



บทที่ 2

กรอบแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้ทบทวนทฤษฎีและงานวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งออกตามหัวข้อดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดเรื่องพฤติกรรมการแสดงออกของมนุษย์
- 2.2 แนวคิดเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน
- 2.3 แนวคิดเรื่อง การกำหนดความเร็ว
- 2.4 กฎหมายว่าด้วยเรื่องการใช้ความเร็วบนทางพิเศษและกฎหมายทางพิเศษ
- 2.5 มาตรการบังคับใช้กฎหมาย
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเรื่องพฤติกรรมการแสดงออกของมนุษย์

ประกาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 35) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ทั้งที่สังเกตเห็นได้และไม่ได้เห็น เช่น การเดิน การพูด ความรู้สึก เป็นต้น

Goldenson (1984:90) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรมไว้ว่า เป็น การกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ในการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นภายในหรือภายนอก รวมทั้งเป็นกิจกรรม การกระทำต่างๆที่เป็นไปอย่างมีจุดมุ่งหมาย สังเกตเห็นได้หรือเป็นพฤติกรรมกระทำต่างๆ ที่ได้ผ่านการใคร่ครวญมาแล้วหรือเป็นไปอย่างไม่รู้สีกตัว

สุรพล พยอมแย้ม (2545:18-19) กล่าวว่า พฤติกรรมในทางจิตวิทยานั้น หมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้นหรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่างๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่นได้สัมผัสรับรู้ ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้จะกระทำด้วยสาเหตุ หรือจุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าทีที่ரியอาการอาจแตกต่างกันไป เมื่อบุคคล เวลา สถานที่ หรือสถานการณ์ เปลี่ยนไป ความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพราะการกระทำในแต่ละครั้งของบุคคลที่มีสภาพร่างกายปรกติ ล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจ อันประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้ กระทำพฤติกรรมนั้นๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลง หรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

โสภณ ชูพิชัยกุล(2521:2) ได้ให้คำจำกัดความของพฤติกรรม (Behavior) ว่า หมายถึงการกระทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่นสามารถสังเกตได้หรือใช้เครื่องมือทดสอบได้ เช่น การหัวเราะ การร้องไห้ การกิน การเล่น ฯลฯ

โดยสรุปแล้ว พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรือการตอบสนองของมนุษย์ต่อสถานการณ์หนึ่ง สถานการณ์ใดหรือสิ่งกระตุ้นต่างๆ โดยการกระทำนั้นเป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมาย และเป็นไปอย่างใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไม่รู้ตัว และไม่ว่าสิ่งมีชีวิตหรือบุคคลอื่นสามารถสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม

2.1.1 ที่มาของพฤติกรรม

พฤติกรรมมนุษย์ในทัศนะของนักชีววิทยา และนักจิตวิทยาสังคมเห็นว่า มีที่มาจากต้นกำเนิด 2 แหล่ง คือ (ณรงค์ เล็งประชา 2538 : 14)

พฤติกรรมที่เป็นมาแต่กำเนิด (Inherited Behavior) เป็นพฤติกรรมที่ได้จากกรรมพันธุ์ โดยไม่จำเป็นต้องเรียนรู้มาก่อน พฤติกรรมรีเฟกซ์ (Refexer) เป็นพฤติกรรมที่มีมาแต่กำเนิด เช่น เมื่อมีสิ่งของเข้ามาใกล้ๆตาจะกระพริบ เมื่อมือถูกของร้อนเราจะชักมือออกทันที

1. พฤติกรรมเรียนรู้ (Learned Behavior) ส่วนใหญ่จะพบในมนุษย์หรือสัตว์ ชั้นสูงซึ่งมีระบบประสาทเจริญดี แต่ในสัตว์ชั้นต่ำบางชนิดก็มีพฤติกรรมนี้ได้ พฤติกรรมการเรียนรู้แบ่งออกเป็นดังนี้

1.1 ความเคยชิน เป็นพฤติกรรมการเรียนรู้ที่เกิดจากความเคยชินต่อตัวกระตุ้น ซึ่งไม่ได้มีผลต่อตัวเอง

1.2 การเรียนรู้แบบมีเงื่อนไข เป็นการกำหนดตัวกระตุ้นใหม่ให้เข้าไปแทนที่ตัวกระตุ้นเดิมในการชักนำให้เกิดการตอบสนองชนิดเดียวกัน

1.3 การลองผิดลองถูก เช่น คนเรียนรู้ที่จะรับประทานอาหาร โดยทดลองดูก่อน และเมื่อกินแล้วอร่อยก็จะกินต่อไป

1.4 การใช้เหตุผล เป็นพฤติกรรมที่อาศัยการเรียนรู้เก่า หรือประสบการณ์ที่เคยประสบมา นำมาใช้ในสถานการณ์ใหม่

1.5 การฝังใจ จัดเป็นพฤติกรรมที่เกิดจากการเรียนรู้อีกอย่างหนึ่ง ที่จะมีช่วงเวลาหนึ่งเกิดความฝังใจในช่วงที่พบและต่อมาก็จะมีพฤติกรรมตาม

1.6 การเลียนแบบ เป็นมูลเหตุให้ก่อเกิดพฤติกรรม มนุษย์อาจเลียนแบบจากเพื่อน จากพ่อแม่ จากคนใกล้ชิด เป็นผลให้เขามีพฤติกรรมตามอย่างบุคคลที่คบหาสมาคมด้วย

สุรพล พยอมแย้ม (2545:25-26) ได้แบ่งกระบวนการเกิดพฤติกรรมเป็น 3 กระบวนการย่อย ดังนี้คือ

1. กระบวนการรับรู้ (Perception Process) กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการเบื้องต้นที่เริ่มจากการที่บุคคลได้รับสัมผัสหรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่าง ๆ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัส ซึ่งรวมถึงการรู้สึกกับสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้นด้วย

2. กระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) กระบวนการนี้อาจเรียกว่า "กระบวนการทางปัญญา" ซึ่งเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วยการเรียนรู้ การคิด และการจำลองสถานการณ์นำไปใช้ หรือเกิดพัฒนาการจากการเรียนรู้ นั้น ๆ ด้วย การรับสัมผัสและการรู้สึกที่นำมาสู่การคิดและเข้าใจนี้ เป็นระบบการทำงานที่มีความละเอียดซับซ้อนมาก และเป็นกระบวนการภายในทางจิตใจ ที่ยังมีอาชีพศึกษาและสรุปเป็นคำอธิบายอย่างเป็นหลักการที่ชัดเจนได้

3. กระบวนการแสดงออก (Spatial Behavior Process) หลังจากผ่านขั้นตอนของการรับรู้ และการคิดและเข้าใจแล้วบุคคลจะมีอารมณ์ตอบสนองต่อสิ่งที่ได้รับรู้ นั้น ๆ แต่ยังมีไม่ได้แสดงออกให้ผู้อื่นได้รับรู้ยังคงเป็นพฤติกรรมที่ อยู่ภายใน (Cover Behavior) แต่ เมื่อได้คิดและเลือกที่จะแสดง การตอบสนองให้บุคคลอื่นสังเกตได้เราจะเรียกว่า พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ซึ่งพฤติกรรมภายนอกนี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่มีอยู่ทั้งหมดภายในตัวบุคคลนั้น เมื่อมีปฏิกริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้าใดสิ่งเร้าหนึ่ง การแสดงออกมาเพียงบางส่วนของที่มีอยู่จริง เช่นนี้ จึงเรียกว่า Spatial Behavior

โดยแท้จริงแล้ว กระบวนการย่อยทั้ง 3 ขั้นตอนนั้นไม่สามารถแยกออกจากกันหรือเป็นอิสระต่อกันได้ เพราะการเกิดพฤติกรรมแต่ละครั้งจะมีความต่อเนื่องสัมพันธ์กันอย่างมาก

2.1.2 ประเภทของพฤติกรรมมนุษย์ และพฤติกรรมเบี่ยงเบน

มนุษย์อาจแสดงพฤติกรรมออกมาในรูปแบบต่างๆ เช่น เหนียมอาย เห็นแก่ตัว ชอบเป็นภาระช่วยเหลือผู้อื่น ชอบชมเชยรังแกผู้อื่น ตื่นตกใจง่าย ฯลฯ พฤติกรรมต่างๆ ที่มนุษย์แสดงออกอาจแยกออกเป็นรูปแบบต่างๆ ได้ 2 ประเภท คือ

1) พฤติกรรมปกติ ได้แก่ พฤติกรรมที่มนุษย์แสดงออกตามบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งผู้คนในสังคมนั้นยอมรับ เป็นต้นว่า การให้ความช่วยเหลือไม่เอาัดเอาเปรียบผู้อื่น การยอมรับกติกาของสังคม การรู้จักการคบค้าสมาคมของผู้อื่น การปฏิบัติตัวตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับต่างๆทางการจราจร เป็นต้น

2) พฤติกรรมเบี่ยงเบน เป็นพฤติกรรมที่กระทำผิดไปจากบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งอาจเนื่องมาจากความเห็นแก่ตัว หรือจากความผิดปกติในร่างกายหรือด้วยสาเหตุอื่นๆ

พฤติกรรมเบี่ยงเบนอาจแสดงออกมาในรูปแบบต่างๆ เช่น ความเห็นแก่ตัว ความก้าวร้าว หนีสังคม ไม่ยอมรับผิดชอบต่อสังคม เช่น การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น

