ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร
ศึกษากรณี กองบังคับการตำรวจนครบาล 6

ร้อยตำรวจโท นรวัฒน์ รามฤทธิ์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ปริญญาสังคมวิทยามหาบัณฑิต
สาขาวิชาสังคมวิทยา ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2546
ISBN 974-17-4260-6
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

FACTORS AFFECTING TRAFFIC LAW ENFORCEMENT BY TRAFFIC POLICE :A CASE STUDY OF METROPOLITAN DIVISION 6

Police Lieutenant.Norawat Ramlit

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of The Requirements

for the Degree of Master of Art in Sociology

Department of Sociology and Anthropology

Faculty of Political Science

Chulalongkorn University

Academic Year 2003

ISBN 974-17-4260-6

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร : ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6
โดย	ร้อยตำรวจโทนรวัฒน์ รามฤทธิ์
สาขาวิชา	สังคมวิทยา
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร.ปรีชา คุวินทร์พันธุ์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์ ฐิติยา เพชรมุนี

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

…….. คณบดีคณะรัฐศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร.อมรา พงศาพิชญ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

……..ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.งามพิศ สัตย์สงวน)

……อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปรีชา คุวินทร์พันธุ์)

……..อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(อาจารย์ ฐิติยา เพชรมุนี)

……กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สุพัตรา สุภาพ)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นรวัฒน์ รามฤทธิ์ ,ร.ต.ท. : ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร : ศึกษากรณี กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 (FACTORS AFFECTING TRAFFIC LAW ENFORCEMENT 0F TRAFFIC POLICE :A CASE STUDY OF METROPOLITAN DIVISION 6) อ.ที่ปรึกษา : รศ.ดร.ปรีชา คุวินทร์พันธ์ , อ.ที่ปรึกษาร่วม : อ.ฐิติยา เพชรมุนี 171 หน้า ISBN 974-17-4260-6

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร อันได้แก่ อายุ ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร รายได้ ระดับการศึกษา สวัสดิการในการปฏิบัติงานด้านการจราจร กำลังตำรวจจราจร ความทันสมัยเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจรกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร(การบันทึกคะแนน) โดยศึกษาจากกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เป็นตำรวจจราจรระดับรองสารวัตรจราจรและตำรวจชั้นประทวน,พลตำรวจ ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 210 ราย การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้แจกแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS สถิติที่ใช้คือ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติค่าเอฟ- เทสต์ F- Test เพื่อทดสอบสมติฐาน

ผลการศึกษาวิจัยพบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 40-49 ปี มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 6-10 ปี มีรายได้ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 10,001 บาท ถึง 15,000 บาท มีระดับการศึกษาส่วนใหญ่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สำหรับความคิดเห็นด้านสวัสดิการ ด้านกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และความทันสมัยของเครื่องเมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุ ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ ระดับการศึกษา รายได้ สวัสดิการ กำลังพล และความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร สมมติฐานที่ตั้งไว้ได้รับการปฏิเสธ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา	สังคมวิทยา	ลายมือชื่อนิสิต	.....
สาขาวิชา	อาชญาวิทยาและงานยุติธรรม	ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา	.....
ปีการศึกษา	2546	ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	.....

4481128524 : MAJOR SOCIOLOGY
KEYWORD : FACTORS AFFECTING/ TRAFFIC POLICE
NORAWAT RAMLIT ,POL LT . : FACTORS AFFECTING TRAFFIC LAW ENFORCEMENT 0F TRAFFIC POLICE :A CASE STUDY OF METROPOLITAN DIVISION 6 .ADVISOR : ASSOCIATE PROF.PREECHA KUWINPANT ,Ph.D . CO-ADVISOR : LECTURER THITIYA PETMUNEE 171 pp .ISBN 974-17-4260-6

The purpose of this research was to study the factors affecting traffic law enforcement of traffic police .These factors include ages,time of service of police officer ,salary , education, welfare benefit, officers in duty, and equipments used in traffic police activites ,as well as the implementation of the enforcement of traffic laws.The samplings studied groups . comprised police officers with the ranks of deputy traffic police inspectors and noncommissioned poliec officers in Metropolitan 6 Division, totaling 210 police officers.The data collection was carried by questionaires and the analysis was done by SPSS . The statistical methods are percentage, and mean , standard deviation ,F-test in order to test the hypotheses

The study found that the majority of traffic police officers , are in the age on 40-49 years ,with 6-10 years in service,the monthly salary ranged between 10,001 bath to 15,000 bath , with high-school the education ,The opinion about the welfare benefit, officers in duty ,and equipments used in traffic police activities are normal degree. The result of testing hypo-found then age,time of service of police officer,salary, education, welfare benefit , officers in duty, and equipment, used in traffic police activites had no relation with the enforcement of traffic laws.The hypotheses were rejected.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Department Sociology Student 's signature.....

Field of study Criminology and Criminal Justice Advisor's signature.....

Academic 2003 Co-Advisor' s signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาจากบุคคลหลายท่าน ซึ่งผู้ศึกษาวิจัย ขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้คือ รองศาสตราจารย์ ดร.งามพิศ สัตย์สงวน ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ปรีชา คุวินพันธ์ กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ รองศาสตราจารย์ สุพัตรา สุภาพ กรรมการวิทยานิพนธ์ ที่ได้รับเป็นที่ปรึกษาและร่วมกันตรวจสอบ แก้ไขวิทยานิพนธ์ให้แก่ผู้วิจัยอย่างใกล้ชิดตลอดมา ขอขอบพระคุณ อ.ฐิติยา เพชรมุนี ที่ได้ให้คำแนะนำตรวจสอบแก้ไข ให้คำปรึกษา แก่ผู้วิจัยตลอดมาเช่นกัน อันช่วยทำให้วิทยานิพนธ์นี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ และผู้วิจัยยังขอขอบคุณ ผู้บังคับบัญชา และเพื่อน ๆ ที่ร่วมศึกษาในการให้กำลังในในการศึกษาเล่าเรียน ในการวิจัย รวมทั้ง ตำรวจจราจรใน กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ที่ได้ตอบแบบสอบถาม และได้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์ และพี่ ๆ ที่ไม่ได้เอ่ยนามมา ณ ที่นี้ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือด้านต่าง ๆ หรือความสะดวกในการเข้าไปติดต่อประสานงาน ตามสถานีตำรวจนครบาลทั้ง 8 แห่ง

ท้ายสุดนี้ คุณค่า และประโยชน์จากการวิจัยในวิทยานิพนธ์นี้ ขอมอบให้กับบิดามารดา ครูอาจารย์ ที่ได้อบรมสั่งสอนประสิทธิ์ประสาทความรู้ให้แก่ผู้ศึกษาวิจัย และมีส่วนช่วยเหลือในการทำวิทยานิพนธ์ทุกท่าน และผู้วิจัยหวังว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมีประโยชน์ไม่มากก็น้อยต่อผู้มีความสนใจต้องการศึกษาด้านปัญหาการจราจร รวมถึงการนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้จริงของตำรวจจราจร

ร้อยตำรวจโท นรวัฒน์ รามฤทธิ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ

กิตติกรรมประกาศ ..... ฉ

สารบัญ ..... ช

สารบัญตาราง ..... ญ

บทที่

1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย 1

วัตถุประสงค์ของการวิจัย 14

ขอบเขตของการวิจัย 14

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 15

2 แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง 16

แนวคิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก 16

มาตรการลงโทษตามกฎหมายจราจร 21

กระบวนการในการจับกุมในชั้นเจ้าพนักงาน 22

กระบวนการเปรียบเทียบปรับ 24

การบันทึกคะแนน 30

บทลงโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนการบันทึกคะแนน 31

หน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร 33

กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 36

ทฤษฎีโครงสร้างหน้าที่นิยม 37

ทฤษฎีโครงสร้างและสภาวะไร้ระเบียบ 39

ทฤษฎีความขัดแย้ง 41

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน 42

ทฤษฎีแรงจูงใจ 44

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
	งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง	46
	กรอบแนวคิดในการวิจัย	68
	สมมติฐานในการวิจัย	69
	นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย	71
3	ระเบียบวิธีการวิจัย	75
	รูปแบบในการวิจัย	75
	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	75
	วิธีการรวบรวมข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	76
	การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	78
	การเก็บรวบรวมข้อมูล	79
	การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล	80
	สถิติที่ใช้ในการวิจัย	80
4	ผลการศึกษาวิจัย	81
	ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	81
	การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับการบันทึกคะแนน	88
	การเสนอผลการวิเคราะห์ผลรวมปัจจัยด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับการบันทึกคะแนน	99
	การทดสอบสมมติฐาน	108
	ผลการทดสอบสมมติฐาน	115
	การสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับปัญหาจราจร	116
	การอภิปรายผล	138
5	สรุปผลการวิจัย ปัญหาที่เกิดการวิจัยและข้อเสนอแนะ	143
	ข้อมูลทั่วไป	144
	สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน	144
	ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยการวิเคราะห์เนื้อหา	146
	ปัญหาที่เกิดจากการวิจัย	149
	ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัย	150
รายการอ้างอิง		153
ภาคผนวก		158
	แบบสอบถามและสัมภาษณ์	162
ประวัติผู้วิจัย		171

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	สถิติจดทะเบียนรถยนต์ต่อวันในกรุงเทพฯ	4
2	ความเร็วเฉลี่ยรถในกทม.ที่ความเร็ว 8-9 กม./ชม	6
3	ความเร็วเฉลี่ยรถในกทม.ที่ความเร็ว 10-30 กม./ชม	6
4	ความเร็วเฉลี่ยรถในกทม.ที่ความเร็ว 30-40 กม./ชม	8
5	ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ปี พ.ศ.2535-2543	8
6	มูลค่าทางเศรษฐกิจของการใช้ยานพาหนะ	9
7	ตารางแสดงผลการตรวจควันดำของรถโดยสารประจำทาง	11
8	ตารางแสดงผลการตรวจวัดค่าคาร์บอนไดออกไซด์	12
9	ตารางแสดงผลการตรวจร่างกายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จร.ใน กทม	12
10	ตารางแสดงอายุของ ตำรวจจราจรในกองบังคับการนครบาล	82
11	ตารางแสดงระดับชั้นยศของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	83
12	ตารางแสดงระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร	84
13	ตารางแสดงรายได้ของตำรวจจราจร	85
14	ตารางแสดงสถานภาพของตำรวจจราจร	86
15	ตารางแสดงระดับการศึกษาของตำรวจจราจร	87
16	ตารางแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร	88
17	ตารางแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานจำนวนตำรวจจราจร	90
18	ตารางแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจร	93
19	ตารางแสดงจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ด้านการบันทึกคะแนนของตำรวจจราจร	95
20	ตารางแสดงจำนวนร้อยละด้านอายุของตำรวจจราจร	99
21	ตารางแสดงจำนวนร้อยละด้านยศของตำรวจจราจร	100
22	ตารางแสดงจำนวนร้อยละด้านระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร	101
23	ตารางแสดงจำนวนร้อยละด้านระดับการศึกษาของตำรวจจราจร	102
24	ตารางแสดงจำนวนร้อยละด้านรายได้ของตำรวจจราจร	103

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
25	ตารางแสดงจำนวนร้อยละด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร	104
26	ตารางแสดงค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านกำลังตำรวจจราจร	105
27	ตารางแสดงค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านกำลังตำรวจจราจร	106
28	ตารางแสดงค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐานในการบันทึกคะแนน	107
29	ตารางแสดงผลการทดสอบสมมติฐานด้านอายุของตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน	108
30	ตารางแสดงผลการทดสอบสมมติฐานด้านระยะเวลาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน	109
31	ตารางแสดงผลการทดสอบสมมติฐานด้านรายได้ของตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน	110
32	ตารางแสดงผลการทดสอบสมมติฐานด้านระดับการศึกษาของตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน	110
33	ตารางแสดงผลการทดสอบสมมติฐานด้านสวัสดิการของตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน	112
34	ตารางแสดงผลการทดสอบสมมติฐานด้านจำนวนของตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน	113
35	ตารางแสดงผลการทดสอบสมมติฐานด้านความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านจราจรกับการบันทึกคะแนน	114
36	สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน	115

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย

คำว่า “การจราจร” เริ่มใช้ครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2474 โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก เสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อให้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน โดยที่ขณะนั้นรถจำพวกต่าง ๆ ได้เพิ่มขึ้นจำนวนมากขึ้น เช่น รถแท็กซี่ขนาดเล็ก และยังมีการสร้างสะพานพุทธยอดฟ้าเชื่อมระหว่างจังหวัดพระนคร-ธนบุรี ทำให้มีพื้นที่เพื่อการจราจรกว้างขวางขึ้น มีผู้นิยมใช้รถมากกว่าเดิม พ.ต.อ. ซี.บี. ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่าง พ.ร.บ.จราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ มาดัดแปลงให้เข้ากับ สภาพสังคมไทย และได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรให้เป็นกฎหมายได้เมื่อ พ.ศ. 2477 จากนั้นคำว่า “จราจร” ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปถึงประชาชน ซึ่งการจราจรหมายถึง คน สัตว์ และยวดยานที่สัญจรไปมาบนถนนหลวงโดยเคลื่อนด้วยแรงคน หรือเครื่องจักร หรือลากจูง ไปด้วยพาหนะ (งามพิศ สัตย์สงวน,2545 : 1)

จากความหมายคำว่า “การจราจร” โดยรวมก็คือ การขนส่งทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ แต่ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลทั่วไปและมีความสำคัญมากที่สุดก็คงเป็นการขนส่งทางบก เป็นสิ่งที่ผู้คนต้องมีโอกาสได้สัมผัสอยู่เป็นประจำทุกวัน โดยเฉพาะในเมืองที่เป็นมหานคร อย่างกรุงเทพมหานคร นับเป็นปัจจัยสำคัญของผู้คนทุกระดับชั้นในสังคม แต่สิ่งหนึ่งที่ตามมากับการขนส่ง การคมนาคม การสัญจรไปมา ที่สำคัญที่คนทั่วไปประสบอยู่ในปัจจุบัน ก็คือเรื่องปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาจราจรนับเป็นปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนให้กับสังคมและผู้คนในสังคมเป็นอย่างมาก เพราะเป็นเรื่องที่กลุ่มคนส่วนใหญ่ต้องประสบอยู่ทุกวัน จึงรู้สึกว่าเป็นปัญหาที่น่าเป็นห่วง เป็นสิ่งที่ต้องแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา เป็นปัญหาทั้งในระดับมหภาคคือระดับรัฐบาล ทุกยุคทุกสมัย หาวิธีการที่จะแก้ไขปัญหาการจราจร ให้ปัญหาบรรเทาเบาบางลง ไม่ว่าจะเป็นนโยบายเรื่องการออกกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่มีการแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา เท่าที่จะทำได้ การสร้างขนส่งมวลชนให้มีปริมาณที่มากขึ้นและมีคุณภาพยิ่งขึ้น การสร้างปริมาณเส้นทางการเดินรถเพิ่มขึ้น การสร้างรถไฟฟ้า การสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน และอีกต่าง ๆ มากมาย ล้วนเป็นสิ่งที่รัฐบาลพยายามทำมาทุกยุคทุกสมัย แต่ปัญหาการจราจรก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข เท่าที่ควร หรือยังไม่บรรลุวัตถุประสงค์ เพราะในปัจจุบันประชาชนทุกคนในสังคมก็ยังประสบกับปัญหาการจราจร ในส่วนระดับจุลภาค ก็มีการนำกฎหมายที่รัฐบาลได้ดำเนินการ

ออกไปแล้ว นำมาบังคับใช้อย่างเคร่งครัด ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็มีตำรวจจราจรกลาง (บก.จร.), คณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ,และตำรวจที่รับผิดชอบงานจราจรตาม สน.ต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ สำหรับนโยบายที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้นำมาปฏิบัติ เช่น การเดินรถทางเดียว การดำเนินจราจรตามพระราชดำริ การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกอย่างเคร่งครัด เช่น การปรับ การออกใบสั่ง เป็นต้น

สำหรับที่มาของปัญหานั้นกล่าวได้ว่าปัญหาจราจรได้ เริ่มทวีความรุนแรงขึ้นหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณ พ.ศ. 2490 เป็นต้นมา กรุงเทพมหานคร ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งด้านประชากรและพื้นที่ การเพิ่มขึ้นของประชากรในอัตราสูง ทั้งนี้เป็นการเพิ่มของประชากรโดยธรรมชาติและการย้ายถิ่นจากชนบท ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครกลายเป็นเขตเมืองหลวงที่มีความทันสมัยในทุก ๆ ด้าน ทัดเทียมหรือใกล้เคียงกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เป็นสถานที่ที่มีคนอยู่อย่างหนาแน่นในพื้นที่จำนวนหนึ่ง (สุพัตรา สุภาพ, 2541 : 85) เป็นแหล่งรวมกิจกรรมสำคัญทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นเมืองหลวง เมืองท่า เมืองอุตสาหกรรม เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ศูนย์กลางการค้าและธุรกิจ ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเป็นที่ตั้งที่ทำการของรัฐบาล มหาวิทยาลัย โรงเรียน ฯลฯ ในขณะที่ชนบทมีแต่ความล้าหลัง ยากจน และขาดแคลนในทุกสิ่งทุกอย่าง ทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นแหล่งศูนย์กลางของการเจริญเติบโต แต่เป็นการเจริญเติบโตที่ไม่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ทำให้กรุงเทพมหานครเติบโตอย่างไร้ระเบียบ ในเรื่องนี้ ศาสตราจารย์อัน นิมมานเหมินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กล่าวว่ากรุงเทพมหานครนั้น ก้าวหน้าตามยถากรรม หรือ Haphazard Growth การเจริญเติบโตในลักษณะตามยถากรรมนี้ ทำให้กรุงเทพมหานครต้องขยายตัวด้านอาคารและพื้นที่อย่างรวดเร็ว แต่ขาดการวางระบบแผนที่ดีขาดการวางแผนการใช้ที่ดิน ไม่มีมาตรการควบคุมการใช้ที่ดิน ดังนั้นสิ่งก่อสร้างจึงดูดกลืนพื้นที่ว่างในเมืองมากขึ้นทุกขณะเพิ่มความแออัดให้เกิดขึ้นกับเมือง จากสภาพการข้างต้นจึงนำไปสู่ปัญหาต่าง ๆ มากมาย เช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ปัญหาชุมชนแออัด รวมทั้งปัญหาการจราจร ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการเมืองและสังคมของประเทศ และนับเป็นเมืองอันดับที่ 15 ของโลก มีประชากรมากถึงร้อยละ 9.18 ของประชากรทั้งหมด โดยในปี 2543 ประชากรในกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 5,680,000 คน เป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศไทย ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ยคือประมาณ 3,580 คน/ตารางกิโลเมตร (สำนักนโยบายและแผนงาน กรุงเทพมหานคร) ทำให้เกิดปัญหาตามมากอีกมากมาย รวมทั้งปัญหาในเรื่องการคมนาคมอีกด้วย

การคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกรุงเทพมหานครมีมากมาย แต่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานคร และเป็นการคมนาคมขนส่งที่มีปัญหาที่สุด คือ การคมนาคมขนส่งทางบก รถยนต์คันแรกที่เข้ามาในประเทศไทย สั่งเข้ามาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี กฎหมายฉบับแรกที่เกี่ยวกับการจราจรคือ พระราชบัญญัติรถลาก ปี พ.ศ. 2444 พระราชบัญญัติรถรับจ้าง ปี 2448 พระราชบัญญัติรถยนต์ ปี พ.ศ. 2448 ใน ปี พ.ศ. 2474 กรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น และได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเป็นกฎหมายเมื่อปี พ.ศ. 2477 จนกระทั่งปัจจุบันได้มีการปรับปรุง พระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นใหม่ในปี พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน (นัยนา เกิดวิชัย : 2538)

สำหรับปัญหาการจราจรที่สำคัญในภาพรวม มีปัญหาที่สำคัญที่สุดคือ (สล้าง บุนนาค, 2535 : 11- 13)

1. ปัญหาผังเมือง เป็นปัญหาที่เกิดจากการขาดการวางแผน Master Plan ไม่มีแผนที่ชัดเจนในการวางผังเมือง นอกจากนี้ยังขาดความเข้มงวดกับการก่อสร้างอาคารสูงและที่พักอาศัยย่านธุรกิจ ไม่มีความชัดเจนในการใช้อาคารสถานที่ รวมทั้งขาดการประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการขยายแหล่งชุมชนในเขต กทม. และบริเวณรอบปริมณฑล และสุดท้ายคือปัญหาการขาดระบบสาธารณูปโภคและสื่อสาร

2. ปัญหาการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ความเจริญและการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา เป็นการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้มีการพัฒนาคนและสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ได้ไม่ทันกับความเจริญเติบโตเหล่านั้น และปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือปัญหาการอพยพของชาวชนบทเข้ามาทำงานในเมืองหลวง เนื่องจากเมืองหลวงเป็นจุดศูนย์รวมในความเจริญต่าง ๆ เป็นศูนย์กลางของระบบเศรษฐกิจ ประชาชนจากต่างจังหวัดจึงได้เดินทางเข้ามาหางานทำในเมืองหลวงทำให้เกิดปัญหาการอพยพเข้ามาทำงานในเมืองหลวงของชาวชนบท

3. ปัญหาจำนวนยานพาหนะล้นเมือง มีจำนวนรถใหม่เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง และความไม่สมดุลย์ของสัดส่วนจำนวนรถยนต์ต่อถนนในกรุงเทพฯ ซึ่งฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลไว้เมื่อปี 2544 ได้ข้อมูลดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 สถิติรถจดทะเบียน ที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อวันในกรุงเทพมหานคร

ปี	จำนวนรถที่เพิ่ม คัน/วัน
2541	421
2542	543
2543	713
2544	831
2545 *	958
2546 *	1087

* หมายเหตุ : ปี 2545-2546 เป็นตัวเลขคาดการณ์

(ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก, 2544)

1. ปัญหาระเบียบและระบบราชการ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องมีหลายหน่วยงาน แต่ไม่มีการประสานงานกันให้เกิดความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ และระเบียบการบริหารงานราชการมีความล่าช้า ทำให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างไม่ทันต่อสถานการณ์

2. เอกลักษณ์ไทยที่เป็นปัญหา เป็นลักษณะเฉพาะตัวที่สามารถพบเห็นได้ในความเป็นคนไทย ไม่ว่าจะเป็นการมักง่ายชอบสบาย เห็นแก่ตัว วินัยหย่อนยาน ชอบฟุ่มเฟือย ไม่ดูแลรักษาสภาพรถ

ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นเพียงปัญหาระดับท้องถิ่นที่ได้มีการแก้ไขอย่างจริงจัง มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 ปัจจุบันปัญหาการจราจรก็ยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรงกว่าเดิมจนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ทั้งนี้เนื่องมาจากกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มจำนวนรถทุกปี ในช่วงระยะเวลา 10 ปี ยานพาหนะเฉพาะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร มีเพิ่มมากขึ้น จำนวนยวดยานที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งไม่รวมจากต่างจังหวัดที่เข้ามาใช้ในพื้นที่ เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2535 มีจำนวนกว่า 2.44 ล้านคัน เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์จำนวนกว่า 1.22 และ 1.04 ล้านคันตามลำดับอัตราการเพิ่มของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ 150,000 คัน/ปี (ร้อยละ 14) และ 160,000 คัน/ต่อปี (ร้อยละ 17)โดยเฉลี่ยเพิ่มวันละ 410 และ 440 คัน ตามลำดับ ประกอบกับกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ 1,568.7 ตารางกิโลเมตร มีพื้น ที่ผิวการจราจรทั้งหมดประมาณ 38.5 ตารางกิโลเมตร โดยที่มีถนนทั้งสิ้น 1,497 สาย ระยะทางประมาณ 2,915 กิโลเมตร มีทางด่วนประมาณ 38.1 กิโลเมตร คิดเป็นเพียงร้อยละ 2.45 ตารางกิโลเมตรของพื้นที่

กรุงเทพมหานครทั้งหมด ในขณะที่มาตรฐานสากลโดยทั่วไปพื้นที่ถนนควร เป็นร้อยละ 20 ของพื้นที่ทั้งหมด หากนำรถทั้งหมดมาจอดในพื้นที่ถนน จะมีอัตราเฉลี่ยประมาณ 61,643 คันต่อพื้นที่ถนน 1 ตารางกิโลเมตร อาจกล่าวได้ว่าการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์เป็นผลพวงมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ความต้องการเดินทางมีปริมาณสูง อัตราการเคลื่อนย้ายของประชาชนที่มาจากที่ต่าง ๆ เพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 1.7 ต่อปี รวมทั้งอัตราการเกิดตามธรรมชาติที่เพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 3.7 ต่อปี ทำให้ความจำเป็นในการใช้รถใช้ถนน สำหรับการเดินทางมีเพิ่มมากขึ้นด้วย จึงทำให้ปัญหาจราจรยิ่งหนักขึ้นไปอีก (ยอดพล ธนาบริบูรณ์, 2537 : 5)

สภาพการจราจรที่ไม่สมดุลกันระหว่างจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในขณะที่พื้นที่ผิวจราจรมีอยู่อย่างจำกัด จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนซึ่งนับว่าเป็นปัญหาสำคัญยิ่งอันดับหนึ่งของชาวกรุงเทพมหานครโดยส่วนรวมและกลายเป็นปัญหาชีวิตประจำวันของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ทุกคนต้องเผชิญอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งนับวันปัญหาจราจรติดขัดก็จะทวีความรุนแรงขึ้น ปัญหาการจราจรยังก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ผลเสียด้านเศรษฐกิจ สุขภาพ ชีวิต ทรัพย์สิน ในด้านงบประมาณและการลงทุน (ศราวุฒิ พนัสขาว, 2526 : 3-26)

สภาพการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร เป็นปัญหาที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ ความเร็วที่เป็นมาตรฐานสากลสำหรับรถยนต์ทั่วไปที่วิ่งในเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลกนั้นอยู่ในอัตรา 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ความเร็วเฉลี่ยในกรุงเทพมหานครจะอยู่ระหว่าง 15-20 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น อย่างไรก็ตามแต่ละพื้นที่รถยนต์จะสามารถวิ่งได้ด้วยอัตราความเร็วที่แตกต่างกันออกไป

พื้นที่ชั้นในสุด ซึ่งเป็นย่านธุรกิจและมีการจราจรหนาแน่น รถยนต์จะมีความเร็วเฉลี่ยเพียง 8-9 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น และในบางเวลาความเร็วอาจลดลงเหลือเพียง 3-4 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น

ตารางที่ 2 ความเร็วเฉลี่ยของรถในกรุงเทพฯ ในบริเวณที่มีความเร็วเฉลี่ย 8-9 กม./ชม.

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
1	เยาวราช	7.69
2	สีลม	9.93

(ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2545)

พื้นที่ชั้นในและกลาง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีผู้อยู่อาศัยหนาแน่น รถยนต์จะสามารถแล่นด้วยความเร็วประมาณ 15-30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเหลือเพียง 9-12 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในช่วงที่มีรถหนาแน่น

ตารางที่ 3 ความเร็วเฉลี่ยของรถในกรุงเทพฯ ในบริเวณที่มีความเร็วเฉลี่ย 10-30 กม./ชม.

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
1	เจริญกรุง (ต้น)	10.96
2	ราชดำเนิน	11.02
3	สาทร	11.08
4	เจริญกรุง (ปลาย)	11.34
5	ราชสีมา	11.86
6	ราชวิถี	12.00
7	พระรามที่ 6	13.22
8	สุขุมวิท	13.44
9	ศรีอยุธยา	13.95
10	พญาไท	14.06
11	พระรามที่ 5	14.18
12	นราธิวาสราชนคินทร์	14.34
13	พิษณุโลก	14.42
14	สวรรคโลก	14.66
15	พระรามที่ 4	15.99
16	เพชรบุรีตัดใหม่	16.01

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
19	อโศกดินแดง	18.98
20	พระรามที่ 1	20.27
21	พัฒนาการ	20.74
22	พหลโยธิน	21.04
23	จรัญสนิทวงศ์	21.97
24	รัชดาภิเษก	23.40
25	หลานหลวง	23.40
26	เจริญนคร	23.81
27	แจ้งวัฒนะ	24.13
28	อินทรพิทักษ์ - เพชรเกษม	24.44
29	ประชาธิปก-ตากสิน-สุขสวัสดิ์	27.16
30	ศรีนครินทร์	27.59
31	งามวงศ์วาน	27.85
32	รามอินทรา	27.96
33	ราชดำริ	28.31

(ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2545)

พื้นที่นอกเขตวงแหวนรอบนอก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีผู้คนเข้าอยู่อาศัยมากขึ้นนั้นรถยนต์จะวิ่งได้โดยเฉลี่ย 30-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4 ความเร็วเฉลี่ยของรถในกรุงเทพฯ ในบริเวณที่มีความเร็วเฉลี่ย 30-40 กม./ชม.ขึ้นไป

ลำดับ	ชื่อถนน	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)
1	วิภาวดี- รังสิต	32.89
2	พระราม 9	39.80
3	พระรามที่ 3	46.90
4	พระรามที่ 2	61.97
5	บรมราชชนนี	62.58

(ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2545)

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการจราจร

ความสูญเสียจากปัญหาการจราจรเป็นเรื่องที่สร้างความเสียหายแก่สังคมและประเทศชาติมีมูลค่ามากมายมหาศาล รวบรวมได้ดังนี้คือ

1. ความสูญเสียจากอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 5 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร 2535-2543

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ/ราย	ผู้เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียหาย/บาท
2535	47,289	977	9,609	175,755,805
2536	64,006	695	9,906	266,473,560
2537	72,358	1,290	18,848	416,697,965
2538	64,469	1,284	21,797	497,050,000
2539	60,308	1,069	23,314	555,601,624
2540	54,324	903	20,933	531,389,000
2541	46,800	732	18,920	363,547,000
2542	37,868	594	17,104	257,730,000
2543	42,032	673	19,870	299,626,619

(ที่มา : งาน 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักตำรวจแห่งชาติ, 2544)

2. มูลค่าทางเศรษฐกิจของการใช้ยานพาหนะ

ตารางที่ 6 ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ

การเปรียบเทียบมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ	ปี พ.ศ.2545	
	ต่อวัน	ต่อปี
1) มูลค่าของการใช้ยานพาหนะ	35,900,000	10,770,000,000
2) มูลค่าเวลาที่ใช้ในการเดินทาง	110,807,000	33,242,100,000
รวม (1 + 2)	146,707,000	44,012,100,000

(ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2545)

3. ความสูญเสียที่เกิดจากมลภาวะ และสภาพแวดล้อม จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียงตามจุดที่มีการจราจรหนาแน่นในกรุงเทพฯ พบข้อมูลดังต่อไปนี้

คุณภาพอากาศ

จากข้อมูลคุณภาพอากาศริมเส้นทางจราจร ในกรุงเทพมหานคร ที่กรมควบคุมมลพิษตรวจวัดพบว่า บริเวณริมเส้นทางจราจรที่มีค่าฝุ่นขนาดเล็กเกินมาตรฐาน ในลำดับต้น ๆ ได้แก่

ปี 2544

1. ป้อมตำรวจสามแยกอ่อนนุช ถ.สุขุมวิท 159 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.
2. ป้อมตำรวจสี่แยกถนนตก ถ.ตากสิน 143 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.
3. ป้อมตำรวจสี่แยกรามคำแหง ถ.รามคำแหง 143 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.

ปี 2543

1. ป้อมตำรวจห้าแยกคลองเตย ถ.อาจณรงค์ 214 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.
2. ป้อมตำรวจสามแยกอ่อนนุช ถ.สุขุมวิท 211 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.
3. ป้อมตำรวจประตูน้ำ ถ.ราชปรารภ 172 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.

ปี 2542

1. ป้อมตำรวจสี่แยกถนนตก ถ.ตากสิน	287	ไมโครกรัม/ ลบ.ม.
2. ป้อมตำรวจสี่แยกพระราม 9 ถ.พระราม 9	199	ไมโครกรัม/ ลบ.ม.
3. ป้อมตำรวจหลานหลวง ถ.หลานหลวง	184	ไมโครกรัม/ ลบ.ม.

(มาตรฐาน = 120 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.)

(ที่มา : กองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ,2545)

จากข้อมูลสรุปได้ว่าบริเวณเส้นทางหลักที่มีคุณภาพอากาศไม่ดี จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ ถ.ตากสิน, ถ.สุขุมวิท, ถ.พระราม 9, ถ.รามคำแหง, ถ.ราชปรารภ, ถ.เยาวราช, ถ.หลานหลวง, ถ.สี่พระยา , ถ.สุขาภิบาล 1, และ ถ.พระรามที่ 1 (สี่แยกมาบุญครอง)

ควันดำ

จากการปฏิบัติงานของกองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจากกองบังคับการตำรวจจราจร ตรวจจับรถควันดำตั้งแต่เดือนมีนาคม 2542 ถึง เดือนธันวาคม 2545 เพื่อศึกษาภาพรวมของการตรวจจับ พบว่า เรียกรถตรวจควันดำ จำนวน 542,808 คัน เป็นรถควันดำเกินมาตรฐานจำนวน 258,811 คัน คิดเป็นร้อยละ 47.86 และนอกจากนี้ ยังได้มีการร่วมมือกันระหว่างกองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม และ ขสมก. ที่ทำการตรวจควันดำทั้งหมด ตั้งแต่ปี 2543 ถึงปัจจุบัน รวมแล้ว 10,267 คัน พบว่ามีควันดำเกินค่ามาตรฐานและถูกพ่นห้ามใช้ จำนวน 979 คัน คิดเป็นร้อยละ 9.54 ขณะนี้รถที่ถูกพ่นห้ามใช้ ได้ไปทำการแก้ไขปรับปรุงเพื่อนำไปลบเครื่องหมายห้ามใช้ออกแล้ว เกือบทั้งหมด (คาดว่ากว่าร้อยละ 90)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 7 ตารางแสดงผลการตรวจควันดำของรถโดยสารประจำทาง

ปี พ.ศ.	จำนวนรถที่ตรวจ	พบควันดำ	คิดเป็นร้อยละ
2543	6,795	309	4.5474
2544	6,207	397	6.3960
2545	3,912	263	6.7229
2546	148	10	6.7576
รวม	10,267	979	9.5354

(ที่มา : กองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร ,2546)

มลพิษทางเสียง

กรมควบคุมมลพิษได้ทำการตรวจวัดระดับเสียงทั้งในบริเวณทั่วไปและบริเวณริมถนนของกรุงเทพฯ ในระหว่างปี 2539-2543 ผลการตรวจระดับเสียงจากสถานีตรวจวัดจำนวน 6 สถานี ตามถนนสายหลัก คือ ถ.พระราม 1, ถ.พหลโยธิน, ถ.ลาดพร้าว, ถ.ดินแดง, ถ.อินทรา, และ ถ.ประชาสงเคราะห์ พบว่าระดับเสียงเฉลี่ยตลอด 24 ชั่วโมง มีค่า 73.9-79.7 dBA ซึ่งเกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ (70 dBA) ซึ่งระดับเสียงที่เกินมาตรฐานนี้มีผลกระทบในระยะยาวต่อการได้ยินของคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง และมีผลก่อให้เกิดความรำคาญให้กับประชาชนประมาณร้อยละ 40-70 (อ้างถึงใน รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมของกรุงเทพฯ ,2544 หน้า 58)

ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศของกองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม ได้ทำการตรวจวัดหาค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ จากถนน 10 แห่ง คือ ถนนสุขุมวิท ,ถนนอาจณรงค์,ถนนสุขาภิบาล 1 ,ถนนราชปรารภ ,ถนนเยาวราช ,ถนนหลานหลวง , ถนนบำรุงเมือง,ถนนประชาธิปก, ถนนกรุงเทพฯ-นนทบุรี, และ ถนนพระรามที่ 1ได้ข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 8 ตารางแสดงผลการตรวจวัดค่าคาร์บอนมอนอกไซด์

สถานที่วัด	ค่าที่วัดได้เฉลี่ย/ชม.	ค่าที่วัดได้เฉลี่ย/วัน
ถนนสุขุมวิท	3.9	3.9
ถนนอาจณรงค์	3.8	3.9
ถนนสุขาภิบาล 1	3.4	3.4
ถนนราชปรารภ	3.3	3.3
ถนนเยาวราช	3.3	3.3
ถนนหลานหลวง	3.5	3.5
ถนนบำรุงเมือง	4.2	4.2
ถนนประชาธิปก	4.4	4.4
ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี	3.7	3.7
ถนนพระราม 1	4.0	4.0

(ค่ามาตรฐาน/ชม.=30, ค่ามาตรฐาน/วัน =9)

(ที่มา : กองควบคุมและจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร, 2546)

4. อันตรายต่อสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปัญหาการจราจรได้ส่งผลต่อสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติการเกี่ยวกับการจราจร ที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่บนท้องถนนในด้านการได้ยินและการรับสารตะกั่วเข้าสู่ร่างกายเป็นจำนวนมาก ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 9 ผลการตรวจร่างกายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

การตรวจสุขภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพฯ	465	คน
ความดันโลหิตสูง	19	คน
สมรรถภาพการได้ยินของหูผิดปกติ	82	คน
สมรรถภาพการทำงานของปอด	179	คน
ไขมันในเลือด	279	คน
น้ำตาลในเลือดสูง	15	คน

(ที่มา : ศูนย์ชีวอนามัย โรงพยาบาลตำรวจ, 2544-2545)

นอกจากนี้ยังมีความสูญเสียจากการจราจรในภาพรวมทั้งประเทศ ในปี พ.ศ.2538 กระทรวงคมนาคมได้มีการจ้างบริษัทที่ปรึกษา Swedish Nation Road Consulting AB ร่วมกับบริษัท Asian Engineering ทำการศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย และจัดทำแผนแม่บท 5 ปี สำหรับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนถนนปรากฏว่า

แนวโน้มของความเสี่ยงภัยจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี พ.ศ.2536-2538 ที่ผ่านมาประเทศไทย ค่อนข้างรุนแรงเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ดังสถิติต่อไปนี้

ในปี 2536 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	9,496 คน คิดเป็น 1.08 คนต่อชั่วโมง
มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	25,330 คน คิดเป็น 2.89 คนต่อชั่วโมง
ในปี 2537 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	15,176 คน คิดเป็น 1.73 คนต่อชั่วโมง
มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	43,541 คน คิดเป็น 4.77 คนต่อชั่วโมง
ในปี 2538 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ	16,727 คน คิดเป็น 1.09 คนต่อชั่วโมง
มีผู้ได้รับบาดเจ็บ	50,546 คน คิดเป็น 5.77 คนต่อชั่วโมง

(สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร, อ้างถึงใน ตรีสันต์ คงตรีแก้ว 2540, หน้า 36)

จากสถิติดังกล่าวผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วประเทศเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 32.72 ต่อปี คาดว่าภายในปี 2543 จะมีผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเป็นจำนวนถึง 68,000 คน คิดเป็น 7.76 คนต่อชั่วโมง หากไม่มีการแก้ไขปัญหาการจราจรให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

จากสภาพปัญหาจราจรที่เกิดขึ้น เป็นสิ่งที่ทำให้รัฐพยายามหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาให้บรรเทาเบาบางลง ด้วยการแสวงหามาตรการต่าง ๆ มาใช้ และมาตรการใหม่ที่มีการนำมาบังคับใช้คือ การบันทึกคะแนน ซึ่งการบันทึกคะแนนนั้นเป็นการนำผลการจับกุมมาและตรวจสอบดูว่ามีฐานความผิดใดอยู่ในฐานความผิดที่จะต้องบันทึกคะแนน ซึ่งมีทั้งหมด 16 ฐานความผิด ซึ่งหากอยู่ในฐานความผิดดังกล่าว ก็จะมีการนำไปบันทึกความผิดลงในคอมพิวเตอร์ พร้อมกับตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่กระทำผิดใน 16 ฐานความผิดนั้น ตามความหนักเบาของฐานความผิด ซึ่งมีการเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2545 เป็นต้นมา และเนื่องจากการบันทึกคะแนนเป็นสิ่งที่พึ่งจะเกิดขึ้นใหม่ในสังคมไทย สิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ก็คือปัญหาที่จะเกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน เพราะสาเหตุสำคัญคือทั้งผู้ปฏิบัติงานคือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และผู้ขับขี่ยังไม่รู้หรือยังไม่เข้าใจข้อเท็จจริงหรือแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง หรือแนวทางปฏิบัติที่เป็นหัวใจสำคัญอย่างแท้จริง จึงทำให้การปฏิบัติงาน

มีอุปสรรค ปัญหา หรือข้อบกพร่องต่าง ๆ หรือไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพได้เท่าที่ควร จึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจว่าตั้งแต่มีการบังคับใช้การบันทึกคะแนนเป็นต้นมา ว่ามีปัจจัยใดหรือมีปัญหาและอุปสรรคใดบ้างในการปฏิบัติงาน

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้การบันทึกคะแนนผู้ขับขี่
2. ศึกษาแนวทางที่เหมาะสมในการบังคับใช้ระบบการบันทึกคะแนนเพื่อลดปัญหาการจราจรต่อไป
3. ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน
4. เพื่อศึกษาหาแนวโน้มการแก้ปัญหาจราจรที่จะนำมาใช้ในอนาคต

ขอบเขตของการวิจัย

ผู้วิจัยจึงมุ่งศึกษาวิจัยอยู่ภายใต้กรอบประชากรกลุ่มเป้าหมายคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทั้ง พลตำรวจ, ชั้นประทวน (สิบตำรวจตรี - นายดาบตำรวจ) และ ระดับรองสารวัตร (ร้อยตำรวจตรี - ร้อยตำรวจเอก) ที่ปฏิบัติหน้าที่ในกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 240 คน (ซึ่งได้รับการตอบแบบสอบถามกลับมาจำนวน 210 ชุด) โดยจะศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการนำเอาการบันทึกคะแนนมาบังคับใช้ในกรุงเทพมหานคร สำหรับสาเหตุที่เลือกกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 เนื่องจากเป็นเขตท้องที่ที่ประสบปัญหาเรื่องการจราจรมากที่สุดไม่ว่าจะเป็นย่านถนนสีลม ถนนเยาวราช สี่แยกปทุมวัน ถนนพระราม 4 เป็นต้น จึงเป็นท้องที่ที่น่าสนใจในการนำมาวิจัย ซึ่งในกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีสถานีตำรวจที่อยู่ในเขตรับผิดชอบดังนี้คือ

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

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้ การบันทึกคะแนน 16 ฐานความผิด เพื่อนำผลการศึกษาวิจัยที่ได้นำไปปรับปรุง หรือแสวงหาแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินการต่อไป เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานต่อไป

2. ผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์ในการเตรียมบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจในการบันทึกคะแนน และปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. ผลการวิจัยจะเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง “ ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ของตำรวจจราจร: ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ผู้วิจัย ได้ศึกษาค้นคว้า และนำแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง มาเป็นกรอบและแนวทางในการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร
2. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
3. งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก และอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรที่สำคัญ

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ (ม.4 (1) พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522) ซึ่งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะทำให้ทราบว่าเป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True crime) แต่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา ซึ่งก็ด้วยเหตุผลที่บัญญัติขึ้นมาก็เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรนั่นเอง ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงมิใช่ความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ถ้าฝ่าฝืนจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดดังกล่าวว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular offender) นอกจากนี้แล้วความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ซึ่งพอจะแบ่งอธิบายได้ดังนี้

1. ลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular offender) นั้น จะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) โดยสามารถที่จะจัดการดำเนินการด้วยกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันตามกฎหมายคอมมอนลอว์สิ่งที่แตกต่างที่สำคัญของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular offender) และความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) คือ หลัก “เจตนาร้าย” (Mens rea guilty intention) โดยที่เจตนาร้ายถือว่าเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็น

ความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular offender) ไม่ถือหลักเจตนาร้าย เป็นส่วนสำคัญ

ในประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา กลางศตวรรษที่ 19 ศาลได้เริ่มมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์ เจตนาร้าย (Mens rea) สำหรับความผิดที่เรียกว่า ความผิดเล็กน้อยต่อตำรวจ (Petty police offender) โดยความผิดเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ และไม่ถือว่าเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะผิดศีลธรรม (Morally wrong) แต่จัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนของกฎระเบียบ (Regular scheme) และจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของฝ่ายบริหาร (Administrative agency) มากกว่าจะถูกบังคับใช้โดยฝ่ายตำรวจ โดยลักษณะความผิดต่อกฎระเบียบดังกล่าวนั้น ยากต่อการพิสูจน์เจตนาร้ายเป็นความผิดที่ถูกบัญญัติขึ้น

ตามเหตุผลดังกล่าวมาแล้วความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular offender) เหล่านี้โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษเพียงตำหนิติเตียนเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวมุ่งที่จะคุ้มครองประโยชน์ด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในการบริหารปกครอง ดังนั้นโทษที่จะลงจึงเป็นโทษที่ไม่รุนแรง อาจจะปรับเพียงเล็กน้อยเท่านั้น (อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์ 2539 : 24)

2. ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์ในการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ดังนั้นการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายนี้ จึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายด้วย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครองแม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะไม่เกิดขึ้นก็ตาม ก็สามารถลงโทษผู้กระทำผิดได้ ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย (คณิต ณ นคร, 2531 :126)

เหตุผลที่มีการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (A crime causing danger or a crime of danger) นั้นก็เพราะมีแนวคิดอยู่ 2 ประการ ได้แก่ แนวความคิดของการรับผิดในผลกล่าวคือในความผิดในทางอาญา บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กันในระหว่างการกระทำและผลโดยไม่ต้องคำนึงถึงความชั่ว (Guilt) ต่อมาเมื่อสังคม

พัฒนาขึ้น การยึดแนวความผิดว่าบุคคลต้องรับผิดต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำของผู้กระทำผิดอาจก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น ขับรถเร็วด้วยความคึกคะนองในที่ชุมชนแม้จะยังไม่เกิดความเสียหายแต่ก็อาจเกิดอันตรายกับคนอื่น ๆ ดังนั้นแนวความคิดนี้จึงเกิดการพัฒนาขึ้น ส่วนอีกแนวความผิดได้แก่การพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามกระทำความผิดนั้นหากเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจากการกระทำอันตรายโดยเจตนาเท่านั้น ผู้กระทำอาจรับผิดฐานพยายามได้ หากกระทำไม่สำเร็จ เช่น ความผิดฐานพยายามฆ่า แต่หลักกฎหมายในเรื่องพยายามนั้น ไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น การกระทำที่เกิดจากการ ประมาทอย่างจงจงใจ ตัวอย่างเช่น การที่นาย ก โยนก้อนหินก้อนหนึ่งผ่านหน้าต่างโดยประมาทอย่างจงใจ โดยนาย ก ย่อมเล็งเห็นได้ว่า การกระทำดังกล่าวอาจจะเกิดอันตรายต่อผู้คนที่เดินผ่านไปมาได้ หากการกระทำดังกล่าวไปไม่ก่อให้ใครได้รับบาดเจ็บ นาย ก ก็ไม่ต้องรับผิดแม้แต่ความผิดฐานพยายามเพราะกรณีที่จะถือได้ว่า เป็นการพยายามกระทำความผิดได้ผู้กระทำความผิดต้องมีเจตนากระทำความผิด (เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, 2531 : 308-309)

จากเหตุผลทั้งสองประการที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรองซึ่งนับวันแต่จะเพิ่มขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น เพราะว่าในความสัมพันธ์ในชีวิตปัจจุบันโดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

3. ลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด และตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวล กฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่ได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา” จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดซึ่งทำให้ผู้กระทำต้องรับผิดทางอาญานั้น โดยหลักทั่วไปจะต้องกระทำโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดแม้จะได้กระทำโดยประมาทหรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างชัดแจ้ง หากพิเคราะห์ถึงการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่า ผู้กระทำจะต้องรับผิดต่อเมื่อได้กระทำโดย

เจตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำจะได้กระทำโดยประมาท ก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาท มาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน”

แม้ว่าหลักทั่วไปของการรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวจะเห็นได้ว่ามีการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ด้วย เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะมีหลายอย่าง เช่น การขับขี่รถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้แม้ว่าผู้ขับขี่นั้นจะไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับขี่รถในขณะเมาสุรา จริงอยู่แม้ในขณะเมาสุราแม้จะไม่รู้ว่าตนได้กระทำลงอะไรลงไป ซึ่งอาจถือได้ว่าไม่มีการกระทำแต่ก่อนที่ตนจะเมาสุรานั้นผู้ขับขี่รู้ตัวอยู่แล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับขี่รถในขณะเมาสุราแต่ก็ยังฝืนดื่ม กรณีเหล่านี้ถือว่าผู้ขับขี่มาโดยประมาทมาตั้งแต่ต้น เรียกว่าเป็นการประมาทโดยจงใจ (Recklessness) ดังนั้นหากการขับขี่รถนั้นไปชนคนตาย ผู้ขับขี่นอกจากจะต้องรับผิดตามมาตรา 67 หรือมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยประมาท ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 อีกด้วย

ดังนั้น จากการศึกษาถึงลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถแยกลักษณะความผิดออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ (อานนท์ วิบูลสวัสดิ์, 2539 : 39-40)

1. ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะมีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความมีระเบียบในการจราจร

2. ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงความผิดประเภทนี้จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายคือ ความปลอดภัยในการจราจร

จากลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและเป็นการป้องกันอันตรายจากการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการจราจรนั้นมีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหารความผิด

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค และมีลักษณะเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ การกระทำความผิดจึงเป็นการละเมิดข้อตกลงในสังคมดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเนื้อแท้แล้วถือว่าเป็นความผิดในทางปกครองจึงมีปัญหาที่ต้องพิจารณา ต่อไปว่าควรจะมีการลงโทษต่อความผิดจราจรที่มีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครองอย่างไรจึงจะได้ผลในการปกครองให้ได้มากที่สุดเพราะวัตถุประสงค์ของการลงโทษเพื่อคุ้มครองสังคมมากว่าเพื่อเหตุผลอื่นใดนั่นเอง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

สุดสงวน สุธีสร (อ้างถึงใน สมศักดิ์ บุญถม.2540 : 39) ได้ให้ทรรศนะเกี่ยวกับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไว้ดังนี้ว่า

ความหมายของอาชญากรรมโดยนัยทางกฎหมาย จะมองที่พฤติกรรมของมนุษย์ กล่าวคือ ถ้าหากมีการกระทำที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอาญาแล้ว (actus reus) ก็ถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรมทั้งสิ้นโดยจะไม่นำเอาสภาวะทางจิตใจซึ่งเป็นองค์ประกอบทางจิตใจของผู้กระทำผิดมาเป็นสาระสำคัญ การกระทำผิดต่อกฎหมายจราจรโดยนัยทางกฎหมายจึงถือว่าเป็นอาชญากรรม และผู้กระทำความผิดก็ถือว่าเป็นอาชญากร

แต่อาชญากรรมโดยนัยทางสังคม จะมองถึงการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคม หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคม โดยคำนึงถึงความร้ายแรงและเจตนาชั่วร้ายของผู้กระทำเป็นหลัก หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะเป็นความผิดในตัวเองย่อมถือว่าเป็นอาชญากรรมโดยชัดแจ้ง (Mala inse) ส่วนความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด (Mala Prohibita) ผู้กระทำความผิดจะมีความผิดก็ต่อเมื่อมีการกระทำความผิดตามที่กฎหมายบัญญัติเอาไว้เท่านั้น

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ความผิดจราจรเป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิด มิได้เป็นความผิดในตัวเอง และส่วนใหญ่จะเป็นความผิดเล็กน้อย ประกอบกับผู้กระทำความผิดก็ไม่ได้มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด โดยนัยทางสังคม จึงมองว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรจึงไม่ถือว่าเป็นการประกอบอาชญากรรม สำหรับในส่วนของประชาชนและสังคมก็มีแนวโน้มในทางเดียวกับการมองอาชญากรรมโดยนัยทางสังคม

มาตรการโทษตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน พ.ศ. 2522 นั้นบัญญัติขึ้นมาเพื่อประสงค์ในความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงได้กำหนดมาตรการโทษไว้ ดังนี้

1. มาตรการโทษที่เป็นทางอาญา
2. มาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา

1. มาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา

การที่รัฐได้บัญญัติกฎหมายขึ้นก็เพื่อจะใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบเรียบร้อยและการลงโทษเป็นเครื่องส่งเสริมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งตามกฎหมายจราจรได้บัญญัติขึ้นมาเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ซึ่งมาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา มีดังนี้คือ

1.1 โทษจำคุก หมายถึง การนำตัวผู้กระทำความผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวไว้ในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกเป็นมาตรการที่ใช้เพื่อจำกัดเสรีภาพของผู้กระทำความผิด ซึ่งเป็นวิธีการที่มีการใช้กันอย่างแพร่หลาย ทั้งนี้โทษจำคุกเน้นให้ผู้กระทำความผิดสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การยับยั้ง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิด ประกอบกัน ซึ่งความผิดสูงสุดของโทษจำคุกมีตั้งแต่ จำคุกไม่เกิน 1 เดือน จนถึงโทษสูงสุด คือ จำคุกไม่เกิน 10 ปี

โทษจำคุก ในความผิดเกี่ยวกับการจราจรนั้นเนื่องจากเป็นโทษที่มีอัตราการจำคุกเพียงเล็กน้อย แม้ส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณาพิพากษาจำคุก แต่ก็มีการรอลงอาญาไว้ แต่จะเน้นในเรื่องของการใช้โทษปรับเป็นหลักในการลงโทษผู้กระทำความผิด

1.2 โทษปรับ กฎหมายจราจรนั้นได้กำหนดโทษไว้คือ โทษปรับเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจาก กฎหมายถือว่าความผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นเป็นความผิดเล็กน้อย และโอกาสที่ผู้ใช้รถใช้ถนนจะหลวมตัวเข้าไปกระทำความผิดกฎหมายนั้นมีมาก จึงได้กำหนดโทษปรับไว้เป็นส่วนใหญ่ โดยได้บัญญัติอัตราค่าปรับไว้เป็นช่วงกว้าง ๆ โดยได้ให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับตามความเหมาะสมแก่ความผิด และตามที่กำหนดไว้ในคำพิพากษาของศาล

กระบวนการในชั้นจับกุมของเจ้าพนักงาน

1. กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน

การดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลในรถฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือเมื่อพบว่ารถมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ และดำเนินการได้ 2 ประเภท คือ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคแรก)

1.1 การว่ากล่าวตักเตือน คือ การว่ากล่าวตักเตือนให้ผู้กระทำความผิดนั้นสำนึกในการ1.กระทำความผิด และเป็นเพียงความผิดเล็กน้อย และอาจมีเหตุผลอื่นเช่น เป็นบุคคลต่างจังหวัดที่เดินทางมาที่กรุงเทพมหานครเพื่อทำธุระไม่ชำนาญเส้นทาง เป็นต้น

1.2 ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจรเพื่อชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็จะติดใบสั่งไว้ที่รถของผู้ขับขี่ที่เห็นได้ง่าย ทั้งนี้ กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อน เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคแรก)

การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดจราจรได้ทุกความผิดยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ (ความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ปรากฏในภาค ผนวก ก) เช่น ความผิดฐานขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะหย่อนความสามารถ เมาสุรา ผิดปกติวิสัยหรือไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น การขับแข่งรถในทางเป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคแรก) ต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนเพื่อสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป

สำหรับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ถือว่าเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ต้องรีบนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธี

พิจารณาความอาญา ภายในเวลา 8 ชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 140 วรรคสาม)

สำหรับ ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ออกให้ดังกล่าวนั้น สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวได้ไม่เกิน 7 วัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้นั้นทันที (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคสี่)

แบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร

แบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ กำหนดไว้ในข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจร เรื่องกำหนดแบบใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ (ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจร เรื่อง กำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ กำหนด ณ วันที่ 20 เมษายน 2522) สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ฉบับหนึ่งมี 4 แผ่น แผ่นแรกสีขาว สำหรับให้กับผู้ขับและติดไว้ที่รถ แผ่นที่สองสีเหลืองสำหรับส่งให้ศูนย์ประมวลข่าวสารสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ปัจจุบัน คือศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) แผ่นที่สามสีชมพูสำหรับมอบให้พนักงานสอบสวน แผ่นที่สี่สีฟ้า เป็นสำเนาคู่ฉบับเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้จับ สำเนาทุกฉบับจะมีข้อความตรงกับต้นฉบับ

2. การดำเนินการออกใบสั่งและใบแทนใบอนุญาตขับขี่ตามข้อกำหนด เพื่อให้เกิดผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีดังนี้

2.1 เมื่อมีการออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรจะส่งสำเนาแผ่นสีเหลืองมาให้ศูนย์ข้อมูลใบสั่ง ซึ่งเป็นหน่วยบันทึกข้อมูลการกระทำผิดกฎหมายจราจรของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ ซึ่งมีจุดบันทึกอยู่ ณ กองบังคับการตำรวจจราจร จะเป็นผู้บันทึกข้อมูลดังกล่าวลงในคอมพิวเตอร์ซึ่งส่งผ่านข้อมูล (on line) ไปยังคอมพิวเตอร์ขนาดใหญ่ (Main Frame) ของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศและหากไม่มีการชำระค่าปรับหรือดำเนินการด้วยวิธีการอื่นใดที่จะทำให้ความผิดเป็นอันเลิกไปแล้วข้อมูลก็จะไม่ถูกลบไป แต่จะถูกส่งผ่านไปยังกรมการขนส่งทางบกเพื่อระงับการชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันดังกล่าว

2.2 เมื่อไม่มีการมาชำระค่าปรับตามใบสั่งภายใน 7 วัน เจ้าพนักงานจะออกหมายเรียก การออกหมายเรียกเป็นอำนาจของกองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งจะออกหมายเรียกตามที่ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ จัดพิมพ์มาให้ เพื่อให้ผู้กระทำความผิดมารายงานตัวเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังกล่าวสามารถดำเนินการได้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในพระราชบัญญัติอื่นได้ตามที่ให้อำนาจไว้ด้วย

สำหรับกระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงานอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติทางหลวงฯ กฎหมายให้อำนาจผู้ตรวจการ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 50) และเจ้าพนักงานทางหลวง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 23) เรียกรถให้หยุดเพื่อทำการตรวจสอบ และเมื่อเชื่อว่ามีการกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายให้เจ้าพนักงานนั้น ๆ มีอำนาจจับกุมผู้ฝ่าฝืนได้ เมื่อได้ทำการจับกุมแล้วให้นำตัวผู้ฝ่าฝืนส่งเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเพื่อดำเนินคดีต่อไป

กระบวนการเปรียบเทียบปรับ

เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายนั้น ให้มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหาได้ยินยอมให้เปรียบเทียบ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 163 และพระราชบัญญัติรถยนต์ มาตรา 67 ทวิ) ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจการเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และ พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายให้

เปรียบเทียบภายในเวลาสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 (3))

สำหรับการเปรียบเทียบปรับนั้น ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เช่นกัน

ในการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้สามารถกระทำได้เมื่อมีการออกกฎกระทรวงใช้บังคับ และถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันนั้น (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 (2)) ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีการออกกฎกระทรวงมาใช้บังคับกับกรณีดังกล่าว

2. มาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา

เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรการเสริมเพื่อให้ผู้กระทำความผิดตระหนักถึงโทษที่จะได้รับจากการกระทำความผิดกฎจราจรมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงได้กำหนดมาตรการในการเสริมการริดรอนสิทธิของผู้กระทำผิดกฎจราจร ดังนี้

2.1 การริดรอนสิทธิของผู้กระทำผิดกฎจราจร

ได้แก่ อำนาจสั่งยึด สั่งพักใช้หรือสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับรถรับจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งอันเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในมาตรา 161 และ 162 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2.2 อำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่

เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการ พนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าว ตามมาตรา 161 ซึ่งจะใช้อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถรับจ้างหรือผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง ได้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ.2522 ในฐานใดฐานหนึ่งตามที่กล่าวมาแล้ว แต่การยึดใบอนุญาตขับขี่ ดังกล่าวให้ยึดได้มีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน คือ จะสั่งให้ยึดไว้สิบห้าวัน หนึ่งเดือน หรือหนึ่งเดือนครึ่งก็ได้ แต่ไม่เกินหกสิบวันหรือสองเดือน

กำหนดยึดใบอนุญาตขับขี่นี้ต้องนับตั้งแต่วันยึดคือวันที่พนักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบขับขี่ไว้นั่นเอง หากผู้ขับขี่รถใดถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่นั้น ๆ ยังอาจใช้สิทธิอุทธรณ์ต่ออธิบดีกรมตำรวจได้ภายในกำหนดสิบห้าวัน นับแต่วันถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ คือ ใบขับขี่ถูกพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดวันใด และถูกสั่งยึดไว้มีกำหนดเวลาเท่าใดก็ต้องอุทธรณ์ภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกยึด ไม่ใช่นับแต่วันที่ผู้ขับขี่รู้ว่าถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่

ดังนั้นถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบขับขี่ของผู้ขับขี่ผู้ใดไว้และลืมเสนอ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการสั่งยึด จนล่วงเลยกำหนดเวลาหกสิบวันนับแต่วันยึด ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าว หมดอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่สำหรับการกระทำการครั้งนั้นไปในตัว แต่ตามปกติเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวโดยออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้ผู้ขับขี่ไว้ แล้วต้องรีบนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ดังกล่าวไปส่งมอบแก่พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจรภายในแปดชั่วโมงตามมาตรา 140 วรรคสองอยู่แล้ว กรณีดังกล่าวข้างต้น มิอาจเกิดขึ้นได้ แต่ถ้าได้เกิดขึ้นต้องปรับเป็นความบกพร่องของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บเงิน ใบขับขี่ของเขาไว้

เมื่อมีการอุทธรณ์การยึดใบอนุญาตขับขี่ มาตรา 161 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ (อธิบดีกรมตำรวจ) ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยอุทธรณ์ และมีคำสั่งยึดหรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่นั้นภายในกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันได้รับอุทธรณ์ ถ้า (อธิบดีกรมตำรวจ) ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติสั่งยืนคำสั่งให้ยึดหรือสั่งกลับเป็นไม่ให้ยึด ให้ถือว่าคำสั่งของ (อธิบดีกรมตำรวจ) ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นที่สุด

กรณีนี้อาจมิได้ว่าผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ สั่งให้ยึดใบอนุญาต ขับขี่ไว้มีกำหนดสิบห้าวัน ผู้ถูกยึดใบขับขี่ยื่นอุทธรณ์ต่อ (อธิบดีกรมตำรวจ) ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และได้มีการวินิจฉัยคำสั่งเมื่อเลยกำหนดสิบห้าวันที่ใบอนุญาตถูกยึดตามคำสั่งของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ ดังนี้ต้องถือว่าไม่ต้องรอคำวินิจฉัยของ (อธิบดีกรมตำรวจ) ผู้บัญชาการ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พอครบกำหนดสิบห้าวันที่ใบอนุญาตขับขี่ถูกยึดตามคำสั่งของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ แล้ว ก็ต้องคืนใบอนุญาตขับขี่ให้เขาไป แต่ผลแห่งการยื่นอุทธรณ์คำสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ก็อาจมิได้ เช่น (อธิบดีกรมตำรวจ) ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยและมีคำสั่งไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ เป็นการกลับคำของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ ดังนี้ย่อมมีผลว่าผู้ขับขี่นั้นไม่เคยถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่เลย

การที่ผู้ขับขี่ถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หลาย ๆ ครั้งนั้น ยังมีผลในการใช้ดุลพินิจของศาลในการที่จะสั่งการให้พักใช้หรือให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นอีกด้วย กล่าวคือ ถ้าโจทก์ฟ้องว่าผู้ขับขี่กระทำผิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และขอให้ศาลสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเสีย เพราะได้กระทำผิดกฎหมายจราจรจนถูกผู้บังคับการตำรวจสั่งยึดใบอนุญาตตั้งหลายครั้งมาแล้ว ศาลอาจเห็นควร ให้สั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเสียเลยก็ได้ เพราะการให้ขับขี่รถอีกต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

อำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาลนอกจากมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตใบขับขี่มีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวันแล้ว ยังมีอำนาจบันทึกการยึดคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

ส่วนวิธีการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ ผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่กระทำผิดกฎหมายจราจรซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี อาจถูกผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้ อำนาจนี้เหมือนกับศาลตามมาตรา 162 จะต่างกันก็ตรงที่อำนาจของศาลไม่มีกำหนดเวลาสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ และเหตุผลที่สั่งพัก มีเพียงผู้ขับขี่เสียคะแนนที่ลงไว้ด้านหลังใบขับขี่มาก ส่วนของศาลเป็นเหตุผลกว้างกว่า คือ “ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้นั้นขับขี่รถต่อไป อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น” คือ ให้ดุลพินิจของศาลไว้กว้างมาก

การวินิจฉัยอุทธรณ์ของ ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้เวลาสามสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่า ผู้บัญชาการสำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติ วินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามอุทธรณ์ของผู้ขับขี่ คือ บัญญัติให้เป็นคุณแก่ผู้ขับขี่

ผลของคำวินิจฉัยของ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้เป็นที่สุด หมายความว่าหากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมิได้วินิจฉัยชี้ขาดอุทธรณ์ภายในสามสิบวันนับแต่วันรับคำอุทธรณ์ก็ให้ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ วินิจฉัยไม่ให้ยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

2.2 อาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นอำนาจของศาลตามมาตรา 162 ซึ่งมิได้ซ้ำซ้อนกับอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ฯลฯ ดังกล่าวข้างต้นแต่อย่างใด แม้ผู้ขับขี่กระทำผิดกฎหมายจราจร ได้ถูกผู้บัญชาการตำรวจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้แล้ว ต่อมาถูกฟ้องศาลในความผิดนั้นศาลก็ยังมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นอีกก็ได้ กรณีอาจมีได้เช่นผู้ขับขี่รถยนต์ ได้ละเมิดกฎจราจรหลายครั้งหลายหนจนพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ และเสนอให้ผู้บัญชาการตำรวจสั่งยึดใบอนุญาต ซึ่งผู้บัญชาการตำรวจก็ได้สั่งให้ยึดใบอนุญาตไว้มีกำหนดหกสิบวันเมื่อมีการสอบสวนดำเนินคดีเพื่อฟ้องศาลโดยมิได้มีการเปรียบเทียบปรับเพราะได้กระทำผิดกฎจราจรมาหลายครั้งหลายหน พนักงานเจ้าหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือนก็มิเชื่อฟังอัยการจึงได้ขอให้ศาลสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไปในฟ้องด้วย ดังนี้ศาลอาจเห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยแก่บุคคลและทรัพย์สินของผู้อื่นใช้อำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นเสียก็ได้

การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คือ สั่งไม่ให้ผู้นั้นใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอยู่ในดุลพินิจของศาลว่าจะให้พักใช้มีกำหนดเวลานานเท่าใดก็ได้ เช่น ผู้กระทำผิดกฎจราจรเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ศาลอาจให้พักใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดห้าปีก็ได้ แต่ถ้าทำผิดกฎจราจรเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นเสียหายเล็ก ๆ น้อย ๆ แต่ทำผิดบ่อย ๆ ศาลอาจสั่งให้พักใช้มีกำหนดหนึ่งปีหรือครึ่งปีเพื่อให้เข็ดหลาบ ก็ได้ เป็นต้น

การสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นการสั่งไม่ให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้นได้อีกเลย คือถือว่าใบอนุญาตขับขี่นั้นถูกยกเลิกเพิกถอนโดยคำสั่งศาลนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่ง ถือว่านับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งนั้น ผู้ขับขี่นั้นไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถประเภทนั้นอีกต่อไป เช่น ศาลสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถยนต์ ผู้นั้นอาจไปขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานยนต์สองล้ออีกก็ได้ แต่ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์อีกไม่ได้ เพราะนายทะเบียนยานพาหนะคงไม่อนุญาต

ศาลจะใช้อำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ก็ต่อเมื่อปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นได้กระทำความผิดต่อกฎจราจรเป็นอาจิณ หรือกระทำความผิดอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับการจราจรอันเป็นความผิดร้ายแรง กระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น ผู้ขับขี่เป็นโรคพิษสุราเรื้อรังขับรถยนต์ไปชนคนเดินข้ามถนนตาย ดังนี้ ศาลอาจสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เสียเลยก็ได้ เป็นต้น

การเขียนใบสั่งการจราจร

ในการที่พนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะทำการเขียนใบสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 ให้ถูกต้องสมบูรณ์ เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสามารถนำข้อมูลจากใบสั่งไปวิเคราะห์ประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ได้โดยสะดวก มีหลักการเขียนใบสั่งจราจรดังนี้

ขั้นตอนการปฏิบัติในการจับกุม แจ้งข้อหาและเขียนใบสั่งจราจร

ในการเขียนใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องถือปฏิบัติตามหนังสือกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ 0609. (อก) 43/24123 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2541 เรื่อง แนวทางการปฏิบัติงานด้านจราจรและหนังสือกองบังคับการตำรวจจราจรที่ 0609. (จร) 66/2541 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2541 เรื่องขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย ในการจับกุม และการสอบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจร สามารถสรุปขั้นตอนการปฏิบัติ ได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้จับกุมต้องอยู่ในจุดหรือตำแหน่งที่เปิดเผย เห็นได้ชัดเจน ไม่แอบแฝง ซ่อนเร้น การแสดงตัวต้องแสดงตัวอย่างเปิดเผยให้ประชาชนเห็นได้ชัดเจน

2. การเรียกหรือหยุดรถเพื่อจับกุม ให้ใช้สัญญาณนกหวีดหรือสัญญาณมือด้วยท่าทางที่ถูกต้องและสุภาพ พร้อมทั้งชี้นำให้หยุดรถในที่ปลอดภัย

3. การเข้าหาผู้ถูกจับกุม ให้เข้าหาทางด้านผู้ถูกจับกุมนั่งอยู่ แสดงการทักทายด้วยท่าวันทยหัตถ์ พร้อมกับใช้ถ้อยคำวาจาที่สุภาพว่า สวัสดีครับ แล้วชี้แจงเหตุผลของการเรียกรถให้หยุด พร้อมแจ้งข้อกล่าวหาที่ชัดเจน จากนั้นจึงสามารถขอตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ได้ ห้ามยึดกุญแจรถโดยไม่มีเหตุอันควรและห้ามใช้มือหรือวัตถุที่ถืออยู่ เช่น วิทยุสื่อสาร ทุบรถหรือเคาะรถของผู้ถูกจับกุมโดยเด็ดขาด ทั้งนี้การจับกุมต้องไม่เป็นลักษณะการจ้องจับผิด หรือหวังผลประโยชน์ตอบแทน ควรจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนได้กระทำผิดชัดแจ้งแล้ว

4. การพูดคุยหรือชี้แจง ให้ใช้ถ้อยคำสุภาพ ห้ามใช้คำพูดว่า “ลื้อ ,อั๊ว,มึง,กู” หรือคำพูดที่ไม่สุภาพ อย่างเด็ดขาด พึงระมัดระวังกริยาที่ไม่สุภาพและไม่มีมารยาท

5. การเขียนใบสั่งต้องดำเนินการโดยไม่ชักช้า เปิดเผย ชัดเจน ถูกต้อง เรียบร้อย มอบให้ผู้ถูกจับกุมไป ณ จุดที่ถูกจับกุม เมื่อเสร็จแล้วให้ทำความเคารพ ด้วยท่าวันทยหัตถ์อีกครั้ง

6. ห้ามนำผู้ถูกจับกุมเข้าไปในตู้ยามหรือตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร เพื่อพูดคุยหรือเขียนใบสั่งอย่างเด็ดขาด เพราะจะทำให้ผู้พบเห็นเกิดภาพพจน์ที่ไม่ดีงามต่อภาพพจน์ของตำรวจจราจร รีบเขียนใบสั่ง แจ้งข้อหาให้ชัดเจน มอบให้ผู้ขับขี่โดยเร็วล

7. การว่ากล่าวตักเตือนตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นสามารถกระทำได้ด้วยกริยาวาจาที่สุภาพ ห้ามใช้ถ้อยคำในลักษณะต่อรอง เช่น “จะเอาอย่างไร” จะเสียค่าปรับที่โรงพักหรือเสียค่าปรับที่นี่ “ อันเป็นการแสดงเจตนาที่ไม่บริสุทธิ์

8. การนำส่งใบอนุญาตขับขี่ ต้องดำเนินการส่งให้สถานีตำรวจท้องที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที หรือกรณีมีความจำเป็นภายใน 8 ชั่วโมง หลังจากจับกุมและเขียนใบสั่งแล้ว

การบันทึกคะแนน

ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดให้การกระทำความผิดที่ถูกบันทึกคะแนนมี 16 ฐานความผิด ดังนี้คือ

1. ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
2. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร
3. ขับรถแซงด้านซ้ายไม่ปลอดภัย
4. แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานในทางโค้ง หรือแซงรถในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือแซงรถเข้าที่มีหมอก หรือควัน จนไม่อาจเห็นทางข้างหน้าในระยะ 30 เมตร หรือแซงรถอื่นเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย หรือแซงรถในที่มีเครื่องหมายเขตปลอดภัย
5. จอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ
6. ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
7. ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง
8. ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในการอันที่จะขับ
9. ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว
10. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา

11. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

12. ขับรถด้วยอัตราเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

13. ไม่หยุดหลังเส้นให้หยุดรถ ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)

14. ขับรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

15. ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์ของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที

16. แข่งรถในทาง

ซึ่งใน 16 ฐานความผิดนั้นได้แบ่งการบันทึกคะแนน ตามความหนักเบาของความผิดที่ได้กระทำออกเป็นดังต่อไปนี้

1. ตัดคะแนน 10 คะแนน โดยใช้ตัวอักษร (A) สำหรับความผิดฐาน

1.1 ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

1.2 ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

2. บันทึกคะแนนครั้งละ 20 คะแนน โดยใช้ตัวอักษร (B) สำหรับความผิด

2.1 แซงรถด้านซ้ายไม่ปลอดภัย

2.2 แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานในทางโค้ง หรือแซงรถในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือแซงรถเข้าที่มีหมอก หรือควัน จนไม่อาจเห็นทางข้างหน้าในระยะ 30 เมตร หรือแซงรถอื่นเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย หรือแซงรถในที่มีเครื่องหมายเขตปลอดภัย

2.3 จอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ

2.4 ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

2.5 ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง

3. บันทึกคะแนนครั้ง 30 คะแนน โดยใช้ตัวอักษร (C) สำหรับความผิด

3.1 ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในการอันที่จะขับ

3.2 ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว

3.3 ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

3.4 ขับรถด้วยอัตราเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

4. บันทึกคะแนนครั้งละ 40 คะแนน โดยใช้ตัวอักษร (D) สำหรับความผิดฐาน

4.1 ไม่หยุดหลังเส้นให้หยุดรถ ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)

4.2 ขับรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น

4.3 ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์ของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที

4.4 แข่งรถในทาง

วิธีการบันทึก

ตามข้อกำหนด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.ได้กำหนดให้บันทึกด้านหลังของใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ทำการยึดจากผู้ขับขี่ ภายหลังจากที่ได้เขียนใบสั่งให้ผู้ขับขี่

บทลงโทษสำหรับผู้ที่ฝ่าฝืนการบันทึกคะแนน 16 ฐานความผิด มีดังนี้คือ

1. ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดใน 16 ฐานความผิดนี้ จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ หลังจากนั้นก็จะถูกบันทึกคะแนนตามฐานความผิดที่กำหนดไว้

2. กรณีทำความผิดในข้อหาเดียวกันซ้ำ 2 ครั้ง ในระยะเวลา 1 ปี นอกจากผู้ขับขี่จะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ให้เกิดความเข็ดหลาบแล้วยังจะต้องมีการอบรมวิชาการจราจรอีก เป็นเวลา 3 ชั่วโมง และจะต้องมีการทดสอบ ในการทดสอบผู้ขับขี่จะต้องทำคะแนนให้ได้เกินกว่าร้อยละ 50 จึงจะได้ใบอนุญาตขับขี่คืน

3. กรณีถูกบันทึกคะแนนเกินกว่า 60 คะแนน จะถูกพักใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน

4. กรณีทำความผิดซ้ำข้อหาเดียวกันและเกินกว่า 60 คะแนนด้วย จะต้องทำการอบรมทดสอบ และถูกสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ด้วย

5. ผู้ขับขี่ในระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือทั้งจำทั้งปรับ

เมื่อทราบถึงแนวความคิดเกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 แล้ว เราจึงควรจะทราบถึงบุคคลที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบโดยตรงต่อการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งหากเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบกฎหมายกำหนดก็ย่อมจะทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรเป็นไป

อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นเกราะกำบังตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี แต่หากไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามกฎระเบียบที่วางไว้แล้ว ก็ยิ่งจะทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรไม่ประสบผลสำเร็จ และตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเองก็อาจถูกร้องเรียนหรือถูกผู้บังคับบัญชาตำหนิได้ ดังนั้นจึงควรมีการเรียนรู้บทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานให้สามารถปฏิบัติงาน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีคำที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอยู่ 2 คำ ได้แก่

เจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 4 (37) พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ) หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร เช่น ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล หรือ ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

พนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 4 (38) พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ) หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในท้องถนน ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในการควบคุมหรืออำนวยความสะดวกในด้านการจราจรก็ตาม

หน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร แบ่งออกเป็น 2 ประการ ได้แก่

1. ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ได้แก่ หน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการจับกุมผู้ฝ่าฝืนและกระทำผิดกฎหมายอาญา, พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ, พ.ร.บ.รถยนต์ฯ, พ.ร.บ.ขนส่งฯ ซึ่งล้วนแต่เป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาทั้งสิ้น ดังนั้นเมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งที่ฝ่าฝืนมาตราในกฎหมายดังกล่าว ตำรวจจราจรก็ย่อมมีอำนาจจับกุมในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา นอกจากนี้แล้วตำรวจจราจรยังมีหน้าที่อื่น ๆ ซึ่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร เช่น

1.1 การให้สัญญาณจราจร ไม่ว่าจะเป็นสัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีดก็ตาม (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 24, 25)

1.2 การแสดงเครื่องหมายจราจร (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 28)

1.3 การจัดการจราจรชั่วคราว ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ ตามที่เห็นสมควรเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในขณะนั้น (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 138)

1.4 การจับกุมโดยการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร การเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่หรือว่ากล่าวตักเตือน (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 140)

1.5 การสั่งให้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้องหยุด หรือรถที่มีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 142)

1.6 การเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องมือบังคับรถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 50 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2535 มาตรา 12)

1.7 การทดสอบผู้ขับขี่เพื่อพิสูจน์ว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่รถหรือไม่ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 142 วรรคสอง)

2. หน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) กำหนด ได้แก่ หน้าที่ของรองสารวัตรจราจรและตำรวจจราจร ที่กำหนดไว้ในคำสั่งกรมตำรวจ ที่ 507/2538 ลงวันที่ 30 เมษายน 2538 เรื่องการกำหนดหน้าที่การงานของข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจนครบาลตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจ

หน้าที่ของรองสารวัตรจราจร

1. จัดการและควบคุมการจราจร เช่น การดูแลเจ้าหน้าที่ให้อยู่ปฏิบัติหน้าที่ตามจุดที่กำหนด ซึ่งสามารถพิจารณาเปลี่ยนแปลงได้ตามเหตุผลความจำเป็น รวมทั้งการติดต่อประสานงานในกรณีเกิดปัญหาความขัดแย้งด้านการจราจร

2. ศึกษารวบรวมเก็บสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในการจราจร เช่น การเก็บสถิติอุบัติเหตุจราจร

3. ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจจราจร อบรมชี้แจงให้รู้สภาพปัญหาจราจร กฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ฝึกอบรมระเบียบวินัย

4. สอดส่องตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและแก้ไขข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน

5. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

6. จัดการอุบัติเหตุเบื้องต้น เช่น แจ้งพนักงานสอบสวน รักษาสถานที่เกิดเหตุ ปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บเบื้องต้น

7. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม เสนอผู้บังคับบัญชาที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

8. จับกุมผู้กระทำผิดซึ่งหน้า ซึ่งถ้าหากไม่จับกุมทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนีหรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีก็ได้

9. ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่นตามความเหมาะสม

10. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลัน หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ในการระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ

11. ช่วยสารวัตรจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตหน้าที่คำสั่งที่กำหนด

หน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

1. จัดการควบคุมการจราจร ตามที่รองสารวัตรหรือสารวัตรจราจรสั่งการ

2. ศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติเกี่ยวกับการจราจร ตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรสั่งการ และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

3. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

4. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่ง หรือออกใบสั่ง จับกุม ผู้ละเมิดกฎ ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

5. จัดการรักษาสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น แยกรถคู่กรณีให้พ้นการกีดขวางการจราจรตามความเหมาะสม พร้อมทั้งทำแผนที่สังเขปไว้ ให้ปรากฏตำแหน่งของร่องรอยพยานหลักฐาน เช่น ตำแหน่งรถที่หยุดอยู่หลังการเฉี่ยวชน ตำแหน่งของผู้บาดเจ็บหรือตาย

6. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้เสนอต่อรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร

7. จับกุมผู้กระทำผิดซึ่งหน้า ซึ่งถ้าหากไม่จับกุมในทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีก็ได้

8. ให้ความช่วยเหลือแก่เจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ในการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม

9. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลัน หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ในการระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

10. ช่วยงานอื่น ๆ

กองบังคับการตำรวจนครบาล 6

กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 เป็นหน่วยงานหนึ่งในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งได้รับการจัดตั้งขึ้นตั้งแต่วันที่ 31 พฤษภาคม 2540 เป็นต้นมา ตามความในพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 แก้ไขเพิ่มเติมพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พ.ศ.2539 และประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง กำหนดหน่วยงาน เขตอำนาจ และเขตพื้นที่ปกครองของหน่วยราชการในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล กรมตำรวจ พ.ศ. 2540 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การปฏิบัติราชการภายในกรมตำรวจเกิดความคล่องตัว มีประสิทธิภาพ และเหมาะสมกับสภาพงานในปัจจุบัน รวมทั้งมีหน่วยงานในสังกัดและเขตอำนาจการรับผิดชอบครอบคลุมพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

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

โดยที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 เป็นหน่วยงานระดับกลาง ซึ่งจะต้องทำหน้าที่บริหารและควบคุมการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานในสังกัดให้เป็นไปตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองบัญชาการตำรวจนครบาล หรืออีกนัยหนึ่งก็คือมีหน้าที่ในการนำนโยบาย

ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไปปฏิบัติให้ปรากฏผลเป็นรูปธรรมอย่างแท้จริง ทั้งในส่วนของการถวายอารักขาและรักษาความปลอดภัยต่อองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและพระบรมวงศานุวงศ์ การบำบัดบำรุงสุข การให้ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินตลอดจนการให้บริการแก่ประชาชนตามอำนาจหน้าที่ของตำรวจภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบ จึงจำเป็นจะต้องร่วมกันปฏิบัติราชการให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพและสอดรับกับแนวนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองบัญชาการตำรวจนครบาลตลอดจนสภาพปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการจราจร หรือปัญหาสังคมอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่รับผิดชอบซึ่งส่วนใหญ่เป็นชุมชนเมืองและย่านธุรกิจที่มีประชาชนอยู่อย่างหนาแน่น ประกอบกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีคำสั่งที่ 1199/2540 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2540 กำหนดนโยบายเน้นหนักประจำปี พ.ศ.2541 ขึ้น 5 ประการ เพื่อให้ทุกหน่วยได้ยึดถือเป็นหลักในการปฏิบัติให้บังเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จึงได้กำหนดมาตรการเพิ่มความเข้มในการปฏิบัติงาน ให้ข้าราชการตำรวจในสังกัดได้ยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติให้ปรากฏผลเป็นรูปธรรม ตามนโยบายสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกองบัญชาการตำรวจนครบาลได้อย่างแท้จริง

ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม (Structural-Functional Theory)

ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยม มีสมมติฐานว่าสังคมเป็นเสมือนสิ่งมีชีวิต ซึ่งย่อมมีส่วนประกอบต่าง ๆ เพื่อทำหน้าที่ย่อย ๆ และรวมกันเข้าเป็นระบบ รวมกันเป็นโครงสร้างของสังคม จึงได้ชื่อว่าเป็นทฤษฎีโครงสร้างและการหน้าที่นิยม (งามพิศ สัตย์สงวน 2545 : 23)

แนวความคิดของทฤษฎีนี้ เริ่มต้นจากแนวความคิดที่ว่าในระบบสังคม (System) หนึ่ง ๆ นั้นประกอบด้วยระบบย่อย ๆ (Sub - system) หลาย ๆ ระบบ และระบบย่อยแต่ละระบบนั้นจะรวมกันเข้าเป็นระบบใหญ่ ในระบบต่าง ๆ เหล่านั้นจะมีการประสานเข้าด้วยกันเพื่อให้เกิดดุลยภาพ ซึ่งในบางครั้งระบบของสังคมอาจมีการเจริญรุ่งเรือง หรือเสื่อมถอยได้ แต่ในระบบนั้นก็จะต้องเกิดดุลยภาพเกิดอยู่แล้ว ดุลยภาพดังกล่าวเรียกว่าเป็นดุลยภาพเคลื่อนที่

นักสังคมวิทยาที่ใช้ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่นิยมมองเห็นสังคมมีลักษณะดังนี้

1. สังคมเป็นเสมือนระบบ ๆ หนึ่งที่มีหลายระบบย่อยเข้ามาทำหน้าที่ของแต่ละระบบเป็นการประสานเพื่อให้เกิดความสอดคล้องพึ่งพาอาศัยกันและรักษาดุลยภาพ

2. เมื่อสังคมเป็นระบบที่ต้องบำรุงรักษาตนเอง สังคมก็จะต้องพยายามรักษา หรือดำรงการพึ่งพาอาศัยและรักษาไว้ซึ่งดุลยภาพ

3. เมื่อเป็นดังนั้น การวิเคราะห์ระบบของของสังคมวิทยา จึงมุ่งเน้นไปในเรื่องความต้องการจำเป็นของส่วนประกอบต่าง ๆ ของสังคม เพื่อการรักษาการพึ่งพาและการรักษาดุลยภาพของระบบเอาไว้

4. ในระบบที่มีความต้องการจำเป็นนี้ สังคมจะต้องมีโครงสร้างเพื่อเป็นหลักประกันในการพึ่งพาดุลยภาพ และการมีชีวิต ซึ่งโครงสร้างต่าง ๆ หลาย ๆ โครงสร้างอาจสามารถสนองความต้องการจำเป็นอันเดียวก็ได้ แต่ก็มีโครงสร้างที่มีจำนวนจำกัดเท่านั้นที่สามารถสนองความต้องการความจำเป็นใด ๆ หรือความต้องการจำเป็นหลายอย่างได้ในขณะเดียวกัน (สัญญา สัญญาวิวัฒน์, 2536 : 26)

ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ มองสังคมในฐานะที่เป็นกลุ่มที่ร่วมมือประสานกันเป็นร่างแหที่มีระเบียบ กระทำการในท่าที่เป็นระเบียบสอดคล้องกับกฎเกณฑ์และค่านิยมของสมาชิกส่วนมาก สังคมเป็นระบบที่มั่นคงมีแนวโน้มที่มุ่งต่อความสมดุล หมายความว่าแนวโน้มที่จะรักษาระบบที่กระทำการได้สมดุล และมีความจำเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (สัญญา สัญญาวิวัฒน์ 2538)

นักสังคมวิทยาที่มีชื่อเสียงของทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ คือ Tallcott Parsons และโรเบิร์ต เมอร์ตัน ได้กล่าวถึงกลุ่มต่าง ๆ ว่าจะต้องทำหน้าที่ของตนเองให้ดี เพราะกลุ่มต่าง ๆ ผู้ที่อยู่ในกลุ่มจะต้องทำหน้าที่ของตนเพราะถือว่าเป็นการทำหน้าที่ เช่น ครอบครัวก็ต้องทำหน้าที่ในการให้การเลี้ยงดูบุตรหลาน ให้การศึกษา ในขณะเดียวกันเมื่อบุตรหลานเติบโตก็ต้องทำหน้าที่ในการเลี้ยงดูพ่อแม่ตามสภาพความเป็นอยู่ของตน เป็นการทำหน้าที่ของแต่ละบุคคลภายในกลุ่ม เพื่อให้กลุ่มสามารถดำรงอยู่ได้

สาระสำคัญของทฤษฎีนี้ได้แก่

1. สังคมจะต้องมีโครงสร้างที่ประกอบขึ้นจากหน่วยต่าง ๆ
2. ผู้ที่อยู่ในกลุ่ม ในหน่วยต่าง ๆ จะต้องทำหน้าที่ของตนเอง
3. การทำหน้าที่เพื่อให้กลุ่ม หรือหน่วยของตนเกิดความมั่นคง
4. การทำหน้าที่ ของกลุ่มใช้บรรทัดฐานที่กลุ่มหรือหน่วยได้เคยปฏิบัติมาเป็นแนวทางในการทำหน้าที่

ถามที่เกิดขึ้นที่นักสังคมวิทยากลุ่มโครงสร้าง-หน้าที่นิยมได้มีการถามกันเสมอก็คือ สังคมคือโครงสร้างที่เกิดจากการรวมตัวกันของกลุ่มย่อย ๆ หลายกลุ่ม ต่างก็ทำหน้าที่ของตนทำให้สังคมเกิดความสมดุลย์ แต่เมื่อใดก็ตามที่การทำหน้าที่ของระบบย่อย ๆ หรือการทำหน้าที่ของกลุ่มเล็ก ๆ เหล่านี้ไม่เป็นไปอย่างประสานต่อเนื่องกันย่อมจะก่อให้เกิดปัญหาที่ตามมาหลายประการ ดังเช่นปัญหาจราจรก็เป็นปัญหาหนึ่งที่เกิดขึ้นจะเห็นได้ว่าหน่วยย่อยของสังคมต่างก็ไม่ทำหน้าที่ของตน ซึ่งเกิดจากปัญหาการเพิ่มขึ้นอย่างมากของปริมาณรถในแต่ละวัน ปัญหาถนนไม่เพียงพอ คุณภาพของรถที่นำมาใช้ วัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งเป็นปัญหาที่จะต้องได้รับการแก้ไขให้หมดไปทั้งสิ้น เช่น ในเรื่องของถนนก็ต้องมีการสร้างถนนให้มีปริมาณเพิ่มขึ้น ในเรื่องปริมาณรถก็ต้องมีการออกกฎหมายควบคุมปริมาณการจดทะเบียนของรถมีการควบคุมปริมาณของรถให้เกิดความเหมาะสม ซึ่งก็เหมือนการที่หน่วยย่อยแต่ละหน่วยต่างทำหน้าที่ของตน แล้วปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นก็จะบรรเทาเบาบางหรือลดความรุนแรงลงได้ (งามพิศ สัตย์สงวน 2545 : 25)

ทฤษฎีโครงสร้างและสภาวะไร้ระเบียบ (Social Structure and Anomie)

แนวความคิดนี้เชื่อว่า สังคมจะต้องมีโครงสร้างมีความเป็นระเบียบ มีกฎเกณฑ์ที่สมาชิกทุกคนจะต้องปฏิบัติตาม การเสียระเบียบเกิดขึ้นเพราะสมาชิกในสังคมละเมิดกฎเกณฑ์ หรือกฎระเบียบของสังคม ซึ่งการละเมิดอาจเกิดขึ้นมาจากสาเหตุ 3 ประการ ดังนี้คือ

1. การไร้กฎเกณฑ์
2. ความขัดแย้งของกฎเกณฑ์ เป็นภาวะที่คนเราถูกบีบบังคับให้กระทำการใดหรือสิ่งใดที่ตรงข้ามกับความรู้สึก หรือขัดแย้งกับกฎเกณฑ์
3. การฝ่าฝืน เป็นภาวะที่คนเรารู้สึกว่าการฝ่าฝืนไม่ก่อให้เกิดโทษหรือเกิดประโยชน์กับตนแต่อย่างใด เช่น ในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงของผู้ขับขี่หากเมื่อใดก็ตามที่เขารู้สึกว่าการฝ่าฝืนของเขาจะไม่ถูกลงโทษเขาย่อมกล้าที่จะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงนั้น แต่เมื่อใดก็ตามที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่บริเวณนั้นผู้ขับขี่ก็ไม่กล้าฝ่าฝืน

นักสังคมวิทยาที่ได้กล่าวถึงสังคมไร้ระเบียบ (Anomie) มีอยู่ดังนี้คือ

1. ออกัสต์ คองต์ เป็นนักสังคมวิทยาคนแรกที่ได้นำเอาหลักทางด้านวิทยาศาสตร์เข้ามาใช้ในเรื่องการศึกษาทางสังคมวิทยาเป็นท่านแรก เป็นผู้ที่ทำให้การศึกษาทางด้านสังคมวิทยาได้รับการยอมรับมากขึ้น ออกัสต์ คองต์ ได้ทำการศึกษาด้านระเบียบของสังคมโดยได้กล่าวถึงเรื่อง

พฤติกรรมเบี่ยงเบนว่าเป็นผลมาจากปัญหาด้านชีววิทยา จิตวิทยา และปัญหาทางด้านจิตใจ และเป็นที่มาของการไร้ระเบียบในสังคม

2. เดร์อกไคม์ เป็นนักสังคมวิทยาที่ได้กล่าวถึงเรื่องการไร้ระเบียบทางสังคมหรือ (Anomie) ไว้ว่า ตามปกติคนเราโดยทั่วไปมีความต้องการในเรื่องต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความร่ำรวย การเป็นผู้มีชื่อเสียง มีเกียรติยศ ซึ่งเป็นความต้องการของคนเราโดยทั่วไป แต่ในการไปสู่เป้าหมายที่ต้องการ หากคนผู้นั้นกระทำการตามที่สังคมหรือคนส่วนใหญ่ปฏิบัติก็คงไม่เกิดปัญหา เช่นในเรื่องการต้องการเป็นคนร่ำรวยหากคนผู้นั้นตั้งใจทำมาหากิน รู้จักประหยัด อดออม ไม่ใช้จ่ายฟุ่มเฟือย เขาก็สามารถที่จะร่ำรวยได้ แต่ต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนาน ในขณะที่อีกทางหนึ่งหากต้องการร่ำรวย แต่ไม่อยากทำงานหนัก ไม่อยากเหนื่อย และใช้ระยะเวลาสั้นก็ต้องหากรรมวิธีในที่จะให้ได้มาซึ่งความร่ำรวย วิธีการที่ผิด ๆ ก็อาจถูกใช้นำมาซึ่งการเป็นอาชญากรสุดท้ายก็นำไปสู่การฆ่าตัวตาย ซึ่งเดร์อกไคม์ได้เสนอแนวทางการแก้ไขไว้ว่า ต้องพยายามลดความต้องการของตนลงให้มีความเหมาะสมกับฐานะหรือสภาพของตน และหันมาใช้หลักทางศาสนาเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจและใช้ขัดเกลาจิตใจ

3. โรเบิร์ต เค เมอร์ตัน นักสังคมวิทยาที่ได้กล่าวถึงเรื่องการไร้ระเบียบทางสังคมและพฤติกรรมเบี่ยงเบนไว้ว่า ตามปกติคนเรามีความเป็นอาชญากรอยู่ในตัวของแต่ละคน หากเมื่อใดก็ตามที่มีโอกาสก็จะแสดงออกซึ่งพฤติกรรมเหล่านั้น และในตัวคนเรานั้นก็มีการตั้งจุดมุ่งหมายของชีวิตเอาไว้ว่าต้องการเป้าหมายของชีวิตเป็นอย่างไร แต่ในการไปสู่เป้าหมายของตนเองนั้นวิธีการที่จะนำไปสู่เป้าหมายเป็นวิธีการที่ถูกต้องหรือไม่ ถ้าวิธีการที่ถูกต้องตามกฎเกณฑ์ของสังคมก็ไม่เกิดปัญหาหรือทำให้สังคมไร้ระเบียบ แต่เมื่อใดที่วิธีการไม่ถูกต้องย่อมทำให้มีการเสียระเบียบในสังคมได้ เช่น อยากร่ำรวยวิธีการถูกต้องก็คือขยันทำมาหากิน หากวิธีการไม่ถูกต้องก็คือ การค้ายาเสพติด การฉ้อราษฎร์บังหลวง เป็นต้น สำหรับแนวทางการแก้ไขของ เมอร์ตันก็คือการให้การศึกษา ไม่ว่าจะเป็นการสอนวิชาชีพ เพื่อให้เป็นวิชาชีพให้เขาสามารถทำงานและหาเลี้ยงชีพได้ตามสภาพของเขา เกี่ยวกับเรื่องสังคมไร้ระเบียบก็คือ เกิดจากการที่ความมุ่งหวังของตนเองไม่สมหวังดังตั้งใจและความล้มเหลวของกฎเกณฑ์ของสังคม โครงสร้างของสังคมเป็นความกดดัน เช่นปัญหาเรื่องอาชญากรรม เมอร์ตันได้มีการนำเสนอว่าเป็นสิ่งที่ตอบสนองความต้องการของคนเราในบางสถานการณ์ ในขณะที่คนเรามีความต้องการที่ไม่มีที่สิ้นสุด มีความทะเยอทะยาน อาจเป็นสาเหตุให้มีการฝ่าฝืนระเบียบของสังคม เมอร์ตันได้ให้เหตุผลต่อไปอีกว่าโครงสร้างทางสังคมและสภาพแวดล้อมเป็นทั้งแรงกดดันและตัวกระตุ้นให้บุคคลทำการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคมในบางสังคมพบว่าผู้ที่กระทำความผิดไม่ใช่ผู้ที่กระทำความผิดโดยเป็นอาชญากรโดยอาชีพ หรือได้กระทำ

ผิดเพราะความจงใจ แต่ได้กระทำความผิดเพราะโครงสร้างทางสังคมและสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญ (งามพิศ สัตย์สงวน : 2545)

กล่าวโดยสรุป สภาพไร้กฎเกณฑ์ หรือ (Anomie) คือสภาพอันสลับซับซ้อนที่ประกอบด้วยความยากจน การขาดโอกาสในการไปสู่ความสำเร็จ จะทำให้เกิดความสับสนในทางวัฒนธรรม ค่านิยมที่ไม่เหมาะสมก็จะเกิดขึ้น สิ่งที่คนในสังคมต้องการก็คือการไปสู่เป้าหมายที่ตนต้องการโดยไม่สนใจวิธีการ โดยสิ่งที่คนทั่วไปสนใจก็คือเป้าหมายเป็นสำคัญ (สัญญา สัญญาวิวัฒน์ : 2539)

ทฤษฎีความขัดแย้ง (Conflict Theory)

ตามทัศนะของแซมบลิสและไซด์แมน (Chambliss and Seidmen :1971. อ้างถึงในปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. 2530 : 111) กระบวนการนิติบัญญัติสนใจตอบสนองเฉพาะอุปสงค์ของกลุ่มที่มีอำนาจในทางสังคม ด้วยเหตุนี้ พฤติกรรมเบี่ยงเบนโดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมอาชญากรจึงไม่ใช่ประเด็นปัญหาทางศีลธรรม แต่เป็นประเด็นปัญหาทางการเมือง แซมบลิสและไซด์แมนได้พัฒนา “ทฤษฎีกระบวนการนิตินัย” (Theory Legal Process) ซึ่งประกอบด้วย 21 บททฤษฎี สาระสำคัญของทฤษฎีกระบวนการนิตินัยพอสรุปได้ดังนี้ คือ

1. ในสังคมซับซ้อน อำนาจทางการเมืองผูกพันอย่างใกล้ชิดกับตำแหน่งทางสังคม
2. กลุ่มที่มีตำแหน่งทางเศรษฐกิจและการเมืองยิ่งสูงขึ้น ย่อมมีโอกาสสะท้อนความคิดเห็นของตนให้ปรากฏในกฎหมายมากยิ่งขึ้น
3. กฎหมายซึ่งกำหนดโทษเกี่ยวกับพฤติกรรมบางประเภทของบุคคลที่มีตำแหน่งทางสังคมต่ำมักมีการบังคับใช้อย่างเด็ดขาด ในขณะที่กฎหมายซึ่งบัญญัติห้ามพฤติกรรมของบุคคลชั้นกลางและชั้นสูงมักถูกละเลยในการบังคับใช้
4. ในกรณีที่มีการบัญญัติกฎหมายอย่างเป็นกลาง ซึ่งบุคคลในทุกชนชั้นมักละเมิดอย่างเท่าเทียมกันยิ่งผู้กระทำความผิดมีตำแหน่งทางสังคมต่ำลงเพียงใด การลงทัณฑ์ตามระวางโทษที่กำหนดไว้ยิ่งแน่นอนขึ้นเพียงนั้น
5. เมื่อมีการลงทัณฑ์ บุคคลซึ่งอยู่ในชนชั้นต่ำสุด มักได้รับโทษสูงสุด

โดยสรุปนักอาชญาวิทยาความขัดแย้งได้เสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมโดยการสร้างความเป็นธรรมขึ้นในสังคม กล่าวคือ อย่างน้อยที่สุด สังคมต้องบัญญัติและบังคับใช้กฎหมายอาญาเพื่อปกป้องสิทธิเสรีภาพของประชาชน โดยส่วนรวมไม่ใช่เฉพาะเพื่อผลประโยชน์ของนายทุนและผู้มีอำนาจในสังคม

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (The Deviant Behavior Perspective)

ทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ใด ๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้นอาจจะเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่น เด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อยกว่าเนื่องจากด้อยการศึกษา ด้อยทักษะ พวกเหล่านี้จะมารวมกลุ่มกัน เสพยาเสพติด ลักขโมย แต่ไม่ได้หมายความว่าคนที่มีโอกาสจำกัดทุกคนในการประกอบอาชีพจะต้องกลายเป็นผู้กระทำผิดเสมอไป เพราะจะต้องมีแรงจูงใจบางอย่าง เช่น หากกลุ่มยกย่องคนทำผิดหรือเป็นเพื่อนพวกมิจฉาชีพ บุคคลนั้นก็มีบรรยากาศจูงใจไม่น้อยให้กระทำผิด

คำว่า “เบี่ยงเบน” หมายถึง คุณสมบัติที่บอกลักษณะของบุคคล ไม่ว่าจะเป็นความบ๊อง ความพิลึก ความวิตถาร บ้า ขี้โกง คำเหล่านี้เป็นคำที่บอกลักษณะตรงข้ามกับบรรทัดฐานที่คนธรรมดาทั่วไปปกติปฏิบัติ (เสริน ปุณณะหิตานนท์, 2528 : 164)

เมอร์ตัน (Robert K. Merton) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่ละเมิดหรือเกินเลยไปจากบรรทัดฐานที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติ เช่น การละเมิดต่อกฎเกณฑ์ การละเมิดกฎหมาย หรือการกระทำที่มีลักษณะเป็นการท้าทายหรือแหวกแนว เช่น พวกปัญญาชน นักวิทยาศาสตร์ นักคิดนักเขียน เป็นต้น (อ้างถึงใน งามพิศ สัตย์สงวน 2545 : 29)

พาร์สัน (Tallcott Parsons) เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับความเบี่ยงเบนว่า สังคมมีความคาดหวังร่วนกัน เป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่เราควรจะกระทำตามบทบาทที่สังคมกำหนดไว้ การที่บุคคลละเมิดบรรทัดฐานนั้นประกอบด้วยองค์ประกอบคือ ตัวผู้ละเมิด สถานการณ์ขณะนั้นที่อำนวยให้และแรงจูงใจทีจะผลักดันให้เกิดการกระทำผิด (Parsons อ้างถึงใน สมศักดิ์ บุญถม.2540 :20)

โคเฮน (Cohen) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นการละเมิดความคาดหวังของสถาบันซึ่งความคาดหวังที่มีการรับรู้และการมีส่วนร่วมซึ่งเป็นเสมือนความชอบธรรมในระบบสังคมมโนทัศน์เบี่ยงเบนโดยนัยของมัน คือมโนทัศน์ของระเบียบแบบแผนซึ่งเกิดจากการปฏิบัติจนเป็นบรรทัดฐานของสังคมแต่ในทิศทางตรงกันข้าม ความเบี่ยงเบนเป็นส่วนที่แตกต่างไปจากส่วนของการมีส่วนร่วมในกลุ่มที่กระทำตามระเบียบ แบบแผน การที่จะเข้าใจถึงพฤติกรรมเบี่ยงเบนจะต้องมีการพิจารณาถึงปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ระบบสังคมที่บุคคลถือว่า ตนเป็นสมาชิกอยู่

2. กฎเกณฑ์ต่อระบบสังคมนั้น

3. พฤติกรรมเบี่ยงเบน ควรจะหมายความรวมถึงพฤติกรรมที่ละเมิดต่อกฎของสังคม ซึ่งอาจเกิดจากความบังเอิญหรือความประมาทซึ่งอาจดำเนินการแก้ไขได้ และอาจเกิดจากพฤติกรรมที่เกิดจากนิสัย หรือจิตใจ

4. การกระทำที่ถือว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนนั้น เป็นได้ทั้งการกระทำของบุคคล หรือของสังคมหมู่คณะ (Cohen , 1965 : 31-37, อ้างถึงใน งามพิศ สัตย์สงวน, 2545 : 30)

เบกเกอร์ (Becker 1963 : 9) ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า “กลุ่มทางสังคมได้สร้างความเบี่ยงเบนขึ้นมาโดยอาศัยกฎเกณฑ์ดังกล่าว ความเบี่ยงเบนจึงไม่ใช่คุณลักษณะของการกระทำที่บุคคลกระทำ แต่เป็นผลตามมาของการใช้กฎเกณฑ์หรือการลงโทษของคนอื่น ๆ ที่มีต่อผู้กระทำความผิด ผู้เบี่ยงเบนคือ คนซึ่งถูกการประทับตราถูกใช้เป็นผลสำเร็จ พฤติกรรมเบี่ยงเบนคือพฤติกรรมที่คนอื่นประทับตรา...”

เพราะฉะนั้น ความเบี่ยงเบนจึงเป็นผลตามมาของการตอบสนองของคนอื่นที่มีต่อการกระทำของบุคคล การที่พฤติกรรมนั้นละเมิดกฎเกณฑ์ทางสังคมยังไม่เพียงพอที่จะกลายเป็นผู้เบี่ยงเบน แต่ยังขึ้นอยู่กับปฏิกิริยาของผู้อื่นในสังคมที่มีต่อผู้ละเมิดกฎ

การเบี่ยงเบนคือ พฤติกรรมที่กลุ่มหรือสังคมเห็นว่าผิดไปจากบรรทัดฐานที่คนทั่วไปก่อให้เกิดการต่อต้าน และลงโทษผู้กระทำผิด การเบี่ยงเบนที่เห็นชัดเจนที่สุดคือ อาชญากรรม หรือการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายอาญา เช่น ฆาตกรรม ติดยาเสพติด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และการที่จะระบุว่าพฤติกรรมใดเบี่ยงเบนหรือไม่นั้นไม่อาจจะระบุได้ตายตัว เช่น เกย์ ซึ่งในอดีตถือว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน แต่ปัจจุบันสังคมยอมรับและไม่รังเกียจ

ผู้เบี่ยงเบนคือ คนที่ทำผิดบรรทัดฐานทุกคนคือผู้เบี่ยงเบนหรือไม่ เราจะพบว่าเกือบทุกคนต้องเคยกระทำผิดกฎหมายหรือจารีตประเพณีมาแล้วไม่มากก็น้อย เช่น การกระทำผิดกฎจราจร ไม่ว่าจะเป็นการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หรือไม่ข้ามทางม้าลาย แต่การกระทำผิดดังกล่าวไม่ได้ทำให้ผู้กระทำความผิดเบี่ยงเบนไปโดยอัตโนมัติปัจจัยที่กำหนดว่าใครเป็นผู้เบี่ยงเบนขึ้นอยู่กับสังคมหรือคนอื่น ๆ ในสังคมเป็นสำคัญ ดังนั้นการกระทำความผิดกฎจราจรนั้นจะถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเมื่อผู้อื่นในสังคมเห็นว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎและประณามว่าไม่ดี และในทำนองเดียวกัน ตำรวจจราจร

มีหน้าที่รักษากฎระเบียบการจราจร แต่กลับละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงถือเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนของตำรวจจราจร

ทฤษฎีแรงจูงใจ (Motivation Theory)

เฮอร์ซเบิร์ก (Frederick Herzberg) เป็นผู้เสนอทฤษฎีสองปัจจัยเพื่อใช้ในการจูงใจ นอกจากนี้เฮอร์ซเบิร์กและเพื่อนได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่องานของวิศวกรและนักบัญชี จำนวน 200 คน สรุปได้ว่า ความพอใจและไม่พอใจไม่ได้มีสาเหตุมาจากปัจจัยเพียงปัจจัยเดียว แต่มีปัจจัย 2 ปัจจัยคือ ปัจจัยจูงใจ (Motivation factors) และปัจจัยค้ำจุน (hygiene factors)

ปัจจัยจูงใจ (Motivation factors) เป็นปัจจัยที่เกี่ยวกับงานโดยตรง เป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ปฏิบัติงานชอบและรักงาน ทำให้งานในองค์กรมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 5 ประการ

1. ผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงาน (achievement) การที่บุคคลสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ และรู้จักป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นได้ เมื่อผลงานสำเร็จจะเกิดความรู้สึกพอใจในผลสำเร็จของงานนั้น

2. การได้รับการยอมรับนับถือ (recognition) การได้รับการยอมรับนับถือจากบุคคลต่าง ๆ เช่น ผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน บุคคลในหน่วยงาน จะทำให้ผู้ปฏิบัติงานงานชอบและรักงานนั้น

3. ลักษณะของงานที่ปฏิบัติ (work itself) เป็นงานประเภทใด เช่น เป็นงานที่ท้าทายหรือไม่ เป็นงานที่ได้ให้โอกาสในการแสดงความคิดเห็นหรือไม่อย่างไร เพื่อจูงใจให้บุคคลอยากทำงาน

4. ความรับผิดชอบ (responsibility) ความพึงพอใจที่เกิดขึ้นจากการที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบงานใหม่ ๆ และมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ

5. ความก้าวหน้า (advancement) การได้รับการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง เป็นสิ่งที่จูงใจให้บุคคลอยากทำงาน

ปัจจัยค้ำจุน (hygiene factors) เป็นปัจจัยที่คงไว้ซึ่งแรงจูงใจในการทำงานของบุคคลให้มีอยู่ตลอดเวลา ถ้าไม่มี หรือไม่สอดคล้องอาจทำให้บุคคลในองค์การไม่ชอบงานได้

1. เงินเดือน (salary)

2. โอกาสที่จะได้รับความก้าวหน้า (possibility of growth) รวมทั้งความก้าวหน้าในการได้รับความก้าวหน้าในทักษะวิชาชีพด้วย

3. ความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงาน (interpersonal relation with superior, subbordinate, peers) ลักษณะที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงาน

4. ตำแหน่งหน้าที่ (Status) ในหน่วยงาน เป็นที่ยอมรับนับถือของสังคม ความมีเกียรติและศักดิศรี

5. นโยบายและการบริหาร (company policy and administration)

6. สภาพการทำงาน (working condition) ได้แก่สภาพการทำงานโดยทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นแสง เสียง อากาศ รวมทั้งสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ

7. ความเป็นอยู่ส่วนตัว (personal life) เช่น การมีครอบครัวที่มีความอบอุ่น ก็ทำให้บุคคลสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มความสามารถ

8. ความมั่นคงปลอดภัยในการทำงาน (security) ได้แก่ การที่บุคคลมีความรู้สึกว่าการทำงานของเขามีความปลอดภัยในการทำงาน ประสิทธิภาพในการทำงานย่อมสูงตามไปด้วย

9. วิธีการปกครองของผู้บังคับบัญชา (supervision - technical) ได้แก่ การทำงานของผู้บังคับบัญชาเป็นอย่างไร ให้ความเป็นธรรมกับผู้ใต้บังคับบัญชาได้ขนาดไหน รู้จักการสร้างความสามัคคีในหน่วยงานหรือไม่ (อ้างถึงใน สราวุธ คำเหลือง 2540 : 61-63)

นอกจากนี้ยังมีผู้ให้คำจำกัดความหมายของคำว่า “ แรงจูงใจ “ ไว้ดังต่อไปนี้คือ

สิทธิโชค วรานุสันติกูล (2524 : 19) กล่าวว่า แรงจูงใจ คือสภาวะการณ์ในตัวอินทรีย์ที่กระตุ้นให้อินทรีย์ แสดงพฤติกรรมไปในทิศทางที่กำหนดไว้แล้ว เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายที่อินทรีย์ต้องการ

สงวน สุทธิเลิศอรุณ (2527 :85) กล่าวว่า แรงจูงใจ หมายถึง สิ่งจูงใจที่ทำให้เกิดการใช้พลังที่มีอยู่ในตัวบุคคล กระทำกิจกรรมเพื่อให้ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่ตนต้องการ

Guilford & Gray ได้ให้ความหมายว่า แรงจูงใจ คือสิ่งใดก็ตามที่เร่งเร้านำช่องทางและเสริมสร้างความปรารถนาในการประกอบกิจกรรมในตัวบุคคล (อ้างถึงในธงศักดิ์ บุญธนาธรรม.2531)

โสภา ชูพิกุลชัย (2528 : 119) ได้ให้ความหมายของแรงจูงใจไว้ว่า หมายถึง เหตุจูงใจที่ทำให้ความต้องการของมนุษย์ได้รับความพอใจและให้พฤติกรรมของมนุษย์บรรลุเป้าหมายโดยปราศจากภยันตรายหรือสภาพการณ์ที่ไม่พึงพอใจ

งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

งามพิศ สัตย์สงวน (2545) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้คือ

1.ศึกษาพฤติกรรมเบี่ยงเบนของคนขับรถประเภทต่าง ๆ รวมทั้งพฤติกรรมที่อาจทำให้เกิดปัญหาจราจรด้วย ประชากรที่ศึกษามากกว่า 800 คน

2.ศึกษาพฤติกรรมจราจรในบริเวณทางแยกที่การจราจรติดขัด 50 จุด ในเขต กรุงเทพฯ

3.ศึกษาพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบริเวณแยกที่มีการจราจรติดขัด และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งหมด 100 คน

ผลการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรมาก

โดยผู้วิจัยเลือกพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ 6 ประเภท ดังนี้คือ

1.รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีพฤติกรรมการขับขี่ต่อไปนี้ ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก 2 อันดับคือ

- 1.พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- 2. พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว

- 2.รถตุ๊กตุ๊ก มีพฤติกรรมการขับขี่ 3 อย่าง ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ดังนี้
  - 1.พฤติกรรมการหยุดรอผู้โดยสารนาน
  - 2.พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
  - 3.พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

3.รถแท็กซี่ มีพฤติกรรมการขับขี่ 3 อย่าง ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ดังนี้

1.พฤติกรรมการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย

2.พฤติกรรมแซงในที่คับขัน

3.พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

4. รถไมโครบัส มีพฤติกรรมการขับขี่ 2 อย่าง ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ดังนี้

1.พฤติกรรมการจอดรถในที่ห้ามจอด

2.พฤติกรรมการแซงในที่คับขัน

5.รถมินิบัส มีพฤติกรรมการขับขี่ 3 อย่าง ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ดังนี้

1. พฤติกรรมการแซงในที่คับขัน

2.พฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว

3. พฤติกรรมการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

6.รถเมล์ มีพฤติกรรมการขับขี่ 2 อย่าง ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมาก ดังนี้

1.พฤติกรรมการจอดรถกีดขวางการจราจร

2. พฤติกรรมการขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย

พฤติกรรมการขับรถที่มีปัญหามาก คือ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟสัญญาณจราจร (ยกเว้นคนขับไมโครบัส และรถเมล์) และพฤติกรรมการแซงในที่คับขัน (เว้นคนขับรถจักรยานยนต์ รับจ้าง คนขับ รถตุ๊ก ๆ และรถเมล์)

วิเชียร มุริจันทร์ (2541) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มประชากรคือผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุจราจร ในถนนวิภาวดีรังสิต และถนนที่ต่อเนื่อง หรือตัดผ่าน ในพื้นที่รับผิดชอบของ งาน 4 กองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจจราจร พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง , สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ,สถานีตำรวจนครบาลบางเขน ,และสถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน ใช้ระเบียบวิธีวิจัยโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 200 ชุด และสัมภาษณ์แบบเจาะลึกเป็นเครื่องมือในการศึกษาวิจัย

ผลการศึกษาพบว่า ในเรื่องอายุและการสมรสไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุคือ เพศ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่ รายได้ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ความรู้เรื่องกฎจราจร

สมศักดิ์ บุญถม (2541) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร อันได้แก่ปัจจัยด้าน อายุ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร ยศ รายได้ สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ กำลังเจ้าหน้าที่ ความทันสมัยของเครื่องมือในการปฏิบัติงาน กลุ่มประชากรคือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกองบังคับการตำรวจ

นครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 341 ราย ใช้ระเบียบวิธีวิจัยโดยใช้แบบสอบถามและสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคือ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร อายุของตำรวจจราจร และยศของตำรวจ มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ชัยรพ จุณณวัตต์.___(2541) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการเสนอแนะการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ โดยมุ่งเน้นที่พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มประชากรที่ศึกษาวิจัยคือกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างภายในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 300 คน ใช้ระเบียบวิธีวิจัยโดยใช้แบบสอบถาม สัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส ระยะเวลาในการขับขี่ การฝ่าฝืนกฎจราจร การเคยประสบปัญหาอุบัติเหตุ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนปัจจัยที่ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร คือ รายได้ และการมีใบอนุญาตขับขี่

นฤมล วิศรุ่งโรจน์ (2540) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมของผู้ค้าหาบเร่แผงลอย เกี่ยวกับปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม กับปัญหาจราจร โดยเน้นศึกษาพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร กลุ่มประชากรที่ศึกษาวิจัยคือ ผู้หาบเร่แผงลอยในเขตกรุงเทพมหานคร ในเขตราชเทวี เขตสัมพันธวงศ์ และเขตบางกะปิ จำนวน 258 ราย ใช้ระเบียบวิธีวิจัยโดยใช้แบบสอบถามเป็นหลัก

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่รับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรน้อย ไม่พอใจต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับความสะดวก เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรจะทำให้ตนเองไม่ได้รับประโยชน์ เชื่อว่าการปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรจะไม่เกิดประโยชน์

เพราะเจ้าหน้าที่รัฐบาลไม่จริงใจในการปฏิบัติงานและมีค่านิยมรักความสะดวกสบาย มีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมการไม่ยอมรับต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร

วสันต์ วนิชพิสิฐพันธ์ (2540)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการจอดรับ –ส่งผู้โดยสารของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาพฤติกรรม และปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารของผู้ขับรถแท็กซี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อค้นหาข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจราจร กลุ่มประชากรที่ทำการศึกษาวิจัยคือ ผู้ขับรถแท็กซี่ในบริษัทพระราม 9 ทรานสปอร์ต จำกัด จำนวน 335 ราย โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยคือ แบบสอบถาม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า รายได้ ระยะเวลาในการขับรถเฉลี่ยต่อวัน ประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุ และสภาพการใช้งานของรถ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ส่วน อายุ ระดับการศึกษา ความรู้เรื่องกฎจราจร ประสบการณ์ในการขับขี่ การถูกลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรจะมีผลต่อพฤติกรรมการจอดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร

สราวุธ คำเหลือง (2540)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรและปัจจัยที่มีผลต่อความสัมพันธ์การฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร กลุ่มประชากรที่ศึกษาวิจัยคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นพลตำรวจและชั้นประทวนในกรุงเทพมหานครจำนวน 360 ราย ระเบียบวิธีวิจัยโดยใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุน้อย
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพสมรส จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสถานภาพโสด

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีรายได้มาก

4. เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงดูมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีจำนวนบุคคลที่ต้องเลี้ยงน้อย

5. เงินเดือน และระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร ไม่มีผลต่อ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

มลฑลทัพน์ บุนนาค (2538) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องทัศนะของผู้ขับรถยนต์ และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และช่วยแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อวัดทัศนคติเกี่ยวกับการพิจารณาแก้ไขวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร

ผลการศึกษา พบว่า กฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ขาดความสะดวก เห็นควรพิจารณาแก้ไขวิธีการดำเนินการให้เกิดความเหมาะสม

เมื่อได้กำหนดกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรที่เหมาะสมแล้ว ย่อมทำให้กระบวนการยุติธรรมสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดได้ดีขึ้น เกิดผลในการบังคับและยับยั้งการกระทำผิด ก่อให้เกิดวินัยในการขับขี่

เพื่อให้การบังคับใช้ตามวิธีการที่เสนอนี้บังเกิดผล ผู้ศึกษาเห็นว่า ต้องมีการสนับสนุนทั้งงบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ประกอบกับการมีทัศนคติที่ดีในการเคารพกฎหมายจราจรของประชาชน

นิพนธ์ ภู่พันธ์ศรี (2536)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การนำนโยบาย การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ไปปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร บนถนนรามคำแหง ของสถานีตำรวจ

นครบาลหัวหมาก โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนรามคำแหง ของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก

ผลการศึกษาพบว่า ในการบังคับใช้กฎหมาย ควรดำเนินการกวดขันจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างได้ผล และมีความเสมอภาค ในด้านวิศวกรรมจราจร ควรมีการปรับปรุงโครงสร้าง การบริหารงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้สอดคล้องกับหลักสากล ส่วนในด้านการให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจรนั้น ควรมีการรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการจราจรเบื้องต้น การอบรมให้แก่ผู้กระทำผิดกฎจราจร ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างแท้จริง

ดรัสวัต เลอวงศ์รัตน์ (2539)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ตำรวจจราจรกับมลพิษในกรุงเทพมหานคร ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจพระนครเหนือ โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี ปัญหา อุปสรรคและการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในเขตมลพิษทางอากาศและเสียงสูงเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย สภาวะร่างกาย จิตใจ ครอบครัว และด้านคุ้มครองสวัสดิการของตำรวจจราจร ใช้ระเบียบวิธีวิจัยการวิจัยเชิงสำรวจเป็นหลัก โดยมีกลุ่มประชากรเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระดับชั้นประทวนจำนวน 155 คน จากกองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ ผลการศึกษาวิจัยสรุปได้ดังนี้คือ

1. ตำรวจจราจรชั้นประทวนของสถานีตำรวจนครบาลพระนครเหนือทั้งหมดเป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ย 37.6 ปี ส่วนใหญ่แต่งงานมีลักษณะครอบครัวเดี่ยว มีวุฒิการศึกษาระดับมัธยมตอนปลาย มีชั่วโมงในการปฏิบัติงาน 9.846 ชั่วโมงต่อวัน เคยตรวจโรคเฉลี่ยประจำปี 1.903 ครั้งต่อปี ผลสรุปของแพทย์ส่วนใหญ่เป็นโรคประสาทหูเสื่อม โรคความดันโลหิตสูง โรคความดันโลหิตสูง โรคถุงลมโป่งพองและภายในเลือดพบสารตะกั่ว โรคระบบทางเดินอาหารและโรคความเครียด

2. ด้านความรู้เกี่ยวกับมลพิษในอากาศและเสียงจากการจราจร ตำรวจจราจรระดับชั้นประทวนของกลุ่มตัวอย่างทั้งสอง ส่วนใหญ่มีความรู้ระดับปานกลาง ขณะปฏิบัติหน้าที่ ส่วนใหญ่ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันและแก้ไขเสียงดัง เนื่องจากต้องคอยรับฟังวิทยุสื่อสารที่พกติดตัวและไม่มีอุปกรณ์เพียงพอ

3. การประสบปัญหาเหล่านี้จากการปฏิบัติหน้าที่

3.1 ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตจราจรคับคั่ง ส่วนมากประสบปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่ของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ปัญหามลพิษที่ประสบอยู่ทุกวัน ปัญหาสวัสดิการที่พักอาศัย ปัญหาเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงาน ปัญหาสวัสดิการเมื่อเกิดการเจ็บป่วย และปัญหาภายในครอบครัว

3.2 ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตจราจรไม่คับคั่ง ส่วนใหญ่มีปัญหาเกี่ยวกับการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัญหาด้านเศรษฐกิจ การเงิน รายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย ปัญหาสวัสดิการที่พักอาศัย ปัญหาเกี่ยวกับสวัสดิการเมื่อเจ็บป่วย ปัญหาภายในหน่วยงาน ปัญหาชั่วโมงการทำงาน และปัญหาสุขภาพ

4. การทดสอบสมมติฐานและการวิจัย

4.1 จากสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตการจราจรคับคั่งและไม่คับคั่งจะได้รับผลกระทบจากปัญหาส่วนตัว เช่น สุขภาพไม่ดี เป็นคนใจร้อน เข้ากับผู้อื่นได้ยาก และได้รับผลกระทบจากปัญหาสุขภาพอันเนื่องจากการทำงาน เช่น โรคหอบหืด โรคภูมิแพ้ ความเครียดจากการทำงาน จะได้รับผลกระทบเกี่ยวกับชั่วโมงการทำงานที่แตกต่างกัน จะได้รับผลกระทบจากปัญหาเจ็บป่วยที่มีผลกระทบต่อครอบครัวที่แตกต่างกัน จะได้รับผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจการเงิน รายได้ไม่เพียงพอต่อรายจ่าย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4.2 ผลการศึกษาที่ได้ไม่ยอมรับสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตการจราจรคับคั่งและไม่คับคั่งกับปัญหาครอบครัว คู่สมรส ปัญหาเกี่ยวกับระบบราชการไม่เอื้ออำนวยต่อการทำงาน ปัญหาเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการเมื่อเจ็บป่วย ปัญหาเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน และปัญหาสวัสดิการไม่แตกต่างกัน ซึ่งแสดงว่าปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวไม่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งในเขตที่มีการจราจรคับคั่งและไม่คับคั่ง

5. ความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ แนวทางในการแก้ไขปัญหา

5.1 ด้านมลพิษทางอากาศและเสียงสูงจากการจราจรบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ควรจัดหาอุปกรณ์ป้องกันมลพิษให้เพียงพอ เช่น หน้ากากป้องกันควันพิษ อุปกรณ์ป้องกันเสียงดัง แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับรถที่มีควันดำและเสียงดัง กวดขัน จับกุมผู้ขับขี่ที่นำรถที่มีควันดำและเสียงดังที่นำมาใช้บนท้องถนน ลดจำนวนรถยนต์ให้น้อยลง รณรงค์ให้ผู้ขับขี่ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ และมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

5.2 ด้านสวัสดิการครอบครัว ควรมีกองทุนกลางสำหรับใช้เบิกค่ารักษาพยาบาลและค่าเลี้ยงดูบุตรไว้ใช้คืนราชการภายหลังเพราะปัจจุบันการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลมีความล่าช้า จัดให้มีที่พักอาศัยอย่างเพียงพอโดยใกล้ที่ทำงาน มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมแก่การปฏิบัติหน้าที่

5.3 ด้านสุขภาพ ควรใส่อุปกรณ์ในการป้องกัน มลพิษทางอากาศ เช่น หน้ากาก และใช้ผ้าป้องกัน ควันพิษ ใช้สำลีอุดหู หากพบว่ามีการเจ็บป่วยให้หยุดปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรหรือเปลี่ยนหน้าที่อื่น ใช้เวลาว่างออกกำลังกาย ปรึกษาแพทย์และขอคำแนะนำเมื่อเจ็บป่วย มีการตรวจสุขภาพทุก ๆ เดือนหรือทุก 3 เดือน และมีการตรวจสุขภาพอย่างต่อเนื่อง

พีรพงษ์ กิ้วเกษม ได้ทำการวิจัยเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำกองบังคับการตำรวจจราจร โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อเป็นการเปรียบเทียบการแก้ไขปัญหาจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ประจำสถานีตำรวจนครบาลและเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำกองบังคับการตำรวจจราจร ผลการศึกษาพบว่า

ทัศนคติที่มีต่อมาตรการต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาจราจรตามหลักการบริหารการจราจรสากล

1. ทางด้านวิศวกรรมจราจร

กลุ่มตำรวจจราจร คือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลและประจำกองบังคับการตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนคติในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการ การสร้างสะพานลอยข้ามทางแยก รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้ายกระดับ การจัดระบบจราจรเฉพาะพื้นที่ ที่ควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ มีความแตกต่างกันเกี่ยวกับทัศนะในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านวิศวกรรมจราจรในมาตรการการเปิดสัญญาณไฟจราจรตามทางแยกให้สัมพันธ์กับการจราจรที่สมดุลกับปริมาณรถการใช้เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ ในจุดที่เหมาะสม การาจัดระบบเดินรถแบบวันเวย์และการจัดระบบเดินรถแบบสวนช่องทาง

2. ทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย

กลุ่มตำรวจจราจร ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนะการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านการบังคับใช้กฎหมายทางด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ การห้ามหยุด ห้ามจอด ในถนน 314 สาย การออกกฎหมายควบคุมการมีและการใช้รถยนต์ การห้ามใช้รถยนต์ การห้ามใช้รถยนต์ในวันที่ตรงกับเลขทะเบียนตัวสุดท้าย และการกวดขันจับกุมตัวผู้ขับขี่ที่เสพยาเสพติดเป็นต้น ไม่มีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนะการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยมาตรการต่าง ๆ ดังนี้คือ การใช้ใบสั่งกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร การใช้มาตรการล็อคล้อและการยกรถการบังคับให้รถทุกคันทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัย การเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถ การสลับเวลาการทำงานของหน่วยงานราชการ บริษัทเอกชนและรัฐวิสาหกิจ

3. ทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจร

กลุ่มตำรวจจราจรมีความแตกต่างเกี่ยวกับทัศนะในการแก้ไขปัญหาจราจรทางด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจร โดยมาตรการการจัดทำป้ายโปสเตอร์ให้ประชาชนเคารพกฎหมาย การว่ากล่าวตักเตือน อบรมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร รณรงค์เรื่องมารยาทและวินัยในการจราจร การทำความเข้าใจว่าการแก้ไขปัญหาจราจรต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชน การใช้วิทยุสื่อสารในการรายงานสภาพการจราจร

สุนทร เฉลิมเกียรติ (2540)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้ รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยเฉพาะพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร กลุ่มประชากรที่ศึกษาวิจัยคือ ข้าราชการในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ทั้งที่เป็นเจ้าของรถยนต์เองและไม่ได้เป็นเจ้าของ จำนวน 280 ราย ใช้ระเบียบวิธีวิจัยโดยใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม โดยศึกษาในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น จำนวน 3 จุด คือ แยกบรมราชชนนี แยกบางพลัด และแยกศิริราช

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า

1. ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาต่ำ (ตั้งแต่ปริญญาตรีลงมา) จะฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาสูง

2. ระดับตำแหน่งไม่มีผลทำให้เกิดความแตกต่างในการฝ่าฝืนกฎจราจร

3. ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถมากกว่าจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถน้อย

4. ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก

5. ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรในทางที่เห็นด้วยน้อยจะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรในทางที่เห็นด้วยมาก

สุมาดา พาพานิช (2540)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น กลุ่มประชากรที่ศึกษาวิจัยคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในแฟลตสวนพลูนำสวน 192 คน ระเบียบวิธีวิจัยโดยใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม บริเวณแยกวิทยุ แยกศาลาแดง และแยกอังรีดูนังต์

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุ รายได้ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และสภาพการใช้งานของรถ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร และยังพบว่า

1. ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง
2. ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อยจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า
3. ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก
4. ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก
5. ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก
6. ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์เครื่องยนต์กำลังสูงจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์เครื่องยนต์กำลังต่ำ

วิชัย วงศ์วิรุฬห์ (2530)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสืบสวนของเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวน ในเขตกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อการสืบสวนของเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวนของเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวน ในเขตกองบัญชาการตำรวจนครบาล ผลการศึกษาพบว่า

1. ปัจจัยภายในหน่วยงาน ได้แก่ งบประมาณ สวัสดิการ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือสื่อสาร ยานพาหนะและน้ำมันเชื้อเพลิง มีอิทธิพลต่อการสืบสวนคดีอุกฉกรรจ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน

2. ปัจจัยภายนอกหน่วยงาน ได้แก่ ความร่วมมือจากประชาชน การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สายลับ กลุ่มอิทธิพล กฎหมายระเบียบวินัยและข้อบังคับ วิทยาการด้านการสืบสวน มีอิทธิพลต่อการสืบสวนคดีอุกฉกรรจ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน

3. ภูมิหลังทางสังคม ได้แก่ อายุ จำนวนผู้อยู่ในอุปการะสถานภาพและการสมรส การศึกษา อายุราชการ ชั้นยศ และการฝึกอบรมทางด้านการสืบสวน ไม่มีอิทธิพลต่อการสืบสวนคดีอุกฉกรรจ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน

4. ภูมิหลังทางสังคม ได้แก่ ปัจจัยภายในหน่วยงานและปัจจัยภายนอกหน่วยงาน ไม่มีอิทธิพลต่อทัศนคติในการสืบสวนคดีอุกฉกรรจ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน

5. ภูมิหลังทางสังคมของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ต่างกัน ไม่ก่อให้เกิดความแตกต่างในความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสืบสวนคดีอุกฉกรรจ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน

กองบัญชาการตำรวจนครบาล (2520)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “ขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของตำรวจ สถานีตำรวจนครบาล” ผลการศึกษาพบว่า

1. สวัสดิการและค่าตอบแทนเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เพียงพอมี 34.96 % เท่านั้น และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เพียงพอจะมีกำลังใจสูงกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับสวัสดิการและค่าตอบแทนไม่เพียงพอ

2. เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีความพึงพอใจในสภาพของงาน มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานสูง ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่พึงพอใจในสภาพของงานจะมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานต่ำ

3. ความสำเร็จของงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานได้รับผลสำเร็จเป็นอย่างดี จะมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานสูง ซึ่งตรงกันข้ามกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่ค่อยได้รับผลสำเร็จจากงานจะมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานต่ำ

4. เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาล ที่รู้สึกว่าตนเองได้รับความเป็นธรรม จากการพิจารณาผลงานจะมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานสูงในทางตรงกันข้าม เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รู้สึกว่าตนเองไม่ได้รับความเป็นธรรมในการพิจารณาผลงานจะมีขวัญและกำลังใจต่ำ เกิดความท้อถอยในการทำงานเพราะมองไม่เห็นความก้าวหน้าเท่าที่ควร

5. การยอมรับนับถือสถานภาพตนเองในหน่วยงาน ไม่เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลแต่อย่างใด

6. โดยส่วนรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาล จะมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานสูง แต่ยังมีจำนวนไม่มากเท่าที่ควร ถ้าผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ช่วยกันแก้ไขและปรับปรุงสภาพของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีส่วนทำให้ขวัญและกำลังใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่ำ เช่น สวัสดิการ และค่าตอบแทน เงินเดือน ความมั่นคงปลอดภัย ความเหมาะสมของปริมาณงานในหน้าที่ ความรับผิดชอบและสภาพความพึงพอใจในหน่วยงานให้ดีขึ้น และในขณะเดียวกันก็เร่งส่งเสริมปัจจัย สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่ช่วยทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีขวัญและกำลังใจสูงขึ้น เช่น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา

สาโรจน์ คุ้มทรัพย์ (2539)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรใจเขตกรุงเทพมหานคร จุดมุ่งหมายของการศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นจากสาเหตุด้านกฎหมายและการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขอันเกิดจากปัญหาดังกล่าว

ผลการศึกษาวิจัยพบว่า กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องมากมาย ทำให้เกิดข้อบกพร่อง ขาดความชัดเจน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่แน่นอน อีกทั้งความผิดเกี่ยวกับการจราจรถือว่าเป็นความผิดอาญาที่มีโทษเล็กน้อย อัตราโทษที่กำหนดส่วนใหญ่จึงเป็นโทษปรับ ดังนั้นควรที่จะได้แก้ไขเพิ่มอัตราโทษปรับขั้นต่ำให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้กระทำผิดเกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิด และแก้ไขกฎหมายต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้องกัน

ส่วนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน จากการศึกษาพบว่ายังขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากไม่ได้รับการอบรมเกี่ยวกับกฎจราจรที่เพียงพอ บางครั้งยังมิได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวด ทำให้จำนวนผู้ฝ่าฝืนมีจำนวนมาก หรือแม้ว่าเจ้าพนักงานจะได้ปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด แต่ก็ยังปรากฏข้อบกพร่อง อาทิเช่น การออกใบสั่ง ซึ่งผู้กระทำผิดไม่มารายงานตัวเพื่อชำระค่าปรับยังมีอยู่จำนวนที่สูงมากในแต่ละปี บางครั้งเจ้าพนักงานบางรายก็อาจประพฤติมิชอบโดยการรับสินน้ำใจแทนการออกใบสั่ง ถึงแม้ว่าจะได้มีการแบ่งเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรแล้วก็ตาม แต่การแบ่งเงินรางวัลดังกล่าวยังไม่เป็นธรรม ดังนั้นจึงต้องมีการตรวจสอบจากผู้บังคับบัญชาอย่างจริงจัง และต้องมีการแก้ไขมาตรการการแบ่งเงินรางวัลในคดีจับกุมผู้กระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้เกิดความเป็นธรรม

จุรีรัตน์ ประยูรฉัตรพันธุ์ (2539) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อแก้ไขปัญหากฎจราจรของผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการพิจารณาสาเหตุของปัญหาบนพื้นฐานงานวิจัยที่มีความน่าเชื่อถือ และนำมาวิเคราะห์ในเชิงกฎหมาย จากการวิจัยพบว่าปัญหาดังกล่าวเกิดจากข้อบกพร่องเกี่ยวกับกฎหมาย 4 ประการ ซึ่งสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ดังต่อไปนี้

1. ด้านบทบัญญัติกฎหมาย ปัจจุบันนี้การลงโทษอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำเกินไป ทั้งที่การลงโทษขั้นสูงที่กำหนดไว้นั้นได้กำหนดในอัตราที่สูงพอสมควร จึงจำเป็นต้องปรับปรุงการใช้ดุลพินิจในการลงโทษของพนักงานสอบสวน นอกจากนี้ควรเพิ่มมาตรการบังคับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดต้องเข้ารับการอบรมใหม่ และให้นำมาตรการการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ให้มาบังคับใช้กว้างขวางกว่าในปัจจุบัน อนึ่ง ควรมีการทบทวนแก้ไขเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ให้มีความชัดเจน สมบูรณ์ และทันสมัยเหมาะสมกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน

2. ด้านผู้บังคับใช้กฎหมายหรือตำรวจจราจร ยังขาดความรู้และส่งเสริมให้มีความรู้ความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งตำรวจจราจรควรจะได้รับการฝึกอบรมให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรและเทคนิคต่าง ๆ และควรกำหนดสายงานปฏิบัติไม่ให้มีการข้ามสายงาน นอกจากนี้ควรมีการกำกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรอย่างใกล้ชิด และให้สิทธิประโยชน์แก่ตำรวจจราจรอย่างเป็นธรรม

3. ด้านผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ส่วนมากมีความรู้กฎจราจรในระดับต่ำ ซึ่งควรแก้ไขปรับปรุงมาตรฐานโรงเรียนสอนขับรถ และมาตรฐานการสอบใบขับขี่ รวมทั้งสร้างระบบการตรวจสอบภายหลังการได้รับใบอนุญาตขับขี่โดยนำมาตรการตัดคะแนนมาบังคับใช้ นอกจากนี้ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือการขาดความตระหนักของผู้ขับขี่ ซึ่งรัฐบาลจะต้องทำการรณรงค์ และประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร

4. ด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม สังคมไทยมีลักษณะสังคมที่เอื้อให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่นมีค่านิยมในการให้สินน้ำใจเมื่อกระทำผิด หรือการให้ความช่วยเหลือพวกพ้องเมื่อกระทำผิด รวมทั้งสภาพปัญหาการจราจรก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้นจึงควรแก้ไขค่านิยมของสังคมไทยและสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ด้วย

อานนท์ วิบูลสวัสดิ์ (2539) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อศึกษาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผลการศึกษาวิจัยพบว่า การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.

2522 นั้น ขาดหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดการลักลั่น และนำไปสู่การเลือกปฏิบัติของเจ้าพนักงานได้ ตลอดจนมาตรการที่นำมาประกอบการกระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในการลงโทษปรับมีความชัดเจนและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการลงโทษ

ศักดิ์ ผาสุขนิรันดร์_(2506) ได้เสนอรายงานการวิจัยเรื่อง อุบัติเหตุบนทางหลวงเมื่อ พ.ศ. 2506 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวง ผลการวิจัยพบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงเนื่องมาจาก

1. ผู้ขับขี่ยานพาหนะ
2. ผู้โดยสาร คนเดินเท้าและสัตว์เลี้ยง
3. สภาพดินฟ้าอากาศ
4. สภาพรถชำรุดบกพร่อง

โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือผู้ขับขี่ยานพาหนะ อุบัติเหตุบนทางหลวงในส่วนภูมิภาคมีน้อยกว่าส่วนกลางประมาณ 3-4 เท่า แต่มีความร้ายแรงมากกว่า และได้สรุปเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ไว้ดังนี้

1. เป็นผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้องเป็นส่วนมาก
2. ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุส่วนมากมีอายุอยู่ระหว่าง 25-30 ปี
3. ผู้มีอาชีพขับรถรับจ้างประสบอุบัติเหตุมากกว่าอาชีพประเภทอื่น
4. ยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุ แบ่งออกได้เป็น กรุงเทพมหานครรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประสบอุบัติเหตุมากที่สุด ส่วนในภูมิภาครถที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถบรรทุก

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526)ได้ทำการวิจัยเรื่อง “อุบัติเหตุการจราจรบนถนนลาดพร้าว” ผลการวิจัยเสนอแนะว่าในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น จำเป็นต้องอาศัยหลัก 3 ประการ ได้แก่

1. การวิศวกรรมจราจร
2. การศึกษาสาธารณะเกี่ยวกับการจราจร
3. การบังคับใช้กฎหมาย

พงศ์กานต์ ปัญจพรรค์ ได้ทำการวิจัยเรื่อง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตทางหลวงส่วนภูมิภาค ศึกษาเฉพาะกรณีอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตความรับผิดชอบของกองกำกับการ 4 กองตำรวจทางหลวง โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาวิเคราะห์กำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขผลวิจัยสรุปมูลเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่

1. การแซงรถเมื่อเข้าที่คับขัน
2. การขับรถตัดหน้ารถอื่นในระยะกระชั้นชิด
3. การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและ
4. สภาพยานพาหนะ สิ่งแวดล้อมและสภาพถนน

ชอบ ตระกูลสม (2533)ได้ทำการวิจัยเรื่อง ลักษณะการกระทำผิดกฎหมายของผู้ขับขี่รถยนต์บนทางหลวงแผ่นดินในเขตจังหวัดพิษณุโลก ระหว่างปี พ.ศ. 2533-2536 สรุปผลการวิจัยว่าจากการศึกษาลักษณะการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์บนทางหลวงแผ่นดินในเขตจังหวัดพิษณุโลก ระหว่างปี พ.ศ. 2533-2536 มีการกระทำความผิดโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยได้ดังนี้

1. การใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
2. ความผิดอื่น ๆ การนำรถอื่น ๆ ที่กฎหมายกำหนดห้ามใช้ในทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ
3. ขับรถแซงรถอื่นในที่คับขัน

นอกนั้นไม่ปรากฏความผิด

ในปี พ.ศ. 2533 รถยนต์ที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด คือ รถยนต์ปิคอัพ รองลงไปคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และน้อยที่สุดคือรถบรรทุกขนาดเล็ก

ในปี พ.ศ. 2534 รถยนต์ที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด คือ รถยนต์ปิคอัพ รองลงไปคือรถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ และน้อยที่สุดคือรถบรรทุกขนาดเล็ก

ในปี พ.ศ. 2535 รถยนต์ที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด คือ รถยนต์ปิคอัพ รองลงไปคือรถยนต์นั่งส่วนบุคคล และน้อยที่สุดคือรถบรรทุกขนาดเล็ก

ในปี พ.ศ. 2536 รถยนต์ที่มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรบนทางหลวงแผ่นดินมากที่สุด คือ รถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ รองลงไปคือรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก และน้อยที่สุดคือรถโดยสารส่วนบุคคล (ตู้)

นอกจากนี้ยังได้สรุปผลการวิจัยไว้ว่า ประเภทรถยนต์ที่พบตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2533-2536 รถที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด คือ รถยนต์ปิคอัพ ซึ่งอาจมีสาเหตุว่ารถยนต์ประเภทดังกล่าวเป็นรถที่บุคคลนิยมใช้โดยเฉพาะในด้านการขนส่ง การทำธุรกิจ การค้าต่าง ๆ และมีราคาค่อนข้างถูกเมื่อเทียบกับประโยชน์ที่ใช้ในการทำงาน เมื่อพิจารณา ปี พ.ศ. 2533 พบว่ารถที่กระทำความผิดมากที่สุดกลับกลายเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ เพราะมีการนำมาบรรทุกสินค้าทางการเกษตรหรือการอุตสาหกรรม เนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตขึ้น

เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และคณะ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องเข็มขัดนิรภัย : ความเชื่อทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัย และได้เสนอแนะตามผลที่ได้จากการวิจัยดังนี้คือ

1. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อเกี่ยวกับประโยชน์ และคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย มีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัยค่อนข้างน้อย ดังนั้นจึงจำเป็นจะต้องรณรงค์เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยให้มีการพยายามให้ใช้เข็มขัดนิรภัยมากขึ้น

2. เหตุผลที่สำคัญในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยได้แก่ไม่เคยชิน ขี้เกียจคาด ขับรถใกล้ ๆ การจราจรไม่คับคั่ง และรู้จักเส้นทางดี ดังนั้นการจะส่งเสริมให้ใช้เข็มขัดนิรภัยมากขึ้น จำเป็นจะต้องแก้ไขในสิ่งเหล่านี้

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก ควรเผยแพร่ข้อค้นพบจากการวิจัยนี้ให้ผู้ขับขี่รถยนต์ได้ทราบเพื่อให้ตระหนักและเป็นแนวทางในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของตน

4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก อาจนำข้อค้นพบจากการวิจัยนี้ไปใช้ประกอบในการกำหนด นโยบาย มาตรการ และวางแผนปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากการจราจร

การสัมมนาทางวิชาการ (2536) เรื่อง “อุบัติเหตุจากการจราจรและมาตรการป้องกัน” เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2536 ณ ห้องแกรนด์บอลลูน โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ จัดโดยบริษัทโต

โยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด ระบุว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของคนมีถึงร้อยละ 80 ความบกพร่องที่เกิดจากยานพาหนะร้อยละ 10 และความบกพร่องของทาง หรือถนน รวมทั้งสภาวะแวดล้อมประมาณร้อยละ 10 ช่วงเวลาที่มักเกิดอุบัติเหตุการจราจรในต่างจังหวัดมักเกิดเวลาช่วงบ่ายถึงเย็น วันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจะเป็นวันสุดสัปดาห์โดยเฉพาะวันอาทิตย์

สำนักงานคณะกรรมการสาธารณสุขมูลฐาน (แนวหน้า : (7 กุมภาพันธ์ 2539) : 7) กล่าวว่า สาเหตุการเสียชีวิตของคนไทยอันดับหนึ่ง คือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ พบว่าปัจจุบันมีอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงถึงวันละ 100 – 200 คน และพบว่าพฤติกรรมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ที่เห็นได้ชัดเจนมีจำนวน 4 ประการ คือ

1. การขับรถนานเกินไป
2. การเสพสุราขณะขับรถ
3. การขับรถเร็วเกินไป
4. ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย

นพ.วิจิตร บุณยะโหตระ__ได้กล่าวไว้ในหนังสืออุบัติภัยจากการจราจรว่า แม้ทุกคนที่เดินทางไปในรถจะสวมเข็มขัดนิรภัย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็ย่อมจะมีการบาดเจ็บมีอุบัติเหตุหลายรายที่เกิดขึ้นอย่างร้ายแรงและผู้ตายก็มีทั้งผู้ใช้เข็มขัดนิรภัย และผู้ที่ไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในระดับความเร็วเกินกว่า 90-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง และให้ผลการป้องกันของเข็มขัดนิรภัยนั้นลดลงหรือหยุดอยู่กับที่ แต่ที่ความเร็วปกติเข็มขัดนิรภัยจะช่วยป้องกันได้มาก ดังนั้น ข้อกำหนดของการใช้เข็มขัดนิรภัยก็ควรจะคำนึงถึงกฎการใช้อัตราความเร็วบนท้องถนนด้วย

ยงยุทธ สาระสมบัติ ได้กล่าวไว้ในหนังสือสัมมนา “ปัญหารถติด...ต้องช่วยกันคิดกันแก้” ซึ่งจัดโดยวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมป์และคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ 9-10 พฤศจิกายน 2535 ณ โรงแรมรอยัลออคิด เชอราตัน กรุงเทพมหานคร ได้สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรดังนี้

1. เน้นการเคลื่อนย้ายคนมากกว่าการเคลื่อนย้ายรถ โดมุ่งขนส่งคนหรือผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางให้มากที่สุดและโดยเร็ว ด้วยระบบขนส่งมวลชน

2. เน้นให้มีการใช้ผิวจราจรเพื่อการสัญจรอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด มีการใช้ผิวถนนให้เกิดประโยชน์สูงสุด ไม่ให้มีการจอดรถให้บริเวณท้องถนน หรือการตั้งสิ่งของตามบริเวณริมถนน

3. เน้นสนับสนุนการใช้มาตรการควบคุมและการกระจายปริมาณการจราจร ด้วยการมีและการควบคุมการใช้รถยนต์ให้มีความเหมาะสม มาตรการสลับเวลาการทำงานของหน่วยงานทั้งภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน เป็นการกระจายการเดินทาง

4. สนับสนุนให้มีรถโดยสารประจำทางประสานกับระบบรองรับกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะระบบอื่น ๆ มีการเชื่อมโยงการเดินทางทั้งรถเมล์ รถไฟฟ้า และระบบการขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง เพื่อเป็นการประสานการเดินทางของผู้คนให้สามารถไปถึงที่หมายปลายทางได้อย่างเหมาะสม

5. พัฒนาศักยภาพการแก้ไขปัญหาจราจรด้วยการใช้หลักบริหารของ (PAPOSCROB) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและให้เกิดประสิทธิภาพให้เกิดการประหยัดในการแก้ไขปัญหาจราจร เป็นการนำเอาหลักการบริหารการจัดการมาใช้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

6. บังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการนำการบันทึกคะแนนมาใช้ การยึดใบอนุญาต มีการกวดขันวินัยจราจรให้เข้มงวดและมีระยะเวลาในการบังคับใช้อย่างจริงจัง ไม่ใช่ทำแบบชั่วครั้งชั่วคราว ไม่ต่อเนื่อง

7. การนำเทคโนโลยีและเครื่องมือที่ทันสมัยมาใช้ในการควบคุมและสั่งการจราจร เพราะปัญหาจราจรในปัจจุบันจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการนำเอาเทคโนโลยีมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการจราจร ไม่ว่าจะเป็น CTTV คือ Close Traffic Television, ATC คือ Area Traffic Controll เป็นต้น

8. ติดตามและผลักดันโครงการที่ได้รับอนุมัติ ให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว มีการแสวงหาวิธีการที่จะแก้ไขปัญหาจราจรในเมืองใหญ่ ๆ มีการประสานงานกับผู้ว่าราชการจังหวัดเหล่านั้นเอาไว้เพื่อเตรียมรับมือกับปัญหาจะเกิดขึ้น

9. แก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ ๆ และเมืองที่เป็นศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคและเตรียมความพร้อมในการป้องกันปัญหาจราจรที่อาจจะเกิดขึ้นในเมืองอื่น ๆ ในอนาคต

อุปสรรคของการแก้ไขปัญหาการจราจร

1. องค์กรที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาจราจรมีมากหน่วยงาน และต่างมีอำนาจอิสระ ไม่มีการประสานงานในการทำงานแก้ไขปัญหาจราจร

2. สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แผนงาน กำกับดูแล และประสานงาน แต่ไม่มีอำนาจในการบังคับใช้

3. คณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ไม่ให้ความสนใจที่จะประชุมแก้ไขปัญหาจราจรเท่าที่ควร

4. มีหน่วยงานด้านการจราจรเสนอแผนงาน โครงการต่อคณะรัฐมนตรี โดยมิได้เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ทำให้การแก้ไขปัญหาไม่เป็นระบบ

การแก้ไขปัญหาจราจรให้ได้ผลต้องปรับปรุงการบริหารการจัดการต่าง ๆ โดยให้มีมาตรการต่าง ๆ ที่จะเกิดผลในการปฏิบัติ โดยที่ทุกหน่วยงานของรัฐจะต้องตระหนักว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่มีความสำคัญและต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน

งานวิจัยของต่างประเทศ

Valerie J. Storie (TDRI 761) ได้เขียนบทความเรื่อง " Male and Female Car Drivers : Differences Observed in Accident " โดยใช้เวลาในการศึกษา 4 ปี จากผู้ขับรถยนต์ในประเทศอังกฤษ ได้ทำการสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งชายและหญิง รวมทั้งหาข้อมูลจากสถิติและเอกสารที่เกี่ยวข้องทำให้เขาสามารถทราบลักษณะนิสัยของชายและหญิง ในประเทศอังกฤษ ซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่ไม่เหมือนกัน จากความแตกต่างทางเพศไม่เหมือนกันนั่นเอง อุบัติเหตุที่ฝ่ายชายก่อให้เกิดขึ้น เป็นอุบัติเหตุเนื่องจากการดื่มของมึนเมาและชอบขับรถเร็วโดยยอมเสี่ยงอันตราย ส่วนอุบัติเหตุจากฝ่ายหญิงเกิดเพราะส่วนมากฝ่ายหญิงมีประสบการณ์ในการขับรถน้อย มีอาการลังเลขาดการดูสัญญาณ ต่าง ๆ ในบทความนี้ได้ให้รายละเอียดที่มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ

1.อายุของผู้ขับขี่รถยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่หญิงอายุระหว่าง 25-64 ปี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาก ส่วนผู้ขับขี่ชายที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืนสูงถึงร้อยละ 57

2.เหตุที่ทำให้ความสามารถในการขับรถยนต์ลดลง คือ แอลกอฮอล์ก ความเหนื่อยอ่อน ยาที่ผู้ขับขี่เสพ ความเจ็บปวดและอารมณ์ทุกข์ร้อน

3.องค์ประกอบของมนุษย์ที่ขับขี่รถยนต์ และการระมัดระวังการรับผิดชอบ จำแนกได้ 4 ประการคือ สภาพการรับรู้ ความชำนาญ อุปนิสัยของมนุษย์และการตอบสนอง และการกระทำความผิด การกล่าวโทษ

4.การเคลื่อนที่ของยานพาหนะ

5.อุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ คันเดียว เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าเป็นส่วนมาก

6.อุบัติเหตุที่เกิดจากการที่ รถสองคันชนกันส่วนมากจะเกิดเวลากลางวัน

จากการศึกษานี้ยังพบว่า ธรรมชาติของชายและหญิง ในการขับรถต่างกัน เนื่องจากอุปนิสัยต่างกัน ทั้งที่ความรับผิดชอบในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมีเท่ากัน ข้อแตกต่างของอุปนิสัยนั้นถ้าแยกแยะออกมาก็จะสลับซับซ้อนเกินกว่าที่จะนำมาวางแผน เพื่อฝึกฝนและให้การศึกษาแก่ผู้ขับขี่รถยนต์

Technical University of Istanbul ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Analysis of Relationship Between HighwaySafety and Road Geometric Design Element : Turkish Case (บทคัดย่อ) การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของรถในช่วงตั้งแต่ทศวรรษที่ 50 เป็นสาเหตุให้เกิดผลเชิงลบทั่วโลก ปัญหาหลักได้แก่อุบัติเหตุจราจร ซึ่งสามารถแยกปัจจัยสาเหตุเป็น 3 ด้าน คือ คน ถนน ยานพาหนะ ในส่วนของการออกแบบหากจะมองในแง่ของความปลอดภัยจะต้องพยายามสร้างความสอดคล้องระหว่างปัจจัยด้านคน กับอีก 2 ปัจจัย(ถนน ยานพาหนะ) ซึ่งดูเหมือนว่าจะให้ความสำคัญกับคนในการศึกษาอุบัติเหตุมากกว่าด้านถนนและยานพาหนะ (ปัจจัยด้านคน ประกอบด้วยผู้ขับขี่ ,คนเดินถนน ,ผู้โดยสาร) แต่อย่างไรก็ตามการควบคุมปัจจัยด้านถนนจะง่ายกว่าด้านคน ซึ่งเมื่อเราควบคุมปัจจัยด้านถนนได้ ก็จะสามารถลดอุบัติเหตุได้เช่นกัน และการที่จะให้เกิดความปลอดภัย จำเป็นอย่างยิ่งจะต้องออกแบบถนนให้ดี

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะพิจารณาส่วนประกอบและลักษณะการออกแบบเชิงเรขาคณิตและอธิบายว่ามีผลอย่างไรกับความปลอดภัยและองค์ประกอบของการออกแบบ จะถูกตรวจสอบกับผลการศึกษาที่เกิดขึ้นในประเทศอื่น ในการศึกษาครั้งนี้จะแบ่งเครือข่ายถนนในตุรกีออกเป็นส่วน ๆ และแต่ละส่วนแยกออกเป็นส่วนย่อยและทำการศึกษาอัตราการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละ ส่วนย่อยนั้นแล้วจากนั้นจึงกำหนดตัวแปรเชิงเรขาคณิตของส่วนย่อย สุดท้ายจึงวิเคราะห์ย้อนกลับระหว่างตัวแปรและอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้ทราบว่าองค์ประกอบการออกแบบเชิงเรขาคณิตมีความสัมพันธ์กับอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมากซึ่งในรายงานนี้จะได้กล่าวถึงรูปแบบการศึกษาและผลการศึกษาไว้แล้ว

Hallard Gjerde ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ‘Alcohol Consumption Level Among Drunk Drive’ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากลุ่มผู้ดื่มสุราอย่างหนัก (มากกว่า 80 กรัม/วัน) ที่ขับรถและถูกจับกุม โดยการตรวจวัดแอลกอฮอล์ลในเลือด นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราแล้วมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนหรือไม่ และเพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการดื่มสุรามีผลต่อการขับรถขณะเมาหรือไม่

จากผลการศึกษาส่วนใหญ่พบว่ากลุ่มอายุที่มีการดื่มสุราอย่างหนักคือกลุ่มอายุกว่า 29 ปี โดยส่วนใหญ่มีระดับการดื่มในระดับ 75 กรัม/วัน และร้อยละ 30 มีการดื่มสุราอย่างหนัก ผลการตรวจเลือดของกลุ่มตัวอย่างพบว่าผู้ที่ดื่มสุราเป็นประจำทุกวันจะเพิ่มระดับของแอลกอฮอล์ลในเลือดให้เพิ่มขึ้น และผลจากการวิเคราะห์ของสถาบัน CDT และ GGT พบว่า การขับรถในขณะเมาสุรามีผลเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มที่ดื่มสุราเป็นประจำมากกว่ากลุ่มสุราเรื้อรัง

Technical University of Denmark ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง “ Statistical Modelling of Traffic Safety Development “ (บทคัดย่อ) ความปลอดภัยในท้องถนนโดยส่วนใหญ่จะเกี่ยวกับส่วนรวมและตัวบุคคล แม้ว่าความปลอดภัยบนท้องถนนจะได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้นกว่าเดิมมาก แต่อัตราการตายก็ยังสูงอยู่ โดยในปี ค.ศ.2000 อุบัติเหตุบนท้องถนนได้คร่าชีวิตของคนในยุโรปไปมากกว่า 40,000 คน และบาดเจ็บกว่า 1.7 ล้านคน ในประเทศเดนมาร์ก ปี ค.ศ. 2001 เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รายงานว่ามีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจำนวน 6,861 คน โดยมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 4,519 คน และบาดเจ็บสาหัส จำนวน 3,946 คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 431 คน

สำหรับการวิจัยครั้งนี้เพื่อค้นหาวิธีการและปรับปรุงการจราจรให้มีความปลอดภัยมากขึ้นในเดนมาร์ก และในการวิเคราะห์โดยใช้สถิติที่มีความก้าวหน้า ในการที่จะออกแบบและศึกษาพัฒนาผลกระทบในด้านต่าง ๆ โดยเป้าหมายในครั้งนี้ได้รับจากการรวบรวมจากงานจราจรของเดนมาร์ก โดยศึกษาในกลุ่มของอุบัติเหตุโดยการศึกษาจากกรณีตัวอย่าง และงานวิจัยนี้ยังได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ อิทธิพลของปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระดับของการจราจรรวมไปถึงผลที่เกี่ยวข้องกับทางด้านของเศรษฐกิจ และมีข้อจำกัดคือคำสั่งของข้อมูล

ความสำคัญของงานวิจัยนี้คือการค้นหาปัจจัยในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และจะแสดงให้เห็นว่าในรอบหนึ่งเดือนอุบัติเหตุจะมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม โดยใช้แบบจำลองคือรูปแบบที่เคลื่อนไหวอยู่เสมอเพื่อนำมาใช้วิเคราะห์ตัวแปรที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ งานวิจัยนี้จะแสดงให้เห็นถึงการลดการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนด้วย

Phan Mong Huong (2002)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Factors related to the serverity of injury of road traffic injured patients admitted to Nguyen Dinh Chieu general hospital in Bentre province, Vietnam (บทคัดย่อ) การศึกษาเพื่อแยกความรุนแรงของผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล และส่วนทีเก็บข้อมูลซึ่งเป็นผู้ป่วยจำนวน 165 คน ในช่วงเดือนมกราคม 2002 ซึ่งผ่านเกณฑ์การคัดเลือกแล้ว ข้อมูลถูกเก็บโดยใช้แบบสอบถาม และสัมภาษณ์ตัวต่อตัว และการขอรายชื่อประวัติจากโรงพยาบาล ผลปรากฏว่าส่วนใหญ่ของผู้ป่วยเป็นชายในวัยทำงาน มากกว่าครึ่งหนึ่งเพิ่งจะแต่งงาน เกือบครึ่งหนึ่งเป็นนักเรียน แม่บ้านและคนว่างงาน (44.8%) ,52.7% รายได้ต่ำกว่าเกณฑ์ ,60.5 %เป็นผู้ขับขี่ ,44.8% เป็นรถจักรยานยนต์และบาดเจ็บจากจักรยานยนต์ ,70.3% เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่,และ 45.9% ต้องไปชำระค่าปรับที่เกี่ยวกับความผิดด้านการจราจร เกี่ยวกับปัจจัยด้านพฤติกรรมของบุคคล 36.5% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดื่มสุรามาก่อนที่จะขับขี่แล้วเกิดอุบัติเหตุ ,และความเร็วเฉลี่ยที่พวกเขาขับคืออยู่ระหว่าง 20-40 กม./ชม.,95.9% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย พิจารณาในด้านของสุขภาพ 4.1% ผู้บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์จะมีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพ ปัจจัยด้านยานยนต์ ,ถนน,และสภาพแวดล้อม เห็นได้ชัดเจนว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น 3 ใน 4 ส่วนเกิดขึ้นบนท้องถนนที่ดีพื้นเรียบ, 75 % มีแสงสว่างเพียงพอ , 61.8% จากกรณีศึกษาเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามปกติธรรมดา เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษากลุ่มอื่นแล้วมีผลใกล้เคียงกับ 2 ใน 3 ของอุบัติเหตุเวลากลางวัน และมียานพาหนะ 2 คัน,50.3% ใช้เวลามากกว่า 60 นาทีไปถึงโรงพยาบาล และเพียง 1 ใน 4 เท่านั้นที่ใช้รถพยาบาล,43% ของผู้บาดเจ็บอยู่ในระดับปานกลาง ,41.2 %อาการสาหัส มากกว่าครึ่งบาดเจ็บที่ศีรษะซึ่งพบว่ามีส่วนเกี่ยวเนื่องกันระหว่าง เวลาเกิดเหตุ สถานที่ เวลาที่ใช้ไปโรงพยาบาล กับความรุนแรงของอาการบาดเจ็บ (p-value< 0.05)ข้อเสนอแนะจะต้องใช้โปรแกรมการรณรงค์เพื่อความปลอดภัย และลงโทษทาง กม.อย่างเคร่งครัด ระบบช่วยเหลือจะต้องถูกสร้างขึ้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยดังกล่าวมานั้น สามารถสรุปกรอบแนวคิดในการวิจัยได้ดังนี้คือ

ตัวแปรอิสระ คือ อายุ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร ระดับการศึกษา รายได้ สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจร

ตัวแปรตาม คือ การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

จากแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง งานวิจัยนี้มีสมมติฐานดังต่อไปนี้คือ

1. ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ต่ำกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย

2. ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรมากกว่าจะมีการบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุในการทำงานน้อย

3. ตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาต่ำ

4. ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ

5. ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการต่ำ

6. ตำรวจจราจรที่มีเจ้าหน้าที่เพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

7. ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัย

สมมติฐานการวิจัย

1. ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนในระดับต่ำกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย. เพราะอายุเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญดังงานวิจัยของ สราวุธ คำเหลือง ที่กล่าวถึงเรื่องอายุเอาไว้ว่าเป็นปัจจัยที่จะทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผลการศึกษาวิจัยพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุมาก จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุน้อย และงานวิจัยของชัยรพ จุณณวัตต์ ได้กล่าวถึงเรื่องอายุไว้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุมาก จะมีฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีอายุน้อย ซึ่งเป็นจริงดังสมมติฐาน

2. ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจรนานจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจรสั้น. เพราะระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ ดังงานวิจัยของ สราวุธ คำเหลือง ได้กล่าวเอาไว้ว่าระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3. ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาต่ำ ดังงานวิจัยของสุนทร เฉลิมเกียรติ ได้กล่าวเอาไว้ว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาต่ำ (ตั้งแต่ปริญญาตรีลงมา) จะฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาสูง และวิทยานิพนธ์ของชัยรพ จุณณวัตต์ ที่ได้กล่าวถึงเรื่องระดับการศึกษาไว้ว่าผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูง จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ

4. ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนในระดับสูงกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ รายได้เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญดังงานวิจัยของสราวุธ คำเหลือง ได้กล่าวไว้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้น้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้มาก และงานวิจัยของสุรวิทย์ โยนจอหอ ได้กล่าวถึงเรื่องรายได้ไว้ว่าผู้ที่มีรายได้มาก มีความต้องการซื้อรถยนต์มากว่าผู้ที่มีรายได้น้อย

5. ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มี่สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่น้อย สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญดังการวิจัยของกองบัญชาการตำรวจนครบาล (2520, น.4 อัดสำเนา) ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับการกำลังขวัญของเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลได้ผลคือเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับสวัสดิการที่ดีกว่าจะปฏิบัติงานได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับสวัสดิการไม่เพียงพอ

6. ตำรวจจราจรที่มีกำลังเจ้าหน้าที่เพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ กำลังเจ้าหน้าที่เป็นปัจจัยที่สำคัญดังเช่นงานวิจัยของ ธีระบูรณ์ สมบูรณ์ (วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2522) ได้กล่าวถึงอุปสรรคข้อหนึ่งของการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในเขตท้องที่ จ.นครราชสีมา คือ กำลังเจ้าหน้าที่มีไม่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่

7. ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรทันสมัยจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือในการทำงานด้านการจราจรที่ไม่ทันสมัย เครื่องมือเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญดังงานวิจัยของ อดิศัย อาภานันท์ (วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524) พบว่าอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติงานขึ้นอยู่กับอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ ยานพาหนะต่าง ๆ และงานวิจัยของ พ.ต.ต.วิชัย วงศ์วิรุฬห์ (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมและมนุษยศาสตร์ สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2530) พบว่างบประมาณ สวัสดิการ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือสื่อสาร ยานพาหนะและน้ำมันเชื้อเพลิงมีอิทธิพลต่อการสืบสวนคดีอุกฉกรรจ์ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวน

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่หลักในด้านการจัดการจราจรทางบก รวมทั้งจับกุมผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ในการวิจัยครั้งนี้หมายถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้งชั้นพลตำรวจ, ชั้นประทวน, และชั้นสัญญาบัตร

อายุ หมายถึง เวลาที่ดำรงชีวิต เวลาชั่วชีวิต

อายุน้อย หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุน้อยกว่า 40 ปี

อายุมาก หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุมากว่า 40 ปี ขึ้นไป (จากการกระจายของข้อมูลจากแบบสอบถาม)

ระยะเวลาในการทำงานด้านจราจร หมายถึง อายุการทำงานด้านการจราจร ที่ปฏิบัติหน้าที่การจราจร

ระยะเวลาสั้น หมายถึง ระยะเวลาต่ำกว่า10 ปี

ระยะเวลานาน หมายถึง ระยะเวลามากกว่า 10 ปี (จากการกระจายของข้อมูลจากแบบสอบถาม)

ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาตามที่กฎหมายกำหนด

การศึกษาต่ำ หมายถึง การศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ ป.ว.ช/ป.ว.ส./ อนุปริญญา

การศึกษาสูง หมายถึง การศึกษาในระดับอุดมศึกษาขึ้นไป

รายได้ หมายถึง รายรับหลักหรือรายรับอื่น ๆ เช่น เบี้ยเลี้ยง รางวัลนำจับ ของตำรวจจราจรที่เป็นปัจจุบัน

รายได้ต่ำ หมายถึง ผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 10,000 บาท

รายได้สูง หมายถึง ผู้ที่มีรายได้ต่อเดือนตั้งแต่ 10,000 บาทขึ้นไป (จากการกระจายของข้อมูลแบบสอบถาม)

สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มาก หมายถึง ตำรวจจราจรที่เห็นว่า เงินเดือน ค่าตอบแทน (เงินรางวัล) สวัสดิการบ้านพัก เงินค่าศึกษาเล่าเรียนบุตร มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการอยู่แล้ว และรวมถึงสวัสดิการอันเนื่องมาจากการได้รับความช่วยเหลือของกองทุน หรือมูลนิธิต่าง ๆ หรือเงินบำเหน็จตกทอดอันเกิดจากการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในการปฏิบัติหน้าที่เหมาะสมดีแล้ว และให้รวมถึงการดำเนินการเบิกสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ดังกล่าวได้รับความสะดวกรวดเร็วเป็นอย่างดี และในทางตรงกันข้าม ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการน้อยหมายถึงตำรวจจราจรที่เห็นว่าสวัสดิการ และการเบิกสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ มีความไม่เหมาะสม ไม่เพียงพอ และไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็ว

กำลังตำรวจจราจร หมายถึง ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่การจราจรโดยตรงและให้หมายความรวมถึงตำรวจอื่นที่มาช่วยหรือปฏิบัติหน้าที่การจราจร

กำลังเจ้าหน้าที่เพียงพอ หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจมีเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่เวรยามได้อย่างเหมาะสมตามสภาพงาน มีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ การจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย

กำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ หมายถึง มีเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เพียงพอในการจัดเข้าปฏิบัติหน้าที่เวรยาม เกิดความลำบากในการปฏิบัติงาน ไม่มีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ การจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจขาดความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย

เครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจร หมายถึง อุปกรณ์ในการทำงานด้านการอำนวยความสะดวกการจราจร อันได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถยก อุปกรณ์ป้องกันควันพิษ และอุปกรณ์อันเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการจราจร ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจร

นิยามศัพท์ทั่วไป

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยขอให้ความหมายของคำศัพท์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิจัย ดังนี้

ปัจจัย หมายถึง เหตุอันเป็นหนทางให้เกิดผล เช่น การศึกษาเป็นปัจจัยให้เกิดความรู้ความสามารถ (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2525 : 519)

เจ้าหน้าที่ตำรวจ หมายถึง เจ้าพนักงานซึ่งกฎหมายให้มีอำนาจและหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน และทำหน้าที่อันเกี่ยวกับการจับกุม ปราบปรามผู้กระทำผิดกฎหมายซึ่งตนมีหน้าที่ต้องจับกุมหรือปราบปราม (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา 2477 : 8)

เจ้าพนักงานจราจร หมายถึง ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร (ที่มียศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไป) ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร (พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 : 4)

การฝ่าฝืน หมายถึง การขัดขืน หรือ ละเมิด (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถน 2525 : 560)

กฎหมายจราจร หมายถึง ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจที่ให้ไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รวมทั้งกฎกระทรวง และประกาศเจ้าพนักงานจราจร

การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ การเดินเท้าหรือคนที่จูง ขี่หรือไล่ต้อนสัตว์ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 :2)

ทาง หมายถึง ช่องทางเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าหน้าพนักงานจราจรได้ประกาศใช้เป็นทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกแต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 : 2)

พาหนะ หมายถึง เครื่องนำไป เครื่องขับขี่ ยานต่าง ๆ มีรถและเรือเป็นต้น เรียกว่า ยานพาหนะ (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2525 : 583)

ผู้ใช้ถนน หมายถึง ผู้ขับขี่พาหนะ คนโดยสาร และคนเดินทางเท้า

ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์ขนส่ง ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้ลากเข็นยานพาหนะ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 : 3)

สภาพแวดล้อมในถนน หมายถึง สภาพสิ่งของต่าง ๆ ในถนน เช่น สภาพถนนที่ชำรุด จำนวน ตรอก ซอย ที่ทะลุถึงกันได้ ความสว่างของถนน สภาพถนนที่คดโค้ง ควันจากท่อไอเสีย รถย่านชุมชน สภาพสัญญาณไฟจราจร ป้ายเครื่องหมายจราจร และเครื่องหมายจราจรที่พื้นถนนเป็นต้น

ปัญหา อุปสรรค คือ ข้อขัดข้อง หรือ สิ่งรบกวนที่ทำให้ประสิทธิภาพในการดำเนินการต่าง ๆ ลดลง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

รูปแบบในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจรศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ลักษณะงานวิจัยเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Reserch) และวิธีการทางมานุษยวิทยา โดยมีระเบียบวิธีวิจัยดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่าง

1. การสุ่มตัวอย่างแบบ Purposive Sampling (แบบเจาะจง) เพื่อเลือกประชากรกลุ่มตัวอย่างตำรวจจราจรในระดับรองสารวัตร, ชั้นประทวน,และพลตำรวจ ในเขตรับผิดชอบ ของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ดังนี้

1.1 สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน

1.2 สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1

1.3 สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2

1.4 สถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิ

1.5 สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

1.6 สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์

1.7 สถานีตำรวจนครบาลบางรัก

1.8 สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา

2. การสุ่มตัวอย่างแบบ Purposive Sampling และ Simple Random Sampling ระดับรองสารวัตร, ชั้นประทวน, และพลตำรวจ จากสถานีตำรวจนครบาลทั้ง 8 สถานีตำรวจในเขตความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 240 คน ซึ่งผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามกลับคืนมา จำนวน 210 ชุด จากสถานีตำรวจในกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ซึ่งมีดังนี้

2.1 สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน จำนวน 30 คน
2.2 สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 จำนวน 30 คน
2.3 สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2 จำนวน 30 คน
2.4 สถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิ จำนวน 30 คน
2.5 สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง จำนวน 30 คน
2.6 สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ จำนวน 30 คน
2.7 สถานีตำรวจนครบาลบางรัก จำนวน 30 คน
2.8 สถานีตำรวจนครบาลยานนาวา จำนวน 30 คน

3. การสุ่มตัวอย่างแบบ Purposive Sampling เพื่อเป็นการกำหนดประชากร กลุ่มตัวอย่าง โดยกำหนดให้บุคลากรที่มีความรู้ และมีประสบการณ์การจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเป็นกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จำนวน 10 คน ดังนี้

3.1 ระดับรองสารวัตร สถานีตำรวจนครบาลในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 5 คน

3.2 ระดับชั้นประทวน,พลตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 5 คน

วิธีการรวบรวมข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

มีรายละเอียดในการเก็บรวบรวมข้อมูลและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยดังนี้คือ

1. แบบสอบถาม (Questionaire) แบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้กำหนดเป็นเครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล มีรูปแบบเป็นแบบสอบถามปลายปิด (Closed Form) โดยมีการระดับคำตอบแบ่งเป็น 4 ระดับ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เป็นแบบมาตรวัด

การให้คะแนนระดับการวัด เป็นข้อความที่เรียบเรียงเพื่อการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ให้เชิงบวก (Positive Item) คะแนนดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนน 4
เห็นด้วย ให้คะแนน 3
ไม่เห็นด้วย ให้คะแนน 2
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้คะแนน 1

โดยข้อที่เป็นขั้วลบก็จะได้ทำการกลับเป็นขั้วบวกต่อไป

ข้อความที่เรียบเรียงเพื่อการวิเคราะห์ระดับการบังคับใช้การบันทึกคะแนนผู้ขับขี่คะแนนจะเป็นดังนี้

บังคับประจำ	ลำดับการให้คะแนน	3	คะแนน
นาน ๆ ครั้ง	ลำดับการให้คะแนน	2	คะแนน
ไม่เคย	ลำดับการให้คะแนน	1	คะแนน

ดังนั้นแต่ละระดับจะมีคะแนนอันตรภาคชั้น (Class Interval) ดังนี้

$$\text{พิสัย} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

จากการพิจารณาข้างต้น นำมากำหนดเป็นเกณฑ์ในการประเมินระดับการบันทึกคะแนนของตำรวจจราจรได้ดังนี้

ค่าคะแนนเฉลี่ย 0.00-0.66 คะแนน เป็นคะแนนที่บ่งชี้ระดับการบันทึกคะแนนต่ำ

ค่าคะแนนเฉลี่ย 0.67-1.33 คะแนน เป็นคะแนนที่บ่งชี้ระดับการบันทึกคะแนนปานกลาง

ค่าคะแนนเฉลี่ย 1.34-2.00 คะแนน เป็นคะแนนที่บ่งชี้ระดับการบันทึกคะแนนสูง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โครงสร้างคำถามในแบบสอบถาม แบ่งเป็น 4 ส่วนคือ

1. ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล
2. ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้การบันทึกคะแนน 16 ข้อหา
3. ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน
4. ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงการบังคับใช้การบันทึกคะแนน 16 ข้อหา

2. ใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางมานุษยวิทยา โดยใช้เทคนิควิจัยสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) แบบสัมภาษณ์มีรูปแบบเป็นเอกลักษณ์ปลายเปิด (Open Form)

โครงสร้างคำถามในแบบสัมภาษณ์ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับภูมิหลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเช่น ครอบครัว การศึกษา ชีวิตประจำวัน

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อปัญหาจราจร แนวทางการแก้ไขปัญหา และการบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีผลต่อการปฏิบัติหน้าทีด้านการแก้ไขปัญหาจราจร

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ความเที่ยงตรง (Validity) ของแบบสอบถาม ตรวจสอบโดยคณะอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และผู้เชี่ยวชาญในงานด้านการจราจร

2. ความเชื่อมั่น (Reliability)ของแบบสอบถาม ตรวจสอบ โดยมีขั้นตอนดังนี้ โดยผู้วิจัยมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรที่จะศึกษาและไม่ได้รับเลือกเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยจริง โดยกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยได้เลือกคือ ตำรวจจราจรของสถานีตำรวจนครบาลพญาไท จำนวน 15 คน และ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสถานีตำรวจนครบาลลุมพินี จำนวน 15 คน รวมทั้งหมด 30 คน

3. นำเอาผลการทดสอบที่ได้มาทำการหาคำตอบของตัวแปร เพื่อวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ด้วยการหาค่าความเชื่อมั่น และด้วยวิธีการหาค่าสัมประสิทธ์อัลฟ่า โดยใช้โปรแกรม SPSS โดยได้ค่าในส่วนของปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรเท่ากับ 0.8763 จากจำนวน 19 ข้อ ในส่วนของการบันทึกคะแนนได้นำมาหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟ่าได้เท่ากับ 0.9086 จากจำนวน 16 ข้อ

หลังจากนั้นจึงได้ทำการตรวจสอบและแก้ไขปรับปรุงทั้งด้านการใช้ภาษา และการจัดเรียงข้อคำถามให้มีความเหมาะสมอีกครั้ง จากนั้นจึงได้นำเอาแบบสอบถามไปทดลองใช้และนำไปเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

แบบสอบถาม ได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. นำจดหมายโดยการรับรองของหัวหน้าภาควิชาสังคมวิทยา และมานุษยวิทยา พร้อมแบบสอบถาม ส่งถึงสถานีตำรวจนครบาล 8 สถานีตำรวจ โดยผู้วิจัยนำส่งด้วยตนเอง
2. เมื่อได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาภายใน 4 สัปดาห์ นับแต่วันที่ได้ส่งแบบสอบถาม ซึ่งบางสถานีตำรวจผู้วิจัยได้มอบหมายให้เพื่อนที่เป็นข้าราชการตำรวจติดตาม หรือเก็บรวบรวมไว้ให้ หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบความเรียบร้อยของแบบสอบถามทุกฉบับ
3. ในกรณีที่สถานีตำรวจนครบาลใดไม่ส่งแบบสอบถามกลับคืนมาภายในกำหนด 4 สัปดาห์ ผู้วิจัยได้ติดตามแบบสอบถามด้วยตนเอง
4. รวบรวมแบบสอบถามเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล

การสัมภาษณ์ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยได้เดินทางไปที่สถานีตำรวจนครบาลทั้ง 8 สถานี เพื่อแนะนำตัวและขออนุญาตสัมภาษณ์ตำรวจจราจรเกี่ยวกับปัญหาจราจร
2. รวบรวมคำตอบจากการสัมภาษณ์เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 สัปดาห์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล

เมื่อได้ข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยจึงทำการบันทึกข้อมูลจากแบบสอบถามลงแบบรหัสด้วยการใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC^{+} (Statistical Package for the Social Sciences) เพื่อพิสูจน์สมมติฐานและหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ

สถิติที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้สถิติเพื่ออธิบายลักษณะของข้อมูลของกลุ่มประชากร และหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปร ดังนี้

1. ในการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ค่าที่ใช้ คือ ความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) เพื่อบรรยายถึงลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
2. การวิเคราะห์เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม เพื่อทดสอบสมมติฐาน ค่าที่ใช้คือ การทดสอบค่าเอฟเทสต์ (F- Test)
3. การวิจัยเชิงปริมาณ โดยการวิเคราะห์ทางมนุษยวิทยาเป็นการวิเคราะห์เชิงพรรณนาและวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) รวมทั้งการยกตัวอย่างประกอบ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การเสนอผลการศึกษา จะแบ่งออกเป็น 5 ส่วนด้วยกันคือ

ส่วนที่ 1 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของระดับความคิดเห็นในปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ส่วนที่ 3 การเสนอผลการวิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมายการบันทึกคะแนนผู้ขับขี่

ส่วนที่ 4 การเสนอผลการทดสอบสมมติฐาน

ส่วนที่ 5 การสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับปัญหาจราจร ในกองบังคับการ ตำรวจนครบาล 6 จำนวน10 ราย

ส่วนที่ 1 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ ตำรวจจราจรระดับรองสารวัตรจราจรและชั้นประทวน และพลตำรวจ ของสถานีตำรวจนครบาล ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 240 คน โดยได้ส่งแบบสอบถามไปตามสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ จำนวน 8 สถานี ปรากฏว่าได้รับแบบสอบถามคืนมาจำนวน 210 ชุด คิดเป็นร้อยละ 87.50 ซึ่งสามารถแยกตามสถานภาพส่วนบุคคลได้ดังตารางที่ 4.1 ถึง 4.6 ดังนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 10 แสดงอายุของตำรวจจราจร

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
21-30	9	4.3
31-40	80	38.1
41-50	88	41.9
51-60	33	15.7
รวม	210	100

จากตารางที่ 10 พบว่า จำนวนตำรวจจราจรของกลุ่มประชากรส่วนใหญ่อยู่ในช่วง อายุ 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.9 และในช่วงอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.1 ช่วงอายุ 51-60 คิดเป็นร้อยละ 15.7 และประชากรตัวอย่างที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือช่วงอายุ 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.3

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 11 แสดงระดับชั้นยศของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ยศ	จำนวน	ร้อยละ
พลตำรวจ	1	0.5
สิบตำรวจตรี-สิบตำรวจเอก	35	16.7
จ่าสิบตำรวจ-นายดาบตำรวจ	160	76.2
ร้อยตำรวจตรี-ร้อยตำรวจเอก	14	6.7
รวม	210	100

จากตารางที่ 11 พบว่าประชากรส่วนใหญ่มีระดับชั้นยศคือจ่าสิบตำรวจ-นายดาบตำรวจ คิดเป็นร้อยละ 76.2 รองลงมาคือช่วงสิบตำรวจตรี-สิบตำรวจเอก คิดเป็นร้อยละ 16.7 ต่อมาคือยศร้อยตำรวจตรี-ร้อยตำรวจเอก คิดเป็นร้อยละ 6.7 และยศพลตำรวจน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.5

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 12 ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร

ระยะเวลาการทำงานด้านการจราจร (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	15	7.1
1-5 ปี	25	11.9
6-10 ปี	67	31.9
11-15 ปี	36	17.1
16-20 ปี	29	13.8
21 ปีขึ้นไป	38	18.1
รวม	210	100

จากตารางที่ 12 พบว่าประชากรมีระยะเวลาการทำงานมากที่สุดคือช่วงอายุ 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.9 รองลงมาคือช่วงอายุ 21 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 18.1 ช่วงอายุ 11-15 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.1 ช่วงอายุ 16 – 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 13.8 ช่วงอายุ 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.9 และสุดท้ายคือช่วงอายุน้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 13 เงินเดือนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เงินเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	3	1.5
5,001-10,000 บาท	84	40.0
10,001-15,000 บาท	89	42.4
15,001 บาทขึ้นไป	34	16.2
รวม	210	100

จากตาราง 13 พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีเงินเดือนอยู่ในช่วง 10,001- 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 42.4 รองลงมาคือช่วง 5,001 -10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.0 ช่วง 15,001 ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 16.2 และเงินเดือนส่วนน้อยคือกลุ่มเงินเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 1.5

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 14 สถานภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	15	7.1
สมรส	187	89.0
หย่าร้าง	8	3.8
รวม	210	100

จากตารางที่ 14 พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่สมรสแล้วคิดเป็นร้อยละ 89.0 รองลงมา คือโสด คิดเป็นร้อยละ 7.1 และน้อยที่สุดคือหย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 3.8

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 15 ระดับการศึกษาของเจ้าหน้าทีตำรวจจราจร

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	150	71.4
ปริญญาตรี/หรือเทียบเท่า	49	23.3
ปริญญาโท	10	4.8
สูงกว่าปริญญาโท	1	0.5
รวม	210	100

จากตารางที่ 15 พบว่าระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่คือ มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 71.4 รองลงมาคือปริญญาตรี/หรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 23.3 ต่อมาคือระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 4.8 และน้อยที่สุดคือระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 0.5

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 2 การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นที่เกี่ยวกับปัจจัยการบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ตารางที่ 16 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานปัจจัยด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
<u>สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่</u>						
1. ท่านเห็นว่าเงินเดือนที่ได้รับ ในการปฏิบัติหน้าที่เพียงพอและ อยู่ในสภาพที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน	5 (2.4)	19 (10.0)	123 (58.6	63 (30.0	1.838	.6795
2. เงินเดือนที่ได้รับจริงจากการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรขณะนี้เพียงพอต่อการดำรงชีพในปัจจุบันได้อย่างมีความสุขแล้ว	5 (2.4)	10 (4.8)	131 (62.4	64 (30.5	1.790	.6369
3. ท่านคิดว่าเงินตอบแทนจากการจากการทำงานในหน้าที่ (รางวัล) เป็นสิ่งที่สำคัญที่ทำให้ท่านตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ราชการมากขึ้น	50 (23.8)	99 (47.1)	45 (21.4	16 (7.6)	2.871	.8626
4. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในปัจจุบันเช่น ที่พัก เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตรฯลฯ เหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของท่านแล้ว	17 (8.1)	37 (17.6)	119 (56.7	37 (17.6	2.616	.0881
5. การดำเนินการด้านสิทธิต่าง ๆ ภายในหน่วยงาน เช่น การเบิกค่าเล่าเรียนบุตร ค่ารักษาพยาบาล หรือการเบิกสิทธิต่าง ๆ สะดวก รวดเร็วดีแล้ว	14 (6.7)	55 (26.2)	104 (49.5	37 (17.6	2.219	.8124

ตารางที่ 16 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
6. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่จะได้รับจากเหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น การช่วยเหลือบุตร เหมาะสมดีแล้ว	15 (7.1)	54 (25.7)	102 (48.6	39 (18.6	2.214	.8282

จากตารางที่ 16 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ58.6 ไม่เห็นด้วยว่าเงินเดือนที่ได้รับในปัจจุบันเพียงพอต่อความต้องการของตนเอง ร้อยละ 30.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 9.0 เห็นด้วย และร้อยละ 2.4 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าเงินเดือนที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้รับในปัจจุบันยังไม่เพียงพอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.838

ในส่วนของเงินเดือนที่ได้รับในปัจจุบันเพียงพอแก่การดำรงชีพพบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 62.4 ร้อยละ 30.5 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 4.8 เห็นด้วย และร้อยละ 2.4 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าเงินเดือนที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้รับในปัจจุบันยังไม่เพียงพอในการดำรงชีพในปัจจุบัน โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.790

เงินรางวัลหรือเงินตอบแทนจากการทำงานในหน้าที่เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ท่านตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ราชการมากขึ้น พบตำรวจจราจรส่วนใหญ่เห็นด้วยคิดเป็นร้อยละ 47.1 ร้อยละ 23.8 เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 21.4 ไม่เห็นด้วย และร้อยละ 7.6 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าเงินรางวัลตอบแทนในการปฏิบัติหน้าที่การจราจรเป็นสิ่งที่สำคัญที่จะทำให้การปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรดีขึ้น โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.871

สวัสดิการที่ได้รับในปัจจุบันมีความเหมาะสมดีแล้วพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ร้อยละ 56.7 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 17.6 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งและเห็นด้วย และร้อยละ 8.1 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าสวัสดิการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้รับในปัจจุบันยังไม่เพียงพอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.161

การดำเนินการด้านสิทธิต่าง ๆ ในหน่วยงานหรือการดำเนินการต่าง ๆ สะดวก รวดเร็วดีแล้ว พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 49.5 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 26.2 เห็นด้วย ร้อยละ 17.6 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 6.7 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าการดำเนินการในเรื่องสิทธิต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าเล่าเรียนบุตร ยังไม่มีความเหมาะสม โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.219

การได้รับสวัสดิการจากเหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น การช่วยเหลือบุตร มีความเหมาะสมดีแล้ว พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 48.6 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 25.7 เห็นด้วย ร้อยละ 18.6 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 7.1 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าการให้ความช่วยเหลือในด้านการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บในการปฏิบัติหน้าที่นั้นยังไม่มีความเหมาะสม โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.214

ตารางที่ 17 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานปัจจัยด้านกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น				$\overline{X}$	SD
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
<u>กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ</u>	13	76	96	25	2.366	.7726
7. จำนวนตำรวจจราจรในหน่วยงานของท่านมีความสมดุลย์กับปริมาณงาน	(6.2)	(36.2)	(45.7	(11.9)		
8. จำนวนตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ	23 (11.0)	118 (56.2)	63 (30.0	6 (2.9)	2.752	.6817
9. การจัดกำลังตำรวจจราจรในหน่วยงานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย	17 (8.1)	104 (49.5)	74 (35.2	15 (7.1)	2.585	.7416
10. การจัดจำนวนตำรวจจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจร	15 (7.1)	87 (41.4)	95 (45.2	13 (6.2)	2.495	.7205

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น				$\overline{X}$	SD
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
11. หน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนด้านกำลังพลเมื่อหน่วยจราจร มีกำลังไม่เพียงพอ	21 (10.0)	83 (39.5)	87 (41.4	19 (9.0)	2.504	.7962
12. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการปฏิบัติงาน ควรเพิ่มจำนวนตำรวจจราจร และความทันสมัยของเครื่องมือ ที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจร	82 (39.0)	87 (41.4)	38 (18.1	3 (1.4)	3.181	.7737
13. ท่านเห็นว่าในการปฏิบัติงานด้านการจราจรมีปริมาณเจ้าหน้าที่เหมาะสมกับงานแล้ว	14 (6.7)	72 (34.3)	104 (49.5	20 (9.5)	2.381	.7499

จากตารางที่ 17 จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสมดุลย์เหมาะสมกับปริมาณงาน พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 45.7 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 36.2 เห็นด้วย ร้อยละ 11.9 ไม่เห็นด้วย และร้อยละ 6.2 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าปริมาณเจ้าหน้าที่ตำรวจยังไม่เหมาะสมกับปริมาณงาน โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.366

จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 56.2 เห็นด้วย ร้อยละ 30.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 11.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 2.9 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.752

การจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในหน่วยงานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมายพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 49.5 เห็นด้วย ร้อยละ 35.2 ไม่เห็นด้วย

ร้อยละ 8.1 เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 7.1 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีในหน่วยงานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.585

การจัดตำรวจจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจร พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 45.2 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 41.4 เห็นด้วย ร้อยละ 7.1 เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 6.2 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าการจัดตำรวจจราจรยังไม่มีความเหมาะสมในการปฏิบัติ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.495

หน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนด้านกำลังพลเมื่อหน่วยจราจร มีกำลังไม่เพียงพอ พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 41.4 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 39.5 เห็นด้วย ร้อยละ 10.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 9.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าหน่วยงานอื่นยังไม่ค่อยให้การสนับสนุนด้านกำลังพลเมื่อหน่วยงานจราจรมีกำลังไม่เพียงพอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.504

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานด้านการจราจรควรมีการเพิ่มจำนวนตำรวจจราจรและเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรเพิ่มขึ้น พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 41.4 เห็นด้วย ร้อยละ 39.0 เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 18.1 ไม่เห็นด้วย และร้อยละ 1.4 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.181

ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรมีปริมาณเจ้าหน้าที่เหมาะสมกับงานแล้ว พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 49.5 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 34.3 เห็นด้วย ร้อยละ 9.5 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 6.7 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าในการปฏิบัติงานด้านการจราจรปริมาณเจ้าหน้าที่ยังไม่เหมาะสมกับงาน โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.381

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 18 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานปัจจัยด้านความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น				$\overline{X}$	SD
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
14.หน่วยงานของท่านมีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ	9 (4.3)	27 (12.9)	134 (63.8)	40 (19.0	2.023	.7016
15. เครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ	18 (8.6)	47 (22.4)	122 (53.3)	33 (15.7	2.238	.8187
16.ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีการตรวจสอบดูแลพร้อมในการใช้งานได้ทันที	16 (7.6)	72 (34.4)	87 (41.1)	35 (16.7	3.238	.8424
17.อุปกรณ์ในการป้องกันควันพิษที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มีประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษได้ดีอยู่แล้ว	9 (4.3)	22 (10.5)	124 (59.0)	65 (26.2	1.928	.7318
18.ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับ สภาพการจราจร	12 (5.7)	68 (32.4)	105 (50.0)	25 (11.9	2.319	.7565
19. เครื่องมือเครื่องใช้ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่มีเพียงพอแล้ว	11 (4.3)	30 (14.3)	130 (61.9)	39 (18.6	2.104	1.0438

จากตารางที่ 18 หน่วยงานของท่านมีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 63.8 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 19.0 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 12.9 เห็นด้วย และร้อยละ 4.3 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าหน่วยงานของตำรวจจราจรยังมีเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ยังไม่เพียงพอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.023

เครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 53.3 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 22.4 เห็นด้วย ร้อยละ 15.7ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 8.6 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าเครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.238

ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีการตรวจสอบดูแลพร้อมในการใช้งานได้ทันที พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 41.1 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 34.3 เห็นด้วย ร้อยละ 16.7 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 7.6 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่า ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานยังไม่มีความพร้อมในการใช้งานได้ทันที โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.328

อุปกรณ์ในการป้องกันควันพิษที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มีประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษได้ดีอยู่แล้ว พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 59.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 26.2 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 10.5 เห็นด้วย และร้อยละ 4.3 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าอุปกรณ์ในการป้องกันควันพิษที่ใช้อยู่ในปัจจุบันขาดประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.928

ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจร พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 50.0 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 32.4 เห็นด้วย ร้อยละ 11.9 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และร้อยละ 5.7 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรยังขาดความทันสมัยและยังไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจร โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.319

เครื่องมือเครื่องใช้ที่ใช้ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าทีมีเพียงพอแล้ว พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ร้อยละ 61.9 ไม่เห็นด้วย ร้อยละ 18.6 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 14.3 เห็นด้วย และร้อยละ 4.3 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จะเห็นได้ว่าเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าทียังไม่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.104

ตารางที่ 19 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานด้านการบังคับใช้การบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ข้อที่	การบันทึกคะแนน 16 ฐานความผิด	ระดับการบันทึกคะแนน			$\bar{X}$	SD
		บังคับประจำ	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย		
1.	ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	103 (49.5)	100 (47.6	7 (3.3)	2.457	.5624
2.	ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร	79 (37.6)	115 (54.8	16 (7.6)	2.300	.6034
3.	ขับรถแซงด้านซ้ายไม่ปลอดภัย	43 (20.4)	102 (48.6	65 (31.0	1.895	.7111
4.	แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรือแซงรถในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ฯลฯ	35 (16.7)	88 (41.9	87 (41.4	1.752	.7226
5.	จอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทาง ไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ	42 (20.0)	77 (36.7	91 (43.3	1.766	.7627
6.	ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับบรรทุกคนโดยสาร	22 (10.5)	107 (51.0	81 (38.6	1.719	.6430
7.	ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง	17 (8.1)	66 (31.4	127 (60.5	1.476	.6429
8.	ขับรถในขณะหย่อนความสามารถ	27 (12.9)	99 (47.1	84 (40.0	1.728	.6751
9.	ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว	41 (19.5)	119 (56.7	50 (23.8	1.957	.6585
10.	ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา	27 (12.9)	100 (47.6	83 (39.5	1.733	.6744
11.	ขับรถโดยไม่คำนึงขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น	29 (13.8)	114 (54.3	67 (31.9	1.819	.6530

ข้อที่	การบันทึกคะแนน 16 ฐานความผิด	ระดับการบันทึกคะแนน			$\overline{X}$	SD
		บังคับประจำ	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย		
12.	ขับรถด้วยอัตราเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	26 (12.4)	70 (33.3	114 (54.3	1.581	.7024
13.	ไม่หยุดหลังเส้นให้หยุด ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “ หยุด “	146 (69.5	57 (27.1	7 (3.3)	2.661	.5402
14.	ขับรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น	48 (22.9)	138 (65.7	24 (11.4	2.114	.5757
15.	ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์ของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียง	34 (16.2)	99 (47.1	77 (36.7	1.795	.6993
16.	แข่งรถในทาง	25 (11.9)	90 (42.9	95 (45.2	1.666	.6801

จากตารางที่ 19 ในการบันทึกคะแนนเกี่ยวกับการขับรถกีดขวางการจราจร พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ บังคับประจำคิดเป็นร้อยละ 49.0 ร้อยละ 47.6 นาน ๆ ครั้ง และไม่เคยบังคับคิดเป็นร้อยละ 3.3 จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่มีการบังคับการบันทึกคะแนนเกี่ยวกับการขับรถกีดขวางการจราจรอยู่เสมอ ๆ เป็นประจำ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.457

การขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควรพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 54.8 ร้อยละ 37.6 บังคับประจำ และร้อยละ 7.6 ไม่เคยบังคับ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.300

ขับรถแซงด้านซ้ายไม่ปลอดภัย พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 48.6 ร้อยละ 31.0 ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 20.5 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.895

แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรือแซงรถในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือ ฯลฯ พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 41.9 ร้อยละ 41.4 ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 16.7 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.752

จอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทาง ไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีไม่เคยบังคับ คิดเป็นร้อยละ 43.3 ร้อยละ 36.7 นาน ๆ ครั้ง และร้อยละ 20.0 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะไม่เคยบังคับ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.766

ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับบรรทุกคนโดยสาร พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 51.0 ร้อยละ 38.6 ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 10.5 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.719

ขับรถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ไม่เคยบังคับ คิดเป็นร้อยละ 60.5 ร้อยละ 31.4 นาน ๆ ครั้ง และร้อยละ 8.1 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ไม่เคยบังคับ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.476

ขับรถในขณะหย่อนความสามารถ พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.1 ร้อยละ 40.0 ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 12.9 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.728

ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 56.7 ร้อยละ 23.8ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 19.5 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.957

ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.6 ร้อยละ 39.5ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 12.9 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.733

ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 54.3 ร้อยละ 31.9ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 13.8 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.819

ขับรถด้วยอัตราเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีไม่เคยบังคับ คิดเป็นร้อยละ 54.3 ร้อยละ 33.3 นาน ๆ ครั้ง และร้อยละ 12.4 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ไม่เคยบังคับ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.581

ไม่หยุดหลังเส้นให้หยุด ตามสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “ หยุด “ พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับประจำ คิดเป็นร้อยละ 69.5 ร้อยละ 27.1 นาน ๆ ครั้ง และร้อยละ 3.3 ไม่เคยบังคับ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่บังคับประจำ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.661

ขับรถในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 65.7 ร้อยละ 22.9บังคับประจำ และร้อยละ 11.4 ไม่เคยบังคับ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.114

ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์ของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีการบังคับโดยนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.1 ร้อยละ 37.6ไม่เคยบังคับ และร้อยละ 16.2 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะบังคับโดยนานๆ ครั้ง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.795

แข่งรถในทาง พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ไม่เคยบังคับ คิดเป็นร้อยละ 45.2 ร้อยละ 42.9นาน ๆ ครั้ง และร้อยละ 11.9 บังคับประจำ จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ไม่เคยบังคับ โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.666

ส่วนที่ 3 เสนอผลการวิเคราะห์ค่าร้อยละข้อมูลปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับบังคับใช้การ บันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ตารางที่ 20 แสดงจำนวน ร้อยละ ปัจจัยด้านอายุของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการบันทึกคะแนน

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 40 ปี	89	42.4
มากกว่า 40 ปี ขึ้นไป	121	57.6
รวม	210	100

จากตารางที่ 20 พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 57.6 เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุมาก และตำรวจที่มีอายุน้อยคิดเป็นร้อยละ 42.4 ของจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 21 แสดงจำนวน ร้อยละ ของตำรวจจราจร จำแนกตามระดับชั้นยศสูง และยศต่ำ

ยศ	จำนวน	ร้อยละ
พลตำรวจ-สิบตำรวจเอก	36	17.2
จ่าสิบตำรวจ-ร้อยตำรวจเอก	174	82.9
รวม	210	100

จากตารางที่ 21 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มียศตั้งแต่จ่าสิบตำรวจขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 82.9 และมียศต่ำคิดเป็นร้อยละ 17.2

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 22 แสดงจำนวน ร้อยละ ของตำรวจจราจร จำแนกตามระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรสั้นและนาน

ระยะเวลาการทำงานด้านการจราจร (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10 ปี	107	50.9
มากกว่า 10 ปีขึ้นไป	103	49.1
รวม	210	100

จากตารางที่ 22 ระยะเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความใกล้เคียงกันระหว่างเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในด้านการจราจรมาเป็นระยะเวลาสั้นคิดเป็นร้อยละ 50.9 และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่นานคิดเป็นร้อยละ 49.1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 23 แสดงจำนวน ร้อยละ ของระดับการศึกษาของเจ้าหน้าทีตำรวจจราจร

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	150	71.4
สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป	60	28.6
รวม	210	100

จากตารางที่ 23 พบว่าส่วนใหญ่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีระดับการศึกษาต่ำกว่าระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 71.4 และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 28.6

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 24 แสดงจำนวน ร้อยละ ของตำรวจจราจร จำแนกตามรายได้สูงและรายได้ต่ำ

เงินเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	87	41.5
มากกว่า 10,000 บาทขึ้นไป	123	58.5
รวม	210	100

จากตารางที่ 24 รายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีรายมากกว่า 10,000 บาท ซึ่งเป็นรายได้สูงคิดเป็นร้อยละ 58.5 และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท ซึ่งเป็นรายได้ต่ำคิดเป็นร้อยละ 41.5

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 25 แสดง จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

ปัจจัยด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่	จำนวน	ร้อยละ
ระดับต่ำ	87	41.4
ระดับปานกลาง	100	47.6
ระดับสูง	23	11.0
รวม	210	100

$\overline{X}$ = 13.095 SD = 3.2533

สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในด้านคะแนนรวม

จากตารางที่ 25 พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 47.6 ร้อยละ 41.4 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับต่ำ และร้อยละ 11.0 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 13.065

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 26 แสดง จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยด้านจำนวนตำรวจจราจร

คะแนนจำนวนเจ้าหน้าทีตำรวจจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ระดับต่ำ	63	30.0
ระดับปานกลาง	126	60.0
ระดับสูง	21	10.0
รวม	210	100

$\overline{X}$= 18.266 SD = 3.4745

จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จากตารางที่ 26 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 60.0 ร้อยละ 30.0 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับต่ำ และร้อยละ 10.0 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 18.266

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 27 แสดง จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยด้านความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจร

เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ระดับต่ำ	56	26.7
ระดับปานกลาง	125	64.3
ระดับสูง	19	9.0
รวม	210	100

$\overline{X}$= 12.900 SD = 3.4689

ความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านจราจร

จากตารางที่ 27 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 64.3 ร้อยละ 26.7 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับต่ำ และร้อยละ 9.0 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 12.900

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 28 แสดง จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการบันทึกคะแนน16 ข้อหา

คะแนนในการบันทึกคะแนน 16 ข้อหา	จำนวน	ร้อยละ
ระดับต่ำ	66	31.4
ระดับปานกลาง	104	48.6
ระดับสูง	40	19.0
รวม	210	100

$\overline{X}$= 30.423 SD = 7.1073

คะแนนการบันทึกคะแนน 16 ข้อหาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จากตารางที่ 28 พบว่าระดับการบันทึกคะแนน 16 ข้อหาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 48.6 ร้อยละ 31.4 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับต่ำ และร้อยละ 19.0 มีความคิดเห็นอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 30.423

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 4 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ตำรวจจราจรที่มีอายุมากบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ต่ำกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย

ตารางที่ 29 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและการบันทึกคะแนน

อายุ	N	$\overline{X}$	S.D.	F	Sig
21-30 ปี	9	29.2222	6.2805		
31-40 ปี	80	30.6750	7.4507		
41-50 ปี	88	30.3523	6.8549		
51-60 ปี	33	30.333	7.3937		
รวม	210	30.4238	7.0173	1.22	.947

*ที่ความสัมพันธ์ 0.05

จากตารางที่ 29 ในเรื่องของอายุของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 40-49 ปี รองลงมาคือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีช่วงอายุ 30-39 ปี และในช่วงอายุ 50-59 ปี ตามลำดับ และจากการทดสอบนัยสำคัญทางสถิติพบว่า อายุไม่ได้ก่อให้เกิดความแตกต่างกับการปฏิบัติหน้าที่จราจรอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการปฏิบัติหน้าที่ในปัจจุบันนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่นั้นมีอายุไม่แตกต่างกันมากนัก ดังนั้นอายุในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรจึงไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของ วิเชียร มุริจันทร์ (2541) พบว่าอายุและสถานภาพของการสมรสไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และงานศึกษาวิจัยของสุมาดา พาพานิช (2541) พบว่าอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

สรุปได้ว่าปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ต่ำกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีอายุน้อย

สมมติฐานที่ 2 ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรมากกว่าจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุในการทำงานน้อย

ตารางที่ 30 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรกับการบันทึกคะแนน

ระยะเวลาในการปฏิบัติงานจราจร	N	$\overline{X}$	S.D.	F	Sig
น้อยกว่า 1 ปี	15	28.9333	6.3972		
1-5 ปี	25	28.7600	8.3879		
6-10 ปี	67	29.8060	6.2334		
11-15 ปี	36	31.1944	8.0492		
16-20 ปี	29	30.3793	6.3943		
21 ปี ขึ้นไป	38	32.5000	7.3622		
รวม	210	30.4238	7.1073	1.248	.288

จากตารางที่ 30 พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการอยู่ในช่วงระยะเวลา 6-10 ปี รองลงมาคือ 21 ปีขึ้นไป และ11-15 ปีตามลำดับ และจากการทดสอบนัยสำคัญทางสถิติพบว่า ระยะเวลาในด้านการปฏิบัติหน้าที่ยาวนานไม่มีผลต่อการบันทึกคะแนนมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่น้อย อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในการปฏิบัติหน้าที่นั้นไม่ว่าผู้ปฏิบัติจะมีระยะเวลาในการปฏิบัติยาวนานหรือปฏิบัติหน้าที่ในช่วงสั้น ๆ ก็ไม่มีความแตกต่างกันในการปฏิบัติงานด้านการจราจรและระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจรก็ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก

สรุปได้ว่าปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรยาวนานจะปฏิบัติหน้าที่ได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาการปฏิบัติงานด้านการจราจรน้อย

สมมติฐานที่ 3 ตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาต่ำ

ตารางที่ 31 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน

การศึกษา	N	$\overline{X}$	S.D.	F	Sig
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ป.ว.ช.	150	30.0600	6.8622		
ปริญญาตรี/เทียบเท่า	49	31.7959	7.8607		
ปริญญาโท	10	29.0000	6.9921		
สูงกว่าปริญญาโท	1	32.0000			
รวม	210	30.4238	7.1073	.889	.448

*ที่ความสัมพันธ์ 0.05

จากตารางที่ 32 พบว่าระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. หรือเทียบเท่า รองลงมาคือระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า และปริญญาโท ตามลำดับ และพบว่าระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีผลต่อการบังคับใช้การบันทึกคะแนน อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในการปฏิบัติงานด้านการจราจรไม่ใช่งานที่อาศัยเฉพาะในเรื่องของระดับการศึกษาเพียงอย่างเดียว แต่เป็นงานที่ต้องอาศัยประสบการณ์ ความชำนาญในพื้นที่ในเขตรับผิดชอบ รู้จุดที่มีปัญหาการจราจรมากก็สามารถหาวิธีการหรือกรรมวิธีในการจัดการได้อย่างเหมาะสม ประกอบในการทำงานด้านการจราจร

สรุปได้ว่าปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า

สมมติฐานที่ 4 ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจที่มีการรายได้ต่ำ

ตารางที่ 32 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ที่ได้รับในปัจจุบันกับการบันทึกคะแนน

เงินเดือน	N	$\overline{X}$	S.D	F	Sig
ต่ำกว่า 5,000 บาท	3	29.000	7.2111		
5,000- 10,000 บาท	84	30.3929	7.1743		
10,001-15,000 บาท	89	30.9438	7.2054		
15,000 บาท ขึ้นไป	34	29.2647	6.8238		
รวม	210	30.4538	7.1073	.497	.685

*ที่ความสัมพันธ์ 0.05

จากตารางที่ 31 พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ในช่วงระยะเวลา 10,001-15,000 บาท รองลงมาคือช่วง 5,000 – 10,000 บาท และ ช่วงตั้งแต่ 15,000 บาท ขึ้นไป ตามลำดับ และพบว่ารายได้ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่มีผลต่อการบันทึกคะแนน อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

ซึ่งผลการศึกษา ในด้านเงินเดือนนี้สอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของสมศักดิ์ บุญถม (2540) ซึ่งพบว่ารายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีผลต่อการปฏิบัติงานด้านการจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุนทร เพชรเกตุ (2539) ซึ่งพบว่ารายได้ไม่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยจูงใจให้ทำงาน

สรุปได้ว่าปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีรายได้สูงกว่าจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำกว่า

สมมติฐานที่ 5 ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการต่ำ

ตารางที่ 33 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างสวัสดิการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับการบันทึกคะแนน

ปัจจัยด้านสวัสดิการปฏิบัติหน้าที่	N	$\overline{X}$	S.D.	F	Sig
ระดับต่ำ	87	29.7436	6.9839		
ระดับปานกลาง	100	30.9000	7.2793		
ระดับสูง	23	29.0000	8.2865		
รวม	210	30.4238	7.1073	.447	.968

*ที่ความสัมพันธ์ 0.05

จากตารางที่ 33 พบว่าระดับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือความคิดเห็นในต่ำ และความคิดเห็นในระดับสูงตามลำดับ และยังพบว่าสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีผลต่อการบันทึกคะแนน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ซึ่ง สมศักดิ์ บุญถม (107 : 2540) ได้กล่าวไว้ว่า ตำรวจจราจรเป็นข้าราชการ ที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ.2522 และว่าด้วยระเบียบข้าราชการตำรวจ 2521 และว่าด้วยวินัยตำรวจ พ.ศ.2477 ตำรวจจราจรซึ่งเป็นข้าราชการนั้นทราบดีว่าสวัสดิการที่จะได้รับนั้นต้องมีการออกกฎหมาย มีการออกกฎระเบียบ มีขั้นตอนที่ซับซ้อนยาวนานกว่าจะมาถึงผู้ปฏิบัติทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่คาดหวังต่อสวัสดิการดังกล่าว และทำให้สวัสดิการที่ได้รับไม่มีผลต่อการบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สรุปได้ว่าปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการน้อย

สมมติฐานที่ 6 ตำรวจที่มีเจ้าหน้าที่เพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

ตารางที่ 34 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่การจราจรกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน

กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	N	$\overline{X}$	S.D.	F	Sig
ระดับต่ำ	63	31.0385	8.1706		
ระดับปานกลาง	126	29.6000	3.3615		
ระดับสูง	21	29.2500	8.0984		
รวม	210	30.4238	7.1073	.687	.822

*ที่ความสัมพันธ์ 0.05

จากตารางที่ 34 พบว่าระดับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่กับการบันทึกคะแนนพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือความคิดเห็นในต่ำ และความคิดเห็นในระดับสูงตามลำดับ และยังพบว่ากำลังเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ไม่มีผลต่อการบันทึกคะแนน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากในปัจจุบันนโยบายของรัฐบาลพยายามที่จะลดกำลังพลของข้าราชการให้มีขนาดเล็กลง แต่เพิ่มประสิทธิภาพของการทำงานให้สูงขึ้น ซึ่งผลการศึกษาวิจัยนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ อุทัย หิรัญโต (2523 : 81) ที่ว่าข้อพิจารณาในการวางแผนกำลังคน มีปัจจัยสำคัญที่ต้องพิจารณาคือวัตถุประสงค์และนโยบายขององค์การ จะต้องทำการศึกษาทำความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบาย และสนับสนุนนโยบายขององค์การให้ได้มากที่สุด จึงทำให้กำลังเจ้าหน้าที่ไม่มีผลต่อการบันทึกคะแนน

สรุปได้ว่าปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่มีจำนวนเพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนไม่เพียงพอ

สมมติฐานที่ 7 ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้

ตารางที่ 35 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านการบันทึกคะแนน

ความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้	N	$\overline{X}$	S.D.	F	Sig
ระดับต่ำ	56	30.8462	9.0907		
ระดับปานกลาง	125	31.6364	7.6149		
ระดับสูง	21	34.0000	8.2765		
รวม	210	30.4238	7.1073	1.125	.332

*ที่ความสัมพันธ์ 0.05

จากตารางที่ 35 พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในระดับปานกลาง รองลงมาคือระดับต่ำ และระดับสูงตามลำดับ และยังพบว่าความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ไม่มีผลต่อการบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05

ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของสมศักดิ์ บุญถม (2540) ที่ว่าความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้นั้นไม่มีความสัมพันธ์กับการบันทึกคะแนน การบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องของระเบียบ กฎข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งมีลักษณะคล้าย ๆ กับในเรื่องของสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ ทำให้ตำรวจจราจรไม่คาดหวังว่าจะได้รับเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ ที่ทันสมัย ถึงอย่างไรก็ตามสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ได้พยายามได้ให้การสนับสนุนในเรื่องของเครื่องมือเครื่องใช้ในงานด้านการจราจรอย่างเต็มความสามารถ

สรุปได้ว่าปฏิเสธสมมติฐานที่ว่า ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยจะบันทึกคะแนนได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัย

ตารางที่ 36 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

ข้อที่	สมมติฐาน	ยอมรับ	ปฏิเสธ
1.	ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ต่ำกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย		/
2.	ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจรยาวนานจะบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาปฏิบัติด้านงานจราจรน้อย		/
3.	ตำรวจที่มีเงินรายได้สูงกว่าจะปฏิบัติหน้าที่ได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ		/
4.	ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาต่ำ		/
5.	ตำรวจจราจรที่ได้รับสวัสดิการที่เพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่ได้รับสวัสดิการไม่เพียงพอ		/
6.	ตำรวจจราจรที่มีจำนวนเพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีจำนวนไม่เพียงพอ		/
7.	ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่ไม่ทันสมัย		/

จากตารางที่ 4.27 ผลการทดสอบสมมติฐานได้ผลดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ต่ำกว่าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย ผลการทดสอบสมมติฐานคือ ปฏิเสธสมมติฐาน

ข้อ 2 ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานเป็นระยะเวลานานจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติงานเป็นระยะเวลาสั้น ผลการทดสอบสมมติฐานคือ ปฏิเสธสมมติฐาน

ข้อ 3 ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงกว่าจะปฏิบัติหน้าที่ได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ ผลการทดสอบสมมติฐานคือ ปฏิเสธสมมติฐาน

ข้อ 4 ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาสูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาต่ำ ผลการทดสอบสมมติฐานคือ ปฏิเสธสมมติฐาน

ข้อ 5 ตำรวจจราจรที่ได้รับสวัสดิการที่เพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่ได้รับสวัสดิการไม่เพียงพอ ผลการทดสอบสมมติฐานคือ ปฏิเสธสมมติฐาน

ข้อ 6 ตำรวจจราจรที่มีจำนวนเพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีจำนวนไม่เพียงพอ ผลการทดสอบสมมติฐานคือ ปฏิเสธสมมติฐาน

ข้อ 7 ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่ไม่ทันสมัย ผลการทดสอบสมมติฐานคือ ปฏิเสธสมมติฐาน

ส่วนที่ 5 การสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับปัญหาจราจร ในกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน10 ราย

โดยผู้ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในระดับพลตำรวจ ,ชั้นประทวน จำนวน 5 นาย และนายตำรวจระดับรองสารวัตร(ร.ต.ต.- ร.ต.อ.) จำนวน 5 นาย โดยเลือกตำรวจจราจรจาก 5 สถานีตำรวจคือ สน.พลับพลาไชย 1,สน.พลับพลาไชย 2, สน.ปทุมวัน, สน.ยานนาวา,และ สน.จักรวรรดิ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัดในระดับที่เป็นปัญหาที่หนักมากที่สุดใน กองบังคับการตำรวจนครบาล 6

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 1

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ร.ต.อ.วิชัย (นามสมมติ)
อายุ	31 ปี
ภูมิลำเนา	จ.ลำพูน
ตำแหน่ง	รอง สว.จร.สน.ปทุมวัน
สถานที่ทำงาน	งานจราจร สน.ปทุมวัน
เงินเดือน	ส. 1 ขั้น 13 เงินเดือน 10,080 บาท
ระดับการศึกษา	จบการศึกษา จาก รร.เตรียมทหาร รร.นายร้อยตำรวจ
สถานภาพ	โสด
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ครอบครัว

ปัจจุบันยังไม่แต่งงาน มีภูมิลำเนาอยู่ที่ จ.ลำพูน มีพี่น้อง 2 คน โดยเป็นบุตรคนโต และมีน้องชาย 1 คน จบการศึกษาจาก โรงเรียนเตรียมทหาร และโรงเรียนนายร้อยตำรวจ ปัจจุบันกำลังศึกษาระดับปริญญาโทที่ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สาขาการบริหารกระบวนการยุติธรรม

ประวัติการทำงาน

ร.ต.อ.วิชัยจบการศึกษา จาก ร.ร.นายร้อยตำรวจ ก็ไปดำรงตำแหน่ง รอง สวส.สภ.อ.เถิน จ.ลำปาง อยู่ประมาณ 2 ปี ต่อมาได้ย้ายมาเป็น รอง สวส.สน.พลับพลาไชย 2 ประมาณ 2 ปี และ พงส.(สบ 1) สน.ดุสิต ประมาณ 3 ปี ก่อนที่จะย้ายมาดำรงตำแหน่ง รอง สว.จร.สน.ปทุมวัน จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ในกรณีที่เข้าเวรเช้า เวลา 05.30-13.00 น. ตื่นนอนประมาณ 05.00 น.ทำกิจวัตรส่วนตัว และเวลาประมาณ 05.15 น.ก็จะมาทำการเช็คจำนวนกำลังพล ตามที่ สว.จร.มอบหมาย หรือหากมีเรื่องที่จะชี้แจงหรือทำความเข้าใจก็จะชี้แจงให้ผู้ใต้บังคับบัญชาได้ทราบโดยทั่วกัน เวลาประมาณ 05.30ก็จะปล่อยแถวให้เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ และทำการออกตรวจในบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจร โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน ซึ่งในพื้นที่ของ สน.ปทุมวัน นั้น จุดที่มีปัญหาคือ สี่แยกปทุมวัน สี่แยกเจริญผล สี่แยกมหานคร และสะพานกษัตริย์ศึก ซึ่งโดยส่วนใหญ่ในบริเวณสี่แยกปทุมวันนั้นที่มีปัญหาเนื่องจากมีปริมาณรถมาก เช่นเดียวกับแยกเจริญผล ส่วนแยกมหานครนั้นเป็นแยกที่มีปริมาณรถมาก และเป็นจุดที่เป็นทางขึ้นลงทางด่วนที่จะลงสู่ถนนพระราม 4 จึงทำให้มีปัญหาการจราจรมากในช่วงเวลาเร่งด่วน และแยกสะพานกษัตริย์ศึกจะมีปริมาณรถมากและเป็นทางขึ้นลงสะพานเป็นทางแยกและเขตติดต่อ สน.พลับพลาไชยเขต 1 จะออกเวรประมาณ 13.00 น. ถ้าเข้าเวรบ่ายก็จะเข้าเวรตั้งแต่เวลา 13.00- 21.00 น. โดยเข้าเวรเช้า 1 วัน เข้าเวรบ่าย 1 วัน และวันต่อมาก็จะเป็นเวรพัก โดยในวันพักผ่อนก็จะไปออกกำลังกายบ้างเป็นบางครั้ง

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ปัญหาจราจรเป็นปัญหาเรื้อรังมาเป็นระยะเวลานาน แต่ไม่สามารถแก้ไขให้ดีขึ้นได้ เนื่องจากปัจจัยหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละวัน แต่ถนนไม่ได้เพิ่มขึ้นตามปริมาณรถ ปัญหาด้านวินัยในการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ การไม่เคารพกฎจราจร และการบังคับใช้กฎหมายจราจรยังขาดประสิทธิภาพ ที่จะทำให้คนเกิดความเกรงกลัว และไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจร

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

มาตรการบังคับใช้การบันทึกคะแนน 16 ข้อหา นั้นตั้งแต่เริ่มบังคับใช้เมื่อต้นปี 2545 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันในเรื่องการบังคับใช้นั้นในช่วงแรกนั้นมีความเคร่งครัดในการปฏิบัติเป็นอย่างมากเนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าว การบันทึกคะแนนนั้นเป็นนโยบายผู้บังคับบัญชาของกองบัญชาการตำรวจนครบาล จึงมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัด มีการประชาสัมพันธ์กันอย่างเต็มที่ไม่ว่าจะเป็น การติดป้ายประชาสัมพันธ์ตามทางร่วม ทางแยกต่างๆ ทำให้ประชาชนได้ทราบ และได้รู้เกี่ยวกับการบันทึกคะแนน รวมถึงความสำคัญและความจำเป็นในการบังคับใช้ ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเองก็ปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เพราะถือว่าเป็นนโยบายสำคัญที่ผู้บังคับบัญชาได้สั่งการให้ปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด ถือเป็นอีกหนึ่งมาตรการที่เสริมเข้ามา ที่จะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจร เพราะถ้าเข้าฐานความผิดเกี่ยวกับการบันทึกคะแนนก็จะทำให้เกิดความยุ่งยากต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นในการขอรับใบขับขี่คืนเนื่องจากต้องส่งไปที่กองบังคับการตำรวจจราจรเพื่อทำการบันทึกคะแนน กว่าจะได้ใบขับขี่กลับคืนมาต้องรอประมาณ 15 วัน ไม่เหมือนการออกใบสั่งทั่วไปที่เพียงแต่ไปชำระค่าปรับที่ สน.ก็สามารถรับใบขับขี่คืนได้เลย จึงทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัว และเบื่อหน่ายในการที่จะต้องไปที่ สน.หลายครั้ง จึงมีความรู้สึกว่าจะต้องไม่ให้โดนความผิดใน 16 ข้อหาในการบันทึกคะแนน ซึ่งในช่วงเวลาแรก ๆ ผู้ขับขี่ก็เกรงกลัวแต่ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบ นโยบายเปลี่ยนไป ความเคร่งครัดในการบังคับใช้ก็ลดลง เจ้าหน้าที่ตำรวจก็หย่อนยาน ผู้ขับขี่ก็ไม่เกรงกลัวเหมือนในช่วงเวลาการบังคับใช้ใหม่ ๆ และเมื่อนโยบายของรัฐหันไปให้ความสนใจในเรื่องอื่นการบังคับใช้ในเรื่องนี้ก็ลดลง ซึ่งในปัจจุบันนี้แทบจะไม่แตกต่างกับที่บังคับใช้กฎจราจรทั่วไป กล่าวคือการบันทึกคะแนนก็ไม่ทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวเหมือนตอนที่บังคับใช้ใหม่ ๆ และในปัจจุบันผู้ขับขี่ก็จะมีกรรมวิธีที่จะหลีกเลี่ยงการยื่นใบขับขี่ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อจะได้ไม่ต้องโดนยึดใบขับขี่ และเมื่อไม่สามารถยึดใบขับขี่ได้ก็ไม่สามารถบันทึกคะแนนได้ ซึ่งในความจริงการบันทึกคะแนนนั้นเป็นมาตรการที่ดี แต่ต้องมีการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง จริงจัง ผู้บังคับบัญชาต้องควบคุมอย่างต่อเนื่อง ไม่ใช่เปลี่ยนผู้บังคับบัญชานโยบายก็เปลี่ยนไป จึงทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติไม่มีความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานอย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะ

การแก้ไขปัญหานั้นต้องร่วมมือกันทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และผู้ขับขี่ ต้องมีวินัยในการใช้รถใช้ถนน มีน้ำใจให้แก่กัน ผู้บังคับบัญชาที่มาปฏิบัติงานด้านการจราจรควรมีความรู้ความเข้าใจในปัญหาจราจร ในส่วนของรัฐบาลต้องมีการควบคุมปริมาณการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อควบคุมไม่ให้รถเพิ่มปริมาณมากขึ้นอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และการออกกฎหมายจราจรต้องมีการปรับให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพื่อแก้ปัญหาให้ตรงกับเหตุแห่งปัญหาอย่างแท้จริง และในบางอย่างน่าจะให้เอกชนเข้ามาดำเนินการจัดการ เช่น ในเรื่องการจัดระบบการจราจรสัญญาณไฟต่าง ๆ การติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 2

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	จ.ส.ต.สมาน (นามสมมติ)
อายุ	42 ปี
ภูมิลำเนา	จ.นครนายก
ตำแหน่ง	ผบ.หมู่ งานจราจร สน.ปทุมวัน
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.ปทุมวัน
เงินเดือน	ป.2 ขั้น 15 เงินเดือน 11,050 บาท
ระดับการศึกษา	จบการศึกษา จาก รร.ตำรวจภูธร 2
สถานภาพ	สมรส
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

ครอบครัว

จ.ส.ต.สมานฯ ได้สมรสกับนางสมศรี ดอกพวง อายุ 38 ปี อาชีพแม่บ้าน มีบุตรด้วยกัน 2 คน เป็นบุตรชาย 1 คน และบุตรสาว 1 คน โดยบุตรชายกำลังเรียนในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 2 ที่ รร.เทพศิรินทร์ และบุตรสาวกำลังเรียนในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 ที่ร.ร.สีตบุตรบำรุง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน

จ.ส.ต.สมานฯ จบการศึกษาจาก ร.ร.ตำรวจภูธร 2 และได้เข้ารับราชการตำแหน่งลูกแถวที่กองกำกับการปราบปรามจลาจล กองบัญชาการตำรวจนครบาล อยู่ 2 ปี ก่อนที่จะย้ายมารับราชการที่ สน.ปทุมวัน ตำแหน่ง ผบ.หมู่งานป้องกันและปราบปราม โดยทำหน้าที่สายตรวจ อยู่ประมาณ 5 ปี ก่อนที่จะย้ายมาดำรงตำแหน่งในงานจราจร สน.ปทุมวัน จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

จ.ส.ต.สมานฯ จะมีกิจวัตรประจำวันคือการเข้าเวรยามทำหน้าที่ด้านการจราจร โดยมีการแบ่งหน้าที่เวรยามออกเป็น 2 ผลัด คือ

1.ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 05.30-13.00 น.

2.ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 13.00-21.00 น.

จากการจัดเวรยามทำให้ชีวิตประจำวันของ จ.ส.ต.สมานฯ มีความแตกต่างกันคือถ้าวันไหนเข้าเวรเช้าต้องตื่นนอนตั้งแต่เวลา 05.00 น.เพื่อทำกิจวัตรส่วนตัว เวลา 05.30 น. ลงมารวมแถวเพื่อตรวจจำนวน และฟังคำชี้แจงจาก รอง สว.จร. ก่อนที่จะเข้าประจำจุด ถ้าเข้าเวรบ่ายก็จะต้องรวมแถวเพื่อเช็คจำนวนในเวลาประมาณ 12.30 น.เพื่อตรวจจำนวนและฟังคำชี้แจง จากรอง สว.จร.และเข้าประจำจุด ในวันใดที่เข้าเวรเช้าก็จะต้องเข้าเวรระดมหรือตั้งด่านให้เสร็จก่อนจึงจะได้ออกเวร ในการพักเวรนั้นถ้าวันไหนเข้าเวรเช้าก็จะต้องรีบเข้านอนในเวลาประมาณ 21.00 น.และ ถ้าเข้าเวรบ่ายก็เข้านอนประมาณ 23.00 น. โดยใน 1 สัปดาห์จะมีวันหยุด 1 วันคือในวันอาทิตย์ ก็อาจมีการพาครอบครัวไปเที่ยวพักผ่อน บ้างเป็นบางครั้ง

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

การปฏิบัติหน้าที่ของ จ.ส.ต.สมานฯ จะปฏิบัติหน้าที่บริเวณสี่แยกปทุมวัน (แยกมาบุญครอง และ หน้าสยามเซ็นเตอร์) ช่วงเวลาที่รถติดมากที่สุดคือช่วงเวลาเร่งด่วน โดยช่วงเช้าจะเริ่มติดตั้งแต่เวลา 06.30 -08.30 น. ช่วงบ่ายเวลา 15.30 -19.30 น.โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกปทุมวัน(มาบุญครอง) เนื่องจากเป็นแหล่งศูนย์กลางใจเมือง เป็นสถานที่ตั้งของสถานศึกษา และหน่วยงานราชการ จึงมีปัญหามากในช่วงเวลาเร่งด่วนเนื่องจากเป็นเวลาก่อนและหลังเลิกงาน สำหรับปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าวเนื่องจากมีปริมาณรถมาก

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

จ.ส.ต.สมานฯ บอกว่าเป็นมาตรการใหม่ที่เริ่มบังคับใช้เมื่อต้นปี 2545 และสามารถทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจรได้ในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเริ่มแรกที่บังคับใช้ เนื่องจากมีการเข้มงวดกวดขันจากตำรวจจราจรที่ได้รับนโยบายจากผู้บังคับบัญชา สำหรับในพื้นที่ของ สน.ปทุมวัน นั้น ข้อหาที่ผู้ขับขี่ถูกจับปรับมากที่สุดใน 16 ข้อหาคือข้อหา"ไม่หยุดหลังเส้นให้หยุด ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่าหยุด " และข้อหา "ขับรถกีดขวางการจราจร " เนื่องจากพื้นที่ ของ สน.ปทุมวันเป็นพื้นที่ที่มีทางแยกมาก มีสัญญาณไฟจราจรค่อนข้างมาก จึงทำให้ผู้ขับขี่เร่งความเร็วเพื่อให้พ้นทางร่วมทางแยก ซึ่งในบางครั้งอาจไม่พ้นก็ทำให้เลยเส้นหยุดรถ สำหรับในปัจจุบันการบังคับใช้นั้นก็หย่อนยานไม่เข้มงวดเหมือนเริ่มบังคับใช้ ซึ่งขึ้นอยู่กับนโยบายของผู้บังคับบัญชา ทำให้ตำรวจจราจรที่เป็นผู้ปฏิบัติต้องปฏิบัติตามที่เปลี่ยนไปการบันทึกคะแนนจึงไม่เคร่งครัด ไม่เข้มงวดและขาดความต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังขาดการประชาสัมพันธ์ ซึ่งมาตรการการบันทึกคะแนนนั้นเป็นนโยบายที่ดีแต่ต้องมีการประชาสัมพันธ์การปฏิบัติด้วยความเคร่งครัด เข้มงวด โดยทำอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

ข้อเสนอแนะ

ในการแก้ไขปัญหาจราจรนั้นต้องมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด มีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด ผู้บังคับบัญชาต้องมีความรู้ความเข้าใจในปัญหาจราจร และให้การสนับสนุนด้านสวัสดิการและความเป็นอยู่ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติอย่างเหมาะสม

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 3

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ร.ต.ท.สุริยันต์ (นามสมมติ)
อายุ	27 ปี
ภูมิลำเนา	จ.ขอนแก่น
ตำแหน่ง	รอง สว. จร.สน.ยานนาวา
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.ยานนาวา
เงินเดือน	ส.1 ขั้น 9.5 เงินเดือน 8,410 บาท
ระดับการศึกษา	จบการศึกษา จาก รร.เตรียมทหาร รร.นายร้อยตำรวจ
สถานภาพ	โสด
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ครอบครัว

ปัจจุบันยังไม่แต่งงาน มีภูมิลำเนาอยู่ที่ จ.ขอนแก่น มีพี่น้อง 4 คน โดยเป็นบุตรคนที่สุดท้าย จบการศึกษาจาก โรงเรียนเตรียมทหาร และโรงเรียนนายร้อยตำรวจ ปัจจุบันกำลังศึกษาระดับปริญญาโท สาขาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน

เมื่อจบการศึกษา จาก ร.ร.นายร้อยตำรวจ ก็ไปดำรงตำแหน่ง ผบ.มว.ร.ร.เตรียมทหาร ประมาณ 1 ปี ก่อนที่จะย้ายมาดำรงตำแหน่ง รอง สว.จร.สน.ยานนาวา จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

วันที่เข้าเวรเช้า 05.30 -13.00 น. ตื่นนอนประมาณ 05.00 น.ทำกิจวัตรส่วนตัว และเวลาประมาณ 05.15 น.ก็จะมาทำการเช็คจำนวนกำลังพล ตามที่ สว.จร.มอบหมาย หรือหากมีเรื่องที่จะชี้แจงหรือทำความเข้าใจก็จะชี้แจงให้ผู้ใต้บังคับบัญชาได้ทราบโดยทั่วกัน เวลาประมาณ 05.30ก็จะปล่อยแถวให้เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ และทำการออกตรวจในบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจร โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน ซึ่งในพื้นที่ของ สน.ยานนาวานั้น จุดที่มีปัญหาคือ สี่แยกมเหสัก แยกสะพานสาธร ซึ่งโดยส่วนใหญ่ในบริเวณสี่แยกมเหสักนั้นที่มีปัญหาเนื่องจากมีปริมาณรถมาก เช่นเดียวกับแยกสะพานสาทรที่มีปริมาณรถมาก และเป็นจุดที่เป็นทางขึ้นทางด่วน และขึ้นสะพานสาทร โดยในบริเวณดังกล่าวจะเป็นจุดที่มีปริมาณรถมากแต่ทางจะบีบแคบเข้าเนื่องจากเป็นทางขึ้นสู่สะพาน และจะมีปัญหาการจราจรมากในช่วงเวลาเร่งด่วนก่อนเข้าทำงาน และหลังเวลาเลิกทำงาน เนื่องจากคนที่อยู่ฝั่งธนบุรีต้องข้ามสะพานมาทำงานในย่านสาธร สีลม บางรัก ซึ่งเป็นย่านธุรกิจ ถ้าเข้าเวรบ่าย 13.00- 21.00 น.โดยมีการเข้าเวรเช้า 1 วัน เวรบ่าย 1 วัน และวันต่อมาเข้าเวรตั้งด่าน และต่อมาก็จะเป็นวันพักผ่อน โดยในวันพักผ่อนก็จะไปพักผ่อนตามต่างจังหวัดใกล้เคียง กับ กทม.

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ปัญหาจราจรเป็นปัญหาที่สร้างผลเสียหายให้กับประเทศชาติและสังคม ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และอีกหลายปัญหา เป็นปัญหาที่รัฐบาลทุกยุคสมัยพยายามที่จะแก้ไข เช่น การออกกฎหมายให้เหมาะสม การสร้างการขนส่งสาธารณะไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน แต่ปัญหาการจราจรก็ยังไม่ดีขึ้น จึงเป็นปัญหาที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันเพื่อแสวงหาวิธีการที่จะนำมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับสภาพการใช้รถ ใช้ถนนในปัจจุบัน

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

สำหรับในพื้นที่ของ สน.ยานนาวา นั้น ก็ได้นำเอาการบันทึกคะแนน 16 ข้อหามาบังคับใช้ซึ่งมีความเข้มงวด เคร่งครัดมากในช่วงแรก แต่ในปัจจุบันนี้ก็ลดระดับความเข้มงวดในการบังคับใช้ ลง เนื่องจากในปัจจุบันนโยบายของผู้บังคับบัญชาได้เปลี่ยนแปลงไป โดยในปัจจุบันผู้บังคับบัญชาได้เน้นในเรื่องของการตั้งด่านตรวจ ด่านสกัด โดยได้มุ่งเน้นไปในเรื่องของการสร้างวินัยในการขับขี่ และการขับขี่ปลอดภัยตามนโยบายของรัฐบาลเนื่องจากปัจจุบันเป็นช่วงใกล้เทศกาลปีใหม่จึงมุ่งเน้นไปในเรื่องของการตรวจเกี่ยวกับแอลกอฮอลล์ของผู้ขับขี่ มีการออกใบสั่งตามข้อหาทั่วไป ซึ่งมาตรการการบันทึกคะแนนนั้นเป็นมาตรการที่ดี แต่ต้องบังคับใช้อย่างต่อเนื่อง และในบางฐานความผิดแทบจะไม่ได้มีการบังคับใช้เนื่องจากขาดผู้ที่จะมาร้องทุกข์ เช่น ความผิดฐาน “ ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับบรรทุกคนโดยสาร “ ซึ่งการบังคับใช้จะได้ผลดีก็ขึ้นอยู่กับนโยบายของผู้บังคับบัญชาต้องมีความต่อเนื่อง สม่ำเสมอ และต้องมีการประชาสัมพันธ์เหมือนเมื่อเริ่มนำมาบังคับใช้

ข้อเสนอแนะ

การแก้ไขปัญหาจราจรนั้นต้องร่วมมือกันทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นภาครัฐภาคเอกชน ต้องใช้ความอดทน และต้องร่วมมือกันอย่างจริงจังการแก้ไขปัญหาต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร ดังนั้นการที่จะทำให้ผลเป็นรูปธรรมต้องทำอย่างต่อเนื่อง มีการนำเอากฎหมายมาบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ การนำเอาวิศวกรรมด้านการจราจร เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ เข้ามาใช้ในการแก้ไขปัญหา ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องมีวินัยในการขับขี่ และมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ในส่วนของระบบขนส่งมวลชนต้องเพียงพอต่อความต้องการ ในส่วนของราคาค่าโดยสารต้องไม่แพงเกินไป เพื่อสามารถทำให้ประชาชนทุกระดับชั้นสามารถรับบริการได้อย่างทั่วถึง ที่สำคัญที่สุดการจราจรจะดีขึ้นได้ต้องมีการควบคุมปริมาณรถบริการได้อย่างทั่วถึง และที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่จะทำให้การจราจรดีขึ้นได้ต้องมีการควบคุมปริมาณรถไม่ให้เพิ่มขึ้น เพราะในปัจจุบันปัญหาการจราจรเกิดจากปริมาณรถที่มากไม่สมดุลกับปริมาณถนน ทำให้เกิดปัญหาจราจรขึ้นซึ่งยากแก่การแก้ไขปัญหา

ผู้ให้ข้อมูลรายที่ 4

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ส.ต.อ.นิยม (นามสมมติ)
อายุ	36 ปี
ภูมิลำเนา	จ.นครราชสีมา
ตำแหน่ง	ผบ.หมู่ งานจราจร สน.ยานนาวา
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.ยานนาวา
เงินเดือน	ป.1 ขั้น 21.5 เงินเดือน 10,020 บาท
ระดับการศึกษา	จบการศึกษา จาก รร.ตำรวจนครบาล
สถานภาพ	สมรส
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

ครอบครัว

ส.ต.อ. นิยมฯ ปัจจุบันยังโสด มีภูมิลำเนาที่ จ.นครราชสีมา มีพี่น้อง 5 คน เป็นคนที่2 มีพี่ชาย 1 คน และน้องสาว 2 คน น้องชายอีก 1 คน ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ที่แฟลตตำรวจของ สน.ยานนาวา กับเพื่อนตำรวจที่เป็นชายโสด โดยอยู่ร่วมกัน 3 คน

ประวัติการทำงาน

ส.ต.อ.นิยมฯ จบการศึกษาจาก ร.ร.ตำรวจนครบาล และได้เข้ารับราชการตำแหน่งลูกแถวที่กองกำกับการอารักขาและรักษาความปลอดภัย กองบัญชาการตำรวจนครบาล อยู่ 2 ปี ก่อนที่จะย้ายมารับราชการที่ กก.สายตรวจรถยนต์ ตำแหน่ง ผบ.หมู่งานสายตรวจ โดยทำหน้าที่สายตรวจ อยู่ประมาณ 5 ปี ก่อนที่จะย้ายมาดำรงตำแหน่งในงานจราจร สน.ยานนาวา จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

จ.ส.ต.นิยมฯ จะมีกิจวัตรประจำวันคือการเข้าเวรยามทำหน้าที่ด้านการจราจร โดยมีการแบ่งหน้าที่เวรยามออกเป็น 2 ผลัด คือ

1.ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 05.30-13.00 น.

2.ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 13.00-21.00 น.

ในการเข้าเวรยามนั้นถ้าวันไหนที่ต้องเข้าเวรเช้า ต้องตื่นนอนประมาณ 04.30 น.ทำกิจวัตรส่วนตัว เวลา 05.00 น. ลงมารวมแถวเพื่อตรวจจำนวน และฟังคำชี้แจงจาก รอง สว.จร. หรือ สว.จร. ก่อนที่จะเข้าประจำจุด ถ้าเข้าเวรบ่ายก็จะต้องรวมแถวเพื่อเช็คจำนวนในเวลาประมาณ 12.30 น.เพื่อตรวจจำนวนและฟังคำชี้แจง จากรอง สว.จร.หรือ สว.จร. และเข้าประจำจุด สำหรับวันพักผ่อนนั้นจะได้พักผ่อน 1 วันภายใน 1 สัปดาห์ โดยในวันหยุดก็จะพาแฟนไปเที่ยว และไปวิ่งออกกำลังกายที่ สวนลุมพินี

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

การปฏิบัติหน้าที่ของ ส.ต.อ.นิยมฯ จะปฏิบัติหน้าที่บริเวณแยกสะพานสาธร ช่วงเวลาที่รถติดมากที่สุดคือช่วงเวลาเร่งด่วน โดยช่วงเช้าจะเริ่มติดตั้งแต่เวลา 06.30 -08.30 น. ช่วงบ่ายเวลา 15.30 -19.30 น.โดยเฉพาะบริเวณแยกสะพานสาทร เนื่องมีปริมาณรถมาก และเป็นทางขึ้นลงของสะพานสาธรมีการบีบช่องจราจรให้แคบลง นอกจากนี้ในย่านดังกล่าวยังเป็นแหล่งศูนย์กลางธุรกิจทั้งถนนสีลม ถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ จึงมีปัญหาการจราจรมากในช่วงเวลาเร่งด่วนเนื่องจากเส้นทางถนนสาทรเป็นเส้นทางหลักที่ผู้คนจะเดินทางไปฝั่งธนบุรี

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ส.ต.อ.นิยมฯ กล่าวถึงการบันทึกคะแนนว่าเป็นนโยบายที่ดีในการแก้ไขปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่ง สำหรับข้อหาที่พบประจำคือข้อหาขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร และข้อหาไม่หยุดหลังเส้นให้หยุด ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า หยุด สิ่งที่ทำให้การบันทึกคะแนนเป็นมาตรการที่ดี เพราะการบันทึกคะแนนนั้นมีความยุ่งยากลำบากสำหรับผู้ขับขี่ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของระยะเวลาที่นานกว่าการเปรียบเทียบปรับตามข้อหาธรรมดา เพราะต้องส่งใบขับขี่ไปบันทึกคะแนนที่กองบังคับการตำรวจจราจร ต้องใช้เวลาถึง 15 วัน แต่ข้อหาธรรมดานั้นเมื่อเสียค่าเปรียบเทียบปรับแล้วก็รับใบขับขี่คืนได้ทันที ในส่วนของจำนวนค่าปรับก็แพงกว่าข้อหาธรรมดาทั่วไป และถ้าหากกระทำความผิดซ้ำ 2 ครั้งใน 1 ปี ก็ต้องเข้ารับการฝึกอบรมตามที่กำหนดไว้ ยิ่งต้องทำให้ผู้ขับขี่ยิ่งต้องระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น เป็นการสร้างวินัยการขับขี่ให้ดีขึ้น สำหรับปัญหาของการบังคับใช้คือเรื่องการขาดความต่อเนื่องของนโยบาย ทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน เพราะต้องเปลี่ยนไปเข้มงวดตามนโยบายของผู้บังคับบัญชาที่เปลี่ยนแปลงไป

ข้อเสนอแนะ

ในการแก้ไขปัญหาจราจรเจ้าพนักงานจราจรนั้นต้องมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด มีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด ผู้บังคับบัญชาต้องมีความรู้ความเข้าใจในปัญหาจราจร และมีการจัดหาสวัสดิการและความเป็นอยู่ของเจ้าหน้าตำรวจจราจรที่ผู้ปฏิบัติอย่างเหมาะสม เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที

ผู้ให้ข้อมูลรายที่ 5

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ร.ต.อ.ทนง (นามสมมติ)
อายุ	40 ปี
ภูมิลำเนา	จ.พิษณุโลก
ตำแหน่ง	รอง สว. จร.สน.จักรวรรดิ
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.จักรวรรดิ
เงินเดือน	ส.1 ขั้น 20 เงินเดือน 14,000 บาท
ระดับการศึกษา	รัฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
สถานภาพ	สมรส
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

ครอบครัว

ปัจจุบันสมรสแล้วกับนางนิภา นิลศิริ อาชีพรับราชการครู รร.กทม. มีบุตรชาย จำนวน 2 คน โดยคนโตกำลังศึกษาที่ มหาวิทยาลัยรามคำแหง คณะรัฐศาสตร์ และคนที่สองกำลังศึกษา ม.4 ที่โรงเรียนเทพศิรินทร์ ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ที่แฟลตของ สน.จักรวรรดิ

ประวัติการทำงาน

ร.ต.อ.ทนง ฯ รับราชการเป็นข้าราชการตำรวจชั้นประทวนก่อนที่จะสอบบรรจุเป็นนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร และเริ่มรับราชการ ในตำแหน่ง รอง สว.ป.สน.ดินแดง อยู่ประมาณ 3 ปี ก่อนจะย้ายมาดำรงตำแหน่ง รอง สว.ป.สน.มีนบุรี ประมาณ 2 ปี และได้ย้ายมาดำรงตำแหน่งรอง สว.จร.สน.จักรวรรดิ จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ในวันที่เข้าเวรเช้าตื่นนอนประมาณ 05.00 น.ทำกิจวัตรส่วนตัว และเวลาประมาณ 05.15 น.ก็จะมาทำการเช็คจำนวนกำลังพล ตามที่ สว.จร.มอบหมาย หรือหากมีเรื่องที่จะชี้แจงหรือทำความเข้าใจก็จะชี้แจงให้ผู้ใต้บังคับบัญชาได้ทราบโดยทั่วกัน เวลาประมาณ 05.30ก็จะปล่อยแถวให้เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ และทำการออกตรวจในบริเวณจุดที่มีปัญหาการจราจร โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน ซึ่งในพื้นที่ของ สน.จักรวรรดิ นั้น จุดที่มีปัญหาคือ สี่แยกวัดตึก ถนนเยาวราช ทางขึ้นสะพานพระปกเกล้า ซึ่งโดยส่วนใหญ่ในบริเวณสี่แยกวัดตึก ถนนเยาวราชนั้นที่มีปัญหาเนื่องจากมีปริมาณรถมาก และถนนแคบ ไม่สามารถขยายเส้นทางและปริมาณเลนให้รถวิ่งได้ ซึ่งปัญหาการจราจรของ สน.จักรวรรดินั้นมีปัญหาต่อเนื่องมาจาก สน.พลับพลาไชย 2 และ สน.พระราชวัง ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ติดต่อ เช่นเดียวกับทางขึ้นสะพานพระปกเกล้ามีปริมาณรถมาก และเป็นจุดที่เป็นทางขึ้นสะพาน โดยในบริเวณดังกล่าวจะเป็นจุดที่มีปริมาณรถมากแต่ทางจะบีบแคบเข้าเนื่องจากเป็นทางขึ้นสู่สะพาน และจะมีปัญหาการจราจรมากในช่วงเวลาเร่งด่วนก่อนเข้าทำงานและหลังเวลาเลิกทำงาน ถ้าเข้าเวรบ่ายคือตั้งแต่เวลา 13.00 -21.00 น. ซึ่งในการเข้าเวรของ รอง สว.จร.นั้น จะแบ่งความรับผิดชอบกันโดยเข้าเวรเช้า 1 วัน เข้าเวรบ่าย 1 วัน และวันต่อมาก็จะเป็นเวรพัก โดยในวันพักผ่อนก็จะชอบอ่านหนังสือ และพาครอบครัวไปเที่ยวพักผ่อนตามต่างจังหวัดใกล้เคียง กับ กทม.

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ปัญหาจราจรเป็นปัญหาเร่งด่วนที่รัฐบาลจะต้องพยายามแก้ไข แต่เนื่องจากมีองค์ประกอบหลายด้านที่ทำให้ไม่สามารถแก้ไขได้เป็นผลสำเร็จ เช่น ปริมาณรถมีมากกว่าถนน การขาดวินัยและน้ำใจของผู้ขับขี่ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ รัฐบาลไม่แก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ร.ต.อ.ทนงฯ ได้กล่าวถึงการบันทึกคะแนนว่า ตั้งแต่เริ่มบังคับใช้จนถึงปัจจุบันในเรื่องการบังคับใช้นั้นในช่วงแรกก็มีการเคร่งครัด เข้มงวดในการบันทึกคะแนน เพราะเป็นนโยบายของผู้บังคับบัญชาระดับสูงของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ต่อมาเมื่อผู้บังคับบัญชาระดับสูงได้ย้ายออกไปนอกหน่วยการบังคับใช้ก็เริ่มหย่อนยาน ขาดความต่อเนื่อง และเมื่อมีผู้บังคับบัญชาคนใหม่เข้ามารับผิดชอบในงานด้านจราจร นโยบายก็เปลี่ยนแปลงไป ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ขาดความต่อเนื่องในนโยบาย และต้องปฏิบัติตามนโยบายที่เปลี่ยนแปลงไป สำหรับการแก้ไขปัญหา

นั้นผู้บังคับบัญชาต้องมีแผนงานที่เป็นแผนว่านโยบายนี้ไม่ว่าใครจะมาปฏิบัติงานต้องมีการปฏิบัติต่อไปอย่างต่อเนื่อง จนกว่าจะแก้ไขหรือทำให้ปัญหาดีขึ้นได้เป็นที่น่าพอใจ จึงจะมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าว เพื่อทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติได้ทำงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งน่าจะสามารถแก้ไขปัญหาจราจรให้ดีขึ้นได้ในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

การแก้ไขปัญหาจราจรนั้นประการแรกรัฐต้องมีมาตรการในการควบคุมปริมาณรถให้ได้ไม่ใช่ปล่อยให้มีปริมาณมากมายอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน มีการออกกฎหมายอย่างเหมาะสมจัดหาสวัสดิการความเป็นอยู่ให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติอย่างเหมาะสม และนำเอาวิศวกรรมและเทคโนโลยี่มาใช้ในงานจราจรให้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็น CCTV , การปล่อยสัญญาณจราจรโดยใช้เครื่องมืออัตโนมัติ

ผู้ให้ข้อมูลรายที่ 6

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	จ.ส.ต.วิทยา (นามสมมติ)
อายุ	45 ปี
ภูมิลำเนา	จ.ขอนแก่น
ตำแหน่ง	ผบ.หมู่ งานจราจร สน.จักรวรรดิ
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.จักรวรรดิ
เงินเดือน	ป.2 ขั้น 20.5 เงินเดือน 13,820 บาท
ระดับการศึกษา	บริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
สถานภาพ	สมรส
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

ครอบครัว

จ.ส.ต.วิทยาฯ ได้สมรสกับนางนฤมล ฯ อายุ 40 ปี อาชีพแม่บ้าน ยังไม่มีบุตรปัจจุบันพักอาศัย อยู่ในแฟลตของ สน.จักรวรรดิ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน

จ.ส.ต.วิทยาฯ จบการศึกษาจาก ร.ร.ตำรวจนครบาล และได้เข้ารับราชการตำแหน่งลูกแถวที่ กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล อยู่ 2 ปี ก่อนที่จะย้ายมารับราชการที่ สน.ปทุมวัน ตำแหน่ง ผบ.หมู่งานป้องกันและปราบปราม โดยทำหน้าที่สายตรวจ อยู่ประมาณ 3 ปี ก่อนที่จะย้ายมาดำรงตำแหน่งในงานจราจร สน.จักรวรรดิ จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

จ.ส.ต.วิทยาฯ จะมีกิจวัตรประจำวันคือการเข้าเวรยามทำหน้าที่ด้านการจราจร โดยมีการแบ่งหน้าที่เวรยามออกเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 05.30-13.00 น.โดยต้องตื่นนอนตั้งแต่เวลา 05.00 น. และลงมารวมแถวเวลาประมาณ 05.30 น.เพื่อตรวจจำนวนและฟังคำชี้แจงจาก สว.จร.หรือ รอง สว.จร. และออกปฏิบัติหน้าที่

2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 13.00-21.00 น.มีการรวมแถวเวลาประมาณ 12.50 น.เพื่อตรวจจำนวน และฟังคำชี้แจงเช่นเดียวกัน และออกปฏิบัติหน้าทีตามจุดที่ได้รับมอบหมายต่อไป

สำหรับเวรพักผ่อนนั้นจะมีการจัดให้พักโดยใน 1 สัปดาห์จะได้พักในวันอาทิตย์ 1 วัน

ทัศนคติเกี่ยวกับการจราจร

การปฏิบัติหน้าที่ของ จ.ส.ต.วิทยาฯ จะปฏิบัติหน้าที่บริเวณสี่แยกวัดตึก ช่วงเวลาที่รถติดมากที่สุดคือช่วงเวลาเร่งด่วน โดยช่วงเช้าจะเริ่มติดตั้งแต่เวลา 06.30 -08.30 น. ช่วงบ่ายเวลา 15.30 - 19.30 น.โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกวัดตึก เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นทางหลักที่ผู้คนจะต้องใช้ผ่านไปยังฝั่งธนบุรี โดยการขึ้นสะพานพระปกเกล้า เมื่อมีปัญหาจราจรก็จะติดไปจนถึงฝั่งธนบุรีถึงสี่แยกบ้านแขก ปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในบริเวณดังกล่าวเนื่องจากมีปริมาณรถมาก และมีการบีบช่องทางจราจรให้แคบลง

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

จ.ส.ต.วิทยาฯ ได้กล่าวถึงการบันทึกคะแนนว่าก็ได้นำมาบังคับใช้ตั้งแต่ปี 2545 จนถึงปัจจุบัน ก็มีการบังคับใช้พอสมควร แต่ในปัจจุบันก็ลดความเข้มงวดลงไปบ้าง ตามนโยบายที่ในปัจจุบันเน้นในเรื่องของการตั้งด่านตรวจ และเน้นในเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่ง จ.ส.ต.วิทยาฯ กล่าวว่าตนเป็นผู้ใต้บังคับบัญชาก็ต้องปฏิบัติตามนโยบายที่นายกำหนดให้ ก็ต้องปฏิบัติอย่าง

เคร่งครัด ในส่วนการบันทึกคะแนนนั้นก็สามารถทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวได้ในระดับหนึ่ง เนื่องจากกรรมวิธีตั้งแต่การลงโทษตามข้อหานั้นยุ่งยากกว่าข้อหาทั่วไป ค่าปรับก็แพงกว่า การรับใบขับขี่ก็ช้ากว่า และถ้ายังไม่เข็ดหลาบก็มีการนำไปอบรมเกี่ยวกับข้อกฎหมายจราจร ทำให้ผู้ขับขี่เบื่อหน่ายและเข็ดหลาบไม่กล้ากระทำความผิดใน 16 ข้อหา ของการบันทึกคะแนน แต่ปัญหาในเรื่องการบังคับใช้คือความต่อเนื่องของนโยบายและการขาดงบประมาณในการดำเนินการ

ข้อเสนอแนะ

ในการแก้ไขปัญหาจราจรนั้นต้องมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด มีบทลงโทษที่เหมาะสมกับความผิด และควบคุมปริมาณรถที่จะเข้ามาวิ่งในถนนให้ได้

ผู้ให้ข้อมูลรายที่ 7

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ร.ต.อ.นพพล (นามสมมติ)
อายุ	36 ปี
ภูมิลำเนา	จ.พัทลุง
ตำแหน่ง	รอง สว. จร.สน.พลับพลาไชย 2
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.พลับพลาไชย 2
เงินเดือน	ส.1 ขั้น 14 เงินเดือน 10,600 บาท
ระดับการศึกษา	รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สถานภาพ	สมรส
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

ครอบครัว

ปัจจุบันสมรสแล้วกับ ร.ต.อ.(ญ)กุลธิดา ฯ อาชีพรับราชการตำรวจ ที่กองพิสูจน์หลักฐาน มีบุตรสาวจำนวน 1 คน อายุ 1 ปี ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ที่สี่แยกบ้านแขก แขวงหิรัญรูจี เขตธนบุรี กรุงเทพฯ

ประวัติการทำงาน

ร.ต.อ.นพพล ฯ รับราชการครั้งแรก ในตำแหน่ง รอง สว.กำลังพล ประมาณ 3 ปี ก่อนที่จะย้ายมาดำรงตำแหน่งรอง สว.จร.สน.พลับพลาไชย 2 จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ในการเข้าเวรยามทำหน้าที่ รอง สว.จร.นั้นก็แบ่งหน้าที่รับผิดชอบเวรยามออกเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า เวลา 05.30 -14.00 น.
2. ผลัดบ่าย เวลา 13.30 -24.00 น.

โดยจะต้องเข้าเวรเช้า 2 วัน เวรบ่าย 2 วัน และพัก 2 วัน โดยให้ผลัดที่พักมาช่วยในช่วงเวลาเร่งด่วน พื้นที่ทีมีปัญหาในเขต สน.พลับพลาไชย 2 คือ ถนนเยาวราช เนื่องจากเป็นย่านการค้า และมีตลาดใหญ่อยู่ล้อมรอบถึง 4 ตลาดไม่ว่าจะเป็น ตลาดเก่า ตลาดสำเพ็ง ตลาดพาหุรัด และคลองถม ในเวลาเร่งด่วนจะมีปัญหาในช่วงถนนพระราม 4 ขาออก ติดต่อไปจนถึงถนนข้าวหลาม ปัญหาจราจรที่พบเนื่องจากมีปริมาณรถมาก และถนนแคบ

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ปัญหาจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่งเนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้คือ

1. ปริมาณรถมากไม่สัมพันธ์กับถนน และปริมาณรถที่ผ่านทางร่วมทางแยกมีปริมาณมาก
2. ไม่มีเส้นทางหลีกเลี่ยงย่านการค้า ย่านธุรกิจ ไม่มีเส้นทางหลักสำหรับผู้ที่พักอาศัยอยู่ในย่านธนบุรีและต้องไป-กลับเพื่อมาทำงานในฝั่งพระนคร และถนนแคบไม่สามารถขยายถนนได้
3. คนเดินเท้าต้องเดินข้ามถนนอย่างเดียว ไม่มีสะพานลอย ไม่มีอุโมงค์ข้าม ทำให้เกิดปัญหาในการข้ามถนน ผู้ใช้รถก็ไม่สามารถขับรถให้เกิดความต่อเนื่องได้
4. มีปัญหาเรื่องการจอดรถ ไม่มีสถานที่จอดรถของเอกชนให้บริการ ทำให้ผู้ขับขี่ต้องจอดรถริมถนนทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดตามมา

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ร.ต.อ.นพพลฯ ได้กล่าวถึงการบันทึกคะแนนว่าเป็นมาตรการที่เพิ่งเริ่มบังคับใช้เมื่อประมาณต้นปี 2545 แต่ก็มีประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่ง เพราะมีการกำหนดโทษที่หนักกว่าข้อหาทั่วไป ความยุ่งยากในการขอรับใบขับขี่คืน หรือแม้แต่การอบรมเกี่ยวกับข้อ

กฎหมาย วินัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งขั้นตอนต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเบื่อหน่าย และเสียเวลาในการมาติดต่อกับหน่วยงานราชการมากกว่าการเปรียบเทียบปรับข้อหาธรรมดา จึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่กล้ากระทำความผิดที่จะบันทึกคะแนน 16 ข้อหา ก็ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ดีขึ้น แต่ปัจจุบันก็ไม่เคร่งครัดเหมือนในตอนเริ่มแรกที่บังคับใช้ แต่ก็ยังบังคับใช้และมีประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาจราจรพอสมควร ซึ่งการบันทึกคะแนนจะได้ผลดีก็โดยผู้บังคับบัญชาต้องควบคุมและติดตามการปฏิบัติงานเหมือนตอนที่เริ่มปฏิบัติใหม่ ๆ

ข้อเสนอแนะ

ในการแก้ไขปัญหาจราจร ในเขตพื้นที่ สน.พลับพลาไชย 2 นั้นน่าจะใช้วิธีการดังต่อไปนี้เพื่อแก้ไขปัญหาให้ดีขึ้น

1. เพิ่มถนน และควบคุมปริมาณรถที่จะออกสู่ท้องถนน
2. หาเส้นทางหรือทางเลี่ยงบริเวณที่เป็นศูนย์การค้าหรือเป็นย่านการค้า
3. ลดราคาทางด่วนลงในเวลาเร่งด่วน หรือวันหยุดเพื่อจูงใจให้คนใช้ทางด่วนมากขึ้น
4. นำเอาการบันทึกคะแนนมาบังคับใช้อย่างเคร่งครัด เพราะทำให้คนเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจร เพราะเนื่องจากมีความยุ่งยากในการมาดำเนินการติดต่อ และมีการปรับในอัตราที่แพง
5. เคร่งครัดในเรื่องการจอดรถในเขตห้ามจอด
6. ในถนนเจริญกรุง น่าจะลดปริมาณรถโดยสารประจำทางลง หรือจำกัดไม่ให้มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เพราะรถโดยสารประจำทางก่อให้เกิดปัญหาจราจรได้

ผู้ให้ข้อมูลรายที่ 8

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ด.ต.ชยุพร (นามสมมติ)
อายุ	39 ปี
ภูมิลำเนา	จ.สุพรรณบุรี
ตำแหน่ง	ผบ.หมู่.งาน จร. สน.พลับพลาไชย 2
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.พลับพลาไชย 2
เงินเดือน	ป.3 ขั้น 11.5 เงินเดือน 13,840 บาท
ระดับการศึกษา	ป.โท บริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
สถานภาพ	สมรส
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ครอบครัว

ปัจจุบันสมรสแล้ว มีบุตรชายจำนวน 1 คน อายุ 11 ปี กำลังศึกษาในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ที่ ร.ร.วัดพลับพลาไชย และบุตรหญิงจำนวน 1 คน อายุ 9 ขวบ กำลังศึกษาที่โรงเรียนกุหลาบ ปัจจุบันพักอาศัยอยู่แฟลต สน.พลับพลาไชย 2

ประวัติการทำงาน

ด.ต.ชยุพร ฯ รับราชการครั้งแรก ในตำแหน่ง ลูกแถวงานสายตรวจ สน.พลับพลาไชย 1 ประมาณ 2 ปี ต่อมาได้ย้ายมาดำรงตำแหน่ง เจ้าหน้าที่สายตรวจ สน.พลับพลาไชย 1 ประมาณ 3 ปี ก่อนที่จะย้ายมาเป็น ผบ.หมู่ งานจราจร .สน.พลับพลาไชย 2 จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ด.ต.ชยุพรฯ ได้เข้าปฏิบัติหน้าที่เวรจราจร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สน.พลับพลาไชย 2 นั้นมีการเข้าเวรยามดังนี้

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 05.30 – 13.00 น. และมีการเข้าเวรเร่งด่วนเพิ่มอีก 4 ชม.
2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 14.00- 22.00 น. และมีการเข้าเวรเร่งด่วนเพิ่มอีก 4 ชม.

โดยไม่มีเวรพัก เพราะการพักผ่อนนั้นเป็นการพักผ่อนอยู่ในตัวอยู่แล้ว สำหรับพื้นที่ที่มีปัญหาจราจรคือบริเวณช่วงถนนเยาวราชช่วงตลาดเก่า และ ถนนพระราม 4 ขาออก เนื่องจากปัญหาปริมาณรถมีมาก ถนนแคบ

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ในพื้นที่ สน.พลับพลาไชย 2 มีปัญหาจราจรเนื่องจากปัจจัยดังต่อไปนี้คือ

1. ผู้ใช้รถ ใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด
2. ถนนเยาวราช เป็นถนนที่แคบไม่สามารถขยายช่วงถนนออกไปได้ และไม่มีพื้นที่ในการสร้างสะพานลอยหรือสร้างอุโมงค์เพื่อเป็นการทำให้คนเดินเท้าสามารถข้ามได้ และทำให้การจราจรสามารถเกิดความสะดวก

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ด.ต.ชยุพรฯ ได้กล่าวถึงนโยบายการบันทึกคะแนนว่าเป็นนโยบายที่ดี แต่ขาดความต่อเนื่องในการบังคับใช้ และการประชาสัมพันธ์ ยิ่งในปัจจุบันแม้แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจบางนายก็อาจลืมไปแล้วว่ามีการบันทึกคะแนนอยู่ในปัจจุบัน เพราะเมื่อผู้บังคับบัญชาเปลี่ยนนโยบายก็เปลี่ยน ทำ

ให้ขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน ความหย่อนยานในการเข้มงวดการบันทึกคะแนน และนอกจากนี้ยังมีการต่อรองจากผู้ขับขี่ให้เปลี่ยนข้อหาจากข้อหาการบันทึกคะแนนเป็นข้อหาปรับทั่วไปที่ไม่เข้า 16 ข้อหา เพื่อไม่ต้องเสียเวลาในการขอรับใบขับขี่ และเพื่อจะได้ไม่ต้องเสียค่าปรับในราคาแพงกว่าการเปรียบเทียบปรับข้อหาธรรมดา และถ้าจะให้การบันทึกคะแนนได้ผลจริง ผู้บังคับบัญชาต้องไม่ให้ความช่วยเหลือแก่พวกพ้องที่กระทำความผิดเพื่อให้เกิดความเสมอภาคในการบังคับใช้ และเกิดความเกรงกลัวต่อการบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ข้อเสนอแนะ

1. ปลูกฝังเรื่องการเคารพกฎจราจร โดยปลูกฝังให้เด็กนักเรียนเคารพกฎจราจร และให้เด็กเหล่านี้เป็นสื่อไปยังผู้ปกครอง

2. ลดปริมาณการนำเข้ารถยนต์ หรือควบคุมปริมาณรถไม่ให้มาก เพราะปัญหาสำคัญคือการที่รถมีปริมาณรถมาก แต่ถนนยังเท่าเดิม

3. จำหน่ายรถเก่าออกสู่ต่างจังหวัด โดยมีการกำหนดอายุรถยนต์ที่จะวิ่งในกรุงเทพฯ ไว้ว่าจะต้องมีกำหนดกี่ปี ถ้าเกินกำหนดดังกล่าวก็ควรจำหน่วยรถดังกล่าวออกสู่ต่างจังหวัด

4. บังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน เมื่อถูกจับหรือปรับ ต้องจ่ายค่าปรับในอัตราเดียวกัน ผู้บังคับบัญชาไม่ควรให้ความช่วยเหลือลดค่าปรับให้ เพื่อให้ผู้ใช้รถหรือผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจร

ข้อมูลบุคคลรายที่ 9

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ร.ต.อ.รัฐศักดิ์ (นามสมมติ)
อายุ	30 ปี
ภูมิลำเนา	จ.กรุงเทพมหานคร
ตำแหน่ง	รอง สว. จร.สน.พลับพลาไชย 1
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.พลับพลาไชย 1
เงินเดือน	ส.1 ขั้น 14 เงินเดือน 10,600 บาท
ระดับการศึกษา	โรงเรียนนายร้อยตำรวจ ป.โท จุฬาลงกรณ์ฯ
สถานภาพ	โสด
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

ครอบครัว

ปัจจุบันยังไม่สมรส เป็นบุตรคนเดียวของครอบครัว บิดามีอาชีพรับราชการเป็นตำรวจ ส่วนมารดาเป็นแม่บ้าน ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ที่แฟลต ของ สน.ปทุมวัน

ประวัติการทำงาน

ร.ต.อ.รัฐศักดิ์ ฯ รับราชการครั้งแรก ในตำแหน่ง พงส.(สบ 1) สน.ปทมวัน ประมาณ 4 ปี ก่อนที่จะย้ายมาดำรงตำแหน่งรอง สว.จร.สน.พลับพลาไชย 1 จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ในการเข้าเวรยามทำหน้าที่ รอง สว.จร.นั้น สน.พลับพลาไช 1 มี รอง สว.จำนวน 4 นาย ก็แบ่งหน้าที่รับผิดชอบเวรยามออกเป็น 2 ผลัด คือ

1. ผลัดเช้า เวลา 05.00 -13.00 น. จำนวน 1 นาย
2. ผลัดบ่าย เวลา 13.30 -24.00 น. (เสร็จภารกิจ) 1 นาย

และนอกจากนี้ยังมีการจัดเวรระดมตั้งแต่เวลา 06.00-15.00 น.เพื่อตั้งด่าน ทำหน้าที่เป็นเวรช่วย และเวลา 10.00-19.00 น.เป็นเวรช่วยเช่นเดียวกัน และมีการหมุนเวียนกันเข้าเช่นนี้ตลอด สำหรับเวรพักคือให้พักในวันอาทิตย์ โดยให้ผลัดเช้ามาเข้าทั้งวันและ อีก 3 นายที่เหลือก็พักผ่อน

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ปัญหาจราจรในพื้นที่ของ สน.พลับพลาไชย 1 ไม่ค่อยมีปัญหามากเท่าไหร่ ปัญหาจราจรจะเกิดในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยเฉพาะในบริเวณแยกสะพานกษัตริย์ศึก และถนนบำรุงเมือง เนื่องจาก ปริมาณรถมีมาก และถนนแคบ

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

เนื่องจากปัญหาจราจรในพื้นที่ สน.พลับพลาไชย 1 ไม่มีปัญหามากเท่าไหร่ แต่ก็มีการนำเอานโยบายการบันทึกคะแนนมาใช้ ตามนโยบายของผู้บังคับบัญชา ตั้งแต่ต้นปี 2545 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งใน 16 ข้อหานั้น มีบางข้อหาที่ไม่เคยมีในพื้นที่คือการแข่งรถในทาง เนื่องจากพื้นที่ของ สน.พลับพลาไชย 1 นั้นมีถนนที่แคบ และเป็นช่วงสั้น ๆ ไม่เป็นทางยาวทำให้ไม่สามารถแข่งรถได้ในพื้นที่ ซึ่งเป็นนโยบายที่ดีสามารถนำมาบังคับใช้ได้และผู้ขับขี่ก็เกรงกลัวที่จะถูกเปรียบเทียบปรับใน 16 ฐานความผิด แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันคือนโยบายดังกล่าวขาดความต่อเนื่องและขาด

ความสนใจจากผู้บังคับบัญชา เพราะหันไปให้ความสนใจนโยบายใหม่ ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมายไม่ว่าจะเป็นนโยบายปราบปรามยาเสพติด และนโยบายปราบปรามผู้มีอิทธิพล ซึ่งหากต้องการให้การบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ผลดีก็ต้องมีความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน มีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง และต้องถือเป็นนโยบายหลักในการแก้ไขปัญหาจราจร

ข้อเสนอแนะ

ต้องมีการควบคุมปริมาณรถที่จะออกสู่ท้องถนน เนื่องจากในปัจจุบันปริมาณรถเพิ่มขึ้นทุกวันแต่ถนนยังเท่าเดิม ดังนั้นควรมีการควบคุมปริมาณรถ และการสร้างความต่อเนื่องในการแก้ไขปัญหาจราจรระหว่าง สน.ที่มีเขตติดต่อกัน โดยมีการประสานงานในระหว่าง สน.ที่มีพื้นที่ติดต่อกันให้มากขึ้นและการจัดการจราจรควรเป็นการประสานอย่างต่อเนื่อง

ผู้ให้ข้อมูลรายที่ 10

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ/ยศ	ส.ต.ท.ศักดิ์ดา (นามสมมติ)
อายุ	31 ปี
ภูมิลำเนา	จ.อุดรธานี
ตำแหน่ง	ผบ.หมู่.งาน จร. สน.พลับพลาไชย 1
สถานที่ทำงาน	ฝ่ายจราจร สน.พลับพลาไชย 1
เงินเดือน	ป.1 ขั้น 12.5 เงินเดือน 7,000 บาท
ระดับการศึกษา	ปริญญาตรีคุรุศาสตร์ สถาบันราชภัฏ
สถานภาพ	สมรส
ปัญหาสุขภาพ	ไม่มี

ครอบครัว

ปัจจุบันสมรสแล้ว กับ จุฬาภรณ์ฯ อาชีพเป็นพนักงานขายในบริษัทอาดิดาส ยังไม่มีบุตร ปัจจุบันพักอาศัยอยู่ที่อพาร์ตเม้นท์ ซอยสุขุมวิท 66/1 กรุงเทพฯ

ประวัติการทำงาน

ส.ต.ท.ศักดิ์ดา ฯ รับราชการครั้งแรก ในตำแหน่ง ลูกแถวกองกับการตำรวจปราบจราจล ประมาณ 2 ปี ต่อมาได้ย้ายมาดำรงตำแหน่ง ผบ.หมู่ งานจราจร .สน.พลับพลาไชย 1 จนถึงปัจจุบัน

ชีวิตประจำวัน

ส.ต.ท.ศักดิ์ดาฯ ได้เข้าปฏิบัติหน้าที่เวรจราจร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สน.พลับพลาไชย 1 นั้นมีการเข้าเวรยามดังนี้

1. ผลัดเช้า ตั้งแต่เวลา 05.30 – 13.00 น. และมีการระดมในเวลา 14.00 น.จนถึงเวลา 16.00 น.

2. ผลัดบ่าย ตั้งแต่เวลา 13.00- 21.00 น.

โดยทำหน้าที่สายตรวจจราจร ตามคำสั่งของ รอง สว.จร.สำหรับปัญหาจราจรในช่วงเช้าบริเวณที่มีปัญหาคือถนบำรุงเมือง ช่วงบ่ายคือถนนเจริญกรุง ปัญหาเกิดจากปริมาณรถมีมาก และมีปัญหามาจากถนนพระราม 4 ในการพักเวรนั้น 2 สัปดาห์จะได้พัก 1 วัน โดยเวรเช้าจะได้พักในวันอาทิตย์นั้น ถ้ามีระดมหรือมีการรับเสด็จก็จะต้องมาเข้าเวรแม้เป็นวันพักก็ตาม

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

ในพื้นที่ สน.พลับพลาไชย 1 มีปัญหาจราจรเนื่องจากปริมาณรถมีมาก โดยเฉพาะถนนบำรุงเมือง ส่วนถนนกรุงเกษมจะมีปัญหาในช่วงหน้าตลาดโบ๊เบ๊ ในช่วงที่เจ้าของร้านค้ากำลังเก็บของในบริเวณพื้นที่ที่ติดกับถนนคลองผดุงกรุงเกษม ส่วนถนนเจริญกรุงจะมีปัญหาช่วงเทศกาลตรุษจีน

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

ส.ต.ท.ศักดิ์ดาฯ กล่าวว่าไม่ค่อยได้นำการบันทึกคะแนนมาใช้มากเท่าไหร่เนื่องจากพึ่งเข้ามาทำหน้าที่ในงานจราจร และนโยบายในปัจจุบันก็หันไปเน้นในเรื่องของการตั้งด่านตรวจ และการแจ้งข้อหาเกี่ยวกับการขับขี่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่มากกว่า แต่ก็เห็นว่าเป็นนโยบายที่ดีหากมีการนำมาบังคับใช้อย่างต่อเนื่อง มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง ก็จะแก้ไขปัญหาได้ในระดับที่น่าพอใจ เป็นมาตรการเสริมที่ดีมาตรการหนึ่งในการนำมาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่ สน.พลับพลาไชย 1 จะดีขึ้นถ้าหากมีการทำสะพานลอยให้คนข้ามถนนในพื้นที่ถนนเจริญกรุง เพราะการข้ามถนนของคนเดินเท้าทำให้ผู้ใช้รถต้องชะงัก ทำให้การจราจรไม่ต่อเนื่อง

การอภิปรายผล

อายุของตำรวจจราจร

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอยู่ในช่วงอายุ 40-49 ปี จะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ อยู่ในช่วงวัยกลางคน อาจเนื่องมาจากว่าในการเข้าปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก่อนที่จะเข้ามาสู่การเข้ามาทำงานด้านจราจร ก็จะต้องผ่านงานด้านอื่นมาก่อนเพื่อเรียนรู้ด้านกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นด้านการทำงานเป็นสายตรวจ สายสืบ หรืองานด้านธุรการ มาก่อน และเมื่อเข้าทำงานด้านการจราจรก็จะอยู่ในสายงานด้านจราจร โดยไม่ค่อยย้ายไปอยู่สายงานอื่น ส่วนใหญ่จึงเป็นข้าราชการตำรวจที่มีประสบการณ์ด้านนี้พอสมควร ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้อายุของตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ที่นัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของ วิเชียร มุริจันทร์ (2541) พบว่าอายุและสถานภาพของการสมรสไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และงานศึกษาวิจัยของสุมาดา พาพานิช (2541) พบว่าอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรอยู่ในช่วง 6-10 ปี ทั้งนี้น่าจะเนื่องมาจากในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นเวลานานนั้น สุขภาพจะทรุดโทรม มีปัญหาเกี่ยวกับโรคทางเดินหายใจ และต้องประสบกับโรคทางด้านมลพิษทางอากาศ เช่น โรคปอด โรคหอบหืด และหูอื้อ ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงได้พยายามมีการปรับ ย้าย เจ้าหน้าที่ในสายงานจราจร เพื่อไปทำงานในสายงานอื่น เป็นการหมุนสลับสับเปลี่ยนกำลังพล เช่น ด้านธุรการ ด้านงานสายตรวจ ด้านธุรการคดี เป็นต้น

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ที่นัยสำคัญ 0.05 เป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากแม้ว่าระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจรจะแตกต่างกัน แต่เนื่องจากในเรื่องของการบันทึกคะแนนนั้น เป็นเรื่องที่ยังใหม่ในการปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ว่าจะมีระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านจราจรมานานแล้ว แต่ก็พึ่งได้เริ่มปฏิบัติงานด้านการบันทึกคะแนน โดยมีผลเริ่มปฏิบัติตั้งแต่ 15 ม.ค.2545 เป็นต้นมา เพราะฉะนั้นระยะเวลาในการปฏิบัติงานจึงไม่มีความสัมพันธ์ต่อการบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

รายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่า รายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีรายได้อยู่ในช่วง 10,001-15,000 บาท ทั้งนี้เนื่องมาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจก่อนที่จะเข้ามาสู่สายงานด้านการจราจร ก็เคยผ่านงานด้านอื่นมาแล้วมาสมควร เป็นผู้มีประสบการณ์ความรู้ความสามารถ และมีอายุพอสมควร ซึ่งอายุส่วนใหญ่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่ในช่วงอายุ 40 -49 ปี

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่ารายได้ของเจ้าหน้าทีตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ความสัมพันธ์ 0.05 ปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของสมศักดิ์ บุญถม (2541) ที่พบว่ารายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และยังสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของ อุดม รักศิลธรรม (2527) ที่พบว่า อัตราเงินเดือน มีบทบาทน้อยต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจไทย และผลงานศึกษาวิจัยของ วิชัย พรมดอนชาติ (2538) พบว่า รายได้ของสายตรวจตำรวจนครบาล(อัตราเงินเดือน) ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการตัดสินใจของสายตรวจด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่าระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. เนื่องจากเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจในระดับชั้นประทวน ซึ่งการกำหนดคุณวุฒิในการสอบเข้าเป็นนักเรียนพลตำรวจนั้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดคุณวุฒิคือ มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า จึงทำให้การศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่าระดับการศึกษาคือมัธยมศึกษาตอนปลาย แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจดังกล่าวก็อยู่ในระหว่างการศึกษาต่อในระดับปริญญาตรีของมหาวิทยาลัยเปิดไม่ว่าจะเป็น มสธ. หรือ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่าระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ที่นัยสำคัญ 0.05 เป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากในการปฏิบัติงานด้านการจราจร เป็นงานที่ต้องอาศัยประสบการณ์ในการทำงานและความชำนาญในพื้นที่ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ในพื้นที่เป็นเวลานานจะรู้จุดหรือพื้นที่ที่มีปัญหา ซึ่งแทบไม่เกี่ยวกับระดับการศึกษาของผู้ปฏิบัติแต่อย่างใด แต่เป็นการอาศัยประสบการณ์และความชำนาญในพื้นที่เข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานด้านการจราจร

ด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องจากในปัจจุบันผู้บังคับบัญชาพยายามที่จะหาสวัสดิการให้กับผู้ใต้บังคับบัญชา ไม่ว่าจะเป็นด้านที่พักอาศัย สวัสดิการด้านการเบิกค่ารักษาพยาบาล สวัสดิการด้านการเบิกค่าเล่าเรียนบุตร แต่เนื่องจากกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีจำนวนมาก การจัดสวัสดิการอาจได้รับไม่ทั่วถึง และเมื่อเทียบกับสวัสดิการของภาคเอกชนแล้วภาคราชการจะได้รับสวัสดิการที่ต่ำกว่าในภาคเอกชน เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณแผ่นดินที่จะต้องแบ่งให้กับหน่วยงานต่าง ๆ

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่าสวัสดิการของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ที่นัยสำคัญ 0.05 เป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาวิจัยของ สมศักดิ์ บุญถม (2541) ที่พบว่าสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าทีไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ด้านจำนวนของตำรวจจราจร

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดกำลังพลในระดับปานกลาง เนื่องจากกำลังพลในด้านการจราจรส่วนใหญ่ผู้บังคับบัญชาจะให้ความสำคัญและจัดกำลังพลให้มีปริมาณที่เพียงพออยู่แล้ว เพราะปัญหาจราจรใน กทม.เป็นปัญหาที่จะต้องใช้กำลังพลจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่จะต้องไปประจำตามป้อมยาม เจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะต้องไปยืนอำนวยความสะดวกในด้านการจราจรตามจุดต่าง ๆ ในพื้นที่ เจ้าหน้าที่เวรสายตรวจจราจร เป็นต้น

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่า กำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ที่นัยสำคัญ 0.05 เป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของสมศักดิ์ บุญถม (2541) ที่พบว่ากำลังตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ด้านความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจร

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง กล่าวคือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่เห็นว่าเครื่องมือเครื่องใช้ส่วนใหญ่ก็มีปริมาณที่เพียงพออยู่ใน

ระดับที่สามารถปฏิบัติงานได้ แต่ก็มีเครื่องมือเครื่องใช้บางอย่างที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่าจะต้องได้รับการสนับสนุน และยังไม่เพียงพอกับความต้องการ เช่น อุปกรณ์ป้องกันควันพิษฝุ่นละออง หรืออุปกรณ์สื่อสารควรมีความทันสมัยกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี่พบว่า ความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ที่นัยสำคัญ 0.05 เป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของสมศักดิ์ บุญถม (2541) ที่พบว่าความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานด้านจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

การบันทึกคะแนนเป็นมาตรการใหม่ที่รัฐนำมาบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2545 จนถึงปัจจุบันสามารถแยกกรณีต่าง ๆ ที่น่าสนใจได้ดังนี้คือ

1. ในการบังคับใช้การบันทึกคะแนนในช่วงเริ่มแรกนั้นมีการบังคับใช้อย่างเคร่งครัดเข้มงวด เนื่องจากเป็นนโยบายที่ผู้บังคับบัญชาของกองบัญชาการตำรวจนครบาลได้ให้นโยบายแก่ผู้ปฏิบัติต้องนำไปปฏิบัติ เมื่อเป็นนโยบายตำรวจจราจรซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติก็ต้องปฏิบัติตามอย่างเข้มงวด ทำให้ในการบังคับใช้ในช่วงแรกเป็นไปอย่างเข้มงวด และสามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่งเนื่องจากผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจร เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เข้มงวด จนต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบงานด้านการจราจรไปปฏิบัติงานที่อื่น การปฏิบัติก็เริ่มเปลี่ยนไป เนื่องจากผู้บังคับบัญชาที่มาใหม่นั้นก็มีนโยบายที่เปลี่ยนแปลงไป ไม่เคร่งครัดในเรื่องการบังคับใช้การบันทึกคะแนนเหมือนเริ่มบังคับใช้ ผู้ปฏิบัติก็ไม่เข้มงวดจึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่ค่อยหวาดกลัวเหมือนในช่วงแรก แม้ในปัจจุบันจะยังมีการบังคับใช้การบันทึกคะแนนอยู่ก็ตาม

2. สภาพปัญหาก็เป็นเรื่องในส่วนของนโยบายของผู้บังคับบัญชาต้องมีการกำหนดแผนระยะยาวในการนำนโยบายต่าง ๆ ไปบังคับใช้ให้มีระยะเวลาที่พอสมควรในการแก้ไขปัญหา เช่น การบันทึกคะแนนอาจกำหนดแผนระยะ 10 ปี หรือจนกว่าการแก้ไขปัญหาจราจรจะได้รับการแก้ไขให้ดีขึ้น ไม่ใช่เมื่อเปลี่ยนผู้บังคับบัญชาก็เปลี่ยนแปลงไป ทำให้ตำรวจจราจรที่เป็นผู้ปฏิบัติขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ ขาดความชำนาญในการปฏิบัติงาน

3. ข้อเสนอแนะ ในการบันทึกคะแนนจะให้การบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ผลดีนั้นจะต้องเริ่มจากผู้บังคับบัญชาต้องติดตามนโยบายอย่างต่อเนื่อง มีแผนงานการปฏิบัติอย่างเป็น

รูปธรรม มีระยะเวลาการปฏิบัติงานที่แน่นอน ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรก็ต้องมีการนำไปเข้ารับการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ หรือหากมีกฎหมายใหม่เกี่ยวกับการจราจรก็ต้องจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้ารับการฝึกอบรม หรืออย่างน้อย ๆ ควรกำหนดรอบระยะเวลาในการฝึกอบรม ในส่วนของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ก็ต้องมีการนำเจ้าหน้าที่ตำรวจออกให้ความรู้ตามหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนได้มีความรู้เกี่ยวกับการบันทึกคะแนน นอกจากนี้ในเรื่องการประชาสัมพันธ์ต้องประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการประชาสัมพันธ์ทางสื่อสารมวลชน โดยการติดป้ายประกาศตามทางร่วมทางแยก เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นและเป็นการกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจร ซึ่งย่อมเป็นผลดีต่อการแก้ไขปัญหาจราจรให้ดีขึ้นได้ในอนาคต

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย ปัญหาที่เกิดจากการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร : ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลการต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรในการบันทึกคะแนน และเพื่อทราบถึงแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับปัญหาจราจร รวมทั้งเพื่อต้องการทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่ว่าจะเป็นปัจจัยด้านอายุ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร รายได้ ระดับการศึกษา สวัสดิการ กำลังพล และความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาวิจัยได้ทำการศึกษาวิจัยจากกลุ่มประชากรตัวอย่าง คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในระดับ พลตำรวจ ,ชั้นประทวน และนายตำรวจระดับรองสารวัตรจราจร ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 8 สถานีตำรวจ จำนวน 240 นาย โดยการสุ่มตัวอย่างแบ Purposive Sampling และ Simple Random Sampling ได้รับแบบสอบถามกลับคืนมา 210 ชุด และ การสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำนวน10 นาย แบ่งออกเป็น ระดับชั้นประทวนจำนวน 5 นาย และนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรระดับรองสารวัตร จำนวน 5 นาย โดยเลือกจาก สน.ปทุมวัน,สน.พลับพลาไชย 1, สน.พลับพลาไชย 2 ,สน.จักรวรรดิ,และ สน.ยานนาวา

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล กรรมวิธีทางข้อมูล การประมวลผลข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ผู้ศึกษาวิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชากรตัวอย่าง โดยใช้การเก็บแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก เมื่อเก็บข้อมูลมาแล้วก็มีการนำเอาข้อมูลมาตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถามและทำการลงรหัส จากนั้นจึงแปลงข้อมูลเป็นรหัส กรอกข้อมูลเสร็จแล้วทำการบันทึกผลลงในจานแม่เหล็กเพื่อทำการวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางการวิจัยทางสังคมศาสตร์ โดยใช้โปรแกรม SPSS โดยสถิติที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและ ค่าเอฟเทสต์ (F – Test) ผู้ศึกษาวิจัยได้สรุปผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ ซึ่งจะนำเสนอตามลำดับดังต่อไปนี้

1.สรุปผลข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

2.สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

3.ปัญหาในการศึกษาวิจัย

4.ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1.ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร : ศึกษากรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วงอายุ 41-50 ปี เนื่องจากกว่าจะเข้าทำงานในสายงานด้านการจราจรส่วนใหญ่จะผ่านงานด้านอื่นมาพอสมควร ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในด้านการจราจรส่วนใหญ่ปฏิบัติหน้าที่ในด้านการจราจรเป็นเวลา 6-10 ปี ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาท ซึ่งสอดคล้องกับช่วงอายุของตำรวจจราจร ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ตามคุณวุฒิที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้กำหนดในการรับข้าราชการตำรวจระดับชั้นพลฯ ตำรวจ ด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการอยู่ในระดับปานกลาง ด้านกำลังพลในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ ปานกลาง ด้านความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการบันทึกคะแนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง

2.สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ตำรวจจราจรที่มีอายุมากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ต่ำกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุน้อย

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า จากการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนนของตำรวจจราจร ไม่ว่าจะอายุน้อยหรืออายุมาก ต่างก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้การบันทึกคะแนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จึงสรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 2 ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรมากกว่าจะมีการบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีอายุในการทำงานน้อย

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า จากการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ไม่ว่าจะมีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรมากกว่าหรือน้อย ต่างก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับการบันทึกคะแนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จึงสรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ 2

สมมติฐานที่ 3 ตำรวจจราจรที่มีการศึกษาสูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีการศึกษาต่ำ

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า จากการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง ระดับการศึกษาของตำรวจจราจรกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ไม่ว่าจะมีระดับการศึกษาสูงหรือต่ำ ต่างก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับการบันทึกคะแนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จึงสรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ 3

สมมติฐานที่ 4. ตำรวจจราจรที่มีรายได้สูงจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีรายได้ต่ำ

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า จากการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง รายได้ของตำรวจจราจรกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ไม่ว่าจะมีรายได้สูงหรือรายได้ต่ำ ต่างก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับการบันทึกคะแนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จึงสรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ 4

สมมติฐานที่ 5 ตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่มากจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีสวัสดิการต่ำ

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า จากการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง สวัสดิการในการทำงานด้านการจราจรกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ไม่ว่าจะมีสวัสิการในการทำงานมากกว่า

หรือสวัสดิการในการทำงานหรือน้อย ต่างก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับการบันทึกคะแนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จึงสรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ 5

สมมติฐานที่ 6 ตำรวจจราจรที่มีเจ้าหน้าที่เพียงพอจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่มีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า จากการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง จำนวนของตำรวจจราจรกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ไม่ว่าจะจำนวนตำรวจจราจรเพียงพอหรือไม่เพียงพอ ต่างก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับการบันทึกคะแนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จึงสรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ 6

สมมติฐานข้อ 7 ตำรวจจราจรที่มีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยจะบังคับใช้การบันทึกคะแนนได้ดีกว่าตำรวจจราจรที่ขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัย

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า จากการทดสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่าง เครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน ไม่ว่าจะมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยหรือขาดแคลนเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัย ต่างก็ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับการบันทึกคะแนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จึงสรุปได้ว่า ปฏิเสธสมมติฐานที่ 7

2.**ผลการสัมภาษณเชิงลึกโดยการวิเคราะห์เนื้อหา**

ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับปัญหาจราจร ในเขตพื้นที่ของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6

ลักษณะทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

คือกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ในระดับรองสารวัตร (ร.ต.ต.-ร.ต.อ.) จำนวน 5 ราย และในระดับชั้นประทวน (ส.ต.ต.- ด.ต.) จำนวน 5 ราย โดยมีการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ปทุมวัน ,สน.พลับพลาไชย 1, สน.พลับพลาไชย 2, สน.จักรวรรดิ, และ สน.ยานนาวา

ลักษณะทั่วไปของพื้นที่ กองบังคับการตำรวจนครบาล 6

พื้นที่ของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่เป็นย่านการค้า การลงทุน เป็นแหล่งจับจ่ายใช้สอยของผู้คน ไม่ว่าจะเป็นย่านบางรัก สีลม สาทร สยามสแควร์ มาบุญครอง เยาวราช ตลาดคลองถม และยังมีบางช่วงเป็นเส้นทางหลักที่จะข้ามไปสู่ฝั่งธนบุรี ไม่ว่าจะเป็น สะพานสาทร สะพานประปกเกล้า เมื่อเป็นพื้นที่ย่านการค้า และย่านชุมชน ย่อมมีประชาชน ผู้สัญจร หรือผู้เข้ามาทำธุรกิจในย่านนี้เป็นจำนวนมาก จึงก่อให้เกิดปัญหาจราจรขึ้นในพื้นที่ของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนคือก่อนเข้าทำงาน และหลังเวลาเลิกงาน เป็นช่วงที่มีปัญหาการจราจรเกิดขึ้นและมีปัญหามากที่สุดในช่วงเวลาดังกล่าว

สาเหตุของปัญหาจราจร

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ทำหน้าที่ในการปฏิบัติงานจราจร ในเขตพื้นที่ของ กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 สามารถแยกปัญหาการจราจรที่สำคัญ ๆ ได้ดังนี้คือ

1. ปัญหาปริมาณรถมาก เมื่อมีปริมาณรถมากก็จะทำไม่สัมพันธ์กับถนน เนื่องจากถนนไม่ได้ตัดหรือเพิ่มขึ้นทุกวัน แต่ปริมาณรถมีเพิ่มขึ้นทุกวัน มีการจดทะเบียนรถใหม่ทุกวัน จึงทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ถนนไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น

2. ปัญหาจากรถโดยสารประจำทาง เนื่องจากการขับรถของเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมรถไม่ค่อยรักษาและเคารพกฎจราจร โดยเฉพาะในการเข้าจอดตามป้ายหรือการเข้าจอดในลักษณะกีดขวางการจราจร ซึ่งจะเกิดปัญหามากในกรณีที่ป้ายรถโดยสารประจำทางอยู่ใกล้ทางร่วมทางแยก ก็จะยิ่งทำให้ปัญหาจราจรทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ก็จะทำให้เกิดปัญหาในลักษณะกีดขวางในทางร่วมทางแยก ทำให้รถที่จะผ่านทางร่วมทางแยกไม่สามารถสัญจรไปมาได้อย่างสะดวก และเกิดปัญหาต่อเนื่องไปยังเขตพื้นที่อื่น เช่น ใน สน.พลับพลาไชย 1 ถ้าติด ก็จะติดไปถึง สน.จักรวรรดิ และติดข้ามไปจนถึงฝั่งธนบุรี มีบางครั้งมีการติดมากจนไปถึงบริเวณสี่แยกบ้านแขก

3. ปัญหาการไม่เคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่ เนื่องจากต่างคนต่างต้องการที่จะไปให้ถึงจุดหมายของตนเอง โดยไม่คำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ ที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกับตนเอง

4. ปัญหาความเห็นแก่ตัวและการไม่มีน้ำใจในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งบางครั้งควรมีการเห็นอกเห็นใจผู้อื่นบ้าง มีการให้อภัยและมีน้ำใจกับผู้ร่วมทาง

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการนำเอาการบันทึกคะแนนมาใช้นั้นการบังคับใช้ในช่วงเริ่มแรกมีการบังคับใช้อย่างเข้มงวด เคร่งครัด เนื่องจากในช่วงนั้นมีผู้บังคับบัญชาให้ความสนใจและติดตามการทำงานอย่างใกล้ชิด ทำให้ผู้ปฏิบัติงานต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามนโยบายที่ผู้บังคับบัญชาสั่งการ มีการประชาสัมพันธ์ไม่ว่าจะเป็นการโฆษณาทั้งทางโทรทัศน์และการติดป้ายประกาศแผ่นโฆษณาตามทางแยกต่าง ๆ ซึ่งทำให้ประชาชนผู้ขับขี่และใช้รถใช้ถนนสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติก็ต้องปฏิบัติงานตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา ซึ่งก็สามารถแก้ไขปัญหาได้ในระดับหนึ่งเนื่องจากว่าในการบังคับใช้การบันทึกคะแนนนั้น มีกรรมวิธีในการบังคับใช้ซึ่งยุ่งยากกว่าการบังคับใช้ตามกฎหมายธรรมดา ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของขั้นตอนการขอรับใบขับขี่คืน ซึ่งยุ่งยากกว่าการเสียค่าปรับตามข้อหาเรื่องการจราจรธรรมดาทั่วไป รวมทั้งค่าปรับที่สูงกว่าการเปรียบเทียบปรับข้อหาทั่วไป นอกจากนี้หากผู้ขับขี่ยังฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามก็จะต้องถูกตัดคะแนน และต้องเข้าอบรมก่อนที่จะได้รับใบขับขี่คืน จึงทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดกฎจราจร ซึ่งก็สามารถทำให้แก้ไขปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่ต่อมาเมื่อผู้บังคับบัญชาได้เปลี่ยนตัว และมีผู้บังคับบัญชาคนใหม่มารับผิดชอบ งานในส่วนของการบันทึกคะแนนก็ลดความสำคัญลง เนื่องจากการเปลี่ยนนโยบายและแนวทางการทำงาน จึงเป็นสาเหตุให้การบันทึกคะแนนไม่ต่อเนื่อง และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติก็ลดความสำคัญ มีการหย่อนยานในการปฏิบัติหน้าที่ในการบันทึกคะแนน ซึ่งการบันทึกคะแนนนั้นเป็นนโยบายที่ดีแต่ต้องมีการทำงานที่ต่อเนื่องทั้งในเรื่องการบังคับใช้ และการประชาสัมพันธ์เพื่อให้งานเกิดความต่อเนื่อง และสามารถทำให้สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้ในระดับหนึ่ง

ข้อเสนอแนะ

ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ เป็นปัญหาที่สร้างความเสียหายให้กับประเทศชาติ ไม่ว่าจะเป็นด้าน สังคม เศรษฐกิจ และอื่น ๆ อีกมากมาย เป็นปัญหาที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบเพื่อให้เกิดความเป็นรูปธรรมในการแก้ไขปัญหาให้ดีขึ้น ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 ได้ให้ข้อเสนอแนะที่น่าสนใจไว้ดังนี้คือ

1. การควบคุมปริมาณการจดทะเบียนรถ เพราะปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเกิดจากปริมาณของรถที่เพิ่มขึ้นในแต่ละวัน แต่ปริมาณของถนนไม่ได้เพิ่มตามไปด้วย ดังนั้นต้องมีการควบคุมปริมาณรถให้ได้ เช่น ใน 1 ครอบครัวควรมีรถได้ไม่เกิน 2 คัน ถ้าเกินกว่านั้นก็ไม่ต้องจดทะเบียนให้ หรือถ้าจะจดทะเบียนต้องมีการอ้างความจำเป็น และมีการยื่นคำร้องขอเป็นกรณี ๆ ไป เป็นการควบคุมปริมาณรถ ไม่ใช่ในครอบครัวหนึ่งมีสมาชิกในครอบครัวอยู่ 5 คน ก็มีรถยนต์ 5 คัน

ซึ่งประชากรในกรุงเทพฯ มีเกือบ 10 ล้านคน ก็มีรถยนต์ที่จะวิ่งออกสู่ถนนเกือบ 10 ล้านคัน ซึ่งต่อให้สร้างถนนทุกวันก็ไม่สามารถรองรับปริมาณรถเหล่านี้ได้ ดังนั้นต้องมีการกำหนดปริมาณการควบคุมการจดทะเบียนรถให้ได้

2. ลดจำนวนรถโดยสารประจำทางลง ไม่ว่าจะเป็นลดปริมาณสายเดินรถลง หรือลดปริมาณรถโดยสารประจำทางลง ให้มีปริมาณที่เหมาะสม ในส่วนของป้ายหยุดรถประจำทางต้องมีการจัดให้เหมาะสมไม่ใช่อยู่ใกล้ทางร่วมทางแยกมากเกินไป เนื่องจากในพื้นที่บาง สน.เช่น สน.พลับพลาไชย 2 มีถนนที่แคบเมื่อมีรถประจำทางมากก็ก่อให้เกิดปัญหาจราจรได้

3. เสริมสร้างวินัยให้กับผู้ขับขี่เช่น การเข้าไปสอนในสถานที่ทำงานของบริษัทห้างร้าน โรงเรียน หน่วยงานราชการ ไม่ว่าจะ เป็นรายสัปดาห์ รายเดือน หรือรายปี เป็นการปลูกฝังให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ให้ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเข้าใจที่ถูกต้องเป็นแนวทางปฏิบัติให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

4. เจ้าพนักงานจราจรจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจในการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยต้องผ่านการฝึกอบรมงานจราจรก่อนที่จะมาเป็นตำรวจจราจร เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและสร้างความมั่นใจในการปฏิบัติหน้าที่

5. ภาครัฐต้องมองปัญหาจราจรด้วยความเข้าใจ และลงมาแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังต่อเนื่อง มีการให้การสนับสนุนในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างเต็มที่ ไม่ว่าจะเป็นด้านงบประมาณในการดำเนินการ กำลังพลที่จะเข้ามาปฏิบัติงานด้านการจราจรต้องมีความเพียงพอ มีการเอาวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร

ปัญหาที่เกิดจากการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้มีปัญหาที่เกิดจากกาศึกษาวิจัยสามารถแยกสรุปได้ดังต่อไปนี้คือ

1.การค้นคว้าข้อมูลต่าง ๆ เป็นไปด้วยความยากลำบากเนื่องจากข้อมูลของแต่ละแห่งนั้นไม่มีการเชื่อมต่อกัน ไม่ว่าจะเป็นระหว่างมหาวิทยาลัย หรือสถาบันต่าง ๆ ผู้ศึกษาวิจัยต้องเดินทางไปมาหลาย ๆ แห่ง แต่ก็ยังได้ข้อมูลที่ไม่ครบถ้วน ชัดเจน รวมถึง งานวิจัยที่เป็นของต่างประเทศนั้นหายากมาก

2.การสร้างแบบสอบถาม เนื่องจากการสร้างแบบสอบถามเป็นลักษณะของการให้ค่าเชิงบวกเพียงอย่างเดียว ดังนั้นจึงไม่สามารถตรวจสอบได้ว่าการตอบแบบสอบถามของตำรวจจราจรนั้นตอบแบบให้เสร็จไปทีหรือตอบด้วยความตั้งใจ

3.การตอบแบบสอบถาม เนื่องจากผู้วิจัยเป็นข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ส่วนกลุ่มประชากรที่ทำการศึกษาวิจัยนั้นเป็นข้าราชการชั้นพลตำรวจ และชั้นประทวน เป็นหลัก การตอบแบบสอบถามอาจตอบโดยไม่กล้าตอบในส่วนที่อาจทำให้ตนเองได้รับผลเสียหาย หรือผลกระทบจากการตอบแบบสอบถาม การตอบจึงเป็นลักษณะการตอบออกมาแบบกลาง ๆ เป็นส่วนใหญ่จึงทำให้อาจมีผลต่อผลการศึกษาวิจัย ซึ่งผลการศึกษาวิจัยอาจไม่ถูกต้องหรือสมบูรณ์ หรือมีความคลาดเคลื่อนได้

4.การเก็บรวบรวมข้อมูล เนื่องจากแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นลักษณะใช้คำถามเป็นหลัก การตอบก็ใช้เวลาไม่ค่อยมาก แต่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีเวลาในการตอบเนื่องจากต้องเข้าเวรปฏิบัติหน้าที่จราจร ก็จะเก็บแบบสอบถามเอาไว้ก่อน กว่าจะตอบก็หลายวัน หรือบางทีข้อมูลก็สูญหายไปบ้าง แต่ก็เป็นส่วนน้อย

.

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรจะทำการศึกษาปัจจัยด้านอื่นที่นอกเหนือจากปัจจัยที่ผู้ศึกษาวิจัยได้ทำการศึกษามาว่าปัจจัยอื่นจะมีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนนหรือการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างไร เพื่อเป็นการเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการบังคับใช้การบันทึกคะแนน

2. กลุ่มตัวอย่างประชากร ควรมีการกลุ่มประชากรกลุ่มอื่นไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้รถ ใช้ถนน เกี่ยวกับการบันทึกคะแนนว่า เขามีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการบันทึกคะแนน หรือเมื่อมีการบันทึกคะแนนแล้วทำให้การจราจรดีขึ้นกว่าที่ผ่านมาหรือไม่อย่างไร การบันทึกคะแนนทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่กล้ากระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เพราะมีขั้นตอนต่าง ๆที่ยุ่งยากซับซ้อนขึ้นไม่ว่าจะเป็นการขอรับใบขับขี่คืนซึ่งต้องรอถึง 15 วัน กว่าจะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืนหรือการเปรียบเทียบปรับก็มีอัตราที่สูงกว่าความผิดตามฐานข้อหาอื่น ๆ

3. การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มประชากรที่ทำการศึกษา ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปน่าจะเปลี่ยนไปทำการศึกษาวิจัยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ของตำรวจภูธร บ้างเพื่อเปรียบเทียบว่าผลการศึกษาวิจัยจะมีความเหมือนหรือแตกต่างกับกลุ่มประชากรที่ได้ทำการศึกษาไว้ในกองบัญชาการตำรวจนครบาลหรือไม่ ซึ่งผลการศึกษาวิจัยอาจได้ผลที่แตกต่างกันออกไป เนื่องจากสภาพแวดล้อมในการทำงานที่แตกต่างกันออกไป สภาพพื้นที่ สภาพปัญหาจราจรในต่างจังหวัดอาจมีปัญหาจราจรที่ไม่มากเมื่อเทียบกับพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1.การนำเอากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆมาเพื่อบังคับใช้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปได้รู้ ผู้ใช้รถใช้ถนนจะได้ปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง เช่น เมื่อจะมีการเปลี่ยนเส้นทางการเดินรถจากหนึ่งเลนเป็นสองเลน ก็ต้องมีการแจ้งประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบก่อน ล่วงหน้า 2-3 วัน โดยการแจกจ่ายแผ่นพับ ใบปลิว ต่าง ๆ ตามทางร่วมทางแยก เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ หรือแม้แต่การแจ้งทางวิทยุ โทรทัศน์ หรือตามป้ายที่แสดงการจราจรไว้ ซึ่งจะมีผลทำให้ผู้ขับขี่เกิดความสะดวกและไม่กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร

2.การแสดงตัวต่อผู้ขับขี่ของตำรวจจราจรต้องแสดงตัวอย่างสุภาพ เรียบร้อย ไม่แสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสมหรือไม่สมควร เพื่อสร้างความรู้สึกที่ดีให้กับประชาชน ในบางครั้งประชาชนเขาก็รู้ตัวว่าผิดแต่เมื่อตำรวจจราจรแสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสมกับเขา แทนที่จะรับผิดกลับมีการโต้เถียง โต้แย้ง หรือไม่ยอมรับข้อกล่าวหาที่ตำรวจจราจรแจ้ง สร้างความลำบากในการทำงานให้กับตัวตำรวจจราจรนั้นเอง และที่เป็นผลร้ายมากที่สุดคืออาจมีการร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรได้

3.การฝึกอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ ซึ่งมีความจำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่เป็นอย่างยิ่ง เพราะการฝึกอบรมจะเป็นการเพิ่มความแม่นยำในการทำงาน และสร้างความมั่นใจในการปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด จึงเป็นหน้าที่ของผู้บังคับบัญชาต้องมีการจัดฝึกอบรมด้านกฎหมาย หรือการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร อาจมีการจัดหมุนเวียนกันไปในรอบ 1 ปี หรือรอบ 6 เดือน เป็นต้น

4. การฝึกอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน ได้รู้ได้เข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร โดยการส่งวิทยากรเข้าไปทำการฝึกสอนในหน่วยงานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานเอกชน หน่วยงานราชการ มหาวิทยาลัย หรือโรงเรียนต่าง ๆ เพื่อเป็นการให้ความรู้และสร้างจิตสำนึก การมีวินัยในการขับขี่ การใช้รถ ใช้ถนน

5.กำลังพลของตำรวจจราจร ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในแต่ละจุดต้องมีการจัดเจ้าหน้าที่ให้เหมาะสมกับปริมาณรถและปริมาณการจราจร ในบริเวณที่มีการจราจรติดขัดมากก็ต้องจัดเจ้าหน้าทีให้อยู่ในจุดนั้นมากกว่าจุดอื่น เพื่อจะได้ช่วยเหลือกันแก้ไขปัญหาจราจร ส่วนในจุดที่ไม่ค่อยมีปัญหาจราจรต้องไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่อยู่มากนัก ซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาจราจรของแต่ละแห่งแต่ละจุด

6.ด้านสวัสดิการหรือรายได้ ผู้บังคับบัญชาต้องพยายามหาสวัสดิการที่ดีเช่น บ้านพัก การเบิกค่าเล่าเรียนบุตร การเบิกค่ารักษาพยาบาลต้องรวดเร็ว หรือมีรายได้ที่เหมาะสมกับค่าครองชีพในปัจจุบัน ให้สามารถอยู่ได้ตามอัตภาพ และเพื่อแก้ไขปัญหาในเรื่องการปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ชอบหรือปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ของตำรวจจราจรด้วย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมตำรวจ, คู่มือประชาชนเกี่ยวกับระเบียบการจราจรทั่วไป (จุลสาร) : กรุงเทพฯ .พระนครการพิมพ์, 2506.

กองบังคับการตำรวจจราจร, คู่มือปฏิบัติงานจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 1999 กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2542.

กองวิจัยและพัฒนา,สำนักแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ,การเสริมสร้างวินัยจราจร : กรุงเทพฯ : ผลการวิจัย, 2544.

กองบรรณาธิการ, สำนักเลขาธิการวุฒิสภา. "รายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง" พฤศจิกายน, 2535. อัดสำเนา.

โกวิท ภู่พานิช, การบริหารงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร : ศึกษาเฉพาะกรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร.กรุงเทพมหานคร. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2539)

งามพิศ สัตย์สงวน, สังคมและวัฒนธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 6.กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2540.

งามพิศ สัตย์สงวน, การวิจัยทางมานุษยวิทยา.พิมพ์ครั้งที่ 4.กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2542.

งามพิศ สัตย์สงวน, ประสบการวิจัยทางมานุษยวิทยากายภาพและวัฒนธรรม, พิมพ์ครั้งที่ 3 .กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2539

งามพิศ สัตย์สงวน, มานุษยวิทยากายภาพและวัฒนธรรม, พิมพ์ครั้งที่ 3.กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2539

งามพิศ สัตย์สงวน, มานุษยวิทยากายภาพ: วิวัฒนาการทางกายและวัฒนธรรม, พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

งามพิศ สัตย์สงวน.หลักมานุษยวิทยาวัฒนธรรม พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร :โรงพิมพ์

งามพิศ สัตย์สงวน. ประสบการวิจัยทางมานุษยวิทยาข้ามวัฒนธรรม (บรรณาธิการ), สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

งามพิศ สัตย์สงวน, พฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เท็กซ์ แอนด์ เจอร์นัล พับลิเคชั่น จำกัด. 2545.

งามพิศ สัตย์สงวน. รวมบทความสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา. กรุงเทพมหานคร. : สำนัก

จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. พฤติกรรมเบี่ยงเบน. เอกสารประกอบการสอนวิชาสังคมวิทยาอาชญากรรมและพฤติกรรมเบี่ยงเบน หลักสูตรสังคมวิทยามหาบัณฑิต ปีการศึกษา 2544 คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, อาชญาวิทยา. พัฒนาการข้ามศตวรรษ. กรุงเทพมหานคร : รัฐศาสตร์ 50 ปี, 2541.

จุรีรัตน์ ประยูรฉัตรพันธ์, การแก้ไขการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

จิรภา สินธุนาวา, ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของกรมคุมประพฤติ วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.

จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ, แนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร.กรุงเทพฯ : มาสเตอร์เพลส การพิมพ์. 2533.

จุมพล สวัสดิยากร, หลักและวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ :โรงพิมพ์สุวรรณภูมิ, 2520.

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปัญหาและวิธีการแก้ไขการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : ป.สัมพันธ์พานิชย์. 2520

คณิต ณ นคร.กฎหมายอาญาภาค 1.กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิยาลัยธรรมศาสตร์. 2536.

ชาย เสวีกุล,อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา.กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2513

ธีระ ชำนาญหมอ, และคณะ, พระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญา ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธนสาสน์, 2542.

นวลจันทร์ ทัศนชัยกุล, รศ. อาชญาวิทยาคลีนิค. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2530.

นวลจันทร์ ทัศนชัยกุล, รศ. อาชญากรรม. การป้องกัน : การควบคุม. นนทบุรี : พรชัยการพิมพ์, ไม่ระบุปีที่พิมพ์.

นัยนา เกิดวิชัย , รศ.พ.ต.ท.(หญิง), รวมพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญา 30 พระราชบัญญัติ. พิมพ์ครั้งที่ 3 .กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิตินัย, 2541.

นัยนา เกิดวิชัย ,รศ.พ.ต.ท.(หญิง), คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.พิมพ์ครั้งที่ 3 .กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิตินัย, 2541.

นิเทศ ตินณะกุล,หนังสือสังคมและวัฒนธรรม : สถาบันสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 5 กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.

นิพนธ์ ภู่พันธ์ศรี,การนำนโยบายแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการนำร่องแก้ไขปัญหาจราจรของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก.วิทยานิพนธ์ ปริญญามหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกริก,2536.

ประเสริฐ เมฆมณี , หลักทัณฑวิทยา .พิมพ์ครั้งที่ 1 .กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์บพิธการพิมพ์ จำกัด,2523.

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์,อาชญาวิทยา :สหวิทยาการว่าด้วยปัญหาอาชญากรรม ,โครงการตำราโรงเรียนนายร้อยตำรวจ.นครปฐม :โรงเรียนนายร้อยตำรวจ, 2530.

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์, “ การวิจัยประเมินผลหลักการและกระบวนการ ” กรุงเทพฯ : การพิมพ์พระนคร,2530.

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์,อาชญาวิทยา : อาชญากรรมพื้นบ้านกับกระบวนการยุติธรรม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2531.

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์,การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม : หลักทฤษฎีและมาตรการ. โรงพิมพ์สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์,2525.

พรชัย ขันตี,พ.ต.ท.,ดร. และคณะ.ทฤษฎี และงานวิจัยทางอาชญาวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ป๊อปเน็ท ,2543.

พริ้มเพรา ลาภมาก, “ การกำหนดเที่ยววิ่งและจำนวนรถยนต์โดยสารประจำทางที่เหมาะสมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ .วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พีระพงษ์ กิ้วเกษม ,การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร ในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำกองบังคับการตำรวจจราจร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ ,มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

เพชรจิต เกตผาสุข, ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร.เอกสารวิจัยหลักสูตรสารวัตรผู้บังคับกองรุ่นที่ 16 โรงเรียนสืบสวนกรมตำรวจ.กรุงเทพมหานคร,2522.

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร.ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร.ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์,มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

มณฑลทัพน์ บุนนาค.พ.ต.ต. “ ทัศนะผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย “ วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสังคมสังเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2538.

ยงยุทธ สาระสมบัติ,นโยบายและแผนกงานการจัดระบบจราจร.พิมพ์ครั้งที่ 2 .กรุงเทพฯ : วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย,2538.

วิสัญ วงษ์อินทร์,ร.ต.อ. “ ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร ใน กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสังคมสังเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2541.

วิชัย พรมดอนชาติ,ร.ต.อ. ปัจจัยการตัดสินใจของตำรวจในการระงับเหตุความผิดซึ่งหน้า. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง,2538.

ศราวุฒิ พนัสขาว,ร.ต.ท. การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข. กรุงเทพมหานคร :วัฒนชัยการพิมพ์,2524.

ศราวุฒิ พนัสขาว. “ อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร :วารสารอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม,2524.

ศักดิ์ ผาสุขนิรันดร์. “ รายงานการวิจัยอุบัติเหตุบนทางหลวง “ กรุงเทพมหานคร การพิมพ์เกื้อกูล ,2506

สมเกียรติ นิ่มไพบูลย์, ปัญหาและอุปสรรคในระบบการบริหารงานจราจรของกรมตำรวจ.วิทยา

สง่า ลีนะสมิต, อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยาพิสดาร.กรุงเทพ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.2517.

สนิท สมัครการ,การวิจัยเชิงคุณภาพ : แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ .สำนักงานคณะกรรมการศึกษาแห่งชาติ,2522.

สิทธิโชค วรานุสันติกูล : จิตวิทยา : การจัดการพฤติกรรมมนุษย์.นครปฐม : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์,2529.

สมพงษ์ เกษมสิน,การบริหารงานบุคคลแผนใหม่. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช ,2521

สมศักดิ์ บุญถม,ร.ต.อ. “ ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร “ วิทยานิพนธ์วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตร์มหาบัณฑิต.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2541.

สราวุธ คำเหลือง,” พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตร์ มหาบัณฑิต.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.

สล้าง บุนนาค ,พล.ต.ท.,การสัมมนาเรื่องปัญหารถติด -ต้องช่วยกันคิดช่วยกันแก้ ครั้งที่ 2 . กรุงเทพฯ : วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2536.

สาโรจน์ คุ้มทรัพย์, การบังคับใช้เกี่ยวกับการจราจรในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.

สัญญา สัญญาวิวัฒน์, ทฤษฎีสังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2536.

โสภา ชูพิสัยกุล,รศ.ดร.และคณะ. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา และงานยุติธรรม, พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ :โรงพิมพ์ ศรีอนันต์,2527.

สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์ . กรุงเทพฯ :ไทยวัฒนาพานิช ,2536

สุพจน์ สิริโยธิน ,ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร .เอกสารการวิจัยหลักสูตรสารวัตร ผู้บังคับกองรุ่น 12 โรงเรียนสืบสวนกรมตำรวจ.กรุงเทพมหานคร,2520.

สุพัตรา สุภาพ,การบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพยุคโลกาภิวัตน์.เล่ม 1-2 พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ธรรมนิมิต,2538.

สุพัตรา สุภาพ,ปัญหาสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 16 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช,2543

สุพัตรา สุภาพ,จับใจคนจับใจงาน. เล่ม 1-6 . กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช 2543.

สุพัตรา สุภาพ, สังคมวิทยา . พิมพ์ครั้งที่ 21 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช,2543.

สุพัตรา สุภาพ, สังคมและวัฒนธรรม ค่านิยม : ครอบครัว : ศาสนา : ประเพณี. พิมพ์ครั้งที่ 19 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช,2543.

สุพัตรา สุภาพ และคณะ, “ พฤติกรรม ทัศนคติต่อมาตรการแก้ไขปัญหาการจราจร “ รายงานการวิจัยสถาบันดำรงราชานุภาพ. กรุงเทพมหานคร,2540.

สุพัตรา สุภาพ, เรื่องวุ่นวัยรุ่นไฮเทค. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช,2543.

สุพัตรา สุภาพ. “ศีลธรรมกับเพศศึกษาในวัยรุ่น” อาชญาวิทยาและงานยุติธรรมกับสังคม ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ.2541

สุพัตรา สุภาพ. “วัยรุ่นกับพฤติกรรมรุนแรงยุคโลกาภิวัฒน์ “ สังคมไทย : มุมมองนักสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ.2544

สุพัตรา สุภาพ . “ ผลกระทบเศรษฐกิจต่างชาติที่มีต่อสังคมไทย “ รวมบทความทางสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ.2544 (นิเทศ ติณณะกุล บรรณาธิการ) ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สุพัตรา สุภาพ. “ วัฒนธรรมองค์กร “ รวมรวมบทความทางสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา พ.ศ.2545 (ศิริรัตน์ แอดสกุล บรรณาธิการ) คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สุภาพ วาดเขียน,เครื่องมือวิจัยทางสังคมศาสตร์ ลักษณะที่ดี ชนิด และวิธีหาคุณภาพ .กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช,2525.

สุวิทย์ นิ่มน้อย , กฎหมายอาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา.กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง,2520.

สุรินทร์ ชลพัฒนา,วงการกฎหมายทั่วไป ,ตุลพาห เล่ม มีนาคม – เมษายน พ.ศ.2536 นิตยสารกระทรวงยุติธรรม.

สุรพล กาญจนะจิตรา, ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์,กรุงเทพมหานคร : กรมการพัฒนาชุมชน,2534.

สุดสงวน สุธีสร, “ แนวความคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับความหมายอาชญากรรม” วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร์มหาบัณฑิต.มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2528

สุนทร เพชรเกตุ, ปัจจัยในการทำงานของพนักงาน, วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตร์มหาบัณฑิต.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.

เสริน ปุณณะหิตานนท์, การกระทำผิดในสังคม. กรุงเทพมหานคร : เดอะบิวซิเนสพริ้นท์, 2523.

สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก, “ สรุปการแก้ปัญหาของรัฐบาลปัจจุบัน “ . กรกฎาคม 2537, (อัดสำเนา)

หยุด แสงอุทัย .โทษทางอาญา .เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายอาญาภาค 1 หลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.

อดิศักดิ์ น้อยประเสริฐ, ร.ต.อ. “ ทัศนะคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมและอาจารย์คณะนิติศาสตร์ต่อการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตร์ มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล ,2531.

อดิศัย อาภานันท์, " ปัจจัยที่มีผลต่อลักษณะการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ " สังคมสงเคราะห์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ . 2525.

อนันต์ โตสงวน, " รัฐกับการแก้ไขปัญหาจราจร "วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐศาสตร์มหาบัณฑิต.จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2540.

อรัญ สุวรรณบุปผา, หลักอาชญาวิทยา, กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช , 2518.

อัณณพ ชูบำรุง ,ทฤษฎีอาชญาวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 1.กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์,2527.

อัณณพ ชูบำรุง ,อาชญาวิทยาแนวพุทธ. พิมพ์ครั้งที่ 1.กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย,2538.

อารง สุทธาศาสน์, ปฏิบัติการวิจัยสังคมศาสตร์ ,กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการพิมพ์ ,2527.

อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์,การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522.วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร์ มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.

อุดม รักศีลธรรม, Police Discreationary Judment on the Use od Force Faculty of Clarmont Graduate School.California United State.1984.

ภาษาอังกฤษ

American Bar Association. Techniques for Management of Cases โครงการอบรม Traffic court Management. จัดขึ้นที่ The National Judicialcollege. University of Nevada. June 26- July 1983.

Abraham H.Maslow ,Motivation and Personality : Harper Row Publisher, New York . 1970.

Barlow ,H.D. Introduction to Criminology . Little , Brown and Company.1984.

Burgess, R., and Akers, R. " A Differential Assosiation – Reinforcement Theory of 1966 Criminal Behavior. " Social Problem 14 : 128-147.

Blalock, Jr .Hubert M.1985. Conceptualizations and Measurement in the Social Sciences.Bevery Hills : Sage Publications.

Bower , Gordon ,H .and Hillgard Ernest R. Theory of Learning Englewood criff : Pentice Hall.1981.

Broom, Leonard , and Selznick , Phillip. Sociology . The Macmillan Co.1971.

Cesare Beccaria , On Crime and Punishment translated by Henry Paolucci, The Library of library Arts The Bobbs. Merill Co.New York.1963.

Cortes, J.B. " Juvenile Delinquency : A Biosocial Approach " In D Agostino, A.(ed) Family , Church and Community .New York : Kenedy.

Cyster R " The use of video – Tape Recording of Children s Road Behavior of Road Safty Teaching " , Transport and Road Reserch Laboratory TRRL 684.Berkshire Crowthone.1981.

Durkheim, E.Suicide : A Study in Sociology.London : Routledge & Kegan Paul. 1877.

Durkheim ,E .Rules of Sociological Method .New York : Free Press.1964.

Festinger , Leon , and danine Katz (eds). Reserch Methods in the social Sciences.New York .The Dryden Press, 1965.

Hallvard Gjerde.Alcohol Consumption levels Among Drunk Drivers.Oslo.1988.

Herberg , Frederick .The Motivation of work. Frederick Herberg, Berbard Mausner, Barbara Bloch Snyderman, New Bruswick : Transaction, 1993.

Jeffery , C.R. Crime Prevention Through Enviornment Design ,Bevery Hills, California : Sage.1974.

Merton ,R.K. " Social Structure and Anomei " American Sociological Review (October) : 672- 682 ,1938.

Opas boonlom and Saowalak Pumyeam . " Traffic courts Mulled to Ease. The Nation. (13 June1994)

Phan Mong Huong 'Factors related to the serverity of injury of road traffic injured patients admitted to Nguyen Dinh Chieu general hospital in Bentre province, Vietnam.'2002

Schultz, Donald O Police Traffic Enforcement .Lowa .Wm .C.Brown.1975.Article Uniform Vehicle code and Model Traffic Ordinance.Supplement II ,1976.

Sutherland , E.H. " Mental Deficiency and Crime" In Young .K.(ed) .Social Attitudes. New York : Holt, Rinehart and Winston.

Sutherland , E.H.and Cressey , D.R. Principles of Criminology ,New York : Lippincott. 1966.

Technical University of Denmark .Statistical Modelling of Traffic Safety Development .2001.

Technical University of Istanbul.Analysis of Relationship Between Highway Safety and Road Geometric Design Element: Turkish Case. Istanbul.Turkey.

Valerie J.Storie .Male and Female Car Drivers: Differences Observed in Accident. London .

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถามและสัมภาษณ์

คำแนะนำ โปรดใส่เครื่องหมาย (/) ลงหน้าข้อความที่สอดคล้องกับความเป็นจริงในชีวิตของท่าน หรือโปรดเติมข้อความลงในช่องว่างที่เว้นไว้

สถานที่เก็บข้อมูล.....ลำดับที่.....

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. อายุ
   ( ) 21–30 ปี ( ) 31-40 ปี
   ( ) 41-50 ปี ( ) 51-60 ปี
2. ยศ
   ( ) พลตำรวจ
   ( ) สิบตำรวจตรี-สิบตำรวจเอก
   ( ) จ่าสิบตำรวจ -ดาบตำรวจ
   ( ) ร้อยตำรวจตรี - ร้อยตำรวจเอก
3. ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร
   ( ) น้อยกว่า 1 ปี ( ) 1- 5 ปี
   ( ) 6 – 10 ปี ( ) 11 – 15 ปี
   ( ) 16 –20 ปี ( ) 21 ปีขึ้นไป
4. เงินเดือนในปัจจุบันที่ได้รับ
   ( ) ต่ำกว่า 5,000 บาท ( ) 5,000 – 10,000 บาท
   ( ) 10,001 – 15,000 บาท ( ) 15,001 บาทขึ้นไป
5. สถานภาพในปัจจุบันของท่าน ( ) โสด ( ) สมรส ( ) หย่าร้าง
6. การศึกษาชั้นสูงสุดของท่าน
   ( ) ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย/ ป.ว.ช.
   ( ) ปริญญาตรี/หรือเทียบเท่า
   ( ) ปริญญาโท
   ( ) สูงกว่าปริญญาโท

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 2 ข้อความปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้การบันทึกคะแนน

โปรดทำเครื่องหมาย (/) ลงในช่องข้อความที่ตรงกับความเห็นหรือความรู้สึกของท่าน มากที่สุดเพียง 1 ช่อง ต่อ 1 ข้อความ

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
<u>สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่</u> 1. ท่านเห็นว่าเงินเดือนที่ได้รับ ในการปฏิบัติหน้าที่เพียงพอและ อยู่ในสภาพที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน 2. เงินเดือนที่ได้รับจริงจากการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรขณะนี้เพียงพอต่อการดำรงชีพในปัจจุบันได้อย่างมีความสุขแล้ว 3. ท่านคิดว่าเงินตอบแทนจากการจากการทำงานในหน้าที่ (รางวัล) เป็นสิ่งที่สำคัญที่ทำให้ท่านตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ราชการมากขึ้น 4. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในปัจจุบันเช่น ที่พัก เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตรฯลฯ เหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของท่านแล้ว 5. การดำเนินการด้านสิทธิต่าง ๆ ภายในหน่วยงาน เช่น การเบิกค่าเล่าเรียนบุตร ค่ารักษาพยาบาล หรือการเบิกสิทธิต่าง ๆ สะดวก รวดเร็วดีแล้ว 6. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่จะได้รับจาก เหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น การช่วยเหลือบุตร เหมาะสมดีแล้ว				

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
<u>กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ</u> 1. จำนวนตำรวจจราจรในหน่วยงานของท่านมีความสมดุลย์กับปริมาณงาน 2. จำนวนตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ 3. การจัดกำลังตำรวจจราจรในหน่วยงานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย 4. การจัดจำนวนตำรวจจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจร 5. หน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนด้านกำลังพล เมื่อหน่วยจราจรมีกำลังไม่เพียงพอ 6. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานควรเพิ่มจำนวนตำรวจจราจร และความทันสมัยของเครื่องมือ ที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจร 7. ท่านเห็นว่าในการปฏิบัติงานด้านการการจราจรมีปริมาณเจ้าหน้าที่เหมาะสมกับงานแล้ว				
<u>ความทันสมัยเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจร</u> 1. หน่วยงานของท่านมีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ				

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้การบันทึกคะแนน	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
15. เครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานท่านมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ 16. ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีการตรวจสอบดูแลพร้อมในการใช้งานได้ทันที 17. อุปกรณ์ในการป้องกันควันพิษที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน มีประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษได้ดีอยู่แล้ว 18. ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับ สภาพการจราจร 19. เครื่องมือเครื่องใช้ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่มีเพียงพอแล้ว				

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 3 การบังคับกฎหมายการบันทึกคะแนนผู้ขับขี่

ตั้งแต่มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรว่าด้วยการบันทึกคะแนนของผู้ขับขี่ (16 มกราคม 2545 –ปัจจุบัน) ท่านเคยบันทึกคะแนนจราจร ในข้อหาต่อไปนี้หรือไม่

ข้อที่	การบันทึกคะแนน 16 ฐานความผิด	ระดับการบันทึกคะแนน		
		บังคับประจำ	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย
1.	ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร			
2.	ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร			
3.	ขับรถแซงด้านซ้ายไม่ปลอดภัย			
4.	แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรือแซงรถในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือฯ			
5.	จอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทาง ไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ			
6.	ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับบรรทุกคนโดยสาร			
7.	ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง			
8.	ขับรถในขณะหย่อนความสามารถ			
9.	ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว			
10.	ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา			
11.	ขับรถโดยไม่คำนึงขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น			
12.	ขับรถด้วยอัตราเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด			
13.	ไม่หยุดหลังเส้นให้หยุด ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “ หยุด “			

ข้อที่	การบันทึกคะแนน 16 ฐานความผิด	ระดับการบันทึก		
		บังคับประจำ	นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย
14.	ขับรถในขณะเมาสุราหรืออย่างอื่น			
15.	ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์ของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าที่ที่ใกล้เคียงทันที			
16.	แข่งรถในทาง			

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส่วนที่ 4 แสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะอื่นๆ ในการแก้ไขปัญหาการบันทึกคะแนน

1. บุคลากรเจ้าหน้าที่ในงานด้านจราจรมีเพียงพอเหมาะสมกับงานหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

2.เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่มีเพียงพอหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

3.ท่านเคยผ่านการฝึกอบรมความรู้ด้านการจราจรมาก่อนหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

4.ท่านคิดว่าสวัสดิการ และค่าตอบแทนมีความเหมาะสม และเพียงพอในการปฏิบัติงาน

.....

.....

.....

.....

5.ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบันทึก 16 ฐานความผิดเหมาะสมหรือไม่อย่างไร

.....

.....

6.การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ มีปัจจัยอะไรบ้าง ให้เรียงตามลำดับความสำคัญ

.....

.....

.....

.....

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ข้อมูลทั่วไป

.....

.....

ครอบครัว

.....

.....

ประวัติการทำงาน

.....

.....

ชีวิตประจำวัน

.....

.....

ทัศนคติเกี่ยวกับปัญหาจราจร

.....

.....

การบังคับใช้การบันทึกคะแนน

.....

.....

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้วิจัย

ร้อยตำรวจโท นรวัฒน์ รามฤทธิ์ จบการศึกษาระดับปริญญาตรีรัฐประศาสนศาสตร์ รปบ. (ตร.) จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 53 ปีการศึกษา 2543

เข้าศึกษาต่อหลักสูตรสังคมวิทยามหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม ภาคสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2544

การปฏิบัติหน้าที่ราชการ

รองสารวัตร งาน 2 กองกำกับการ 5 กองตำรวจสันติบาล 2 สำนักงานตำรวจสันติบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พนักงานสอบสวน (สบ 1) สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2 กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย