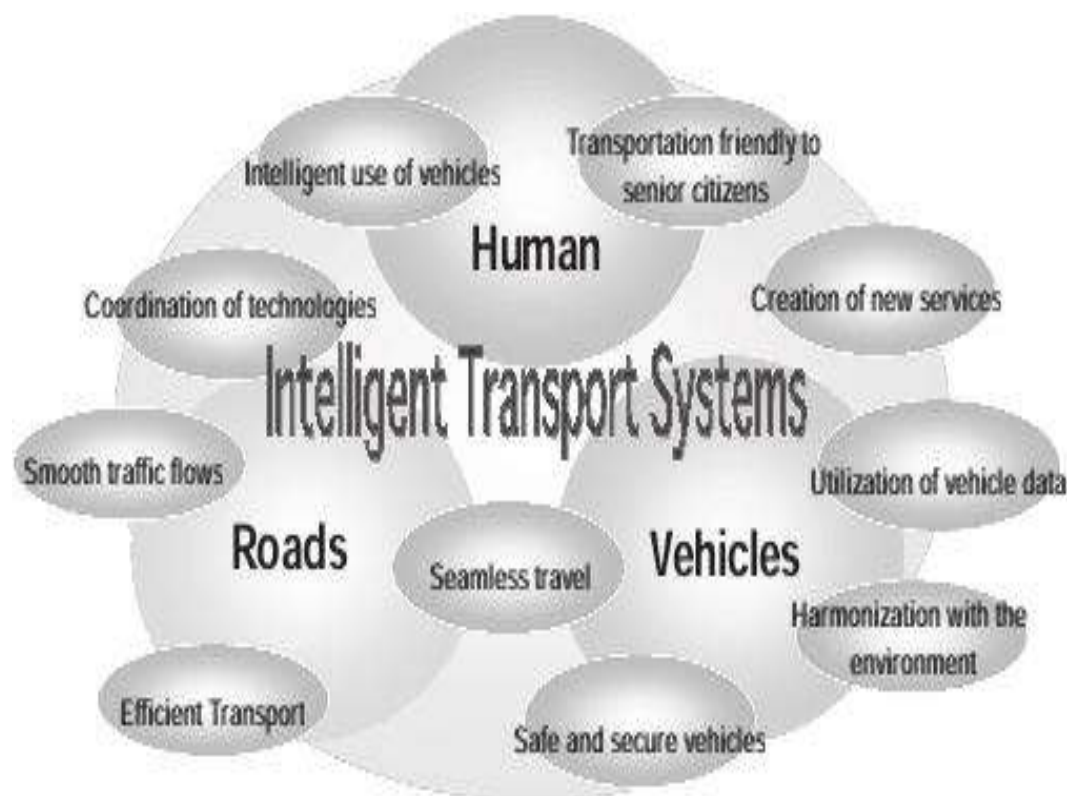
เป็นระบบที่หลอมรวมเอาเทคโนโลยีด้านข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์คอมพิวเตอร์ และโทรคมนาคม มาผสมผสานให้เกิดการประยุกต์ใช้งาน เช่น เทคโนโลยีประมวลผลภาพ (Image Processing) เทคโนโลยีการระบุตัวตนด้วยความถี่คลื่นวิทยุ (RFID) เทคโนโลยีการสื่อสารไร้สาย (Wireless Communication) เทคโนโลยีรู้จำเสียง (Voice Recognition) เทคโนโลยีเครือข่ายคอมพิวเตอร์ (Computer Network) เทคโนโลยีคลังข้อมูล (Data Mining) เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Data Warehouse) เทคโนโลยีตรวจจับหรือรับรู้ (Sensor) เทคโนโลยีเหล่านี้สามารถนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง การควบคุม การติดตาม รวมไปถึงความปลอดภัยในการเดินทาง ด้วยเทคโนโลยีอันชาญฉลาดเหล่านี้ จะสามารถบริหารจัดการการจราจรให้เป็นระบบ และตอบสนองต่อความจำเป็นของการขนส่งและเดินทางในประเทศได้ในระดับหนึ่ง เช่น ช่วยลดอุบัติเหตุ แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาสิ่งแวดล้อม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเพื่อเป็นแผนพัฒนาหลัก (Road Map) สำหรับการใช้ประโยชน์ของเทคโนโลยีด้านการจราจรอย่างครอบคลุมทุกด้านนั่นเอง

องค์ประกอบของ ITS

ITS ไม่ใช่ชื่อของเทคโนโลยีโดยตรงแต่เป็นชื่อที่ใช้เรียกแนวคิดของการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสาร และโทรคมนาคม มาใช้ปรับปรุงการขนส่งและการจราจร โดยมีหัวใจหลักสำคัญคือการประมวลผลข้อมูลและสารสนเทศที่มีอยู่ผ่านระบบสารสนเทศและการสื่อสาร และนำมาเผยแพร่ แลกเปลี่ยน ระหว่างผู้ใช้และผู้ให้บริการ

ส่วนระบบอัจฉริยะนั้นเป็นการใช้คำเชิงเปรียบเทียบกับเทคโนโลยีที่มีมาก่อนหน้า ยกตัวอย่าง เช่น หากรถยนต์มีอุปกรณ์ที่สามารถสื่อสารและรับข้อมูลปริมาณการจราจรเพื่อวิเคราะห์และให้คำแนะนำแก่ผู้ขับขี่ได้ว่า เส้นทางใดเป็นเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับเวลานั้น ต่างจากเดิมที่ผู้ขับขี่จะต้องตัดสินใจเอง โดยไม่มีข้อมูลหรือคำแนะนำใดๆ มาช่วยตัดสินใจเลย ความสามารถของระบบที่เพิ่มขึ้นนี้ถือได้ว่า มีความอัจฉริยะ ความอัจฉริยะของยานพาหนะและระบบขนส่งที่กล่าวมานั้นอาจก้าวหน้าถึงขั้นเข้ามาทำหน้าที่แทนมนุษย์ เช่น

รถยนต์สามารถขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติและติดต่อสื่อสารระหว่างรถยนต์กันตัวเอง ตลอดจนติดต่อสื่อสารกับศูนย์ข้อมูลจราจรเพื่อสอบถามข้อมูล ปริมาณการจราจร จุดเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือจุดที่มีการก่อสร้างเพื่อวิเคราะห์และเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในการเดินทาง รวมถึงรายงานสภาพการณ์บนท้องถนน การติดตามรถ หรือระบบจัดเก็บค่าผ่านทางโดยอัตโนมัติ



การผสมผสานระหว่างองค์ประกอบของการจราจร (คน รถ และถนน) เข้ากับ ITS

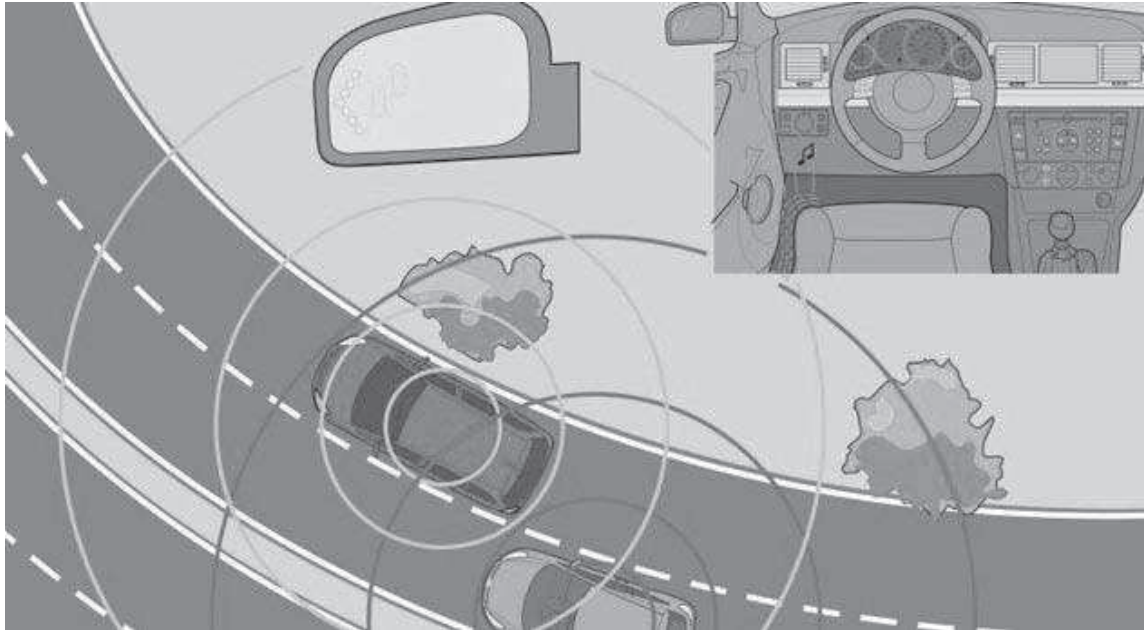
ปัจจุบัน ITS เน้นไปที่การขนส่งและจราจรบนถนนเป็นหลักเนื่องจากเป็นประเภทการเดินทางที่เกิดขึ้นมากที่สุด และยังกระทบกับประชาชนจำนวนมาก บทความนี้ได้นำเสนอการแบ่งประเภทของการนำเอา ITS มาใช้ในงานด้านขนส่งและจราจรของประเทศญี่ปุ่นมาดัดแปลง โดยแบ่งออกเป็น ๘ ด้านดังนี้

๑) ระบบนำทางขั้นก้าวหน้า (Advances in Navigation Systems) ระบบนี้จะช่วยให้ผู้ขับขี่ มีความสะดวกสบายในการเดินทาง เพราะผู้ขับขี่สามารถทราบข้อมูลในรูปของเส้นทางบนแผนที่ ซึ่งจะแสดงเส้นทางจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดปลายทาง เช่น ข้อมูลสถานที่จอดรถ ที่พักอาศัย เส้นทางที่มีการก่อสร้าง รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับจุดหมายปลายทาง นอกจากการแสดงผลแผนที่แล้ว ระบบนำทางดังกล่าว ยังสามารถพัฒนาให้แนะนำเส้นทางที่ขับขี่อย่างละเอียดโดยมีคำแนะนำเป็นเสียงพูด เช่น เตือนให้เปลี่ยนเลนเพื่อเตรียมเลี้ยวซ้ายหรือขวา เตือนให้เตรียมตัวกลับรถ การบอกทางเพื่อให้กลับสู่เส้นทางเดิมกรณีผู้ขับขี่ผิดทาง การพัฒนาขั้นต่อไปของระบบนี้ อาจถึงขั้นแนะนำข้อมูลประกอบการขับขี่อื่นๆ เช่น เสียงเตือนให้ลดอัตราเร็วเนื่องจากข้างหน้าเป็นทางโค้ง และอนาคตอาจสามารถเชื่อมต่อข้อมูลการจราจรกับศูนย์ข้อมูลจราจร จนทำให้ระบบสามารถทำงานได้หลากหลาย คือ แนะนำเส้นทางที่มีการจราจรเบาบางได้ หรือแนะนำให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นโดยที่ผู้ขับขี่ยังไม่ได้เดินทางไปถึงบริเวณดังกล่าว ให้ข้อมูลเส้นทางที่มีการก่อสร้าง ปิดถนน

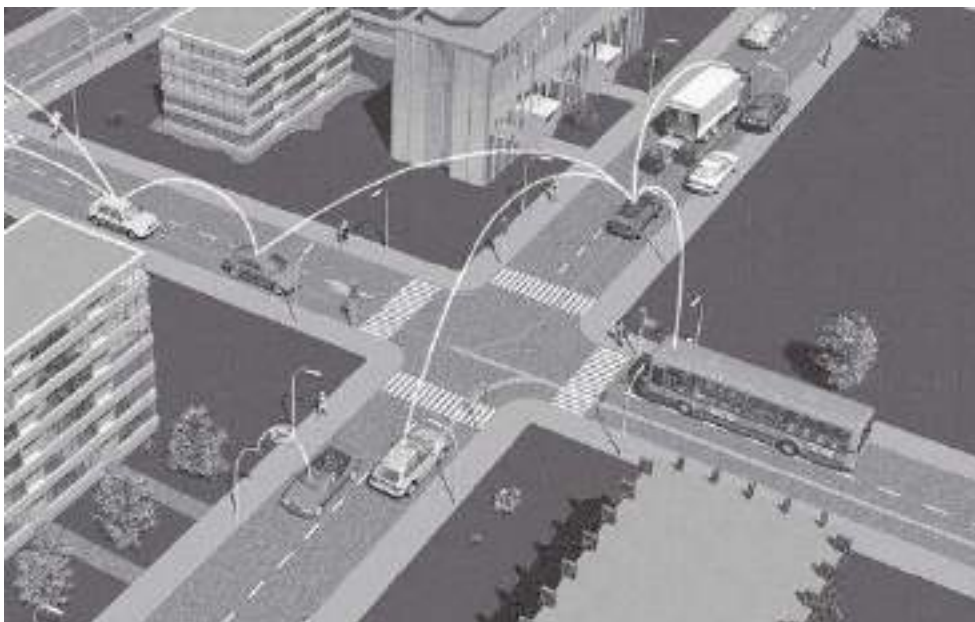
หรืออุบัติเหตุให้ข้อมูลเกี่ยวกับจุดสนใจหรือสถานที่แหว่งหักต่างๆ เช่น ปิมน้ำมัน ทางสรรพสินค้า โรงแรม ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว ที่จอดรถ คำนวณระยะเวลาเดินทางที่สอดคล้องตามสภาพการจราจร จะเห็นได้ว่าการแนะนำเส้นทางจะมีได้อยู่บนพื้นฐานเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุดเพียงเงื่อนไขเดียว แต่จะเป็นการรวมเอาเงื่อนไขต่างๆ เข้ามาคำนวณร่วมด้วย เพื่อให้ได้เส้นทางที่ใกล้เคียงกับความต้องการของผู้ใช้มากที่สุด และระบบยังสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่น่าสนใจรอบข้างทางและจุดหมายปลายทาง รวมทั้งแนะนำให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่จอดรถเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่อีกด้วย

๒) ระบบเก็บเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection) ระบบนี้จะช่วยผู้เดินทางไม่ต้องหยุดรถหรือชะลอรถเพื่อจ่ายค่าผ่านทาง ช่วยลดระยะเวลาและแก้ปัญหาจราจรที่ด้านเก็บเงิน และช่วยอำนวยความสะดวกในการผ่านเข้าออกพื้นที่ควบคุม หรือเส้นทางพิเศษบางประเภท เพื่อให้การผ่านเข้าออกสามารถทำได้สะดวกรวดเร็ว หลักการทำงานของระบบนี้คืออุปกรณ์ที่ติดกับตัวรถจะสื่อสารกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ติดอยู่ที่ด่านหรือจุดเฉพาะสำหรับตรวจสอบการเข้าออกพื้นที่ควบคุมหรือเส้นทางพิเศษ การสื่อสารจะทำโดยอาศัยเทคนิคการสื่อสารแบบไร้สาย และรถยนต์สามารถวิ่งผ่านไปมาได้โดยไม่ต้องหยุดจอดรอเพื่อชำระค่าผ่านทาง การชำระเงินอาจเป็นลักษณะซื้อบัตรและชำระล่วงหน้า แล้วทำการตัดค่าผ่านทางจากยอดเงินที่มีในบัตร หรืออาจเป็นการตัดค่าผ่านทางจากระบบบัตรเครดิต บัญชีธนาคาร หรือชำระตามร้านสะดวกซื้อ ตัวอย่างของประเทศที่ใช้ระบบนี้ เช่น ที่เมืองลอนดอนในประเทศอังกฤษซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก ได้มีการกำหนดให้เรียกเก็บค่าเข้าพื้นที่สำหรับผู้ที่ต้องการนำรถยนต์เข้าในบริเวณพื้นที่เมืองชั้นใน ทั้งนี้เพื่อลดความคับคั่งของปริมาณจราจรตลอดจนมลภาวะลงหรือในประเทศออสเตรเลียและจีน ได้มีการติดตั้งระบบเก็บเงินอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าว ไว้ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วน ทำให้รถยนต์ที่วิ่งผ่านสามารถวิ่งผ่านด้วยความเร็วสูง และการใช้ทางด่วนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๓) ระบบช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ (Assistance for Safe Driving) เป็นระบบที่มีการติดตั้งตัวเก็บข้อมูลในบริเวณต่างๆ บนท้องถนนโดยการรวบรวมข้อมูลของตำแหน่ง และการเคลื่อนที่ของยานพาหนะในบริเวณรอบๆ รวมไปถึงสิ่งกีดขวางต่างๆ ที่อยู่ข้างหน้า โดยผ่านเซ็นเซอร์ที่ติดตั้งอยู่บนถนนและที่ตัวรถ หลังจากนั้นข้อมูลจะถูกจัดส่งให้กับผู้ขับขี่แต่ละคนในขณะนั้นแบบ Real Time ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ขับขี่เดินทางได้อย่างปลอดภัย ระบบดังกล่าว นอกจากจะช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลหรือการแจ้งเตือนล่วงหน้าเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่แล้ว ยังนำมาใช้เพื่อรักษาชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่นด้วย เช่น การมีเซ็นเซอร์ตรวจจับคนข้ามถนน ในบริเวณทางโค้งหักศอกที่เป็นมุมอับสายตาสำหรับผู้ขับขี่ หรือตรวจจับและระวางการวิ่งตัดหน้ารถโดยเด็กเล็กหรือผู้ที่ขาดความระมัดระวัง นอกจากนี้ยังสามารถตรวจจับรถยนต์หรือจักรยานยนต์ที่วิ่งหรือกำลังจะวิ่งมาตัดหน้า ตรวจจับสภาพอากาศและสภาพถนน เพื่อเตือนในกรณีที่ถนนลื่นหรือทัศนวิสัยไม่ดีก่อนที่จะขับขี่ไปถึงบริเวณดังกล่าว ในอนาคตอันใกล้อาจมีอุปกรณ์ที่ติดตั้งภายในรถเพิ่มเติมเพื่อช่วยในการควบคุมรถ เช่น ระบบช่วยเบรกหรือควบคุมพวงมาลัยแบบอัตโนมัติ เมื่อพบสิ่งกีดขวาง และเซ็นเซอร์ที่ติดตั้งอยู่ในตัวรถยนต์ ก็สามารถส่งข้อมูลและติดต่อสื่อสารกับรถยนต์คันอื่นๆ หรือกับเซ็นเซอร์ข้างถนนได้ด้วย ทั้งนี้เพื่อเตือนให้รถยนต์หรือผู้ใช้ทางเท้าได้รับการแจ้งเตือนล่วงหน้าเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือเพื่อให้เกิดความระมัดระวังเพิ่มขึ้น



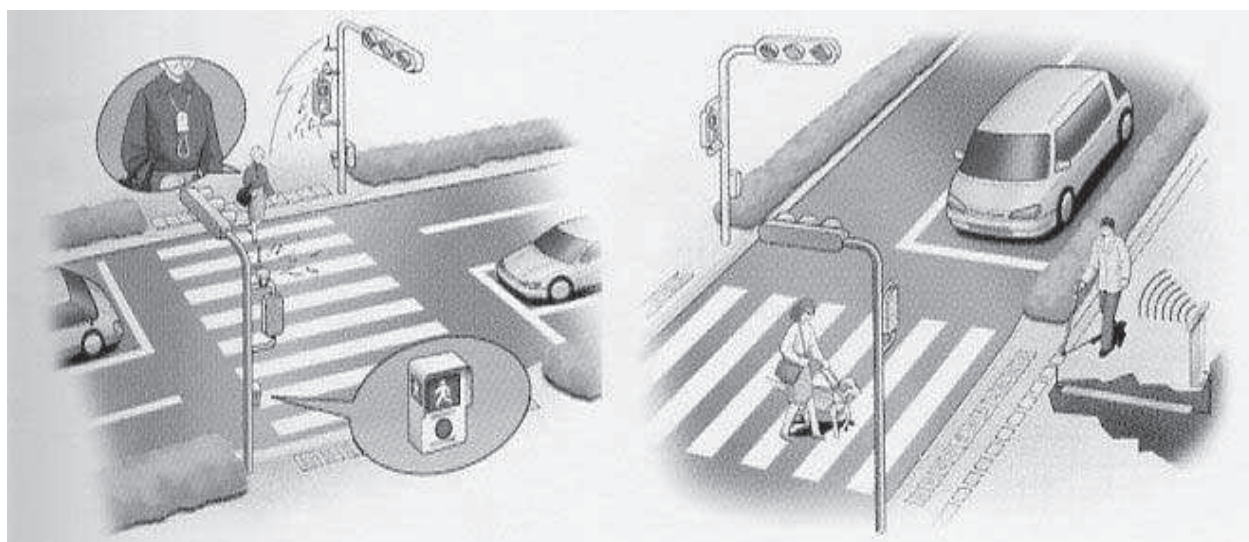
๔) ระบบการบริหารจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ (Optimization of Traffic Management) ระบบนี้จะจัดการการจราจรบริเวณทางแยก หรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ โดยผู้ให้บริการแจ้งเหตุการณ์ เช่น การตรวจจับ อุบัติเหตุ และให้ข้อมูลการควบคุม การจราจร นอกจากนี้ยังแนะนำเส้นทางแก่ผู้ขับขี่ผ่านมอนิเตอร์ที่ติดตั้งในรถ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการควบคุมการจราจร ไม่เพียงแต่ในพื้นที่ที่มีการจราจรที่ติดขัดเท่านั้นแต่รวมถึงเส้นทางการจราจรทั้งหมด ได้มีการคาดการณ์กันว่า เมื่อการเชื่อมต่อและสื่อสารแบบสองทางระหว่างผู้เดินทางและศูนย์บริหารจัดการจราจรเกิดขึ้นในวงกว้างแล้ว จะสามารถสื่อสารกันแบบสองทางได้อย่างสะดวก ทั้งในรถยนต์ ที่บ้าน ที่ทำงาน หรือผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ เช่น โทรศัพท์มือถือ โดยศูนย์บริหารจัดการจราจรจะนำเอาข้อมูลความต้องการเดินทางของผู้เดินทางมาคำนวณวิเคราะห์เพื่อการกระจายปริมาณการจราจรออกไป เพื่อให้ระบบขนส่งโดยรวมมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยจะเป็นการแนะนำเส้นทางที่ไม่ใช่การแนะนำให้ทุกคนเลือกใช้เส้นทางที่เบาบางในขณะนั้นเหมือนกันหมด นอกจากนี้ยังสามารถแนะนำให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ มีการก่อสร้าง หรือมีการปิดถนนได้ด้วย



๕) การสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ (Support for Public Transport) เป็นการอำนวยความสะดวกสบายให้ผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนให้เกิดความยืดหยุ่น สามารถเปลี่ยนถ่าย การเข้า และออกจากระบบขนส่งมวลชนตามเวลาที่สอดคล้องกัน ระบบสนับสนุนต่างๆ จึงมีความจำเป็น เช่น สถานการณ์ให้บริการของระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ ตำแหน่งและจำนวนที่นั่งว่าง ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และที่จอดรถ ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้สามารถส่งผ่านไปยังช่องทางต่างๆ หลายช่องทาง ได้แก่ ที่פקอาศัยและที่ทำงาน อุปกรณ์ในรถยนต์หรืออุปกรณ์เคลื่อนที่ ตลอดจนถึงติดตั้งข้างถนน ป้ายหยุดรถประจำทาง และสถานีขนส่ง เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและนำมาซึ่งการใช้งานระบบขนส่งมวลชนอย่างสะดวกและปลอดภัย

๖) การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการเกี่ยวกับรถเพื่อการพาณิชย์ (Increasing Efficiency in Commercial Vehicles Operations) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งสินค้า ต้องมีศูนย์รวบรวม และจัดเก็บสถานการณ์ใช้งานรถขนส่งสินค้าทั้งหมด เช่น ตำแหน่งของรถขนส่งในระหว่างขนส่ง จุดแวะพัก หรือขนถ่ายสินค้า จุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง แล้วกระจายข้อมูลเหล่านี้ในฐานะข้อมูลพื้นฐานให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทุกราย นอกจากนี้ยังดำเนินการจัดหาระบบช่วยบริหารจัดการรถขนส่งสินค้า ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายๆ ราย โดยมองว่ารถทั้งหมดเสมือนมีเจ้าของเดียวกัน และพยายามลดจำนวนเที่ยวรถเปล่าลง เพื่อให้เกิดการใช้รถขนส่งร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ และเป็นอัตโนมัติ ปัจจุบันยังได้มีความพยายามค้นคว้าวิจัย เพื่อให้ขบวนรถขนส่งสามารถวิ่งตามกันไปโดยอัตโนมัติโดยมีผู้ขับขี่เพียงคนเดียวที่รถต้นขบวน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งลงไปอีก

๗) ระบบสนับสนุนผู้ใช้ทางเท้า (Support for Pedestrians) ผู้ใช้อีกกลุ่มหนึ่งซึ่งเกี่ยวข้องกับรถและถนนก็คือผู้ใช้ทางเท้า ผู้ใช้ทางเท้าในที่นี้หมายความว่ารวมถึงผู้ใช้ทางเท้าทั่วไป คนชรา ผู้ทุพพลภาพ และผู้ใช้จักรยาน จุดประสงค์คือทำให้เกิดความสะดวกสบาย ปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่ดีสำหรับผู้ใช้ทางเท้า ตัวอย่างเทคโนโลยีที่สามารถช่วยเหลือผู้ใช้ทางเท้าได้ เช่น อุปกรณ์นำทางแบบพกพา เซ็นเซอร์สำหรับตรวจจับและรายงานข้อสถานที่หรือนำทางด้วยเสียงสำหรับคนตาบอด เซ็นเซอร์ตรวจจับคนข้ามถนนเพื่อส่งข้อมูลเตือนแก่ผู้ขับขี่ให้ระมัดระวังและ/หรือควบคุมให้รถหยุดแบบอัตโนมัติ สัญญาณไฟสำหรับคนข้ามถนนที่สามารถปรับเปลี่ยนช่วงเวลาให้เหมาะสมกับจำนวนและประเภทของคนข้ามได้

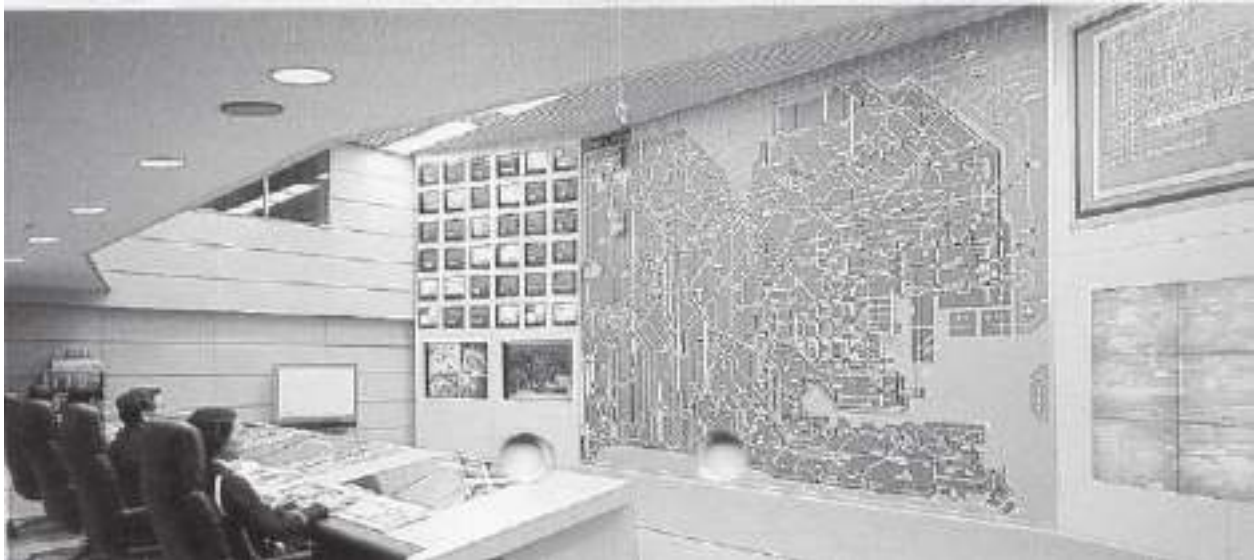


๘) ระบบสนับสนุนสำหรับการทำงานของยานพาหนะในเหตุฉุกเฉิน (Support for Emergency Vehicle Operations) เพื่อรับมือกับเหตุฉุกเฉินและดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนได้รวดเร็วทันการและเหมาะสม รถที่ประสบเหตุจะมีอุปกรณ์ติดในรถ ที่สามารถแจ้งเหตุและสื่อสารกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยอัตโนมัติ เพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเตรียมการ เช่น ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ลักษณะของอุบัติเหตุ จำนวนผู้โดยสารในรถ จำนวนรถที่เกิดเหตุ ตลอดจนตำแหน่งของรถที่เกิดเหตุขณะนั้น ระบบนี้อาจก้าวหน้าไปถึงขั้นให้ข้อมูลทางกายภาพของผู้โดยสารและผู้ขับขี่ด้วย เช่น เพศ/วัย ลักษณะการบาดเจ็บ บริเวณกระดูกที่หัก การเสียเลือด การหมดสติ เป็นต้น ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้จะทำให้ผู้ให้ความช่วยเหลือสามารถวินิจฉัยได้ล่วงหน้าหรือระหว่างเดินทางไปยังที่เกิดเหตุ เพื่อลดระยะเวลาที่ต้องใช้ก่อนเข้าถึงและเริ่มดำเนินการช่วยเหลือ หลังจากนั้นข้อมูลสภาพจราจรและสภาพความเสียหายของถนน(กรณีเกิดภัยพิบัติ) ยังถูกรวบรวมและวิเคราะห์แบบตามเวลาจริงเพื่อส่งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบใช้วางแผนและสามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว ระบบดังกล่าวยังอาจทำงานร่วมกับศูนย์บริหารจัดการจราจร เพื่อให้ช่วยจัดการสัญญาณไฟจราจรหรืออำนวยความสะดวกสำหรับรถฉุกเฉินต่างๆ ได้ด้วย

๓.๒ สถานภาพการใช้ระบบ ITS และเทคโนโลยีสำหรับงานจราจรในประเทศไทย

๓.๒.๑ สัญญาณไฟจราจร

๑) ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ (Area Traffic Control) โดย กรุงเทพมหานคร ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๓๖ ด้วยการนำคอมพิวเตอร์ระบบ SCOOT (Split Cycle and Offset Optimization Technique) ของอังกฤษมาใช้งาน โดยอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจรจะส่งข้อมูลผ่านระบบสื่อสารไปยังศูนย์ควบคุมจราจร กทม. และจะทำการประมวลผลข้อมูลเพื่อหาสภาพที่เหมาะสมของสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ทั้งหมด โดยมีแผนดำเนินการระยะที่ ๑ ครอบคลุมพื้นที่ชั้นใน ๓๑ ตร.กม. และระยะที่ ๒ เพิ่มพื้นที่อีก ๑๕๐ ตร.กม. แต่ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการฟ้องร้องทางคดีความ ซึ่งปัจจุบันได้พัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจังหวะสัญญาณไฟจราจรแบบทางแยกอิสระ โดยปรับเปลี่ยนจังหวะไฟตามปริมาณรถในแต่ละทิศทาง และจะได้พัฒนาจัดเป็นกลุ่มทางแยก (Region) ต่อไป



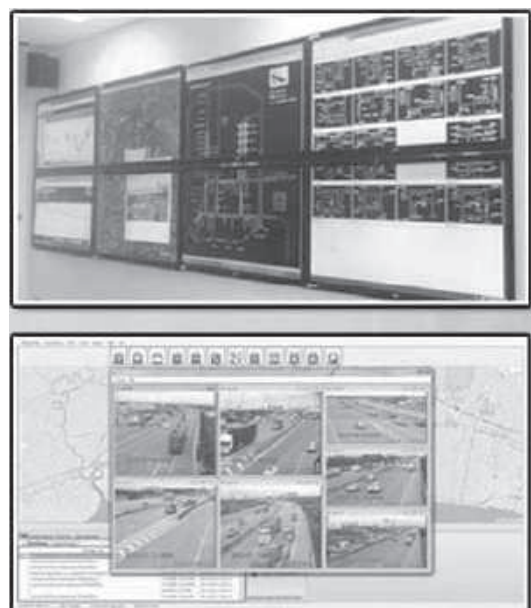
ภาพจำลอง ATC

๒) อุปกรณ์นับเวลาสัญญาณไฟ เป็นอุปกรณ์ที่ให้ข้อมูลเวลารอคอยก่อนจะถึงเวลาเปลี่ยนสัญญาณไฟ

๓) ระบบสัญญาณไฟจราจรคนข้ามถนนอัจฉริยะ เป็นระบบสัญญาณไฟจราจรคนข้ามถนนที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน และช่วยบริการแก่กลุ่มผู้พิการทางสายตาในการข้ามถนนอีกด้วย

๓.๒.๒ ระบบกล้อง CCTV ใช้สำหรับงานจราจรซึ่งมีคุณสมบัติ Pan Tilt Zoom: PTZ มีทั้งสื่อสารโดยสายไฟเบอร์ออฟติก อินเทอร์เน็ตแบบสายเคเบิลและไร้สาย (IP Camera)

๓.๒.๓ ระบบกล้อง Image Processing และอุปกรณ์ตรวจจับปริมาณจราจร Microwave Radar ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ตรวจสอบสภาพการจราจรบนทางพิเศษ (บางส่วน) และแสดงภาพออกมาทางแผนที่กราฟฟิกได้



๓.๒.๔ ระบบกล้องกวาดค้นวินัยจราจร

๑) ระบบกล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera System) ติดตั้งอยู่ ๓๐ จุด บริเวณทางแยกทั่วกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการตรวจจับอัตโนมัติภาพการกระทำความผิดและภาพทะเบียนรถ เพื่อทำการส่งใบสั่งและหมายเรียกไปยังผู้ครอบครองยานพาหนะที่กระทำความผิด



๒) ระบบกล้องตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ทั้งแบบติดตั้งและแบบพกพา



๓) ระบบกล้องตรวจจับและเปรียบเทียบแผ่นป้ายทะเบียน, ไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย

๔) ระบบกล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนเปลี่ยนช่องทางในเขตห้าม



๓.๒.๕ ระบบตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์

แบ่งได้เป็นสองประเภทได้แก่ การตรวจแบบ Screening Test และ Evedential Test

แบบ Screening Test



รุ่น Lion SD๔๐๐P



รุ่น SAM ๐๓



รุ่นพกพา

แบบ Evedential Test



รุ่น LionSD๔๐๐P



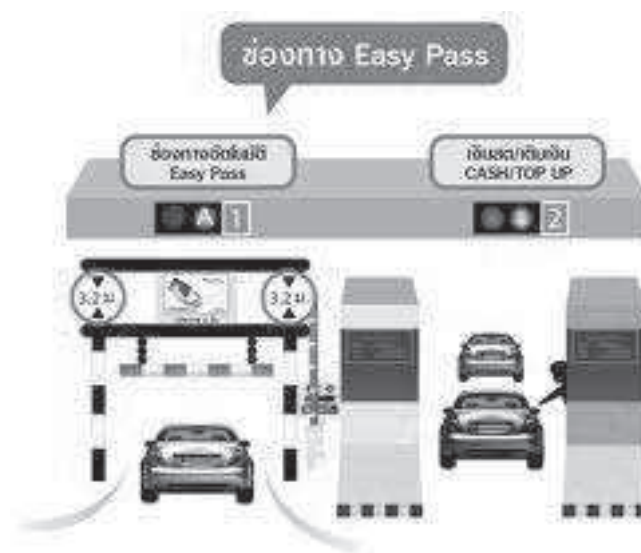
รุ่น Alco Sensor IV

๓.๒.๖ ระบบป้ายจราจรอัจฉริยะ

เป็นการแสดงข้อมูลข่าวสารให้แก่ผู้ขับขี่ (Traveler Information System) เพื่อบอกสภาพการจราจร ณ เวลานั้น (แบบ Real Time) โดยมีทั้งแบบระบบใช้กล้อง Image Processing และใช้เจ้าหน้าที่ดูจากกล้อง ในการปรับเปลี่ยนแจ้งสภาพการจราจรบนแผนที่ นอกจากนี้ยังรวมถึงป้ายสลับข้อความที่ใช้ในการส่งข่าวสารในรูปของตัวอักษรด้วย

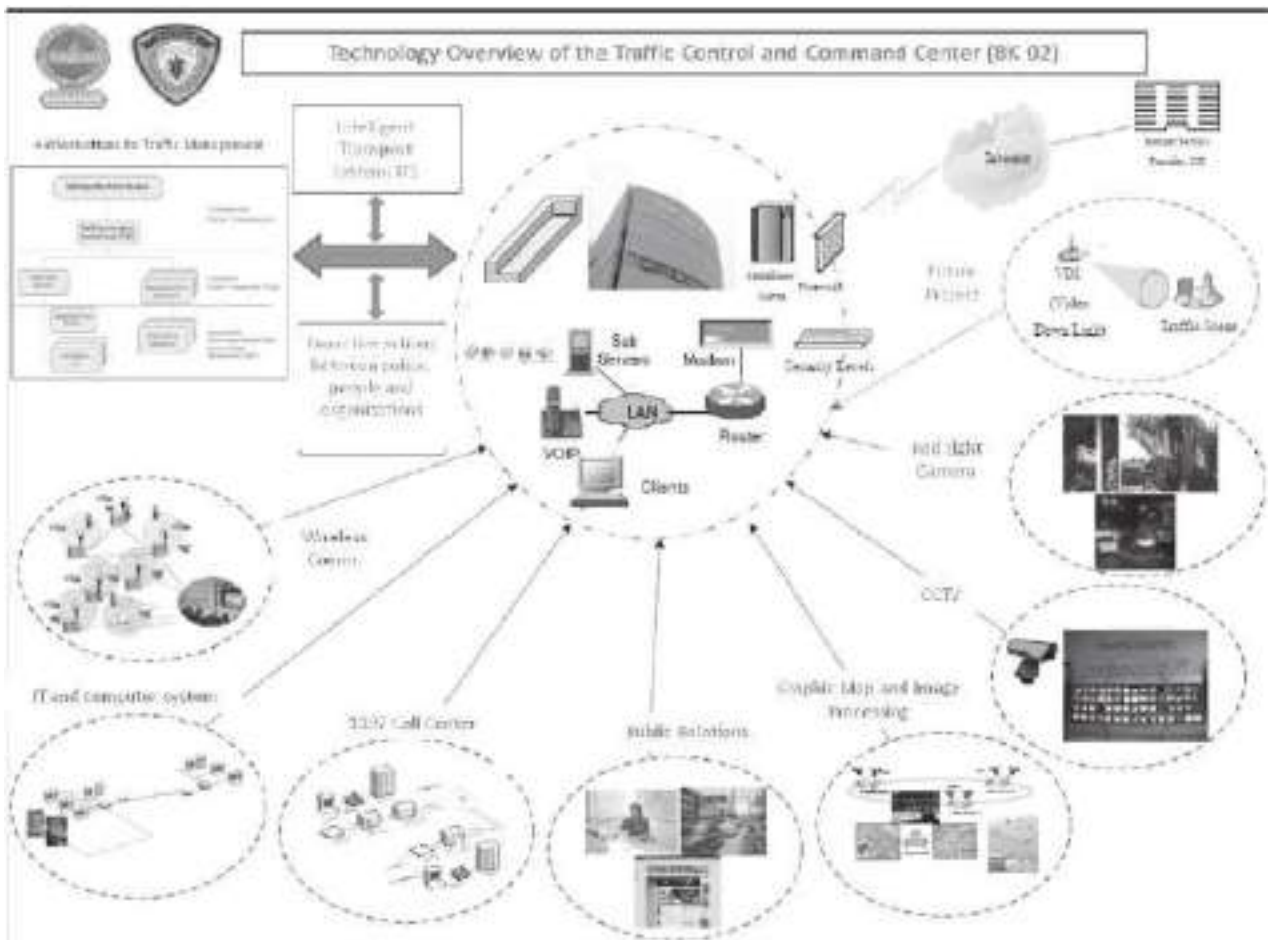


๓.๒.๗ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นการชำระค่าผ่านทางพิเศษโดยไม่ต้องหยุดรถ ซึ่งขณะผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ระบบจะทำการอ่านข้อมูลจากอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่ภายในรถ และคิดค่าผ่านทางพิเศษจากมูลค่าเงินที่มีอยู่ในระบบ



๓.๒.๘ ระบบ RFID (Radio Frequency Identification) ถูกนำมาใช้ควบคุมความเร็วของรถตู้สาธารณะ ซึ่งเป็นการติดตั้ง TAG RFID ไว้บนเครื่องหมายการเสียภาษี และอีกส่วนหนึ่งนำไปติดไว้ที่บริเวณไฟหน้ารถตู้ ส่วนเครื่องอ่าน RFID ได้ติดตั้งไว้บนเส้นทางต่างๆ

๓.๒.๙ ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.๐๒) ประกอบไปด้วยระบบหลักคือ กล้อง CCTV ระบบวิทยุสื่อสาร ระบบตู้ชุมสายโทรศัพท์สำหรับสายด่วนข้อมูลจราจร ๑๑๙๗ และระบบรายงานข่าวประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายสลับข้อความ วิทยุ ทิวี และอินเทอร์เน็ต เป็นต้น



๓.๒.๑๐ ระบบการสืบสวนอุบัติเหตุบนถนน (WWW.ROADSAFETYTEAM.POLICE.GO.TH)

โครงการพัฒนาระบบงานสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ โดยเป็นโครงการการนำข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่างๆ เข้าสู่ระบบฐานข้อมูล เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาค่าความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุบนถนน (อบถ.) ซึ่งขับเคลื่อนโดย พล.ต.ต.โกสินทร์ หินเภาว์ รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และภาคีเครือข่าย โดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ และบริษัทกลางประกันภัย ซึ่งเป็นผู้ให้การสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณในการที่จะช่วยกันของภาครัฐและภาคเอกชน ในการระดมข้อมูล ช่วยกันป้องกันและแก้ไข เรื่องอุบัติเหตุทางจราจร ซึ่งสร้างความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประเทศชาติเป็นอย่างมาก โดยข้อมูลโดยเฉลี่ยของการที่ประชาชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุคือ ๑๒,๐๐๐ คนต่อปี หรือ ๒ คนต่อ ชม. ไม่นับที่พิการและได้รับ

บาดเจ็บ และรัฐบาลต้องสูญเสียเงิน มากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ในการแก้ไขปัญหาเยียวยาแก่ญาติ คนเจ็บ หรือเสียชีวิต



๓.๒.๑๑ ระบบประชาสัมพันธ์ด้วย Application ต่างๆ

๑) ระบบรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผ่านทางเว็บไซต์ (WWW.ITSOTP.NET) ผ่านทางโทรศัพท์มือถือ (M.ITSOTP.NET) ผ่านทางเครือข่ายสังคมออนไลน์ (FACEBOOK) ผ่านทางแอปพลิเคชันบน SmartPhone รวมถึงแท็บเล็ต (THAI TRAFINFO โดยดาวนโหลดผ่านทาง APP STORE และ GOOGLE PLAY)

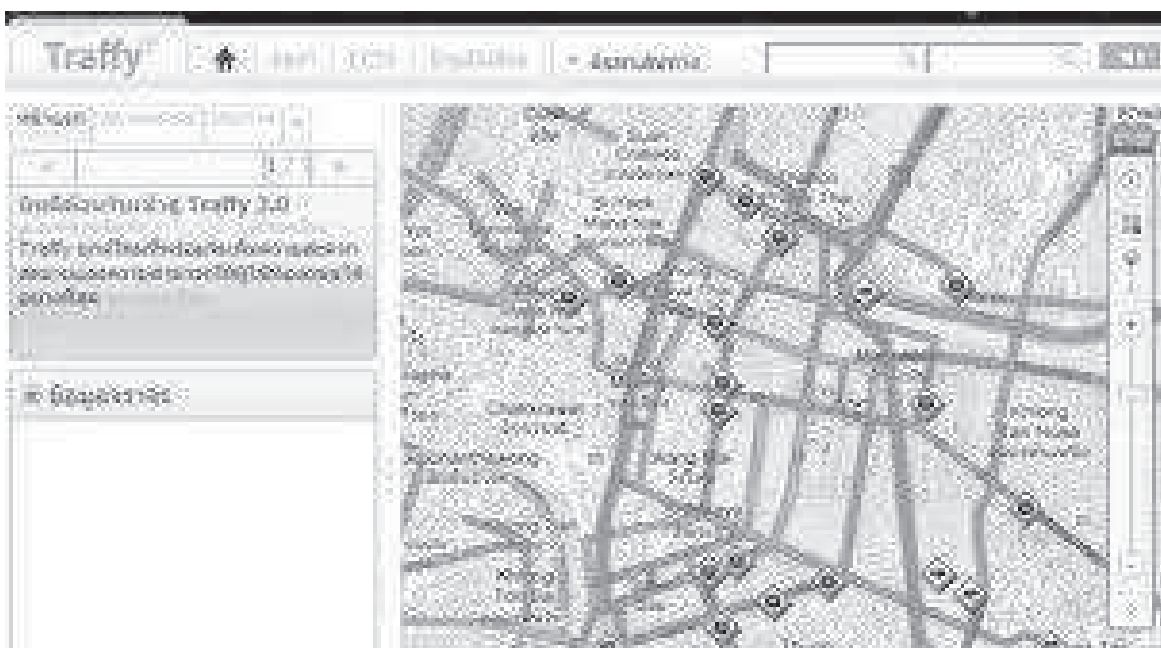


๒) ระบบรายงานสภาพการจราจรบนทางพิเศษ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ผ่านทางเว็บไซต์ของ กทพ. และบน SmartPhone และแท็บเล็ต



๓) ระบบรายงานสภาพการจราจร ของกองบังคับการตำรวจจราจร ผ่านทางเว็บไซต์ WWW.TRAFFICPOLICE.GO.TH

๔) ระบบประเมินและรายงานสภาพจราจร ของศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) ด้วยโปรแกรม TVIS (Traffic Voice Information System) นอกจากนี้ยังได้พัฒนาระบบ TRAFFY ผ่านทางเว็บไซต์และ SmartPhone



๕) ระบบรายงานข้อมูลจราจรผ่านอินเทอร์เน็ต ([HTTP://TRAFFIC.LONGDO.COM](http://TRAFFIC.LONGDO.COM)) ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อข้อมูลจากศูนย์บูรณาการข้อมูลของศูนย์ NECTEC

๖) ระบบรายงานสภาพการจราจร โดยกรุงเทพมหานคร เป็นการแสดงแผนที่การจราจรด้วยเส้นสีต่างๆ บนแผนที่และภาพจากกล้อง CCTV ด้วย App ที่มีชื่อว่า “BMA Live Traffic” จะทำการรายงานสภาพการจราจรผ่านสมาร์ทโฟนและแท็บเล็ต ซึ่งการรายงานสภาพการจราจรในช่วงแรกจะเป็นภาพนิ่งผ่านกล้อง CCTV ที่ต่อเนื่องกันทุก ๑ นาที และเป็นภาพเคลื่อนไหวแบบเรียลไทม์ โดยแบ่งการแสดงผลจราจรออกเป็นเส้นสีแดงสำหรับเส้นทางจราจรที่เคลื่อนตัวได้ ด้วยความเร็วต่ำกว่า ๑๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง/ เส้นสีเหลืองสำหรับเส้นทางจราจรที่เคลื่อนตัวได้ด้วยความเร็วประมาณ ๑๕-๒๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเส้นสีเขียวสำหรับเส้นทางจราจรที่เคลื่อนตัวได้ด้วยความเร็วมากกว่า ๒๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง



๓) ระบบรายงานข้อมูลสภาพการจราจร โดย Google โดยได้ร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม ให้บริการบน Google Map



บรรณานุกรม

หนังสือ

การจัดการจราจร ๑ (Traffic Management I), โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

วิศวกรรมจราจร, ดร.ยอดพล ธนาปริบูรณ์, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี: ๒๕๒๔

วิศวกรรมจราจร, คู่มือ “การเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง”, สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง: ๒๕๔๘

วิชาการจราจร หลักสูตรการฝึกอบรมบุคคลภายนอกผู้มีวุฒิปริญญาตรีที่ได้รับการบรรจุแต่งตั้งรับราชการเป็นข้าราชการตำรวจชั้นประทวน คู่มือตำรวจเล่ม ๙ ฉบับปรับปรุง, กองบัญชาการศึกษา: ๒๕๕๓

โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ (GIS) และข้อมูลเพื่อตรวจสอบประเมินความปลอดภัยและเผยแพร่ข้อมูลทางหลวงบน Website, สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง: ๒๕๔๘

วิชาการจราจร หลักสูตรนักเรียนนายสิบตำรวจ คู่มือตำรวจเล่ม ๑๖ ฉบับปรับปรุง, กองบัญชาการศึกษา: ๒๕๕๕

จุลสาร

จุลสารเพื่อการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, พีรพงษ์ บรรจงแสง, ส่วนแผนงานและพัฒนางานประชาสัมพันธ์ สป.๗: ฉบับเดือนตุลาคม ๒๕๕๕

เอกสารประกอบการสัมมนา

ปัญหาการจราจรและวิธีการแก้ไขปัญหาโดยระบบการจัดการ และการควบคุมปริมาณการจราจร, รองศาสตราจารย์ ดร.ยอดพล ธนาปริบูรณ์, สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย: ๒๕๔๒

เว็บไซต์

แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร, พลตำรวจตรี ปิยะ ต๊ะวิชัย:

[HTTP://WWW.TRAFFICPOLICE.GO.TH](http://WWW.TRAFFICPOLICE.GO.TH)

โปรแกรมระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ: [HTTP://WWW.NECTEC.OR.TH](http://WWW.NECTEC.OR.TH)

วิศวกรรมจราจร, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์: [HTTP://WWW.SURAMES.COM/IMAGES](http://WWW.SURAMES.COM/IMAGES)

อุบัติเหตุจราจร, พลตำรวจตรี เลียง หุยประเสริฐ: [HTTP://WWW.IFM.GO.TH](http://WWW.IFM.GO.TH)

บทที่ ๕

เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร

๑. ความหมายของเทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร

เทคนิค หมายถึง ศิลปะหรือกลวิธีในการปฏิบัติเกี่ยวกับวิชาการนั้นๆ (ความหมายตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน)

จราจร หมายถึง การที่ยวดยานพาหนะ คน สัตว์พาหนะเคลื่อนไปตามทาง หรือกฎการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์ (ความหมายตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน)

เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร หมายถึง ศิลปะหรือกลวิธีในการปฏิบัติเกี่ยวกับการบังคับให้กระทำการหรือข้อบังคับให้ยกเว้นการกระทำการตามกฎหมายจราจร เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายใดแล้ว ต้องใช้กฎหมายนั้นไปจนกว่าจะมีกฎหมายใหม่ สำหรับเรื่องเดียวกันนั้นออกมาให้ยกเลิกกฎหมายเก่าอันนั้นเสีย

๒. แนวคิดทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory)

ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมก็คือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเสมอภาค ในส่วนของตำรวจจะเน้นการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ซึ่งจะนำไปสู่การควบคุมการกระทำความผิดในสังคมได้ตามความมุ่งหมาย นักอาชญวิทยาได้พัฒนาแนวคิดและขอบเขตปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมสังคม (The Philosophy of Enforcing Laws and Social Control) ให้รวมตลอดไปถึงการควบคุมพฤติกรรมอันจะนำไปสู่การกระทำความผิดด้วย สำหรับลักษณะที่สำคัญเกี่ยวกับปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมทางสังคม มี ๓ ประการ คือ

๑. รัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมาย เพื่อควบคุมความประพฤติและคุ้มครองพิทักษ์ผลประโยชน์ของสมาชิกในสังคมตามหลักกฎหมายมหาชนในฐานะที่รัฐมีอำนาจเหนือราษฎรมิได้รวมถึงกฎหมายเอกชน อันเป็นกฎหมายว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างราษฎรในฐานะเท่าเทียมกัน

๒. รัฐเป็นผู้ได้รับอาณัติมอบหมาย (Mandate) จัดสรรเจ้าหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบการปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยและความผาสุกของชุมชนให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และหลักกฎหมายอย่างเคร่งครัด

๓. การบังคับใช้กฎหมาย จะต้องบังคับใช้แก่สมาชิกในสังคมโดยเสมอภาคภายใต้หลักนิติธรรม (Justice Under Law) ปราศจากความลำเอียงหรือรังเกียจเด็ดฉันทิโดยสิ้นเชิง

การใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีอยู่ให้เป็นผลในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง เพื่อให้การดำเนินชีวิตในทางสังคม (VIE SOCIALE) ของประชาชนสามารถดำรงอยู่ได้ด้วยความสงบสุขของส่วนรวม นอกจากนี้การดำเนินการใช้บังคับกฎหมายยังมีนัยที่รวมถึงการสร้างแบบอย่าง เพื่อให้ราษฎร

ของประเทศยอมรับและเคารพต่อทบัพัญญูแห่งกฎหมาย อันจะส่งผลให้บริบทแห่งสังคม เศรษฐกิจ และการเมืองภายในประเทศสามารถดำเนินการพัฒนาไปได้อย่างต่อเนื่อง และจะทำให้ราชอาณาจักรไทย ได้รับการยอมรับนับถือจากสหภาพและรัฐต่าง ๆ ในเรื่องความสามารถในการรักษาความปลอดภัยและสงบเรียบร้อยภายใน

๓. ความหมายการบังคับใช้กฎหมาย

๑. การใช้บังคับกฎหมาย คือ เมื่อได้มีการประกาศใช้กฎหมายใดแล้ว ต้องใช้กฎหมายนั้น ไปจนกว่าจะมีกฎหมายใหม่ สำหรับเรื่องเดียวกันนั้นออกมาให้ยกเลิกกฎหมายเก่าอันนั้นเสีย

๒. การบังคับใช้กฎหมาย คือ การบังคับให้กระทำการหรือข้อบังคับให้ยกเว้นการกระทำ ก็ได้ ยกตัวอย่างการบังคับใช้คือ กฎหมายกำหนดให้ชายไทยทุกคนต้องเข้ารับการเกณฑ์ทหารเมื่ออายุ ครบ ๒๐ ปี บริบูรณ์

๔. การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในงานจราจร

การบังคับใช้กฎหมายเป็นส่วนที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับพฤติกรรมการขับขี่ของประชาชน ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีอาชีวะ เกิดประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ให้เกิดผล การลดจำนวนอุบัติเหตุได้นั้นต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ประกอบด้วย

๑. วางเป้าหมายหลักการทำงาน คือ การสร้างความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนโดยยึดหลักงานอุบัติเหตุจราจรเป็นงานของตำรวจ เพื่อขจัด No man's land ที่ไม่มีใครเป็นเจ้าของหรืออยากจะเป็น

๒. การสร้างความตระหนักให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้เกิดการยอมรับ เข้าใจ และเห็นความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมาย

๓. สร้างแนวทางปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานตามนโยบายการกวดขันวินัยจราจร

๔. สร้างองค์ความรู้หลายๆ ด้านในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มสมรรถนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น ด้านวินัยจราจร ด้านการตรวจจับความเร็วบนท้องถนน ด้านการตรวจจับ รถยนต์ที่นำยางเสื่อมสภาพมาใช้งานบนท้องถนน

๕. การใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การติดตั้งกล้องตรวจจับ ความเร็วบนท้องถนน

๖. การบังคับใช้กฎหมายต้องเน้นหลักการ ๓ม ๒ข และ ๑ร

๗. จัดทำโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรและแก้ไขปัญหาคอขวดจราจร

๘. สร้างกระบวนการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ตั้งแต่ ๑) การจับกุม ๒) การชำระค่าปรับ ๓) การสอบสวน ๔) การฟ้องศาล ๕) การใช้มาตรการเสริม

๙. สร้างยุทธศาสตร์ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎจราจรให้มีประสิทธิภาพในหลายด้าน ตั้งแต่ ยุทธศาสตร์ทางสังคม (การลงโทษ การควบคุมทางสังคม การสร้างจิตสำนึกต่อหน้าที่ในสังคม) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการที่ดี ยุทธศาสตร์การสร้างแรงจูงใจ ยุทธศาสตร์การประสานความร่วมมือและการมีส่วนร่วม ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเครือข่าย ยุทธศาสตร์การปรับปรุงกฎหมาย ยุทธศาสตร์การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ยุทธศาสตร์การปลูกฝังวินัยจราจร ยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เป็นต้น

ดังนั้น เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายจึงต้องกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการ ๔ ด้าน คือ

(๑) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

- ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร
- สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ที่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมการขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน
- มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น
- มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

(๒) ถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) โดยเน้นมาตรการปรับปรุงโครงสร้างถนน ดังนี้

- การออกแบบและบำรุงรักษาถนนและพื้นที่ด้านข้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชนขึ้น
- จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

(๓) ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) สร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้ โดย

- ดำเนินการเรื่องการให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว
- กำหนดความเร็วตามสภาพของถนนและพื้นที่ข้างทาง ความแข็งแรงของยานพาหนะและตามสมรรถนะจริงของผู้ขับขี่

(๔) ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) เพิ่มความปลอดภัยยานพาหนะโดย

- ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดความรุนแรงของผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า
- สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะที่มีความปลอดภัย
- กำหนดให้การจัดซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะรวมถึงการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

๔.๑ หลักในการตั้งจุดตรวจจุดสกัด

- (๑) เมื่อกรณีเหตุจำเป็นหรือเหตุฉุกเฉินเร่งด่วน
- (๒) ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่งโดยเคร่งครัด
- (๓) ได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชา
- (๔) มีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรเป็นหัวหน้าควบคุม
- (๕) แต่งเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่
- (๖) มีแผงขึ้นแสดงเครื่องหมายว่า “หยุดตรวจ” และจัดให้มีสิ่งกีดขวางหรือสัญญาณอื่นใด ให้เป็นที่สังเกตได้ง่ายในระยะไกล เช่น วางกรวยยางคาดแถบสีสะท้อนแสง เพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุ
- (๗) ในเวลากลางคืน ต้องให้แสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นได้อย่างชัดเจน ในระยะไม่น้อยกว่า ๑๕๐ เมตร ก่อนถึงจุดตรวจ
- (๘) กำหนด “เขตพื้นที่ปลอดภัย” สำหรับเป็นบริเวณตรวจค้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ต้องสงสัยและผู้ถูกตรวจค้น และเจ้าหน้าที่ตำรวจในระหว่างทำการตรวจค้น
- (๙) วางกำลังส่วนหนึ่งไว้บริเวณทางแยก หรือจุดกลับรถก่อนถึงจุดตรวจหรือจุดสกัด เพื่อไว้ทำหน้าที่สกัดกั้น หรือไล่ติดตามผู้ที่เลี้ยวหรือกลับรถหลบหนี
- (๑๐) พึงใช้ความระมัดระวังและตั้งอยู่ในความไม่ประมาท ทุกขณะทำการตรวจค้น
- (๑๑) เป็นผู้มีการยาทที่ดีงามและรักษากิริยาจา ะหว่างการตรวจค้น เช่น ไม่ส่องไฟฉายไปบริเวณใบหน้าประชาชนผู้ถูกตรวจค้น และให้ใช้คำพูดที่สุภาพ เช่น “สวัสดีครับ” “ขอโทษครับ” และ “ขอบคุณมากครับ”
- (๑๒) ใช้ความสังเกตและความสนใจเป็นพิเศษแก่ยานพาหนะที่มีลักษณะพิรุฑ เช่น รถจักรยานยนต์

(๑๓) ในการปฏิบัติการเรียกตรวจ ระหว่างการตั้งจุดตรวจ ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานและประชาชนและต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจรหรือตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิด ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ หรือพ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เจ้าหน้าที่ตำรวจจะตั้ง “จุดตรวจ” ตามสถานที่ เวลา และกลุ่มเป้าหมาย ในการปฏิบัติหน้าที่ซึ่งต้องใช้จิตวิทยาและความนุ่มนวลในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติ เป็นการชั่วคราวโดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน ๒๔ ชั่วโมง และเมื่อสิ้นภารกิจแล้วจะต้องยกเลิกจุดตรวจทันที

จุดตรวจ หมายถึง สถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน ๒๔ ชั่วโมง และเมื่อเสร็จภารกิจต้องยกเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

จุดสกัด หมายถึง สถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราว และจะต้องยกเลิกเมื่อเสร็จภารกิจดังกล่าว

หยุดตรวจ หมายถึง จุดที่มีแผงกันแสดงเครื่องหมายคำว่า หยุดตรวจ และจัดให้มีสิ่งกีดขวางหรือสัญญาณอื่นใดที่สังเกตได้ง่ายจากระยะไกล เช่น กรวยยางคาดแถบสะท้อนแสง เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้

เขตพื้นที่ปลอดภัย หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับตรวจค้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ถูกตรวจค้น

วัตถุประสงค์ของการตั้งจุดตรวจจุดสกัด

เป็นมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อกวาดค้นจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย โดยเฉพาะผู้ขับขี่ จุดที่เป็นด่านตรวจจะสังเกตเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจกำลังดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย โดยชัดเจนเพื่อตรวจสอบผู้ขับขี่ตามกฎหมายการบังคับใช้กฎหมายที่ตั้งเป้าไว้ และตรวจการละเมิดกฎหมายเรื่องต่างๆ เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย การแสดงตนของผู้ขับขี่ ใบขับขี่/ทะเบียนรถ ความปลอดภัยในการขับขี่ ภาพการณ์มีนมาจากแอลกอฮอล์และยาเสพติด เพื่อพบผู้ต้องหาตามหมายจับที่ตำรวจต้องการตัว หรือผู้กระทำความผิดกฎหมาย และด่านตรวจควรอยู่ในที่ตั้งที่สำคัญ

เพื่อให้มีผลกับปัญหาต่างๆ ที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติและประชาชนเป็นสิ่งสำคัญที่สุด

พื้นที่ตั้งด่านตรวจที่ปลอดภัยมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

- (๑) มองเห็นได้อย่างชัดเจนและปลอดภัยสำหรับการสกัดกั้นผู้ขับขี่
- (๒) พังระมัดระวังแสงแดดจ้า สภาพอากาศเลวร้าย เวลาโพล้เพล้ เช้ามืด
- (๓) มั่นใจความปลอดภัย ในขณะที่ตั้งและรื้อด่านตรวจ
- (๔) หากเป็นการปฏิบัติงานตอนกลางคืน ต้องมองเห็นได้อย่างชัดเจน มีแสงสว่างครอบคลุมบริเวณกว้าง
- (๕) ควบคุมตำแหน่งที่ตั้งด่านตรวจให้เหมาะสมกับการคล่องตัวของการจราจร
- (๖) อย่าก่อให้เกิดความแออัดคับคั่ง-การจราจรต้องคล่องตัว
- (๗) ใช้สิ่งกีดขวางตามธรรมชาติช่วยให้การจราจรสงบเรียบร้อย

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโล กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาออสโล กล่าวคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย ๘ ประเด็นภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

- (๑) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity) รัฐบาลมีกลไก ระบบข้อมูล ในการกำกับ ติดตาม เป้าหมายที่เป็นมาตรฐานสากล ระบบกฎหมายและการจัดการได้รับการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้วย
- (๒) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)
- (๓) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design) จำนวนมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะที่ได้รับการกำหนดหรือปรับปรุงเพิ่มขึ้น จำนวนมาตรการด้านภาษีเพื่อส่งเสริมเพื่อการติดตั้งระบบอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในยานพาหนะทุกประเภทตามมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น จำนวนรุ่นของยานพาหนะที่ได้รับคะแนนด้านความปลอดภัยเพิ่มขึ้น
- (๔) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user Behavior) จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วงอายุ ๑๕-๑๘ ปี เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง จำนวนผู้เดินเท้าที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุ

ลดลง ดัชนีความรุนแรงจำนวนบุคลากรในภาคการขนส่งเสียชีวิตในขณะทำงานเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับการช่วยเหลือภายในระยะเวลาที่กำหนดเพิ่มขึ้น จำนวนผู้พิการจากการเกิดอุบัติเหตุได้รับการฟื้นฟูและจ้างงานเพิ่มขึ้น

(๕) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

ภารกิจหน้าที่ของตำรวจจราจรภายใต้การบริหารของพลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในส่วนของนโยบายเน้นหนักคือ การบังคับใช้กฎหมายและพัฒนาระบบการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจราจร และสร้างค่านิยมของตำรวจจราจรให้เป็น สุภาพบุรุษจราจร(สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๕๗ หน้า ๖) และนโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจร ๘ ประการได้แก่

(๑) การพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

(๒) ให้มีแผนการจัดการจราจร เพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น ฝนตก น้ำท่วม ถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

(๓) อำนวยความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญาโมสโก

(๔) ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผนและอำนวยความสะดวกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ

(๕) ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวินัยการจราจรให้กับประชาชนโดยเฉพาะการกวดขันจับกุม ๑๐ ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขีหรือโดยสารรถทุกประเภท

(๖) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียม เป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(๗) กวดขันวินัย ความประพฤติและปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวก แก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน

(๘) ดำเนินการทางวินัยและอาญาอย่างเด็ดขาดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

นโยบายทั้ง ๘ ประการสามารถจัดกลุ่มเป็นประเด็นสำคัญได้ ๓ ประเด็นคือ

(๑) ประเด็นการสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

(๒) ประเด็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

(๓) ประเด็นการบริหารงานตำรวจจราจรที่มีประสิทธิภาพ

หากตำรวจจราจรปฏิบัติงานตามนโยบายดังกล่าวอย่างเข้มแข็งเต็มศักยภาพจะทำให้บรรลุผลสำเร็จคือ ถนนในประเทศไทยจะมีความปลอดภัยสูง การจราจรมีสภาพคล่องตัว และประชาชนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรถึงแม้ว่า

ตำรวจจะใช้เครื่องมือในการทำงานที่สำคัญคือ กฎหมาย และใช้วิธีการทำงานที่สำคัญคือ การบังคับ ก็ตาม

แนวทางทศวรรษความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติโดยกำหนดแนวทางในการทำงานไว้ ๘ ประการคือ

- (๑) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
- (๒) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง
- (๓) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
- (๔) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
- (๕) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
- (๖) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย
- (๗) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
- (๘) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๔.๒ กวดขันจับกุม ๑๐ ข้อหาหลัก

ปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมี ๔ ปัจจัย ได้แก่ พฤติกรรมผู้ขับขี่ รถยนต์ ถนน และสภาพแวดล้อม ดังนั้น ในการดำเนินการ ตำรวจจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้มาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก

- (๑) ไม่สวมหมวกนิรภัย
- (๒) อุปกรณ์ส่วนควบไม่ถูกต้อง
- (๓) เมาสุรา
- (๔) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- (๕) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- (๖) ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- (๗) ขับรถฝ่าสัญญาณไฟ
- (๘) ขับรถแข่งในที่คับขัน
- (๙) ขับรถย้อนศร
- (๑๐) โทรศัพท์ในขณะขับรถ

การใช้มาตรการการบังคับล้อยกรด ตัดคะแนนพักและยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

การใช้มาตรการการการบังคับล้อยกรด การยกรด กฎหมายจราจรกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า เมื่อมีการใช้เครื่องมือบังคับล้อยกรด และมีการสอบสวนแล้ว พบว่า เจ้าของรถจอตกรดผิดกฏจราจรจริง ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ที่ประสงค์จะให้ปลดล้อยกรดเครื่องมือบังคับล้อยกรดจะต้องถูกปรับในอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน ส่วนเมื่อใดที่ตำรวจจะใช้เครื่องมือบังคับล้อยกรด กฎหมายไม่ได้ระบุไว้โดยปล่อยให้เป็นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งโดยทั่วไปแล้วเป็นเรื่องของนโยบายของการบังคับใช้กฎหมายมากกว่าที่เป็นเรื่องของกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนตายตัว อย่างไรก็ตามแนวคิดเรื่องการบังคับล้อยกรดจะสัมพันธ์กับเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความยำเกรงอยู่ไม่น้อย ส่วนใหญ่แล้ว เครื่องมือบังคับล้อยกรดจะถูกนำมาตามถนนเส้นสำคัญๆ หรือตรอก, ซอยที่มีการจราจรคับคั่ง โดยมุ่งหวังจะให้เกิดความหลาบจำและเกรงกลัวที่จะกระทำผิดซ้ำอีก นั้นหมายความว่า หากผู้ที่เขียนใบสั่งจราจรพร้อมกับใช้เครื่องมือบังคับล้อยกรดที่รถที่ฝ่าฝืนคันดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่หรือเจ้าของไม่สามารถจะขับรถต่อไปได้จนกว่าจะได้เสียค่าปรับก่อน มาตรการ จากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ล้อยกรดจึงมาปลดเครื่องมือให้ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียเวลามากขึ้นกว่าการที่ได้รับใบสั่งติดหน้ารถ ซึ่งมองดูเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่แข็งกร้าวมากกว่าการออกใบสั่ง แต่เพียงอย่างเดียว ไม่เพียงแต่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องเสียค่าปรับบังคับล้อยกรดจำนวน ๕๐๐ บาท แต่ยังจะต้องถูกปรับในเรื่องการจอตกรดผิดที่ผิดทางอีก ในอัตราค่าปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน โดยสรุป ผู้ขับขี่จะต้องถูกปรับในอัตราขั้นต่ำที่สุด ๖๐๐ บาทเงินค่าปรับในกลุ่มนี้ สถานีตำรวจท้องที่ผู้ทำการปรับจะถูกแยกส่งออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรกคือ เฉพาะค่าปรับกรณีการเคลื่อนย้ายรถ (รดยก) หรือการใช้เครื่องบังคับล้อยกรด ซึ่งมีอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน จะถูกนำส่งไปฝากไว้ที่กระทรวงการคลังโดยไม่มีหักออก เงินดังกล่าวจะยังอยู่กับกระทรวงการคลังจนกว่าจะมีการคำขอเบิกจ่ายเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เช่น ค่าเช่าสถานที่จอตกรดกลาง ค่าจัดซื้อจัดหารยยนต์และอุปกรณ์ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน และไม่สามารถเบิกจากเงินงบประมาณได้ ค่าป้าย เอกสารเครื่องหมาย ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษารยดอุปกรณ์ ค่าประกันภัย ค่าฝึกอบรมสัมมนาเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ๑ เป็นต้น ส่วนที่สองคือ เงินค่าปรับตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งสามารถปันส่วนเป็นเงินรางวัลสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามระเบียบต่อไป และในกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใช้เครื่องบังคับล้อยกรดแล้วเห็นว่าหากเห็นการจอตกรดเป็นการจอตกรดขวางหรือจอตกรดผิดกฎหมายที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อาจจะใช้มาตรการการยกรดเสียเลยก็ได้ และนำรถไปเก็บรักษาไว้ และต้องเสียค่าเก็บรักษารถตามอัตราที่กำหนด

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๕๕ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

มาตรา ๑๕๕ ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๕ วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถหรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๕ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๕ วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

- (๑) บนทางเท้า
- (๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสี่เมตรจากทางร่วมทางแยก
- (๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- (๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
- (๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

- (๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร
- (๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- (๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- (๑๐) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (๑๑) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- (๑๒) ในที่คับขัน
- (๑๓) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร
- (๑๔) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (๑๕) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๓๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๕๙ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ได้เคลื่อนย้ายรถของตนในอัตราดังต่อไปนี้

- (๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป คันละ ๑,๐๐๐ บาท
- (๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ คันละ ๗๐๐ บาท
- (๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) คันละ ๕๐๐ บาท

ข้อ ๒ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับรถของตนไม่ให้เคลื่อนย้ายตามข้อ ๑ แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่รถถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายตามความในข้อนี้

ข้อ ๓ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษารถที่ถูกเคลื่อนย้ายมาในระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในอัตราดังต่อไปนี้

- (๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป วันละ ๕๐๐ บาท
- (๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ วันละ ๓๐๐ บาท
- (๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) วันละ ๒๐๐ บาท

ข้อ ๔ การนับเวลาตามข้อ ๓ ให้ถือว่าเสียสิบสี่ชั่วโมงเป็นหนึ่งวันเศษของวันให้นับเป็นหนึ่งวันให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ [ร.ก.๒๕๓๔/๘๒/๒๐๖/๗ พฤษภาคม ๒๕๓๔]

ระเบียบกรมตำรวจ ว่าด้วยกำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย และการดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานพ.ศ. ๒๕๓๔ โดยที่ได้มีประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙

ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก หรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ เพื่อให้การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับ ให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย และการดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงาน เป็นไปด้วยความเรียบร้อย เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ กรมตำรวจจึงวางระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบกรมตำรวจ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่จอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย และการดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงาน พ.ศ. ๒๕๓๔ "

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๓๔ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ บรรดาระเบียบ ข้อบังคับ หรือคำสั่งอื่นใดที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้หรือขัดแย้งกับระเบียบนี้ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ ๔ การเคลื่อนย้ายรถ ไปดูแลรักษาให้ปฏิบัติดังนี้

๑) เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบรถที่หยุด หรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และจำเป็นจะต้องเคลื่อนย้ายรถ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกหนังสือคำสั่งของพนักงานจราจร สั่งให้ผู้ขับขี่ไปรายงานตัวยังสถานที่จอดรถกลาง โดยหนังสือดังกล่าวให้ใส่ถุงพลาสติกผูกติดกับก้านใบปัดน้ำฝนด้านหน้าจึงทำการเคลื่อนย้ายรถไปยังสถานที่จอดรถกลาง

๒) ห้ามมิให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้เคลื่อนย้ายรถปล่อยรถคืนให้กับเจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ไปโดยพลการในระหว่างทางเป็นอันขาด

๓) รถที่นำเข้าแต่ละคันให้ลงรายงานประจำวัน ปรากฏรายละเอียดเกี่ยวกับรถ ได้แก่ ลักษณะรถ หมายเลขทะเบียนรถ ประเภทรถ ชื่อ ชนิดรถ (แบบ/รุ่น/ปีที่ผลิต) สี (ถ้ามีหลายสีให้ลงรายละเอียดให้ชัดเจน) และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ลักษณะของรถฐานความผิด วันเวลาที่เกิดเหตุ ผู้จับกุม วันเวลาที่นำรถเข้า

๔) เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ รายงานตัวและชำระค่าปรับ ค่าเคลื่อนย้ายรถและค่าดูแลรักษา ให้พนักงานสอบสวนเวรส่งคืนรถให้กับเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไป

ข้อ ๕ การใช้เครื่องมือบังคับ ให้รถหยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายให้ปฏิบัติดังนี้

๑) เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ซึ่งจะต้องใช้เครื่องมือบังคับรถไม่ให้เคลื่อนย้ายโดยไม่ทำให้เกิดขวางการจราจร ให้ออกหนังสือคำสั่งของพนักงานจราจรสั่งให้ผู้ขับขี่ไปรายงานตัวยังสถานที่จอดรถกลาง หนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้ใส่ถุงพลาสติกผูกติดกับก้านใบปัดน้ำฝนด้านหน้ารถตรงหน้าผู้ขับขี่

๒) ติดแผ่นป้าย (สติ๊กเกอร์) สีเหลืองอักษรสีดำ ขนาดยาว ๑๒ นิ้ว กว้าง ๘ นิ้ว ตามแบบท้ายระเบียบนี้ ไว้ที่หน้ารถด้านผู้ขับขี่

๓) ห้ามมิให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้ใช้เครื่องมือบังคับรถไม่ให้เคลื่อนย้ายปลดเครื่องมือบังคับรถ คืนรถให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไปโดยพลการเป็นอันขาด

๔) เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รายงานตัวและชำระค่าปรับ พร้อมกับค่าใช้เครื่องมือบังคับรถแล้ว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เคลื่อนย้ายรถนั้น ไปไว้ที่สถานที่จอดรถกลาง ภายใน ๒๔ ชั่วโมง เว้นแต่ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับและค่าใช้เครื่องมือบังคับรถเสร็จสิ้น ก่อนทำการเคลื่อนย้ายรถนั้น

ข้อ ๖ หน่วยงานที่ต้องดำเนินการตามระเบียบนี้ ได้แก่

๑) สำหรับกรุงเทพมหานคร

- (ก) กองบังคับการตำรวจจราจร
- (ข) กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ
- (ค) กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้
- (ง) กองบังคับการตำรวจนครบาลธนบุรี
- (จ) สถานีตำรวจท่าเรือ

๒) สำหรับจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร

- (ก) ตำรวจภูธรจังหวัด
- (ข) กองกำกับการตำรวจทางหลวง

ข้อ ๗ ให้กองบังคับการ กองกำกับการ หรือสถานีตำรวจ ตามข้อ ๖ แล้วแต่กรณีดำเนินการ ดังนี้

๑) จัดนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรไปเป็นพนักงานสอบสวนเวร ประจำสถานที่จอดรถกลาง มีอำนาจสอบสวนเปรียบเทียบคดีจราจร

๒) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ประจำสถานที่จอดรถกลาง เพื่อปฏิบัติการในเรื่องต่อไปนี้

- (ก) การเคลื่อนย้ายรถนำเข้าเก็บสถานที่จอดรถกลาง
- (ข) การใช้เครื่องมือบังคับรถ
- (ค) การรับรถเข้าดูแลรักษา จำหน่าย หรือคืนรถ
- (ง) การเปรียบเทียบปรับ
- (จ) การเก็บค่าเคลื่อนย้ายรถ ค่าใช้เครื่องมือบังคับรถและค่าดูแลรักษารถ
- (ฉ) การควบคุมดูแลสถานที่ ทรัพย์สินที่ใช้ดำเนินการ ตามข้อ (ก) และ (ข) รวมทั้งรถที่ต้องดำเนินการตามข้อ (ค)

(ช) ควบคุมการปฏิบัติงานของลูกจ้างที่จัดไว้เป็นผู้ช่วยเหลือในสถานที่นั้น การปฏิบัติตาม (ก)-(ข) ให้กระทำการลงรายงานประจำวัน และบันทึกรายละเอียดตามสมควร

๓) เจ้าหน้าที่ประจำสถานที่จอดรถกลางและจัดทำสมุดบัญชีดังนี้

- (ก) บัญชีรายวันเพื่อแสดงจำนวนเงินรายได้และสถานภาพรถตามบัญชีท้ายระเบียบนี้
- (ข) บัญชีรถจอดหรือหยุดอยู่โดยฝ่าฝืนกฎหมาย ต้องมีการสรุปการรับและจำหน่ายรถ

ประจำวัน ให้พนักงานสอบสวนรับผิดชอบลงนามไว้ โดยมีรายละเอียด

รถที่ตกค้าง	คัน (ลำดับที่.....)
รถที่รับใหม่ในวันนี้	คัน (ลำดับที่.....)
รถที่จำหน่ายในวันนี้	คัน (ลำดับที่.....)
รถที่คงเหลือในวันนี้	คัน (ลำดับที่.....)

ลงชื่อ.....

(ตัวบรรจง)

...../...../.....

รถคันใดจำหน่ายแล้วให้วงแดงที่เลขลำดับในสมุดคุมรถ

(ค) สรุปยอดการปฏิบัติทุกวันสุดท้ายของเดือน ให้ปรากฏดังนี้

รถตกค้างจากเดือนก่อน		คัน
รถที่รับเข้าในเดือนนี้		คัน
รถที่จำหน่ายในเดือนนี้		คัน
คงเหลือรถ	คัน	
จำนวนคดีเปรียบเทียบปรับ	คดี	
เก็บค่าปฏิบัติการใช้เครื่องมือบังคับฯ	ราย	
(เป็นเงิน.....บาท)		
เก็บค่าปฏิบัติการเคลื่อนย้ายรถ	ราย	
(เป็นเงิน.....บาท)		
เก็บค่าดูแลรักษา	ราย	
(เป็นเงิน.....บาท)		

(๔) ให้นายร้อยเวรประจำสถานีจราจรกลาง ตรวจสอบทุกวันว่ารถคันใดถูกเก็บรักษาไว้ครบ ๓ วัน แล้วยังไม่มีผู้ใดมาติดต่อ จะต้องตรวจสอบว่า เป็นรถของผู้ใดแล้วรีบติดต่อเจ้าของรถตามทะเบียนเพื่อทราบเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่แท้จริงมาดำเนินการต่อไป รายละเอียดการติดต่อ ข้อขัดข้อง การดำเนินการต่างๆ จะต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาชั้น กองบังคับการ กองกำกับการ หรือสถานีตำรวจ แล้วแต่กรณี ทราบเพื่อแก้ไขทุก ๗ วัน

(๕) ใบเสร็จรับเงินค่าปรับ ค่าเคลื่อนย้ายรถ ค่าใช้เครื่องมือบังคับรถและค่าดูแลรักษารถให้แยกจากกันเป็น ๔ เล่ม

(๖) กรณีการจัดหาสถานที่จอดรถกลางไว้สำหรับจอดรถที่ถูกเคลื่อนย้ายสถานที่จอดรถดังกล่าวให้อยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางไม่ห่างไกลจนเกินไป โดยเช่าจากเอกชนก็ได้หน่วยงานใด

ยังจัดหาสถานที่จอดรถกลางไม่ได้ จะกำหนดให้สถานีตำรวจแห่งใดแห่งหนึ่งหรือมากกว่าเป็นสถานที่จอดรถกลางไปพลางก่อนได้

(๗) การขายทอดตลาดรถที่เจ้าของรถหรือผู้ขับซึ่งยังไม่ชำระค่าใช้จ่าย ในการที่รถถูกเคลื่อนย้าย หรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย และค่าดูแลรักษารถตามระเบียบนี้ ให้ถือปฏิบัติตามประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ ๑๕ บทที่ ๘ ข้อ ๑๑, ๑๒ และ ๑๓

ตัวอย่างแผ่นป้าย (สติ๊กเกอร์) สีเหลืองอักษรสีดำ ขนาดยาว ๑๒ นิ้ว กว้าง ๘ นิ้ว

คำเตือน

รถคันนี้ถูกเครื่องบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย

เมื่อชำระค่าปรับฯ ตามใบสั่งหนารถแล้ว จึงจะนำรถไปได้ การกระทำการใดๆ ต่อเครื่องบังคับ
ของ

ทางราชการจะมีความผิดทางอาญา

เจ้าพนักงานจราจร

(มาตรา ๕๙ วรรค ๒ แห่ง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒)



ตัวอย่างการใช้เครื่องบังคับล้อ





ตัวอย่างเครื่องบังคับล้อสะตอกในการพกพา น้ำหนักเบา



๔.๓ การใช้มาตรการการบังคับใช้ การยกกร

กฎหมายจราจรกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า เมื่อมีการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ และมีการสอบสวนแล้ว พบว่า เจ้าของรถจอตลอดผิดกฎหมายจราจรจริง ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ที่ประสงค์จะให้ปลดล็อกเครื่องมือบังคับล้อจะต้องถูกปรับในอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน ส่วนเมื่อใดที่ตำรวจจะใช้เครื่องมือบังคับล้อ กฎหมายไม่ได้ระบุไว้โดยปล่อยให้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว เป็นเรื่องของนโยบายของการบังคับใช้กฎหมายมากกว่าที่เป็นเรื่องของกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนตายตัว อย่างไรก็ตามแนวคิดเรื่องการบังคับล้อรถจะสัมพันธ์กับเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความยำเกรงอยู่ไม่น้อย ส่วนใหญ่แล้ว เครื่องมือบังคับล้อรถจะถูกนำมาตามถนนเส้นสำคัญๆ หรือตรอก, ซอยที่มีการจราจรคับคั่ง โดยมุ่งหวังจะให้เกิดความหลาบจำ และเกรงกลัวที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก นั่นหมายความว่า หากผู้ที่เขียนใบสั่งจราจรพร้อมกับใช้เครื่องมือบังคับล้อรถที่รถที่ฝ่าฝืนคันดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่หรือเจ้าของไม่สามารถจะขับรถต่อไปได้จนกว่าจะได้เสียค่าปรับก่อน มาตรการจากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ล็อกล้อรถจึงมาปลดเครื่องมือให้ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียเวลามากขึ้นกว่าการที่ได้รับใบสั่งติดหนึ่รรถ ซึ่งมองดูเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่แข็งแกร่งมากกว่าการออกใบสั่ง แต่เพียงอย่างเดียว ไม่เพียงแต่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องเสียค่าปรับจำนวน ๕๐๐ บาท แต่ยังจะต้องถูกปรับในเรื่องการจอตลอดผิดที่ผิดทางอีก ในอัตราค่าปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน โดยสรุป ผู้ขับขี่จะต้องถูกปรับในอัตราขั้นต่ำที่สุด ๖๐๐ บาท เงินค่าปรับในกลุ่มนี้ สถานีตำรวจท้องที่ผู้ทำการปรับจะถูกแยกส่งออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรก คือ เฉพาะค่าปรับกรณีการเคลื่อนย้ายรถ (รดยก) หรือการใช้เครื่องมือบังคับล้อ ซึ่งมีอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน จะถูกนำส่งไปฝากไว้ที่กระทรวงการคลังโดยไม่มีหักออก เงินดังกล่าวจะยังอยู่กับกระทรวง การคลังจนกว่าจะมีการคำขอเบิกจ่ายเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เช่น ค่าเช่าสถานที่จอตลอดกลาง ค่าจัดซื้อจัดหารถยนต์และอุปกรณ์ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน และไม่สามารถเบิกจากเงินงบประมาณได้ ค่าป้ายเอกสารเครื่องหมาย ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษา รดยกอุปกรณ์ ค่าประกันภัย ค่าฝึกอบรมสัมมนา เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ๑ เป็นต้น ส่วนที่สองคือ เงินค่าปรับตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งสามารถปันส่วนเป็นเงินรางวัลสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามระเบียบต่อไป และในกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใช้เครื่องมือบังคับล้อแล้วเห็นว่าหากเห็นการจอตลอดเป็นการจอตกิดขวางหรือจอตผิดกฎหมาย ที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อาจจะใช้มาตรการยกกรเสียเลยก็ได้และนำรไปเก็บรักษาไว้ และต้องเสียค่าเก็บรักษารถตามอัตราที่กำหนด

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- มาตรา ๕๙ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอตอยู่อนเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้
- เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอตอยู่อนเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้
- การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอตอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตาม

วรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

- เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท

- เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

- ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาดค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้ที่มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

- มาตรา ๑๕๙ ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถหรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(๑) บนทางเท้า

(๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร

(๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

- (๑๐) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (๑๑) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- (๑๒) ในที่คับขัน
- (๑๓) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(๑๔) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(๑๕) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

กฎกระทรวงฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๓๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๕๙ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เคลื่อนย้ายรถของตนในอัตราดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป คันละ ๑,๐๐๐ บาท

(๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ คันละ ๗๐๐ บาท

(๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) คันละ ๕๐๐ บาท

ข้อ ๒ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือ

พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับรถของตนไม่ให้เคลื่อนย้ายตามข้อ ๑ แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่รถถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายตามความในข้อนี้

ข้อ ๓ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษารถที่ถูกเคลื่อนย้ายมาในระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในอัตราดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป วันละ ๕๐๐ บาท

(๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ วันละ ๓๐๐ บาท

(๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) วันละ ๒๐๐ บาท

ข้อ ๔ การนับเวลาตามข้อ ๓ ให้ถือว่าสี่สิบสี่ชั่วโมงเป็นหนึ่งวันเศษของวันให้นับเป็นหนึ่งวัน

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ [ร.๒๕๓๔/๘๒/๒๐๖/๗ พฤษภาคม ๒๕๓๔]

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยกำหนดหลักเกณฑ์ การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่มิให้เคลื่อนย้ายและการดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ฉบับที่ ๓ พ.ศ.๒๕๔๒

มาตรการบันทึกคะแนน หรือตัดแต้ม สำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร กฎหมายได้มีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๖ แต่เนื่องจากยังมีปัญหาในเรื่องของระบบเชื่อมโยงข้อมูลและความไม่พร้อมในหลายๆ ด้าน ทำให้มาตรการนี้มีผลใช้อย่างเต็มที่เห็นเป็นรูปธรรมเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ เท่านั้น เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการขับรถอย่างถูกกฎจราจร และในปัจจุบันเหมือนกับว่ามาตรการดังกล่าวไม่ได้ใช้บังคับ ๑๙ ฐานความผิด ๒๗ ข้อหาที่ต้องดำเนินการเรื่อง

การบันทึกคะแนน

๑๐ คะแนน อักษร A	๑	- ขับรถลักษณะกีดขวางการจราจร
	๒	- ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุจราจร
	๓	- ขับรถที่มีความเร็วช้าหรือต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นโดยไม่ขับใกล้ขอบทางด้านซ้ายฯ
	๔	- ขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทิศทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะโดยไม่ขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี
	๕	- ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย
	๖	- ขับรถยนต์โดยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย
	๗	- ขับรถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับรถยนต์รัดเข็มขัดนิรภัย
๒๐ คะแนน อักษร B	๘	- ขับรถแซงด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
	๙	- แซงรถในระยะ ๓๐ เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้
	๑๐	- แซงรถเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ ๖๐ เมตร
	๑๑	- แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรือทางโค้ง
	๑๒	- แซงรถเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย
	๑๓	- แซงรถในที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย
	๑๔	- จอดรถในทางเดินหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟ
	๑๕	- ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับคนโดยสาร

	๑๖	-ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง
	๑๗	-ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดง ที่มีคำว่า "หยุด"
๓๐	๑๘	-ขับรถในลักษณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
คะแนน	๑๙	-ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว
อักษร C	๒๐	-ขับรถในลักษณะผิดกติกาวิสัยของการขับรถตามธรรมดา
	๒๑	-ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
	๒๒	-ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
	๒๓	-ขับรถฝ่าฝืนทิศทางการเดิน
๔๐	๒๔	-ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า"หยุด"
คะแนน	๒๕	-ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
อักษร D	๒๖	-ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควรไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที
	๒๗	-แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต

ซึ่งทั้ง ๒๗ ข้อหา นอกจากถูกบันทึกคะแนนแล้ว จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ๑๕ วัน โดยภายใน ๑ ปี หากมีการกระทำผิดในข้อหาต่างๆ ที่ถูกตัดแต้มรวมกันแล้วเกิน ๖๐ แต้ม หรือ ทำผิดในข้อหาเดิมซ้ำ ภายใน ๑ ปี จะต้องเข้าอบรม ที่กองบังคับการตำรวจจราจรหรือส่วนราชการต่างๆ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด และเข้าทดสอบจนกว่าจะสอบผ่าน จึงจะได้ใบอนุญาตขับรถคืน

วิธีการบันทึกคะแนน

เมื่อพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับแล้ว หรือคดีถึงที่สุดแล้ว โดยบันทึกข้อมูลลงระบบคอมพิวเตอร์ POLIS ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งติดสติ๊กเกอร์สีแดงต่างกันไปตามระดับคะแนนลงในช่องด้านหลังใบขับขี่ของท่าน

การอบรมทดสอบผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด ซึ่งต้องเข้ารับการอบรมทดสอบ ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาใดข้อหาหนึ่งใน ๒๗ ข้อหาซ้ำเป็นครั้งที่ ๒ ภายในกำหนดเวลา ๑ ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรก

เนื้อหาของการอบรมทดสอบ

การอบรมใช้เวลา ๓ ชั่วโมง ในหัวข้อวิชาต่างๆ ดังนี้

๑. กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร
๒. สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร
๓. ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ในทางแพ่งและอาญา
๔. มารยาท คุณธรรม และความมีน้ำใจในการขับขี่รถ
๕. อื่นๆ ที่จำเป็นต่อปัญหาการจราจร

เมื่ออบรมเสร็จสิ้นแล้ว ผู้กระทำความผิดต้องทดสอบความรู้ ความเข้าใจตามแบบทดสอบให้ได้ คะแนนมากกว่าร้อยละ ๕๐ หากคะแนนไม่ถึงเกณฑ์จะต้องเข้าทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบ

การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

มี ๒ กรณีคือ กรณีถูกบันทึกคะแนนจากหลายความผิด และกรณีถูกบันทึกคะแนนจากความผิด ข้อหาเดียวกันใน ๑ ปี

หมายถึง การกระทำความผิดที่ได้มีการบันทึกคะแนนไว้ แล้วมีคะแนนรวมกันเกินกว่า ๖๐ คะแนน โดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ แต่ละครั้งมีกำหนดไม่เกิน ๙๐ วัน (คือกรณีถูกบันทึกคะแนน จากหลายความผิด -ข้อสังเกตคือไม่ต้องอบรมทดสอบ)

ผู้มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ ผบ.ชน. ผบ.ช. ตำรวจภูธร ผบก.จร ผบก.ทล หรือผู้ซึ่ง ได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว

แต่หากผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน ๒ ครั้ง ในกำหนด ๑ ปี และมี คะแนนรวมกันเกิน ๖๐ คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรม ทดสอบ และถูกพักใช้ใบอนุญาต ขับขี่ไปพร้อมกันอีกด้วย

ผลเมื่อท่านถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาต ถูกจำกัดสิทธิ์ในการขับรถ ตามระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งในช่วงระยะเวลา ที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะไม่สามารถขับรถได้ หากฝ่าฝืนจะมีความผิดมีโทษถึงจำคุก

การอุทธรณ์คำสั่ง

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดี ภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่มิคำสั่ง และให้อธิบดีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับ คำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด การดำเนินการตามมาตรการนี้เท่าที่ทราบมา

ว่ามีความยุ่งยากมากในการปฏิบัติทำให้ดูเหมือนว่าไม่ได้นำมาใช้อย่างจริงจัง ส่วนมาตรการอายัดและหมายเรียก ซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๔๑ ทวิ การอายัดให้ใช้สำหรับกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกได้เนื่องจากไม่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์นั้นๆ เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งกับผู้มาติดต่อขอเสียภาษีประจำปีไปรายงานตัวกับพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก หรือหากผู้มาติดต่อเป็นเพียงผู้แทนเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบ ในกรณีดังกล่าวให้นายทะเบียนงดชำระภาษีประจำปี สำหรับรถนั้นไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าจะได้รับแจ้งจาก พงส.ว่าเจ้าของรถได้ปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว หากแต่ทราบที่อยู่เป็นหลักแหล่งก็ให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกให้เจ้าของรถมารายงานตัว ตามวันเวลาและสถานที่ซึ่งปรากฏอยู่ตามหมายเรียกนั้น เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่ง ดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไว้กำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นไว้กำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้อัดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคาณัติ หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่

และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งรณนติ หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งรณนติ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่เมื่ออาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควรต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

- ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ กำหนด ณ วันที่ ๒๐ เมษายน พ.ศ.๒๕๔๒

- ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (ฉบับที่ ๒) กำหนด ณ วันที่ ๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๓

มาตรการบันทึกคะแนน หรือตัดแต้ม สำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร กฎหมายได้มีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๖ แต่เนื่องจากยังมีปัญหาในเรื่องของระบบเชื่อมโยงข้อมูลและความไม่พร้อมในหลายๆ ด้าน ทำให้มาตรการนี้มีผลใช้อย่างเต็มที่เห็นเป็นรูปธรรมเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ เท่านั้น เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการขับรถอย่างถูกกฎจราจร และในปัจจุบันเหมือนกับว่ามาตรการดังกล่าวไม่ได้ใช้บังคับ

ข้อหาต่างๆ ที่เข้าข่ายถูกตัดแต้มทั้งหมด ๒๗ ข้อหา โดยแบ่งเป็นข้อหาที่ถูกตัด ๑๐ คะแนน ๗ ข้อหา เช่น ขับกีดขวางจราจร ขับรถบนทางเท้า ขับขี่ไม่ชิดซ้าย ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ข้อหาที่ถูกตัด ๒๐ คะแนน มี ๑๐ ข้อหา เช่น แข่งรถผิดกฎหมาย จอดรถบนไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟ แท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสาร ข้อหาที่ถูกตัด ๓๐ คะแนน ๖ ข้อหา เช่น ขับรถประมาท หวาดเสียว ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ และข้อหาที่ถูกตัด ๔๐ คะแนน ซึ่งถือว่าเป็นการทำความผิดที่ค่อนข้างก่อให้เกิดอันตราย มี ๔ ข้อหา คือ ขับรถฝ่าไฟแดง ขับรถขณะเมาสุรา ขับรถชนแล้วหนี และแข่งรถในทาง ซึ่งทั้ง ๒๗ ข้อหา นอกจากถูกบันทึกคะแนนแล้ว จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ๑๕ วัน โดยภายใน ๑ ปี หากมีการกระทำความผิดในข้อหาต่างๆ ที่ถูกตัดแต้มรวมกันแล้ว เกิน ๖๐ แต้ม หรือทำความผิดในข้อหาเดิมซ้ำ ภายใน ๑ ปี จะต้องเข้าอบรม ที่กองบังคับการตำรวจจราจร หรือส่วนราชการต่างๆ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด และเข้าทดสอบจนกว่าจะสอบผ่าน จึงจะได้ใบอนุญาตขับรถคืน

วิธีการบันทึกคะแนน

เมื่อพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับแล้ว หรือคดีถึงที่สุดแล้ว โดยบันทึกข้อมูลลงระบบคอมพิวเตอร์ POLIS ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งติดสติ๊กเกอร์สีแดงต่างกันไปตามระดับคะแนนลงในช่องด้านหลังใบขับขี่ของท่าน

การอบรมทดสอบผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด ซึ่งต้องเข้ารับการอบรมทดสอบ ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาใดข้อหาหนึ่งใน ๒๗ ข้อหาซ้ำเป็นครั้งที่ ๒ ภายในกำหนดเวลา ๑ ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรก

เนื้อหาของการอบรมทดสอบ

การอบรมใช้เวลา ๓ ชั่วโมง ในหัวข้อวิชาต่างๆ ดังนี้

๑. กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร
๒. สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร
๓. ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ในทางแพ่งและอาญา
๔. มารยาท คุณธรรม และความมีน้ำใจในการขับขี่รถ
๕. อื่นๆ ที่จำเป็นต่อปัญหาการจราจร

เมื่ออบรมเสร็จสิ้นแล้ว ผู้กระทำความผิดต้องทดสอบความรู้ ความเข้าใจตามแบบทดสอบให้ได้ คะแนนมากกว่าร้อยละ ๕๐ หากคะแนนไม่ถึงเกณฑ์จะต้องเข้าทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบ

การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

มี ๒ กรณีคือ กรณีถูกบันทึกคะแนนจากหลายความผิด และกรณีถูกบันทึกคะแนนจากความผิดข้อหาเดียวกันใน ๑ ปี

หมายถึง การกระทำความผิดที่ได้มีการบันทึกคะแนนไว้ แล้วมีคะแนนรวมกันเกินกว่า ๖๐ คะแนน โดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ แต่ละครั้งมีกำหนดไม่เกิน ๙๐ วัน (คือกรณีถูกบันทึกคะแนน

จากหลายความผิด -ข้อสังเกตคือไม่ต้องอบรมทดสอบ)

ผู้มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ ผบช.น. ผบช.ตำรวจภูธร ผบก.จร ผบก.ทล หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว

แต่หากผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน ๒ ครั้ง ในกำหนด ๑ ปี และมีคะแนนรวมกันเกิน ๖๐ คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรม ทดสอบ และถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไปพร้อมกันอีกด้วย

ผลเมื่อท่านถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

หมายความว่า ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาต ถูกจำกัดสิทธิในการขับรถตามระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งในช่วงระยะเวลา ที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะไม่สามารถขับรถได้ หากฝ่าฝืน จะมีความผิดมีโทษถึงจำคุก

การอุทธรณ์คำสั่ง

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดี ภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่คำสั่ง และให้อธิบดีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

การดำเนินการตามมาตรการนี้เท่าที่ทราบมาว่ามีความยุ่งยากมากในการปฏิบัติทำให้ดูเหมือนว่า ไม่ได้นำมาใช้อย่างจริงจัง ส่วนมาตรการอายัด และหมายเรียก ซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๔๑ ทวิ การอายัดให้ใช้สำหรับกรณีที่ไม่ว่าจะส่งหมายเรียกได้เนื่องจากไม่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถนั้นๆ เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งกับผู้มาติดต่อขอเสียภาษีประจำปีไปรายงานตัวกับพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก หรือหากผู้มาติดต่อเป็นเพียงผู้แทนเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบ ในกรณีดังกล่าวให้นายทะเบียนงดชำระภาษีประจำปี สำหรับรถนั้นไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าจะได้รับแจ้งจาก พงส.ว่าเจ้าของรถได้ปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว หากแต่ทราบที่อยู่เป็นหลักแหล่งก็ให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกให้เจ้าของรถมารายงานตัว ตามวันเวลาและสถานที่ซึ่งปรากฏอยู่ตามหมายเรียกนั้น เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้อัดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคติ หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรับจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคติ หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคติ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม่มีคำสั่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณี

ดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควรต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

๔.๔ เทคโนโลยีกับความปลอดภัยทางถนน

หากจะกล่าวถึงเทคโนโลยีมองว่าแยกได้ ๒ ส่วนคือ ส่วนหนึ่งที่เป็นเทคโนโลยีที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ในการขับขี่หากใช้ไม่ถูกต้องหรือเหมาะสมส่งผลต่อการขับขี่ สมารถในการขับขี่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ กับเทคโนโลยีที่นำมาใช้ตรวจจับผู้กระทำผิด ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ให้ข้อมูลได้แม่นยำทำให้ผู้กระทำผิดต้องยอมจำนนต่อหลักฐานที่สามารถพิสูจน์ได้ไม่ต้องมีข้อโต้แย้งใดๆ

เทคโนโลยีที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน หากใช้อย่างไม่ถูกต้องดังนี้

๑. ใช้โทรศัพท์มือถือ หากใช้ขณะขับรถเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึง ๔ เท่า แม้จะใช้แฮนด์ฟรีก็เสี่ยงอยู่ดี เพราะสมาธิของผู้ขับขี่จะไปอยู่ในเรื่องที่สนทนากันหรือขณะนี้มีแอปพลิเคชันต่างๆ ที่จะต้องพิมพ์ส่งข้อความ หรือกดหมายเลขโทรศัพท์ขณะขับรถมีความเสี่ยงสูงถึง ๒๓ เท่า

๒. ดูโทรทัศน์หรือ ดิจิตี ฟังเพลง ขณะขับรถ เป็นความบันเทิงที่มาพร้อมความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทำให้สมาธิในการขับร่น้อยลงผู้ขับขี่ควรหลีกเลี่ยงอย่างยิ่ง

๓. GPS เป็นเทคโนโลยีที่นำมาใช้ตรวจจับผู้กระทำผิด ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ให้ข้อมูลได้แม่นยำทำให้ค้นหาเส้นทาง ต้องใช้ให้ถูกวิธี หากจดจ่อกับการค้นหาเส้นทางขณะขับรถ แน่นนอนครับเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

เทคโนโลยีที่นำมาใช้ตรวจจับผู้กระทำผิด ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีดังนี้

๑. เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ Breathalyzer จากลมหายใจ ในปัจจุบันมีวิธีการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ๓ วิธี คือ

๑) ทางลมหายใจ โดยการเป่าลมออกจากปากเข้าไปในเครื่องตรวจตัวเลขที่อยู่บนเครื่องจะบอกระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%)

๒) ทางเลือดโดยตรง

๓) ทางปัสสาวะ

ในที่นี้จะกล่าวถึงการวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด สรุปดังนี้

เส้นทางการเดินของแอลกอฮอล์ในร่างกาย

เมื่อเราดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ แอลกอฮอล์จะดูดซึมผ่านปาก กระเพาะอาหาร และลำไส้เล็กเข้าสู่เลือด เนื่องจากโมเลกุลของแอลกอฮอล์มีขนาดเล็กและไม่ต้องการน้ำย่อย แอลกอฮอล์จะเคลื่อนที่ตามทิศทางเดินของเลือด แอลกอฮอล์บางส่วนจะถูกทำลายโดยตับ จากนั้นเลือดจะผ่านไปทางหัวใจด้านขวา และเลือดถูกสูบฉีดไปปอด ส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย แอลกอฮอล์เข้าสู่สมอง ทำให้การทำงานของสมองช้าลง เมื่อแอลกอฮอล์ผ่านปอด แอลกอฮอล์บางส่วนจะแพร่เข้าสู่อากาศ (ลมหายใจ) ซึ่งการวิเคราะห์ปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจจะสามารถนำไปสู่การวิเคราะห์หา ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดได้

หลักการของเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีเป่าลมหายใจ คือ

ให้ผู้ถูกตรวจเป่าลมหายใจเข้าเครื่องซึ่งมี ตัวตรวจจับ (Detector) แอลกอฮอล์ ซึ่งมี ๔ แบบ ได้แก่

๑. ตัวตรวจจับแบบ Colorimeter

เปลี่ยนสีจากสีเหลืองเป็นเขียว เมื่อได้รับแอลกอฮอล์

๒. ตัวตรวจจับแบบสารกึ่งตัวนำ

ส่วนใหญ่เป็นเครื่องที่ใช้ทดสอบตัวเอง พกพาสะดวก แต่ไม่มีความเที่ยงตรง

๓. ตัวตรวจจับแบบเซลล์ไฟฟ้าเคมี

การวัดแอลกอฮอล์โดยใช้เครื่องที่มีตัวตรวจจับแบบนี้ มีความเที่ยงตรง สามารถใช้เป็น

หลักฐานทางคดีได้ ตัวเครื่องมีขนาดเล็ก แต่มีราคาแพง

๔. ตัวตรวจจับแบบ Infrared

การวัดแอลกอฮอล์โดยใช้เครื่องที่มีตัวตรวจจับแบบนี้ มีความเที่ยงตรง สามารถใช้เป็น

หลักฐานทางคดีได้ ตัวเครื่องมีขนาดใหญ่ เหมาะสมสำหรับใช้ประจำที่ เช่น สถานีตำรวจ

ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือด

๑. ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเครื่องดื่ม ถ้าความเข้มข้นมากปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะสูง

๒. อัตราการดื่ม ถ้าดื่มเร็ว ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะสูง

๓. การดื่มเมื่อไม่มีอาหารในกระเพาะ ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะสูงกว่าการดื่มเมื่อมีอาหารในกระเพาะ

๔. น้ำหนักของร่างกาย คนที่มีน้ำหนักมาก ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะต่ำกว่าคนที่มีน้ำหนักน้อย ถ้าดื่มในปริมาณที่เท่ากัน

ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือดจะมีผลอย่างไร

- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๓๐ mg% จะมีการสับสนจนรำเริง

- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๕๐ mg% จะทำให้การเคลื่อนไหวช้าลง

- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๑๐๐ mg% จะเมาเดินไม่ตรงทาง
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๒๐๐ mg% จะเกิดอาการสับสน
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๓๐๐ mg% จะเกิดอาการง่วงซึม
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๔๐๐ mg% จะเกิดอาการสลบอาจถึงตาย

การตรวจจับผู้ขับขีเมาสุราครั้งแรกในประเทศไทย ที่หน้าด่านเก็บเงินโศก โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีทางด่วน ของ บก. จร. เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๔๐ และมีการตรวจจับจริงจังในปี ๒๕๔๒

ผู้ฝ่าฝืน ตามมาตรา ๔๓(๒) ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี หรือปรับตั้งแต่ ๕,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาต ขับขี่ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาต และหากเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ก็ต้องรับโทษเพิ่มขึ้นด้วย

สรุป หากท่านทราบถึงอันตรายของแอลกอฮอล์ในเลือดแล้ว ท่านควรระมัดระวัง หากท่านจำเป็นต้องดื่มแอลกอฮอล์ ท่านควรไปรถโดยสาร หรือรถรับจ้างสาธารณะ หรือมีผู้อื่นขับรถให้ ก็จะปลอดภัยทั้งสำหรับตัวท่านและผู้อื่นด้วย เนื่องจากคำว่า "เมาสุรา" หมายถึง การมีปริมาณแอลกอฮอล์ ในร่างกายมากกว่า ๕๐ mg% ซึ่งจะมีผลต่อการทำงานของระบบประสาทและกล้ามเนื้อ ทำให้การทำงานช้าลง ถ้าขับขียานพาหนะ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ในร่างกายถึง ๒ เท่า

๒. เครื่องตรวจจับความเร็ว

ปัจจุบันบ้านเรามี Speed Camera สำหรับตรวจจับความเร็วของรถยนต์และถ่ายภาพรถ พร้อมเห็นเลขทะเบียนรถที่ฝ่าฝืน มีอยู่ ๑๖๒ เครื่องทั่วประเทศ

- กล้องแต่ละตัวมีมูลค่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท
- กล้องสามารถถ่ายภาพทะเบียนรถที่ฝ่าฝืนที่อยู่ไกลออกไปได้กว่า ๘๐๐ เมตร
- ใบสั่งจะถูกส่งทางไปรษณีย์มาพร้อมภาพถ่ายซึ่งระบุความเร็วของรถที่ฝ่าฝืนดังภาพขวามือ
- มีผู้ถูกปรับด้วยหลักฐานจาก Speed Camera ไปแล้ว ๑๒๕,๐๐๐ ราย
- ในกรุงเทพมหานครมีเครื่องซึ่งติดตั้งอยู่ ๒ จุดคือ บนทางยกระดับดอนเมือง-โทลเวย์ กับ

บนทางพิเศษ (ทางด่วน)

หลักการตรวจวัดความเร็วรถยนต์

เจ้าหน้าที่จะใช้กล้องส่งสัญญาณ Laser (เป็นลำแสงจุดเล็ก ๆ สีแดง) โดยตั้ง Speed limit ไว้ที่ ๑๑๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อกระทบกับรถยนต์คันที่วิ่งเร็วเกินกว่า ๑๑๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่วิ่งสวนมา มันจะ convert เป็นค่าความเร็วปรากฏขึ้นที่หน้าจอกำลังที่ต่อไว้กับ Pocket PC เมื่อรถวิ่งเข้ามา

ใกล้ระยะหวังผลประมาณ ๗๐-๑๔๐ เมตร มันจะถ่ายภาพเป็น Snap Shot เก็บไว้ใน Memory ของเครื่อง Pocket PC ภาพจะเป็นภาพนิ่งที่ละเอียด จะเห็นแผ่นป้ายทะเบียนอย่างชัดเจนมาก บางรายเห็นแม้กระทั่งหน้าคนขับ

๓. เครื่องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

หลายคนคงทราบกันดีว่าตำรวจจราจร เขามีกล้องคนทำผิดที่ชอบฝ่าไฟแดงด้วยระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือ Red Light Camera ขอสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ติดตั้งอยู่ตามแยกต่างๆ ๓๕ ทางแยกทั่วกรุงเทพฯ แต่จะติดตั้งแยกไหนบ้างและมันทำงานอย่างไร จนทำให้หลายคนต้องตกใจ เมื่อมีใบสั่งไปถึงที่บ้านกับบทลงโทษตามกฎหมาย โดยเฉพาะนักซิ่งที่ชอบฝ่าไฟแดง ต้องมาตุ๋น สำหรับการดำเนินงานของเจ้ากล้องที่ว่านี้ ประกอบด้วยระบบควบคุม ๒ ส่วน ส่วนแรกติดตั้งอุปกรณ์เลเซอร์ตรวจจับการกระทำความผิดบริเวณทางแยก กล้องสามารถถ่ายภาพ และมองเห็นสภาพแวดล้อมในขณะที่รถวิ่งผ่านแยกโดยที่สัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง โดยจะมีรายละเอียดความเร็วรถ ทะเบียนรถ วันเวลาที่กระทำความผิด สถานที่ ในทางแยกที่เกิดเหตุ ซึ่งภาพแสดงช่องจราจรที่กระทำความผิดและมุมป้ายทะเบียนรถให้เห็นชัดเจน ภาพดังกล่าวเหล่านั้นจะถูกประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ส่งข้อมูลไปศูนย์ควบคุมกลาง เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบข้อมูล ทะเบียนยานพาหนะของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อได้ชื่อ ที่อยู่ เจ้าของรถแล้ว จึงให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกแจ้งข้อหาให้มาชำระค่าปรับ ระบบสามารถตรวจจับรถที่ใช้ความเร็วขณะผ่านแยกได้สูงสุดถึง ๒๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตรวจจับได้ทุกช่องทั้งรถขนาดใหญ่ หรือเล็กอย่างจักรยานยนต์บันทึก ๒๔ ชั่วโมง ไม่ว่าจะเป็นวันหรือกลางคืนแต่หลายคนคงสงสัยว่า หากเราขับมาแล้วอยู่ในช่วงระหว่างไฟเหลืองที่กำลังจะแดง (คาบลูกคาบดอก) แล้วจะโดนใบสั่งจากกล้องคุณตำรวจที่จริงแล้วตามกฎหมายจราจรเมื่อเห็นไฟเหลืองนั้น แสดงว่าให้รถทำการเตรียมหยุด แต่หลายคนเข้าใจผิดว่า ไฟเหลืองคือให้รีบเร่งไปก่อนจะเจอไฟแดง "ผิด" สำหรับการจับความผิดของกล้องนั้นจะเริ่มจับ เมื่อล้อรถแตะเส้นขาวในขณะที่รถวิ่งผ่านแยกโดยที่สัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง ด้วยระบบเลเซอร์ตรวจจับ ฉะนั้นหากเห็นไฟเหลืองก็ให้เตรียมหยุด หรือหยุดรอที่หลังเส้นขาว ไม่ใช่รีบเร่งเพื่อให้พ้นไฟแดง เพราะหากดวงจู่ อาจเจอใบสั่งที่บ้านได้ สำหรับแยกที่ติดตั้งกล้อง ๓๕ แห่ง คือ แยกถนนวิทย์-เพลินจิต,แยกรามคำแหง-ศรีนครินทร์, แยกรัชดาภิเษก-ลาดพร้าว,แยกอโศกเพชร, แยกคลองตัน,สี่แยกราชวิถี-ถนนสามเสน (ซังฮี้), สี่แยกพญาไท, สี่แยกโชคชัย ๔, สี่แยกนิด้า, สี่แยกอรุณพงษ์, สี่แยกประดิพัทธ์, สี่แยกรัชดา-พระราม ๔, สี่แยกสาทร, สี่แยกตากสิน, สี่แยกบ้านแขก, แยกโพธิ์แก้วบนถนนนวมินทร์, แยกพัฒนาการ-ซอยรามคำแหง ๒๔, แยกร่มเกล้าถนนร่มเกล้า, แยกประเวศบนซอยสุขุมวิท ๗๗ (ถ.อ่อนนุช), แยกเหม่งจ๋าย ถ.ประชาอุทิศ, แยกท่าพระ ถ.เจริญสุขนิทวงศ์, แยกศุลกากร ถ.สุนทรโกษา, แยกอังรีดูนังต์, แยกประชาชนอุทิศประชาชื่น, แยกบางโพ, แยกบ้านม้า, แยกราชประสงค์, แยกอโศก-สุขุมวิท, แยกนรินทร, แยกบางพลัด

ในการจับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนสัญญาไฟแดงตามสี่แยกที่มีการติดตั้งกล้องวงจรปิด โดยจะมี การจับ ๓ กรณี ดังนี้

๑. ฝ่าฝืนสัญญาไฟแดง (นอกจากนี้พวกที่ฝ่าไฟเหลืองก็มีโทษเช่นเดียวกับฝ่าไฟแดง แต่จะไม่ตัดแต้ม)

๒. จอดติดสัญญาไฟแดงทับเส้นขาวด้านหน้า

๓. จอดรถติดสัญญาไฟกล่อมช่องทางเดินรถ (กล่อมเส้นขาว) การเสียค่าปรับ ค่าปรับมีอัตราเดียว ๕๐๐ บาท เป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาจราจรไฟสีแดง มาตรา ๒๒ (๒) มีโทษตามมาตรา ๑๕๒ ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท และตัดแต้ม ๔๐ คะแนน ใครเลี่ยงความผิดเอากระดาดป้ายทะเบียนมีหวังเสียค่าปรับเพิ่ม

๕. การแสวงหาความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการบังคับใช้กฎหมาย

ความหมายของเครือข่าย

ภาคี หมายถึง ผู้มีส่วนร่วม ผู้เป็นฝ่าย (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน)

เครือข่าย (Network) ไม่สามารถอธิบายได้ตายตัวว่า เครือข่ายมีความหมายที่แท้จริงว่าอย่างไร แต่พออธิบายรูปลักษณะและรูปแบบของเครือข่ายได้ ดังนี้

๑. เครือข่าย หมายถึง การรวมตัวกันของกลุ่มและองค์กรต่างๆ ที่มีลักษณะความสัมพันธ์ภายในองค์กรเป็นแนวนราบ มีการเชื่อมประสานการทำงานตามลักษณะของกิจกรรม หรืออาจแบ่งตามพื้นที่ เช่น เครือข่ายกลุ่มออมทรัพย์ เป็นต้น

๒. เครือข่าย หมายถึง การขยายขอบเขตความสัมพันธ์กับกลุ่มหรือองค์กรอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมเดียวกัน เสริมกัน เช่น การจับมือเป็นเครือข่ายกลุ่มอาชีพ กลุ่มสตรี กลุ่ม อสม. เป็นต้น

๓. เครือข่าย หมายถึง การประสานงานทำกิจกรรมร่วมกันเพื่อช่วยเหลือกัน องค์กรหรือกลุ่มต่างๆ เพื่อช่วยเหลือกัน องค์กรหรือกลุ่มที่เข้าร่วมประสานกันเป็นเครือข่าย

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น จึงสรุปได้ว่า เครือข่าย หมายถึง การติดต่อประสานงานกันอย่างต่อเนื่องเพื่อกลุ่มคนหรือองค์กรที่สมัครใจแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน หรือการทำกิจกรรมร่วมกัน ความสัมพันธ์ของสมาชิกในเครือข่าย เป็นไปด้วยความสมัครใจ และกิจกรรมที่ทำในเครือข่ายต้องมีลักษณะเท่าเทียมหรือแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน

ลักษณะของเครือข่าย

๑. เครือข่าย มีบทบาทเป็นกลไกกลั่นต้นในการเปิดโอกาสให้กลุ่มต่างๆ ได้เข้าไปสู่กลไกการแก้ปัญหาในระดับที่สูง และเครือข่ายเป็นองค์กรภาคประชาชน ที่เปรียบเสมือนเป็นห้องพยาบาลเบื้องต้น

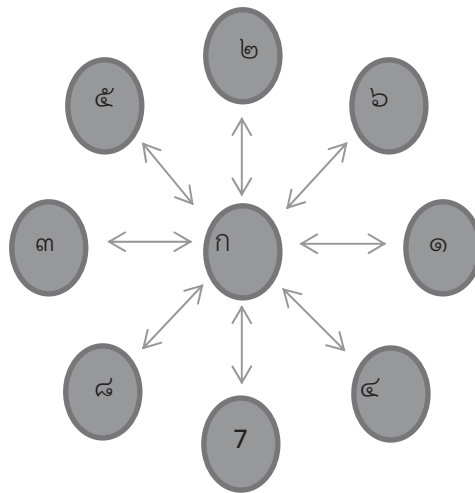
๒. องค์กรที่เป็นเครือข่าย ควรมีความสัมพันธ์แบบเพื่อนร่วมงานประสานช่วยเหลือกัน จะมีความสัมพันธ์ลักษณะแนวนราบ หรือแนวดิ่งก็ได้แต่ไม่มีอำนาจในการสั่งการ

๓. เครือข่ายต้องมีเป้าหมายที่ชัดเจน องค์กรที่เป็นเครือข่ายควรมีลักษณะเป็นอิสระ

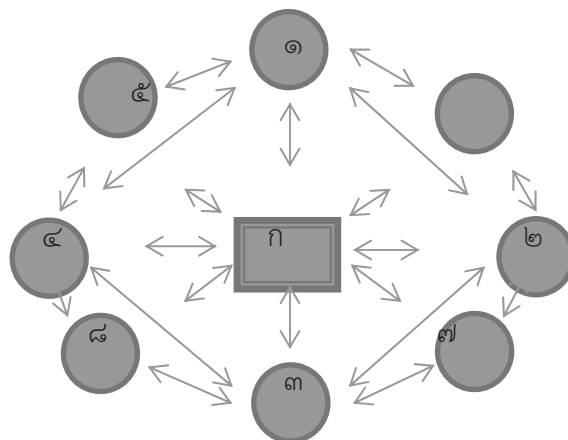
รูปแบบของเครือข่าย

๑. รูปแบบของเครือข่ายที่พิจารณาจากลักษณะความสัมพันธ์ของสมาชิกและแกนกลาง ประสานเครือข่าย มีลักษณะ ๓ รูปแบบ คือ

๑.๑. **รูปแบบรวมศูนย์** เป็นเครือข่ายที่องค์กรหรือกลุ่มบุคคลที่เป็นสมาชิกมีความร่วมมือประสานงาน มีความสัมพันธ์กับกลุ่มที่เป็นแกนกลางสูง ความเป็นเครือข่ายระหว่างสมาชิกมีน้อยมาก หรือไม่มีเลย ดังรูป

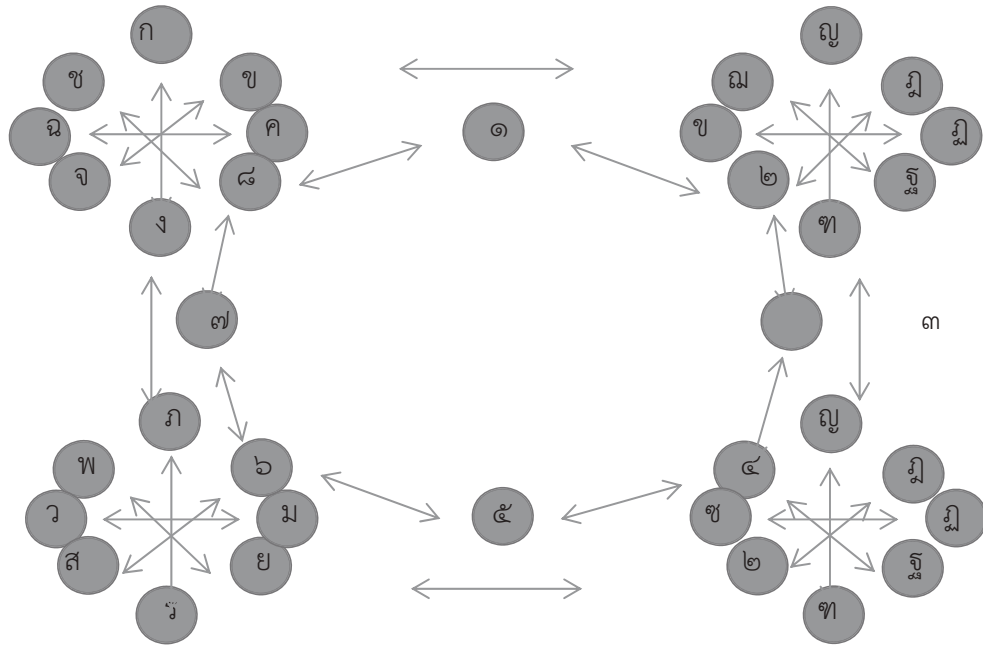


๑.๒. **รูปแบบกระจาย** จะเป็นเครือข่ายที่องค์กรแกนหรือกลุ่มแกนกลางประสานตลอดจนสมาชิกมีการติดต่อสื่อสาร ประสานงานร่วมมือซึ่งกันและกัน กระจายการประสานงานเชื่อมประสานสัมพันธ์กันในระหว่างสมาชิกด้วยกับกลุ่มแกน ซึ่งแกนจะคอยทำหน้าที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการทำกิจกรรมต่างๆ ให้กับสมาชิกในเครือข่าย ดังรูป



๑.๓. **รูปแบบการกระจายเชิงซ้อน** เป็นเครือข่ายกระจายอำนาจที่สมาชิกเครือข่าย สามารถติดต่อประสานงานร่วมมือซึ่งกันและกันและขยายการติดต่อไปยังกลุ่มหรือองค์กร

อื่นๆ ซึ่งกลุ่มหรือองค์กรต่างๆ เหล่านั้นก็เป็นเครือข่ายซึ่งกันและกัน มีลักษณะเป็นเครือข่ายเชิงซ้อน โดยกลุ่มแกน หรือองค์กรแกนจะเป็นผู้ประสานงาน หรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน



จากรูปแบบเครือข่ายที่พิจารณาความสัมพันธ์ของสมาชิกเครือข่ายและแกนกลางผู้ประสานงาน จะเห็นว่า รูปแบบที่ ๑ เป็นรูปแบบพื้นฐานเบื้องต้นของกลุ่มบุคคล หรือองค์กรที่เริ่มรวมตัวกันเป็นเครือข่ายจึงมีสภาพเป็นการรวมศูนย์ประสานงานอยู่ที่แกนกลาง และเมื่อเครือข่ายรวมตัวกันมีกิจกรรมร่วมกันไปสักระยะเวลาหนึ่งความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกเครือข่ายมีมากขึ้น การกระจายอำนาจ กระจายความรับผิดชอบ และกระจายความร่วมมือระหว่างสมาชิกในเครือข่ายจะมีมากขึ้น ดังรูปแบบที่ ๒ ความสัมพันธ์ของสมาชิกจึงมีลักษณะแพร่กระจาย ขยายวงไปสู่กลุ่มและองค์กรต่างๆ มากขึ้น ความสัมพันธ์ของสมาชิกกระจายตัวออกไป จะเป็นการกระจายความเป็นเครือข่ายในเชิงซ้อน เป็นลูกโซ่เกาะเกี่ยวกันอย่างต่อเนื่อง กลุ่มแกนประสานจึงต้องมีผู้ประสานงาน หรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน ตามรูปแบบที่ ๓

๒. รูปแบบของเครือข่ายที่พิจารณาจากลักษณะกิจกรรมของกลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวกันเป็นเครือข่าย แบ่งออกเป็น ๒ รูปแบบ คือ

๒.๑. รูปแบบเครือข่ายกิจกรรมประเภทเดียวกัน จะเป็นเครือข่ายที่สมาชิกดำเนินการกิจกรรมประเภทเดียวกันมารวมตัวกันประสานงานช่วยเหลือเกื้อกูลให้ความร่วมมือกัน เช่น ชมรมผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน เครือข่ายหมู่บ้านโครงการแก้ปัญหาความยากจน เป็นต้น การรวมตัวกันเป็นเครือข่ายตามรูปแบบนี้จะเป็นการดำเนินการในแนวราบ กลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวจะอยู่ในพื้นที่ละแวกใกล้เคียงกันก่อนในระยะแรก เมื่อความร่วมมือได้ผล การขยายพื้นที่เพื่อสร้างเครือข่ายให้กว้างขวางก็จะเกิดขึ้นจนเป็นเครือข่ายที่มีสมาชิกกระจายมาจากเขตพื้นที่ที่แตกต่างกัน เช่น อาจจะมีสมาชิกมาจากต่างภูมิภาค

๒.๒. รูปแบบเครือข่ายกิจกรรมต่างประเภทกัน จะเป็นเครือข่ายที่สมาชิกต่างสาขา กิจกรรมกันมารวมมือกัน หรือกิจกรรมที่มีผลสืบเนื่องกันมารวมมือประสานช่วยเหลือเกื้อกูลกัน เช่น เครือข่ายองค์กรตลาดสินค้าชุมชน ตัวแทนสมาคมผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน เป็นต้น อีกเครือข่ายที่มีรูปแบบกิจกรรมต่างกัน คือศูนย์ประสานงานองค์กรชุมชน องค์กรธุรกิจเอกชน ภาคราชการ ภาคองค์กรส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคมที่มีอยู่ในชุมชน ระดับตำบล อำเภอ และจังหวัด โดยมีตัวแทนจากต่างองค์กร ต่างกิจกรรมกันมาเชื่อมประสานเพื่อเกื้อกูลกันทั้งในด้านข้อมูลข่าวสาร ความร่วมมือ และทรัพยากรต่างๆ เพื่อมุ่งไปสู่ความเข้มแข็งของชุมชน ในการพัฒนาและปรับตัวเองให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลก สังคมระดับภูมิภาคและประเทศรูปแบบเครือข่าย กิจกรรมต่างประเภทกันนี้ในกลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชน เรียกว่า “สหเครือข่าย” การดำเนินงานภายใต้โครงการฯ ได้นำเอาแนวคิดเครือข่ายมาประกอบการดำเนินงาน ที่เน้นการสร้างการมีส่วนร่วมบนพื้นฐาน ความหลากหลายของพลังทางสังคม โดยเน้นการสร้างเครือข่ายการทำงานแนวราบ ซึ่งชักชวนผลักดัน ให้บุคลากรจาก **สหสาขาวิชาชีพ** มารวมตัวกัน โดยมีเป้าหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุดูแลร่วมกัน อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ

การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย ในการบังคับใช้กฎหมาย ต้องอาศัยการ บูรณาการ และระดมทรัพยากรต่างๆ มาดำเนินการกิจกับหน่วยงานย่อยๆ ทั้งหลายที่สัมพันธ์อิงอาศัย ซึ่งกันและกัน เข้ามาร่วมทำหน้าที่ประสานกลมกลืนเป็นองค์กรรวมหนึ่งเดียว มีความครบถ้วนและ สมบูรณ์ในการบูรณาการนั้น ดังนั้นในการแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย ต้องอาศัยเทคนิค และวิธีการ หลายรูปแบบมาผสมผสานกัน จึงจะได้ผล สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ ตัวเรา ด้วยวิธีการหรือ เทคนิคต่างๆ หรือสื่อต่างๆ ที่เราใช้เพื่อไปสัมพันธ์กับบุคคล ชุมชน สังคม เพื่อให้เห็นความชัดเจน วิธีการสร้างความร่วมมือกับภาคีเครือข่าย คือ

๑. สร้างความสัมพันธ์กับภาคีโดยการใช้สื่อ ได้แก่

๑.๑. การใช้สื่อแบบมวลชน คือการติดต่อสื่อสารกับบุคคลหรือชุมชน โดยอาศัย

- การนำเรื่องราวลงข่าวหนังสือพิมพ์ หรือหนังสืออื่นๆ เช่น บทความ คำขวัญ ข้อคิด คติพจน์ ให้คนส่วนมากได้อ่านเพื่อการประชาสัมพันธ์ตัวเรา หรือหน่วยงานของเรา ให้ เป็นที่รู้จักและรับฟังข้อคิดเห็นย้อนกลับเพื่อนำมาเป็นข้อคิด ข้อปฏิบัติในการปรับปรุงแก้ไขตัวเรา หรือ หน่วยงาน

- การออกรายการวิทยุ โทรทัศน์ ซึ่งเป็นสื่อที่ให้ผลเร็วและมี ประสิทธิภาพ เข้าถึงบุคคล ชุมชน และสังคมได้โดยง่าย

- การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทาง Global Network ซึ่งเป็นสื่อที่ รวดเร็วฉับไว และเผยแพร่ภายในประเทศ ต่างประเทศอย่างรวดเร็ว

๑. ๒. การใช้สื่อสัมพันธ์โดยการใช้กิจกรรมต่างๆ เช่น

- กิจกรรมทางศาสนาและประเพณี เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิด ความสัมพันธ์ในสังคมและบุคคลอย่างแน่นแฟ้น เป็นเครื่องยึดเหนี่ยวจิตใจบุคคล การใช้โอกาสเข้าร่วม กิจกรรมทางศาสนา ประเพณี เป็นโอกาสการสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนเป็นอย่างดี เช่น วันสำคัญ ทางศาสนา วันทำบุญประเพณีต่างๆ

- กิจกรรมทางด้านการศึกษา วัฒนธรรมและอาชีพ ได้แก่ การเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการต่างๆ การพัฒนาจิตใจ จิตอาสา การอบรมวิชาชีพ

- การเข้าร่วมกิจกรรมทางด้านสังคม ได้แก่ การตั้งสมาคม ชมรม สโมสร มูลนิธิ การออกร้าน การบำเพ็ญประโยชน์

๒. การสร้างความสัมพันธ์โดยการเข้าถึงตัว มีความสำคัญกว่าการสร้าง ความสัมพันธ์โดยใช้สื่อ เพราะบุคคลได้มีโอกาส ได้รับทราบพฤติกรรมของผู้ที่เราติดต่อโดยตรง สามารถทราบปฏิกิริยาย้อนกลับ (Feed Back) จากบุคคลที่เราติดต่อด้วยได้ มีประสิทธิภาพมากกว่า การใช้สื่อ ซึ่งอาจแบ่งพิจารณาได้จากวิธีการดังกล่าวดังนี้

๒.๑. การสื่อสารสัมพันธ์เป็นรายบุคคล (Individual Contact)

- การกินข้าวเล่าเรื่อง เป็นการพบปะพูดคุยเป็นรายบุคคล
- การออกพบปะเยี่ยมเยียน
- การออกไปงานเลี้ยง
- การต้อนรับแขกที่บ้าน
- การใช้โทรศัพท์

๒.๒. การสื่อสารสัมพันธ์แบบเป็นกลุ่ม (Group Contact) ได้แก่ การจัดกิจกรรม ดังต่อไปนี้

- การพูดคุยกับกลุ่มเล็กๆ เช่น กลุ่มแกนนำ ผู้ประกอบอาชีพ รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ เป็นต้น

- การบรรยายให้กับกลุ่มใหญ่ๆ

- การร่วมแสดงความคิดเห็น ร่วมสนทนา กับเวทีชาวบ้าน

- การไปร่วมประชุม การประชุมกรรมการ หรือกลุ่มต่างๆ เป็นต้น

ดังนั้นการแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายในการบังคับใช้กฎหมายจำเป็นต้องเข้าใจถึง ความหมายของคำว่าเครือข่ายก่อนว่า มิใช่หมายถึง การรวมกลุ่มของสมาชิกที่มีความสนใจร่วมกัน เพียงเพื่อพบปะสังสรรค์แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันเท่านั้นแต่มีความหมายถึง การลงมือทำกิจกรรม ร่วมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันด้วย ผลการวิจัยในต่างประเทศแสดงว่าการบังคับใช้กฎหมาย สามารถลดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ ๔๐ แต่การบังคับใช้กฎหมายเป็นส่วนที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับ พฤติกรรมการขับขี่ ปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากตัวบุคคลที่มีพฤติกรรมขับขี่เสี่ยง ดังนั้นการ แสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายประชาชนมามีส่วนร่วมในการบังคับใช้กฎหมาย ควรมี องค์ประกอบ ดังนี้

มีการรับรู้มุมมองที่เหมือนกัน หมายถึง มีความเข้าใจในตัวปัญหาและมีจิตสำนึกในการแก้ไข ปัญหาร่วมกัน การรับรู้ร่วมกันถือเป็นหัวใจของเครือข่ายที่ทำให้เครือข่ายดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

การมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน หมายถึง การที่สมาชิกมองเห็นจุดมุ่งหมายในอนาคตที่เป็นภาพเดียวกัน มีการรับรู้และเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน และมีเป้าหมายที่จะเดินทางไปด้วยกัน การมีวิสัยทัศน์ร่วมกันจะทำให้กระบวนการขับเคลื่อนเกิดพลัง มีความเป็นเอกภาพ และช่วยผ่อนคลายความขัดแย้งอันเนื่องมาจากความคิดเห็นที่แตกต่างกัน

มีความสนใจหรือผลประโยชน์ร่วมกัน หมายถึง ผลประโยชน์ที่เป็นตัวเงินและผลประโยชน์ไม่ใช่ตัวเงิน เป็นความต้องการ (Need) ของมนุษย์ในเชิงปัจเจก อาทิเช่น เกียรติยศ ชื่อเสียง การยอมรับ โอกาสในความก้าวหน้า ความสุข ความพึงพอใจ ฯลฯ

การมีส่วนร่วมของสมาชิกทุกคนในเครือข่าย หมายถึง การมีส่วนร่วมของสมาชิกในเครือข่าย เป็นกระบวนการที่สำคัญมากในการพัฒนาความเข้มแข็งของเครือข่าย เป็นเงื่อนไขที่ทำให้เกิดการร่วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ และร่วมลงมือกระทำอย่างเข้มแข็ง ดังนั้น สถานะของสมาชิกในเครือข่ายควรมีความเท่าเทียมกัน ทุกคนอยู่ในฐานะ “หุ้นส่วน (partner)” ของเครือข่าย เป็นความสัมพันธ์ในแนวนอน (horizontal relationship) คือความสัมพันธ์ฉันท์เพื่อน มากกว่าความสัมพันธ์ในแนวตั้ง (vertical relationship)

มีการเสริมสร้างซึ่งกันและกัน หมายถึง องค์ประกอบที่จะทำให้เครือข่ายดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง คือ การที่สมาชิกของเครือข่ายต่างก็สร้างความเข้มแข็งให้กันและกัน โดยนำจุดแข็งของฝ่ายหนึ่งไปช่วยแก้ไขจุดอ่อนของอีกฝ่ายหนึ่ง แล้วทำให้ได้ผลลัพธ์เพิ่มขึ้นในลักษณะพลังทวีคูณ ($๑+๑ > ๒$) มากกว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นเมื่อต่างคนต่างอยู่

การเกื้อหนุนพึ่งพา หมายถึง องค์ประกอบที่ทำให้เครือข่ายดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง การที่เครือข่ายตกอยู่ในสภาวะจำกัดทั้งด้านทรัพยากร ความรู้ เงินทุน กำลังคน ฯลฯ ไม่สามารถทำงานให้บรรลุเป้าหมายอย่างสมบูรณ์ได้ด้วยตนเองโดยปราศจากเครือข่าย จำเป็นต้องพึ่งพาซึ่งกันและกันระหว่างสมาชิกในเครือข่าย การทำให้หุ้นส่วนของเครือข่ายยึดโยงกันอย่างเหนียวแน่น จำเป็นต้องทำให้หุ้นส่วนแต่ละคนรู้สึกว่าเขาหุ้นส่วนคนใดคนหนึ่งออกไปจะทำให้เครือข่ายล้มลงได้ การดำรงอยู่ของหุ้นส่วนแต่ละคนจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการดำรงอยู่ของเครือข่าย การเกื้อหนุนพึ่งพากันในลักษณะนี้จะส่งผลให้สมาชิกมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันโดยอัตโนมัติ

การสร้างความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมาย

๑. ความร่วมมือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
๒. การตำรวจ/การบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ด้วยตัวเอง หรือปราศจากการช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากภาคีที่สำคัญภายในชุมชน
๓. ความร่วมมือระหว่างกันจะต้องมีความมั่นคง ก่อให้เกิดผล และมีการแบ่งปันข้อมูล ความคิดเห็น การริเริ่ม และหน้าที่ความรับผิดชอบ
๔. องค์กรที่มีแนวคิดแบบ “แยกเดี่ยว” หรือไม่แบ่งปันข่าวสารข้อมูล/ความคิดริเริ่ม ตลอดจนแผนการต่างๆ ไม่อาจบรรลุผลสำเร็จได้
๕. บางครั้งด้วยความไม่ตั้งใจ หน่วยงานต่างๆ อาจจะต่อต้านหรือไม่ให้การสนับสนุน

เนื่องจากเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” เป็นหน้าที่หลักของตำรวจ ตำรวจจึงต้องรับบทบาท “ผู้นำ” ในการริเริ่ม การมีส่วนร่วม การพัฒนาและการสนับสนุนความร่วมมือของชุมชน

ความเป็นผู้นำของ “ตำรวจ”

ความเป็นผู้นำของตำรวจ เกี่ยวกับการที่จะต้องดำเนินการในเชิงรุก เพื่อให้มั่นใจว่าการบังคับใช้กฎหมายนั้นเห็นได้ชัดเจนและมีความพร้อมปฏิบัติการ เพื่อชี้ให้เห็นวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของชุมชน และพฤติกรรมเสี่ยงทางถนนของผู้ขับขี่ ภาวะผู้นำที่แท้จริงอยู่บนพื้นฐานขององค์ประกอบดังต่อไปนี้

๑. ความรู้
๒. การสื่อสาร
๓. ความซื่อสัตย์
๔. ความกล้าหาญ
๕. การกระทำ – มิใช่เพียงแค่คำพูด
๖. มนุษยธรรม

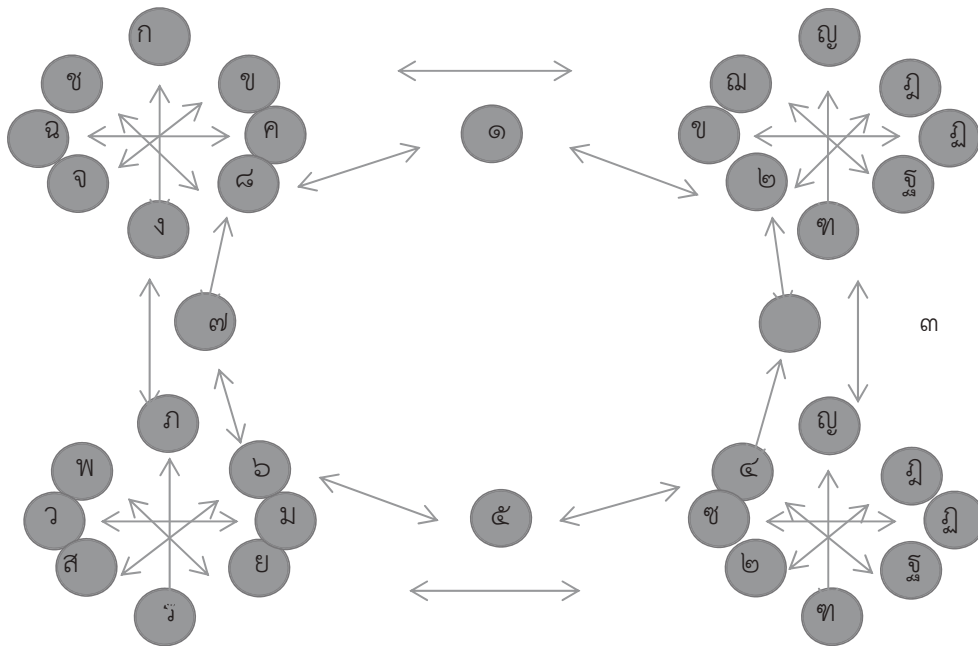
จะเห็นได้ว่า ตำรวจซึ่งเป็นผู้นำของการเปลี่ยนแปลงในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ด้วยการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) แบบองค์รวมโดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้รถใช้ถนน และหน่วยงานองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด มาตรการพื้นฐาน เช่น การให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคที่สำคัญต่อการนำไปใช้ในทางปฏิบัติจริงที่สำคัญนั่นคือการได้รับการยอมรับและเห็นซึ่งคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวัง (Expected Outcome) ที่จะได้จากมาตรการเหล่านั้น การออกกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ซึ่งส่งผลกระทบต่อดำเนินชีวิตโดยปกติของสังคมย่อมได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ หรือมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วย หรือปฏิเสธการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านั้น การจัดการเชิงวัฒนธรรมจึงไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วนที่จะยอมรับในคุณค่าเสียก่อน ไมเช่นนั้นผู้ปฏิบัติก็ จะไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่ และผู้นำตำรวจต้องมีความกล้าที่จะเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

๑. อะไรเป็นคุณภาพ/คุณลักษณะที่จำเป็นต่อความเป็นผู้นำที่มีประสิทธิผลในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
๒. การประเมินตนเอง คุณลักษณะใดที่ท่านควรพัฒนาปรับปรุงเพื่อเพิ่มทักษะความเป็นผู้นำ
๓. ตำรวจระดับผู้บังคับบัญชา สามารถเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงเพื่อความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับประเทศ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอได้อย่างไร
๔. ตำรวจระดับผู้บังคับบัญชา สามารถสร้างผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ขับขี่เพื่อให้ยอมปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

อย่างไรก็ตามในการสร้างจุดแข็งที่จะทำให้ประสบความสำเร็จในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจะต้องเป็นแกนหลักให้กับทุกฝ่าย คือ

๑. อะไรเป็นจุดแข็งของความร่วมมือระหว่างกัน
๒. อะไรเป็นความท้าทายในการร่วมมือกัน

อื่นๆ ซึ่งกลุ่มหรือองค์กรต่างๆ เหล่านี้ก็เป็นเครือข่ายซึ่งกันและกัน มีลักษณะเป็นเครือข่ายเชิงซ้อน โดยกลุ่มแกน หรือองค์กรแกนจะเป็นผู้ประสานงาน หรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน



จากรูปแบบเครือข่ายที่พิจารณาความสัมพันธ์ของสมาชิกเครือข่ายและแกนกลาง ผู้ประสานงาน จะเห็นว่า รูปแบบที่ ๑ เป็นรูปแบบพื้นฐานเบื้องต้นของกลุ่มบุคคล หรือองค์กรที่เริ่มรวมตัวกันเป็นเครือข่ายจึงมีสภาพเป็นการรวมศูนย์ประสานงานอยู่ที่แกนกลาง และเมื่อเครือข่ายรวมตัวกันมีกิจกรรมร่วมกันไปสักระยะเวลาหนึ่งความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกเครือข่ายมีมากขึ้น การกระจายอำนาจ กระจายความรับผิดชอบ และกระจายความร่วมมือระหว่างสมาชิกในเครือข่ายจะมีมากขึ้น ดังรูปแบบที่ ๒ ความสัมพันธ์ของสมาชิกจึงมีลักษณะแพร่กระจาย ขยายวงไปสู่กลุ่มและองค์กรต่างๆ มากขึ้น ความสัมพันธ์ของสมาชิกกระจายตัวออกไป จะเป็นการกระจายความเป็นเครือข่ายในเชิงซ้อน เป็นลูกโซ่เกาะเกี่ยวกันอย่างต่อเนื่อง กลุ่มแกนประสานจึงต้องมีผู้ประสานงาน หรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน ตามรูปแบบที่ ๓

๒. รูปแบบของเครือข่ายที่พิจารณาจากลักษณะกิจกรรมของกลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวกันเป็นเครือข่าย แบ่งออกเป็น ๒ รูปแบบ คือ

๒.๑. รูปแบบเครือข่ายกิจกรรมประเภทเดียวกัน จะเป็นเครือข่ายที่สมาชิกดำเนินการกิจกรรมประเภทเดียวกันมารวมตัวกันประสานงานช่วยเหลือเกื้อกูลให้ความร่วมมือกัน เช่น ชมรมผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน เครือข่ายหมู่บ้านโครงการแก้ปัญหาความยากจน เป็นต้น การรวมตัวกันเป็นเครือข่ายตามรูปแบบนี้จะเป็นการดำเนินการในแนวราบ กลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวจะอยู่ในพื้นที่ละแวกใกล้เคียงกันก่อนในระยะแรก เมื่อความร่วมมือได้ผล การขยายพื้นที่เพื่อสร้างเครือข่ายให้กว้างขวางก็จะเกิดขึ้นจนเป็นเครือข่ายที่มีสมาชิกกระจายมาจากเขตพื้นที่ที่แตกต่างกัน เช่น อาจจะมีสมาชิกมาจากต่างภูมิภาค

- สถานีโทรทัศน์, เคเบิลทีวีท้องถิ่น, วิทยูชุมชน
- กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องทำบันทึกข้อตกลง (MOU) และแจกหมวกให้ทุกคน พร้อมหมวกประจำตัว
- ตำรวจและครอบครัวตำรวจ จะต้อง ทำบันทึกข้อตกลง (MOU) และแจกหมวกเพราะเป็นผู้ต้องปฏิบัติเป็นแนวทาง
- การทำบันทึกข้อตกลง (MOU) ต้องทำระหว่าง หัวหน้าสถานีตำรวจ กับหน่วยงานต่างๆ เท่านั้น

๒. มาตรการบังคับใช้กฎหมาย กำหนดระยะเวลา ๑ ปี เพราะในมาตรการนี้ตำรวจต้องเพิ่มความเข้มในการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง หัวหน้าสถานีตำรวจต้องให้ความสำคัญ ไม่ทิ้งงาน ประเมินและติดตามผลตลอดเวลา จะอะลุ่มอล่วยไม่ได้ผู้ขับขี่ ต้องชำระค่าปรับหากฝ่าฝืน ส่วนผู้ซ้อนท้าย จะต้องมียาบัตรเพื่อเข้ารับการอบรมและชมภาพยนตร์ ที่สถานีตำรวจ จำนวน ๑ ชั่วโมง เป็นอย่างน้อย โดยไม่ต้องชำระค่าปรับแต่อย่างใด โดยดำเนินการดังนี้

- เปิดโครงการบังคับใช้กฎหมายวันแรกด้วยการ รวมพลังมวลชน คนสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ %
- ตำรวจออกใบนัดให้กับผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อเข้าอบรม, ชมภาพยนตร์
- ตำรวจส่งรายชื่อผู้ฝ่าฝืน ไปยังหน่วยงานภาคีเครือข่าย ที่ตำรวจได้ทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กันไว้ตามข้อตกลง
- ตำรวจต้องบันทึกข้อมูลผู้ฝ่าฝืน
- ผู้ซ้อนท้ายไม่เข้าฟังการอบรม เรียนรู้ชมภาพยนตร์ภายใน ๗ วันให้ทำหนังสือมายัดไปยังขนส่งจังหวัด
- ตำรวจต้องตั้งจุดตรวจในพื้นที่ต่อเนื่อง และไม่ซ้ำจุด
- คนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ให้สันนิษฐานว่า เขายังไม่ทราบข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- ที่วิวงจรปิดต้องเฝ้าระวังและบันทึกข้อมูล ผู้ฝ่าฝืนอย่างต่อเนื่อง และไปที่บ้านเลขที่ตามที่อยู่พร้อมภาพถ่าย

๓. ขั้นตอนการประเมินผล ขั้นตอนนี้เป็นการเปรียบเทียบผลการปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมาย หลังจากที่ได้ใช้มาตรการประชาสัมพันธ์ และการบังคับใช้กฎหมายไปแล้ว ประมาณ ๖ เดือน จะต้องประเมินผลทันที เพื่อที่จะทราบว่า หลังจากที่ได้ประชาชนได้รับข้อมูลต่างๆ จากการรณรงค์นั้น ซึ่งประกอบด้วย การอบรมความรู้ ชมวีดิทัศน์และภาพยนตร์ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ความรู้สึกหลังการเข้าอบรม เป็นปัจจัยส่งเสริมหรือมีอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่อย่างไร

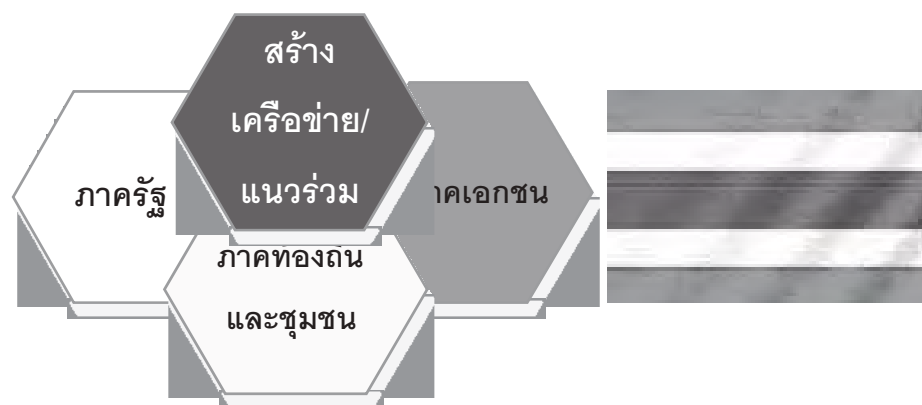
การทำบันทึกข้อตกลง (Memmorandom Of Understanding)

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่ต้องอาศัยความร่วมมือกับประชาชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) แบบองค์รวมโดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ที่ใช้รถใช้ถนน และหน่วยงาน

องค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด มาตรการพื้นฐาน เช่น การให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคที่สำคัญต่อการนำไปใช้ในทางปฏิบัติจริงที่สำคัญนั่นคือ การได้รับการยอมรับและเห็นซึ่งคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวัง (Expected Outcome) ที่จะได้จากมาตรการเหล่านั้น การออกกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิตโดยปกติของสังคมย่อมได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ หรือมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วย หรือปฏิเสธการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านั้น การจัดการเชิงวัฒนธรรมจึงไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วนที่จะยอมรับในคุณค่าเสียก่อน ไม่เช่นนั้นผู้ปฏิบัติก็จะไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่ อุปสรรคที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ได้แก่ การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน แต่ละหน่วยมีกำแพงเป็นของตนเองขาดการแสวงหาแนวทางเพื่อเดินไปสู่เป้าหมายร่วมของการปฏิบัติตามระเบียบวินัยจราจรสำหรับทุกคนความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิมๆ ดังนั้นการแสวงหาความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

ตัวอย่าง การสร้างภาคีเครือข่ายการรณรงค์หมวกนิรภัย ๑๐๐% จังหวัดภูเก็ต ดังภาพต่อไปนี้

การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย สวมหมวกนิรภัย 100%



สร้างเครือข่ายแนวร่วม

(ประชาสัมพันธ์ + ทำข้อตกลงกับภาคีเครือข่าย)

ภาครัฐ ได้แก่ หัวหน้าส่วนราชการทั้งหมด ตั้งแต่ ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด ผู้บังคับการกองพันทหารฯ นายอำเภอ สาธารณสุขจังหวัด ผู้อำนวยการโรงพยาบาลทุกแห่ง ผู้อำนวยการโรงเรียนทุกแห่ง ผู้กำกับ และหัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่ง คณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานสถานีตำรวจ (กต.ตร.) คณะกรรมการใกล้เคียงข้อพิพาทคดีอาญาในชั้นสอบสวน ระดับสถานีตำรวจ เป็นต้น

ภาคเอกชน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเอกชนทุกแห่ง ผู้อำนวยการโรงเรียน ประธานหอการค้าจังหวัด สโมสรโรตารี นายกสโมสรไลออน ประธานมูลนิธิ ประธานศาลเจ้าทุกแห่ง สถานบริการทุกแห่ง สถานีบริการน้ำมัน โรงแรม บริษัท ศูนย์การค้า เช่น เซ็นทรัล, แม็คโคร, โลตัส, บิ๊กซี เป็นต้น

ภาคท้องถิ่นและชุมชน ประกอบด้วย นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศบาลเมือง ตำบล นายองค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำศาสนา ผู้นำตามธรรมชาติ เป็นต้น

หากเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเข้าไปประสานงาน **ขับเคลื่อนเชิงรุก** กับหน่วยงานเหล่านั้นได้ด้วยการนำองค์กรต่างๆ ร่วมกัน **ทำบันทึกข้อตกลง (MOU)** นำบุคคลเหล่านั้นมาเป็นแนวร่วมในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับของสังคม การบังคับใช้กฎหมายที่ได้มีรูปแบบและมีกฎหมายที่ชัดเจนพร้อมทั้งบทลงโทษที่เหมาะสมร่วมไปกับการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ต่อสาธารณะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง ตัวอย่างบันทึกข้อตกลง

ตัวอย่าง การทำบันทึกข้อตกลง (MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (MOU)) บันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % ในเขตเทศบาลนครภูเก็ต

ระหว่าง

สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต กับ โรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี

ตามที่สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต ได้มีโครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครภูเก็ต ๑๐๐ % ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในชีวิตให้สูงขึ้นและลดระดับความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้ต่ำลง ซึ่งการดำเนินการตามโครงการฯ ได้กำหนดมาตรการเป็น ๒ ระยะ กล่าวคือระยะแรกเป็นมาตรการประชาสัมพันธ์ ระหว่างเดือน เมษายน- มิถุนายน ๒๕๕๓ และมาตรการระยะที่ ๒ ตั้งแต่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๓ เป็นต้นไป จะเป็นมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยมุ่งเน้นบังคับใช้ทั้ง “ผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ทุกคนจะต้องสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % ในเขตเทศบาลนครภูเก็ต” นั้น

ปรากฏว่าขณะนี้นักเรียนนักศึกษาและประชาชนทั่วไปในเขตพื้นที่เทศบาลนครภูเก็ต ได้สวมหมวกนิรภัยเกือบ ๑๐๐ % แล้วในขณะที่ผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ นับว่าเป็นนิมิตหมายที่ดีที่ประชาชนได้มีจิตสำนึกและตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตเพิ่มมากขึ้น

สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต และ โรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี จึงได้ประสานความร่วมมือ ตกลง
ทำความเข้าใจต่อกัน ดังนี้

๑. ทั้งสองฝ่ายทราบและเข้าใจตรงกันแล้วว่า มาตรการบังคับใช้กฎหมาย

๑.๑ ในระยะเริ่มต้น

- ๑.๑.๑ กรณีผู้ขับขี่คนเดียว จะถูกลงโทษปรับตามอัตราโทษที่กฎหมายกำหนด
- ๑.๑.๒ กรณีผู้ขับขี่ที่ยินยอมให้ผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายโดยไม่สวมหมวก
โดยสารมาด้วยนอกจากจะถูกลงโทษปรับตามกฎหมายแล้ว ยัง
จะต้องถูกกล่าวตักเตือนโดยเข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการ
ขับขี่ปลอดภัยและชมภาพยนตร์อุบัติเหตุอีก ๑ ชั่วโมง
- ๑.๑.๓ ส่วนผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย จะต้องถูก
กล่าวตักเตือน (ปรับเป็นเวลา) โดยเข้ารับฟังการบรรยาย
เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยและชมภาพยนตร์อุบัติเหตุอีก ๑ ชั่วโมง
เช่นกัน
- ๑.๑.๔ หากมีการกระทำความผิดซ้ำอีกก็จะถูกเพิ่มโทษสูงขึ้นตามลำดับ
- ๑.๑.๕ สำหรับผู้ที่มีผิดนัด ไม่ไปเข้ารับฟังคำบรรยายและชมภาพยนตร์ตาม
กำหนดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ภายใน ๗ วัน จะถูกอายัด
ทะเบียนรถไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต และจะถูกปรับใน
อัตราโทษสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด
- ๑.๑.๖ อนึ่ง ผู้กระทำความผิดที่ยินดีชำระค่าปรับตามกฎหมายในอัตราสูงสุด
ไม่ต้องเข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยและชม
ภาพยนตร์อุบัติเหตุ

๑.๒. ในระยะต่อไปทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายที่กระทำความผิดจะต้องถูก
ลงโทษตามกฎหมายในอัตราสูงสุด

๒. ทั้งสองฝ่ายตกลงกันว่า ในกรณีที่นักเรียนนักศึกษาหรือบุคลากรของโรงเรียน
เทศบาลพิบูลสวัสดี ตลอดจนผู้ปกครองของนักเรียน ได้ถูกจับดำเนินคดีในความผิดไม่สวมหมวก
นิรภัย สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตจะได้แจ้งให้ทราบเป็นรายเดือน และทางโรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี
จะพิจารณากำหนดมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างขึ้นรองรับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
เพื่อปลูกจิตสำนึกและมีค่านิยมที่ถูกต้องแก่ผู้ที่ถูกจับ เช่น มาตรการทางปกครอง, การตัดแต้ม, การให้
จัดทำรายงานหรือจัดนิทรรศการเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

ข้อตกลงนี้ ทำขึ้น ๒ ฉบับ มีข้อความตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน
และเก็บไว้ฝ่ายละฉบับ ลงนาม ณ โรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่
๓ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๕๓

พันตำรวจเอก

ลงนาม

(วันไชย เอกพรพิชญ์)

(นายนัทธี ถิ่นสาคร)

ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต

ผู้อำนวยการโรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี



ตัวอย่าง การทำบันทึกข้อตกลงระหว่างผู้กำกับการสถานีตำรวจกับอธิการบดีมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตภูเก็ต



ตัวอย่าง การทำบันทึกข้อตกลงระหว่างผู้กำกับกับการสถานีตำรวจกับผู้อำนวยการโรงเรียน

การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างมาก ต่อความปลอดภัยทางถนน เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลต่อผู้ขับขี่ (Driver) มากที่สุด ผู้ขับขี่เป็นตัวจักรสำคัญในการควบคุมยานพาหนะและความผิดพลาดจากผู้ขับขี่ (Driver Error) เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมากกว่าปัจจัยทางรถ และถนน ซึ่งในระยะแรกประชาชนจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เมื่อมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ การปฏิบัติตามกฎหมายก็จะเพิ่มมากขึ้น แม้จะใช้งบประมาณมากเท่าไรก็ไม่ทำให้พฤติกรรมการขับขี่เปลี่ยนแปลงไปมากนัก แต่เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจออกจับอย่างจริงจัง การกระทำความผิดก็จะลดลงทันที แต่อย่างไรก็ตามมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย จะต้องดำเนินการหลังจากที่ได้ใช้มาตรการประชาสัมพันธ์ไปแล้วเท่านั้น

ตัวอย่าง การแสวงหาความร่วมมือภาคีเครือข่ายควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

วันเดือนปี	กลวิธี	หน่วยงาน
1-30 มิถุนายน 53 16 มิถุนายน 53	- โครงการอบรมนักเรียนนักศึกษา ๖ นาที - - รับมอบหมายจากภาคเอกชน - แจกหมายกนิรภัยให้กับผู้ประกอบการอาชีพ รถจักรยานยนต์ รับเข้า 1,000 ใบ	- สภ.เมืองภูเก็ต โรงเรียน วัดพุทธมงคลนิมิต , วิทยาลัยเทคนิค , ภูเก็ตเทคโนโลยี, วิทยาลัย อาชีวศึกษาภูเก็ต วิทยาลัยสารพัดช่างภูเก็ต โรงเรียน มูลนิธิวิทยา โรงเรียนภูเก็ตไทยหัว โรงเรียนภูเก็ต วิทยาลัย โรงเรียนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรี นครินทร์ภูเก็ต โรงเรียนอศรภูเก็ต โรงเรียนคารูรุ่ง วิทยา
16 มิถุนายน 53	- รับมอบหมายจากภาคเอกชน - แจกหมายกนิรภัยให้กับผู้ประกอบการอาชีพ รถจักรยานยนต์ รับเข้า 1,000 ใบ	บริษัทโกสบอส โอเดิร์ฟ ดอว์เบอเรชั่น จำกัด 1,000 ใบ บริษัทอินอองซู่อ จำกัด 100 ใบ บริษัทนิวสิริ ยานยนต์ จำกัด 100 ใบ บริษัทภูเก็ต เอส.ที. จำกัด 100 ใบ บริษัทกลางผู้ประเภทย่อยจากเรือจำกัด 1,000 ใบ
16 มิถุนายน 53	แจกหมายกนิรภัยให้กับครอบครัวตำรวจ 600 ใบ	- สภ.เมืองภูเก็ต คณะ กศ.ศร.สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต, ดร. กุศลดา เต็มสุวรรณ
10 พฤษภาคม 53 12 พฤษภาคม 53 14 พฤษภาคม 53 18 พฤษภาคม 53 21-31 พฤษภาคม 53	- จัดเก็บป้ายประชาสัมพันธ์ ตามแหล่งชุมชน - ส่งอำนาจโครงการให้หน่วยงานภาครัฐ , เอกชน , สถาบันศึกษา , องค์การปกครอง ส่วนท้องถิ่น ในเขตจังหวัดภูเก็ต - ประชุมหัวหน้าตำรวจจักรยานยนต์รับเข้า ประชุมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รับเข้า	ภาคเอกชน สนิบสนุน (ไอดี) - สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต , หัวหน้าคิว ยอย. - ตร.ภูเก็ตวิทยาลัย , สภ.เมืองภูเก็ต

วันเดือนปี	กลวิธี	หน่วยงาน
1-10 มิถุนายน 53 1-30 มิถุนายน 53 1-30 มิถุนายน 53 11-30 มิถุนายน 53 15-30 มิถุนายน 53	- ประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อแขนงต่างๆ - โครงการ 5 นาที หน้าเสาธง - จัดกลุ่ม ว่ากล่าวตักเตือน - รับมอบหมายจากภาคเอกชน - แจกหมวกนิรภัยให้กับผู้ประกอบอาชีพ จยย. รับจ้าง 1,000 ใบ	- สภ.เมืองภูเก็ต , ขฟ.เคเบิลทีวี สถานีวิทยุท้องถิ่น , ไรต์ - สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต - บ.ขฟ.เคเบิลทีวี - หอการค้า จังหวัดภูเก็ต - คณะ กต.ตร.สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต
1 กรกฎาคม 53 เป็นต้นไป	- เริ่มบังคับใช้กฎหมาย จัดกลุ่ม ปรับ แจกหมวกนิรภัย - ประชาสัมพันธ์โครงการต่อเนื่อง - จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ (Questionnaire)	- สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต, ดร. กุลดา ให้ชรารุณ

กลยุทธ์และยุทธวิธี

วันเดือนปี	กลวิธี	หน่วยงาน
1 กุมภาพันธ์ 53 - 31 มีนาคม 53	- เก็บข้อมูลสถิติการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ โดยผ่านกล้อง CCTV ในเขตเทศบาลนครภูเก็ต	- สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต (สภ.เมืองภูเก็ต)
1-15 เมษายน 53 20 เมษายน 53 21 เมษายน 53	- จัดทำโครงการ , แผนการดำเนินงาน - ประชุมคณะทำงานร่วม ทั้งภาครัฐและเอกชน - ประชุมตำรวจจราจรเพื่อรับทราบนโยบาย	- สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต , ภาครัฐ , เอกชน - งานจราจร สภ.เมืองภูเก็ต
1-10 พฤษภาคม 53 12 พฤษภาคม 53 14 พฤษภาคม 53 18 พฤษภาคม 53	- ติดแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ ตามแหล่งชุมชน - ส่งสำเนาโครงการให้หน่วยงานภาครัฐ - เอกชน , สถานศึกษา , องค์กรปกครอง	- ภาคเอกชนสนับสนุน (ไอดี) - สภ.เมืองภูเก็ต สถานศึกษาทุกแห่ง หน่วยงานราชการ องค์กรปกครอง

จะเห็นว่า การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย จะต้องมียุทธศาสตร์เป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างพลังในสังคม โดยบูรณาการกับทุกภาคส่วน ผ่านกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ตามตารางดังกล่าวข้างต้น จากนั้นผู้ใช้รถใช้ถนนก็ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยไม่รู้ตัว และมาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้ในเวลาต่อมา

๖. จิตวิทยาในการบังคับใช้กฎหมาย

จิตวิทยา หมายถึง การศึกษาเกี่ยวกับจิตหรือวิญญาณ (Study of Mind หรือ Study of Soul) ต่อมา มีการศึกษาพฤติกรรมของมนุษย์ในเชิงวิทยาศาสตร์กันมากขึ้น โดยมุ่งศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรม การกระทำ หรือกระบวนการคิด พร้อมๆ กับการศึกษาเรื่องสติปัญญา ความคิด ความเข้าใจ การใช้เหตุผล รวมทั้งเรื่องของตน (Self) และเรื่องราวของบุคคลที่แสดงพฤติกรรมที่มุ่งเน้นเรื่องการปรับตัวของบุคคล โดยนำการสังเกตและการทดลองมาเกี่ยวข้องเพื่อรวบรวมความรู้มาใช้ในการศึกษาอย่างเป็นระบบ เป็นการศึกษาที่เน้นเฉพาะพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับประสบการณ์เท่านั้น

ความสำคัญของจิตวิทยา

การจูงใจ (Motivation) หมายถึง "พลังแรงที่ทำให้เกิดพฤติกรรมและควบคุมแนวทางของพฤติกรรมด้วย"

แรงขับ หรือแรงจูงใจ แบ่งออกเป็น ๓ ประการดังนี้

๑. แรงจูงใจทางร่างกาย (Physiological Motives) เกิดจากความต้องการทางร่างกาย มีความหิว ความกระหาย การขับถ่าย การพักผ่อน ตลอดจนความต้องการทางเพศ เด็กแรกเกิดมักจะมีพฤติกรรมที่เนื่องมาจากแรงจูงใจทางร่างกายเป็นส่วนใหญ่

๒. แรงจูงใจทางสังคม (Social Motives) เป็นแรงจูงใจที่เกิดจากการเรียนรู้ (Learning) เช่น ความต้องการชื่อเสียง เกียรติยศ ทรัพย์สิน อำนาจ ความพึงพอใจ การพักผ่อนหย่อนใจ การแสวงหาความสนุกสนาน

๓. แรงจูงใจส่วนบุคคล (Personal Motives) เป็นแรงจูงใจที่พัฒนาขึ้นในตัวบุคคล ซึ่งแต่ละบุคคลจะแตกต่างกันออกไป แรงจูงใจส่วนบุคคลนี้มีรากฐานมาจากความต้องการทางร่างกายและความต้องการทางสังคมประกอบกัน เช่น จะออกมาในรูปแบบของการสะสมต่างๆ เช่น การสะสมแสตมป์ การสะสมที่ดิน การสะสมทรัพย์ เป็นต้น

ประเภทของการจูงใจ

นักจิตวิทยาแบ่งการจูงใจเป็น ๒ ประเภทดังนี้

๑. การจูงใจภายใน (Intrinsic Motivation) ได้แก่ ความต้องการ ความอยากรู้อยากเห็น ความสนใจ ตลอดจนการที่มีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เป็นแรงจูงใจที่เกิดจากตัวบุคคลโดยตรง

๒. การจูงใจภายนอก (Extrinsic Motivation) ได้แก่ แรงที่เกิดจากเครื่องเร้าภายนอกมากระตุ้น ทำให้บุคคลเกิดพฤติกรรมต่างๆ ได้ แรงจูงใจดังกล่าวมีดังนี้คือ

๒.๑ บุคลิกภาพของตำรวจ รูปร่างตลอดจนอารมณ์ และความรู้ของตำรวจ ช่วยให้ประชาชนเกิดความประทับใจ และเกิดความสำเร็จในการปฏิบัติตามกฎหมาย

๒.๒ ความสำเร็จในการทำงาน ตำรวจที่ได้รับความรู้และทักษะเพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติงาน ก็เป็นแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น

๒.๓ เครื่องล่อต่าง ๆ เช่น

ก. การให้รางวัล (Reward) รางวัลไม่จำเป็นต้องเป็นสิ่งของเสมอไป อาจจะเป็นการให้ คำชมเชย ให้สิทธิพิเศษก็ถือเป็นการให้รางวัลทั้งสิ้น การให้รางวัลมีทั้งคุณและโทษ ประโยชน์ที่ได้จากการให้รางวัลนั้นอาจจะช่วยให้ขยัน และประพฤติดีขึ้น มีความพยายาม และเอาใจใส่ การในการทำงาน เป็น

ข. การลงโทษ (Punishment) เช่นการว่ากล่าวตักเตือน การตำหนิ การตัดสิทธิ ตลอดจนการกักบริเวณ เป็นต้น

ค. การแข่งขัน (Competition) การแข่งขันถ้าเป็นไปในทำนองเป็นมิตร จะเป็นการจูงใจในการทำงาน การแข่งขันที่นักจิตวิทยาสันนิษฐาน มี ๓ วิธี ดังนี้

๑. การแข่งขันระหว่างสถานีตำรวจเดียวกัน

๒. การแข่งขันระหว่างสถานีตำรวจต่อสถานีตำรวจ

๓. การแข่งขันกับตนเอง

การแข่งขันที่นักจิตวิทยาสันนิษฐานอย่างยิ่งคือ การแข่งขันกับตนเอง (Self- Competition) เพราะช่วยให้บุคคลประสบความสำเร็จสูงสุด เท่าที่ความสามารถของบุคคลจะอำนวยให้ ช่วยให้เด็กประสบความสำเร็จก้าวหน้าตามอัธยาศัย

การปรับตัว (Adjustment) หมายถึง วิธีการที่บุคคลหาทางลดความวิตกกังวลให้น้อยลงหรือหมดไป

สุขภาพจิต หมายถึงคุณลักษณะทางจิตใจของบุคคลที่จะปรับตัวให้มีความสุขอยู่กับสังคมได้ดีพอสมควร และสามารถจะสนองความต้องการของตนเองในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา และสิ่งแวดล้อมอื่นโดยไม่มีข้อขัดแย้งภายในจิตใจมากนัก

คนที่สุขภาพจิตดี จะสามารถตอบสนองความต้องการของตนเองได้ในระดับที่เหมาะสม สามารถลดความวิตกกังวล อันเนื่องมาจากการแก้ปัญหาหรือเนื่องมาจากความขัดแย้งด้วยวิธีการที่สมเหตุสมผลและไม่ใช้กลวิธีป้องกันตนเองอย่างใดอย่างหนึ่งนานๆ หรือรุนแรงจนเกินไป

ลักษณะของผู้ที่มีสุขภาพจิตดี

ผู้ที่มีสุขภาพจิตดีนั้นจะต้องมีลักษณะดังนี้

๑. เป็นผู้ที่รู้จักและเข้าใจตนเองอย่างดี ซึ่งจะแสดงออกในรูปของ

- ยอมรับความผิดหวังได้อย่างกล้าหาญ
- ใจกว้างพอที่จะยอมรับและเข้าใจความรู้สึกนึกคิดของผู้อื่น
- ประเมินความสามารถของตนเองได้ใกล้เคียงกับความเป็นจริง
- ยอมรับสภาพความขาดแคลนหรือขีดจำกัดบางอย่างของตนได้ และยอมรับนับถือ

ตนเอง

- สามารถจัดการกับสภาพการณ์หรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับตนได้
- พอใจและชื่นชมยินดีต่อความสุขหรือความสำเร็จของตนที่เกิดในชีวิตประจำวัน

ไม่ว่าจะเล็กน้อยก็ตาม

๒. เป็นผู้ที่รู้จักเข้าใจผู้อื่นได้ดี ซึ่งจะแสดงออกในรูปของ

- ให้ความสนใจและรักคนอื่นเป็นและยอมรับความสนใจและความรักใคร่ที่คนอื่นมี

ต่อตน

- เข้าใจและยอมรับความแตกต่างระหว่างบุคคล
- เป็นได้ทั้งผู้นำและผู้ตามที่ดี
- เป็นส่วนหนึ่งของหมู่คณะ
- มีความรับผิดชอบต่อหมู่คณะหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง

๓. เป็นผู้ที่สามารถเผชิญกับความจริงในชีวิตได้เป็นอย่างดี เช่น

- แก้ปัญหาและเผชิญกับอุปสรรคได้ด้วยตัวเอง โดยไม่หวาดกลัวมากนัก
- มีการวางแผนล่วงหน้าในการกระทำงานหรือการปฏิบัติงานต่าง ๆ
- ตั้งจุดมุ่งหมายของชีวิตไว้สอดคล้องกับความจริง
- ตัดสินใจในปัญหาต่างๆ ได้อย่างฉลาด ฉับพลัน ปกติ ปราศจากการลังเลหรือเสียใจ

ภายหลัง

- สามารถใช้พลังงานที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่และเกิดประโยชน์มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

๔. ไม่ใช้กลวิธีป้องกันตนเอง แบบใดแบบหนึ่งมากเกินไป แต่จะยอมรับความจริงที่

เกิดขึ้นและพยายามหาวิธีลดความวิตกกังวลลงด้วยวิธีการที่สมเหตุสมผล

๕. เป็นผู้มีอารมณ์ขันบ้าง พยายามมองโลกในแง่ดีด้วยการพิจารณาข้อดีของเหตุการณ์ต่างๆ หรือการกระทำต่างๆ ของเรา เพราะเหตุการณ์หรือการกระทำบางอย่างนั้นมีทั้งข้อดีและข้อเสีย และการใช้อารมณ์ขันช่วยขัดจังหวะหรือช่วยแก้ไขเหตุการณ์ที่ตึงเครียด จะทำให้มองโลกน่ารื่นรมย์ขึ้น

บุคคลที่มีสุขภาพจิตใจไม่ดี

บุคคลที่มีสุขภาพจิตไม่ดี จะเป็นคนที่มีลักษณะตรงกันข้ามกับที่กล่าวมาแล้ว และเมื่อเกิดปัญหาหรือมีความวิตกกังวลมากๆ จะหาทางลดความวิตกกังวลด้วยวิธีการที่ไม่สมเหตุสมผล และจะใช้กลวิธีป้องกันตนเองอยู่ตลอดเวลา และจะทำให้พฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากปกติธรรมดา พฤติกรรมที่เบี่ยงเบนไปจากปกติธรรมดานี้ อาจเรียกได้ว่าเป็นพฤติกรรมที่ผิดปกติ โดยเริ่มจากตื้นๆ น้อยไปจนถึงลึกๆ มากตามลำดับดังนี้

๑. พฤติกรรมแปรปรวน (Behavior disorder)
๒. บุคลิกภาพแปรปรวน (Personality disorder)
๓. Psychosomatic disorder
๔. โรคประสาท (Neurosis)
๕. โรคจิต (Psychosis)

ทัศนคติ (Attitude) หมายถึงความรู้สึกและท่าทีของคนเราที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นความรู้สึกในทางชอบ ไม่ชอบและมีผลทำให้บุคคลพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งนั้นตามความรู้สึกดังกล่าว

ลักษณะของทัศนคติ

๑. ทัศนคติเชิงบวก - ลบ ยิ่งสะสมประสบการณ์ในทางใดทางหนึ่งอย่างเต็มที่หรืออาจเกิดจากอคติมากๆ จะทำให้มีความเข้มข้นสูงมากเป็นทัศนคติเชิงบวกสุดหรือลบสุด ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงได้ยาก

๒. เกิดจากความรู้ความเข้าใจ (Cognitive) ต่อสิ่งเร้าในทางที่ดีหรือไม่ดี หรือเฉย ๆ

- | | | |
|-------------------------|--------|----------------------|
| คนเก่ง (รู้ในทางดี) | —————> | จะเกิดทัศนคติทางบวก |
| เป็นคนเฉย ๆ (รู้กลาง) | —————> | จะไม่เกิดทัศนคติ |
| ชอบขโมย (รู้ในทางไม่ดี) | —————> | จะเกิดทัศนคติในทางลบ |

๓. การแยกแยะเป็นส่วน (Differentiation) การรับรู้ต่อสิ่งเร้าอย่างละเอียดถี่ถ้วน โดยพิจารณาองค์ประกอบย่อยแต่ละส่วน จะทำให้เกิดความเข้าใจอย่างละเอียดถี่ถ้วน จะก่อให้เกิดทัศนคติในทางใดทางหนึ่งได้ดีกว่า การรับรู้ที่คลุมเครือ หรือรับรู้รวมๆ

๔. โดดเดี่ยว (Isolation) ทัศนคติต่อสิ่งเร้าบางอย่าง อาจจะแตกต่างไปจากทัศนคติที่มีต่อสิ่งเร้านั้นโดยส่วนรวม เช่น เราไม่ชอบวิชาคณิตศาสตร์ แต่เราอาจจะเฉยๆ หรือชอบครูที่สอนคณิตศาสตร์ก็ได้ ถ้าครูคนนั้นสวย พูดจาอ่อนหวานหรือมีลักษณะบางอย่างที่เราชอบ

๕. เข้มข้น (Strength) ทัศนคติเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงได้ แต่ถ้าทัศนคติต่อสิ่งเร้าหรือเหตุการณ์บางอย่างที่สะสมมานาน และลงรากลึกถาวรจะเปลี่ยนแปลงได้ยาก ถ้าให้คนที่เคยชินกับระบบอาวุโสเคยออกแต่คำสั่ง หรือเข้มงวดกับระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างมากๆ มารับฟังความคิดของคนอายุต่ำกว่า หรือให้เด็กทำอะไรได้ตามใจชอบโดยไม่ตั้งกฎอะไรเลย จนกว่าเด็กจะรู้ว่าควรจะทำปฏิบัติตนอย่างไรเมื่ออยู่ในสถาบันแห่งใดแห่งหนึ่งนั้น เป็นเรื่องยากมาก

จิตวิทยาการบังคับใช้กฎหมาย ต้องเป็นการบูรณาการ ด้วยหลักการเบื้องต้น ๔ ประการ เข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดผล ดังต่อไปนี้คือ

๑. ให้ประชาชนรับรู้การบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น ซึ่งได้แก่ การตั้งจุดตรวจ และด่านจราจรในจุดต่างๆ ที่เด่น ประชาชนเห็นได้ชัดเจน มีการเปลี่ยนสถานที่ ความเข้มงวดในการตรวจจับ และเวลาที่ออกไปตรวจจับอยู่เรื่อยๆ และในแต่ละทีมงานควรมีตำรวจอยู่หลายๆ คน มีการแต่งกายที่เห็นเด่นชัด มีรายชื่อหัวหน้าชุดปฏิบัติการพร้อมหมายเลขโทรศัพท์

๒. รมรณรงค์ให้มีการบังคับใช้กฎหมายซ้ำหลายๆ ครั้ง เพื่อย้ำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ทราบว่า มีการเสี่ยงในการถูกจับสูงได้ในทุกที่และทุกเวลา หากมีการฝ่าฝืนกฎหมาย

๓. มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวดและสม่ำเสมอ ไม่มีการแบ่งแยกหรือเลือกปฏิบัติ ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอย่างถาวร ของผู้ของพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

๔. เผยแพร่ข้อมูลการบังคับใช้กฎหมายอย่างแพร่หลาย ทั้งนี้เพราะกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนทั่วไป

ฉะนั้น การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายด้วยการรักษาวินัยในการขับขี่ หรือโดยสารถยานพาหนะ เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ แม้กฎหมายได้มีข้อบังคับไว้แล้วก็ตาม แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนจะไม่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ตรงกันข้ามผู้ขับขี่กลับมองไม่เห็นความสำคัญของกฎหมายจราจร ด้วยเข้าไปเนื่องจากเห็นว่ามิโทษเล็กน้อย เป็นเหตุให้ปฏิบัติงานถูกผู้บังคับบัญชา หรือแม้แต่ประชาชนทั่วไป ตำนานิตีเยน ว่าไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย จนเกิดการกระทำความผิดกฎจราจรอย่างต่อเนื่อง และกลายเป็นวัฒนธรรมที่ปฏิบัติตามกันมาอย่างผิดๆ จิตวิทยาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ตำรวจต้องเรียนรู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจในยุคศตวรรษที่ ๒๑ ซึ่งเป็นยุคของโลกแห่งการใช้เทคโนโลยี สังคมออนไลน์ (Social Media) หมายถึงสังคมที่มีการตอบสนองได้หลายทิศทางโดยผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ซึ่งก็คือ เว็บไซต์ ที่บุคคลบนโลกนี้สามารถมีปฏิสัมพันธ์โต้ตอบกันได้ ขณะนี้เทคโนโลยีเว็บได้พัฒนาเข้าสู่ยุค ๒.๐ มีการพัฒนาเว็บไซต์ที่เรียกว่า Web application คือเว็บไซต์ที่มีโปรแกรมต่างๆ มีการตอบโต้กับผู้ใช้งานมากขึ้น ซึ่งก็เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนางานเจ้าหน้าที่ตำรวจ ขณะเดียวกันก็เป็นสื่อที่ตำรวจต้องระมัดระวังเนื่องจากความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ก็ทำให้คนร้ายใช้เป็นเครื่องมือในการจับผิดการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ ในหลายรูปแบบ เช่น เมื่อไม่พอใจการปฏิบัติงานของตำรวจก็จะหลอกล่อให้ตำรวจตกเป็นเครื่องมือทางอารมณ์ แล้วแอบถ่ายคลิปวิดีโอ ซึ่งเจ้าหน้าที่อาจถูกกลั่นแกล้งได้โดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ได้

จิตวิทยาสังคมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

กลไกการเกิดพฤติกรรม

จิตวิทยาเป็นศาสตร์ที่อธิบายพฤติกรรมในระดับบุคคล (Individual) ที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับกระบวนการด้านจิตใจ (Mind) ภายในตัวบุคคลว่ามีผลอย่างไรต่อการเกิดพฤติกรรม อาทิเช่น การรู้สึก การรับรู้ การคิดการเข้าใจ การเรียนรู้ แรงจูงใจ อารมณ์ และ บุคลิกภาพ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันการทำความเข้าใจพฤติกรรมตามหลักจิตวิทยานั้นยังจำเป็นต้องให้ความสำคัญและตระหนักว่าพฤติกรรมของคน กลุ่มคนมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับบริบททางสังคมวัฒนธรรมอีกด้วย นั่นหมายถึง จิต-สังคม-วัฒนธรรม

ตำรวจจราจรพึงทำความเข้าใจ จิต- สังคม - วัฒนธรรม เพื่อประโยชน์ในการทำงานด้านการจราจรให้บรรลุเป้าหมายและสร้างความพึงพอใจแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

กระบวนการเกิดพฤติกรรมตามแนวคิดทฤษฎีทางจิตวิทยามีลำดับขั้น ดังนี้

๑. กระบวนการรู้สึก (Sensation)

เมื่อมีสิ่งเร้า(Stimuli) มากระตุ้นระบบประสาทของบุคคลจะเกิดพฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) เรียกว่า การรู้สึก (Sensation Behavior) ยกตัวอย่างเช่น

สัญญาณไฟจราจรสีแดงคือสิ่งเร้า มากระตุ้นระบบการมองเห็นทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกเห็นแสงสีแดงสัญญาณตำรวจ(คือสิ่งเร้า) ที่ผู้ขับขี่ผ่านมาสังเกตเห็น

การรู้สึกเปรียบเสมือนประตูด่านแรกของพฤติกรรมหากไม่เกิดการรู้สึกต่อสิ่งเร้าพฤติกรรมอื่นๆ จะไม่เกิดขึ้น ดังนั้น สิ่งเร้าต้องมีความชัดเจน และมีพลังเพียงพอที่จะกระตุ้นการรู้สึกของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตัวอย่างสิ่งเร้าที่ไม่ดี เช่น ป้ายรณรงค์ที่มีข้อความจำนวนมากและมีขนาดตัวอักษรที่เล็ก ป้ายสัญญาณเตือนข้างทางที่ถูกปิดบังด้วยต้นไม้หรือป้ายอื่นๆ จำนวนมาก หากสิ่งแวดล้อมบริเวณสัญญาณไฟมีสิ่งกีดขวาง อาจเป็นป้ายข้างทางหรือต้นไม้ก็จะทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถเห็นสัญญาณไฟได้อย่างชัดเจน การรู้สึกและการรับรู้ก็จะผิดพลาดคลาดเคลื่อนไป เป็นต้น

พฤติกรรมของตำรวจจราจร ก็คือ สิ่งเร้าอย่างหนึ่งเช่นกัน

เราต้องการให้ประชาชนเห็นและรู้สึกอย่างไร?

นี่คือจุดเริ่มต้นของพฤติกรรมที่จะเกิดขึ้นระหว่างกันของตำรวจกับประชาชน

๒. สร้างการรับรู้ที่ถูกต้อง (Perception)

เมื่อเกิดกระบวนการรู้สึกแล้วจะส่งผลกระทบต่อเนื่องให้สมองทำงานเกิดพฤติกรรมการรับรู้ (Perception Behavior)ตามมา ซึ่งหมายถึงการตีความหมายสิ่งเร้านั้น ทั้งนี้ประสิทธิภาพการรับรู้ของบุคคลว่าจะถูกต้องหรือไม่ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการคือ ๑) ปัจจัยด้านตัวบุคคล

ผู้รับการกระตุ้น เช่น ประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งกระตุ้นนั้น ความสมบูรณ์ของร่างกาย ระดับสติปัญญา รวมถึงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เป็นต้น ๒) ปัจจัยด้านความสมบูรณ์ ความชัดเจนของสิ่งเร้าที่มากระตุ้น หากสิ่งเร้ามีความสมบูรณ์ชัดเจนก็จะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงกว่า และ ๓) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่โดยรอบในขณะที่สิ่งเร้ากระตุ้นเร้าบุคคล หากสภาพแวดล้อมมีความเหมาะสมไม่รบกวนสิ่งเร้าก็จะส่งผลต่อประสิทธิภาพการกระตุ้นเร้าได้ดีกว่า ยกตัวอย่างเช่น

กรณีสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองหากมีความส่องสว่างที่ชัดเจน มีขนาดใหญ่เพียงพอ และอยู่ในระดับที่สายตาผู้ขับขี่สามารถมองเห็นได้ในระยะที่เหมาะสมก็จะสามารถกระตุ้นเร้าให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้ แต่เมื่อมองเห็นแล้วผู้ขับขี่จะตีความหมายตามประสบการณ์ วิธีคิดที่แตกต่างกันไป เช่น บางคนอาจตีความหมายสัญญาณไฟเหลืองว่าระวังอันตรายให้เตรียมหยุดรถ ซึ่งหากตีความหมายเช่นนี้ผู้ขับขี่จะชะลอความเร็วและทำการเหยียบเบรก แต่ผู้ขับขี่บางคนอาจตีความหมายว่าไฟเหลืองแสดงว่าต่อไปต้องเป็นสัญญาณไฟแดงถ้าขับช้าจะต้องจอดรอสัญญาณไฟ ดังนั้นจึงทำการเร่งเครื่องเพื่อฝ่าสัญญาณไฟเหลืองไปก่อนที่จะไฟแดง เป็นต้น

จากตัวอย่างนี้จะเห็นได้ว่า การรับรู้(ตีความหมาย) ที่ถูกต้องมีผลต่อพฤติกรรมที่จะเกิดตามมา และจะเห็นได้ว่าการตีความหมายนั้นมีความเกี่ยวข้องกับความรู้ และวัฒนธรรมที่แตกต่างกันด้วย

คำถามชวนคิด? การรับรู้ที่ผิดพลาดคลาดเคลื่อนจนกลายเป็นวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัยมีอะไรบ้าง? ตำรวจจราจรจะทำการแก้ไขการรับรู้เหล่านั้นด้วยวิธีใด?

ตัวอย่างลองตอบ

- ๑) ตำรวจจราจรจับเพราะอยากได้ส่วนแบ่งค่าปรับไม่ใช่เพราะอยากเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
- ๒) ขอลาแล้วขับไม่ได้รุนแรงทำไมตำรวจต้องจับเข้าห้องขังทำหยิ่งกับไปฆ่าใครมา?

๓.พฤติกรรมใช้รถใช้ถนนคือ พฤติกรรมการเรียนรู้ทางสังคม

ภายหลังการรับรู้จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ตามมาคือพฤติกรรมการเรียนรู้(Learning Behavior) ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning) ของแบนดูรา (Bandura) ที่ให้ความสำคัญกับความนึกคิด (cognitive aspect)

พฤติกรรมของบุคคลเกิดขึ้นจากการเฝ้าดูผู้อื่นกระทำ การเฝ้าดูนี้มีผลอย่างมากต่อการเกิดพฤติกรรม(การเฝ้าดูไม่ใช่การเรียนรู้แบบลองผิดลองถูก) ทั้งนี้การเรียนรู้โดยการเฝ้าดูและเกิดการเลียนแบบตามมานั้นมีขั้นตอนสำคัญที่เกี่ยวข้อง ๔ ขั้นตอน (ใส่ใจ - จดจำ - กระทำ - จูงใจ) มีสาระสำคัญดังนี้

๑) กระบวนการที่ให้ความสนใจ ใส่ใจ (Attention Process) บุคคลจะสนใจผู้ที่มีคุณสมบัติให้คุณให้โทษตนเองได้ มีความรู้ความสามารถที่ตนเองอยากจะกระทำตาม หรือเป็นบุคคลที่มีอำนาจทาง

สังคม ซึ่งจะถูกยึดถือเป็นแม่แบบ ตัวอย่างของคุณสมบัติดังกล่าวของแม่แบบจะทำให้บุคคลสนใจพฤติกรรมที่ตัวแบบ (Model)กระทำ

ตัวอย่างเช่น พ่อขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรโดยไม่ถูกตำรวจจับ เมื่อถูกจับพ่อสามารถขอตำรวจจราจรให้ละเว้นการออกใบสั่งโดยไม่ต้องจ่ายค่าปรับได้ พ่อได้ใบอนุญาตขับขี่มาโดยไม่ต้องไปสอบ พี่ชายได้ใบอนุญาตขับขี่มาทั้งๆที่ยังขับรถไม่เป็น จุดกลับรถอยู่ไกลพ่อเลยขับรย่อนศรเพื่อจะสามารถลดเวลาได้โดยไม่ถูกตำรวจจับ พ่อขับรถเร็วแซงซ้ายแซงขวาสามารถไปถึงที่หมายได้เร็ว เป็นต้น

พึงตระหนักว่า สิ่งเร้าเชิงพฤติกรรมต่างๆมีมากมาย หากแต่บุคคลจะเลือกใส่ใจกับพฤติกรรมที่ตัวแบบของตนเองกระทำอันเป็นผลสืบเนื่องในความเชื่อมั่น ชื่นชม และศรัทธาในตัวแบบ ดังนั้นการเลือกตัวแบบที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายจึงเป็นสิ่งสำคัญในการนำมาใช้ในการสร้างความใส่ใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

๒) การจดจำเพื่อรักษาสิ่งที่เรียนรู้ไว้(retention process) หมายถึง การสร้างภาพความจำขึ้นมาเพื่อเก็บจำพฤติกรรมต่างๆของตัวแบบไว้

ข้อพึงตระหนักคือ เนื้อหาของการสื่อสาร และภาพการกระทำต้องสามารถสร้างการจดจำได้ง่าย เช่น สั้น กระชับ มีจุดจับใจ เป็นต้น รวมถึงมีการนำเสนอบ่อยครั้งเพื่อตอกย้ำการจดจำ

๓) กระบวนการกระทำเลียนแบบ (Motoric Reproduction Process) เมื่อบริบทต่างๆ เอื้ออำนวย บุคคลก็จะกระทำพฤติกรรมในลักษณะเช่นเดียวกับที่ตัวแบบได้กระทำ

ข้อพึงตระหนักคือ ตำรวจต้องพยายามหาโอกาสในการสร้างการกระทำ(ซึ่งเป็นพฤติกรรมใหม่ให้เกิดขึ้นให้ได้) ยกตัวอย่างเช่น การที่ตำรวจจราจรจังหวัดนครราชสีมาพานำหมวกนิรภัยไปแจกให้ผู้ขับขี่หลังการปรับเมื่อผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย (ในโครงการจับ ปรับ แจก) เพื่อกระตุ้นพฤติกรรมการสวมหมวกให้เกิดขึ้น ทั้งนี้หมวกนิรภัยจะต้องสร้างประสบการณ์ที่ประทับใจให้กับผู้สวมใส่ด้วยจึงจะเกิดพฤติกรรมการสวมหมวกอย่างต่อเนื่อง

แต่ปัญหาก็คือ อุปสรรคต่างๆ และความไม่สะดวกสบายที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยที่ยังดำรงอยู่ในสังคมไทยนั้นจะทำการแก้ไขอย่างไร?

๔) กระบวนการจูงใจ (Motivational Process) เมื่อกระทำพฤติกรรมตามตัวแบบแล้วได้รับรางวัล หรือได้รับสิ่งเสริมแรงเชิงบวก เกิดความพึงพอใจก็จะทำให้การกระทำนั้นเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซ้ำแล้วซ้ำอีก

ยกตัวอย่างเช่น เมื่อเห็นพ่อขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงแล้วนั้นพ่อได้ไปก่อนรถคันอื่นโดยไม่ถูกตำรวจจับ เป็นต้น

การประยุกต์ใช้ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมผ่านการสังเกตตัวแบบนี้ ยกตัวอย่างเช่น การที่เด็กนักเรียนอนุบาลโดยสารถูรับส่งนักเรียนที่ขับรับส่งนักเรียนในชุมชนแต่ละแห่งนั้น เมื่อเด็กๆสังเกต

พฤติกรรมการขี้ขลาดหรือป่าคนขี้ที่ละเมิดกฎหมาย แชงซ้ายขวา ฝ่าสัญญาณไฟจราจร จอดในที่ห้ามจอด หรือการว่ากล่าวการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เป็นต้น กลุ่มพฤติกรรมเหล่านี้ถูกสังเกตและเก็บจำสะสมต่อเนื่องจนกระทั่ง เมื่อเด็กเหล่านี้มีโอกาสได้ขี้ขลาดก็จะกระทำพฤติกรรมเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากในประสบการณ์ของเด็กนั้นมิได้มีตัวแบบเฉพาะขี้ขลาดหรือป่าคนขี้บรรลัษณ์นักเรียนเท่านั้น หากแต่มีพ่อแม่ ครูอาจารย์ ญาติพี่น้องหรือผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆต่างแสดงพฤติกรรมการขี้ขลาดเช่นเดียวกันด้วยแล้วนั้น ย่อมทำให้โอกาสการแสดงพฤติกรรมกระทำตามตัวแบบมีความเข้มข้นมากยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากพฤติกรรมการขี้ขลาดที่ละเมิดต่อกฎหมายดังกล่าวไม่ได้รับการลงโทษจากเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่ประการใด อีกทั้งยังทำให้ผู้ขี้ขลาดได้รับสิทธิประโยชน์ส่วนตัวที่มากกว่าผู้ที่ขี้ขลาดที่เคารพกฎหมายจราจรด้วยแล้วนั้น ยิ่งเป็นการเสริมแรงอย่างมาก(จงใจ) ต่อการเลียนแบบพฤติกรรม การขี้ขลาดที่ละเมิดกฎหมายจราจรด้วย

หากวิเคราะห์ในทุกประเด็นแล้วนั้นจะเห็นได้ว่า บริบทของการใช้รถใช้ถนนของผู้ขี้ขลาดในสังคมไทยปัจจุบันนั้น เป็นบริบทที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องถูกปรับเปลี่ยนพัฒนาเพื่อมิให้พฤติกรรมการขี้ขลาดที่ละเมิดกฎหมายจราจรกลายเป็นวิฤกคติของการขี้ขลาดในสังคมไทยเนื่องจากเป็นสิ่งที่คนส่วนใหญ่นิยมทำกัน

อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ละเมิดกฎหมายจราจร ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และไม่คำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆนั้นเป็นปัญหาที่สะสมและมีความซับซ้อน เกินกว่าที่ตำรวจจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้เพียงลำพังด้วยวิธีการบังคับใช้กฎหมายแต่เพียงเท่านั้น

ในส่วนนี้จะขอกกล่าวถึงเฉพาะในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นบทบาทหนึ่งของตำรวจโดยให้ความสำคัญต่อการสร้างการยอมรับการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขี้ขลาดที่ดีขึ้น ดังมีสาระสำคัญดังนี้

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ละเมิดกฎหมาย

ปัญหาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงส่วนร่วมและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในสังคมไทยมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นกว่าที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าจะมีการตื่นตัวขององค์กรต่างๆในการเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขและป้องกันปัญหาดังกล่าวมากขึ้นก็ตาม

วิธีคิดที่ผิดพลาดที่สำคัญคือ การหลงผิดคิดว่า “ตำรวจ” จะสามารถทำให้ผู้ขี้ขลาดมีพฤติกรรมที่ดีได้ด้วยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและต่อเนื่อง โดยที่ไม่ได้คำนึงถึงกระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ครบกระบวนการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่มีการแก้ไขสาเหตุนำก่อนการกระทำพฤติกรรม การขี้ขลาดที่ละเมิดกฎหมาย

กระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมประกอบด้วยส่วนที่สำคัญ ๒ ส่วนคือ

๑) เหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรม (Antecedent Behavior) หมายถึงบริบท สิ่งแวดล้อม เงื่อนไข หรือสถานการณ์นำก่อนที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรม เป็นการวิเคราะห์ว่า ทำไมบุคคลจึงแสดงพฤติกรรมเช่นนั้น ยกตัวอย่างเช่น ทำไมผู้ขับขี่ถึงขับรถยนต์? ทำไมผู้ขับขี่จึงไม่สวมหมวกนิรภัย? ทำไมผู้ขับขี่หรือชาวบ้านในชุมชนนั้นจึงใช้ทางลัดข้าม? ทำไมเด็กวัยรุ่นที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จึงขับขี่รถจักรยานยนต์และมีน้องซ้อนท้ายอีก๒คนเพื่อมาโรงเรียนพร้อมกัน?

ตารางการตั้งสมมติฐานเพื่อตอบคำถามเหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรมตามตัวอย่างคำถาม

คำถาม	พฤติกรรม	เหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรม	ประเด็นการแก้ไข
- ทำไมผู้ขับขี่ถึงขับรถยนต์ - ทำไมผู้ขับขี่หรือชาวบ้านในชุมชนนั้นจึงใช้ทางลัดข้าม	- ขับขี่อันตราย - ทำทางลัดข้ามในทุกรูปแบบ - ขี้คราวและถาวร	จุดกลับรถเดิมถูกปิด มี การทำถนนใหม่และทำให้จุดกลับรถไกลมาก (หากไปกลับรถ ณ จุดดังกล่าว จะต้องเสียเวลา เสียน้ำมัน เสียโอกาส รับผิดชอบโดยสารมากขึ้น)	ทบทวน วิเคราะห์ วิศวกรรมจราจรที่เหมาะสมกับวิถีการใช้รถใช้ถนนและวิถีชีวิตของชุมชน
ทำไมผู้ขับขี่จึงไม่สวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมหมวกนิรภัย	-หมวกที่มีคุณภาพมีราคาแพง -ไม่สามารถพกพาไปตลอดการเดินทางสำหรับผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง และต้องต่อรถโดยสารประเภทอื่นด้วย	-รัฐกระตุ้นกลไกตลาดและอุตสาหกรรมหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ -รัฐสร้างกลไกการผลิตและจำหน่ายหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ และประชาชนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายสามารถซื้อได้ -รัฐส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถบริการประชาชนได้เทียบเท่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง

คำถาม	พฤติกรรม	เหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรม	ประเด็นการแก้ไข
ทำไมเด็กวัยรุ่นที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จึงขี่รถจักรยานยนต์และมีน้องซ้อนท้ายอีก๒คนเพื่อมาโรงเรียนพร้อมกัน	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ ไม่มีวุฒิภาวะในการขับขี่	- ไม่มีบริการรถรับส่งนักเรียน หรือมีแต่ราคาแพงไม่สามารถจ่ายได้ - รถจักรยานยนต์เป็นทางเลือกที่พ่อแม่สามารถใช้แทนค่าใช้จ่ายที่แพงสำหรับขนส่งสาธารณะที่แพงกว่าและมีความสะดวกน้อยกว่า	- รัฐจัดระบบรถรับส่งนักเรียน หรือขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของเยาวชน

หากวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่มาของพฤติกรรมต่างๆอย่างถ่องแท้และชัดเจนแล้วดำเนินการแก้ไขสาเหตุที่มาซึ่งเป็นต้นเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหา(ช่องที่ ๓ และ ๔) จะทำให้พฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นปัญหาไม่เกิดขึ้น แต่พบว่าในสังคมไทยหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการต่างๆเพื่อป้องกันมิให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมเกิดขึ้นนั้น ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จนทำให้พฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจรเกิดขึ้นจำนวนมาก

ถึงแม้ว่า พฤติกรรมบางส่วนจะเกิดขึ้นจากการเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน การขาดความระมัดระวัง ไม่รอบคอบ แต่ก็ไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า หากหน่วยงานต่างๆทำการวางแผนและพัฒนาระบบการบริหารจัดการ ระบบวิศวกรรมจราจร และระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพแล้วนั้นย่อมคัดกรองพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจรให้ลดลงได้ไม่น้อย และจะไม่กลายเป็นภาระที่หนักและมีความซับซ้อนในการแก้ไขรวมถึงมีความยากลำบากในการบังคับใช้กฎหมาย มีความเสี่ยงต่อการต่อต้าน และไม่พึงพอใจในการบังคับใช้กฎหมายสูง

เมื่อปล่อยให้พฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจรเกิดขึ้นจำนวนมากในสังคมและคาดหวังเฉพาะการทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อยุติพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายดังกล่าว จึงมักพบว่าประสิทธิภาพในส่วนนี้ไม่เป็นไปอย่างเต็มประสิทธิภาพและไม่หมดไปอย่างยั่งยืน เปรียบเสมือนการไล่ตีแมลงสาบแต่ไม่ได้กำจัดแหล่งเพาะพันธุ์แมลงสาบนั่นเอง

๒) เหตุปัจจัยที่ตามมาหลังพฤติกรรม (Consequence)

เมื่อบุคคลแสดงพฤติกรรมแล้วนั้น หากบุคคลได้รับผลกระทบซึ่งเป็นรางวัลก็จะทำให้พฤติกรรมในลักษณะเช่นเดิมเกิดขึ้นบ่อยครั้งมากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น เมื่อขับรถเร็วแล้วสามารถไปถึงที่หมายได้เร็ว ลดเวลาในการเดินทาง ก็จะมีพฤติกรรมขับรถเร็วเป็นประจำ

แต่หากพฤติกรรมที่แสดงออกมานั้นได้รับผลกระทบที่เป็นการลงโทษ เช่น เมื่อขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะถูกตำรวจจับก็จะทำให้พฤติกรรมขับรถเร็วนั้นหยุดลง

ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจึงมีสถานะเป็นกลไกการลงโทษเพื่อทำให้พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมยุติลง

อย่างไรก็ตาม นักจิตวิทยานิยมย้ำว่า การลงโทษที่มีประสิทธิภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นจะต้องเป็นไปโดยที่ผู้ที่ถูกปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรับรู้ให้ความหมายว่าผู้ที่ลงโทษ(ตำรวจ)กระทำการลงโทษด้วยเจตนาที่ดี มุ่งหวังให้ผู้ถูกลงโทษได้ประโยชน์จากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้น อีกทั้งการลงโทษจะต้องไม่ทำให้ผู้ถูกลงโทษรู้สึกว่าตนเองได้รับการลงโทษที่ไม่เป็นธรรม หรือรุนแรงเกินไปอีกด้วย เนื่องจากการลงโทษที่รุนแรงจะทำให้เกิดพฤติกรรมต่อต้าน

ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องใช้ศิลปะที่ดีในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ขับขี่ยอมรับการบังคับใช้กฎหมายนั้น ไม่เกิดการต่อต้าน หรือมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อตำรวจ อีกทั้งเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เป็นไปตามกฎหมายจราจรในที่สุด

๒.๓ ศิลปะการบังคับใช้กฎหมายจราจรในบริบทสังคมวัฒนธรรมไทย

เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องแสดงบทบาทหน้าที่ดังต่อไปนี้ให้ปรากฏแก่สังคมโดยทั่วกันในพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละสถานีเพื่อให้สร้างความเข้าใจจนกลายเป็นกระแสเชิงบวกในสังคม และเป็นการสร้างความชอบธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในบริบทที่สังคมไทยยังไม่สามารถแก้ไขเหตุปัจจัยนำทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมได้ ดังนี้

๑. หาพวก

การเดินเข้าหาภาคีเครือข่าย ผู้มีส่วนได้เสียในทุกกลุ่ม ทุกอาชีพ และสร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้น ในบริบทของการทำงานร่วมกันโดยที่ตำรวจเปิดพื้นที่ให้ภาคีเครือข่ายได้มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของกระบวนการทำงานนั้น นอกจากจะทำให้ตำรวจมีพลังมวลชนในการร่วมทำงานแล้ว ยังช่วยเสริมสร้างพลังอำนาจแก่ตำรวจในกรณีที่มีการต่อต้าน ต่อรอง ขัดขืนการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย

สิ่งที่ควรตระหนักคือ อย่าคิดติดกรอบเพียงการติดต่อเชื่อมความสัมพันธ์กับกลุ่มภาคีเครือข่ายที่เป็นกลุ่มคนทำงานแต่เพียงเท่านั้น กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนก็นับว่าเป็นภาคีเครือข่ายที่สำคัญเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็น นักเรียน นิสิต นักศึกษา คนงาน กลุ่มแม่บ้าน แม่ค้า คนขับรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

อีกทั้งการสร้างความสัมพันธ์ก็ไม่ควรจำกัดวงกิจกรรมอยู่เพียงการทำงาน ประชุมหารือร่วมกันแต่เพียงเท่านั้น หากแต่การเล่นกีฬา การจัดกิจกรรมสันทนาการต่างๆก็สามารถสร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นและนำมาซึ่งความร่วมมือที่ดีที่อาจจะมากกว่าการทำบันทึกข้อตกลงร่วม(MOU) ด้วย ดังที่พบว่าหน่วยงานราชการ หรือสถานศึกษาหลายแห่งทำ MOU ร่วมกับตำรวจแต่ก็ได้ดำเนินการอย่างเข้มแข็งเท่าที่ควร ดังนั้น การสร้างเครือข่ายจึงควรเริ่มต้นด้วยการมุ่งเน้นที่คุณภาพมากกว่ามุ่งเน้นปริมาณ เมื่อความสัมพันธ์มีความใกล้ชิดแน่นแฟ้นแล้วจึงเพิ่มจำนวนภาคีมากขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้ตำรวจควรเริ่มต้นเดินเข้าหาภาคีที่เป็นกลุ่มเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจงกับปัญหาด้วย

วิธีการในส่วนนี้ หัวหน้าสถานีตำรวจอาจทำการจัดแบ่งโซนพื้นที่ความรับผิดชอบให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละนายเพื่อทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมภาคีเครือข่ายโดยมีหัวหน้าสถานีหรือรองผู้กำกับการสถานีตำรวจทำหน้าที่เชื่อมประสานภาพรวมอีกทีหนึ่งก็จะทำให้ภาคีเครือข่ายกว้างขวางและมีแรงยึดเหนี่ยวระหว่างกันในกลุ่ม (Group cohesiveness) ที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโซนที่มีบริบทของการแสดงพฤติกรรมการขับขีที่ละเมิดกฎหมายจราจรสูง หรือมีพฤติกรรมการขับขีที่ไม่ปลอดภัยนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุสูงนั้นเป็นโซนที่ตำรวจจราจรจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับภาคีเครือข่ายอย่างมาก

ต้องไม่ลืมว่า

**หัวหน้าสถานีตำรวจมีพลังอย่างมากในการเชื่อมภาคีเครือข่าย
แต่การทำงานในระบบทีมตำรวจเพื่อร่วมสร้างภาคีเครือข่ายจะลดปัญหาการสลายตัวของ
เครือข่ายเมื่อมีการโยกย้ายเปลี่ยนแปลงหัวหน้าสถานีตำรวจ**

ข้อค้นพบที่สำคัญคือ ผู้บริหารตำรวจทั้งในระดับกองบัญชาการ กองบังคับการ ผู้กำกับการ รองผู้กำกับการ และสารวัตรจราจร คือกลุ่มบุคคลที่มีพลังอำนาจสูงในการสร้างศรัทธา ความเชื่อมั่น และการยอมรับ อีกทั้งประชาชนในพื้นที่จะเกิดความประทับใจมากกว่าการปล่อยให้นายดาบตำรวจดำเนินการแต่เพียงลำพังถึงแม้ว่าจะเป็นผู้ที่มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีแต่ก็ไม่มีพลังอำนาจมากเพียงพอที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นได้ดีเท่ากับผู้บริหารตำรวจ

ทั้งนี้ ตำรวจจราจรอาจใช้เทคโนโลยี สารสนเทศในรูปแบบต่างๆเพื่อสร้างกลุ่มทางสังคมให้มีความใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น มีการติดต่อสัมพันธ์กันโดยมีกิจกรรมในการทำงานด้านการจราจรร่วมกันในรูปแบบต่างๆ เช่น การใช้ระบบไลน์กลุ่ม Social Network เป็นต้น

การทำงานร่วมกันเป็นโซนและการมองเห็นความเหมือนความต่างระหว่างโซนอื่นๆ ในมิติเรื่องต่างๆนั้นอาจจะสามารถสร้างบรรยากาศในการร่วมมือที่เข้มแข็งมากขึ้น ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องทำการพิจารณาตามบริบทของสังคมวัฒนธรรมที่แตกต่างกันไปในแต่ละท้องที่ กลยุทธ์ที่ดีของทีแห่งหนึ่งอาจจะไม่เหมาะสมกับอีกแห่งหนึ่งก็ได้

สิ่งที่สำคัญในการเสริมพลังอำนาจให้ตำรวจสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดการต่อต้าน และสร้างการยอมรับจากประชาชนส่วนร่วมได้ คือ การสื่อสารผ่านสื่อต่างๆที่มากพอทั่วถึง และต่อเนื่องถึงการ กระทำของตำรวจทุกๆกิจกรรม เนื่องจากจะทำให้ประชาชนรับรู้ข่าวสารอย่างต่อเนื่องซึมซับเข้าไปในภาพจำว่า “ตำรวจมีความมุ่งมั่น มีความพยายามในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ถึงแม้ว่าจะทำงานท่ามกลางความขาดแคลนของทรัพยากรต่างๆโดยมีเจตจำนงเพื่อรักษาชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจากภัยอุบัติเหตุบนถนน”

๒. ใช้ข้อมูลเป็นอาวุธทางปัญญาในการทำงาน

ตำรวจจราจรต้องทำงานอย่างมืออาชีพ (Professional) นั้นหมายความว่า ต้องใช้หลักวิชาการ มีข้อมูลในระดับพื้นที่ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการโน้มน้าว ชักจูง วางแผนการทำงานทั้งในส่วนของการตำรวจ และในส่วนที่ต้องการให้ภาคีเครือข่ายและผู้มีส่วนได้เสียเห็นความสำคัญ เห็นความจำเป็นที่จะต้องเข้ามาร่วมมือกันในการแก้ไขป้องกันพฤติกรรมที่ละเมิดกฎหมายจราจร

การนำข้อมูลที่เฉพาะเจาะจง ที่เกิดขึ้นในพื้นที่แต่ละแห่งมาใช้นั้นจะสามารถสร้างความตระหนักในปัญหาที่ทำให้ประชาชนรับรู้ว่าเป็นปัญหาใกล้ตัวได้มากกว่า การใช้ข้อมูลระดับชาติที่ไม่เฉพาะเจาะจง

อีกทั้งข้อมูลจะทำให้การทำงานของตำรวจภายใต้ทรัพยากรที่จำกัดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย เรียกได้ว่า สามารถแก้ปัญหาตามความสำคัญก่อนหลัง สามารถแก้ปัญหาได้ถูกที่ ถูกคน ถูกเวลาโดยใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพในการตัดสินใจ

การทำงานอย่างมืออาชีพนี้จะสร้างศรัทธาและการยอมรับที่ดีในที่สุด

๓. การสื่อสารเชิงรุก

การสื่อสารทางสังคม (Social communication) เพื่อสร้างความเข้าใจต้องเป็นไปอย่างเหมาะสมกับสภาพปัญหาและวิธีการในการทำงานของตำรวจและภาคีเครือข่ายในแต่ละพื้นที่ไม่ควรใช้วิธีการหรือรูปแบบเดียวกันทั่วประเทศ เนื่องจากไม่ทำให้เกิดความแตกต่าง ไม่สร้างความสนใจ และไม่กระตุ้นการใส่ใจเท่าที่ควร

ทั้งนี้ตำรวจควรยึดหลักการสำคัญของการสื่อสารเพื่อเป็นแนวทางดังนี้

๑) วิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายในการรับสารเป็นใคร

การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะนำไปซึ่งการตัดสินใจว่า เราจะใช้สื่ออะไร? ช่องทางการสื่อสารเป็นช่องทางไหน? แม่แบบ (Presenter) ควรเป็นใคร? ซึ่งควรเป็นกลุ่มบุคคลที่กลุ่มเป้าหมายต้องการเลียนแบบ เป็นต้น

อีกทั้งสถานที่และเวลาที่ใช้ในการสื่อสารก็ควรจะเป็นสถานที่และเวลาที่กลุ่มเป้าหมายสามารถรับสารได้ด้วย

๒) พฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการเปลี่ยนแปลงคืออะไร และ พฤติกรรมใหม่ที่ต้องการสร้างให้เกิดขึ้นคืออะไร?

การวิเคราะห์ในส่วนนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดเนื้อหาของสารที่จะสื่ออย่างเฉพาะเจาะจงกับกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ รวมถึงภาษาพูด ภาษาท่าทาง รูปภาพต่างๆที่จะใช้ในการนำเสนอด้วย ซึ่งควรมีความชัดเจน เข้าใจง่าย ตรงประเด็น และสามารถสร้างการจดจำได้

เนื้อหา สารของสารเป็นสิ่งจำเป็นที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจำเป็นต้องใช้ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ การสื่อสารต้องมีจุดจับใจ (Appeal) จึงจะเป็นสารที่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหรือยอมรับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจได้

การใช้วิธีการให้ภาคีเครือข่ายและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้มีโอกาสร่วมสร้างกระแสของการสื่อสารอย่างทั่วถึงในรูปแบบต่างๆอาจจะทำให้ได้เนื้อหาของสาร วิธีการสื่อสาร และช่องทางการสื่อสารที่ถูกกลุ่มเป้าหมาย และสอดคล้องกับปัญหา

อีกทั้งยังเป็นการเสริมพลังและสร้างแรงจูงใจให้ภาคีเครือข่ายเหล่านั้นมุ่งมั่นที่จะร่วมทำงานกับเป็นทีมที่เข้มแข็งกับตำรวจจราจรด้วย

๔. การบังคับใช้กฎหมายที่หลากหลายและเหมาะสม

การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นเป็นขั้นตอนสุดท้ายที่นำมาใช้ภายหลังจากมีการใช้กลยุทธ์ต่างๆ อย่างครบถ้วนมาระยะเวลาหนึ่งแล้ว นั่นหมายถึง ตำรวจต้องผ่านขั้นตอนการกระทำดังต่อไปนี้มาแล้ว

๑) มีการรวบรวมข้อมูล และนำเสนอข้อมูลที่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนแห่งนั้นแล้ว จนทำให้ประชาชนตระหนักเห็นปัญหา และเกิดความเข้าใจว่าตำรวจมีความตั้งใจ มุ่งมั่นที่จะแก้ปัญหาเพื่อให้ประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการแก้ไขป้องกันปัญหาเหล่านั้น

๒) มีการสร้างภาคีเครือข่ายที่มีคุณภาพ มีความหลากหลาย มีความเป็นผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน และมีจำนวนที่มากพอโดยมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันระหว่างตำรวจจราจรกับภาคีเหล่านั้น

๓) มีการสื่อสารในรูปแบบต่างๆจนสามารถสร้างกระแสทางสังคมในระดับชุมชนที่ต้องการแก้ปัญหา จนเป็นที่รับรู้กันอย่างทั่วถึง ชัดเจน

๔) มีการสื่อสารให้เห็นว่าตำรวจคำนึงถึงความสะดวก ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นสำคัญ และมุ่งมั่นทำให้ประชาชนในชุมชนปลอดภัยและผาสุก

๕) ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายในระดับที่มีความรุนแรงน้อยและเพิ่มระดับตามพฤติกรรมการกระทำผิด โดยจะต้องยึดมั่นในหลักความยุติธรรมในการบังคับใช้กฎหมายและแสดงให้เห็นความโปร่งใสในการดำเนินการเพื่อสร้างศรัทธาและความเชื่อมั่น

ทั้งนี้ ควรดำเนินการสื่อสารทางสังคมอย่างต่อเนื่องโดยเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ในการสื่อสารด้วยเพื่อดึงดูดความสนใจ สร้างการจดจำ และการยอมรับ

บทสรุป

จิตวิทยาสังคมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการที่ตำรวจจราจรพึงตระหนักว่า การทำงานของตำรวจเป็นปฏิบัติการทางสังคมจิตวิทยาโดยมีเป้าหมายเพื่อเปลี่ยนและสร้างพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและเคารพสิทธิในการใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะร่วมกัน

ปฏิบัติการทางสังคมจิตวิทยา มีดังต่อไปนี้

๑. ทบทวน พัฒนาตนเอง เพื่อสร้างศรัทธาและการยอมรับ ใช้หลัก “สุภาพบุรุษจราจร” ดังนี้ (อตุลย์ แสงสิงแก้ว, ๒๕๕๒:การบริหารงานจราจรหน้า๑๘๐-๑๘๕)

คุณลักษณะของสุภาพบุรุษจราจร

๑) แต่งกายดี

เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเอาใจใส่ต่อตนเองและหน้าที่การงาน ทั้งนี้รวมไปถึงอุปกรณ์ต่างๆ ในการทำงาน เช่น วิทยุสื่อสาร อาวุธปืน สายนกหวีด นกหวีด ยานพาหนะ

๒) บุคลิกดี

สุภาพบุรุษจราจรต้องมีบุคลิกภาพที่อบอุ่นและเป็นทีเกรงขามควบคู่กัน นอกจากนี้จะต้องหาตำแหน่งจุดยืนที่ผู้ขับขี่มองเห็นได้ชัดเจนเพื่อแสดงให้เห็นถึงการป้องปรามผู้กระทำความผิด รวมถึงตำรวจจราจรจะต้องยืนอยู่ในบริเวณที่สามารถมองเห็นรถและควบคุมการจราจรทุกด้านได้ ตำแหน่งการยืนจะต้องปลอดภัยแก่ตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนน ท่าทางการปฏิบัติงานเช่นการโบกรถด้วยท่าสัญญาณต่างๆต้องเป็นไปด้วยความเชี่ยวชาญและถูกต้องตรงตามที่กฎหมายกำหนด

๓) วาจาดี

มีทักษะ ไหวพริบและกระบวนการทางปัญญาในการพูด ใช้คำพูดที่สามารถทำให้เรื่องใหญ่กลายเป็นเรื่องเล็ก เรื่องเล็กกลายเป็นเรื่องใหญ่ได้ รู้จักใช้คำพูดได้ถูกต้องตามกาลเทศะ สถานการณ์ต่างๆ ต้องสามารถควบคุมคำพูดอันเกิดขึ้นจากอารมณ์ ความเครียดและความกดดันในการทำงาน

๔) การให้บริการดี

สุภาพบุรุษจรรยาจรจกต้องให้บริการแก่ประชาชนเกินกว่าที่ประชาชนคาดหวัง พัฒนาตนเองให้เป็นผู้ที่มีความสุขและภาคภูมิใจในตนเองเมื่อได้ให้บริการ

๕) มีความยุติธรรม

สุภาพบุรุษจรรยาจรจะต้องปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือความยุติธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ คำนึงถึงหลักความเสมอภาคและเท่าเทียมในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างการยอมรับของประชาชนต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจรรยาจร

๖) ต้องมีน้ำใจ ตำรวจจรรยาจรต้องใช้วิจารณญาณที่เหมาะสมในการว่ากล่าวตักเตือน ในบางโอกาส รวมถึงการให้ความช่วยเหลือตามควร เช่น เมื่อพบผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้รับ นำส่งโรงพยาบาล การเคลื่อนย้ายรถที่จอดเสียอย่างรวดเร็ว เป็นต้น

๗) เป็นตัวอย่างที่ดี สุภาพบุรุษจรรยาจรต้องไม่ทำผิดกฎหมายจรรยาจร และปฏิบัติตามหลักความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเคร่งครัดตลอดเวลา

๒. เข้าใจประวัติศาสตร์ สังคมวัฒนธรรม และวิถีชีวิตชีวิตของประชาชนที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างลึกซึ้ง เพื่อทำความเข้าใจสาเหตุของปัญหาก่อนคิด วางแผนแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงเป้าหมาย

๓. ให้ความสำคัญกับการจัดเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด เรียกว่าเป็นการทำงานในรูปแบบตำรวจมืออาชีพ

๔. แสดงบทบาทของนักสื่อสารมวลชนในทุกรูปแบบ และเปิดช่องทางการสื่อสารที่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายให้ได้มากที่สุด เพื่อสร้างความรู้ ความประทับใจ ความเชื่อมั่น ศรัทธาร่วมกันกับประชาชน โดยทำงานเป็นทีมในแนวระนาบ และให้เกียรติกับทุกฝ่าย อีกทั้งพึงหลีกเลี่ยงการแสดงภาพเด่นเพียงลำพัง หรือเฉพาะกลุ่มเท่านั้น เพื่อป้องกันการเกิดกลุ่มตรงข้าม

๕. เทคนิคการสื่อสารจะต้องทำให้เห็นเนื้อหาสาระของความพยายามอย่างแรงกล้าของตำรวจที่จะกระทำทุกวิถีทางในการรักษาชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในการใช้รถใช้ถนน นำเสนออย่างต่อเนื่อง ใช้วิธีการสื่อสารที่หลากหลาย เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทสถานการณ์เพื่อสร้างความสนใจในการรับสาร

๖. สร้างด่านในการปะทะก่อนการปะทะกับตำรวจ โดยการใช้พลังมวลชนที่มีพลังอำนาจในการป้องกันหรือบังคับปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ก่อนที่จะถึงขั้นการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ

ยกตัวอย่างเช่น ทีมเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาจรของสถานีตำรวจแม่ริม จังหวัดน่านสร้างความสัมพันธ์อย่างเข้มแข็งกับภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้นำชุมชนซึ่งเป็นผู้นำเชิงบารมีและให้ข้อมูลให้แนวทางแลกเปลี่ยนโน้มน้าวให้ผู้นำเหล่านี้เกิดแรงบันดาลใจในการช่วยรักษาชีวิตของชาวแม่ริมจากอุบัติเหตุทางถนน ทำให้ผู้นำมีส่วนร่วมอย่างเข้มแข็งในรูปแบบต่างๆ เช่น การสร้างกฎระเบียบหมู่บ้านในการปกครองดูแล บังคับควบคุมพฤติกรรมระหว่างกัน การสื่อสารโดยใช้เสียงตามสายเพื่อเตือนลูกบ้าน และเยาวชนให้สวมหมวกนิรภัย “พี่น้องทุกท่าน วันนี้จะขับขี่รถมอเตอร์ไซด์อย่างลืมหืมตากันน้ออีกด้วย หากท่านไม่ใส่นอกจากจะเป็นการป้องกันอันตรายแล้ว ยังจะถูกตำรวจ

จับด้วย ตำรวจแจ้งมาว่าตั้งแต่นี้จะจับจริงแล้ว ปรับ ๕๐๐ บาท และไม่สามารถช่วยได้ด้วย จึงขอเตือนพี่น้องไว้ อย่าลืมห่วงหมวกกันน็อกด้วย”

การกระทำดังกล่าวจะเป็นการลดแรงกดดัน ลดการต่อต้านและสร้างการยอมรับการบังคับใช้กฎหมายโดยประชาชนยังมีทัศนคติที่ดีต่อตำรวจด้วย

บรรณานุกรม

กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. คู่มือตำรวจหลักสูตรนักเรียนนายสิบตำรวจ เล่ม ๑
โรงพิมพ์ตำรวจ. กรุงเทพฯ , ๒๕๕๕

คู่มือการฝึกยุทธวิธีประจำสถานี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. กรุงเทพฯ , ๒๕๕๖

พรทิพา ธรรมรักชัย คชชิน สุวิชา(๒๕๕๔).บทเรียนจากประสบการณ์สู่เส้นทางถนนปลอดภัย.
ขอนแก่น:หจก.ขอนแก่นการพิมพ์,

แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ (ฉบับย่อ) ศูนย์
อำนวยความสะดวกทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. กรุงเทพฯ . ๒๕๕๔

เคล็ด (ไม่ลับ) สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนของคนภูเก็ต ศูนย์วิชาการเพื่อความ
ปลอดภัยทางถนน.มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ . กรุงเทพฯ , ๒๕๕๔

เดส ไมเยอร์ส (Des Myers) หลักสูตรการพัฒนาผู้ประกอบการวิชาชีพตำรวจจราจร ประเทศไทย
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน

บทที่ ๖

การฝึกปฏิบัติงานนอกสถานที่

๑. บทนำ

การฝึกปฏิบัติงานนอกสถานที่ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งของการฝึกอบรม และมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อองค์กรหรือหน่วยงานต่าง ๆ เนื่องจาก การฝึกปฏิบัติงานนอกสถานที่หรือการฝึกอบรมด้วยรูปแบบอื่น ๆ สามารถช่วยเพิ่มทักษะ ประสบการณ์ และศักยภาพในการทำงานให้แก่คนภายในองค์กร เป็นกระบวนการที่ทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเกิดความรู้ ความเข้าใจ ทักษะ และความชำนาญ ในเรื่องหนึ่งเรื่องใด และเปลี่ยนพฤติกรรมไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม การฝึกปฏิบัติงานนอกสถานที่หรือการฝึกอบรมในรูปแบบอื่นจะสามารถบรรลุผลได้นั้น ต้องอาศัยความรู้ ความสามารถของผู้รับผิดชอบการฝึกอบรม ตลอดจนวิทยากรที่มาให้ความรู้ในการฝึกอบรม นอกจากนั้น การจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะและความต้องการของผู้เข้ารับการฝึกอบรม ย่อมทำให้การฝึกอบรมนั้นสามารถบรรลุผลได้ดีขึ้น

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.) (๒๕๓๓) มีการกำหนดและแบ่งรูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมออกเป็น ๕ ประเภท ได้แก่

๑. การจัดฝึกอบรมในองค์กร (In-house training) เป็นการฝึกอบรมให้ความรู้แก่บุคลากรในองค์กรพร้อมกันคราวละมาก ๆ และเป็นการจัดการฝึกอบรมตามขั้นตอนการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากร

๒. การส่งบุคลากรไปฝึกอบรมภายนอก หมายถึง การส่งบุคลากรไปรับการฝึกอบรมในหลักสูตร ต่าง ๆ ภายนอกองค์กร เนื่องจากองค์กรไม่มีความเชี่ยวชาญ หรือไม่สามารถจัดการฝึกอบรมได้

๓. การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เป็นการฝึกอบรมโดยการยกประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมศึกษา ทดลองปฏิบัติ ตลอดจนวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขปัญหานั้น ๆ โดยผลของการประชุมเชิงปฏิบัติการสามารถนำมาใช้ปฏิบัติจริงภายหลังจากการประชุม

๔. การศึกษาดูงาน หมายถึง การไปฟังการบรรยายสรุปถึงลักษณะการจัดระบบงานและวิธีการปฏิบัติจริงของหน่วยงานอื่นที่สนใจศึกษา ณ ที่ตั้งของหน่วยงานนั้น ๆ

๕. การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานจริง (On the job training) ประกอบด้วย ๒ ลักษณะ ได้แก่

๕.๑ การสอนแนะหรือการให้คำปรึกษา (Coaching/Counseling) หมายถึง การที่ผู้บังคับบัญชา ควบคุมดูแลให้บุคลากรลงมือปฏิบัติงานจริง โดยให้คำปรึกษาแนะนำอย่างใกล้ชิด การให้คำปรึกษานี้อาจหมายรวมถึง การเป็นที่เล็ง ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอนเฉพาะเรื่องงานเท่านั้น อาจรวมทั้งเรื่องเกี่ยวกับคน หรือการวางตัวในองค์กรด้วยก็ได้

๕.๒ การสอนงานหรือเฝ้างาน (Job instruction/Job supervision) หมายถึง การที่ผู้บังคับบัญชา สอนงานให้แก่ผู้ปฏิบัติงานในสังกัด โดยเน้นถึงการแบ่งงานออกเป็นขั้นตอน และการที่

๕.๓ ผู้บังคับบัญชา จะต้องสาธิตหรือแสดง วิธีปฏิบัติงานให้เข้าใจก่อน แล้วจึงควบคุมดูแลให้ปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง

จากการกำหนดประเภทของการฝึกอบรมดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่า การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่เป็นกิจกรรมที่เรียกว่า การศึกษาดูงาน เนื่องจาก ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีโอกาสไปฟังการบรรยายสรุปถึงลักษณะการจัดระบบงาน วิธีการปฏิบัติงานจริง ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่สนใจศึกษา ณ ที่ตั้งของหน่วยงานนั้น ๆ ภายหลังจากที่ทำการศึกษาคำรู้ในภาคทฤษฎีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ในการฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการจราจรนั้น การเรียนรู้ภาคทฤษฎีในห้องเรียนเพียงอย่างเดียว อาจทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมขาดความเข้าใจในเนื้อหาและแนวคิดที่วิทยากรนำเสนอไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ดังนั้น การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่จะช่วยให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความกระจ่างในประเด็นต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น และช่วยให้สามารถนำความรู้ ทักษะและประสบการณ์จากการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ไปปรับและประยุกต์ใช้กับการทำงานได้รวดเร็วยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดสำคัญของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่คือ การได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานหรือองค์กรที่ต้องการไปศึกษาดูงาน และปฏิบัติงานนอกสถานที่ รวมถึงงบประมาณในการดำเนินการที่ค่อนข้างสูง (วีระพันธ์ แก้วรัตน์, ๒๕๕๖) โดยการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากต่อการฝึกอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการจราจรประกอบด้วย การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ และการฝึกปฏิบัติด้านการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยง ซึ่งมีรายละเอียด ซึ่งจะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

๒. วัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่

๑. เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ความเข้าใจและทักษะในด้านการควบคุมสัญญาณไฟจราจรเพื่อให้สามารถจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ความเข้าใจในการตั้งจุดตรวจอย่างถูกต้องตามหลักยุทธวิธี

๓. เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ความเข้าใจในการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยง เพื่อช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร

๓. การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร

การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร มีส่วนสำคัญอย่างมาก เพราะจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจัดการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว และยังช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง อีกทั้งยังช่วยลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ช่วยลดมลภาวะและอุบัติเหตุจราจรทั้งในทางตรงและทางอ้อม ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีโอกาสในการฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร มีขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ การสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่

๑. ข้อมูลของระบบสั่งการจราจร หมายถึง การศึกษาว่าในพื้นที่นั้น ๆ ใช้ระบบสั่งการจราจรด้วยเทคโนโลยี หรือระบบสั่งการด้วยคนเป็นหลัก มีการบูรณาการระบบสั่งการจราจรระหว่างศูนย์ควบคุมต่าง ๆ หรือไม่ หรือมีการใช้ระบบการควบคุมการจราจรเป็นพื้นที่หรือไม่ เป็นต้น

๒. จำนวนศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่ จะต้องทำการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นว่าในพื้นที่มีศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรหรือไม่ และมีจำนวนเท่าใด และแต่ละศูนย์ฯ มีระบบการบริหารจัดการอย่างไร ใช้กำลังพลมากน้อยเพียงใด มีที่ตั้งอยู่ ณ ที่ใด

๓. จำนวนตู้สัญญาณไฟจราจรในพื้นที่จะต้องทำการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นว่าในพื้นที่มีตู้ควบคุมสัญญาณไฟจำนวนเท่าใด และตั้งอยู่บริเวณใดบ้าง

๔. ระบบสัญญาณไฟจราจรที่ใช้ หมายถึง รายละเอียดของผลิตภัณฑ์ รอบสัญญาณไฟ รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่สามารถปรับเปลี่ยนการทำงานให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในแต่ละสถานการณ์ได้เหมาะสม โดยไม่ต้องอาศัยเจ้าหน้าที่เป็นผู้สั่งการ ระบบสามารถจัดเก็บข้อมูลสถิติความหนาแน่นของการจราจรในแต่ละช่วงเวลาได้หรือไม่ ระบบสามารถออกรายงานเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจในการบริหารจัดการระบบให้แก่เจ้าหน้าที่ได้หรือไม่ ระบบสามารถรายงานการคาดการณ์ปริมาณการจราจรล่วงหน้าให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปเพื่อใช้ในการประกอบการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางหรือไม่ เป็นต้น

๕. รวบรวมข้อมูลหน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรในแต่ละพื้นที่

ขั้นตอนที่ ๒ พิจารณาคัดเลือกสถานที่ ซึ่งมีความเหมาะสมในการพาผู้เข้ารับการฝึกอบรมไปฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

๑. ความพร้อมของสถานที่ หมายความว่า การให้ความร่วมมือขององค์กรที่รับผิดชอบดูแลศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรหรือองค์กรที่รับผิดชอบตู้สัญญาณไฟจราจร ตลอดจนขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม วิทยากรที่มีความสามารถและทักษะในการบรรยายและให้ข้อมูล ความพร้อมของวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ประกอบการฝึกปฏิบัติ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เป็นต้น

๒. เส้นทางจากสถานที่ฝึกอบรมไปยังสถานที่ฝึกปฏิบัติให้คำนึงถึงความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว

๓. ความน่าสนใจของสถานที่ที่ต้องการไปศึกษาเพื่อฝึกปฏิบัติจริงนั้นต้องมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เช่น มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาช่วยในการจัดการและควบคุมสัญญาณไฟจราจรอย่างเป็นระบบ มีการใช้ทรัพยากรบุคคลอย่างเต็มประสิทธิภาพ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ ๓ การประสานงานระหว่างหน่วยงาน มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ อย่างไรก็ตาม การประสานงานไม่ใช่เรื่องที่ย่ายนักรเพราะต้องอาศัยความร่วมมือและเทคนิคในการบริหารควบคู่กัน การประสานงานที่ดี ผู้ประสานงานต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ ความร่วมมือ จังหวะเวลา ความสอดคล้อง ระบบการสื่อสาร และตัวผู้ประสานงานเอง

๑. ความร่วมมือ หมายถึง ผู้ประสานงานต้องสร้างสัมพันธภาพในการทำงานร่วมกับองค์กรที่ต้องการไปฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ เจ้าหน้าที่ภายในองค์กรและผู้เข้ารับการฝึกอบรม โดยต้องอาศัยความเข้าใจ หรือการตกลงร่วมกัน มีการรวบรวมความคิดเห็นวิธีการ เทคนิค และระดมทรัพยากรมาสนับสนุนงานร่วมกัน วิธีสร้างความร่วมมือที่ดี คือ การชักจูงชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ร่วมกัน หรือประโยชน์โดยรวม มีการผูกมิตรไมตรีต่อกัน ทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีน้ำใจที่จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ดังนั้น การประสานงานกับหน่วยงานที่ต้องการไปฝึกปฏิบัติอาจต้องอาศัยภาคีเครือข่าย การผูกมิตรไมตรีและการชี้ให้เห็นประโยชน์ร่วมกันในภาพรวมเป็นสำคัญ

๒. จังหวะเวลา หมายถึง การต้องปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละคนตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน

๓. ความสอดคล้อง หมายถึง การพิจารณาความพอเหมาะพอดี ไม่ทำงานซ้ำซ้อนกัน เพื่อช่วยให้การดำเนินการฝึกปฏิบัติประสบความสำเร็จ

๔. ระบบการสื่อสาร หมายถึง จะต้องมีการสื่อสารที่เข้าใจตรงกันอย่างรวดเร็ว และราบรื่น การติดต่อสื่อสารเป็นสิ่งสำคัญในการประสานงานในการแลกเปลี่ยนข้อเท็จจริง ความคิดเห็นหรือความรู้สึก และเป็นสื่อกลางที่จะเชื่อมโยงบุคคลต่าง ๆ ภายในหรือระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ดังนั้น จะต้องมีการกำหนดช่องทางการสื่อสารและผู้ประสานงานที่ชัดเจน

๕. ตัวผู้ประสานงาน จะต้องมีความสามารถในการสื่อสารที่ดี สามารถดึงทุกฝ่ายเข้าร่วมทำงานและสามารถขอความร่วมมือ เพื่อมุ่งตรงไปสู่จุดหมายเดียวกันตามที่กำหนดเป็นวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่

ในการประสานงานจริงนั้น จะต้องประสานในเรื่องของสถานที่ จุดที่จะต้องไปฝึกปฏิบัติ รายละเอียดของวิทยากรที่จะมาบรรยายสรุปให้ความรู้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม นอกจากนั้น จะต้องมีการกำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการฝึกปฏิบัติที่ชัดเจน จึงจะทำให้การฝึกปฏิบัติมีความราบรื่นและบรรลุวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่อย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๔ การบริหารจัดการผู้เข้ารับการฝึกอบรม ผู้ดำเนินการฝึกอบรม จะต้องพิจารณาจัดการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑. การแบ่งกลุ่ม ในกรณีที่มีจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวนมาก ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องทำการจัดแบ่งกลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับประเภทของการฝึกปฏิบัติ รวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติ

๒. การกำหนดหัวหน้า/ผู้รับผิดชอบ มีการมอบหมายหัวหน้ากลุ่มรวมถึงผู้รับผิดชอบหน้าที่ต่าง ๆ เช่น การกล่าวขอบคุณวิทยากร การมอบของที่ระลึก การควบคุมดูแลสมาชิกของกลุ่ม เป็นต้น

๓. การกำหนดเวลาและสถานที่ ต้องมีการชี้แจงรายละเอียดกำหนดการ ตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมทราบ

๔. การเดินทาง ต้องมีการวางแผนในรายละเอียด เช่น ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ คนขับ พนักงานประจำรถ เส้นทาง รถนำ เชื้อเพลิง เป็นต้น

๕. การจัดเตรียมเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ/วิดีโอ เพื่อทำการบันทึกภาพหรือเหตุการณ์ทั้งในรูปแบบของภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว สำหรับใช้เป็นหลักฐานประกอบการฝึกปฏิบัติ และยังสามารถ

นำสื่อดังกล่าวมาพิจารณาถึงข้อดีและข้อบกพร่องของการปฏิบัติจริง เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำข้อผิดพลาดของตนเองไปปรับปรุงแก้ไข และนำส่วนที่ดีของบุคคลอื่นไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงต่อไป

๖. การกำหนดเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร มีการกำหนดช่องทางและเครือข่ายการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่ชัดเจน มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ประสานงานและช่องทางการติดต่อ เช่น โทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร หรืออาจใช้ช่องทางการติดต่อสื่อสารอื่น ๆ เช่น Line, WhatsApp, Viber หรือ Application อื่น ๆ ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย

ขั้นตอนที่ ๕ การฝึกปฏิบัติจริงในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่นั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงและพิจารณาให้มีความสำคัญกับขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

๑. การต้อนรับของหน่วยงานฝึกปฏิบัติ ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีระเบียบวินัย วางตัวให้เหมาะสมกับกาลเทศะ ไม่ส่งเสียงดัง และควรตั้งใจฟังคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างสำรวม

๒. การบรรยายสรุป ในขั้นตอนนี้ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องมีการแจ้งประเด็นหรือหัวข้อในการบรรยายตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติให้แก่วิทยากรทราบเป็นการล่วงหน้าในระยะเวลาที่วิทยากรสามารถจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารการบรรยายได้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อวิทยากรจะได้อธิบายประเด็นต่าง ๆ ได้ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ ในขณะเดียวกัน ต้องคอยกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัติตั้งใจฟังการบรรยายสรุปอย่างสำรวมทั้งกิริยาและวาจา

๓. การฝึกปฏิบัติจริง ในการฝึกปฏิบัติจริงนั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องรับฟังอย่างตั้งใจเพื่อให้แน่ใจว่าวิทยากรถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ และทักษะได้ครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ เช่น เทคนิคการควบคุมสัญญาณไฟจราจรในกรณี ช่วงเวลา และสถานการณ์ที่แตกต่างกัน นอกจากนั้น จะต้องรับทราบถึงปัญหาและข้อขัดข้องในทางปฏิบัติด้วย เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางแก้ไข

๔. สรุป หมายถึง การกล่าวสรุปการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ หากมีประเด็นใดหรือข้อสงสัย ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถสอบถามเพิ่มเติม นอกจากนั้น ผู้ทำหน้าที่ดำเนินการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ต้องพิจารณาว่าเนื้อหามีความครอบคลุม ครบถ้วนหรือไม่ หากยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วน อาจทำหน้าที่ในการยกประเด็นปัญหานั้นขึ้นมาเพื่อวิทยากรจะได้ให้รายละเอียดและความกระจ่างชัด

๕. การกล่าวขอบคุณและมอบของที่ระลึก ภายหลังจากสิ้นสุดการฝึกปฏิบัติ หัวหน้ากลุ่มหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายต้องทำหน้าที่ในการกล่าวขอบคุณหน่วยงาน วิทยากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเป็นตัวแทนมอบของที่ระลึกให้แก่หน่วยงาน วิทยากร และเจ้าหน้าที่

ขั้นตอนที่ ๖ การประเมินผล การประเมินผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือแม้แต่การประเมินผลการฝึกอบรมรูปแบบอื่น ควรครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๔ ประการได้แก่ (๑) ปัจจัยนำเข้าของการฝึกอบรม/ฝึกปฏิบัติ (Inputs) (๒) กระบวนการดำเนินการฝึกอบรม (Process) (๓) ผลจากการ

ฝึกอบรม (Outputs) และ (๔) ชั้นผลลัพธ์ (Outcomes) ซึ่งกล่าวถึงแล้วในตอนต้น อย่างไรก็ตาม การประเมินผลด้วยการทดสอบความรู้ก่อนและหลังการฝึกปฏิบัติ จะมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

๔. การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ

การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ มีส่วนสำคัญอย่างมาก เพราะจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถ บังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทั้งในทางตรงและทางอ้อม ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมให้ผู้เข้ารับการ ฝึกอบรมมีโอกาสในการฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ มีขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ สืบหาข้อมูลจำนวนจุดตรวจที่ปฏิบัติตามยุทธวิธีเต็มรูปแบบในพื้นที่ สามารถเป็น แบบอย่างที่ดีได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ที่มีประสบการณ์ในการศึกษารูปแบบของ การตั้งจุดตรวจที่มีความถูกต้องเหมาะสมตามหลักยุทธวิธีอย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๒ พิจารณาคัดเลือกจุดตรวจ ซึ่งมีความเหมาะสมในการพาผู้เข้ารับการฝึกอบรมไป ฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

๑. ความเหมาะสมของจุดตรวจ พิจารณาได้จากห้วงเวลาในการตั้งจุดตรวจ โดยเฉพาะจุด ตรวจวัดแอลกอฮอล์ซึ่งมักจะมีการดำเนินการในช่วงเวลากลางคืนเป็นหลัก นอกจากนั้น ต้องพิจารณา ถึงการจัดวางกำลัง รูปแบบการตั้งด่านที่เหมาะสม ตลอดจน การมีวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องไม้เครื่องมือที่ ครบถ้วนสมบูรณ์เหมาะสมกับการปฏิบัติงานจริง

๒. เส้นทางจากสถานที่ฝึกอบรมไปยังสถานที่ฝึกปฏิบัติให้คำนึงถึงความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว

๓. ความน่าสนใจ พิจารณาได้จากความสามารถในการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ไม่ส่งผลกระทบต่อการเล่นไหลของการจราจร ผู้ปฏิบัติมีความสะดวกและปลอดภัย สามารถ บังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการดำเนินการแบบบูรณาการร่วมกับภาคีเครือข่าย มีความ หลากหลายของการบังคับใช้กฎหมาย มีผลการปฏิบัติที่ชัดเจน หรือมีการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการ ตั้งจุดตรวจ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ ๓ การประสานงานระหว่างหน่วยงาน มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการ ฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ดังได้กล่าวถึงในรายละเอียดไปแล้วในตอนต้น แต่ในการประสานงานจริงนั้น จะต้องประสานกับสถานีตำรวจภูธร หรือสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับสถานที่ จุดที่จะต้องไปฝึกปฏิบัติ รายละเอียดของวิทยากรที่จะมาบรรยายสรุปให้ความรู้ แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม นอกจากนั้น จะต้องมีการกำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการฝึกปฏิบัติที่ ชัดเจน จึงจะทำให้การฝึกปฏิบัติมีความราบรื่นและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๔ การบริหารจัดการผู้เข้ารับการฝึกอบรม ผู้ดำเนินการฝึกอบรม จะต้องพิจารณา จัดการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑. การแบ่งกลุ่ม ในกรณีที่มีจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวนมาก ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องทำการจัดแบ่งกลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับประเภทของการฝึกปฏิบัติ รวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติ

๒. การกำหนดหัวหน้า/ผู้รับผิดชอบ มีการมอบหมายหัวหน้ากลุ่มรวมถึงผู้รับผิดชอบหน้าที่ต่าง ๆ เช่น การกล่าวขอบคุณวิทยากร การมอบของที่ระลึก การควบคุมดูแลสมาชิกของกลุ่ม เป็นต้น

๓. การกำหนดเวลาและสถานที่ต้องมีการชี้แจงรายละเอียดกำหนดการ ตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมทราบ

๔. การเดินทาง ต้องมีการวางแผนในรายละเอียด เช่น ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ คนขับ พนักงานประจำรถ เส้นทาง รถนำ เชื้อเพลิง เป็นต้น

๕. การจัดเตรียมเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ/วิดีโอ เพื่อทำการบันทึกภาพหรือเหตุการณ์ทั้งในรูปแบบของภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว สำหรับใช้เป็นหลักฐานประกอบการฝึกปฏิบัติ และยังสามารถนำสื่อดังกล่าวมาพิจารณาถึงข้อดีและข้อบกพร่องของการปฏิบัติจริง เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำข้อผิดพลาดของตนเองไปปรับปรุงแก้ไข และนำส่วนที่ดีของบุคคลอื่นไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงต่อไป

๖. การกำหนดเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร มีการกำหนดช่องทางและเครือข่ายการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่ชัดเจน มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ประสานงาน และช่องทางการติดต่อ เช่น โทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร หรืออาจใช้ช่องทางการติดต่อสื่อสารอื่น ๆ เช่น Line, WhatsApp, Viber หรือ Application อื่น ๆ ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย

ขั้นตอนที่ ๕ การฝึกปฏิบัติจริง ในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่นั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงและพิจารณาให้มีความสำคัญกับขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

๑. การต้อนรับของหน่วยงานฝึกปฏิบัติ ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีระเบียบวินัย วางตัวให้เหมาะสมกับกาลเทศะ ไม่ส่งเสียงดัง และควรตั้งใจฟังคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ

๒. การบรรยายสรุปในขั้นตอนนี้ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องมีการแจ้งประเด็นหรือหัวข้อในการบรรยายตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติให้แก่วิทยาการทราบเป็นการล่วงหน้าในระยะเวลาที่วิทยาการสามารถจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารการบรรยายได้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อวิทยาการจะได้อธิบายประเด็นต่าง ๆ ได้ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ ในขณะเดียวกัน ต้องคอยกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัติตั้งใจฟังการบรรยายสรุปอย่างสม่ำเสมอทั้งกริยาและวาจา

๓. การฝึกปฏิบัติจริงในการฝึกปฏิบัติจริงนั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องรับฟังอย่างตั้งใจเพื่อให้แน่ใจว่าวิทยาการถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ และทักษะได้ครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ นอกจากนั้น จะต้องรับทราบถึงปัญหาและข้อขัดข้องในทางปฏิบัติด้วย เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางแก้ไข

๔. สรุป หมายถึง การกล่าวสรุปการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ หากมีประเด็นใดหรือข้อสงสัย ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถสอบถามเพิ่มเติม นอกจากนั้น ผู้ทำหน้าที่ดำเนินการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ต้องพิจารณาว่าเนื้อหา มีความครอบคลุม ครบถ้วนหรือไม่ หากยังไม่

สมบูรณ์ครบถ้วน อาจทำหน้าที่ในการยกประเด็นปัญหานั้นขึ้นมาเพื่อวิทยากรจะได้ให้รายละเอียดและความกระจ่างชัด

๕. การกล่าวขอบคุณและมอบของที่ระลึก ภายหลังจากสิ้นสุดการฝึกปฏิบัติ หัวหน้ากลุ่มหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายต้องทำหน้าที่ในการกล่าวขอบคุณหน่วยงาน วิทยากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเป็นตัวแทนมอบของที่ระลึกให้แก่หน่วยงาน วิทยากร และเจ้าหน้าที่

ขั้นตอนที่ ๖ การประเมินผล การประเมินผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือแม้แต่การประเมินผลการฝึกอบรมรูปแบบอื่น ควรครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๔ ประการได้แก่ (๑) ปัจจัยนำเข้าของการฝึกอบรม/ฝึกปฏิบัติ (Inputs) (๒) กระบวนการดำเนินการฝึกอบรม (Process) (๓) ผลจากการฝึกอบรม (Outputs) และ (๔) ชั้นผลลัพธ์ (Outcomes) ซึ่งกล่าวถึงแล้วในตอนต้น อย่างไรก็ตาม การประเมินผลด้วยการเขียนรายงานผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่และการประเมินตนเอง จะมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

๕. การฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่

การฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มีส่วนสำคัญอย่างมาก ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีโอกาสในการฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยง มีขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ ประสานขอข้อมูลจุดเสี่ยง สถิติอุบัติเหตุ ภาพถ่ายและแผนที่จุดเสี่ยงทั้งก่อนและหลังการแก้ไขของแต่ละพื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจภูธร สถานีตำรวจนครบาล กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

ขั้นตอนที่ ๒ พิจารณาคัดเลือกจุดเสี่ยงซึ่งมีความเหมาะสมในการพาผู้เข้ารับการฝึกอบรมไปฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

๑. ความเหมาะสมของจุดเสี่ยง พิจารณาจากช่วงเวลาในการฝึกปฏิบัติ ความปลอดภัยของผู้ฝึกปฏิบัติและประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุการจราจร

๒. เส้นทางจากสถานที่ฝึกอบรมไปยังสถานที่ฝึกปฏิบัติให้คำนึงถึงความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว

๓. ความน่าสนใจ พิจารณาได้จากจุดเสี่ยงที่ได้รับการวิเคราะห์และแก้ไขสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในจุดนั้น ๆ แล้ว และส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงอย่างชัดเจน

ขั้นตอนที่ ๓ การประสานงานระหว่างหน่วยงาน มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ดังได้กล่าวถึงในรายละเอียดไปแล้วในตอนต้น แต่ในการประสานงานจริงนั้น จะต้องประสานกับสถานีตำรวจภูธร หรือสถานีตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ จุดที่จะต้องไปฝึกปฏิบัติ รายละเอียดของวิทยากรที่จะมาบรรยายสรุปให้ความรู้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม นอกจากนั้น จะต้องมีการกำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการฝึกปฏิบัติที่ชัดเจน จึงจะทำให้การฝึกปฏิบัติมีความราบรื่นและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๔ การบริหารจัดการผู้รับเข้าการฝึกอบรม ผู้ดำเนินการฝึกอบรม จะต้องพิจารณาจัดการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑. การแบ่งกลุ่ม ในกรณีที่มีจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวนมาก ผู้ดำเนินการฝึกอบรม ต้องทำการจัดแบ่งกลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับประเภทของการฝึกปฏิบัติ รวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติ

๒. การกำหนดหัวหน้า/ผู้รับผิดชอบ มีการมอบหมายหัวหน้ากลุ่มรวมถึงผู้รับผิดชอบหน้าที่ต่าง ๆ เช่น การกล่าวขอบคุณวิทยากร การมอบของที่ระลึก การควบคุมดูแลสมาชิกของกลุ่ม เป็นต้น

๓. การกำหนดเวลาและสถานที่ ต้องมีการชี้แจงรายละเอียดกำหนดการ ตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมทราบ

๔. การเดินทาง ต้องมีการวางแผนในรายละเอียด เช่น ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ คนขับ พนักงานประจำรถ เส้นทาง รถนำ เชื้อเพลิง เป็นต้น

๕. การจัดเตรียมเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ/วิดีโอ เพื่อทำการบันทึกภาพหรือเหตุการณ์ทั้งในรูปแบบของภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว สำหรับใช้เป็นหลักฐานประกอบการฝึกปฏิบัติ และยังสามารถนำสื่อดังกล่าวมาพิจารณาถึงข้อดีและข้อบกพร่องของการปฏิบัติจริง เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำข้อผิดพลาดของตนเองไปปรับปรุงแก้ไข และนำส่วนที่ดีของบุคคลอื่นไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงต่อไป

๖. การกำหนดเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร มีการกำหนดช่องทางและเครือข่ายการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่ชัดเจน มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ประสานงาน และช่องทางการติดต่อ เช่น โทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร หรืออาจใช้ช่องทางการติดต่อสื่อสารอื่น ๆ เช่น Line, WhatsApp, Viber หรือ Application อื่น ๆ ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย

ขั้นตอนที่ ๕ การฝึกปฏิบัติจริง ในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่นั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงและพิจารณาให้ความสำคัญกับขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

๑. การต้อนรับของหน่วยงานฝึกปฏิบัติ ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีระเบียบวินัย วางตัวให้เหมาะสมกับกาลเทศะ ไม่ส่งเสียงดัง และควรตั้งใจฟังคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ

๒. การบรรยายสรุป ในขั้นตอนนี้ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องมีการแจ้งประเด็นหรือหัวข้อในการบรรยายตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติให้แก่วิทยากรทราบเป็นการล่วงหน้าในระยะเวลาที่วิทยากรสามารถจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารการบรรยายได้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อวิทยากรจะได้อธิบายประเด็นต่าง ๆ ได้ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ ในขณะเดียวกัน ต้องคอยกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัติตั้งใจฟังการบรรยายสรุปอย่างสม่ำเสมอทั้งกริยาและวาจา

๓. การฝึกปฏิบัติจริง เป็นการเข้าไปศึกษาจุดเสี่ยงที่เลือกไว้ โดยผู้เข้ารับการฝึกอบรมต้องรับฟังอย่างตั้งใจ เพื่อให้แน่ใจว่าวิทยากรถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ และทักษะได้ครบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ นอกจากนั้นจะต้องรับทราบถึงปัญหาและข้อขัดข้องในทางปฏิบัติด้วย เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางแก้ไข

๔. สรุป หมายถึง การกล่าวสรุปการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ หากมีประเด็นใดหรือข้อสงสัย ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถสอบถามเพิ่มเติม นอกจากนั้น ผู้ทำหน้าที่ดำเนินการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ต้องพิจารณาว่าเนื้อหามีความครอบคลุม ครบถ้วนหรือไม่ หากยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วน อาจทำหน้าที่ในการยกประเด็นปัญหานั้นขึ้นมาเพื่อวิทยากรจะได้ให้รายละเอียดและความกระจ่างชัด

๕. การกล่าวขอบคุณและมอบของที่ระลึก ภายหลังจากสิ้นสุดการฝึกปฏิบัติ หัวหน้ากลุ่มหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายต้องทำหน้าที่ในการกล่าวขอบคุณหน่วยงาน วิทยากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเป็นตัวแทนมอบของที่ระลึกให้แก่หน่วยงาน วิทยากร และเจ้าหน้าที่

ขั้นตอนที่ ๖ การประเมินผล การประเมินผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือแม้แต่การประเมินผลการฝึกอบรมรูปแบบอื่น ควรครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๔ ประการได้แก่ (๑) ปัจจัยนำเข้าของการฝึกอบรม/ฝึกปฏิบัติ (Inputs) (๒) กระบวนการดำเนินการฝึกอบรม (Process) (๓) ผลจากการฝึกอบรม (Outputs) และ (๔) ชั้นผลลัพธ์ (Outcomes) ซึ่งกล่าวถึงแล้วในตอนต้น อย่างไรก็ตาม การประเมินผลด้วยการเขียนรายงานผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่และการประเมินตนเอง จะมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

บรรณานุกรม

เทิดพันธ์ ครอบครัว. (๒๕๕๖). การประสานงานความร่วมมือของส่วนราชการ. สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ จาก

http://๑๑๘.๑๗๔.๓๑.๑๔๙/web_pages/m๐๓๐๖๐๐๐๐/service/webboard/free/iadmis/picture/๐๑๔๔_๐_๗๐-๕๒๕๓.pdf

วีระพันธ์ แก้วรัตน์. (๒๕๕๖). เทคนิคการฝึกอบรม. สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ จาก
<http://www.weerapun.com/techtraining.php>

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.). (๒๕๓๓). กระบวนการฝึกอบรม. สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ จาก

<http://www.tu.ac.th/org/ofrector/person/train/handbook/training.html>

บทที่ ๗

งานอำนวยการสายงานจราจร

๑. การจัดทำแผนและโครงการ

๑.๑ ความหมายและประเภทของแผน

ความหมายของแผน

แผน คือ วิธีการหรือลำดับงานที่กำหนดไว้ล่วงหน้าว่า จะให้ใคร ทำอะไร เมื่อไร อย่างไร และทำไม จึงจะบรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เป็นวิธีการหรือแผนการสำหรับการปฏิบัติของหน่วย แผนเป็นข้อเสนอเพื่อปฏิบัติตามข้อตกลงและโครงการของหน่วย แผนเป็นการเตรียมการเฉพาะเรื่องของหน่วยที่จะต้องเผชิญต่อเหตุการณ์ต่างๆ แผนย่อมมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้ดีขึ้น และทันสมัยอยู่เสมอ โดยอาศัยประมาณการและการศึกษาพิจารณาอย่างต่อเนื่อง

แผนแบ่งเป็น ๓ ประเภท

๑. แบ่งตามระยะเวลา

๒. แบ่งตามความมุ่งหมาย

๓. แบ่งตามความสมบูรณ์ของแผน

๑. แบ่งตามระยะเวลา

๑.๑ แผนระยะสั้น เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๐-๒ ปี เช่น แผนงานจราจรประจำปี, แผนเทศกาลปีใหม่ เป็นต้น

๑.๒ แผนระยะกลาง เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๒-๑๐ ปี เช่น แผนแม่บทแห่งชาติ เป็นต้น

๑.๓ แผนระยะยาว เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๑๐ ปีขึ้นไป

๒. แบ่งตามความมุ่งหมาย

๒.๑ แผนยุทธศาสตร์ เป็นแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการทั้งสิ้นของสงคราม

๒.๒ แผนการทัพ แผนนี้ประกอบด้วยลำดับการปฏิบัติการทางทหารเพื่อให้บรรลุจุดประสงค์ร่วมกันภายในเวลาและระยะทางที่กำหนด

๒.๓ แผนยุทธการ เป็นแผนปฏิบัติการทางทหาร ปกติจะเป็นส่วนหนึ่งของแผนการทัพ แผนนี้จะครอบคลุมการปฏิบัติอย่างหนึ่งหรือหลายการปฏิบัติการที่เชื่อมโยงกันและต้องดำเนินไปพร้อมๆ หรือต่อเนื่องกัน แผนนี้จะทำให้การปฏิบัติการที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้แล้ว แผนยุทธการก็จะกลายเป็นคำสั่งยุทธการ

๒.๔ แผนการช่วยรบ แผนนี้ใช้กับการปฏิบัติการช่วยรบอาศัยความต้องการทางยุทธการของหน่วยบัญชาการ ซึ่งได้จากการประมาณการที่เหมาะสมเป็นมูลฐาน เมื่อมีผลบังคับใช้แผนนี้ก็จะกลายเป็นคำสั่งการช่วยรบ

๒.๕ แผนการระดมสรรพกำลัง เป็นแผนที่อธิบายถึงวิธีการปฏิบัติ ในการระดมสรรพกำลัง จัดตั้งหน่วย และ/หรือการขยายกำลังเพื่อไว้เผชิญกับเหตุการณ์ยามสงครามหรือเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น

๒.๖ แผนเผชิญเหตุ มีไว้สำหรับเพื่อเผชิญกับเหตุการณ์ที่สำคัญๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบ

๒.๗ แผนสำรอง เป็นแผนที่เตรียมเอาไว้สนับสนุนหรือส่งเสริมอีกแผนหนึ่งให้สมบูรณ์ ซึ่งจะช่วยให้สำเร็จภารกิจในอีกลักษณะหนึ่งด้วยวิธีการที่แตกต่างออกไปจากแผนหลัก

๓. แบ่งตามความสมบูรณ์ของแผน

แผนโครง คือแผนขั้นต้นที่วางเค้าโครงรูปร่าง หรือหลักการของหนทางปฏิบัติก่อนที่จะริเริ่มการวางแผนในรายละเอียดผู้บังคับบัญชาหรือฝ่ายอำนวยการมักใช้แผนโครงเพื่อทดสอบการปฏิบัติว่ากระทำได้หรือไม่เพียงพอ เพื่อให้ข่าวสารแก่หน่วยเหนือ เพื่อขอรับอนุมัติและแบ่งมอบเครื่องมือ เพื่อรับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอของผู้บังคับหน่วยรอง เพื่อช่วยเหลือผู้บังคับบัญชาให้บรรลุข้อตกลงใจ และเพื่อการริเริ่มและอำนวยความสะดวกในการวางแผนของหน่วยรอง คำว่า “โครง” ใช้เพื่อแสดงระดับความสมบูรณ์ของแผนมากกว่าระดับหน่วยบัญชาการ แม้ว่าโดยปกติหน่วยเหนือเป็นผู้จัดทำแผนโครงก็ตาม แต่แผนโครงเหล่านี้ก็เป็นประโยชน์กับผู้บังคับบัญชาทุกคน ซึ่งในการวางแผนมีขั้นตอนเลือกหนทางปฏิบัติหลายหนทางและเมื่อมีข้อตกลงใจแล้ว จึงจัดทำแผนในสมบูรณ์

๑.๒ ขั้นตอนการวางแผน

ขั้นที่ ๑ คัดคะแนนเพื่อกำหนดความต้องการที่เป็นไปได้

เป็นขั้นแรก ในลำดับการวางแผน เป็นการวิเคราะห์และประเมินค่าข้อเท็จจริงและแนวโน้มเพื่อพิจารณาหาความจำเป็นที่เป็นไปได้ โดยมีจุดประสงค์เพื่อพยากรณ์สิ่งที่อาจเกิดขึ้น

ขั้นที่ ๒ ศึกษาความต้องการที่น่าเป็นไปได้และกำหนดลำดับความเร่งด่วนเพื่อจัดทำต่อไป

เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ความจำเป็นที่ได้คัดคะแนนไว้แล้ว และสมมติฐานเพื่อพิจารณาหาความ น่าเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น เพื่อกำหนดลำดับความเร่งด่วน สำหรับการวางแผนในการจัดทำแผนต่อไป ในขั้นนี้กำหนดการวางแผนจะเริ่มปรากฏขึ้น

ขั้นที่ ๓ ศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความต้องการเพื่อกำหนดภารกิจ

เป็นการศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องและความเกี่ยวพันของความจำเป็นที่น่าเป็นไปได้ เพื่อกำหนดภารกิจขั้นหนึ่งหรือหลายภารกิจ เมื่อภารกิจปรากฏเด่นชัดขึ้น ลำดับการวางแผนจะคล้ายคลึงกับลำดับการปฏิบัติในการแสวงหาคำตอบ

ขั้นที่ ๔ วิเคราะห์ภารกิจเพื่อกำหนดงานทั้งปวง

ความซับซ้อนและความสำคัญของงานจัดเป็นขั้นที่ ๔ ของลำดับการวางแผน ซึ่งงานในการวางแผนและการแบ่งชิ้นงานในการวางแผนจะเริ่มปรากฏขึ้น

ขั้นที่ ๕ กำหนดแนวทางในการวางแผน

แนวทางในการวางแผนนี้ช่วยให้ผู้วางแผนทุกคนทำงานพร้อมกันในแนวทางเดียวกัน ซึ่งจะเกื้อกูลต่อการวางแผนไปพร้อมๆ กัน แนวทางในการวางแผนนี้อาจประกอบด้วยคำสั่งชี้แจงด้วยวาจาที่เกี่ยวกับยุทธวิธีปัจจัยสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ภารกิจที่ได้รับหรือกำหนดขึ้นเอง หนทางปฏิบัติต่างๆ การคาดคะเนหรือวิธีการปฏิบัติ

ขั้นที่ ๖ ทำข้อพิจารณาในการวางแผน

ข้อพิจารณาในการวางแผน จะกำหนดปัจจัยสำคัญและตรวจสอบปัจจัยเหล่านั้นในรายละเอียดที่ใช้กันมากที่สุด ในขั้นนี้ได้แก่ ประเมินการและข้อพิจารณาของฝ่ายอำนวยการเหล่านี้ซึ่งเริ่มทำขึ้นจากผลของการวางแผนทั่วไปและกระทำไปอย่างต่อเนื่อง สามารถปรับเข้ากับสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว

ขั้นที่ ๗ เลือกหนทางปฏิบัติ (หนึ่งหรือหลายหนทาง)

แผนโครงจะถูกเตรียมสำหรับหนทางปฏิบัติแต่ละหนทางที่เลือกไว้ แผนโครงเหล่านี้อาศัยข้อพิจารณาในการวางแผนที่ได้ทำมาแล้วเป็นมูลฐานความมุ่งหมายของลำดับการวางแผนนั้นคือการเตรียมที่จะเผชิญเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนทั้งปวงอันอาจเกิดขึ้น ดังนั้น จึงต้องพิจารณาหนทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องมิใช่ตัดทิ้งเสียหมดและพิจารณาแต่เพียงหนทางเดียว หนทางปฏิบัติหลายหนทางที่เป็นไปได้อาจต้องคงไว้เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยต้องบัญชาการนั้น พร้อมทั้งจะเผชิญเหตุการณ์ทั้งปวงได้

ขั้นที่ ๘ ทำแผนให้สมบูรณ์

แผนโครงทำให้เกิดโครงงานซึ่งจะเพิ่มเติมรายละเอียดที่จำเป็นเพื่อทำให้เป็นแผนสมบูรณ์ รายละเอียดเหล่านี้ได้มาจากประมาณการ ข้อพิจารณา และการวิเคราะห์ปัญหาในตอนเริ่มแรก หรือได้มาจากข้อพิจารณาใหม่ๆ ซึ่งได้ทำขึ้นเมื่อการวางแผนคืบหน้าไป

ขั้นที่ ๙ ดำเนินการชักซ้อม

การชักซ้อมเป็นขั้นตอนสุดท้ายของลำดับการวางแผน ในขั้นนี้จะกระทำหรือไม่ยอมแล้วแต่ระดับหน่วยบัญชาการ เวลา ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่

๑.๓ การรักษาความปลอดภัยแผน

จะต้องแสดงไว้กึ่งกลางหน้ากระดาษทั้งด้านบนสุดและล่างสุด ของทุกหน้าที่มีข้อความ แบ่งออกเป็น ๔ ประเภท คือ

๑. เอกสารปกปิด ได้แก่ หนังสือที่ใช้เฉพาะในวงราชการและไม่ต้องการให้บุคคลภายนอกทราบ

๒. เอกสารลับ ได้แก่ หนังสือที่มีข้อความต้องสงวนเป็นความลับในราชการ พิเศษกว่าปกปิด จะทราบได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเท่านั้น

๓. เอกสารลับมาก ได้แก่ หนังสือที่ไม่ประสงค์จะให้ผู้ใดทราบ นอกจากผู้ที่มีชื่อหรือตำแหน่งที่ปรากฏในหน้าของเอกสาร เว้นแต่ ผู้นั้นจะได้รับมอบหมายให้ผู้อื่นปฏิบัติ และผู้รับปฏิบัติจะเปิดเผยข้อความในเอกสารนั้นไม่ได้

๔. เอกสารลับที่สุด ได้แก่ หนังสือที่มีความสำคัญและมีความลับอันยิ่งใหญ่ ซึ่งถ้าข้อความในหนังสือนั้นจะเป็นบางส่วนก็ตาม ได้ล่วงรู้ไปถึงผู้อื่นแล้วอาจเป็นภัยอย่างใหญ่หลวงต่อประเทศชาติได้

๑.๔ ความหมายของโครงการ

โครงการ หมายถึง แผนงานย่อยที่ประกอบด้วย กิจกรรมหลายกิจกรรม หรืองานหลายงานที่ระบุรายละเอียดชัดเจน อาทิ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ระยะเวลาดำเนินการ วิธีการหรือขั้นตอนในการดำเนินงาน พื้นที่ในการดำเนินงาน งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงานตลอดจนผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับแผนงานที่ปราศจากโครงการย่อมเป็นแผนงานที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถนำไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมได้ ดังนั้น การเขียนโครงการขึ้นมารับรองแผนงาน ย่อมเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นยิ่งเพราะจะทำให้ง่ายในการปฏิบัติ และง่ายต่อการติดตามและประเมินผลเพราะถ้าโครงการบรรลุผลสำเร็จนั้นหมายความว่า แผนงานและนโยบายนั้นบรรลุผลสำเร็จด้วย

โครงการจึงเปรียบเสมือนพาหนะที่นำแผนปฏิบัติการไปสู่การดำเนินงานให้เกิดผลเพื่อไปสู่จุดหมายปลายทางตามที่ต้องการ อีกทั้งยังเป็นจุดเชื่อมโยงจากแผนงาน ไปสู่แผนเงิน และแผนคนอีกด้วย ความสามารถในการจัดทำโครงการจึงเป็นทักษะที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งที่นักวางแผนทุกหน่วยงานจะต้องมี นอกเหนือจากความสามารถด้านอื่นๆ

๑.๕ การเขียนโครงการแบบประเพณีนิยม (Conventional Method)

การเขียนโครงการในรูปแบบนี้เป็นรูปแบบดั้งเดิมที่ทำกันมานานแล้ว ปัจจุบันก็ยังเป็นที่นิยมเขียนกันอยู่แต่การเขียนโครงการในรูปแบบนี้มีข้อจำกัดที่สำคัญอยู่หลายประการอันได้แก่ ลักษณะของโครงการมีความยาวเกินความจำเป็น มุ่งเน้นปริมาณมากกว่าคุณภาพ ทำให้ผู้เขียนโครงการพยายามอธิบายถึงหลักการและเหตุผล ในการเขียนโครงการอย่างมากมาย การเขียนโครงการในรูปแบบประเพณีนิยม จะมีข้อบกพร่อง แต่การเขียนโครงการในรูปแบบนี้ ก็ยังมีผู้นิยมเขียนอยู่เป็นจำนวนมาก

เนื่องจากความคุ้นเคยของทั้งผู้เขียน และผู้อ่านโครงการ ขณะเดียวกันผู้มีอำนาจในการอนุมัติโครงการ ก็คุ้นชินกับโครงการในลักษณะนี้ จึงสามารถพิจารณาโครงการได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะโครงการขนาดเล็กที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง หรือส่งผลกระทบต่อ ด้านอื่นๆ มากนัก การเขียนโครงการในลักษณะนี้ นับว่าเป็นรูปแบบที่เหมาะสม และไม่ว่าโครงการจะมีขนาดเช่นใด ชนิดและประเภทใด ย่อมต้องมีรูปแบบ (Form) หรือโครงสร้าง (Structure) ในการเขียนที่เหมือนกันดังนี้

๑. ชื่อโครงการ ส่วนใหญ่มาจากงานที่ต้องการปฏิบัติ โดยจะต้องมีความชัดเจนเหมาะสม เฉพาะเจาะจง กะทัดรัด และสื่อความหมายได้อย่างชัดเจน เช่น

- โครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเขตสถานที่ราชการ
- โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรให้แก่นักศึกษาวิชาทหารในจังหวัดสงขลา

อย่างไรก็ดีบางหน่วยงานนอกจากจะมีชื่อเรื่องของโครงการแล้ว ผู้เขียนโครงการอาจจะระบุชื่อของแผนงานไว้ด้วยก็ได้ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และเป็นการชี้ให้ทราบว่าโครงการที่กำหนดขึ้น อยู่ในแผนงานอะไร

๒. หลักการและเหตุผล เป็นการกล่าวถึงปัญหาและสาเหตุและความจำเป็นที่ต้องมีการจัดทำโครงการ โดยผู้เขียนโครงการจะต้องพยายามพรรณนาความโดยหาเหตุผล หลักการ ทฤษฎี แนวทางนโยบายของรัฐบาล นโยบายของกระทรวง/กรม ตลอดจนความต้องการในการพัฒนา ทั้งนี้ เพื่อแสดงข้อมูลที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือและให้ความสำคัญของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีการอ้างอิงแหล่งที่มาของข้อมูลด้วย เพื่อที่ผู้อนุมัติโครงการจะได้ตัดสินใจสนับสนุนโครงการต่อไป

๓. วัตถุประสงค์ เป็นการระบุถึงเจตจำนงในการดำเนินงานของโครงการโดยแสดงให้เห็นถึงผลที่ต้องการจะบรรลุไว้อย่างกว้างๆ มีลักษณะเป็นนามธรรม แต่ชัดเจนและไม่คลุมเครือ โดยโครงการหนึ่งๆ อาจมีวัตถุประสงค์มากกว่า ๑ ข้อก็ได้ คือ มีวัตถุประสงค์หลักและวัตถุประสงค์รองหรือวัตถุประสงค์ทั่วไป และวัตถุประสงค์เฉพาะก็ได้

หลักการเขียนวัตถุประสงค์ที่ดี ซึ่งในที่นี้จะเรียกว่า “หลัก SMART” คือ

๑. Sensible and Specific คือ ต้องมีความเป็นไปได้และมีความเฉพาะเจาะจงในการดำเนินการโครงการ

๒. Measurable คือ ต้องสามารถวัดและประเมินผลระดับของความสำเร็จได้

๓. Attainable คือ ต้องระบุถึงการกระทำที่สามารถปฏิบัติได้ มิใช่สิ่งเพ้อฝัน

๔. Reasonable and Realistic คือ ต้องระบุให้มีความเป็นเหตุเป็นผลและสอดคล้องกับความเป็นจริง

๕. Time คือ ต้องมีการกำหนดขอบเขตของระยะเวลาที่จะกระทำให้สำเร็จได้อย่างชัดเจน

นอกจากนั้นการเขียนวัตถุประสงค์ยังต้องคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้ คือ

๑. ใช้คำกริยาที่แสดงถึงความตั้งใจจริง เช่น เพื่อเพิ่ม เพื่อลด เพื่อส่งเสริม เพื่อปรับปรุง เพื่อขยาย เพื่อรณรงค์ เพื่อเผยแพร่ เป็นต้น

๒. ระบุผลผลิต (Output) หรือระบุผลลัพธ์ (Outcome) ที่ต้องการให้เกิดขึ้นเพียงประการเดียวในวัตถุประสงค์หนึ่งข้อ ถ้าเขียนวัตถุประสงค์ไว้หลายข้อข้อใดทำไม่สำเร็จเราสามารถประเมินผลได้ ซึ่งอาจกำหนดเป็นวัตถุประสงค์หลัก ๑ ข้อ และวัตถุประสงค์รอง ๑-๒ ข้อ โดยมีเงื่อนไขว่า

ถ้าบรรลุวัตถุประสงค์หลัก แต่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์รอง → ควรทำต่อไป

ถ้าบรรลุวัตถุประสงค์รอง แต่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์หลัก → อาจยุติโครงการ

๓. กำหนดเกณฑ์มาตรฐานของความสำเร็จที่วัดได้ในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

๔. กำหนดช่วงเวลา พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมาย

๕. เป้าหมาย คือ ระบุถึงผลลัพธ์สุดท้ายที่คาดว่าจะได้จากการดำเนินโครงการ โดยจะระบุทั้งผลที่เป็นเชิงปริมาณและผลเชิงคุณภาพ เป้าหมายจึงคล้ายกับวัตถุประสงค์ แต่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงมากกว่า มีการระบุสิ่งที่ต้องการทำให้ชัดเจนและระบุเวลาที่ต้องการจะบรรลุ เช่น

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
๑. เพื่อเผยแพร่ความรู้ในการประกอบอาชีพตามแนวพระราชดำริแก่ชาวชนบท	๑.อบรมเสริมความรู้เกี่ยวกับเศรษฐกิจพอเพียงตามแนวพระราชดำริแก่เกษตรกรทุกครัวเรือนในพื้นที่.....ภายในปี พ.ศ.๒๕๔๕
๒. เพื่อจัดหาตลาดการค้าแก่เกษตรกรในชนบทอย่างกว้างขวาง	๒.เชื่อมโยงระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทุกตำบลตำบลละ ๑ แห่ง ในพื้นที่.....ภายในปี พ.ศ. ๒๕๔๕

๕. วิธีการดำเนินงาน เป็นการให้รายละเอียดในการปฏิบัติโดยปกติจะแยกเป็นกิจกรรมย่อยๆ หลายกิจกรรมเด่นๆ ซึ่งจะแสดงให้เห็นความเด่นชัดตั้งแต่กิจกรรมเริ่มต้นจนถึงกิจกรรมสุดท้ายว่ามีกิจกรรมใดที่ต้องทำบ้าง ถ้าเป็นโครงการที่ไม่ซับซ้อนมากนักก็มักจะนิยมใช้แผนภูมิแกนต์ (Gantt Chart) หรือแผนภูมิแท่ง (Bar Chart)

๖. ผู้รับผิดชอบโครงการ เป็นการระบุว่าใครหรือหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบและมีขอบเขตความรับผิดชอบอย่างไรบ้าง ทั้งนี้เพื่อว่ามีปัญหาจะได้ติดต่อประสานงานได้ง่าย

๗. งบประมาณ เป็นการระบุค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการดำเนินกิจกรรมขึ้นต่างๆ โดยทั่วไปจะแจกแจงเป็นหมวดย่อยๆ เช่น หมวดค่าครุภัณฑ์ หมวดค่าวัสดุ หมวดค่าใช้สอย ซึ่งการแจกแจงงบประมาณจะมีประโยชน์ในการตรวจสอบความเป็นไปได้และตรวจสอบความเหมาะสมใน

สถานการณ์ต่างๆ นอกจากนั้นควรระบุแหล่งที่มาของงบประมาณด้วยว่าเป็นงบประมาณแผ่นดิน งบช่วยเหลือจากต่างประเทศ เงินกู้หรืองบปกติของหน่วย เป็นต้น

๘. สถานที่ดำเนินการ เป็นการระบุสถานที่ตั้งของโครงการหรือระบุว่าจะทำ ณ สถานที่แห่งใด เพื่อสะดวกต่อการจัดเตรียมสถานที่ให้พร้อมก่อนที่จะทำกิจกรรมนั้นๆ

๙. ระยะเวลาในการดำเนินงาน เป็นการระบุระยะเวลาเริ่มต้นโครงการและระยะเวลาสิ้นสุดโครงการโดยจะต้องระบุ วัน เดือน ปี เช่นเดียวกับการแสดงแผนภูมิแกนต์ (Gantt Chart)

๑๐. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เป็นการระบุถึงผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการประกอบด้วยผลทางตรงและผลทางอ้อม นอกจากนั้น ต้องระบุด้วยว่าใครจะได้รับประโยชน์จากโครงการบ้าง ได้รับประโยชน์อย่างไร ระบุทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เช่น ผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการพัฒนาระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตงานจราจรจังหวัดสงขลา คือ

๑. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถสร้างเครือข่าย การแจ้งข้อมูลการจราจรได้อย่างกว้างขวางครอบคลุมทั้งจังหวัด

๒. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างทันท่วงที

๑๑. การประเมินผลโครงการ เป็นการแสดงรายละเอียดว่าจะมีวิธีการควบคุมติดตามและประเมินผลโครงการอย่างไร ใช้เครื่องมืออะไรในการประเมินผล ระยะเวลาในการประเมินผลและใครเป็นผู้ประเมินผล ฯลฯ ดัชนีชี้วัดความสำเร็จของโครงการคืออะไร

๒. การจัดทำงบประมาณ

๒.๑ ความสำคัญและประโยชน์ของงบประมาณ

๑. ใช้เป็นเครื่องมือในการบริหาร
๒. ใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนา
๓. ใช้เป็นเครื่องมือในการจัดสรรทรัพยากร
๔. ใช้เป็นเครื่องมือในการประชาสัมพันธ์งานและผลงาน

๒.๒ การจัดหางบประมาณเพื่อบริหารงานจราจร

การจัดหางบประมาณ สามารถจัดหาได้จากงบปกติของหน่วย หรือหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น งบประมาณจากโครงการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน งบประมาณจากองค์การบริหารงานส่วนท้องถิ่นต่างๆ งบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กองทุนประมูลเลขสวยของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น และภาคเอกชน ได้แก่ งบประมาณจาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด งบประมาณจากสมาคมประกันภัย งบประมาณจากมูลนิธิ เป็นต้น