แนวความคิดของทฤษฎีนี้เชื่อว่า พฤติกรรมหรือสภาวะการณ์ใดๆ ที่มีการเบี่ยงเบนจากบรรทัดฐานของสังคมนั้นอาจเกิดจากวิธีการอันชอบธรรมที่ใช้กันอยู่ มีลักษณะเป็นอุปสรรคต่อเป้าหมายของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล เช่น เด็กยากจนโอกาสที่จะได้รับการว่าจ้างในการทำงานน้อย เพราะด้อยการศึกษา ด้อยทักษะ เป็นต้น พวกเหล่านี้ก็จะมารวมตัวกันเป็นกลุ่มวัฒนธรรมย่อยของตนยอมทำตามกฎเกณฑ์ของกลุ่มตนเพราะอยากเป็นพวกเดียวกับกลุ่ม เช่น เสพยาเสพติด ลักขโมย เป็นต้น แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าคนที่มีโอกาสจำกัดทุกคนในการประกอบอาชีพจะต้องกลายเป็นผู้กระทำผิดเสมอไป เพราะจะต้องมีแรงจูงใจบางอย่าง เช่น หากกลุ่มยกย่องคนทำผิดหรือเพื่อนเป็นพวกมิจฉาชีพ บุคคลนั้นก็จะมีบรรยากาศที่จูงใจไม่น้อยให้กระทำความผิด (สุภัทราสุภาพ, 2541:9)

การละเมิดความคาดหวังทางบรรทัดฐานเป็นปัญหาสังคม พฤติกรรมหรือสถานการณ์ที่ไม่เป็นไปตามบรรทัดฐานถือว่าการเบี่ยงเบน ทฤษฎีนี้มีการศึกษาวิจัยทดลองโดยอาศัยการสังเกตพฤติกรรมต่าง ๆ ของคนในสังคม นักสังคมวิทยามีความเชื่อว่า สาเหตุของพฤติกรรมเบี่ยงเบนมาจากการได้เรียนรู้ เช่น เด็กยากจนเร่ร่อนตามท้องถนนมีโอกาสน้อยที่จะได้รับการศึกษาหรือมีโอกาสน้อยที่จะมีที่อยู่อาศัยเป็นถาวร เด็กเหล่านี้ก็จะมารวมกันเป็นกลุ่มมีวัฒนธรรมย่อย ๆ ในกลุ่มของตน ยอมทำตามกฎเกณฑ์ของกลุ่มของตน เพราะอยากเป็นพวกเดียวกันกับกลุ่ม เช่น การไปขอลาน ลักขโมย เสพยาเสพติด ก่ออาชญากรรมในรูปแบบของต่างๆ เป็นต้น (โกศล วงศ์สวรรค์ และ สถิต วงศ์สวรรค์, 2543:45)

ความเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมเชิงสัมพัทธ์ ในสังคมชนบท ซึ่งเป็นที่ที่สมาชิกแห่งสังคมนั้นมักจะมีแบบแผนของการกระทำที่เป็นแบบเดียวกันแทบทุกอย่าง การตัดสินใจว่าอะไรเป็นสิ่งที่ดีงามหรือเป็นสิ่งที่ชั่วเป็นสิ่งที่บาปก็มักจะตรงกัน เพราะทุกสิ่งทุกอย่างดูเหมือนจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าแล้วและมีปรากฏในฐานะที่เป็น “มาตรฐานของพฤติกรรม” โดยเฉพาะในสิ่งที่เกี่ยวข้องกับข้อที่ว่าพฤติกรรมใดจะเป็นปัญหาหรือไม่ ก็ดูเหมือนจะเป็นที่รู้ที่เข้าใจกันอยู่แล้ว เช่น เด็กประพฤติเกเร การเป็นโสเภณี พฤติกรรมร่วมเพศ ความผิดปรกติทางจิตใจ การติดสุราและโรคพิษสุราเรื้อรัง การกระทำอัตวินิบาตกรรม เป็นต้น การกำหนดพฤติกรรมเบี่ยงเบนในรูปแบบที่ดูเหมือนจะกำหนดไว้ล่วงหน้าเช่นนี้ เป็นการพิจารณาตัดสินแบบสำเร็จรูปเบ็ดเสร็จในตัวเอง เรียกว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเชิงสัมบูรณ์ (วราคม ที่สุกะ, 2528:66)

แต่ในสังคมเมืองสมัยใหม่ ซึ่งเป็นสังคมเชิงซ้อน สังคมที่ประกอบด้วยกลุ่มทางสังคมมากมายหลายหลาก ไม่ว่าจะเป็นในด้านของกลุ่มเชื้อชาติ ศาสนา วัฒนธรรม การศึกษา ถิ่นที่อยู่เดิม ซึ่งแต่ละกลุ่มทางสังคมเหล่านั้นก็มีแบบแผนของการคิด การพูด การกระทำ และการ

ตัดสินใจเกี่ยวกับพฤติกรรมทางสังคมที่แตกต่างกัน ดังนั้น พฤติกรรมบางอย่างอาจจะเป็นสิ่งที่ดีงามสำหรับคนกลุ่มหนึ่ง แต่อาจจะเป็นสิ่งที่ไม่น่าไว้วางใจสำหรับคนกลุ่มอื่น และยิ่งไปกว่านั้น อาจจะเป็นสิ่งที่ต้องขจัดปิดเป่าให้หมดสิ้นไปสำหรับบางกลุ่มก็เป็นไปได้ ลักษณะการกำหนดพฤติกรรมโดยการเทียบเคียงทรศนะของกลุ่มต่าง ๆ ในสังคม ในปริมาณของความคิดและความรู้สึกที่แตกต่างกันดังกล่าวนี้เป็นการพิจารณาตัดสินใจในเชิงสัมพัทธ์ (วราคม ที่สุกะ, 2528:67)

ปัญหาสังคมสะท้อนให้เห็นการละเมิดความคาดหวังทางบรรทัดฐานพฤติกรรม หรือสถานการณ์ที่ไม่เป็นไปตามบรรทัดฐาน ถือว่าเป็นการเบี่ยงเบน สาเหตุของพฤติกรรมเบี่ยงเบนมาจากการได้เรียนรู้แนวทางที่เบี่ยงเบนไปจากมาตรฐานซึ่งเป็นแนวทางที่มีน้ำหนักมากกว่าแนวทางปฏิบัติตามประเพณี การที่บุคคลมาเรียนรู้แนวทางเบี่ยงเบนก็เพราะโครงสร้างของสังคมมีหนทางไปสู่เป้าหมายที่สังคมกำหนดไม่เพียงพอ

สถานการณ์ที่จะทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกิดขึ้นได้จะต้องเป็นสถานการณ์ที่โอกาสในการจะเรียนรู้การปฏิบัติตามประเพณีมีจำกัด แต่โอกาสเรียนรู้วิธีเบี่ยงเบนมีมาก โอกาสที่จะบรรลุเป้าหมายตามที่สังคมกำหนดมีจำกัด แต่มีความรู้สึกบีบคั้นใจมาก ทางระบายความคับแค้นใจมีจำนวนจำกัด ซึ่งเป็นสภาพที่จะช่วยทำให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบนขึ้น

แนวคิดนี้เสนอให้ใช้วิธีการขัดเกลาซ้ำ หรือการขัดเกลาใหม่เป็นแนวทางหลักในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเบี่ยงเบน ทางที่ดีที่สุดในการขัดเกลาซ้ำ คือ การเพิ่มโอกาสการติดต่ออย่างมีความหมายกับคนที่ดี และพยายามลดการติดต่อหรือสัมผัสกับแบบที่ไม่ดีลง ในขณะเดียวกัน ควรลดความตึงเครียดเพื่อไม่ให้เกิดบุคคลเบี่ยงเบนไปจากแนวทางที่ถูกที่ควรของสังคม หรือกล่าวเป็นเชิงสมมติฐานได้ว่า ยิ่งโอกาสในการปฏิบัติตามทำนองคลองธรรมมีมากขึ้น พฤติกรรมเบี่ยงเบนก็จะยิ่งลดน้อยลง

Merton (1938) นักสังคมวิทยาชาวอเมริกัน ได้เสนอทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมเบี่ยงเบน เขาเห็นว่าพฤติกรรมเบี่ยงเบนเกิดขึ้นเนื่องจากสภาวะขัดแย้งกันภายในชุมชนที่เรียกว่า Anomie แต่ Merton สนใจโครงสร้างทางสังคมที่มีอิทธิพลเหนือบุคคลในสังคม เขาเน้นการขัดแย้งระหว่างโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรม และระหว่างความมุ่งหมายปลายทางในรูปคุณค่าทางวัฒนธรรมและวิธีการที่สังคมจัดให้ เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย Merton เห็นว่าโครงสร้างทางสังคมมีองค์ประกอบ 2 อย่าง คือ

1. จุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ทางด้านวัฒนธรรม (Culturally Defined Goals) ถือว่าเป็นวัตถุประสงค์ที่ถูกต้องของสมาชิกในสังคม วัตถุประสงค์เหล่านี้มีความสำคัญต่างกันไป เป็นสิ่งที่มีคุณค่า เป็นรากฐานต่อความเป็นอยู่ของกลุ่ม เช่น เสรีภาพในการศึกษาการค้าและความเสมอภาคกันในสังคม

2. วิธีที่ได้รับการยอมรับเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายนั้น ๆ (Institutionalized Means) เกี่ยวกับศีลธรรมแห่งจรรยาและสถาบัน เป็นระเบียบเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ เช่นการใช้อำนาจ บังคับการแข่งขันโดยเสรี และการผูกขาด เป็นต้น

พฤติกรรมเบี่ยงเบนเกิดขึ้น เนื่องจากขาดความสมดุล หรือเกิดการขัดแย้งระหว่าง องค์ประกอบทั้งสองอย่าง ถ้ามีการเน้นในวัตถุประสงค์และวิถีทางหรือบรรทัดฐานเท่ากันในสังคม ก็มีความเป็นระเบียบ แต่ถ้าเน้นในจุดมุ่งหมายมากกว่าวิถีทางสถาบัน กฎเกณฑ์และบรรทัดฐานก็ สลายตัว บรรทัดฐานไม่สามารถใช้บังคับกับบุคคลได้เป็นสภาพที่ขาดบรรทัดฐานเรียกว่า อโนมี (Anomy) เป็นสาเหตุให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบน

Merton ได้แบ่งแบบของการปรับตัวต่อจุดมุ่งหมายและวิถีทางสถาบันดังกล่าวเป็น 5 แบบ คือ

แบบการปรับตัว	จุดมุ่งหมายทางวัฒนธรรม	วิถีทางสถาบัน
Conformity	+	+
Innovation	+	-
Ritualism	-	+
Retreatism	-	-
Rebellion	+ / -	+ / -

1. การปรับตัวไปตามสังคมไม่ก่อให้เกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบน (Conformity) เพราะบุคคล ยอมรับจุดมุ่งหมายทางวัฒนธรรมและปฏิบัติตามวิธีการที่ยอมรับกันโดยทั่วไป เช่นชนชั้นกลาง ต้องการความสำเร็จในชีวิตและมีฐานะมั่นคงต้องปฏิบัติตามบรรทัดฐานที่ยอมรับกันโดยทั่วไป คือ ทำงานหนัก มีการศึกษาและประหยัด เป็นต้น

2. การปรับตัวที่เป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน (Innovation) ซึ่งเป็นปัญหาทางสังคม โดยบุคคล จะยึดมั่นใจจุดมุ่งหมายทางวัฒนธรรม แต่ไม่ปฏิบัติตามวิถีทางสถาบันหรือบรรทัดฐานเพื่อให้บรรลุ จุดมุ่งหมายดังกล่าว ตรงกันข้ามบุคคลจะแสวงหาวิธีการใหม่ ๆ เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายที่ต้องการ เช่น ชนชั้นต่ำยอมรับในจุดมุ่งหมายทางวัฒนธรรมของสังคมคือต้องการมีฐานะดี แต่วิธีการที่จะ บรรลุจุดมุ่งหมายดังกล่าวสังคมไม่เปิดโอกาสให้ จึงต้องหันมาใช้วิธีการใหม่ ๆ เพื่อให้ได้สิ่งที่ตน ต้องการโดยไม่คำนึงถึงว่าจะผิดกฎหมายหรือศีลธรรมหรือไม่ เช่น ลักทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ตัดเศียร พระพุทธรูปไปขาย ซ่องโสเภณี เป็นต้น ในปี ค.ศ.1967 เกิดจลาจลจู่โจมในเมือง Detroit

สหรัฐอเมริกา คนนิโกรยากจนได้เข้าทำลายทุบกระจกตามร้านค้า เพื่อแย่งชิงสินค้าจากร้านค้า (Looting) เด็กนิโกรที่ถูกจับคนหนึ่งได้ให้สัมภาษณ์ทางโทรทัศน์โดยให้เหตุผลง่าย ๆ ว่า เพราะตนไม่เคยมีสมบัติเหล่านั้นมาก่อน

3. พวกละทิ้งจุดมุ่งหมายด้านวัฒนธรรมแต่กลับยึดมั่นในบรรทัดฐานทางสถาบัน (Ritualism) จะเห็นได้ง่ายในสังคมที่ความสำเร็จในชีวิตขึ้นอยู่กับความสามารถบุคคลประเภทนี้ ไม่กล้าเสี่ยงในการแข่งขันกับบุคคลอื่น มักพอใจในสิ่งที่ตัวมีอยู่ ต้องการความมั่นคงมากกว่าการเสี่ยง กลัวผิดหวังเป็นพวกกระเบียบพวกหนัสนนผา เกรตรงพวกนี้เนื่องจากได้รับการฝึกอบรมให้รู้ระเบียบสังคมมากเกินไป จึงยึดมั่นในบรรทัดฐานจนไม่ลืมหูลืมตาดูบุคคลอื่น จึงกลายเป็นคนหัวหดกลัวแต่จะทำผิดกฎหมายเรื่อยไป

4. พวกถอยหลังเข้าคลอง (Retreatism) เดิมพวกนี้ยอมรับในจุดมุ่งหมายทางวัฒนธรรมและวิธีการทางสถาบัน ต่อมาได้ละทิ้งองค์ประกอบทั้งสองอย่างเพราะเกิดความลำบากและความวุ่นใจ เกิดความพ่ายแพ้ในชีวิตจึงหนีจากสังคม เลิกต่อสู้เพื่อให้ได้มาซึ่งความสำเร็จชีวิต และไม่ปฏิบัติตามบรรทัดฐานทางสถาบันกลายเป็นพวกโรคจิตเร่ร่อน ติดยาเสพติด แยกตัวออกจากสังคม โดยอาจแยกเป็นการส่วนตัวหรือรวมกันเป็นกลุ่ม เช่นพวกฮิปปีร่วมนกันเป็นกลุ่มสูบกัญชา มีวัฒนธรรมย่อย (Subculture) ของตัวเองแตกต่างจากวัฒนธรรมส่วนรวม

5. พฤติกรรมที่พยายามปรับปรุงเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของสังคม ในทิศทางที่ตนจะได้ประโยชน์ (Rebellion) พวกนี้ไม่พอใจจุดมุ่งหมายทางวัฒนธรรมและวิธีการทางสถาบันที่มีอยู่ เพราะตนไม่สามารถสร้างความสำเร็จในชีวิตได้ การปรับตัวแบบนี้จะมีมากในชนชั้นต่ำ ต้องการแสวงหาบรรทัดฐานและจุดมุ่งหมายใหม่ ๆ พวกนี้อาจล่าว่าเป็นนักปฏิรูปหรือปฏิวัติก็ได้ หรือเป็นกลุ่มวัฒนธรรมย่อย แตกต่างไปจากชุมชน เช่น พวกแก๊งค์วัยรุ่น เป็นต้น

ปรกติสังคมจะมีพลังทำให้สังคมไม่เป็นระเบียบ หรือเกิดพฤติกรรมเบี่ยงเบน ในสังคมที่มีความมั่นคงจะสามารถต่อต้านพลังดังกล่าวได้ และทำให้บุคคลเคารพและเชื่อฟังกฎเกณฑ์ได้ จึงสามารถรักษาคุณภาพไว้ได้ เมื่อสังคมไม่สามารถบังคับให้บุคคลเชื่อฟังกฎเกณฑ์ได้ก็เกิดการขาดคุณภาพ เกิดการขัดแย้งระหว่างทัศนคติของปัจเจกบุคคลและค่านิยมของสังคม ผลก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบทางสังคมกว้างขวางขึ้น อย่างไรก็ตามมักจะมีพลังใหม่สามารถป้องกันการแตกสลายของสังคมและจัดระเบียบสังคมใหม่

บุคคลที่ได้รับผลจากการเสียระเบียบทางสังคม อาจเป็นคนที่ไม่สนใจทำตามระเบียบตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร โดยสังคมเองก็จะรู้สึกได้รับแรงกระทบจากความไร้ระเบียบนั้น และอาจแก้ไขปัญหาคด้วยกฎเกณฑ์บางอย่างหรืออาจรักษากฎเกณฑ์ที่ขัดแย้งนั้นไว้ หรือไม่ก็ยกเลิกเสีย

การที่กฎหมายกำหนดความเร็วบนทางพิเศษไว้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนั้น ทำให้ผู้ขับขี่เห็นว่าเป็นกฎหมายที่ก่อให้เกิดความยากลำบากในการปฏิบัติตาม เกิดความขัดแย้งกันระหว่างข้อกฎหมายกับวิถีทางปฏิบัติของผู้ขับขี่ จึงไม่สนใจที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย และเกิดการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว ประกอบกับการกวัดขุ่นจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจทำได้ไม่เต็มที่ จึงเกิดการฝ่าฝืนซ้ำๆ จนกลายเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน

2.1.3 พฤติกรรมการขับขี่

Lund and O'Neill 1986 (อ้างถึงใน วิสุทธิ์ อริยภิญโญ 2539:4) กล่าวว่า พฤติกรรมการขับขี่ หมายถึง การควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขี่ตั้งแต่จุดเริ่มต้น ไปยังจุดหมายปลายทางที่เขาต้องการ

Harvey, Jenkins and Sumner 1975(อ้างถึงใน วิสุทธิ์ อริยภิญโญ 2539:4) ทำการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ในแง่มุมที่เป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี่(Driver Error) โดยให้ความหมายว่า เป็นการกระทำหรือการกระทำที่บกพร่องบางอย่างในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นผลให้ตัวเอง และ/หรือ ผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น เป็นต้นสำหรับการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ในแง่มุมอื่น ๆ เช่น พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย (Safe Driving Behavior) นิสัยการขับขี่ที่น่ารังเกียจ (Poor Driving Habits) และพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง (Risky Driving Behavior) เป็นต้น

ประเภทของพฤติกรรมการขับขี่

จากการศึกษาพบว่า ประเภทของพฤติกรรมการขับขี่มีทั้งที่เป็น การแบ่งประเภทพฤติกรรมการขับขี่โดยตรง และที่เป็นการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่ต่างก็ใช้ พฤติกรรมในการขับขี่ และการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่คือสิ่งเดียวกัน ซึ่งจากการรวบรวมมีการแบ่ง ประเภทไว้ดังนี้

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง "พฤติกรรมในสถานการณ์ที่ขัดแย้งด้านการจราจร" ของ Risser 1985 (อ้างถึงใน วิสุทธิ์ อริยภิญโญ 2539:5) ซึ่งสนใจพฤติกรรมขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยโดยได้กล่าวถึงประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ว่าประกอบด้วย

- พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน (Standard of Driving Behavior) เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตรายขึ้น (ในสถานการณ์ปกติทั่วไป)

- พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางบวก (Positive Deviations of Driving Behavior) คือพฤติกรรมการขับขี่ในอุดมคติ ที่ทำให้เกิดความปลอดภัยต่อ

การจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังคงก่อให้เกิดอันตรายได้เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรม การขับขี่เบนไปทางบวกละเลยความเร็วของรถ เพราะเขาจะค้ำใจว่า บางทีอาจมีผู้โดยสารข้าม ออกมาทางด้านหน้าของรถโดยสารฯ นั้น เป็นต้น

Fine, Malfetti and Shoben (1965) พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี (Good Drivers' Behavior) หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และ สุขุมเยือกเย็น ให้ความสนใจร่วมกันระหว่างตัวบุคคลและขีดความสามารถของรถ ล่วงรู้สาเหตุอัน แท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้ เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความ เป็นระเบียบ และความคล่องตัวของสภาพการจราจร

- พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางลบ (Negative Deviations of Driving Behavior) เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบหรือ กฎหมาย และเป็นอันตราย ซึ่งจะนำสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรกับตนเองและ/หรือผู้อื่น

- Fine, Malfetti and Shoben (1965) พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี (Bad Drivers' Behavior) เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดีและเป็นผู้ขับขี่ที่มักมีนิสัยชอบ ขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบสัญญาณจราจรเป็นอุปสรรคต่อความคล่องตัวของสภาพ การจราจร

ผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีลักษณะแสดงให้เห็นว่ามีพฤติกรรม การขับขี่ที่เบนไปทางลบ กล่าวคือการทำดังกล่าวเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน แม้ว่าการฝ่าฝืนในบางครั้ง ผู้ขับขี่เองเห็นว่าจะไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับตนเองและ/หรือผู้อื่น หรือจะเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุก็ตาม แต่ทั้งนี้กฎหมายควบคุมความเร็วที่บัญญัติไว้อาจไม่ เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบันทำให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมาย

2.2 แนวคิดเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน

เนื่องจากสถิติอุบัติเหตุจากการใช้ทางของประเทศไทยประมาณปีละ 13,000 คน ที่ต้อง เสียชีวิต และประมาณ 50,000 คน ที่ได้รับบาดเจ็บหรือต้องพิการอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้อง ถนน สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเนื่องจาก ผู้ขับขี่ไม่สามารถห้ามล้อได้ในขณะที่รถยนต์มี ความเร็วสูง โดยรายละเอียดในรายงานแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของระดับภูมิภาค ของ ADB/ASEAN (the ADB/ASEAN Regional Road Safety Programmer) ได้ประมาณการ ต้นทุนอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เมื่อปี 2545 ซึ่งสรุปได้ดังนี้ (ADB-ASEAN Regional Safety Program Accident Costing Report: AC09: The Cost of Traffic Accident in Thailand, March 2004)

ตารางที่ 2.1 แสดงประมาณการต้นทุนอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เมื่อปี 2545

ความเสียหาย จากอุบัติเหตุ	จำนวน (Casualties)	ต้นทุนเฉลี่ย (บาท/กรณี)	ต้นทุนรวม (ล้านบาท)
กรณีเสียชีวิต	13,116	2,852,924	37,419
กรณีบาดเจ็บสาหัส	190,322	142,273	27,078
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	1,338,712	21,162	28,330
รวม	1,542,150	-	92,827
ทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุ	1,172,359	19,708	23,105
รวมทั้งหมด	-	-	115,932

จากตารางดังกล่าวชี้ให้เห็นถึง การขับรถโดยใช้ความเร็วสูงทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถห้ามล้อได้ทันเมื่อเกิดกรณีจำเป็นที่จะต้องห้ามล้อก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมากมาย โดยเฉพาะกรณีการเสียชีวิตที่มีมากถึง 13,116 ราย ความเสียหายทั้งหมดคิดเป็นเงินจำนวนประมาณ 115,932,000,000 บาท (หนึ่งแสนหนึ่งหมื่นห้าพันเก้าร้อยสามสิบสองล้านบาท) ซึ่งเป็นตัวเลขที่ค่อนข้างสูงสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้ความเร็วสูงเพียงอย่างเดียว

หลังจากปี พ.ศ. 2539 ปัญหาอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในประเทศไทยได้บรรเทาลง แต่ก็เป็นไปได้เพียงในระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น เพราะต่อมาในปี พ.ศ. 2544 เมื่อภาวะเศรษฐกิจได้เริ่มฟื้นตัว อันเป็นผลให้ปริมาณการจราจรและการเดินทางทางถนนเพิ่มขึ้นตามไปด้วย อัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนก็ได้กลับมาเพิ่มสูงขึ้นอีก โดยในระหว่างปี พ.ศ. 2544 -2546 จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นในอัตรากว่าร้อยละ 10 ต่อปี จึงเป็นไปได้ว่า หากภาวะเศรษฐกิจและปริมาณการจราจร ยังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อไป โดยมีได้มีความพยายามในการปรับปรุงด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น แต่อย่างไรแล้ว จำนวนผู้เสียชีวิตอาจเพิ่มขึ้นอีกกว่า 24,700 คน ในอีก 5 ปีข้างหน้า เทียบจากจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. 2546 เป็นเกณฑ์ จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินมาตรการอย่างจริงจัง เพื่อบรรลุเป้าหมายในการปรับปรุงด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2547 – 2551 โดยให้ถือปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 ซึ่งเห็นชอบในแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคม และมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 ที่เห็นชอบแผนงาน/โครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์สำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

แผนงาน-ตำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย

แผนงาน-กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

2. ด้านวิศวกรรม

แผนงาน-การวางแผนและการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย

แผนงาน-การปรับปรุงจุดอันตราย

3. ด้านการให้การศึกษา

แผนงาน-การอบรมและทดสอบผู้ขับขี่

แผนงาน-การให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนกับเด็กและ

เยาวชน

แผนงาน-การรณรงค์ประชาสัมพันธ์

4. ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน

แผนงาน-การช่วยเหลือฉุกเฉินผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

5. ด้านการประเมินผลและติดตาม

แผนงาน-การประสานงานและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทาง

ถนน

แผนงาน-ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

แผนงาน-กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนและการประกันภัย

แผนงาน-การวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

จากยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมายนั้น ในส่วนของกองบังคับการตำรวจจราจร ได้เล็งเห็นถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขับขี่รถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด จึงได้มีการจัดซื้อเครื่องมือตรวจวัดความเร็ว เพื่อให้สามารถวัดจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายควบคุม

ความเร็ว ในเขตทางพิเศษ โดยมอบหมายให้ตำรวจทางด่วนเป็นผู้ทำการกวดขันจับกุม ซึ่งหลังจากมีการกวดขันจับกุมอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา สถิติการเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุบนทางพิเศษได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง

2.3 แนวคิดเรื่องการกำหนดความเร็ว

2.3.1 การกำหนดความเร็ว

ในการกำหนดความเร็วรถยนต์แต่ละประเภทนั้น ชั้นแรกต้องจำแนกลักษณะของถนน ซึ่งมีความแตกต่างกันในด้าน ลักษณะพื้นผิว การใช้ประโยชน์ และวัตถุประสงค์ในการใช้ถนน จากนั้นก็จำแนกลักษณะประเภทของรถยนต์ที่ใช้วิ่งบนทาง ผู้ขับซึ่งจะสามารถจำแนกความแตกต่างของถนนและรถยนต์ที่ใช้ ว่าสามารถใช้ความเร็วได้เท่าไร อย่างไร

ความเร็วรถยนต์

ในการกำหนดความเร็วรถยนต์นั้น เบื้องต้นต้องทำให้ผู้ขับขี่ทราบ และตระหนักถึงความสำคัญในการกำหนดความเร็ว นั่นคือ ความปลอดภัยในการใช้ถนนร่วมกันของผู้ขับขี่ ความเร็วที่กำหนดเป็นความเร็วสูงสุดหรือต่ำสุดในการขับขี่บนถนนในรูปแบบที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น บนถนนในเขตชุมชนเมืองจะกำหนดความเร็วไว้ชั้นสูงสุด เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้สัญจรในทางร่วมกัน หรือจากคนเดินเท้า ในขณะที่บนถนนทางด่วนพิเศษ จะกำหนดความเร็วชั้นต่ำสุดไว้ เพื่อไม่ให้รถยนต์ที่ขับขี่มาด้วยความเร็วเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ที่วิ่งด้วยความเร็วสูง เช่นการเปลี่ยนช่องทางของรถยนต์ที่มีความเร็วต่ำ หรืออุบัติเหตุเฉี่ยวชนท้าย

Evans (1987) การใช้ความเร็วสูงสุดในการขับขี่ มีความสัมพันธ์ทางสถิติกับการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

Plowden and Hillman (1984) ศึกษาพบว่า นักกฎหมายที่ร่างกฎหมายกำหนดความเร็วของรถยนต์ ถือเป็นกลไกที่ทรงอำนาจ ไม่เพียงแต่จะสามารถนำมาใช้กับการควบคุมความเร็วรถยนต์แล้ว ยังสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อีกด้วย สรุปความได้ว่า สถิติสากลแสดงให้เห็นว่า จำนวนสถิติอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น หากรถยนต์มีการใช้ความเร็วที่สูงขึ้น และอุบัติเหตุจะลดลง เมื่อมีมาตรการทางกฎหมายบังคับ หรือการใช้ความเร็วที่เป็นอยู่ลดลง

2.3.2 เหตุผลในการกำหนดความเร็วรถ

Cameron (1993) ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า การกำหนดความเร็วในการขับขี่ ต้องคำนึงถึงพื้นฐานของ อุบัติเหตุและค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้เจ็บป่วย กับ เวลาในการใช้เดินทางและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง โดยการกำหนดความเร็วนี้ถือเป็นตัวบ่งชี้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยมีงานวิจัยอื่นที่สามารถนำมาอ้างอิงถึงผลสรุปที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันคือ Cowley , 1987 ; Salusjarvi , 1981 ซึ่งได้ให้คำแนะนำไว้ว่า การกำหนดความเร็วรถยนต์นั้น มีพื้นฐานมาจากการลดค่าขนส่งด้วย ไม่ใช่เพียงแค่ลดปัญหาความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุเท่านั้น แต่มีนัยสำคัญต่อการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งคนและสิ่งของด้วยอีกประการหนึ่ง

จากแนวคิดดังกล่าวอาจกล่าวได้ว่า เหตุผลในการกำหนดความเร็ว มี 3 ประการ คือ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้ความเร็วสูง เพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สิน และเพื่อลดการใช้ปริมาณน้ำมันที่เกิดจากการใช้ความเร็วของรถยนต์

2.3.3 ปัญหาของการกำหนดความเร็ว

Schnerring, 1985 การกำหนดความเร็วที่ทำให้ผู้ขับขี่ยอมรับได้นั้น ต้องเป็นความเร็วที่ผู้ขับขี่ยอมรับได้ ซึ่งจะไม่ลดความน่าเชื่อถือในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้ขับขี่เชื่อว่า ความเร็วที่กำหนดนั้นไม่เหมาะสมกับการขับขี่ (ต่ำกว่าที่ น่าจะขับขี่ได้) ผู้ขับขี่ก็จะมีพฤติกรรมขับขี่ด้วยความเร็วมากขึ้น เช่นเดียวกับงานวิจัยของ Fildes & Lee, 1993 พบว่า การใช้ความเร็วเกินกำหนดนั้น เชื่อว่าน่าจะเกิดจากการกำหนดความเร็วที่ไม่เหมาะสม ผู้ขับขี่อาจเชื่อว่า พฤติกรรมการขับขี่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ไม่ถือเป็นความเสี่ยง และจะไม่ตระหนักว่าเป็นการขับขี่ที่ผิดกฎหมาย

การออกแบบถนน วิศวกรจะออกแบบให้ถนนมีความปลอดภัยสูงสำหรับการใช้ความเร็วสูง ดังนั้นผู้ขับขี่จึงได้ใช้ความเร็วสูงได้ เพราะตระหนักดีว่า การออกแบบถนนนั้น ออกแบบมาเพื่อให้ใช้ความเร็วสูงได้อย่างปลอดภัย Fildes et al.(1991) สนับสนุนไว้ในรายงานของตนว่า เป็นการยากที่ผู้ขับขี่จะขับขี่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เพราะเชื่อว่า ถนนได้สร้างมาเพื่อให้ใช้ความเร็วได้อย่างปลอดภัย

2.4 กฎหมายว่าด้วยเรื่องการใช้ความเร็วบนทางด่วนทางพิเศษและกฎหมายทางด่วนทางพิเศษ

2.4.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 67 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้อ 1 ในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็วสำหรับรถดังต่อไปนี้

1. สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
2. สำหรับรถยนต์อื่น นอกจากที่ระบุไว้ใน (1) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
3. สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (1) หรือ (2) หรือรถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.4.2 การผ่อนผันรถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

มาตรา 4 (19) รถฉุกเฉิน หมายความว่า รถดับเพลิง และรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอื่นตามที่กำหนดให้

มาตรา 75 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถฉุกเฉินไปปฏิบัติหน้าที่ ขับขี่มีสิทธิดังนี้

มาตรา 75 (3) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้

คำอธิบาย ตามบทบัญญัติมาตรา 75 นี้ ผู้ขับขี่รถฉุกเฉินจะมีสิทธิพิเศษในการขับรถ โดยไม่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรบางประการ ต่อเมื่อเป็นการขับไปปฏิบัติหน้าที่ ถ้าขับไปนอกหน้าที่ก็ไม่มีสิทธิพิเศษนี้ กล่าวคือ ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทุกประการและไม่มีสิทธิใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณไซเรนด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะขับรถไปปฏิบัติหน้าที่โดยอาศัยสิทธิพิเศษตามมาตรา 75 ก็ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณีเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นโดยความระมัดระวังตามควรแก่กรณีแล้ว ผู้ขับขี่ก็มีความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามตัวอย่างนี้

คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 719/2510 จำเลยขับรถราชการตำรวจไปตามถนนโดยใช้สัญญาณกระพริบและแตรไซเรน เพื่อนำคนประสบอุบัติเหตุส่งโรงพยาบาล การขับรถโดยใช้สัญญาณดังกล่าว มิได้หมายความว่า จะขับได้เร็วเท่าใดก็ไม่เป็นการละเมิดหากเกิดความเสียหายขึ้น แต่จะต้องขับรถด้วยความเร็วไม่สูงเกินกว่าที่ควรกระทำในพฤติการณ์เช่นนั้น และต้องให้ความระมัดระวังในฐานะที่ต้องใช้ความเร็วสูงกว่าธรรมดา ตามสมควรแก่พฤติกรรมเช่นนั้นด้วย

2.5 มาตรการบังคับใช้กฎหมาย

2.5.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจรแบบสากล

การใช้วิธีบังคับใช้กฎหมาย เป็นทางเลือกที่เหมาะสมต่อการควบคุมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ การไม่เชื่อถือและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ย่อมเป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนำหลักการป้องกันทางกฎหมายมาบังคับใช้ ด้วยการจับกุมและการลงโทษ ซึ่งมีหลักแนวความคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายต่อพฤติกรรมที่ขับขี่ 2 หลักแนวความคิดคือ

1. หลักการบังคับใช้กฎหมายทั่วไป Traditional enforcement methods
2. หลักการ Automated speed enforcement

1. หลักการบังคับใช้กฎหมายทั่วไป

การบังคับใช้กฎหมายทั่วไป เป็นการใช้รูปแบบการตั้งด่านตรวจความเร็ว การจับกุม และการลงโทษผู้ฝ่าฝืนขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด ด้วยการตรวจวัดความเร็วด้วย

เครื่องตรวจ และการตรวจจับด้วยอุปกรณ์จับความเร็วบนรถสายตรวจ ทำการจับกุมผู้กระทำความผิด ณ บริเวณที่มีการตั้งด่าน หรือตรวจพบ

Shinar & Mcknight, 1985 ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายว่า การยับยั้งพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนดนั้น มีพื้นฐานทั่วไปสองประการคือ

1) การปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง เพราะผู้ขับขี่จะตระหนักได้ว่าอาจถูกจับกุมได้

2) การข่มตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ วิธีนี้ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถคาดเดาได้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะตั้งจุดตรวจความเร็ว ณ ที่ใด

1.1 การยับยั้งผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็ว

การใช้วิธีการบังคับใช้กฎหมายทั่วไปนั้น (การปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจ) มีปัญหาว่าสามารถใช้ได้เพียงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น Fildes & Lee, 1993 ให้ความแตกต่างระหว่างการบังคับใช้กฎหมายได้เพียงระยะเวลาหนึ่งว่า การตั้งด่านตรวจความเร็วมีปัญหาอยู่สองประการคือ ระยะทางก่อนและหลังด่านตรวจ และระยะเวลาในการตั้งด่านตรวจ ซึ่งผู้ขับขี่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ว่า ณ จุดใดมีการตั้งด่านตรวจ ผู้ขับขี่จะชะลอความเร็วก่อนถึงด่าน และเริ่มเพิ่มความเร็วกลับมาอีกครั้งเมื่อพ้นระยะสายตาของด่านตรวจ และสามารถคาดการณ์ได้ว่าเวลาใดที่มีการตั้งด่าน และเวลาใดที่ไม่มีการตั้งด่าน จึงเป็นเหตุผลที่ว่า การตั้งด่านตรวจความเร็ว เป็นเพียงวิธีที่ใช้ในการบังคับพฤติกรรมการขับขี่ได้เพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น

Barned(1984) พบว่าโดยมากแล้ว ผู้ขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วสูง มักจะลดความเร็วลงก่อนถึงด่านตรวจ 2 กิโลเมตร (จากการเตือนของผู้ขับขี่ในช่องทางสวน) และจะกลับมาใช้ความเร็วเดิมอีกครั้งเมื่อพ้นด่านตรวจ 4-6 กิโลเมตรแล้ว

Hauer et al., (1982) พบว่าเฉลี่ยแล้วความเร็วจะถูกลดลงมาร้อยละ 28 เมื่อถึงด่านตรวจ แต่จะกลับมาใช้ความเร็วอีกครั้งเมื่อผ่านด่านไปไม่กี่กิโลเมตร

Shinar & Steibel (1986) พบว่าการใช้รถยนต์สายตรวจจุดตรวจความเร็วมีผลในทันทีสำหรับการยับยั้งการขับขี่ด้วยความเร็วที่เกินกำหนด ในขณะที่การใช้รถยนต์สายตรวจวิ่งตรวจนั้น จะมี ผู้ขับขี่ไม่กี่รายเท่านั้นที่พบเห็นรถยนต์สายตรวจ และลดความเร็วลงเพื่อไม่ให้ถูกจับกุม ดังนั้น การตั้งด่านด้วยรถยนต์สายตรวจจึงมีข้อดีกว่าคือ มีผู้ขับขี่พบเห็นด่านมากกว่า (รถยนต์ที่ผ่านจุดตรวจ) Council,1970 ;Nilson & Sjogren, 1982 พบว่าการใช้รถยนต์สายตรวจตั้งจุดตรวจแทนที่การวิ่งตรวจนั้น มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็ว แต่ Armour (1984) ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่าการตั้งด่านตรวจด้วยรถยนต์สายตรวจนั้น จะทำให้ผู้ขับขี่คาดเดาได้ว่า ด่านอยู่ที่ใด เพราะจุดที่จะ

ตั้งด้านตรวจด้วยรถยนต์สายตรวจนั้นมีไม่มากแห่งนัก เมื่อผู้ขับขี่ขับผ่านไปก็จะใช้ความเร็วเช่นเดิม

มีการวิพากษ์ข้อดีระหว่างการใช้รถสายตรวจขับที่ตรวจตามพื้นที่ และการหยุดตรวจตั้งด่าน พบว่า Bailey (1987) ทั้งสองระบบมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ต่างสถานการณ์กัน การใช้รถยนต์จอดตั้งด่านนั้น มีผลในการยับยั้งผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็ว ณ จุดที่มีการตั้งด่าน จึงเหมาะสำหรับการตั้ง ณ บริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ส่วนการใช้รถสายตรวจวิ่งตรวจในพื้นที่นั้น เหมาะสำหรับถนนที่มีระยะทางยาว และกินพื้นที่มาก เพื่อให้ได้ผลการบังคับใช้ความเร็วในพื้นที่วงกว้าง แต่อย่างไรก็ตาม ควรจะนำทั้งสองวิธีมาใช้ร่วมกันเพื่อประสิทธิภาพในการกวดขันวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย

1.2 สภาพปัญหาจากการใช้หลักการบังคับใช้กฎหมายทั่วไป

แม้ว่าการใช้หลักการตั้งด่านตรวจความเร็ว หรือการขับที่รถสายตรวจตรวจตามถนนจะเป็นวิธีในการยับยั้งการขับขี่ด้วยความเร็วสูงได้ในทันที แต่ปัญหาที่พบคือ การทำอย่างไรให้ผู้ขับขี่ตระหนักว่าการขับขี่ด้วยความเร็วสูงเป็นความผิด และเสี่ยงต่อการถูกจับกุม เพราะเหตุที่ว่า การตั้งด่านตรวจ หรือการขับที่ตรวจตามถนน มีผลบังคับแค่เพียงช่วงเวลาหนึ่ง การตั้งด่านตรวจเมื่อผ่านไปก็กลับมาใช้ความเร็วดังเดิม การขับขี่ตรวจก็เป็นเพียงการสุ่มตรวจตามถนน ดังนั้นโอกาสในการถูกจับกุมจึงมีน้อย

แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาหลักของการบังคับใช้กฎหมายก็คือปัญหาเชิงนโยบายด้านทรัพยากร Armour (1984) พบว่าจำนวนผู้ขับขี่ส่วนมาก พบว่า ระดับความตระหนักรู้ต่อโอกาสการถูกจับกุมต่ำมาก การใช้แนวความคิดการบังคับใช้กฎหมายทั่วไป (ด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจ) มีผลต่อพฤติกรรมขับขี่ด้วยความเร็วในระดับต่ำ

2.5.2 การตั้งด่านตรวจของตำรวจบนทางพิเศษ(ตำรวจทางด่วน)

ประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ครั้งที่ 5 เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2547 เห็นชอบมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ แต่ละจังหวัด ให้ลดลงร้อยละ 10 จากประมาณการประชากรและจำนวนรถจดทะเบียน ณ สิ้นธันวาคม 2547 ที่เพิ่มขึ้น โดยคิดคำนวณทั้งต่อแสนประชากร และต่อหมื่นรถจดทะเบียน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ได้มีหนังสือ ถึงกองบัญชาการตำรวจนครบาล ให้สรุปข้อมูลผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในรอบปี 2548 และกองบัญชาการตำรวจนครบาลได้มีหนังสือ ถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจราจรทุกหน่วยงานในสังกัด ให้รายงานผลการปฏิบัติงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งงานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วนทางพิเศษได้กำหนดแนวทางในการลด

อุบัติเหตุ โดยสั่งการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจจราจร กวดขันจับกุมรถที่วิ่งเร็วเกินกฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งในแผนปฏิบัติการฯ โดยกำหนดให้มีการตั้งจุดตรวจจับความเร็วด้วยเครื่องตรวจจับความเร็วระบบเรดาร์ แต่เนื่องจากระบบเรดาร์ไม่มีรูปถ่ายยืนยันความเร็วของรถยนต์ที่ถูกจับกุม เกิดมีปัญหามิฉะนั้นทางปฏิบัติ ทางกองกำกับการ 2 (งานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วนทางพิเศษ) กองบังคับการตำรวจจราจร จึงได้เสนอกองบังคับการตำรวจจราจร จัดซื้อเครื่องตรวจจับความเร็วระบบเลเซอร์ซึ่งสามารถบันทึกภาพรถยนต์ที่วิ่งผ่าน ว่าใช้ความเร็วเท่าใด การปฏิบัติงานที่ผ่านมาจึงสามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

วิธีการตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่ที่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ประกอบด้วย

1. การประกอบกำลัง ใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งเป็นชุดปฏิบัติการ จำนวนประมาณ 12 นาย โดยมีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร อย่างน้อย 1 นาย เป็นหัวหน้า และกำลังตำรวจอีกประมาณ 10 – 12 นาย โดยนายตำรวจสัญญาบัตรเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย โปร่งใส บริสุทธิ์และยุติธรรม อีกส่วนหนึ่งคือเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนอีกจำนวนประมาณ 10 – 12 นาย ร่วมเป็นกำลังในการตรวจ โดยแบ่งกำลังออกเป็น 2 ชุด ชุดแรกทำหน้าที่ใช้เครื่องตรวจจับความเร็ว ชุดที่ 2 ทำหน้าที่ ตั้งจุดตรวจจับ เพื่อเรียกรถที่วิ่งเร็วเกินกฎหมายกำหนด ให้หยุดเพื่อจับกุม

2. การหาสถานที่ที่เหมาะสมเพื่อตั้งจุดตรวจจับ และการเตรียมอุปกรณ์

2.1 พื้นที่ที่ทำการตั้งจุดตรวจ จะต้องเป็นถนนที่มีระยะทางยาวพอสมควร และเป็นพื้นที่ ที่มีรถวิ่งเร็วอยู่เสมอ โดยให้เจ้าหน้าที่ ที่ใช้เครื่องตรวจวัด อยู่ห่างจากจุดตรวจ ประมาณ 1 กิโลเมตร

2.2 เตรียมป้ายสัญญาณหยุดตรวจให้พร้อม มีป้ายสัญญาณแจ้งจุดตรวจและป้ายจุดตรวจ ซึ่งมีไฟสว่างให้ผู้ขับขี่รถยนต์เห็นได้ชัดเจนเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 200 เมตร

2.3 ในการใช้เครื่องมือ ตรวจวัดความเร็ว เพื่อให้ได้ผล จะใช้ เครื่องมือตรวจวัดยิงสัญญาณไปยังรถที่วิ่งสวนทางมา หรือยิงตามหลังในทิศทางเดียวกับรถ ดังนั้น จุดที่ใช้เครื่องมือควรเป็นทางโค้ง หรือเป็นที่สูงไม่มากนัก (อาจเป็นสะพานลอยสำหรับคนข้าม) ที่สามารถเห็นรถที่วิ่งสวนทางมา หรือวิ่งจากไป ปรกติจะตรวจในขณะที่รถวิ่งสวนทางมา เนื่องจากสามารถแจ้งลักษณะและทะเบียนรถได้อย่างชัดเจน

3. วิธีการตรวจจับผู้กระทำผิดขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด แบ่งกำลังเป็น 2 ชุด ชุดแรกจำนวน 2 นาย โดยมีผู้ใช้เครื่องตรวจวัด จำนวน 1 นาย ส่วนอีก 1 นาย เป็นผู้จรรยาละเอียดของรถที่วิ่งเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และวิทยุแจ้งข้อมูลไปยังจุดตรวจจับ กำลังตำรวจชุดที่ 2 ประมาณ 8 – 10 นาย ทำหน้าที่เรียกรถ ที่บริเวณจุดตรวจจับ (ด้านชำระค่าผ่านทาง) ห่างจากจุดตรวจวัดความเร็ว ประมาณ 1 กิโลเมตร โดยจะเรียกรถที่มีความเร็วเกินกฎหมายกำหนด จาก

ข้อมูลทางวิทย์ ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจุดตรวจวัดความเร็วเข้ามา โดยรถที่มีความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จะถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และจะออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ไปเสียค่าปรับยัง สถานีตำรวจทางด่วนแต่ละเขตรับผิดชอบ

มาตรการบันทึกคะแนนผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

มาตรการการบันทึกคะแนน หมายความว่า ข้อกำหนด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 161 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 กำหนดการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือผู้ที่ได้รับมอบอำนาจ บันทึกคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ และในเครื่องบันทึกข้อมูล ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน 2542 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2545 ได้กำหนดระดับคะแนนที่ทำการบันทึกไว้จำนวน 16 ข้อหาดังต่อไปนี้

1. บันทึก 10 คะแนน จำนวน 2 ข้อหา คือ
 - 1.1 ขับรถในลักษณะกีดขวางทางจราจร
 - 1.2 ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร
2. บันทึก 20 คะแนน จำนวน 5 ข้อหา คือ
 - 2.1 แชนจ์รถด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
 - 2.2 แชนจ์รถเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย
 - 2.3 จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ
 - 2.4 ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร
 - 2.5 ขับรถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง
3. บันทึกคะแนน 30 คะแนน จำนวน 5 ข้อหา คือ
 - 3.1 ขับรถในขณะที่อ่อนความสามารถ
 - 3.2 ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว
 - 3.3 ขับรถในลักษณะที่ผิดปรกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา
 - 3.4 ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
 - 3.5 ขับรถเร็วเกินกำหนด
4. บันทึก 40 คะแนน จำนวน 4 ข้อหา คือ
 - 4.1 ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุด
 - 4.2 ขับรถในขณะที่เมาสุรา

4.3 ขับรถชนแล้วหนี

4.4 แข่งรถในทาง

ได้มีการปรับปรุงข้อกำหนด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน 2542 จำนวน 16 ข้อหา เพิ่มเป็น 19 ข้อหา ลงวันที่ 12 ก.พ. 2547 ดังนี้ คือ

1. บันทึกคะแนน 10 คะแนน จำนวน 2 ข้อหา เพิ่มอีก 3 ข้อหา รวมเป็นจำนวน 5 ข้อหา คือ

1.1 ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

1.2 ขับรถบนทางเท้า โดยไม่มีเหตุผลอันควร

1.3 ขับรถไม่ชิดซ้าย (รถที่มีความเร็วช้า รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร และรถจักรยานยนต์)

1.4 ขับรถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย

1.5 ขับรถยนต์ โดยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย หรือไม่จัดให้คนโดยสารซึ่งที่นั่งตอนหน้า แกวเรียงกับผู้ขับรถคาดเข็มขัดนิรภัย

(หมายเหตุ : งานวิจัยฉบับดังกล่าวศึกษาตามข้อกำหนด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฉบับลงวันที่ 20 เมษายน 2542 จำนวน 16 ข้อหาเท่านั้น)

มาตรการการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่

ข้อกำหนด ตร. เรื่องการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้กระทำผิดและการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีผลบังคับใช้ 16 ม.ค. 2545 เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีจิตสำนึกในการปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร อย่างมีประสิทธิภาพ

1. ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว บันทึกคะแนนไว้ ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่และในเครื่องบันทึกข้อมูล เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดดังต่อไปนี้

1.1 บันทึกคะแนน ครั้งละ 10 คะแนน โดยใช้อักษร A เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1) ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

2) ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

1.2 บันทึกคะแนน ครั้งละ 20 คะแนน โดยใช้อักษร B เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1) แข่งรถด้านซ้าย และไม่มีความปลอดภัย

2) แข่งรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน ในทางโค้ง หรือแข่งรถในระยะ สลามติบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือแข่งรถเมื่อมีหมอก

ฝน ผุ่นหรือควัน จนไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร หรือแข่งรถเมื่อเข้าที่คับขันหรือ เขตปลอดภัย หรือแข่งรถในที่ที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย

3) จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่าง ไม่เพียงพอ

4) ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

5) ขับรถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง

1.3 บันทึกระยะ 30 ครั้งละ 30 คะแนน โดยใช้อักษร C เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1) ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

2) ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว

3) ขับรถในลักษณะที่ผิดปรกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา

4) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

5) ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

1.4 บันทึกระยะ 40 คะแนน โดยใช้อักษร D เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

1) ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือ เครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)

2) ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

3) ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที

4) แข่งรถในทาง

การอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

2. เมื่อผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 ขึ้นตั้งแต่สองครั้งเป็นต้นไปภายในหนึ่งปีนับแต่กระทำความผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว ดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่นั้น ตามที่กำหนดก่อนคืนใบอนุญาตขับขี่

ในการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ตามวรรคหนึ่งให้หน่วยงานที่พบการกระทำความผิดครั้งที่สอบหรือครั้งถัดไป เป็นผู้จัดการอบรม ทดสอบ ทั้งนี้ให้ผู้รับการอบรมมีสิทธิเลือกสถานที่อบรม โดยแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบทันที และให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามความประสงค์ของผู้รับการอบรมนั้นต่อไป

3. การดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ ตามข้อ 2 ให้ดำเนินการอบรม ทดสอบดังต่อไปนี้

3.1 การอบรมให้มีวิชา (รวมเวลา 3 ชั่วโมง)

1) กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

2) สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

- 3) ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ในทางแพ่งและทางอาญา
- 4) มารยาท คุณธรรมและความมีน้ำใจในการขับขี่
- 5) อื่น ๆ ที่จำเป็นต่อปัญหาการจราจร

3.2 การทดสอบ ให้ทดสอบความรู้และความเข้าใจ ตามแบบทดสอบดำเนิน การอบรมจัดทำขึ้น ในกรณีทดสอบแล้วได้คะแนนน้อยกว่าร้อยละ 50 ให้มีการอบรมตามข้อ 3.1 แล้วทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบ

4. ให้กองบังคับการตำรวจจราจร หรือตำรวจภูธรจังหวัด หรือกองกำกับการในสังกัดกองตำรวจทางหลวง แล้วแต่กรณีที่ได้รับผิดชอบ ดำเนินการกำหนดวัน เวลาสถานที่อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตามข้อ 2 และเมื่อผ่านการอบรม ทดสอบ ตามข้อ 3 แล้ว ให้ดำเนินการดังนี้

4.1 รายงานผลการอบรม ทดสอบ ให้กองบัญชาการ หรือตำรวจภาค แล้วแต่กรณีทราบทุกระยะ 1 เดือน

4.2 เก็บรวบรวมข้อมูล และรายงานให้กรมการขนส่งทางบกหรือนายทะเบียนผู้ออกใบอนุญาตขับขี่ที่ทราบ แล้วแต่กรณี เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

5. เมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดตามที่ระบุไว้ในข้อ 1 และถูกบันทึกคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ และหรือบนหน่วยความจำของใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด มีคะแนนรวมกันเกินกว่า 60 คะแนน ภายในหนึ่งปีนับแต่กระทำความผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าวสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน 90 วัน

ในระหว่างที่ผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้มีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจดังกล่าว ออกหนังสือรับรองการถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้ผู้ขับขี่ไว้เป็นหลักฐาน โดยมีให้ถือว่าเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่

เมื่อครบกำหนดการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่นำหนังสือรับรองการถูกบันทึกคะแนนและถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง ไปแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ใช้ใบสั่งหรือจับกุมผู้ขับขี่ เพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่คือ

6. ในการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ หรือการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้น ให้สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ใช้ใบสั่งหรือจับกุมผู้ขับขี่ ดำเนินการ ดังนี้

6.1 ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ส่งใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับคำสั่ง ไปยังกองบังคับการตำรวจจราจร

6.2 ในเขตจังหวัดอื่น ให้ส่งใบอนุญาตขับขี่พร้อมกับคำสั่งไปยังตำรวจภูธรจังหวัด

6.3 ในเซตรับผิดชอบของกองตำรวจทางหลวง ให้ส่งใบอนุญาตขับขี่พร้อมทั้งคำสั่งไปยังกองกำกับการ ในสังกัดกองตำรวจทางหลวง แล้วแต่กรณี

เพื่อทำการบันทึกคะแนน เมื่อบันทึกคะแนนเสร็จสิ้นแล้ว ให้จัดส่งใบอนุญาตขับขี่คืนไปยังสถานีตำรวจหรือหน่วยงานตามวรรคหนึ่งในทันที แต่ทั้งนี้ ไม่เกิน 5 วัน นับแต่วันที่ทำการบันทึกคะแนนเสร็จสิ้นแล้วในการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบ หรือการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น ให้สถานีตำรวจ หรือหน่วยงานที่ใช้ใบสั่ง หรือจับกุมใบอนุญาตขับขี่ แจ้งให้กรมการขนส่งทางบกทราบ

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่า ด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันมานานในประเทศแล้วว่า การกระทำความผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำผิดไม่ควรจะต้องรับโทษ ถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดทางหนึ่ง แต่โทษปรับที่นำมาใช้อย่างแพร่หลายในประเทศไทยนั้น มักจะมีอัตราตายตัวสำหรับแต่ละความผิดทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็ดูจะเป็นธรรมเนื่องจากเป็นการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน แต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใด หรือไม่

ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก้สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้น โดยสภาพแล้วมีอาจนำมาใช้แก้โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นในภายหน้า

เมื่อได้ยอมรับว่าทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่าใช้ได้ผลในกรณีความผิดประเภท Mala Prohibita กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ

1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม วิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายนั้น มี 3 ประการ

1. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำความผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีกฎหมายอะไรบ้างนั้น มีน้อย

มากปรกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ

โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่า "ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป" หรือ "พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป" เป็นต้น

2. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย

เนื่องจากประชาชนจะต้องเคารพกฎเกณฑ์ข้อบังคับ เพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้น ประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่นและให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็ก เช่น การข้ามถนนตรงทางม้าลาย ข้ามสะพานลอยไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดขึ้น และจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

3. มีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

มาตรการนี้เมื่อเจ้าหน้าที่พนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัด และโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้ว ก็ใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำความผิดสถานใดหากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่เหมาะสมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบและจะไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ณัฐกรนต์ ไวยเนตร (2549) แห่งสำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค ได้ศึกษาการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนตั้งแต่เดือนมกราคม 2548 ถึงเดือนมกราคม 2549 พบว่าการเกิดการบาดเจ็บในแต่ละกรณีเกิดจากหลายสาเหตุ ได้แก่ จากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เช่น ดื่มสุราก่อนขับขี่ ขับรถด้วยความเร็วสูง จากยานยนต์ เช่น การใช้รถที่ผิดประเภท และจากถนนและสิ่งแวดล้อมอื่นๆ

สมชาย จีรวรรค (2549) กองกำกับการ 4 ตำรวจทางหลวง จังหวัดขอนแก่น ได้วิจัยแบบกึ่งทดลองเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการควบคุมความเร็วบนถนนมิตรภาพ จังหวัดขอนแก่น โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 เตรียมการ ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เตรียม

วางแผน อุปกรณ์ อบรมผู้จัดเก็บข้อมูล ศึกษาข้อมูลพื้นฐานสำรวจการขับชี่ด้วยความเร็วและ เก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมิตรภาพช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน 2548 ประชาสัมพันธ์ ระยะเวลา 2 ดำเนินการการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เก็บสถิติอุบัติเหตุ ช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนสิงหาคม 2548 ระยะเวลา 3 ประเมินผลสุ่มสำรวจการขับชี่ด้วยความเร็ว เปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนมิตรภาพในช่วงก่อนและหลัง ดำเนินการ พบว่าการดำเนินการเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีการตั้งจุดตรวจจับ ความเร็ว ครอบคลุมพื้นที่และช่วงเวลา พร้อมสับเปลี่ยนสถานที่ไปเรื่อยๆ สามารถป้องกันการเกิด อุบัติเหตุได้อย่างหนึ่ง

สมประสงค์ สัตยมัลลี (2548) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อ ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยรวม พบว่า คนเป็นปัจจัยหลักที่มีความสัมพันธ์โดยตรง กับการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยเฉพาะในประเด็นของพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นปัจจัยหลัก ที่มีความสัมพันธ์โดยตรง กับระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถทางบกด้วย ดังนั้นในการ กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาคความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถทางบก จึงควรให้ความสำคัญกับการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนเป็นสำคัญ นอกจากนี้ การรณรงค์เหนื่อยไม่ขับ ก็น่าจะลด ปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถทางบกได้อย่างตรงจุด

พนกฤษณ์ คลังบุญครอง (2547) มหาวิทยาลัยขอนแก่น ศึกษาสาเหตุและแนวทางการ แก้ไขจุดอันตราย พบว่า ปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุโดยตรง รวมทั้งในระดับจังหวัด ยังไม่มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูล และดำเนินการ แก้ไขจุดอันตรายโดยตรง ทำให้การดำเนินการ ให้เกิดผลในการปฏิบัติ ทำได้ยาก ในขณะที่ จุดอันตรายบนถนนมีอยู่จำนวนมากที่รอการแก้ไข ดังนั้นควรจัดให้มีงบประมาณ และหน่วยงานที่ มีหน้าที่ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาคจุดอันตรายโดยตรง ทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด เพื่อให้ เกิดการแก้ไขปัญหาย่างเป็นรูปธรรม

นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี (2536) ได้ศึกษาการนำนโยบาย การแก้ไขปัญหาคการจราจรติดขัด ไป ปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรบนถนนรามคำแหง ของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก เสนอแนะการแก้ไขปัญหาคการจราจรเกี่ยวกับบทบาท และหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดย พบว่าในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรดำเนินการกวดขันจับกุม เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมาย อย่างได้ผล และมีความเสมอภาค ในด้านวิศวกรรมจราจร ควรมีการปรับปรุงโครงสร้าง การบริหารงานจราจรของกรมตำรวจ ให้สอดคล้องกับหลักสากล ส่วนในด้านการให้การศึกษา เกี่ยวกับการจราจรนั้น ควรมีการรณรงค์ส่งเสริมให้กับประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย เบื้องต้น การอบรมให้แก่ผู้กระทำความผิดจราจร ตลอดจน การพัฒนาบุคลากรตำรวจ ซึ่งมี หน้าที่โดยตรงที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างแท้จริง

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยในเรื่องนี้ ได้ศึกษาถึง พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ โดยการตอบแบบสอบถาม และโดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม

ผู้ใช้ทางพิเศษ

1. ข้อมูลส่วนบุคคล

- 1.1 เพศ
- 1.2 อายุ
- 1.3 ระดับการศึกษา
- 1.4 อาชีพ
- 1.5 รถยนต์ที่ใช้
- 1.6 ระยะเวลาในการขับขี่
- 1.7 ประเภทใบอนุญาตขับขี่
- 1.8 ความถี่ในการใช้ทางพิเศษ

2. ความรู้และความเข้าใจกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็ว

3. กระบวนการรับรู้ กระบวนการคิด

4. ทักษะคติในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจ



พฤติกรรมการขับขีรถยนต์
โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมาย
กำหนดบนทางพิเศษ

สมมติฐานในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานไว้ ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล (เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รถยนต์ที่ใช้ ระยะเวลาในการขับขี่ ประเภทใบอนุญาตขับขี่ และความถี่ในการใช้ทางพิเศษ) ที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

สมมติฐานที่ 2 ความรู้และความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

สมมติฐานที่ 3 กระบวนการรับรู้และกระบวนการคิดที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

สมมติฐานที่ 4 ทักษะคติในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

นิยามศัพท์

นิยามความหมายของคำศัพท์ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล หมายถึง รายละเอียดส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง คือผู้ที่ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ได้แก่

- 1.1. เพศ หมายถึง เพศชายหรือเพศหญิง
- 1.2. อายุ หมายถึง อายุของกลุ่มตัวอย่าง
- 1.3. ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาที่ได้รับสูงสุด ณ ปัจจุบัน
- 1.4. อาชีพ หมายถึง อาชีพในปัจจุบัน
- 1.5. รถยนต์ที่ใช้ หมายถึง รถยนต์ที่ขับขี่ขณะที่ถูกจับกุมเรื่องขับรถโดยใช้

ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษ

1.6. ระยะเวลาในการขับขี่ หมายถึง ระยะเวลาที่ผู้ขับขี่สามารถขับรถได้จนถึงเวลาที่ผู้ขับขี่ถูกจับกุมเรื่องขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษ

1.7. ประเภทใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ที่ได้รับจากกรมขนส่งทางบก

1.8. ความถี่ในการใช้ทางพิเศษ หมายถึง จำนวนครั้งที่ผู้ขับขี่ใช้บริการทางพิเศษต่อหนึ่งสัปดาห์

2. ความรู้และความเข้าใจกฎหมายจราจร หมายถึง ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในเรื่อง กฎหมายควบคุมความเร็ว และความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับทางพิเศษ
3. กระบวนการรับรู้ กระบวนการคิด หมายถึง กระบวนการที่บุคคลได้รับรู้ หรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่างๆรอบตัวผ่านกระบวนการคิดและเข้าใจ โดยการตรึงตรอง ตลอดจนการนำประสบการณ์มาใช้ในการตัดสินใจ สิ่งที่ได้รับรู้หรือข่าวสารนั้นๆ
4. ทักษะคิด คือ ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่ง ว่ามีลักษณะอย่างไร มีความรู้สึกทางบวกหรือทางลบ ชื่นชอบหรือไม่ชื่นชอบ หรือเห็นด้วยหรือคัดค้าน
5. พฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดบนทางพิเศษ หมายถึง การฝ่าฝืนกฎหมายโดยขับรถยนต์บนทางพิเศษโดยใช้ความเร็วเกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
6. ทางพิเศษ หมายถึง ทางพิเศษชั้นที่ 1 ทางพิเศษชั้นที่ 2 และโทลล์เวย์
7. ทางพิเศษชั้นที่ 2 หมายถึง ทางพิเศษซึ่ง ประกอบด้วย ส่วน A เริ่มจากถนนรัชดาภิเษกผ่านทางแยกต่างระดับพญาไทถึงถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร ส่วน B สายหลัก มีแนวเชื่อมต่อกับส่วน A ที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท แล้วไปเชื่อมต่อกับ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร ส่วน C เชื่อมกับทางพิเศษส่วน A โดยเริ่มจากถนนรัชดาภิเษกถึงถนนแจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8.0 กิโลเมตร ส่วน D เริ่มจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร ระยะทางรวมทั้งหมด 38.4 กิโลเมตร
8. เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรบนทางพิเศษ ซึ่งมีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรทุกฉบับบนทางพิเศษ
9. ผู้ใช้ทางพิเศษ หมายถึง ประชาชนที่ขับรถยนต์บนทางพิเศษ ยกเว้นเจ้าพนักงานซึ่งอยู่ระหว่างปฏิบัติหน้าที่ที่ขับรถขึ้นมาบนทางพิเศษ
10. การจัดการจราจร หมายถึง การตรวจตราดูแลสภาพการจราจรให้รถบนทางสามารถเคลื่อนตัวไปได้ตามปกติ โดยอาจมีการใช้สัญญาณเร่งรถให้ใช้ความเร็ว การตัดสลับรถในแต่ละช่องทางเดินรถ หรือการเปิดช่องทางจราจรพิเศษให้รถ รวมทั้งคอยดูแลรถที่เกิดอุบัติเหตุหรือรถเสียบนทาง ให้พ้นการกีดขวางการจราจรโดยเร็ว
11. ด้านตรวจจับความเร็ว หมายถึง การกวดขันวินัยจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจหลายคนร่วมกันปฏิบัติหน้าที่และแบ่งหน้าที่กันทำ ซึ่งการตั้งด่านแต่ละครั้งจะต้องมีการขออนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้บังคับบัญชาอนุมัติ และจะต้องมีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ยศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไปเป็นหัวหน้าด่าน

12. กฎหมายควบคุมความเร็ว หมายถึง กฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วของรถยนต์ โดยในเขตเทศบาลกำหนดไว้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และนอกเขตเทศบาลกำหนดไว้ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง