



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก
ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร”

โดย

ผศ.ดร.นิสิต พันธมิตร และคณะ

2555



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก
ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร”

โดย

ผศ.ดร.นิสิต พันธมิตร และคณะ

2555

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก
ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร”

คณะผู้วิจัย

สังกัด

ผศ.ดร.นิสิต พันธมิตร

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ผศ.จิระ บุรีคำ

มหาวิทยาลัยพายัพ

พ.ต.อ. อนุ เนินหาด

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พ.ต.อ. ศักดิ์สิทธิ์ เขาวรรณลักษณ์สกุล

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ชุดโครงการทุนทางสังคมกับการมีส่วนร่วมของประชาชน
ในการสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม
เพื่อการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน

โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีจราจร ในการสร้างประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ยุติธรรมด้านการจราจร โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ และการเก็บแบบสอบถาม จากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและตำรวจจราจร ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้มีเวทีการระดมความคิดเห็น โดยครั้งแรก จัดประชุมระดมความคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้งระดับสัญญาบัตรและชั้นประทวนทั่วจังหวัดเชียงใหม่ และครั้งที่สอง เป็นการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ เป็นการระดมความเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรง พนักงานอัยการ ศาล และ พนักงานควบคุมประพฤติ รวมถึงประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้รับบริการ

ผลการศึกษา พบว่าแนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5 E ประกอบด้วย 1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยมุ่งการกวาดล้างความผิดทั้งการกระทำความผิดที่เป็นฐานความผิดต่อกฎระเบียบและการกวาดล้างการกระทำความผิดที่เป็นฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น โดยระยะแรก เป็นการแจ้งเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้ป้ายหรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์หรือใช้สื่ออื่นๆ ระยะที่สอง เป็นการดำเนินการกวาดล้างวินัยจราจรที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานผิดต่อกฎระเบียบ มีการ จับ ปรับ หรือตักเตือนตามดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ โดยเพิ่มความถี่ในการกวาดล้างจับกุม และ ระยะที่สาม เป็นการดำเนินการอย่างจริงจังกับผู้กระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำซาก 2) ด้านวิศวกรรมจราจรถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานทางด้านวิศวกรรมจราจรแต่ก็สามารถเชื่อมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงเพื่อ ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง การแก้ปัญหาการจราจรเบื้องต้นในระดับท้องถิ่น การปรับปรุงขยายพื้นผิวการจราจรใหม่ การติดตั้งปิดเปิด สัญญาณไฟจราจรให้มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจรทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นต้น 3) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องให้ความรู้ที่ถูกต้อง

เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป โดยการเข้าร่วมเป็นวิทยากร สนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงสร้างด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาการ เผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการ จัดการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการประสานกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ ดำเนินงานการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในท้องถิ่นหรือ พื้นที่ของตน เป็นต้น 4) ด้านการช่วยเหลือทางการแพทย์ฉุกเฉิน โดยแนวทางในการสร้าง ประสิทธิภาพการช่วยเหลือฉุกเฉิน อาทิ สร้างเครือข่ายและประสานเครือข่าย บุคลากร สนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉินโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติ ในการรับ แจ้งเหตุ ระยะเวลาในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ ระยะเวลาในการนำส่ง รวมถึงการประสานงานกับ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนเอง และ 5) ด้านการติดตามและประเมินผล โดยการ ประสานงานในการพัฒนา ระบบการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ การติดตามและ ประเมินผลกลุ่มเสี่ยง การเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสารสนเทศ เพื่อการตัดสินใจในระดับ พื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหา ได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง โดยประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในจังหวัด เพื่อใช้ในการกำหนด มาตรการที่เหมาะสม การประสานความร่วมมือในการพัฒนาความพร้อมสำหรับระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการแพทย์ฉุกเฉิน

ส่วนแนวทางการสร้างความมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจรนั้น ประการแรก ควรที่จะนำมาตรการทางการปกครองมาใช้ในการที่จะป้องกันแก้ไขเพื่อให้ ผู้กระทำความผิดได้ใช้ความระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงในการที่จะเกิดผลเสียหายดังกล่าวต่อ ความปลอดภัยและความเป็นระเบียบจราจรมากกว่าเดิม โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย จราจรในโรงเรียนสำหรับอบรมผู้กระทำความผิดเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดมิ ให้กระทำความผิดซ้ำอีกหรือการกำหนดเงื่อนไขในการทำกิจกรรมบริการสังคม เป็นต้น และ ประการที่สอง การคำนึงถึงการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ต้องเป็นไปภายใต้ขอบเขตของ ความชอบด้วยกฎหมายซึ่งจะต้องคำนึงถึง หลักสมควรแก่เหตุ และหลักความเสมอภาค รวมถึงการลดข้อบกพร่องการกระทำที่ถือว่าเป็นความบกพร่องในการใช้ดุลยพินิจทั้ง การใช้ ดุลยพินิจมากเกินไปที่กฎหมายกำหนด การไม่ใช้ดุลยพินิจ และ การใช้ดุลยพินิจอย่างมิชอบ

ในขณะที่แนวทางการสร้างประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านจราจร แนวทางปฏิบัติที่สำคัญคือ 1) มุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์งานสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรต่อหน่วยที่เกี่ยวข้องที่ทำงานด้านป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุจราจรรวมถึงประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้น เพื่อให้เข้าใจการทำงานของหน่วยสืบสวน สอบสวนมากขึ้น 2) การถ่ายทอดความรู้ วิธีเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุเพื่อการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งอาจทำได้ในรูปแบบของการฝึกอบรม การจัดทำคู่มือ หรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์ เพื่อการช่วยเหลือแบ่งเบาภารกิจของตำรวจจราจร การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาแนวทางการร่วมมือระหว่างหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ กระทรวงสาธารณสุข (โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุข กองควบคุมโรค และหน่วยกู้ภัย) โรงพยาบาล สถาบันอุดมศึกษาต่างๆ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้งานสืบสวนอุบัติเหตุจราจรทางบกสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยสืบสวนฯควรสามารถดำเนินการสืบสวนได้มีอิสระ ใช้ความรู้สหวิทยาการ และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ และ 3) การประสานความร่วมมือจากหลายหน่วยงานในการสืบสวน เช่น พยาบาล วิชาชีพ วิศวกรเครื่องกล ผู้เชี่ยวชาญในการเก็บหลักฐาน วิศวกรจราจร เป็นต้น ซึ่งควรจะจัดตั้งโดยเป็นความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน เพื่อสร้างความโปร่งใสในกระบวนการเก็บรวบรวมหลักฐาน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่คู่กรณีที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าดำเนินการอย่างบริสุทธิ์ยุติธรรม

สำหรับแนวทางในการบูรณาการด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจรเพื่อสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรของตำรวจ ประกอบด้วย

- แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจากผลกระทบภายนอก (externalities) 1) การปรับปรุงกฎหมายโดยเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดทั้งนี้เนื่องมาจากการกระทำความผิดการจราจรบางอย่างไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงต่อคู่กรณีแต่มีผลกระทบที่เป็นความสูญเสียของส่วนรวม รวมไปถึงผลกระทบภายนอกซึ่งการกระทำความผิดดังกล่าวหากเกิดความสูญเสียเกิดขึ้นนั้นมีเพียงแต่มีผลโดยตรงต่อคู่กรณีแต่ความเสียหายมีผลต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ผู้โดยสาร ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม 2) การเพิ่มต้นทุนโดยการใช้มาตรการอื่น การเพิ่มต้นทุนเช่นการเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้นอาจทำได้ในการแก้ไขกฎหมายแต่มีความยุ่งยากและใช้เวลานาน หากแต่การใช้มาตรการเสริมอื่นในการเพิ่มต้นทุนการกระทำความผิด เช่น การนำผู้กระทำความผิดส่งฟ้องต่อศาลให้ศาลเป็นผู้พิจารณาลงโทษว่าจะปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำและปรับเท่าไร หรือจะสั่งยึด หรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือให้

ผู้กระทำผิดนั้นเข้าไปอบรมในโรงเรียนที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้จะทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้รับเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจะทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวได้

- ควรมีการนำมาตรการการกักขังที่คะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้จะให้เจ้าพนักงานจราจรทำการยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังได้ให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมิกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน เพื่อป้องกันแก้ไขอบรมผู้กระทำความผิดไม่ให้เกิดกลับมากระทำความผิดซ้ำอีก

- การดำเนินคดีความผิดจราจรในชั้นศาลที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและซับซ้อนเกินความจำเป็น หากมีการแก้ไขขั้นตอนการดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ผัดฟ้อง ผากชั่ง จะทำให้การพิจารณาคดีและพิพากษาในคดีความผิดจราจรเป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และอาจทำให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยศาล ทำให้เกิดความเชื่อถือในความยุติธรรม รวมทั้งการลดขั้นตอนการดำเนินคดีดังกล่าวยังเป็นการช่วยแบ่งเบางานของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการเพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรมีความรวดเร็ว ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้ย่อมสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในความรวดเร็วและคุ้มครองสิทธิ ของผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้อย่างเหมาะสมกับลักษณะของคดีจราจร

Abstract

This research aims to study on the increase in effective administration of justice in traffic management by three main approaches, namely, traffic management, control traffic accident, and prosecution of traffic, respectively. The process is done by collecting information from multiple documents, query from road users, and traffic polices in the Chiang Mai area. It also establishes two platforms for brainstorming – (1) the first is on having a brainstorming meeting of officers and noncommissioned traffic officers, and (2) the second is on a public hearing of the mobilization of all the relevant sectors from traffic police, prosecutors and court staff, the probation staff, and road users.

The results showed that the performance of the traffic management 5E's strategy includes 1). A law enforcement that aims to focus on both the perpetrator who had committed some offenses against the rules and deliberate violation which is also considered as an offense in harming another person. First, alerting the road user to abide by the traffic rules (using banners or leaflets or other media releases.) Secondly, increasing the frequency of rigorous imprisonment of traffic-related offense against the regulations or issuing warnings; which are captured by the discretion of the officials. Thirdly, taking the law seriously against repeating offenders, who commit traffic crimes, by increasing the penalties. 2). Traffic engineering, although the police are not responsible for the operation of traffic engineering, can be integrated with relevant agencies such as coordinating with agencies that are directly responsible for local road safety, risk analysis, and initial traffic problems at the local level to improve traffic, and setting off traffic lights to be consistent with the time in traffic and at regular intervals during rush hour, etc. 3). Education can be utilized as public relations and participation. Such an example can be acknowledging road safety in the school bus and having individuals take part in lecturing for the development of infrastructure. Also, the road safety programs in schools can be used to spread the knowledge of safe driving. Changing attitudes and understanding road safety management can be coordinated with local government organizations, such as operations management, training and the knowledge of the combat vehicle road safety in their local areas, etc. 4). Emergency medical help can be used as an effective emergency rescue network such as networking and coordination, medical staffs via exchange statically information, notification,

time to reach the scene, time delivery including cooperate with local governments to the implementation, and management of medical emergencies to local people. 5). Evaluation can be done by coordinating the development of systematic monitoring and evaluation system, monitoring and risk assessment. Members can participate in the development of information technology to make decisions in the area of achieving a solution that is timely and accurate. By collaborating with other organizations involved in the development of information systems within the province, it can determine the appropriate measures; provide collaboration in the development of information technology and systems for medical emergency.

The guidelines for the efficient control of traffic accidents are (i) using regulation to prevent any law being broken or avoid traffic offence. It is also for providing knowledge about the traffic school courses for the offender to prevent recidivism or impose conditions on the social activities. (ii) Furthermore, it is for taking into account the judgments of traffic police who shall enforce the limits of legality, with reason for principle of equality that includes actions to reduce defects as well as defects in the judgment; and to use judgments on issues that are over the legal limit

The guidelines for effective prosecution are the following: 1) focus on the promotion of transport and traffic accident investigation unit that are related to the prevention and mitigation of work traffic accidents, as well as the public in order to understand the investigator's operation. 2) Having a storage depth of knowledge methods in the investigation of the accident scene to the relevant authorities such as training, preparation guide, public relation or pamphlet to help alleviate the traffic police. Having meeting and discussion in small groups to find ways of cooperation between the accident investigation, ministry of public health (hospital, office of public health division of disease control and rescue), hospitals and universities and the National Police Agency (NPA) in order to investigate the accident, so that traffic accidents can proceed efficiently. The investigation should be carried out in an independent investigation, using interdisciplinary knowledge, and access to information. 3) The cooperation of several agencies in carrying out an investigation (such as nursing profession, mechanical engineers, traffic engineers, specializing in the collection of evidence, etc., which should be established by a

collaboration of several departments) to create transparency in the process of collecting evidence as well as establishing confidence within the parties so that the police can implement a fair process.

The effectiveness of justice administration of the traffic police by integrating traffic management, The accident control, traffic litigation are defined below:

- Raising cost for the offender because externalities not only have a direct impact on the parties but also a loss to society such as road user and passenger, an environment. 2) raising costs such as increased fines could be cumbersome and time consuming. However, increasing cost of committing the criminal charges were filed with the court such as conviction, imprisonment, both imprisonment and a fine, driver license suspension, and learn traffic rules class which means that it will increase cost of the offender.

- There should be measures to record the driver's license and driver's license suspended by the Road Traffic Act 2522, thus allowing the authority to seize the holder's license, record the driver's license, take part in training and test driving recidivism twice within one year, and suspend the license of a driver who lose points not more than ninety days each time to prevent offenders from repeated crime.

- If traffic offenses is prosecuted in a court of law, then it could reduce time consumption in the process which can be quite cumbersome and unnecessarily complicated (procedure of litigation in connection with the investigation, filed a stir, and put the trial judge in a lawsuit against the traffic). Not only does it install a belief in the justice system but also helps lighten the work of the officers and staff to ensure a speedy traffic trial and protecting the public's rights. The alleged offender goes through the legal procedure with accordance to the nature of the traffic case.

บทสรุปผู้บริหาร

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาอิทธิพลของปัจจัยการบริหารจัดการจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีการจราจร มีส่วนกำหนดความมีประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกด้านจราจรอย่างไร และมีแนวทางในการปรับปรุงปัจจัยเหล่านั้น เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อสร้างความเสมอภาคได้อย่างไรโดยการวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการทำวิจัยดังนี้ คือ 1) ศึกษาปัจจัยด้านการบริหารงานจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร 2) ศึกษาปัจจัยด้านการดำเนินคดีการจราจรควบคุมอุบัติเหตุจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร 3) ศึกษาปัจจัยด้านการดำเนินคดีการจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ศึกษากระบวนการการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรของตำรวจในการสร้างความเสมอภาคให้กับประชาชนในการดำเนินคดีด้านการจราจร 4) การรวบรวมข้อเสนอในเชิงบูรณาการในการสร้างประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

ในการวิจัยครั้งนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม จากการสัมภาษณ์และจากเอกสารต่างๆ เพื่อศึกษาตามวัตถุประสงค์ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่มประกอบด้วย กลุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้บริการ ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ในการศึกษาครั้งนี้สุ่มจำนวน 480 ตัวอย่างและกลุ่มตัวอย่างตำรวจจราจร ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ในการศึกษาครั้งนี้สุ่มจำนวน 350 ตัวอย่างโดยให้กระจายไปยังสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้มีเวทีการระดมความคิด 2 ครั้ง ครั้งแรก เป็นการรับฟังความคิดเห็นเพื่อระดมสมองเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยจัดประชุมระดมความคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้งระดับสัญญาบัตรและชั้นประทวนทั่วจังหวัดเชียงใหม่จำนวน 100 นาย และครั้งที่สอง เป็นการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ เป็นการระดมความเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรง พนักงานอัยการ ศาล และ พนักงานควบคุมประพฤติที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรมในการดำเนินคดี รวมถึงประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้รับบริการ จำนวน 100 คน

ผลการศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรตามยุทธศาสตร์ 5Es พบข้อสรุปที่น่าสนใจ กล่าวคือ

ในด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ โดยให้ความสำคัญกับการมุ่งเน้นการป้องปรามการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ รวมถึงการลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการตรวจจับผู้ขับรถขณะมีเมาสุราหรือของเมา การจับปรับผู้ขับขี่ด้วยความประมาท การตรวจจับกรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การกวดขันจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ส่วนในด้านวิศวกรรมจราจรนั้นผู้ใช้รถใช้ถนนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ได้แก่ ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ กล้องวงจรปิดตามแยกต่าง ๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร มีส่วนต่อการลดอุบัติเหตุ

สำหรับการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม นั้น ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการให้บริการข้อมูลเส้นทาง การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย การแจ้งให้ทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่ที่ผิดกฎหมายจราจร การแจ้งประกาศหรือการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย รวมถึง การรณรงค์การจัดระเบียบการจราจร ว่ามีส่วนสำคัญต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจร

ในขณะที่การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิต จากผล

การศึกษาพบว่า ผู้ใช้ถนนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรพพยาบาล การอำนวยความสะดวกให้รพพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว การประสานงานระหว่างตำรวจจราจรกับหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และรพพยาบาลมาทุก ครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดความ สูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ

และเมื่อพิจารณาการประเมินผล (Evaluation) ที่เป็นการบูรณาการข้อมูลการ ปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลด อุบัติเหตุ ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และ การมีส่วนร่วม รวมถึง การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนมีความเห็นสอดคล้อง กันโดยมีความพึงพอใจในส่วนของ การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจรและการทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงาน จราจรอย่างสม่ำเสมอ การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ ตลอดจน การสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถ มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพความปลอดภัยทาง การจราจรเพื่อลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนผลการศึกษาการควบคุมอุบัติเหตุจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการ ควบคุมอุบัติเหตุจราจรด้วยการปฏิบัติการกวดขันวินัยการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่าการ ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยการจราจรในด้านต่างๆ ในระดับที่มี การกวดขันบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติหน้าที่ในท้องถนน เมื่อเรียงตามลำดับแนวปฏิบัติของการ กวดขันวินัยจราจรที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 10 ลำดับแรก ได้แก่ การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่นำ ใบอนุญาตขับขี่ติดตัว การกวดขันผู้ขับขี่กรณีสวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การ กวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถขณะมีเมมาสุราหรือของเมา การกวดขันผู้ขับขี่กรณีดัดแปลงสภาพรถ การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนที่ผิดกฎหมาย การ กวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอด การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถที่ฝ่าฝืนสัญญาณมือ หรือ สัญญาณนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร การกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” การกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่

ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร และ การกวดขันผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดและตรวจค้น

จากผลการดำเนินงานจะเห็นได้ว่าแนวทางการปฏิบัติงานในด้านปฏิบัติการ กวดขันวินัยการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการควบคุมอุบัติเหตุจราจร พบว่าการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยการจราจรในด้านต่างๆ ในระดับที่มีการกวดขันบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติหน้าที่ในท้องถนน เมื่อเรียงตามลำดับแนวปฏิบัติของการกวดขันวินัยจราจรที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 10 ลำดับแรก เกือบทั้งหมดเป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2551) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2537) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ทั้งนี้เมื่อพิจารณาวิธีการปฏิบัติในการกวดขันวินัยการจราจรเพื่อการควบคุมอุบัติเหตุของตำรวจจราจร เมื่อพบเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายตามรูปแบบของการกวดขันวินัยจราจรที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 10 ลำดับแรก ดังข้างต้นที่กล่าวมา พบว่ามีแนวทางการปฏิบัติดังนี้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะดำเนินการปรับ ร้องลงมาเป็น การตักเตือน ยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ เช่น ความผิดฐานขับขีรถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถ เมาสุรา การขับแข่งรถในทาง เป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้กล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับ ต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป

สำหรับการดำเนินคดีด้านการจราจร ผลการศึกษาพบว่า ในขณะที่เกิดเหตุคดีจราจร การเก็บหลักฐานการเก็บหลักฐานต่างๆ มีความสำคัญมากในการทำสำนวนคดีเพื่อให้เกิดความยุติธรรมของคู่กรณี เมื่อพิจารณาความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป ผู้กระทำผิด และพนักงานสอบสวน พบว่า ความคิดเห็นมีความแตกต่างกัน โดยเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนเชื่อมั่นว่าการดำเนินการของตนเองนั้น กระทำด้วยความรับผิดชอบในระดับสูงเพื่ออำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่คู่กรณี แต่ในขณะเดียวกันความคิดเห็นของประชาชนและผู้กระทำความผิดมีความเห็นแตกต่างกันอย่างมากกับการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะในประเด็นหลักนี้ สำคัญในกระบวนการการเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุ คือ ความรวดเร็วของเจ้าหน้าที่พนักงานที่ มาถึงที่เกิดเหตุ และสามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน ความพร้อมของอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐาน อาทิ สีฟันทลับเมตร กล้องถ่ายภาพ ประสิทธิภาพของเจ้าพนักงาน ความละเอียดรอบคอบในการรวบรวมหลักฐานในที่เกิดเหตุ รวมถึงการรวบรวมพยานบุคคล

อย่างครบถ้วน ในขณะที่ในด้านการเข้ามาใกล้เคลื่อน ตกลงกันระหว่างคู่กรณีในกรณีที่ไม่มีการบาดเจ็บสาหัส ความคิดเห็นของประชาชนและผู้กระทำผิด มีความแตกต่างอย่างมากกับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวน นอกจากนี้ประชาชนและผู้กระทำผิดมีความเห็นต่างจากเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนในด้านความรวดเร็วในการประสานงานของเจ้าหน้าที่กับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันท่วงที เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย

จากผลการศึกษสามารถสรุปแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร ดังนี้

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)	<p>ผลการศึกษาให้ความสำคัญกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> การป้องปรามการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ การลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> มาตรการการกวดขันผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การจราจร แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพสามารถทำได้ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> การแจ้งเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้ป้ายหรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์หรือใช้สื่ออื่นๆ รณรงค์ให้ปฏิบัติตามกฎรวมถึงการระบุโทษหรือฐานความผิด การดำเนินการกวดขันวินัยจราจรที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานผิดต่อกฎระเบียบ มีการ จับ ปรับ หรือ ตักเตือนตามดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่โดย 	<p>ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่</p> <ol style="list-style-type: none"> ต้องการให้มีการกวดขันวินัยจราจรตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. และให้มีมาตรฐานเดียวกัน เช่น ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในอัตราโทษปรับต้องมีมาตรฐานเดียวกัน ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง ควรนำการตัดแต้มผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรมาใช้ให้เป็นรูปธรรม การแนะนำ ให้ความรู้กฎหมายจราจรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบ และพยายามสร้างจิตสำนึกให้กับ 	<ol style="list-style-type: none"> การปรับปรุงกฎหมายโดยทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำผิด เมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับ ค่าปรับที่คิดเป็นมูลค่าที่แท้จริงของเงิน (real value) มีค่าต่ำมากจึงทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับผลได้จากการละเมิดกฎหมาย การเพิ่มต้นทุนโดยการใช้มาตรการอื่น เช่น การนำผู้กระทำผิดส่งฟ้องต่อศาลให้ศาลเป็นผู้พิจารณาการลงโทษว่าจะปรับหรือจำคุกหรือ

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>ดำเนินการอย่าง ต่อเนื่อง ในทุกพื้นที่ โดยเพิ่มความถี่ในการ กวดขันจับกุม</p> <p>3. การดำเนินการกับ ผู้กระทำความผิดซ้ำๆ อย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่ม บทลงโทษสำหรับผู้ ที่กระทำความผิด ซ้ำซาก ตลอดจน การ นำเอามาตรการตัด คะแนน การพักการใช้ ใบอนุญาตขับขี่ การ ทบทวนการขยายอายุ นี้อยอมให้สำหรับการ ออกใบอนุญาตขับขี่ และมาตรการการออก ใบอนุญาตขับขี่แบบ ลำดับขั้น (Graduated Licensing)</p>	<p>ประชาชนให้มีความไม่ เห็นแก่ตัวเอง</p>	<p>ทั้งจำและปรับ เท่าไหร่ หรือจะสั่ง ยึด หรือพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ หรือให้ผู้กระทำความ ผิดนั้นเข้าไปอบรมใน โรงเรียนที่ให้ ความรู้เกี่ยวกับกฎ จราจร</p>
<p>2. ยุทธศาสตร์ ด้านวิศวกรรม การจราจร (Engineering)</p>	<p>ผลการศึกษา ให้ ความสำคัญกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ไฟฟ้าแสงสว่าง บนท้องถนน 2. การเพิ่ม สัญญาณไฟจราจร ตามปากซอย 3. การติดกล้อง วงจรปิดตามแยก ต่างๆ เพื่อการ ควบคุมการเคลื่อน ตัวของการจราจร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ประสานงานกับ หน่วยงานที่มีหน้าที่ โดยตรงให้ฝึกอบรม ตำรวจจราจร บุคลากรท้องถิ่นในการ ตรวจสอบความ ปลอดภัยทางถนนใน ระดับท้องถิ่น การ วิเคราะห์จุดเสี่ยง และ การแก้ปัญหา การจราจรเบื้องต้นใน ระดับท้องถิ่น 	<p>ความคิดเห็นของ เจ้าหน้าที่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ต้องการให้มีการ ปรับปรุงสภาพพื้นผิว การจราจรที่เป็น ปัญหา 2. ควรให้ศูนย์ ควบคุมการจราจร ควบคุมอยู่และเป็นการ บริหารของศูนย์ การจราจรโดยตรง ไม่ใช่อยู่หน่วยงานอื่น 	<ol style="list-style-type: none"> 1. หน่วยงานที่ บังคับใช้กฎหมาย จราจรควรมีการ แลกเปลี่ยนข้อมูล แก่หน่วยงาน วิศวกรรมจราจร เนื่องจากเป็น หน่วยงานที่มีข้อมูล เบื้องต้นเกี่ยวกับ สถิติต่างๆ เกี่ยวกับ งานด้านจราจร 2. เมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>4. ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ</p> <p>5. ระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนพื้นผิวการจราจร</p>	<p>2. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการชี้แจงข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย และการเสนอความเห็นในการจัดลำดับความสำคัญในการแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงภายในพื้นที่ รวมถึงการให้การสนับสนุนท้องถิ่น โดยเฉพาะถนนสายรองในการนำเทคนิคการสงบจราจร (Traffic Calming) มาใช้เพื่อความปลอดภัยในชุมชน</p> <p>3. นำเสนอข้อมูลการจราจรในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งช่วงปกติและเร่งด่วนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบในการปรับปรุง ขยายติดพื้นผิวการจราจรใหม่ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร</p> <p>4. การนำเสนอข้อมูลการจราจรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตรงในการติดตั้งปิด</p>	<p>3. ควรมีการนำสัญญาณไฟจราจรแบบตัวเลขวิ่งมาใช้เพื่อลดความเครียดและลดอุบัติเหตุ</p> <p>4. การนำกล้องวงจรปิดมาใช้ในทุกทางแยก เพื่อที่จะบันทึกผู้กระทำผิด</p>	<p>ขึ้น และพบว่างานวิศวกรรมจราจรเป็นสาเหตุให้เจ้าหน้าที่แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบปรับแก้ไขทันที</p> <p>3. ควรมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานด้านวิศวกรรมจราจรและเจ้าหน้าที่ ทำการตรวจสอบว่าจุดใดมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย วิเคราะห์ถึงสาเหตุว่าเกิดจากผิวจราจรหรือผิวสภาพพื้นที่ดังกล่าวเป็นจุดอับในการมองเห็นเพื่อนำมาแก้ไขต่อไป</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>เปิด สัญญาณไฟจราจรให้มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจรทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงการแจ้งจุดเสียของสัญญาณไฟจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างบนพื้นผิวจราจร</p> <p>5. การสนับสนุนมาตรการการเสริมสร้างแรงจูงใจให้แก่ภาคส่วนต่างๆ ในการร่วมรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>6. เสนอข้อมูลเพื่อการผลักดันการจัดทำประเมินผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Import Assessment) ในโครงการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อปริมาณรถยนต์ในการสัญจรสูงที่จะมีผลกระทบต่อชุมชน และการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร</p>		

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
<p>3. ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)</p>	<p>ผลการศึกษา ให้ความสำคัญกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การให้บริการข้อมูลเส้นทาง การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึง ความร้ายแรงของ อุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถที่กระทำผิด กฎหมาย 2. การแจ้ง ประชาศหรือการ ประชาสัมพันธ์ให้ ประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับ การบังคับใช้ กฎหมายเกี่ยวกับผู้ ขับขี่ที่กระทำผิด กฎหมาย 3. การแจ้งให้ ทราบถึงมาตรการ และบทลงโทษของ การขับขี่ที่ผิด กฎหมาย การจราจร 4. การรณรงค์การ จัดระเบียบ การจราจร ว่ามี ส่วนสำคัญต่อการ ลดการเกิด อุบัติเหตุ การจราจร 5. การจัดอบรม 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การให้ความรู้ที่ ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้ รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ในโรงเรียนและบุคคล ทั่วไป 2. การรณรงค์ของ องค์กรต่างๆใน ลักษณะของการ รับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ต่อกลุ่มเสี่ยงในการใช้ รถใช้ถนนอย่าง ปลอดภัย 3. การปรับเปลี่ยน ทักษะคิดและความ เข้าใจต่อการจัดการ ความปลอดภัยทาง ถนน โดยเจ้าหน้าที่ ตำรวจต้องวาง แนวทางที่สนับสนุนต่อ การบริหารจัดการ เผยแพร่ความรู้ด้าน ความปลอดภัยทาง ถนนอย่างสม่ำเสมอ 4. การปรับเปลี่ยน พฤติกรรมและการ สร้างบรรยากาศที่ สนับสนุนการทำงาน ด้านการบังคับใช้ กฎหมาย โดยส่งเสริม การจัดทำโครงการใน ระดับชุมชน 	<p>ความคิดเห็นของ เจ้าหน้าที่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ควรมีการให้ ความรู้ (อบรม) เกี่ยวกับวินัย การจราจรแก่ ประชาชนในพื้นที่ โดยการร่วมมือกับ หน่วยงานท้องถิ่น 2. ควรบรรจุ กฎระเบียบการใช้รถ ใช้ถนน ให้อยู่ใน หลักสูตรการเรียน การสอนทุกระดับชั้น ตั้งแต่ระดับ ประถมศึกษาจนถึง ระดับอุดมศึกษา โดยการสอนเน้นการ ปฏิบัติจริงควบคู่ไป กับทฤษฎี 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ประชาสัมพันธ์ งานสืบสวน อุบัติเหตุจากการ ชนส่งและจราจร ต่อหน่วยที่ เกี่ยวข้องที่ทำงาน ด้านป้องกันและ บรรเทาอุบัติเหตุ จราจรรวมถึง ประชาชนทั่วไป เพิ่มขึ้น เพื่อให้ เข้าใจการทำงานของ หน่วยสืบสวน สอบสวนมากขึ้น 2. ถ่ายทอดความรู้ วิธีเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุเพื่อการ สืบสวนอุบัติเหตุ เชิงลึกแก่ หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่ง อาจทำได้ในรูปแบบ ของ การฝึกอบรม การ จัดทำคู่มือ หรือ แผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ 3. จัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหา แนวทางความ ร่วมมือระหว่าง หน่วยสืบสวน อุบัติเหตุฯ กระทรวง

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	และให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน/สถานศึกษา ช่วยสร้างวินัยการจราจร	(community-base action) ในการบังคับใช้กฎหมายด้วยกลไกการลงโทษทางสังคม (Social Sanction) เช่น การประณาม การกีดกันจากสังคม 5. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยใช้การเข้าร่วมส่งเสริมศักยภาพด้านการเผยแพร่ ความรู้ ประชาสัมพันธ์ การควบคุมอุบัติเหตุ		สาธารณสุข โรงพยาบาล สถาบันอุดมศึกษา ต่างๆ และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้ งานสืบสวน อุบัติเหตุจราจร ทางบกสามารถ ดำเนินการต่อไปได้ อย่างมี ประสิทธิภาพ 4. การประสาน ความร่วมมือจาก หลายหน่วยงานใน การสืบสวน ซึ่ง ควรจะจัดตั้งโดย เป็นความร่วมมือ จากหลาย หน่วยงาน เพื่อ สร้างความโปร่งใส ในกระบวนการเก็บ รวบรวมหลักฐาน อีกทั้งยังเป็นการ สร้างความเชื่อมั่น ให้แก่คู่กรณีที่มีต่อ เจ้าหน้าที่ตำรวจว่า ดำเนินการอย่าง บริสุทธิ์ยุติธรรม 5. เพิ่มบทเรียน หรือหัวข้อการ เรียนในระดับ มัธยม อุดมศึกษา

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
				ให้เป็นความรู้พื้นฐานของทุกคน ไม่เฉพาะผู้ที่สนใจ แต่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต การประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจในกระบวนการดำเนินการเมื่อกระทำผิด การจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่แก่ประชาชนทั่วไป
4.ยุทธศาสตร์ บริการทาง การแพทย์ ฉุกเฉิน (Emergency medical service)	ผลการศึกษา ให้ความสำคัญกับ 1. ความทันสมัยของอุปกรณ์เครื่องมือ ของโรงพยาบาล 2. ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ 3. การอำนวยความสะดวกให้โรงพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุ จราจรด้วยความรวดเร็ว 4. โรงพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้การเคลื่อนย้าย	1. การสร้างเครือข่ายบุคลากรสนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉินโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติ เพื่อที่จะนำข้อมูลมาประเมินผลในการวางแผนการสร้างเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพในการลดทอนความรุนแรงของอุบัติเหตุ การจราจร 2. การประสานข้อมูลของเครือข่ายหน่วยกู้ภัยกู้ชีพฉุกเฉินในการเข้าถึงที่เกิดเหตุกับสถานพยาบาล การฝึกอบรมการรวบรวม	ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ 1. เมื่อเกิดอุบัติเหตุควรนำผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด เพื่อลดการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ 2. ควรมีการซ้อมแผนในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยเมื่อเกิดอุบัติเหตุอย่างสม่ำเสมอ	1. มีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อขอเส้นทางในการเข้าถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว เพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ 2. จัดการประชุมสัมมนา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบปัญหาอุปสรรค แล้วหาทางแก้ไขเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	ผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ	<p>หลักฐานเบื้องต้น และการเก็บข้อมูลของผู้บาดเจ็บที่เกิดเหตุ เพื่อสร้างระบบการกู้ภัยกู้ชีพให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพในการทำงาน</p> <p>3. การประสานงานระหว่างหน่วยกู้ภัยกู้ชีพฉุกเฉินและสถานพยาบาลในการอบรมวิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การดูแลผู้ป่วยก่อนนำส่งสถานพยาบาล การซ้อมการกู้ชีพตามสถานการณ์จำลองต่างๆ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ในการดูแลฝูงชน และการป้องกันพื้นที่เกิดเหตุ เพื่อป้องกันการสูญหายหรือถูกทำลาย</p> <p>หลักฐาน</p> <p>4. การประสานงานกับสถานพยาบาลในการรับแจ้งผลการรับตัวผู้บาดเจ็บ ตลอดจนการเก็บรวบรวมหลักฐานเพิ่มเติมทางการแพทย์ ประกอบสำนวนสอบ</p>		

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>5. การจัดสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างหน่วยงานด้านการช่วยเหลือฉุกเฉินทั้งภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคประชาสังคมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ผลกระทบ</p> <p>6. การส่งเสริมสนับสนุนและการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนเอง ที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมท้องถิ่น</p>		
<p>5. ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information)</p>	<p>ผลการศึกษา ให้ความสำคัญกับ</p> <p>1. การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร และการทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจร</p>	<p>1. ประสานงานในการพัฒนา ระบบการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย การสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล การบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุที่มีต่อ</p>	<p>ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่</p> <p>1. ควรมีช่องทางให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้เสนอแนะแนวทางการในด้าน การจราจร เพื่อจะได้นำข้อเสนอแนะจากประชาชนมาทำการปรับปรุงและแก้ไขด้านการจราจร</p> <p>2. การประเมินผล</p>	<p>1. ให้มีการร่วมมือกันระหว่างในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้ง ภาครัฐ ประชาชน และเอกชนในการหาข้อควรปรับปรุงแก้ไข และยังได้ตรวจสอบการทำงาน ถ่วงดุลอำนาจซึ่งกัน อีก ทั้งยังเพิ่ม</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>อย่างสม่ำเสมอ</p> <p>2. การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์</p> <p>3. การสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถ มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพความปลอดภัยทาง การจราจรเพื่อลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<p>ความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อม</p> <p>2. การติดตามและประเมินผลกลุ่มเสี่ยงโดยปกติแล้วผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังอย่างยิ่งยวด โดยประสานการทำงานในการวิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผลด้วยการดำเนินกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์</p> <p>3. การเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสารสนเทศ เพื่อการตัดสินใจในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหา ได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง</p> <p>4. การประสานงานกับท้องถิ่น ในภาคส่วนต่างๆ ในการดำเนินการอย่างเป็นระบบทั้งการวิจัยติดตาม และประเมินผล การบริหารจัดการระบบการให้ความช่วยเหลือ</p>	<p>ร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ แขวง การทาง เทศบาล โรงพยาบาล ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน</p>	<p>ประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวก ยุติธรรมด้าน</p> <p>2. นำข้อมูลที่ได้จากทุกหน่วยงานทุกภาคส่วนมาทำการวิเคราะห์เพื่อหาข้อบกพร่องแล้วนำไปแก้ไขจากนั้นมีการแจ้งหรือรายงานให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบในทุกทาง</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>แก่ผู้บาดเจ็บ</p> <p>มาตรการสร้างแรงจูงใจในการป้องกันและการลดทอนความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>5. การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางการจราจร เพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบทและปัญหาท้องถิ่น การเสนอข้อกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับคน ถนน ยานพาหนะ และระเบียบในการใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัย</p>		

ส่วนแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการควบคุมอุบัติเหตุ มีข้อเสนอแนะดังนี้

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
1. การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบ	ผลการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยการจราจรในด้าน	1. เมื่อมีผู้กระทำความผิด ควรทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความสำนึก เพื่อให้ผู้กระทำผิด สูญเสีย	ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้ 1. มีการเพิ่มอุปกรณ์และเทคโนโลยี ตามจุด	<ul style="list-style-type: none"> แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจาก

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>ต่างๆ ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว 2. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีสวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 3. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีขับรถขณะมีเมามาสุราหรือของเมา 4. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีผิดแปลงสภาพรถ 5. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนที่ผิดกฎหมาย 6. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอด 7. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีรถที่ฝ่าฝืนสัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 8. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กรณีขับรถฝ่าฝืน 	<p>เวลาที่จะไปดำเนินกิจกรรมอื่นๆ เพื่อหลังจากนี้ผู้กระทำ ความผิดจะไม่กระทำ ความผิดซ้ำอีก</p> <p>2. เมื่อ มี ผู้ กระ ทำ ความผิดถูกจับกุมและ ออก ใบ สั่ง ควร มี ขั้นตอนการดำเนินการชำระเงิน โดยการ กำหนดให้มีการชำระเงินในช่วงระยะเวลาที่สั้นลง เพื่อสร้างความลำบากให้แก่ผู้กระทำ ความผิด</p> <p>3. มีการประสานกับกรมการขนส่งทางบก ในการเข้มงวดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อสร้างวินัยในการขับขี่</p>	<p>แยกที่มีเพิ่มมากขึ้น เพื่อช่วยลดการกระทำ ความผิดด้าน การจราจร</p> <p>2. ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้มากขึ้น ตามอัตราส่วนต่อประชาชนในแต่ละพื้นที่</p> <p>3. ควรลดค่าสินบนนำจับ ความผิดที่เป็น ความผิดด้านกฎระเบียบ แต่เพิ่มสินบนนำจับ ความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย</p> <p>4. มีการนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการพักใบอนุญาต ใบขับขี่ การอบรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำ ความผิดอย่างเคร่งครัดและเข้มงวด</p>	<p>ผลกระทบภายนอก (externalities)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การปรับปรุงกฎหมายโดยทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำ ความผิด 2. การเพิ่มต้นทุนโดยการใช้นโยบายอื่น <ul style="list-style-type: none"> ● แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำ ความผิด เนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสที่ลดต่ำลง <ol style="list-style-type: none"> 1. การกวดขันบังคับใช้กฎหมายต้องเป็นการกระทำที่ผิดซึ่งหน้า มีหลักฐานชัดเจนที่เป็นเหตุให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการกระทำ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย อาทิ การขับแข่งในที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง หรือการแข่งเมื่ออยู่ในทางโค้งขึ้นสะพาน ซึ่งเป็น

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>สัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด”</p> <p>9. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดในที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร</p> <p>10. การกวดขันผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดและตรวจค้นตัว</p>			<p>อันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ เมื่อไม่สามารถหาหลักฐานมายืนยันการกระทำ</p> <p>ความผิดได้ ก็ยอมไม่สามารถจับกุมลงโทษได้ หรืออีกนัยหนึ่งคือ ถึงแม้ต้นทุนการลงโทษจะสูงแต่โอกาสในการถูกจับกุมต่ำ หากประสงค์ที่จะสร้างความ</p>
<p>2.การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบในกรณีความผิดที่เป็นการกีดกันอันตราย</p>	<p>ผลการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยการจราจรในด้านต่างๆ ได้แก่</p> <p>1. การกวดขันผู้ขับขี่ที่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น...</p> <p>2. การกวดขันผู้ขับขี่ที่ตาม</p>	<p>1. การลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จำต้องได้สัดส่วนกับภัยอันตรายหรือความเดือดร้อนของการกระทำความผิดอัตราโทษปรับของความผิดนั้นมีอัตราในจำนวนเงินที่เล็กน้อยไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบหรือมีความระมัดระวังมากขึ้น</p> <p>2. ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร</p>	<p>ยุติธรรม ควรต้องสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของกระทำความผิดในการกำหนดบทลงโทษ เพราะถึงอย่างไรก็ตามผู้ที่มีฐานะดีย่อมสามารถแบกรับต้นทุนการลงโทษ (ค่าปรับ) ได้ดีกว่าผู้ที่มีฐานะยากจนแนวทางข้อเสนอแนะในการสร้างความยุติธรรมทางการจราจรในกรณีดังกล่าวนี้จำเป็นต้องเพิ่มต้นทุนการถูก</p>	

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาจราจรหรือเครื่องหมายจราจร.... 3. การกวดขันผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 10 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีเครื่องยนต์ที่มีก๊าซ ผุน ควัน ละของเคมี หรือสิ่งที่เป็นพิษหรืออันตราย.... 4. การกวดขันผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง....	ทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดในทางปกครองดังนั้นควรที่จะนำมาตรการทางการปกครองมาใช้ในการที่จะป้องกันแก้ไขให้ผู้กระทำความผิดเรียนรู้ที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคม และเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้ใช้ความระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงในการที่จะเกิดผลเสียหายดังกล่าวต่อความปลอดภัยและความ เป็นระเบียบจราจรมากกว่าเดิม การลงโทษปรับอันเป็นการข่มขู่ปราบปรามเพียงอย่างเดียวไม่สามารถป้องกันการกระทำความผิดเกี่ยวกับจราจร		ลงโทษของผู้กระทำผิดที่มีฐานะดีโดยการสร้างต้นทุนค่าเสียโอกาสทางด้านเวลา อาทิ ต้องไปชำระค่าปรับด้วยตนเองที่สถานีตำรวจ หรือการกระทำความผิดซ้ำจำเป็นต้องลิดรอนสิทธิในการใช้ใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการใช้การลงโทษด้วยการบริการสังคมแทนการชำระค่าปรับ
				<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการกำกับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่อย่างเหมาะสม 1. เจ้าหน้าที่มุ่งเน้นในการบังคับใช้กฎหมายเฉพาะการกระทำความผิดที่เป็นการผิดระเบียบหรือเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นหลัก เพราะเป็นความผิดซึ่งหน้า มีหลักฐานการกระทำผิดที่

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
				<p>สมบูรณ์ แต่สำหรับการกระทำ ความผิดที่เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตราย และการกระทำความผิดโดยประมาท ซึ่งเป็นความผิดร้ายแรง อันอาจก่อให้เกิดอันตราย รวมถึงการขับขี่ที่ขาดสติหรือมีการใช้สารเสพติดก่อนขับขี่ ที่มีความยุ่งยากในการรวบรวมหลักฐาน จึงไม่มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง</p> <p>2. การใช้ดุลยพินิจเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงและไม่ร้ายแรง ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในการใช้ดุลยพินิจที่ผิดพลาด และก่อให้เกิดช่องทางในการทุจริตกินสินบน เป็นเหตุให้ใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพและความเป็นธรรมได้</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
				<ul style="list-style-type: none"> ● การใช้มาตรการเสริมในการยับยั้งการกระทำความผิด 1. การลงโทษโดยการให้อบรมความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เพราะผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดจะมีความรู้ความเข้าใจต่อกฎจราจรในระดับหนึ่งขณะที่ไปสอบขอใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น หลังจากได้ใบอนุญาตขับขี่แล้วก็มักจะละเลยหรือลืมเลือนกฎจราจรจึงทำให้มีการกระทำความผิด
3.การกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท	<p>ผลการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรความคิดเห็นในด้านการกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก</p>			

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	ยุติธรรมด้านงานจราจร			

สำหรับแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการดำเนินคดี

จราจรมีข้อเสนอแนะดังนี้

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
1.การดำเนินคดีจราจรขณะเกิดเหตุ	ผลการศึกษาพบว่า 1. เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วสามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน 2. เจ้าพนักงานมีอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานครบถ้วน 3. เจ้าพนักงานมีประสบการณ์และมีความละเอียดรอบคอบในการเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ 4. เจ้าพนักงานมีการประสานงานกับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือ	<ul style="list-style-type: none"> ด้านผู้ใช้นบน <p>1. ควรดำเนินการรณรงค์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นภัยจากการที่มีพฤติกรรมเสี่ยงขณะขับขี่ที่สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ2. การสร้างพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องแก่เยาวชนมีความจำเป็น ถึงควรผนวกหลักสูตรการใช้รถและถนนอย่างถูกวิธีเข้าไปยังระบบศึกษา</p> <p>3. ควรมีกฎหมายบังคับให้มีการตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์ยากล่อมประสาทหรือสารเสพติดในเลือดของผู้ขับขี่ที่มีผู้ได้รับการบาดเจ็บทุกรายทั้งที่มีคู่กรณีและไม่มี</p>	<p>ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้</p> <p>1. มีการเพิ่มอุปกรณ์และเทคโนโลยี ตามจุดแยกที่มีเพิ่มมากขึ้น จะช่วยลดการกระทำความผิดด้านการจราจร</p> <p>2. ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้มากขึ้นตามอัตราส่วนต่อประชาชนในแต่ละพื้นที่ ควรลดค่าสินบนนำจับความผิดที่เป็นความผิดด้านกฎระเบียบ แต่เพิ่มสินบนนำจับความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย มีการนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการพักใบอนุญาตใบขับขี่ การอบรม</p>	<p>1.ให้มีหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะมารับผิดชอบที่ไม่ใช่ สตช. ไม่เช่นนั้นจะมีคดีได้</p> <p>2.ให้ศาลเป็นผู้ตัดสินในการสั่งให้บำเพ็ญประโยชน์</p> <p>3.ให้จ่ายค่าปรับเพิ่มเมื่อมีการกระทำความผิดผู้กระทำความผิด</p> <p>4. ให้นำโทษอย่างอื่นมาใช้แทนการจ่ายค่าปรับ เช่น การคุมประพฤติและให้มีการใช้โทษควบคู่กับการเปรียบเทียบปรับควรเป็นการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้กระทำความผิดเกิดความกลัวไม่</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>ผู้บาดเจ็บอย่าง ทันตแพทย์เป็นการ ลดความสูญเสียใน ชีวิต เป็นส่วนหนึ่ง ของการอำนวยความสะดวก ด้าน คดีจราจร</p> <p>5. เจ้าพนักงานเก็บ หลักฐานจากพยาน บุคคลครบถ้วนใน ที่เกิดเหตุช่วย อำนวยความสะดวก ด้านคดี จราจร</p> <p>ความเห็นของผู้ใช้รถ ใช้ถนนขณะเกิด เหตุคดีจราจร ได้แก่</p> <p>1. เจ้าพนักงานเก็บ หลักฐานจาก เอกสาร อาทิ เอกสารถือครอง รถ ใบอนุญาตขับขี่ ครบถ้วนในที่เกิด เหตุช่วยอำนวยความสะดวก ด้าน คดีจราจร และมี ความรอบคอบใน การเก็บหลักฐาน จากพยานวัตถุ อาทิ สภาพรถ รอยเปื้อน สภาพ</p>	<p>คูกรณี</p> <ul style="list-style-type: none"> ด้านยานพาหนะ <ol style="list-style-type: none"> การขาดระบบการ ตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้ ที่ดีจากผู้ประกอบการ และหรือคนขับรถ ควรมีการศึกษา ความเป็นไปได้ในการ นำระบบการตรวจ สภาพรถก่อนใช้และ การรายงานผลการ ตรวจสอบมาใช้กับรถ ส่วนบุคคลและรถ ขนส่งสาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> ด้านปรับปรุงถนน และสภาพแวดล้อม ข้างทาง <ol style="list-style-type: none"> การให้ความสำคัญ สำคัญกับงาน บำรุงรักษาถนน และ การตรวจสอบความ ปลอดภัยทางถนน <p>2. ระบบซ่อมสัญญาณไฟ จราจรที่ไม่ทันการณ เครื่องหมายจราจรไม่ สมบูรณ์ ระยะมองเห็น ถูกบดบัง และผิวทาง ลื่น เป็นต้น</p> <ol style="list-style-type: none"> ควรให้ความสำคัญ สำคัญในด้าน งบประมาณในการ บำรุงรักษา การตรวจ 	<p>ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ กระทำความผิด อย่างเคร่งครัดและ เข้มงวด</p>	<p>กระทำผิดอีก และ เป็นการแก้ไข ปัญหาเรื่องรายได้ ของประชาชนใน แต่ละพื้นที่ที่จะ นำมาใช้อ้างเรื่อง การลดค่าปรับกับ ผู้ที่มีรายได้น้อย</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>ถนน ช่วยให้การทำ สำนวนคดีมีความ ยุติธรรม</p> <p>2. มีการ ประสานงานกับ หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อช่วยเหลือ ผู้บาดเจ็บอย่าง ทันที่</p> <p>3. เจ้าพนักงาน มาถึงที่เกิดเหตุ อย่างรวดเร็ว สามารถเก็บ หลักฐานในที่เกิด เหตุ</p> <p>4. มีการเก็บ หลักฐานจากพยาน บุคคลครบถ้วนใน ที่เกิดเหตุ</p> <p>5. มีการแจ้งข้อ กล่าวหาแก่ผู้ถูก กล่าวหาให้ รับทราบ และมี การแจ้งข้อ กล่าวหาแก่ผู้ถูก กล่าวหาให้ รับทราบ</p> <p>6. มีการไกล่เกลี่ย ตกลงกันระหว่าง คู่กรณี ในกรณีที่ไม่ มีการบาดเจ็บ สาหัสของคู่กรณี</p>	<p>ความปลอดภัยทาง ถนนและการแก้ไขให้ ถนนปลอดภัยมากขึ้น</p>		

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
2. ดำเนินคดี ภายหลังการเกิด เหตุคดีจราจร	<p>ผลการศึกษา ปฏิบัติงานของ พนักงานสอบสวน ในการรวบรวม สำนวนเพื่อส่งให้ อัยการสั่งฟ้อง พบว่า</p> <p>1. การดำเนินการ ของตนเองเป็นไป ด้วยความรอบคอบ และเที่ยงธรรม และรวดเร็ว โดย เป็นไปตาม หลักฐานที่ปรากฏ โดยไม่ต้องอยู่กับ ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือเอื้อประโยชน์ ให้กับผู้ใดผู้หนึ่ง</p> <p>2. พนักงาน สอบสวนทำ สำนวนตาม พยานหลักฐานที่ รวบรวมได้อย่างไม่ มีอคติ มีความ ตั้งใจในการปฏิบัติ หน้าที่ การปฏิบัติ หน้าที่เป็นไปอย่าง เสมอภาคเท่าเทียม กันกับประชาชนทุก คน</p> <p>3. มีการเอาใจใส่ ในการทำงานและ เร่งรัดการทำคดี</p>		<p>ที่ประชุมมี ข้อเสนอแนะให้</p> <p>1. มีหน่วยงานหรือ องค์กรเฉพาะมา รับผิดชอบที่ไม่ใช่ สตช. ไม่เช่นนั้นจะมี อคติได้</p> <p>2. มีการเสนอให้ศาล เป็นผู้ตัดสินในการสั่ง ให้บำเพ็ญประโยชน์</p> <p>3. มีการเสนอให้จ่าย ค่าปรับเพิ่มเมื่อมีการ กระทำผิดซ้ำของ ผู้กระทำความผิด</p> <p>4. ไม่มีกฎหมายที่ เข้มงวดพอที่จะให้ผู้มี คุณสมบัติภักดีที่จะ กระทำผิด</p> <p>5. มีการเสนอแนะให้ นำโทษอย่างอื่นมาใช้ แทนการจ่ายค่าปรับ เช่น การคุมประพฤติ และให้มีการใช้โทษ ควบคู่กับการ เปรียบเทียบปรับ</p> <p>6. ควรเป็นการ บังคับใช้กฎหมายให้ ผู้กระทำผิดได้เกิด ความหยาบช้า</p> <p>7. เสนอแนะให้ลด ระยะเวลาในการ ดำเนินคดี เพราะ ปัจจุบันระยะเวลา</p>	<p>1. ลดระยะเวลาใน การดำเนินคดี เพราะปัจจุบัน ระยะเวลาดำเนิน คดีใช้ระยะ เวลานาน พอสมควร</p> <p>กระบวนการหลัง คำพิพากษามีการ ควบคุมอย่าง เข้มงวด เพราะ ผู้กระทำผิดกลับมา กระทำผิดซ้ำอีก</p> <p>2. ควรมีการเพิ่ม โทษหรือให้ทำงาน สาธารณะ ประโยชน์มากขึ้น</p> <p>3. ให้ปรับในอัตรา โทษสูงสุดหาก ผู้กระทำความผิด อยู่ในระหว่าง ต้องโทษ</p> <p>4. แก้ไขขั้นตอน การดำเนินคดีใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การสอบสวน ผัดฟ้อง ฝากขัง จะทำให้ การพิจารณาคดี และพิพากษาในคดี ความผิดจราจร เป็นไปอย่าง รวดเร็วกว่าที่ เป็นอยู่ในปัจจุบัน</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทนไม่แสวงหาผลประโยชน์จากประชาชน</p> <p>4. มีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ มีความสุภาพและมีการวางตัวที่เหมาะสม</p>		<p>ดำเนินการใช้ระยะเวลาเวลานานพอสมควร</p> <p>8. กระบวนการหลังคำพิพากษามีการควบคุมอย่างเข้มงวด เพราะผู้กระทำผิดกลับมาก่อทำผิดซ้ำอีก</p> <p>9. ควรมีการเพิ่มโทษหรือให้ทำงานสาธารณะประโยชน์มากขึ้น และเสนอให้ปรับในอัตราโทษสูงสุดหากผู้กระทำผิดอยู่ระหว่างต้องโทษ</p>	<p>และอาจทำให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยศาล ทำให้เกิดความเชื่อถือในความยุติธรรมรวมทั้งการลดขั้นตอนการดำเนินคดีดังกล่าว</p> <p>ยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการเพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรมีความรวดเร็ว</p>

กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัย “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนด้านการจราจร” จัดทำโดย ผศ.ดร.นิสิต พันธมิตร และคณะ ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณการวิจัยโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ทั้งนี้ เพื่อศึกษาปัจจัยด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีจราจร ในการสร้างประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรของตำรวจจราจร

โครงการนี้ได้ดำเนินการมาตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ.2554 โดยได้มีการดำเนินการสำรวจรวบรวมข้อมูล การสัมมนาระดมความคิดเห็นทั้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และประชาชนทุกภาคส่วน เพื่อรวบรวมข้อมูลอย่างรอบด้านจนนำไปสู่ข้อสรุปในการบูรณาการแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนด้านการจราจร

คณะผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าข้อสรุปที่ได้จากการศึกษาจะนำไปสู่การดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมในการกำหนดนโยบาย ตลอดจนแนวทางการปฏิบัติทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนด้านการจราจรต่อไป

ท้ายที่สุดนี้คณะผู้วิจัยขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประชาชนทุกภาคส่วนในการให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลและเข้าร่วมสัมมนาระดมความคิดเห็น และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่สนับสนุนงบประมาณในการวิจัยครั้งนี้

คณะผู้วิจัย

24 ธันวาคม 2555

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
บทสรุปผู้บริหาร	ช
คำนำ	ล
สารบัญ	ว
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 หลักการและเหตุผล	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	2
1.3 ประเด็น / โจทย์การวิจัย	3
1.4 แผนดำเนินงานของโครงการ	3
1.5 กรอบการดำเนินงาน	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 แนวคิดและทฤษฎีการบริหารจัดการจราจร	7
2.2 แนวคิดและทฤษฎีของการควบคุมอุบัติเหตุ	11
2.3 แนวคิดและทฤษฎีของการดำเนินคดีจราจร	19
2.4 แนวความคิดการศึกษากการกระทำความผิดการจราจร ในเชิงเศรษฐศาสตร์อาชญากรรม	27
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	43
3.1 กรอบแนวคิด	43
3.2 ขอบเขตในการศึกษา	47
3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	48
3.4 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	50
บทที่ 4 การบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีด้านการจราจรในการเสริมสร้างความมี ประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร	54

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
4.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	54
4.2 การศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารงานจราจรในส่วนของ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานกับการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการ	76
4.3 การศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพ ในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร และสามารถตอบสนองต่อ ความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ	99
4.4 การดำเนินคดีด้านการจราจร เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ความยุติธรรม	109
บทที่ 5 แนวทางการสร้างประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจร การควบคุม อุบัติเหตุจราจรการดำเนินคดีด้านจราจร และการบูรณาการเพื่อการ กำหนดแนวทางในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร	123
5.1 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจร	123
5.2 แนวทางการสร้างความมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร	129
5.3 การดำเนินคดีด้านจราจร	136
5.4 แนวทางการสร้างประสิทธิภาพการดำเนินคดีด้านจราจร	137
5.5 แนวทางในการบูรณาการด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจรเพื่อสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ความยุติธรรมด้านงานจราจรของตำรวจ	141
5.6 สรุปแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านจราจร	148
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	169
6.1 บทสรุป	169
6.2 ข้อเสนอแนะ	188
บรรณานุกรม	195
ภาคผนวก 1	198
ภาคผนวก 2	207

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในปี พ.ศ.2544–2554	1
ตารางที่ 1.2 แสดงแผนดำเนินงานของโครงการ	3
ตารางที่ 4.1 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย	78
ตารางที่ 4.2 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมจราจร	80
ตารางที่ 4.3 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการให้ความรู้/การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	82
ตารางที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน	85
ตารางที่ 4.5 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการประเมินผล	87
ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการกวดขันวินัยจราจร	108
ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ความคิดเห็นขณะเกิดอุบัติเหตุ	113
ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน หลังเกิดเหตุคดีจราจร	121
ตารางที่ 5.1 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ด้านการบริหารงานจราจร	148
ตารางที่ 5.2 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ด้านการควบคุมอุบัติเหตุ	159
ตารางที่ 5.3 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ด้านการดำเนินคดีจราจร	164

สารบัญญัปรูปภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 1.1 กรอบการดำเนินงาน	5
แผนภาพที่ 3.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา	44
แผนภาพที่ 4.1 แสดงข้อมูลทั่วไปของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	55
แผนภาพที่ 4.2 แสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้รถใช้ถนน	56
แผนภาพที่ 4.3 แสดงข้อมูลทั่วไปของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน	58
แผนภาพที่ 4.4 แสดงข้อมูลทั่วไปของพนักงานสอบสวน	60
แผนภาพที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจความคิดเห็นในการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร	62
แผนภาพที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีต่อวิศวกรรมจราจร	63
แผนภาพที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีต่อการให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	64
แผนภาพที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีต่อการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน	65
แผนภาพที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีต่อการประเมินผล	66
แผนภาพที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้นถนนต่อ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายจราจร	70
แผนภาพที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้นถนนต่อการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในด้านวิศวกรรมจราจร	71
แผนภาพที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้นถนนต่อการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	72
แผนภาพที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้นถนนต่อการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน	73
แผนภาพที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการการประเมินผล	74

สารบัญญรูปภาพ (ต่อ)

	หน้า
แผนภาพที่ 4.15 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจ ของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย	77
แผนภาพที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจ ของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมจราจร	79
แผนภาพที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการให้ความรู้/การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	81
แผนภาพที่ 4.18 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน	84
แผนภาพที่ 4.19 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการประเมินผล	86
แผนภาพที่ 4.20 ระดับความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร	92
แผนภาพที่ 4.21 แสดงวิธีปฏิบัติในการกวดขันวินัยจราจร	95
แผนภาพที่ 4.22 แสดงความคิดเห็นด้านการกวดขันวินัยจราจร	98
แผนภาพที่ 4.23 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการกวดขันวินัยจราจร	104
แผนภาพที่ 4.24 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานความคิดเห็นขณะเกิดอุบัติเหตุ	111
แผนภาพที่ 4.25 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานหลังเกิดเหตุคดีจราจร	115
แผนภาพที่ 4.26 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานความเที่ยงตรงในการสอบสวน	119

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุการจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ในประเทศไทย จากข้อมูลตำรวจแห่งชาติพบว่า แนวโน้มของจำนวนอุบัติเหตุการจราจรมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจาก 77,616 ครั้งในปี พ.ศ.2544 เพิ่มขึ้นเป็น 24,530 ครั้งในปี พ.ศ.2547 หรือเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 60 ภายในช่วงเวลาเพียง 3 ปี จนรัฐบาลต้องประกาศ “การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนน” ให้เป็นวาระแห่งชาติในปี พ.ศ. 2548 เพื่อลดความสูญเสียทางด้านชีวิตและทรัพย์สิน และผลจากการยกระดับการแก้ไขปัญหาให้เป็นวาระชาตินั้น มีผลทำให้จำนวนอุบัติเหตุการจราจรลดลงตามลำดับ โดยในปี พ.ศ.2551 มีจำนวนการเกิดทั้งสิ้น 88,713 ครั้ง หรือลดลงกว่าร้อยละ 28 อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าสถิติจำนวนอุบัติเหตุลดลงกว่าร้อยละ 28 เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเวลาเดียวกันกลับลดลงเพียงร้อยละ 18 เท่านั้น (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1.1 แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในปี พ.ศ.2544-2554

ปี พ.ศ.	อุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)
2544	77,616	53,960	11,652
2545	91,623	69,313	13,116
2546	107,565	79,692	14,012
2547	124,530	94,164	13,766
2548	122,040	94,364	12,858
2549	110,686	83,290	12,693
2550	101,752	79,029	12,492
2551	88,713	71,148	11,267
2552	84,860	61,996	10,717
2553	52,441	19,348	5,222
2554	46,927	13,297	4,385

หมายเหตุ: ปี พ.ศ.2554 สถิติถึงเดือนกันยายน

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ซึ่งความสูญเสียดังกล่าวยังไม่นับรวมถึงการสูญเสียทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีเป็นจำนวนมากและเมื่อดูจากสถิติปี พ.ศ.2552 – พ.ศ.2554 (สถิติปี พ.ศ.2554 ตั้งแต่ มกราคม-กันยายน) สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บนั้นลดลงอย่างเห็นได้ชัด อันอาจเป็นผลจากการรณรงค์อย่างต่อเนื่องและการเข้มงวดในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ แต่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรก็ยังคงสูงเมื่อเทียบกับการเสียชีวิตด้านอื่นๆ ของคนไทย

เมื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุจราจรพบว่า ปัจจัยหลักที่สำคัญประกอบด้วย สภาพพื้นผิวการจราจรและผังเมือง ปริมาณรถและทิศทางการเดินรถ พฤติกรรมการขับขี่ ประเภทของรถและผู้ใช้ถนน รวมถึง การบริหารงานจราจร และเมื่อพิจารณาผู้ที่มีบทบาทในการเชื่อมประสานในปัจจุบันหลักต่างๆ เหล่านั้นเพื่อบูรณาการการจราจรที่มีประสิทธิภาพ คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายนั่นเอง

การบูรณาการงานจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการอย่างยั่งยืนนั้น จำเป็นต้องเข้าใจกระบวนการอำนวยความสะดวกการจราจรซึ่งไม่ได้เกิดเฉพาะเมื่อเกิดเหตุการณ์ของอุบัติเหตุ แต่ยังมีกระบวนการตั้งแต่ก่อนเกิดเหตุ ขณะที่เกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ เพราะหากมีการดำเนินการในขั้นตอนก่อนเกิดเหตุย่อมเป็นการป้องปรามและลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนการดำเนินการในขณะที่เกิดเหตุเป็นการลดความสูญเสียและการสร้างความเป็นธรรมแก่คู่กรณีสำหรับการดำเนินการหลังการเกิดเหตุ นอกเหนือจากเป็นการบังคับใช้กฎหมายตามกระบวนการยุติธรรมแล้วยังเป็นการประเมินแนวทางการบริหารจัดการเพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพในอนาคต

จากที่กล่าวมาแล้วในขั้นต้นการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของตำรวจให้กับประชาชนในด้านการจราจร จึงไม่เพียงแต่สร้างความเท่าเทียมกันในด้านความยุติธรรม แต่ยังส่งผลต่อการสร้างความปลอดภัยในการสัญจรทางถนน รวมถึงการมีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจรซึ่งจะนำไปสู่การลดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนในที่สุด

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารงานจราจรในส่วนของผู้ปฏิบัติงาน ที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรและการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการ

- 2) เพื่อสร้างความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ
- 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการดำเนินคดีด้านการจราจร ในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรและสามารถตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้รับบริการ
- 4) เพื่อศึกษาการบูรณาการปัจจัยด้านการบริหารงานจราจร ปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร และปัจจัยด้านการดำเนินคดีด้านการจราจร ในการกำหนดแนวทางการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรของตำรวจเพื่อสร้างความเสมอภาคให้กับประชาชน

1.3 ประเด็น / โจทย์การวิจัย

อิทธิพลของปัจจัยการบริหารจัดการจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีการจราจร มีส่วนกำหนดความมีประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกด้านจราจรอย่างไร และมีแนวทางในการปรับปรุงปัจจัยเหล่านั้น เพื่อเสริมสร้างความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อสร้างความเสมอภาคได้อย่างไร

1.4 แผนดำเนินงานของโครงการ

ตารางที่ 1.2 แสดงแผนการดำเนินโครงการวิจัย

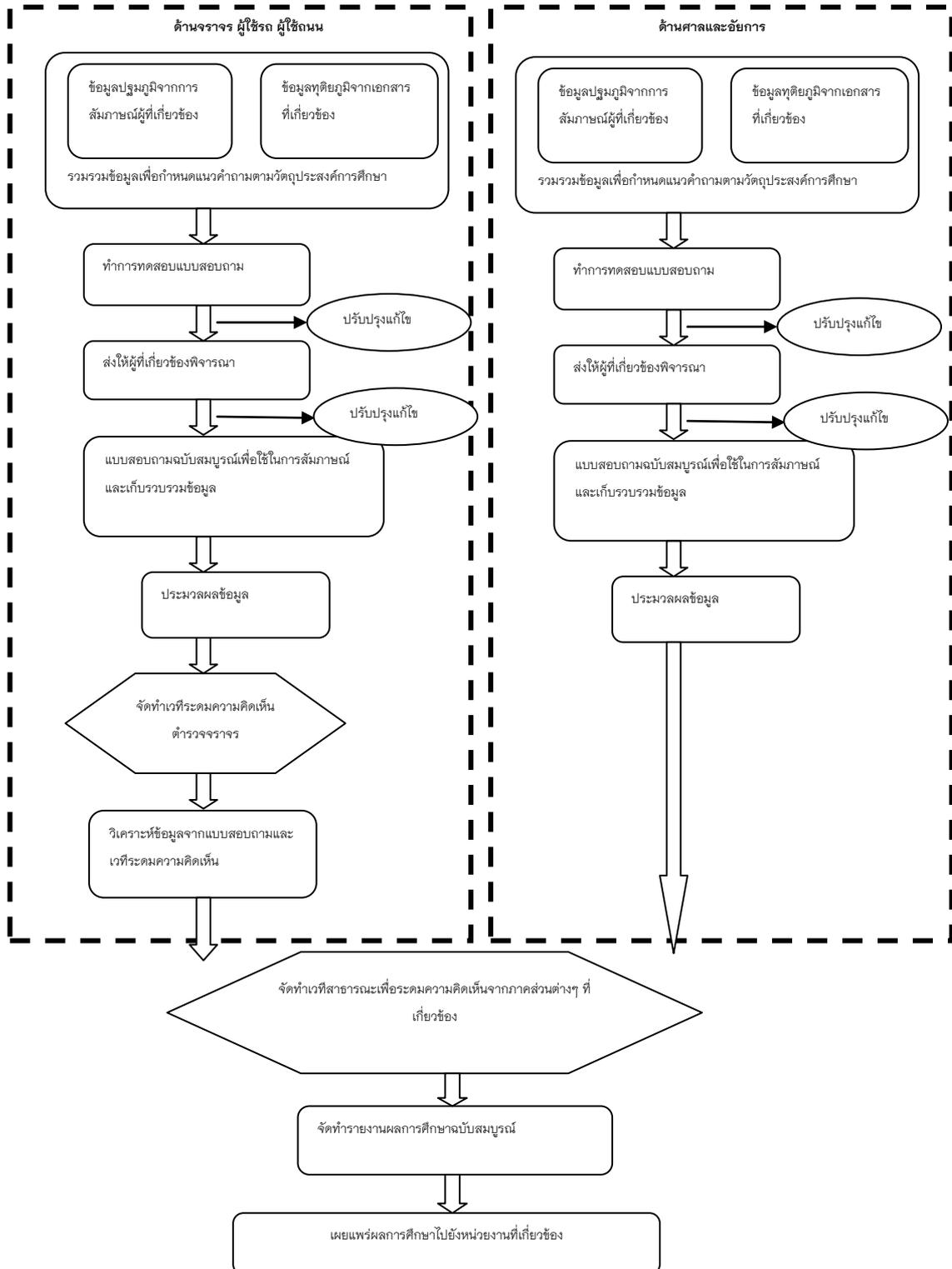
แผนการดำเนินงาน	ปี 2554							ปี 2555				
	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.
1. รวบรวมข้อมูลจากข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิเพื่อกำหนดแนวคำถามตามวัตถุประสงค์การศึกษา												
2. ทำการทดสอบแบบ												

แผนการดำเนินงาน	ปี 2554							ปี 2555				
	มี.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.
สอบถาม (Pretest)												
3. ส่งแบบสอบถามให้ผู้ที่เกี่ยวข้องพิจารณา												
4. สัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูล												
5. ประมวลผลข้อมูล												
6. จัดทำเวทีระดมความคิดเห็นตำรวจจราจร												
7. วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามและเวทีระดมความคิดเห็น												
8. จัดทำเวทีสาธารณะเพื่อระดมความคิดเห็นจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง												
9. จัดทำรายงานผลการศึกษาลบัสสมบูรณ์												
10. เผยแพร่ผลการศึกษาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง												

1.5 กรอบการดำเนินงาน

กรอบการดำเนินงานตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการมุ่งพิจารณาถึงองค์ประกอบทั้งหมดที่มีส่วนในกระบวนการอำนวยความสะดวกกรมการจราจร ดังนี้

แผนภาพที่ 1.1 แสดงกรอบการดำเนินงาน



1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ทราบถึงความล้มพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารงานจราจร ปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร และปัจจัยด้านการดำเนินคดีด้านการจราจร ที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรของตำรวจเพื่อสร้างความเสมอภาคให้กับประชาชน

2) ข้อเสนอแนะจากการระดมความคิดเห็นในการกำหนดแนวนโยบายในการปฏิบัติเพื่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรของตำรวจเพื่อสร้างความเสมอภาคให้กับประชาชน

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรเพื่อการลดทอนความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เป็นกระบวนการที่มีความเชื่อมโยงสถานการณ์ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ (Pre crash) สถานการณ์ของอุบัติเหตุ (Crash) และสถานการณ์ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post crash) โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการดังกล่าว 3 ด้านหลักคือ ด้านการบริหารงานจราจร ด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร และด้านการดำเนินคดีด้านการจราจร ซึ่งในการทบทวนแนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องได้กำหนดกรอบการทบทวนใน 3 ด้านหลักนี้เพื่อสังเคราะห์การสร้งกรอบการศึกษาการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ดังนี้

2.1 แนวคิดและทฤษฎีการบริหารจัดการจราจร

แนวคิดในการบริหารจัดการจราจรเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการบริการของภาครัฐ ซึ่งการดำเนินงานเพื่อให้มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องเข้าใจแนวทางปฏิบัติในการบริหารรัฐกิจและแนวนโยบายการจัดการเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับการจราจร โดยแนวคิดหลักของการบริหารการจราจรประกอบด้วย แนวคิดประสิทธิภาพในการบริหารงาน และ นโยบายปฏิบัติในด้านการบริหารตามวาระแห่งชาติที่ว่าด้วยความปลอดภัยการจราจรในท้องถนน ดังนี้

2.1.1 แนวคิดประสิทธิภาพในการบริหารงาน

Peterson & Plowman (อ้างถึงใน คชาวุธ พรหมายน, 2545, หน้า 9) ได้ให้ความหมายของคำว่า ประสิทธิภาพในการบริหารงานในความหมายอย่างแคบว่าหมายถึง การลดต้นทุนในการผลิต และความหมายอย่างกว้าง หมายถึงคุณภาพของการมีประสิทธิผล (Quality of effectiveness) และความสามารถในการผลิต (Competence and capability) ขณะที่ Millet (อ้างถึงใน สถิต คำลาเลี้ยง, 2544, หน้า 13) ได้ให้ทรรศนะเกี่ยวกับประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง ผลการปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ มวลมนุษย์ และได้รับผลกำไรจากการปฏิบัติงานนั้น (Human satisfaction and benefit produced) ซึ่งความพึงพอใจ หมายถึง ความพึงพอใจในการบริการให้กับประชาชน โดย พิจารณาจาก การให้บริการอย่างเท่าเทียม (Equitable service) การให้บริการอย่างรวดเร็วและทันเวลา (Timely service) การให้บริการอย่างเพียงพอ (Ample service) และ การให้บริการอย่างก้าวหน้า (Progression service)

ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์ (2538, หน้า2) ชี้ให้เห็นว่าประสิทธิภาพในระบบราชการมีความหมายรวมถึงผลิตภาพ และประสิทธิภาพ โดยประสิทธิภาพเป็นสิ่งที่วัดได้หลายมิติ ตามแต่วัตถุประสงค์ที่ต้องการพิจารณา คือ (1) ประสิทธิภาพในมิติของค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของการผลิต (Input) ได้แก่ การ ใช้ทรัพยากรการบริหาร คือ คน เงิน วัสดุ เทคโนโลยี ที่มีอย่างประหยัด คุ่มค่า และ เกิดการสูญเสียน้อยที่สุด (2) ประสิทธิภาพในมิติของกระบวนการการบริหาร (Process) ได้แก่ การทำงาน ที่ถูกต้องได้มาตรฐาน รวดเร็ว และใช้เทคโนโลยีที่สะดวกกว่าเดิม และ (3) ประสิทธิภาพในมิติของผลผลิตและผลลัพธ์ ได้แก่ การทำงานที่มีคุณภาพเกิดประโยชน์ต่อสังคม เกิดผลกำไร ท้นเวลา ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกที่ดีต่อการทำงานและ บริการเป็นที่พอใจของลูกค้า หรือผู้มารับบริการ นอกจากนี้ ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์ (อ้างถึงใน ธานีินทร์ สุทธิบุญชร, 2543, หน้า 10) ได้เสนอแนวคิดในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารงานภาครัฐโดยศึกษาการปรับปรุงระบบ ราชการของต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับว่าประสบความสำเร็จได้ดังนี้ 1) ต้องกำหนดแนวทางและเป้าหมายของการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจน หมายถึง มุ่งการทำงานที่มีประสิทธิผลยึดถือผลสำเร็จ หรือผลสัมฤทธิ์ของงาน (Results) เป็นหลักในการดำเนินงาน โดยมุ่งที่ผลลัพธ์ (Outcome) โดยมีการประเมินผล และวัดผลสำเร็จของ งานอย่างเป็นทางการสามารถตอบสนอง และสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้าผู้มารับบริการ ปรับปรุงโครงสร้าง และระบบงานเพื่อยุบเลิกงานที่ซ้ำซ้อน โดยสร้างสรรค์กระบวนการ ทำงานใหม่ ลดขนาดกำลังคน เพื่อลดค่าใช้จ่ายขององค์กร ด้านบุคลากร มีการกระจาย อำนาจการตัดสินใจจากระดับบนสู่ระดับเจ้าหน้าที่ 2) ระบบการบริหารงานที่จะยึดผลสำเร็จของงาน และผลลัพธ์ขององค์กรเป็น หลักสำคัญในการดำเนินการรวมทั้งใช้มาตรการจูงใจและให้รางวัลตอบแทนแก่องค์กรที่ประสบความสำเร็จ

2.1.2 ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 22 เมษายน และ 28 เมษายน 2546 เห็นชอบให้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนดำเนินการตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยใช้ยุทธศาสตร์ “5Es” ได้แก่ ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) และยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และมีความต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร เนื่องจากที่ผ่านมาพบว่าผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรมากเท่าที่ควรซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และมีผู้บาดเจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมากในแต่ละปี และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น หากมีการปฏิบัติตามมาตรการการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง จะสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

- การรณรงค์สร้างจิตสำนึกของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้คือ 3 ม. (เมาไม่ขับรถ สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์และ ขับขี่มอเตอร์ไซด์อย่างปลอดภัย) 2 ข. (คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์และพกใบขับขี่ทุกครั้งที่ขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์) 1 ร. (การขับรถด้วยความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด)

- การควบคุมความเร็วรถควบคู่กับนโยบายการประหยัดพลังงาน โดย

- (1) เข้มงวดเรื่องความเร็วตามกฎหมายกำหนด เน้นการตรวจจับผู้ขับขี่ด้วยความเร็วสูงอย่างเห็นได้ชัด

- (2) การประหยัดพลังงาน โดยการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- (3) การเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนนโดยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเห็นประโยชน์ของการขับด้วยความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)

เป็นยุทธศาสตร์ด้านการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนทางหลวง และถนนทางหลวงชนบทที่มีลักษณะเป็นอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ ทางโค้ง ทางแยก บ้ายสัญญาณ บ้ายเตือน บ้ายบอกทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณดังกล่าว มีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

- เตือนจุดอันตราย แก้ไขจุดเสี่ยง

- มอบหมายให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ดำเนินการซ่อมแซมถนนในความรับผิดชอบที่ชำรุดเสียหายเป็นหลุมเป็นบ่อ ขยายผิวจราจรบริเวณทางแยกทางหลวงและสะพานให้เต็มพื้นที่ เพื่อเพิ่มพื้นผิวจราจรให้กว้างขึ้น เพิ่มการจัดทำป้ายและเครื่องหมายจราจร

ได้แก่ ไฟสัญญาณ ไฟกระพริบ บ้ายบอกทาง บ้ายเตือน บ้ายสัญญาณ บ้ายสัญลักษณ์แจ้งเตือนในจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และไฟสัญญาณเพิ่มขึ้นบริเวณทางโค้ง ทางแยก และจุดเสี่ยงอันตรายเพื่อลดอุบัติเหตุ

- จัดทำระบบข้อมูลด้านวิศวกรรมจราจร โดยการสำรวจข้อมูลเส้นทางและสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำมาประเมินหาสาเหตุและวิธีการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้มอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกันดำเนินการสำรวจข้อมูล

- สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศ เข้ามามีส่วนร่วมในการปรับปรุงเส้นทางและจุดเสี่ยงที่มักเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ และจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลสำคัญๆ

3) ยุทธศาสตร์ทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้บาดเจ็บกลับมาดำรงชีวิตอยู่ได้ตามปกติ

4) ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation and participation) เป็นการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่มีความปลอดภัยให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งประชาชนโดยทั่วไปให้ได้รับทราบ ซึ่งจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งสร้างความรู้ที่ถูกต้องให้แก่ประชาชน เนื่องจากประชาชนโดยส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ ขาดจิตสำนึก และความตระหนักในการรักษาระเบียบวินัยทางการจราจร และยังไม่ยอมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ยานยนต์ให้มีความปลอดภัย ดังนั้น จึงต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้รถใช้ได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นในการปฏิบัติตามให้ถูกต้องตามกฎหมาย

5) ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและพัฒนาระบบข้อมูล (Evaluation) เป็นมาตรการจัดระบบประเมินผลเพื่อสามารถควบคุม สั่งการ และแสดงผลการชี้วัดการปฏิบัติงานตามมาตรการต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

2.2 แนวคิดและทฤษฎีของการควบคุมอุบัติเหตุ

แนวคิดของการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร โดยทั่วไปมักอ้างอิงถึง 2 กรอบที่สำคัญ คือ ในกรอบแรกเป็นการอธิบายถึง ปัจจัยเสี่ยงที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรซึ่งเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับลักษณะส่วนบุคคลที่ใช้รถใช้ถนน กิจกรรมการใช้รถใช้ถนน ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่จราจรและโครงข่ายทางเชื่อมทางแยกของถนน รวมถึงสภาพแวดล้อมต่างๆที่มีส่วนเอื้อให้เกิดอุบัติเหตุ และในกรอบที่สอง เป็นการอธิบายถึงแนวทางในการป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุใน ส่วนของผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรต่างๆที่มีอยู่ ให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสภาพพื้นที่แต่ไม่ได้ยึดหยุ่นจนเกิดความย่อหย่อนขึ้น ซึ่งแนวคิดของการควบคุมอุบัติเหตุตามกรอบต่างๆสรุปได้ ดังนี้

2.2.1 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน พบว่า มีปัจจัยที่สำคัญ 4 ประการ คือ 1) ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ 2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ 3) ปัจจัยด้านถนน และ 4) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง อาจมีสาเหตุมาจากปัจจัยเดียว หรือจากหลายปัจจัยเกิดขึ้นร่วมกันโดยมีรายละเอียดของแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้ (กวี เกื้อเกษมบุญ, 2545: 17-26)

2.2.1.1 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่ เป็นตัวการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ สำหรับปัจจัยด้านผู้ขับขี่ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรบนถนน มีรายละเอียดของแต่ละปัจจัย ดังนี้

- เพศ โดยทั่วไปเพศชายมีสัดส่วน การเกิดอุบัติเหตุการจราจรมากกว่าเพศหญิง เนื่องจาก เพศชายมีพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความเสี่ยงมากกว่าเพศหญิง เช่น การขับรถขณะมีเมเา ขับรถด้วยความประมาทขาดความระมัดระวัง ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด

- อายุ ซึ่งพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีช่วงอายุระหว่าง 17 - 20 ปี จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด แต่อัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีอายุมากขึ้น และอัตราการเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มขึ้นอีกเมื่อผู้ขับขี่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป

- ประสบการณ์การขับขี่ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีจำนวนประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน ผู้ที่ฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องการคาดคะเนความเร็ว หรือประมาณระยะทางไม่ถูกต้อง หรือไม่คุ้นเคยในเรื่องลักษณะของขยวดยานทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้

- การดื่มของมึนเมา ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามาจะไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะได้ ผู้ที่ขับขี่ขณะมีเมามาจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนขับที่ไม่ดื่มของมึนเมา นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นของระดับแอลกอฮอล์ทุกๆ ร้อยละ 0.02 จะทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า และอัตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.1 เปอร์เซ็นต์ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับรถที่ไม่มีเมามาประมาณ 7 เท่า
- การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร กฎจราจร และการใช้สัญญาณไฟ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เนื่องจากผู้ขับที่อาจจะบังคับรถไปในทิศทาง หรือ ตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- การใช้ยา ผู้ขับที่ใช้ยาบางประเภท เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน หรือยาอื่นๆ ที่มีผลข้างเคียงทำให้ง่วงนอน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับที่ไม่มีใช้ยา
- การใช้สารเสพติด เช่น ยาากล่อมประสาท จะทำให้สมรรถภาพการขับขี่ลดลง โดยผู้ขับที่ใช้ยาากล่อมประสาทจะมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับที่ไม่ใช้ยาากล่อมประสาทประมาณ 5 เท่า
- พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น มีความผิดพลาดขณะขับรถ เช่น การเบรก การเลี้ยว การใช้สัญญาณไฟ การแซง การใช้ความเร็ว การควบคุมรถ ขับรถผิดช่องทาง และการเลี้ยวกลับรถ จะทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับด้วยความระมัดระวัง
- ภาวะร่างกาย ผู้ขับที่ขณะมีร่างกายไม่มีความพร้อม เช่น ร่างกายอ่อนเพลียขณะขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับที่ช้าลง กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับที่มีร่างกายสมบูรณ์
- โรคประจำตัว เช่น ผู้ขับที่เป็นโรคหัวใจ โรคไต โรคปอด และโรคลมชักกลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับที่มีร่างกายสมบูรณ์
- ความผิดปกติทางร่างกาย เช่น ผู้ขับที่มีระบบการได้ยินบกพร่อง หรือมีความผิดปกติทางสายตา มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับที่มีร่างกายสมบูรณ์

- บุคลิกภาพ คือผู้ขับขี่ที่มีลักษณะพิเศษทางอารมณ์หรือการกระทำที่แสดงให้เห็นถึงการต่อสู้แข่งขัน ความมุ่งมั่นไปสู่ความสำเร็จและความก้าวร้าว จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีลักษณะทางจิตปกติ

- ทักษะการขับขี่ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการขับรถ จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่มีทัศนคติที่ดีต่อการขับรถ

- ความเชื่อมั่นในตัวเอง พบว่า ผู้ที่มีความเชื่อมั่นในตัวเองสูงจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

- ความเครียด ผู้ที่มีความเครียดต่อสภาพการจราจรแออัด ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

- สุขภาพจิตเสื่อม เช่น ผู้ป่วยจิตเวช และผู้ป่วยโรคสุราเรื้อรัง บุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

- ประสบการณ์การรับรู้ ผู้ขับขี่ที่มีปัญหาเกี่ยวกับประสบการณ์การรับรู้ เช่น ลักษณะการมองเห็น การได้ยิน การประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ต่างๆ ขณะขับรถ และการควบคุมการขับรถโดยพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีสติหรือมีการรับรู้ที่ดี จะมีความปลอดภัยในขณะขับรถมาก

- สภาพภาพเศรษฐกิจสังคม ผู้ขับขี่ที่มีปัญหาฐานะระหว่างบุคคลหรือมีความขัดแย้งในครอบครัว มีสภาพภาพการประกอบอาชีพอยู่ในระดับต่ำ เช่น มีอาชีพรับจ้างทั่วไป มีประวัติการกระทำผิดทางอาญามาก่อน หรือมีประวัติชอบฝ่าฝืนกฎจราจร กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

- วัฒนธรรม ผู้ขับขี่ที่อยู่ในสังคมที่ชอบเสี่ยงภัยเพื่อตอบสนองของความก้าวร้าวของตนเอง มีพฤติกรรมก้าวร้าวและชอบใช้ความรุนแรงในการแก้ปัญหา บุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

2.2.1.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดี ก่อนใช้งานตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะอาจแยกได้เป็น 2 ประเด็น ดังนี้

- 1) ยานพาหนะมีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง ได้แก่
 - ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เช่น เบรกแตก คันชัก คันส่งหลุด
 - สภาพของยาง เช่น ยางแตก ยางรั่ว

- ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ เช่น ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟสัญญาณเสีย
 - ระบบปั้มน้ำฝนไม่สามารถใช้งานได้ในขณะฝนตก ทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ไม่ดี
- 2) ยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่
- การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน การบรรทุกสูงเกินการบรรทุกยื่นเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
 - มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะอันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
 - ไม่มีอุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย เป็นต้น

2.2.1.3 ปัจจัยด้านถนน

ถนนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการจราจร หากถนนมีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม หรือมีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดี อาจจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยปัจจัยด้านถนนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรประกอบด้วย

1) ความกว้างของผิวจราจร พบว่า ความกว้างของผิวจราจรระหว่าง 3.40 – 3.70 เมตรเป็นความกว้างที่เหมาะสมที่สุดสำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร บริเวณนอกเมือง เนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำและมีความสมดุลระหว่างการไหลของกระแสจราจรกับความปลอดภัยต่อการจราจรมากที่สุด และถนนที่มีผิวจราจรกว้างน้อยกว่า 3.00 เมตรนั้น มีอิทธิพลทำให้เกิดการอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งมีรถเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคัน

2) ความกว้างไหล่ทาง คือพื้นที่ด้านข้างของผิวทางที่อยู่ด้านนอกทั้งสองข้าง และยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้า ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการจราจร โดยไหล่ทางชนิดที่ไม่ปูผิวทาง จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าชนิดที่ปูผิวทางอย่างชัดเจน สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีไหล่ทางชนิดไม่ปูผิวทางและปูผิวทาง มีค่าเท่ากับ 3 ต่อ 1 และ 1 ต่อ 1 สำหรับกรณีทางตรงที่เป็นทางราบ และทางโค้งหรือทางลาดชันตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่า ไหล่ทางที่มีขนาดกว้าง 0.00 – 2.00 เมตรจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง สำหรับไหล่ทางที่มีความกว้างมากกว่า 2.50 เมตร พบว่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพียงเล็กน้อย

3) ระยะมองเห็นในทางโค้งแนวราบ โดยระยะที่ปลอดภัยนั้นมีความสำคัญอย่างมาก สำหรับการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะให้ได้รับความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกรณีของรถบรรทุก ซึ่งมีความสามารถตอบสนองต่อการเบรกต่ำ ทั้งนี้ระดับสายตาที่ผู้ขับขี่รถบรรทุกสามารถมองเห็นวัตถุได้สูงกว่ารถยนต์ประเภทอื่นนั้น มีส่วนช่วยให้การชดเชยการตอบสนองต่อ

การเบรکت่ำของรถบรรทุกชนิดต่างๆ ได้ แต่หลักเกณฑ์นี้อาจไม่สามารถใช้กับกรณีของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ทั้งนี้เพราะเป็นรถที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักบรรทุกมาก ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะทางหยุดรถที่ปลอดภัยยาวกว่ารถยนต์ทั่วไป

4) ระยะมองเห็นในทางโค้งแนวตั้ง บนทางหลวงที่มีข้อจำกัดของระยะมองเห็นที่ปลอดภัยที่บริเวณทางโค้งแบบคว่ำ (Crest curve) จะมีความถี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 52 ของทางโค้งแบบหงาย (Sag curve)

5) แนวทางราบ ประกอบด้วยส่วนที่เป็นทางตรงและทางโค้ง การออกแบบทางโค้งนั้นมีความสำคัญต่อความสะดวกสบายของผู้ขับขี่เป็นอย่างมาก ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบต่างๆ คือ รัศมีความโค้ง (Radius of curve) มุมเปลี่ยนแนว (Deflection angle of curve) การยกโค้ง (Super elevation) และการขยายผิวทางในทางโค้ง (Widening) ซึ่งจากการศึกษาพบว่า จำนวนอุบัติเหตุจากรอบทางหลวงจะเกิดขึ้นที่บริเวณทางโค้งมากกว่าบริเวณทางตรงถึง 3 เท่า โดยส่วนใหญ่เกิดจากการวิ่งหลุดออกจากทางโค้ง นอกจากนี้ยังพบว่า ทางโค้งราบที่มีรัศมีความโค้งต่ำกว่า 600 เมตรจะมีส่วนช่วยสนับสนุนให้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น

6) แนวทางตั้ง ประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วนคือ ความลาดชันถนน (Grades) และทางโค้งตั้ง (Vertical curve) โดยทั่วไปแล้วทางโค้งตั้งแบบหงาย (Sag curve) จะมีปัญหาด้านระยะมองเห็นปลอดภัยไม่มากนัก ในขณะที่ทางโค้งตั้งแบบคว่ำ (Crest curve) นั้น จะมีข้อจำกัดของระยะมองเห็นที่ปลอดภัยมากกว่า สำหรับความลาดชันของถนน พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงจะมีค่าเพิ่มขึ้นตามระดับความลาดและความชันถนน และถนนในทิศทางระดับลาดลงนั้นมีปัญหาความปลอดภัยมากกว่าในทิศทางที่ชันขึ้น ซึ่งจะมีผลมากสำหรับการเดินทางของรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยเฉพาะที่ระดับลาดชันมากกว่าร้อยละ 6 พบว่า จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และนอกจากนี้บริเวณจุดที่เป็นทางโค้งราบและมีระดับความลาดชันมาก จัดเป็นจุดอันตรายสำหรับถนนบริเวณนอกเมืองขนาด 2 ช่องจราจร เนื่องจากผลการศึกษาพบว่า มีความถี่การเกิดอุบัติเหตุสูงดังนั้นการออกแบบทางหลวงให้มีความปลอดภัยควรจะต้องพิจารณาออกแบบทางโค้งแนวราบและทางโค้งแนวตั้งควบคู่กันไป

7) จำนวนช่องจราจร คือจำนวนช่องทางเดินรถที่จัดแบ่งสำหรับการเดินรถ โดยทำสัญลักษณ์ด้วยการตีเส้นแบ่งช่องจราจรและเครื่องหมายบนผิวทาง เช่น ลูกศร เป็นต้น โดยที่อุบัติเหตุจากรอบทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัดมักเกิดบนทางตรงมากที่สุด โดยเฉพาะ

สภาพเส้นทางที่ดีเรียบ มักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง และถนนที่มี 2 ช่องทาง จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนนที่มี 4 ช่องทาง

8) อุปกรณ์กั้นข้างทาง คืออุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง สะพาน และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ ตัวอย่างของอุปกรณ์กั้นข้างทางเพื่อความปลอดภัย เช่น ราวกันชนตก (Guard Rail) เป็นต้น

9) เครื่องหมายจราจร คือเครื่องหมายบอกข้อมูล ด้านการห้าม การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ขับขี่ใช้ถนน เพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยลักษณะของเครื่องหมายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของเครื่องหมายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลบเลือนหายไป ตัวอย่างของเครื่องหมายจราจร เช่น ทางม้าลาย เส้นแบ่งช่องจราจรเส้นแบ่งทิศทางการเดินรถ ลูกศร และข้อความเตือนต่างๆ เป็นต้น

10) ป้ายจราจร คือเครื่องมือที่ช่วยบอกข้อมูลด้านการห้าม การบังคับ การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ขับขี่ใช้ถนน เพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยลักษณะของป้ายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของป้ายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลบเลือนหายไป ตัวอย่างของป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามเลี้ยว เป็นต้น

2.2.1.4 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนน อาจแยกได้เป็น 3 ประเด็น ดังนี้

1) อุปสรรคทางธรรมชาติ คือสิ่งที่เป็นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงปัจจัยที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก มีหมอกปกคลุมหรือมีฝุ่นมาก ต้นไม้บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลงทั้งสิ้น และอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

2) อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือสิ่งที่เป็นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลง มีผลมาจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะหรือหญ้าริมทาง คัดค้านจากท่อไอเสียรถยนต์ การติดตั้งป้ายโฆษณา ตู้โทรศัพท์หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

3) สิ่งกีดขวางบนช่องจราจร คือวัตถุที่ล่วงหล่นบนผิวจราจร รถจอดกีดขวางทางจราจร (รถเสียและรถที่จอดตามข้างถนน) การปิดถนนเพื่อซ่อมบำรุงโดยไม่มีป้ายหรือสื่ออื่นๆบอกผู้ขับชื้ออย่างชัดเจน คนเดินข้ามหรือขี่รถจักรยานข้ามถนน และสัตว์เดินข้ามถนน เป็นต้น

2.2.2 การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมายก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่ง หรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไป (Continuity) หมายความว่ากฎหมายเมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก โดยกระบวนการที่ถูกต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบใดที่ยังไม่มีการยกเลิกก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้ดังสุภาษิตกฎหมายที่กล่าวว่า “กฎหมายนอนหลับบางครั้งแต่ไม่เคยตาย” (The laws sometime sleep, never die) การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจะมีการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรอยู่ตลอดเวลา จึงจำเป็นต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Malaprohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือการกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขี่ในบ้านของตนเอง แต่หากขับขี่ไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้า ก็จะเป็นความผิดทันที ทั้ง ๆ ที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด

การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การดำเนินการใดๆ ของตำรวจจราจรเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร อันได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การจับกุมโดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร และการยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่ยึดใบอนุญาตขับขี่ การใช้เครื่องบังคับล้อ ยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อ และให้รวมถึงการที่พนักงานสอบสวนหรือตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรทำการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร

อย่างไรก็ตามเมื่อกฎหมายบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการจราจรขึ้นมาแล้วผู้บังคับใช้กฎหมายก็ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมต่อทุกคน ดังนั้นผู้บังคับใช้กฎหมายทุกฝ่ายจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรเป็นอย่างดีเนื้อหาในบทนี้จึงมุ่งที่จะให้ความรู้ความเข้าใจในหลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรทราบเป็นพื้นฐานเบื้องต้นและนำไปใช้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในหน้าที่ของตนได้ ซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับการจราจร มีดังนี้

(1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 และ(ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจร กฎหมายฉบับนี้ ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุกสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

(2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523 ,(ฉบับที่ 3)พ.ศ.2530 (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2535, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 และ(ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนด นโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

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

(4) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวข้องบนทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวกรวดเร็ว ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

2.3 แนวคิดและทฤษฎีของการดำเนินคดีการจราจร

แนวคิดในการดำเนินคดีการจราจร เป็นกระบวนการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเมื่อมีการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องปฏิบัติตามกรอบของอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.3.1 การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นกฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินทางทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกต้องในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษย์ในเรื่องความถูกต้องทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศเช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของ การฝ่าฝืนระเบียบ เท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญา และภาระการพิจารณาของศาล แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทย ประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลัก

ความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

โดยทั่วไปการกระทำผิดตามกฎหมายจราจรสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลัก คือ

- ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากที่หยุดรถ หรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ง่าย เช่น การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

- ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเค็ลื่อนรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรุดด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะที่มีนเมา เป็นต้น

เมื่อพิจารณาประเภทของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือผู้ใช้รถและคนเดินเท้า

- ผู้กระทำผิดในส่วนของผู้ใช้รถ ผู้กระทำผิดในส่วนนี้อาจแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มคอเช็ตขาว หมายถึงผู้ขับขี่ที่ไม่ได้มีอาชีพในการขับรถ แต่ต้องขับรถเพราะมีความจำเป็นจะต้องเดินทาง หรือประกอบธุรกิจ และกลุ่มคอเช็ตน้ำเงิน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพในการขับรถ เช่นคนขับรถรับจ้างสาธารณะ คนขับรถโดยสารประจำทาง หรือคนขับรถบรรทุกรับจ้าง เป็นต้น

- ผู้กระทำผิดในส่วนของคนเดินเท้า เช่น การไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางในทางที่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง การขายของในทางเดินรถ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางจราจร เป็นต้น

2.3.2 การบังคับตามกฎหมาย

การบังคับตามกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร หมายถึงการบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรเท่านั้น ที่จะคอยกวดขัน บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจ

ฝ่าฝืน เพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมายแต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยาถือว่า เป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่ามีการบังคับไม่ให้เกิดผล แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในถนนตรงอย่างดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวก และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้

การที่จะอำนวยความสะดวกให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำผิด ทั้งนี้โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่น่าพา และการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รัฐจึงต้องใช้หลักประกันสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ

1) การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดและควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

- อำนวยความสะดวกในการจราจร และควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง

- ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรหรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

2) การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด โดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจ จับกุมตัวผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการ ดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำผิดและลงโทษต่อไป

2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจ

การใช้ดุลพินิจมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการปฏิบัติงานในหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทั้งนี้เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ด้านจราจร ไม่มีกฎเกณฑ์หรือกติกาที่ละเอียดครอบคลุมถึงการปฏิบัติงานในระดับจุลภาค แต่อย่างไรก็ตามการใช้ดุลพินิจต่อผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรนั้น จำเป็นจะต้องมีความเป็นธรรมและมีเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละคน เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นธรรม การใช้ดุลพินิจจึงต้องพิจารณาถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการบรรลุลักษณะวัตถุประสงค์ตามที่กำหนด

อัลเฟรดฟิชเชอร์ (Fisher 1977, 15) ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่า หมายถึง “เสรีภาพที่กฎหมายให้อำนาจแก่ฝ่ายปกครอง สามารถเลือกวินิจฉัยกำหนด สิทธิหน้าที่ของบุคคลกรณีใดกรณีหนึ่ง และในคำวินิจฉัยหลายๆ กรณีที่แตกต่างกันออกไป จะกระทำตามคำวินิจฉัยที่ได้เลือกไว้”

กมลชัย รัตนสกววงศ์ (2529, 51) ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่า “อำนาจที่กฎหมายให้แก่ฝ่ายปกครอง โดยบัญญัติให้ฝ่ายปกครองสามารถเลือกปฏิบัติและตัดสินใจด้วยตนเองใน ความรับผิดชอบของตนเอง และภายในขอบเขตแห่งกฎหมาย อาจจะมีการปฏิบัติและตัดสินใจได้หลายอย่าง และแต่ละอย่างก็ชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกัน”

สมยศ เชื้อไทย (2530, 57) ได้กล่าวถึงอำนาจดุลพินิจว่า “อำนาจดุลพินิจเป็นการกำหนดให้ฝ่ายปกครอง มีอำนาจตัดสินใจ โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของข้อเท็จจริงเป็นเรื่องๆ เป็นกรณีไป ทำให้การใช้กฎหมายสามารถปรับให้สอดคล้องและเป็นธรรมกับข้อเท็จจริงเฉพาะ รายได้”

จากแนวการใช้ความหมายของนักวิชาการและนักกฎหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้ศึกษาสามารถประมวลความหมาย โดยปรับให้เข้ากับความเป็นจริง ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งจะต้องมีเรื่องประสพการณ์ และความรู้ความสามารถเข้ามาเกี่ยวข้อง สามารถสรุปความหมายของการใช้ดุลพินิจได้ว่า หมายถึง การตัดสินใจเลือกใช้ประโยชน์ จากความรู้ ความสามารถและประสพการณ์ ประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้อย่าง ถูกต้องตามกฎหมายที่เปิดโอกาสให้

โดยทั่วไปการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภายใต้ขอบเขตของกฎหมาย

ซึ่งระบุให้อำนาจข้าราชการฝ่ายปกครองในการใช้ดุลพินิจ 2 ประการ (กมลชัย รัตนสกา วงศ์ 2529, 75) ดังนี้

1) ดุลพินิจอย่างแคบ เป็นกรณีที่ฝ่ายปกครองมีขอบเขตของอำนาจดุลพินิจค่อนข้างแคบมาก เช่น กฎหมายใช้ถ้อยคำว่า “ควรจะ” ซึ่งโดยปกติแล้วฝ่ายปกครองผู้มีอำนาจจะต้องใช้อำนาจตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎหมายเท่านั้น เว้นแต่จะมีเหตุผลยกเว้นพิเศษเฉพาะเรื่องๆ จึงจะสามารถใช้อำนาจดุลพินิจนี้ได้

2) การใช้ดุลพินิจอย่างกว้าง เป็นกรณีที่ขอบเขตอำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครองกว้างกว่ากรณีแรก เช่น กฎหมายที่ใช้ถ้อยคำว่า “สามารถจะ” หรือ “มีอำนาจ” โดยไม่ได้กำหนดมาตรฐานในการใช้ดุลพินิจไว้ ซึ่งฝ่ายปกครองจะต้องพิจารณาจากกรณีเฉพาะรายให้เกิดความยุติธรรม และไม่ถูกจำกัดด้วยหลักเกณฑ์พิจารณาทั่วไป การที่พิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครองจากถ้อยคำเหล่านี้จะต้องเป็นกรณีที่มีความรู้สึกและมีวิชาการอยู่เบื้องหลังการบัญญัติกฎหมายดังที่ได้กล่าวมาแล้วด้วย มิฉะนั้นแล้วการพิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลพินิจจากถ้อยคำเหล่านี้ย่อมไม่สามารถกระทำได้

นอกจากถ้อยคำดังกล่าวข้างต้น ยังมีกรณีที่กฎหมายกำหนดขอบเขตของการใช้อำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ที่นำกฎหมายไปบังคับใช้ โดยการกำหนดข้อความที่เป็นสิ่งที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ นำมาประกอบการพิจารณาในการใช้อำนาจดุลพินิจ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใช้ถ้อยคำว่า “ปรับไม่เกิน” หรือ “ปรับตั้งแต่...ถึง...” (กรมตำรวจ 1 2539, 78-99) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นการเลือกใช้อำนาจดุลพินิจกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งในบรรดาการกระทำหลายๆอย่างที่กฎหมายเปิดช่องให้กระทำได้ตามที่ ลอร์ดตีฟลัด ได้กล่าวเอาไว้ ซึ่งทำให้ขอบเขตอำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีโอกาสได้เลือกปฏิบัติด้วยตนเองสูงมาก

การใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้นกฎหมายได้ให้อำนาจในการเลือกวินิจฉัยอย่างหนึ่งอย่างใดหลายๆ เหตุการณ์ที่แตกต่างกันออกไป กรณีที่กฎหมายได้เปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเลือกกระทำได้ในทางเลือกต่างๆนั้น สามัญชนย่อมจะมีความเห็นที่แตกต่างกันได้และแต่ละความเห็นก็อาจถูกต้องได้เหมือนกัน ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องมีหลักการหรือแนวทางและวิธีการที่ถูกต้องในการใช้ดุลพินิจ ซึ่งแนวทางต่างๆที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ ความสำนึกในคุณธรรมและจริยธรรม ทั้งนี้เนื่องจากสิ่งหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจฝ่าฝืนกฎจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น ส่วนหนึ่ง

เกิดจากประสบการณ์หรือการตัดสินใจที่ผ่านมา การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจของข้าราชการเรื่องใดเรื่องหนึ่งนั้น ความสำนึกในคุณธรรมและจริยธรรมของการเป็นข้าราชการ ย่อมเป็นสิ่งที่ข้าราชการทุกคนควรจะต้องคำนึงถึงอยู่เสมอ และจะส่งผลดีต่อการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.4 โทษและสภาพบังคับตามกฎหมายจราจร

โดยทั่วไปแล้วโทษและสภาพบังคับกฎหมายจราจรสามารถจำแนกประเด็นหลักได้ดังนี้

1) โทษจำคุก หมายถึง การนำผู้กระทำความผิดซึ่งศาลพิพากษาลงโทษจำคุกไปควบคุมตัวในเรือนจำหรือทัณฑสถาน การลงโทษจำคุกไม่ว่าจะเป็นจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกที่กำหนดเวลาก็ตาม เป็นมาตรการการลงโทษที่ทำให้ผู้รับโทษขาดเสรีภาพ ซึ่งนิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการลงโทษผู้กระทำความผิด ทั้งนี้ โทษจำคุกจะทำให้ผู้ต้องโทษสำนึกในความผิด โดยมีหลักของการแก้แค้น การยับยั้ง การป้องกัน และการแก้ไขผู้กระทำความผิด ประกอบกัน

โทษจำคุกแม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการปรับปรุงให้ก้าวหน้าทั้งในด้านสถานที่การจักระบบในการปกครอง การฝึกอบรม การให้การศึกษา การให้การรักษาพยาบาลโดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำความผิดให้ปรับตัวเป็นคนดีก็ตาม แต่โดยลักษณะโทษจำคุกแล้วไม่เหมาะสมกับผู้กระทำความผิดเล็กน้อย ซึ่งอาจได้รับผลร้ายแรงจากการจำคุกได้ เช่น มีการเลียนแบบพฤติกรรมของผู้ถูกจำคุกรายอื่น ดังนั้น การลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในปัจจุบัน แม้กฎหมายจะกำหนดโทษจำคุกความผิดบางมาตรา แต่ศาลมักไม่ลงโทษจำคุกแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรด้วยเหตุผลดังกล่าว

2) โทษปรับ เป็นโทษที่ใช้สำหรับกรณีความผิดเล็กน้อย โดยผู้กระทำความผิดจะต้องชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ตามคำพิพากษาของศาล หรือตามที่เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ

สำหรับการดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้นมีขั้นตอนที่สำคัญคือ

- กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน การดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงานจราจร หรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดหรือบุคคลในรถฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือเมื่อพบว่ามีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดสามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถและดำเนินการได้ 2 ประเภท คือ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 140 วรรคแรก) ประการแรก ว่ากล่าว ตักเตือน และประการที่สอง ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไป

ยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงาน เพื่อชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ก็จะต้องสืบไล่ที่รถของผู้ขับขี่ที่เห็นได้ง่าย ทั้งนี้ กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าว เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่(พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 140 วรรคแรก)

การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรได้ทุกความผิด ยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ เช่นความผิดฐานใบขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะหย่อนความสามารถ เมาสุรา การขับแข่งรถในทางเป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป

สำหรับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกให้แก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ นั้นถือว่าเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ด้วย ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ สำหรับเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปมอบให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ภายในเวลา 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

อนึ่ง ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้ดังกล่าวนี้ สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน 7 วัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจร เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือน หรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้นั้นทันที

- กระบวนการเปรียบเทียบปรับ เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวเพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบายนมอบหมายนั้น มีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวและผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกฯ ได้มอบอำนาจให้การเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียว ให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

ผลของการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และเมื่อคดีอาญาเลิกกัน สิทธินำคดีอาญามาฟ้องก็ระงับ

สำหรับการเปรียบเทียบปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ซึ่งกระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบฯ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเช่นกัน

อนึ่ง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ซึ่งกฎหมายกำหนดให้สามารถกระทำได้เมื่อมีการออกกฎกระทรวงใช้บังคับ และถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันนั้น ในปัจจุบันยังไม่มีการออกกฎกระทรวงใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวแล้ว

2.4 แนวความคิดการศึกษาการกระทำความผิดการจราจรในเชิงเศรษฐศาสตร์อาชญากรรม

แนวความคิดของการศึกษาอาชญากรรมนั้น มูลเหตุของความแตกต่างทางแนวความคิดส่วนใหญ่จะมาจากลักษณะการวิเคราะห์ปัญหา กล่าวคือ พื้นฐานของการก่ออาชญากรรม ถึงแม้จะเป็นอาชญากรรมประเภทเดียวกันแต่ก็มีพื้นฐาน และแรงจูงใจ ตลอดจนเป้าหมายของการก่ออาชญากรรมที่แตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตาม การก่ออาชญากรรมต่างๆ นั้นต่างก็มีลักษณะร่วมอย่างหนึ่งที่เหมือนกันคือ แรงขับทางเศรษฐกิจ (Economically motivated) Clark (อ้างใน Gordon : 1971) กล่าวคือจุดมุ่งหมายหลักที่สำคัญของการก่ออาชญากรรม คือ มุ่งประสงค์เงินและทรัพย์สิน การก่ออาชญากรรมที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกาเจ็ดในแปดส่วนที่เกิดขึ้นล้วนแต่เป็นอาชญากรรมที่ประสงค์ต่อทรัพย์สิน และมีเพียงหนึ่งในแปดเท่านั้นที่เป็นการก่ออาชญากรรมที่ประสงค์ต่อบุคคล ซึ่งเป็นการก่ออาชญากรรมที่ใช้ความรุนแรง และบางทีการก่ออาชญากรรมในรูปแบบนี้ก็มุ่งหวังต่อทรัพย์สินเป็นผลพลอยได้เช่นเดียวกัน และบางทีการก่ออาชญากรรมที่ประสงค์ต่อทรัพย์สินนั้น อาชญากรรมส่วนใหญ่เป็นเยาวชน จากการศึกษาของเขาพบว่า อาชญากรที่ประกอบอาชญากรรมที่ประสงค์ต่อทรัพย์สินกว่าครึ่งเป็นเยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 21 ปี ซึ่งถือว่ามีปัญหาที่

เกิดขึ้นนั้นร้ายแรงมาก ทั้งนี้เพราะบุคคลที่เป็นกำลังสำคัญของสังคมในอนาคตกลายเป็นกลุ่มบุคคลที่กำลังสร้างปัญหาให้เกิดในอนาคต

2.4.1 แนวความคิดการศึกษาต่อการก่ออาชญากรรม โดยการวิเคราะห์เชิงจารีตธรรมเนียมสาธารณะ (Conventional public analysis)

การวิเคราะห์การก่ออาชญากรรมเชิงจารีต ธรรมเนียมปฏิบัติ หรือตามประเพณีนิยม ได้แบ่งการพิจารณาการเกิดอาชญากรรมและแนวทางการป้องกันเป็น 2 แนวทางที่สำคัญคือ แนวทางที่หนึ่ง แนวทางอนุรักษนิยม (Conservative) และแนวทางที่สอง เสรีนิยม (Liberal)

- แนวทางอนุรักษนิยม มองภาพการเกิดอาชญากรรมเป็นเรื่องทั่วไป ไม่มีความสลับซับซ้อน การก่ออาชญากรรมเป็นเรื่องของบุคคลที่ไม่ถึงพร้อมด้วยเหตุผล (Irrational) หรือเป็นบุคคลที่ไม่สามารถปรับตัวเข้ากับสิ่งแวดล้อมได้ การใช้กฎระเบียบของสังคม (Social order) ซึ่งเป็นเสมือนหนึ่งเป็นกฎหมาย เป็นบทบังคับในการลงโทษผู้กระทำความผิดถือเป็นสิ่งที่มีความสมเหตุสมผล การที่บทบัญญัติการลงโทษที่ไม่แจ่มชัด หรือบทลงโทษที่ไม่มีความรุนแรง จะมีผลทำให้การกระทำความผิดต่างๆ ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน จะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น สำหรับแนวทางในการป้องกันและยับยั้งอาชญากรรมของแนวคิดอนุรักษนิยมนั้น ได้จำแนกเป็นสองนโยบาย กล่าวคือ นโยบายแรก เนื่องจากอาชญากรรมที่เกิดขึ้นมีหลากหลายรูปแบบ ซึ่งเทคนิคในการป้องกันและยับยั้งอาชญากรรมจะมีความหลากหลายมากขึ้น ดังนั้นสำหรับนโยบายแรก การป้องกันอาชญากรรมให้บรรลุผลจะต้องเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอุปกรณ์เครื่องมือให้มีจำนวนมากขึ้น เพียงพอที่จะรับมือป้องกันอาชญากรรมได้ สำหรับนโยบายที่สอง การป้องกันและควบคุมอาชญากรรมให้มีประสิทธิภาพนั้น จะต้องกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงและเด็ดขาดแก่ผู้ก่ออาชญากรรม เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย แต่ทั้งนี้บทลงโทษที่กำหนดจะต้องตั้งอยู่บนฐานที่ไม่ก่อให้เกิดการต่อต้านจากสังคม และมีความเป็นไปได้ที่จะนำไปบังคับใช้ได้จริง

- แนวทางเสรีนิยม มีการวิเคราะห์อาชญากรรมแตกต่าง จากแนวทางอนุรักษนิยม กล่าวคือ แนวทางเสรีนิยม พิจารณาว่า การก่ออาชญากรรมเป็นเรื่องที่มีความยุ่งยากสลับซับซ้อน ถึงแม้ว่า ผู้กระทำความผิดจะเป็นบุคคลที่ไม่ถึงพร้อมด้วยเหตุผล (Irrational) เหมือนกับแนวทางอนุรักษนิยม แต่ลักษณะเฉพาะของการก่ออาชญากรรม จะมีพื้นฐานที่แตกต่างกัน ถึงแม้ว่าจะเป็นอาชญากรรมชนิดเดียวกันก็ตาม ทั้งนี้เป็นเพราะความแตกต่างของปัจเจกบุคคลและแรงผลักดันทางสังคมที่แตกต่างกัน ดังนั้นการควบคุมและแก้ไขปัญหาการก่ออาชญากรรมจึงไม่มีสูตรตายตัว หรือ

สามารถใช้ทฤษฎีใดทฤษฎีหนึ่ง ในการอธิบายพฤติกรรมการก่ออาชญากรรมได้ นักคิดในกลุ่มเสรีนิยมนี้ไม่เห็นด้วยต่อการใช้กำลัง (ตำรวจและกฏข้อบังคับ) มาแก้ไขปัญหาการก่ออาชญากรรม ทั้งนี้ด้วยเหตุผลที่ว่าเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ การเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตลอดจนการเพิ่มอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องมือ เพื่อใช้ปราบปรามหรือการออกกฎระเบียบทางสังคมที่มีบทบัญญัติการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดที่รุนแรง ไม่ใช่การแก้ไขปัญหาการก่ออาชญากรรมที่แท้จริง เป็นแต่เพียงการควบคุมไม่ให้จำนวนอาชญากรรมเพิ่มขึ้นเท่านั้น แต่การแก้ไขปัญหาการก่ออาชญากรรมที่แท้จริงนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องแก้ไขปัญหาคriminal ทางสังคม อาทิ ปัญหาความยากจน ที่เป็นแรงผลักดันที่สำคัญในการก่ออาชญากรรม และปัญหาทางด้านการศึกษาและการจัดการทางการศึกษา เป็นต้น ซึ่งจะสามารถลดจำนวนการก่ออาชญากรรมได้ นอกจากนี้กลุ่มนักคิดในแนวทางเสรีนิยมต้องการให้มีการศึกษา ค้นคว้า และวิจัย ปัญหาและมูลเหตุของการเกิดอาชญากรรมอย่างลึกซึ้ง เพื่อหาทางควบคุมปัญหาอาชญากรรม

2.4.2 แนวทางการศึกษาแนวทางปัญหาอาชญากรรม โดยแนวความคิดการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ดั้งเดิม (Orthodox economic analysis)

แนวทางการศึกษาอาชญากรรมในลักษณะนี้ เป็นการอธิบายการก่ออาชญากรรมในเชิงเศรษฐศาสตร์ กล่าวคือ การวิเคราะห์ปัญหาของอาชญากรรมแต่ดั้งเดิมปัญหาอาชญากรรมต่างๆ จะถูกอธิบายโดยนักสังคมวิทยา และนักจิตวิทยา ซึ่งมุ่งอธิบายลักษณะเฉพาะปัจเจกบุคคลที่ได้รับสิ่งกระตุ้นหรือพฤติกรรมการแสดงออกของอารมณ์ เป็นตัวกำหนดการกระทำผิด Jeremy Benhen (อ้างใน Gordon : 1971) เป็นนักเศรษฐศาสตร์ในกลุ่มนีโอคลาสสิก ซึ่งเป็นผู้บุกเบิกการใช้เศรษฐศาสตร์มาวิเคราะห์ปัญหาอาชญากรรม Benhen ได้วิเคราะห์การเลือกมาเป็นเหตุผลในการอธิบายในการอธิบายพฤติกรรมการก่ออาชญากรรม การป้องกันอาชญากรรมและการลงโทษ โดยเชื่อว่า พฤติกรรมในการก่ออาชญากรรมก็มีลักษณะเช่นเดียวกับพฤติกรรมการเลือกบริโภคสินค้า กล่าวคือ ผู้บริโภคย่อมมีเหตุผล (Rational) ในการเลือกบริโภคสินค้า (ซึ่งจากสมมติฐานการมีเหตุผลมีผลของผู้บริโภคหรือของอาชญากรรมนี้ จะขัดแย้งกับแนวทางการศึกษาในแนวอนุรักษนิยมและเสรีนิยม ดังที่กล่าวมาแล้ว) และการที่บุคคลตกลงใจที่จะกระทำความผิด หรือก่ออาชญากรรมนั้น ถ้าเขาคาดว่าอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดสูงกว่าอรรถประโยชน์ที่เขาพึงจะแสวงหาได้ภายในชั่วระยะเวลาในขณะนั้น จากทรัพยากรอื่นหรือกิจกรรมอื่นใดที่นอกเหนือจากการกระทำความผิด บุคคลดังกล่าวก็พร้อมที่จะก่ออาชญากรรมขึ้นได้ เพราะฉะนั้นไม่ว่าแรงกระตุ้นหรือพื้นฐานของแต่ละปัจเจกบุคคลจะแตกต่างกันเท่าใดก็ตาม การ

กระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินจึงสามารถเกิดขึ้นได้ トラブใดก็ตามที่อัตราประโยชน์ที่ได้รับจากการประกอบอาชญากรรมสูงกว่าการกระทำอาชญากรรมอื่น กล่าวโดยสรุปคือ การก่ออาชญากรรมจะเกิดขึ้นได้ ก็ต่อเมื่อผู้กระทำความผิดคาดว่าประโยชน์ที่ได้รับจากการกระทำความผิดจะสูงกว่าต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการกระทำความผิด ซึ่งเป็นต้นทุนรวมเอาค่าเสียโอกาสไว้ด้วยกัน

2.4.3 การศึกษาเศรษฐศาสตร์อาชญากรรม (The Economics of Crimes Study)

ในช่วงก่อนปี 1968 การศึกษาด้านอาชญาวิทยา มักจะเป็นการศึกษาของนักสังคมวิทยา ซึ่งมุ่งเน้นการศึกษาด้านพฤติกรรมก่ออาชญากรรม หรือไม่ก่ออาชญากรรมโดยเชื่อว่าอารมณ์ ความรู้สึก สิ่งกระตุ้นและสิ่งเร้ามีอิทธิพลที่สำคัญในการก่อให้เกิด หรือไม่ก่อให้เกิดอาชญากรรม

ปี 1968 ได้มีบทความของ Becker นักเศรษฐศาสตร์ที่ศึกษาทางด้านอาชญากรรม เชื่อว่าการก่ออาชญากรรมไม่ได้ขึ้นอยู่กับอารมณ์ ความรู้สึก หรือสิ่งแวดล้อม แต่ขึ้นอยู่กับอัตราประโยชน์สูงสุด ที่ตนเองจะได้รับจากการก่ออาชญากรรม พฤติกรรมนี้ไม่แตกต่างจากช่างปูนหรือช่างไม้ที่จะแสวงหาอัตราประโยชน์สูงสุด ภาคใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ อาทิ ระดับราคาและรายได้เป็น ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ทางเลือกผลได้ผลเสียของแต่ละบุคคล

Becker ให้ความสนใจในปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อต้นทุนและผลประโยชน์ของการประกอบอาชญากรรม ปัจจัยต้นทุนที่สำคัญประการหนึ่ง คือต้นทุนค่าเสียโอกาสด้านเวลาอันประกอบด้วยตัวแปรต่าง ๆ อาทิ ค่าจ้างเฉลี่ย อัตราค่าจ้าง การศึกษา รายได้ เป็นต้น นอกจากนี้ต้นทุนแล้ว ตัวแปรที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการประกอบอาชญากรรม ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับนั้น เปรียบเสมือนอัตราประโยชน์ที่ได้รับจากการบริโภคสินค้า (อ้างใน Gordon :1971)

ต้นทุนหลักที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ในการประกอบอาชญากรรม คือ ต้นทุนที่คาดหวังจากการลงโทษ ซึ่งต้นทุนที่คาดหวังจากการถูกลงโทษขึ้นอยู่กับความน่าจะเป็นที่จะถูกลงโทษและต้นทุนการถูกลงโทษ ซึ่งต้นทุนการลงโทษจะประมาณได้จากจำนวนเงินหรือระยะเวลาที่ผู้กระทำความผิดจะถูกกักขังภายใต้คำพิพากษาของศาล

การทดสอบแบบจำลองของเศรษฐศาสตร์ของพฤติกรรม การก่ออาชญากรรม ซึ่งศึกษาโดย Tullock (1974) ที่ทำการทดสอบโดยใช้ข้อมูลอัตราการเกิดอาชญากรรมของประเทศอเมริกาเป็นตัวแปรตาม โดยมีตัวแปรอิสระที่แสดงถึงต้นทุนและผลประโยชน์จากการประกอบอาชญากรรม ซึ่งใช้เทคนิคสถิติของสมการถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) และผลการศึกษา

ที่ได้รับสอดคล้องกับทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ กล่าวคือ ถ้าต้นทุนในการประกอบอาชีพการงานเพิ่มขึ้นและโอกาสที่จะถูกตัดสินลงโทษสูงขึ้น จะทำให้อัตราการเกิดอาชญากรรมลดต่ำลงและถ้าค่าเสียโอกาสของการประกอบอาชีพการงานที่ลดต่ำลง จะทำให้อัตราการเกิดอาชญากรรมทั้งอาชญากรรมที่ประสงค์ต่อทรัพย์สินและอาชญากรรมที่ประสงค์ต่อบุคคลสูงขึ้น

กล่าวโดยสรุป คือ การศึกษาเศรษฐศาสตร์อาชญากรรมเป็นการศึกษาพฤติกรรมของการก่ออาชญากรรม ในลักษณะที่เปรียบผู้กระทำความคิดเป็นเหมือนกับผู้บริโภคสินค้าส่วนบุคคล นั่นคือ เมื่อบุคคลต้องการที่จะบริโภคสินค้า ความพอใจหรือประโยชน์ที่ได้รับจากการบริโภคสินค้าและต้นทุนจากการบริโภคสินค้านั้น ก็จะตกอยู่เฉพาะผู้บริโภค การที่ผู้บริโภคมักจะตัดสินใจซื้อสินค้านั้นหรือไม่ เขาจะเปรียบเทียบผลประโยชน์และต้นทุนที่ต้องเสีย การประกอบอาชญากรรมก็อธิบายได้ลักษณะเดียวกัน กล่าวคือ บุคคลผู้ที่จะก่ออาชญากรรมจะคำนึงถึงผลตอบแทนที่คาดหวังจากการประกอบอาชญากรรม อีกนัยหนึ่งคือ ผู้ประกอบอาชญากรรมจะประกอบอาชญากรรมหรือไม่นั้น เขาจะเปรียบเทียบผลได้ผลเสียที่คาดหวังอาจเกิดขึ้นจากการประกอบอาชญากรรม ถ้าผลตอบแทนที่คาดหวังสูงกว่าต้นทุนที่คาดหวัง บุคคลดังกล่าวนั้นก็จะสามารถที่จะก่ออาชญากรรมได้เช่นกัน และถ้าหากต้นทุนที่คาดหวังสูงกว่าผลตอบแทนที่คาดหวัง บุคคลดังกล่าวจะมีแนวโน้มที่จะอาชญากรรมเช่นเดียวกัน

การที่ประกอบอาชญากรรม ประโยชน์ที่คาดหวังจะได้รับ คือ มูลค่าของความมั่งคั่ง (Wealth) ที่โอนถ่ายจาก บุคคลที่ตกเป็นเป้าหมายมายังบุคคลที่เป็นอาชญากรรม ส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นคือ ต้นทุนค่าเสียโอกาสรายได้ที่ควรจะได้รับ ถ้าไปประกอบกิจกรรมอื่น และต้นทุนการถูกลงโทษซึ่งผลได้และต้นทุนที่คาดหวังจากการประกอบอาชญากรรมจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงหรือความแปรปรวน จากรายรับที่ก่ออาชญากรรมและความเสี่ยงจากการถูกจับและการถูกลงโทษ

ปัจจัยที่สำคัญ ที่กำหนดต้นทุนค่าเสียโอกาสของการก่ออาชญากรรม คืออัตราค่าจ้าง หรือผลตอบแทนทางการเงิน หรือรายรับที่มีใช้ตัวเงินที่ได้รับจากการประกอบอาชีพ หรือกิจกรรมที่ถูกกฎหมาย โดยที่ผลตอบแทนจากค่าจ้าง หรือผลตอบแทนทางการเงิน และมีใช้การเงินเหล่านี้ ขึ้นอยู่กับระดับการศึกษา การฝึกอบรม ประสบการณ์การทำงาน อายุ เพศ เชื้อชาติ หรืออัตราค่าจ้างงาน เป็นต้น

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการจราจร

สาธิต เพชรน้อย (2549) ศึกษาเรื่อง การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ ได้เก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คือ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจที่สังกัดหรือประจำอยู่ และประชาชนทั่วไป รวมถึงภาคธุรกิจที่มีกิจกรรมต้องสัญจรไปมาหรือมีส่วนที่ต้องเดินทางเข้าไปเกี่ยวเนื่องในเขตคูเมือง และมีสถานประกอบการทางธุรกิจอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ใช้วิธีการศึกษาแบบสุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแบบสอบถาม จำนวน 300 คน และสัมภาษณ์ จำนวน 18 คน สถิติที่ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ผลการศึกษาพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าสภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่มีปัญหาติดขัดเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนมากที่สุด คือในช่วงเช้ามืดก่อนเวลาเข้าทำงาน และช่วงเย็นตอนเวลาเลิกงาน โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองมีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเป็นบางหน่วยงานเท่านั้น

ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าการแห้วขบวนบนถนนมีผลกระทบต่อจราจรในเขตคูเมือง โดยเห็นว่าการแห้วขบวนจะทำให้การจราจรติดขัดเป็นบางช่วงเวลา แต่บางส่วนเห็นว่าทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นตลอดเวลา อย่างไรก็ตามยังมีผู้ตอบแบบสอบถามที่เห็นว่าการแห้วขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่มีผลกระทบต่อจราจรในเขตคูเมือง

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนมากเห็นด้วยกับการจราจรในเขตคูเมืองที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยการจัดการแห้วขบวนในคูเมือง เนื่องจากเห็นว่าการแห้วขบวนทางน้ำจะช่วยสร้างสัญลักษณ์ใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ได้ และระบบการจัดการน้ำในคูเมืองจะมีประสิทธิภาพขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งช่วยสนับสนุนกิจกรรมอื่นๆ ของท้องถิ่นได้หลากหลายรูปแบบ และบางส่วนก็เห็นว่าการแห้วขบวนทางน้ำ จะทำให้ภูมิทัศน์รอบๆคูเมืองได้รับการดูแลดีขึ้นกว่าเดิม ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เห็นด้วยกับการจัดระบบการแห้วขบวนในคูเมือง เนื่องจากส่วนใหญ่เห็นว่าการแห้วขบวนทางบก มีต่อเนื่องมายาวนานจนกลายเป็นสัญลักษณ์ของเชียงใหม่ การจัดแห้วทางบกน่าจะมีความสวยงามมากกว่าทางน้ำ และนักท่องเที่ยวสามารถเข้ามามีส่วนร่วมจำนวนมาก

สุตพิเศษ เอกศิริ (2540) ศึกษาเรื่องรูปแบบการจัดการจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ ทำการศึกษาค้นคว้าจากเอกสารและบทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ส่วนการศึกษาภาคสนาม ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือใน

การศึกษา และเก็บรวบรวมข้อมูล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้ใช้ถนนทั่วไปในเขตเทศบาลอุดรธานี ผู้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี ซึ่งได้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สภ.อ.เมืองอุดรธานี และผู้บริหารระดับสูง ซึ่งได้แก่ คณะอนุกรรมการจัดการจราจรทางบกจังหวัดอุดรธานี ผลการศึกษา พบว่า ด้านปัญหาการจราจร กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถเห็นว่าสาเหตุของปัญหาจราจร คือ การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถทุกชนิดไม่เป็นสัดส่วนที่เหมาะสมกับปริมาณรถที่มีอยู่ และสร้างขึ้นใหม่ กลุ่มผู้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเห็นว่า เกิดจากการขาดความรู้ขาดวินัย และมารยาทของผู้ใช้รถใช้ถนน ส่วนผู้บริหารระดับสูงเห็นว่าเป็นเพราะการจัดการจัดการที่ดีด้านการเดินถนน จอรถมีการปล่อยปละละเลยมานานทำให้ยากแก่การแก้ไขปัญหา ส่วนถนนที่มีปัญหาการจราจรมากที่สุด คือ ถนนศรีสุข ซึ่งทั้ง 3 กลุ่มมีความเห็นคล้ายกัน

ด้านรูปแบบการจัดการจราจร กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถเห็นว่า ควรจัดการจราจรในรูปแบบการห้ามจอดตลอดสายเพื่อเพิ่มพื้นที่ผิวของการจราจรในขณะที่กลุ่มผู้ปฏิบัติหน้าที่แก้ไขปัญหาการจราจร เห็นควรจัดรูปแบบด้วยการใช้มาตรการบังคับกระแสรถ โดยใช้การเดินรถทางเดียว (วัน-เวย์) เพื่อลดความขัดแย้งของกระแสจราจรแต่ไม่ได้กล่าวถึงการห้ามจอดตลอดแนวถนนที่มีปัญหาด้านการจราจร ส่วนผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นคล้ายกับกลุ่มผู้ใช้รถ คือการห้ามจอดตลอดสายแต่มีความเห็นเพิ่มเติม คือ ควรจัดระบบการขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพมารับเพื่อเปิดทางเลือกแก่ผู้ใช้ถนนทั่วไปให้หันมาใช้รถร่วมกัน ลดการใช้รถส่วนตัว

ด้านข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร พบว่ากลุ่มผู้ใช้รถมีความเห็นด้วยมาตรการ 3 ประการคือ มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร มาตรการด้านการศึกษา และมาตรการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพอย่างจริงจัง ส่วนผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาจราจร มีความเห็นเสนอแนะให้ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟ ป้ายเครื่องหมายต่างๆ วงเวียน ให้สัมพันธ์กับขนาดของถนนและปริมาณรถทุกชนิดที่เพิ่มขึ้น สร้างจิตสำนึกปรับพฤติกรรมนิสัยของผู้ใช้รถ และผู้ใช้ถนน ปรับปรุงขั้นตอนการออกใบอนุญาตขับขี่ที่มีการลดขั้นตอนให้ผู้ใช้รถเป็นผู้ที่มีคุณภาพมากขึ้น ส่วนผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นควรปรับปรุงระบบการจัดการ การประสานงานให้มีประสิทธิภาพ เน้นการวางแผนในระยะสั้น และระยะยาว ที่สำคัญคือ ประชาชนมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนโดยใช้เครื่องมือของรัฐอย่างเต็มที่

จากการศึกษาสรุปได้ว่าปัญหาการจราจรนั้นเป็นปัญหามานานที่คนจะเห็นได้จากความแตกต่างด้านความคิดเห็นจากทั้ง 3 กลุ่ม ดังนั้นจากการรวบรวมข้อเท็จจริงและข้อคิดเห็นผู้

ศึกษาได้รวบรวมสรุปโดยสังเขปถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานีไว้ คือ การจัดการเดินรถทางเดียวตลอดสายสำหรับถนนที่มีปัญหาการจราจร เป็นบางช่วงและบางเวลา การห้ามจอดตลอดแนวบนถนนที่มีปัญหาการจราจร การย้ายสถานศึกษาที่แออัด และจำนวนนักเรียนมากออกนอกเมือง และการจัดระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพ

พรเทพ ธีระกุล (2544) ศึกษาเรื่อง การใช้หลักการของกระบวนการวางแผน ยุทธศาสตร์ ในการแก้ปัญหาการจราจรและขนส่ง : กรณีศึกษาจังหวัดยะลา เป็นการศึกษาด้านปัญหาและพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ด้านการจราจรและขนส่งของจังหวัดยะลา อาศัยการประยุกต์ใช้ หลักการของการวางแผนยุทธศาสตร์ มีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งในปัจจุบันและในอนาคต เช่น ลักษณะการจราจร ระบบขนส่งสาธารณะ นโยบายหรือแผนงาน และความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ทำการวิเคราะห์ปัญหาจากข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับแบบจำลองการเดินทาง ในขั้นตอนนี้พบว่าปัญหาด้านการจราจรและขนส่งที่สำคัญของเมืองยะลา ได้แก่ ปัญหาอุบัติเหตุทางจราจร ปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ในส่วนของขั้นตอนสุดท้ายของการศึกษาได้แก่ การพัฒนายุทธศาสตร์เพื่อจัดการกับปัญหา ซึ่งประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์ 7 ประการ ได้แก่ (1) การสร้างความปลอดภัยบริเวณทางแยกและช่วงถนน (2) การพัฒนาทักษะการใช้รถ ใช้ถนน และระเบียบวินัยจราจร (3) การพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืน (4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการเดินทางในเมือง (5) การพัฒนาการจัดการจราจรในเมือง (6) การพัฒนาโครงข่ายถนน และ (7) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อแก้ปัญหา นอกจากนี้ การศึกษาได้ประยุกต์ใช้หลักการวางแผนยุทธศาสตร์พัฒนาแผนแม่บท ด้านการจราจรและขนส่ง สำหรับระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ. 2545 ถึง 2565) จากการประเมินผลเบื้องต้น พบว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่ยอมรับและมีศักยภาพในการดำเนินตามแผนดังกล่าว ทำให้สามารถสรุปได้ว่า หลักการวางแผนยุทธศาสตร์สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาแผนแม่บทเพื่อแก้ปัญหา การจราจรและขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ชัชชัย วงศ์สุภาพ (2548) ศึกษาเรื่อง การจัดการจราจรในพื้นที่ : กรณีศึกษา เทศบาลนครภูเก็ต โดยทำการศึกษากระบวนการจัดการจราจรในพื้นที่ ซึ่งเป็นการจัดการจราจรใน บริเวณที่พัทอาศัยที่ช่วยลดความเร็วของยานพาหนะ และเพิ่มความปลอดภัยภายในชุมชน โดยได้ ทำการศึกษาถึงกระบวนการจัดการจราจรในพื้นที่และเครื่องมือควบคุมจราจรประเภทต่างๆ ซึ่ง พัฒนาโดย AUSTROADS และทำการประยุกต์กระบวนการนี้กับพื้นที่ชุมชนสามกอง อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต เพื่อศึกษาถึงกระบวนการจัดการจราจรในพื้นที่ที่เหมาะสมกับประเทศไทย จากการ

วิเคราะห์พบว่า ขั้นตอนการจัดการจราจรในพื้นที่ของ AUSTROADS ส่วนใหญ่สามารถนำมาใช้กับพื้นที่ศึกษาได้ โดยผู้วิจัยได้เสนอให้ปรับปรุงบางขั้นตอนเพื่อความเร็วในการดำเนินการ

นอกจากนี้ การนำการจัดการจราจรในพื้นที่มาใช้ในประเทศไทย จำต้องนึกถึงการให้ความรู้ความเข้าใจแก่เจ้าหน้าที่และประชาชนที่เกี่ยวข้อง ถึงความสำคัญของการจัดการจราจรในพื้นที่ ทั้งนี้ในทุกขั้นตอนของกระบวนการควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมและหน่วยงานของภาครัฐให้ความสำคัญ และพร้อมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อให้ได้แผนงานที่เหมาะสม เป็นที่ยอมรับ และเกิดการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจปริมาณจราจรและปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษาและเสนอมาตรการจัดการจราจรในพื้นที่ โดยผ่านคณะกรรมการและสมาชิกในการประชุมภายในชุมชนสามัคคีสามกอง ซึ่งเห็นชอบกับมาตรการจัดการจราจรในพื้นที่ ได้แก่ การติดตั้งเนินราบชะลอความเร็วหน้าโรงเรียนเทศบาลบ้านสามกอง การติดตั้งวงเวียนขนาดเล็กภายในชุมชน การจัดการทางเข้า - ออกชุมชน ทางแยกถนนหงษ์หยกอุทิศกับถนนเขาวราช (ข้าง รพ.กรุงเทพฯ-ภูเก็ต) การเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน และการจัดระบบการเดินรถภายในชุมชนสามัคคีสามกอง

คงกาจ ภูนกเนียม (2544) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร : ศึกษาเปรียบเทียบเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไทและปทุมวัน โดยทำการศึกษาประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไทและปทุมวัน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง การควบคุม และการจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพขึ้น โดยทำการศึกษากลุ่ม ผู้ใช้รถและอยู่ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไทและปทุมวัน จำนวน 162 คน ผลการศึกษาพบว่า (1) เพศ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ ประเภทของรถที่ใช้ และช่วงเวลาการรับบริการของประชาชนไม่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการควบคุมและการจัดการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไทและปทุมวัน (2) อายุของประชาชนมีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร และ (3) อาชีพของประชาชน มีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการควบคุมและการจัดการจราจร ด้านตำรวจได้อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถในถนนแต่ละสายในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไทและปทุมวัน

สรประเวท กระจ่างคันธมาตร์ (2540) ศึกษาเรื่อง แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นการวิจัยเชิงบูรณาการ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษจากเอกสารและสัมภาษณ์บุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนของ

ประเทศไทย นำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นและปัญหาในการจัดการ โดยประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดที่พิจารณาคัดเลือกและสร้างขึ้นเอง โดยมีประเด็นในการพิจารณา 2 ประเด็นหลัก คือ (1) ปัญหา/ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และ (2) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการบริหารจัดการจราจรและขนส่งโดยใช้เทคนิค SWOT จากการศึกษา พบว่า ประเทศไทยประสบกับปัญหาและผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่างก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2545-2547 ซึ่งสาเหตุเบื้องต้นเกิดจากเป็นช่วงที่สภาพเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว และประชาชนมีพฤติกรรมที่นิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพียงพอ ส่งผลให้จำนวนพาหนะบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงมีสูงขึ้นไปตามไปด้วย ส่วนสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ ถนน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการบริหารจัดการจราจรและขนส่งโดยใช้เทคนิค SWOT พบว่า ปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็ง คือ ปัจจัยด้านนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์ และโครงสร้างของหน่วยงาน ส่วนปัจจัยภายในที่เป็นจุดอ่อน คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการภายในและระหว่างหน่วยงาน ส่วนปัจจัยภายนอกซึ่งเป็นโอกาส คือ ปัจจัยด้านการเมือง และการสนับสนุนจากภาครัฐ และปัจจัยภายนอกที่เป็นข้อจำกัด คือ ปัจจัยด้านกฎระเบียบ/ระเบียบ โดยการวิจัยครั้งนี้ได้เสนอแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนไว้ 6 ด้าน คือ (1) แนวทางการจัดการด้านนโยบาย (2) แนวทางการจัดการด้านแผนงาน/โครงการ และมาตรการ (3) แนวทางการจัดการด้านกฎหมาย ระเบียบ และการบังคับใช้ (4) แนวทางการจัดการด้านบริหารจัดการของหน่วยงาน (5) แนวทางการจัดการด้านบุคลากร และ (6) แนวทางการจัดการด้านการมีส่วนร่วม

เปมิช บุญยะเวศ (2548) ศึกษาเรื่อง การศึกษาการใช้กลยุทธ์การสยบการจราจรในประเทศไทย : กรณีศึกษา หาดใหญ่ ได้ทำการศึกษามาตรการการสยบการจราจร การนำมามาตรการสยบการจราจรมาให้กับพื้นที่ที่ศึกษา ซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัยและพาณิชยกรรม มาตรการการสยบการจราจรเป็นมาตรการที่มีประสิทธิผลในการลดความเร็วของยานพาหนะ โดยผู้วิจัยได้เลือกถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ซอย 4 และถนนจตุรทิศเป็นพื้นที่ศึกษา ซึ่งถนนทั้ง 2 สายนี้มีปัญหาอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นบริเวณทางร่วมทางแยก จากการศึกษาสภาพทางกายภาพและสภาพ

การจราจรของพื้นที่ศึกษาพบว่า สามารถนำมาตรการสยบการจราจรมาใช้เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุได้ อันได้แก่ การใช้เกาะแบ่งทิศทางการจราจร ทางแยกแบบยกยกระดับผิวจราจร และวงเวียน ผู้วิจัยได้เสนอแนะ เทศบาลนครหาดใหญ่ ให้ใช้วงเวียนเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุบริเวณ 4 แยก ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ซอย 4 ตัดกับถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 3 ซึ่งเทศบาลนครหาดใหญ่ได้เห็นชอบ และได้มีการทดลองติดตั้งวงเวียนในเดือนตุลาคม 2545 และได้ติดตั้งเพิ่มเติมบริเวณ 4 แยก ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ซอย 4 ตัดกับถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 4 และ 4 แยกถนนจตุอินสุรณีย์ ตัดกับถนนจตุอุทิศ 3 ในเวลาต่อมา จากการทดลองติดตั้งวงเวียน ในพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 แห่ง เป็นเวลา 2 ปี พบว่าวงเวียนที่ติดตั้งบริเวณถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ซอย 4 สามารถช่วยลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ จากเดิมที่มีอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการเสียชีวิต 4 ราย และบาดเจ็บสาหัส 3 ราย ณ บริเวณ 4 แยกถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 ซอย 4 ตัดกับถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 3 ในช่วงปี 2539 - 2545 หลังจากติดตั้งวงเวียนแทน 4 แยกซึ่งควบคุมด้วยป้ายหยุดก็ไม่มีบันทึกการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัสอีก ส่วนบริเวณถนนจตุอินสุรณีย์มีข้อจำกัดที่มีลักษณะทางกายภาพของทางแยกที่มีขนาดใหญ่เกินไป จึงยังคงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่ แต่ความรุนแรงลดลง และไม่มีบันทึกว่ามีผู้ใดได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเช่นกัน

สิทธิเดช อัจฉเสน (2540) ศึกษาเรื่อง การลดอุบัติเหตุจากการจราจรบนทางหลวง โดยทำการศึกษาข้อมูลจากการทำวิจัย 2 แหล่ง คือ (1) ข้อมูลปฐมภูมิ จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง จำนวน 30 คน และประชาชนผู้มารับบริการที่ตู้ยามตำรวจทางหลวง 5 แห่ง เป็นจำนวน 92 คน เพื่อศึกษาถึงความรู้ ทศนคติ และพฤติกรรมในการขับรถ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินตามกิจกรรมแทรกแซง 7 ประการที่ได้พัฒนาและทดสอบในโครงการวิจัย (2) ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงสายมิตรภาพ สายที่ 2 ตอนระหว่างอำเภอเมืองพล จังหวัดขอนแก่น ถึงอำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี ตั้งแต่เดือนมกราคม 2535 จนถึงเดือนสิงหาคม 2540 เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบของกิจกรรมแทรกแซงที่มีต่อการลดอุบัติเหตุ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ว่า (1) อุบัติเหตุบนทางหลวงมิตรภาพ ตอนที่ 2 มีแนวโน้มว่า จะมีเพิ่มขึ้น (2) กลยุทธ์ที่ดีที่สุดในการลดอุบัติเหตุ คือ การใช้บริการเป็นแกนนำ และ (3) ภายหลังจากการใส่กิจกรรมแทรกแซงไปได้ 3 เดือน พบว่า อุบัติเหตุได้ลดลงอย่างเด่นชัด ซึ่งมีผลทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ตลอดจนความเสียหายของทรัพย์สินลดลงกว่าที่คาดหมายจากแนวโน้ม หากไม่มีการใส่กิจกรรมแทรกแซงแต่อย่างใด

คงอาจ ฎนกเนียม (2544) ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร : ศึกษาเปรียบเทียบเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไทและปทุมวัน เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงการควบคุม และจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น กลุ่มตัวอย่าง คือ ที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้ใช้รถและอยู่ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน จำนวน 162 ตัวอย่าง

ผลการศึกษา พบว่า เพศ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ ประเภทของรถที่ใช้ และช่วงเวลาการรับบริการของประชาชนไม่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพ ในการปรับปรุงการควบคุมและจัดการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน จำนวน 162 ตัวอย่าง ผลการศึกษา พบว่า เพศ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้ ประเภทของรถที่ใช้ และช่วงเวลาการรับบริการของประชาชนไม่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการควบคุม จัดการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน อายุของประชาชนมีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร อาชีพของประชาชน มีความสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร ด้านตำรวจได้อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถในถนนแต่ละสายในช่วงโมงเร่งด่วน ของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และปทุมวัน

ทศพล ชัยพิทักษ์โรจน์ (2545) ศึกษาเรื่อง การพัฒนาตารางการเดินทางจากการนับปริมาณการจราจร เป็นการศึกษเพื่อพัฒนาวิธีการในการประมาณตารางการเดินทางโดยอาศัยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ TRIPS ในการสร้างตารางการเดินทางซึ่งได้จากปริมาณการจราจรร่วมกับแบบจำลองการเลือกเส้นทางการเดินทางเพื่อใช้ในการตรวจสอบความถูกต้องของแบบจำลอง

แบบจำลองประมาณตารางการเดินทางจากปริมาณการจราจรในการศึกษาครั้งนี้ ใช้วิธีแมกซิมัมไลค์ลิฮูด (Maximum Likelihood) ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ในแบบจำลอง ซึ่งจำทำการทดสอบความถูกต้องโดยการทดลองเลือกเส้นทางการเดินทางลงบนโครงข่ายถนนโครงข่ายถนนที่ศึกษาเป็นโครงข่ายถนนในระดับพื้นที่ย่อยและเป็นโครงข่ายถนนแบบเปิด

ผลการศึกษาพบว่า มีความแตกต่างเฉลี่ยทั้งหมดของปริมาณการจราจรจากการสำรวจกับแบบจำลองเท่ากับร้อยละ -1.28 โดยมีค่าความแตกต่างภายในโครงข่ายถนนอยู่ระหว่างร้อยละ -16.89 ถึง 13.94 และมีค่าสัมประสิทธิ์การกำหนด (R2) เท่ากับ 0.989 ดังนั้นแบบจำลองที่ได้ออกแบบขึ้นสามารถนำไปใช้กับโครงข่ายถนนแบบเปิดได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ได้มีการนำโครงสร้างของแบบจำลองที่ศึกษาไปใช้กับโครงข่ายถนนแบบพื้นที่ ซึ่งเป็นโครงข่ายที่มีทางเลือกในการเดินทางมากกว่า 1 ทางเลือก ผลการศึกษา พบว่า ค่าความแตกต่างเฉลี่ยทั้งหมดของปริมาณ

การจราจรจากการสำรวจกับแบบจำลองเท่ากับ ร้อยละ 8.50 โดยมีค่าความแตกต่าง บนโครงข่ายถนนอยู่ระหว่าง ร้อยละ -33.14 ถึง 29.55 และมีค่าสัมประสิทธิ์การกำหนด (R2) เท่ากับ 0.7923 คาดว่าสาเหตุที่ปริมาณการเดินทางจากการสำรวจกับแบบจำลองที่ได้ออกแบบมีช่วงความแตกต่างกันค่อนข้างกว้าง เป็นผลมาจากสมมติฐานที่ตั้งขึ้นในการเลือกเส้นทางการเดินทางที่พิจารณาค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุดในการเดินทาง ซึ่งควรมีการศึกษาความเหมาะสมของปัจจัยที่นำมาพิจารณาในการแจกแจงเส้นทางการเดินทางต่อไป

2.5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอุบัติเหตุ

บรูคส์ (1087) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยความสำคัญและปัญหาของงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงต้องการมุ่งศึกษาถึง ความรู้ ความเข้าใจ และนโยบายทางสังคมที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งขอขยายทฤษฎีของงานวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องซึ่งถือว่าเป็นนโยบายการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ อันได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับเทคนิคในการขับขี่ และการรับรู้ทางสังคม ซึ่งมีงานวิจัย 3 ชิ้น โดยงานวิจัยครั้งที่ 1 เป็นการสำรวจถึงสาเหตุการขับขี่ที่ผิดพลาดของผู้ขับขี่รถยนต์รวมถึงศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยทำการสำรวจผู้ขับขี่รถยนต์บนท้องถนน จำนวน 209 คน และสำรวจทางนิตยสาร ส่วนงานวิจัยครั้งที่ 2 ศึกษาอิทธิพลของประสบการณ์การขับขี่ และระดับทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถยนต์รวมถึงการรับรู้เกี่ยวกับสังคม โดยสัมภาษณ์ความคิดเห็นและความรู้ของผู้ขับขี่รถยนต์บนท้องถนนด้วยแบบทดสอบ จำนวน 219 คน และงานวิจัยครั้งที่ 3 ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการขาดความรู้ด้านทักษะและเทคนิคการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายทางสังคมและปัจจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้ใช้การสำรวจทางไปรษณีย์จากผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ จำนวน 570 คน และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 132 คน ซึ่งผลการวิจัยทั้งสามครั้งนี้สนับสนุนขยายทางทฤษฎีและการนำไปปรับใช้ในการทำวิจัยครั้งต่อไป กล่าวคือ ควรมึงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับโครงการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องของการปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มขึ้น จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการขับขี่

กวี เกื้อเกษมบุญ (2545) ศึกษาการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน เริ่มจากการรวบรวมปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรจาก

เอกสารและงานวิจัยต่างๆ จากนั้นจึงทำการจัดกลุ่มปัจจัยและทำการรวบรวมข้อมูลจากผู้ที่มีประสบการณ์โดยตรงกับการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นในการศึกษานี้ ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสามารถจำแนกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ คนยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งพบว่า โดยรวมแล้วคนเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด คือ คิดเป็นร้อยละ 95.62 รองลงมา ได้แก่ ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 27.54 และ ถนนกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 21.56 ตามลำดับ และจากการวิเคราะห์ในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยที่มีผลโดยตรงต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด คือ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ซึ่งพฤติกรรมที่พบมากคือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกกันน็อก ไม่ให้สัญญาณไฟในขณะจอด ชะลอ หรือเลี้ยว และขับรถตามคันอื่นในระยะประชิดตามลำดับ ในขณะที่เดียวกันก็มีปัจจัยอีก 4 ปัจจัยที่ส่งผลทางอ้อมต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนผ่านปัจจัยพฤติกรรมใช้รถใช้ถนน คือ อุปกรณ์ควบคุมการจราจร สภาพร่างกาย สภาพยานพาหนะ และสภาพแสงสว่าง ตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบด้วยว่าผลการวิเคราะห์ปัจจัยข้างต้นมีลักษณะที่คล้ายกันมากเมื่อแยกวิเคราะห์ตามช่วงเวลาทั้งในและนอกช่วงเทศกาล รวมถึงกรณีของผู้ขับขี่ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ปัจจัยการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน มีผลโดยตรงต่อระดับความรุนแรงมากที่สุด ดังนั้นการกำหนดนโยบายเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนควรจะเน้นมาตรการเพื่อปรับเปลี่ยนและควบคุมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนเพิ่มเติมจากมาตรการต่างๆ ที่กำลังดำเนินการอย่างจริงจังอยู่ในขณะนี้

2.5.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีการจราจร

กรวีร์ ภาตะนันท์ (2541) ทำการศึกษาเรื่อง “ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจราจรในศาลแขวงแผนกคดีจราจร” โดยมุ่งศึกษาถึงแนวคิดและที่มาของกฎหมายจราจรและวิธีการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีผลในทางปฏิบัติ พร้อมทั้งศึกษาวิธีดำเนินคดีผู้กระทำความผิดจราจร เพื่อนำมาพิจารณาถึงเหตุผลที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลการศึกษาพบว่า รากฐานและแนวคิดการบัญญัติกฎหมายจราจรนั้นมาจากแนวคิดการบัญญัติกฎหมายอาญาซึ่งความผิดจราจรนั้นจัดอยู่ในประเภทความผิดทางอาญาที่เป็นความผิดเล็กน้อยผู้กระทำความผิดแม้ไม่มีเจตนาในการกระทำความผิดก็ต้องรับโทษจากการกระทำความผิดนอกจากนี้ยังพบว่าในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีผลในทางปฏิบัตินั้นจะต้องให้ศาลเป็นผู้พิจารณาและพิพากษาผู้กระทำความผิดดังกล่าว โดยมีวิธีการพิจารณาคดีที่

รวบรัดและมีลักษณะพิเศษเป็นการเฉพาะแตกต่างจากวิธีพิจารณาในคดีอาญาโดยทั่วไป โดยมีข้อเสนอแนะที่ต้องเพิ่มมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิด โดยการใช้มาตรการตัดคะแนนผู้กระทำความผิดจราจร ซึ่งจะต้องมีการบันทึกประวัติของผู้กระทำความผิดดังกล่าว เพื่อใช้ประโยชน์ในการพิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำผิดต่อไป สำหรับการลงโทษ ปรับ แก่ผู้กระทำความผิดนั้น ศาลจะต้องเป็นผู้พิจารณาพิพากษาลงโทษผู้กระทำความผิดโดยนำเอาความหนักเบาของโทษและความสามารถในการชำระค่าปรับมาพิจารณาในการกำหนดอัตราค่าปรับ

จิตติมา เทพอาร์ักษ์กุล (2543) ศึกษาเรื่อง มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดจราจร ได้รวบรวมเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทางบก โดยเฉพาะบทบัญญัติกฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวกับการจราจรทางบก ตลอดจนคำพิพากษาของศาล จากการวิเคราะห์ปัญหาแล้วนำเสนอความคิดเห็นเบื้องต้นในการแก้ไข ปัญหา ทั้งนี้มีการศึกษาเปรียบเทียบบางประเด็นกับกฎหมายต่างประเทศด้วย

ผลการศึกษาพบว่าความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อยๆ สามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงานซึ่งเน้นการลงโทษปรับมากกว่า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และในการใช้ดุลยพินิจกำหนดจำนวนเงินค่าปรับ พบว่าเจ้าพนักงานมิได้ให้ความสำคัญต่อการคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำผิด โดยพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้เจ้าพนักงานมีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่ไม่ร้ายแรง จึงเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานใช้ลงโทษและมาตรการบังคับเป็นข้อต่อรองเพื่อแสวงหาประโยชน์โดยมิชอบ

นอกจากนี้ในกรณีที่มีการฟ้องร้องดำเนินคดีผู้กระทำผิดต่อศาล พบว่า รูปแบบการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีจราจรจะเหมือนกับการพิจารณาคดีอาญาทั่วไป ซึ่งประกอบไปด้วยบุคคลและเจ้าหน้าที่หลายฝ่าย มีขั้นตอนการดำเนินคดีที่ยุ่งยากและล่าช้า

ผลการศึกษารูปว่า ปัญหาการจราจรที่นับวันจะติดขัดมากขึ้น ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรและมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบันไม่มีประสิทธิภาพ และไม่เหมาะสม โดยเฉพาะวิธีบังคับใช้กฎหมายลงโทษในชั้นเจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมายจึงได้เสนอแนะว่าควรที่จะให้ดำเนินคดีความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งจากเดิมที่ส่วนใหญ่จะอยู่ในอำนาจเปรียบเทียบปรับของเจ้าพนักงานให้มาขึ้นสู่การพิจารณาของศาลอันจะทำให้ศาลลงโทษผู้กระทำผิดได้อย่างเหมาะสมกับลักษณะของความผิดและผลของการกระทำความผิดตลอดจนตัวผู้กระทำความผิดเอง โดยการลงโทษ

ผู้กระทำผิดควรให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิด ด้วยการกำหนดเงื่อนไขการควบคุมพฤติกรรมและการเข้ารับการบำบัดตามกฎหมายจราจร อีกทั้งมาตรการยึด พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต มากกว่าที่จะใช้โทษปรับเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้วิธีพิจารณาคดีความผิดจราจรต้องสะดวก และรวดเร็ว ไม่จำเป็นต้องมีแบบอย่างที่เคร่งครัดเหมือนอย่างการพิจารณาคดีทั่วไป ซึ่งจะทำให้มาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรมีประสิทธิภาพ ยุติธรรม สะดวก รวดเร็ว และช่วยลดปริมาณการกระทำความผิดกฎหมายจราจรได้

สมศักดิ์ บุญถม (2541) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร อันได้แก่ อายุ ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร ยศ รายได้ สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ กำลังตำรวจจราจรความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยศึกษาจากกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เป็นตำรวจจราจรระดับรองสารวัตรจราจรและตำรวจชั้นประทวน ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ผลการศึกษาพบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30-39 ปี มีระยะเวลาในการทำงานด้านจราจรส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-5 ปี มียศส่วนใหญ่อยู่ระหว่างจ่าสิบตำรวจถึงนายดาบตำรวจ และมีรายได้ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 5,000 บาท ถึง 10,000 บาท ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร อายุของตำรวจจราจร และยศของตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เป็นสมมติฐานที่ได้รับการยอมรับ รายได้ สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่กำลังตำรวจจราจร ความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจร ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรแต่อย่างใด สมมติฐานที่ตั้งไว้ได้รับการปฏิเสธ

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

3.1 กรอบแนวคิด

กรอบแนวคิดในการวิจัยเป็นการบูรณาการการสร้างควมมีประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านจราจรที่พิจารณาในมุมมองของผู้ให้บริการ (Supply-side) และมุมมองของผู้รับบริการ (Demand-side) (แผนภาพที่ 3.1) ดังนี้

การประเมินควมมีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจร ได้กำหนดแนวทางวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative analysis approach) และการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative analysis approach) ดังนี้

1) การศึกษาเชิงปริมาณเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นการค้นหาค่าที่แน่นอนหรือเป็นการศึกษาเชิงประจักษ์ (Empirical study) หรือเป็นการศึกษาในเชิงทฤษฎี (Positive theory) โดยการกำหนดแบบจำลองความสัมพันธ์เชิงเหตุผลของตัวแปรต้น (เหตุ) และตัวแปรตาม (ผล) ว่ามีความสัมพันธ์ในลักษณะใด ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดตัวแปรในแบบจำลอง ดังนี้

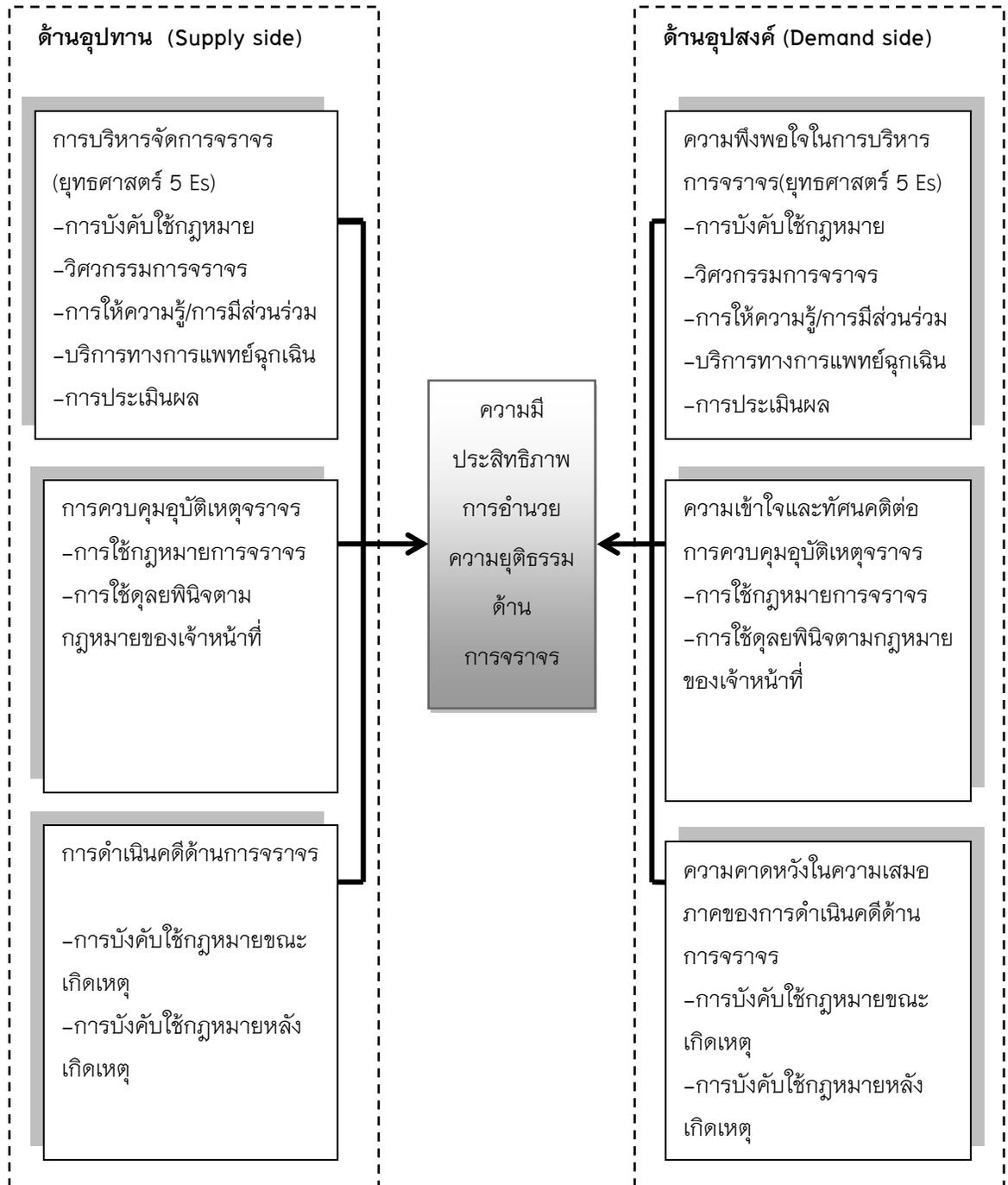
ตัวแปรตาม (Dependent variables) คือ ควมมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจร

ตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระ (Independent variables) คือ กลุ่มปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรม ได้แก่

- กลุ่มปัจจัยด้านการบริหารงานจราจร ประกอบด้วย แนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ และความคิดเห็นและการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ (5Es) ได้แก่

- ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
- ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)
- ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)
- ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service)
- ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information)

แผนภาพที่ 3.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา



- กลุ่มปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย ความรู้ความเข้าใจในการบังคับใช้กฎหมายต่างๆที่เกี่ยวกับการจราจร และองค์ประกอบอื่นที่มีต่อการควบคุมอุบัติเหตุ ดังนี้
 - ปัจจัยการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ และ พระราชบัญญัติทางหลวง
 - ปัจจัยด้านพื้นผิวการจราจร ได้แก่ ความกว้างของผิวจราจร ความกว้างไหล่ทาง ระยะมองเห็นในทางโค้งแนวราบ ระยะมองเห็นในทางโค้งแนวตั้ง แนวทางราบ แนวทางตั้ง จำนวนช่องจราจร อุปกรณ์กั้นข้างทาง เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร ทางร่วมทางแยก และการเชื่อมการเข้าออกทาง เป็นต้น
 - ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ อุปสรรคทางธรรมชาติ อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน (เช่น การเผาขยะหรือหญ้าริมทาง การติดตั้งป้ายโฆษณา สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ บดบังป้าย และสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น)
- กลุ่มปัจจัยด้านการดำเนินคดีด้านการจราจร ซึ่งเป็นแนวทางการปฏิบัติสำหรับผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง และความคาดหวังของผู้ที่ได้รับผลกระทบจากระบบการดำเนินคดีด้านการจราจร ประกอบด้วย
 - ความรู้ ความเข้าใจในการใช้ดุลยพินิจตามกฎหมาย (อาทิ การว่ากล่าวตักเตือน การปรับ จับ เป็นต้น)
 - การอำนวยความสะดวกยุติธรรมในขั้นตอนกระบวนการพิจารณาคดี
 - การดำเนินคดี/การลงโทษ ภายหลังคำพิพากษา

หนึ่งในแบบจำลองนี้จะพิจารณาความมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรใน 2 มิติคือ ในมิติแรกที่เป็นความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานหลักในการจัดการควบคุมด้านจราจรที่สะท้อนถึงปัจจัยต่างๆดังกล่าวมาในข้างต้นที่เป็นตัวกำหนดความมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจร หรือเป็นมุมมองของผู้ให้บริการซึ่งถือว่าเป็นการศึกษาการจัดการทางด้านอุปทาน(Supply-side management) ส่วนในมิติที่ 2 เป็นความคิดเห็น ความเข้าใจ ทศนคติและความคาดหวังของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อปัจจัยปัจจัยต่างๆดังกล่าวมาในข้างต้นว่ามีส่วนกำหนดความมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรอย่างไร หรือเป็นมุมมองของผู้รับบริการซึ่งถือว่าเป็นการศึกษาการจัดการทางด้านอุปสงค์ (Demand-side

management) ซึ่งการมุมมองของทั้งสองมิตินี้จะถูกนำมาบูรณาการเพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมต่อไป

2) การศึกษาเชิงคุณภาพ สำหรับการศึกษานี้ได้มุ่งเน้นการระดมความคิดในเชิงการสังเคราะห์ (Synthesis) ของกลุ่มปัจจัยต่างๆ ในการสร้างความมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรเพื่อนำไปสู่แนวทางการลดทอนปัญหาด้านการจราจรที่เป็นที่ยอมรับของทุกภาคส่วน การศึกษาในลักษณะนี้เป็นการใช้คุณค่าในการประเมิน (Value judgment) หรือเป็นการศึกษาเชิงการประยุกต์ใช้ (Normative theory) เพื่อให้ได้คำตอบในเชิงนโยบายเพื่อสามารถนำไปขยายผลในการปฏิบัติอันเป็นการต่อยอดการศึกษาเชิงปริมาณ (Positive theory) นั่นเอง แนวทางในการศึกษาเชิงคุณภาพได้กำหนดเวทีระดมสมองในสองระดับดังนี้

- ในระดับแรกเป็นการสัมภาษณ์และรับฟังความคิดเห็นเพื่อระดมสมองเจ้าหน้าที่ตำรวจในระดับบริหารงานจราจรจำนวน 3-5 รายเพื่อได้รับทราบถึงนโยบายการบริหารและปฏิบัติการ รวมถึงปัญหาอุปสรรคและแนวทางการแก้ไขการเสริมสร้างความมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจร ในด้านการบริหารงานจราจรการควบคุมอุบัติเหตุจราจรและการดำเนินคดีด้านการจราจร ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ดำเนินการต่อเนื่องจากการวิเคราะห์เชิงปริมาณ กล่าวคือในการวิเคราะห์เชิงปริมาณเป็นการตรวจสอบว่าปัจจัยในกลุ่มใดมีอิทธิพลต่อการกำหนดความมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด ซึ่งอาศัยการทดสอบนัยสำคัญทางสถิติมาอธิบายระดับของความน่าเชื่อถือของตัวแปรเหล่านั้น อย่างไรก็ตามในการศึกษาเชิงคุณภาพจะนำเอาปัจจัยต่างเหล่านั้นมาเป็นหัวเรื่องในการระดมความคิดเห็นว่าจะมีแนวทางในการพัฒนาเพื่อลดอุปสรรคหรือปัญหาเหล่านั้นได้อย่างไร ซึ่งมุมมองของผู้ปฏิบัติซึ่งก็คือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตลอดจนแนวทางในการสร้างมาตรฐานในการทำงานให้เกิดความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการ ในอนาคต

- ในระดับที่สองเป็นการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ เป็นการระดมความเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรง พนักงานอัยการ ศาล และ พนักงานควบคุมประพฤติที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรมในการดำเนินคดี รวมถึงประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้รับบริการ ในด้านการปรับปรุงการบริหารงานจราจรการควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีด้านการจราจร ที่มีส่วนสำคัญในการสร้างความเสมอภาคในการเสริมสร้างความมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรเพื่อเป็นประโยชน์ในการขยายผลไปสู่การกำหนดนโยบายและแนวในการปฏิบัติในอนาคต

3.2 ขอบเขตในการศึกษา

3.2.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหาในการศึกษา

โดยในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ในส่วนของแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ใช้กับตำรวจจราจรและประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีทั้งคำถามชนิดปลายปิด ซึ่งประกอบด้วย คำถามเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรของผู้ตอบแบบสอบถามมีลักษณะเป็นคำถามแบบเลือกตอบ (Check list) คำถามเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการทำงาน คำถามเกี่ยวกับทัศนคติและความคิดเห็น และคำถามเกี่ยวกับความพึงพอใจเป็นคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating scale) ตามรูปแบบของ Likert's scale โดยมีการกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ระดับของ ปัญหาอุปสรรค/ทัศนคติ/ความคิดเห็น /ความพึงพอใจ และ ความคาดหวัง	คะแนน
มากที่สุด	5
มาก	4
ปานกลาง	3
น้อย	2
น้อยที่สุด	1

วิธีการแปลงผลแบบสอบถามส่วนนี้ได้ใช้ค่าเฉลี่ยตามเกณฑ์คะแนนดังนี้

$$\begin{aligned} & \text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด} / \text{จำนวนชั้น} \\ & = 5 - 1 / 5 = 0.8 \end{aligned}$$

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.21-5.00	ปัญหาอุปสรรค/ทัศนคติ/ความคิดเห็น/ความพึงพอใจ/ความคาดหวังมากที่สุด
3.41-4.20	ปัญหาอุปสรรค/ทัศนคติและความคิดเห็น/ความพึงพอใจ/ความคาดหวังมาก
2.61-3.40	ปัญหาอุปสรรค/ทัศนคติและความคิดเห็น/ความพึงพอใจ/ความคาดหวังปานกลาง
1.81-2.60	ปัญหาอุปสรรค/ทัศนคติและความคิดเห็น/ความพึงพอใจ/ความคาดหวังต่ำ
1.00-1.80	ปัญหาอุปสรรค/ทัศนคติและความคิดเห็น/ความพึงพอใจ/ความคาดหวังต่ำที่สุด

สำหรับความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในการศึกษาครั้งนี้ได้มีการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) และความเชื่อมั่น (Reliability) ดังนี้

- ความเที่ยงตรง ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาให้ให้นักวิชาการพิจารณาและตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content validity) และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (Wording) เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปสอบถามในการเก็บข้อมูลจริง

- ความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาและปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทำการทดสอบ (Pre-test) กับกลุ่มประชากรที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงตามความต้องการตลอดจนมีความเหมาะสมหรือไม่ มีความยากง่ายเพียงใด จากนั้นจึงนำมาทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรหาค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's alpha โดยใช้เกณฑ์สัมประสิทธิ์แอลฟา (alpha coefficient)

3.2.2 ขอบเขตในด้านพื้นที่และประชากรในการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ได้ใช้พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่เป็นตัวแทนในการศึกษา ทั้งนี้เพราะการจัดการระบบการจราจรในลักษณะการจัดจราจรกลาง ซึ่งมีผู้กำกับการจราจรรับผิดชอบโดยตรงในพื้นที่เขตตัวเมืองเชียงใหม่ อันมีลักษณะการจัดการจราจรเหมือนกรุงเทพมหานคร และการจัดการจราจรของแต่ละสถานีตำรวจที่มีรูปแบบเป็นการจัดการจราจรในจังหวัดอื่นทั่วไป ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนแบบจำลองการบริหารงานการจราจรของประเทศได้

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบบูรณาการทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม จากการสัมภาษณ์และจากเอกสารต่างๆ เพื่อศึกษาตามวัตถุประสงค์ โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1) กลุ่มตัวอย่างในส่วนของกรณีวิเคราะห์เชิงปริมาณใช้การสุ่มตัวอย่างแบบอาศัยความน่าจะเป็น (probability sampling) โดยใช้สูตรการหาขนาดตัวอย่าง (n) ของทาโร ยามาเน (Taro Yamane)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดยที่ n คือ ขนาดกลุ่มตัวอย่าง N คือ ประชากรที่ใช้ในการศึกษา และ e คือ ความผิดพลาดที่เกิดขึ้น (หรือกำหนดความเชื่อมั่น)

- กลุ่มตัวอย่างประชาชนผู้ใช้บริการ ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อพิจารณาจำนวนประชากรจังหวัดเชียงใหม่ตามข้อมูลสำนักทะเบียนกลาง กรมการปกครอง เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2553 มีประชากรรวมทั้งสิ้น 1,640,479 คน จากการแทนค่าลงในสูตรพบว่าหากจำนวนประชากรมากกว่า 100,000 หน่วยจนถึงค่าอนันต์และกำหนดค่าความผิดพลาดร้อยละ 5 แล้วแล้วสามารถสุ่มตัวอย่างได้จำนวน 400 ตัวอย่าง แต่ในการศึกษาครั้งนี้จะสุ่มจำนวน 480 ตัวอย่างโดยให้กระจายไปยังผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทในจังหวัดเชียงใหม่

- กลุ่มตัวอย่างตำรวจจราจร ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อพิจารณาจำนวนสถานีตำรวจในระดับที่หัวหน้าสถานีเป็นระดับ ผู้กำกับ รองผู้กำกับ สารวัตร และรองสารวัตร จำนวนทั้งสิ้น 36 แห่ง มีกำลังพลรวม 4,373 นาย แยกเป็นระดับสัญญาบัตร 488 นาย และชั้นประทวน 3,885 นาย จากการแทนค่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวน 330 ราย ซึ่งจากจำนวนตำรวจทั้งหมดนี้หากเป็นผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับจราจรร้อยละ 50 จะมีจำนวนประชากรประมาณ 2,500 นาย จากการแทนค่าลงในสูตรพบว่าหากจำนวนประชากรมากกว่า 2,500 หน่วยและกำหนดค่าความผิดพลาดร้อยละ 5 แล้วแล้วสามารถสุ่มตัวอย่างได้จำนวน 345 ตัวอย่าง แต่ในการศึกษาครั้งนี้จะสุ่มจำนวน 350 ตัวอย่างโดยให้กระจายไปยังสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่

2) กลุ่มตัวอย่างการวิเคราะห์เชิงคุณภาพได้กำหนดให้มีเวทีการระดมความคิด 2 ระดับ คือในส่วนของผู้ปฏิบัติหน้าที่ และ ในระดับผู้มีส่วนได้เสียโดยรวม ดังนี้

- กลุ่มแรกเป็นการรับฟังความคิดเห็นเพื่อระดมสมองเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในประเด็นของปัญหาอุปสรรคและแนวทางการแก้ไขการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกด้านจราจร ในด้านการบริหารงานจราจรการควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีด้านการจราจร โดยจัดประชุมระดมความคิดเห็นจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้งระดับสัญญาบัตรและชั้นประทวนทั่วจังหวัดเชียงใหม่ไม่น้อยกว่า 50 นาย และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ดูแลด้านนโยบายการบริหารและปฏิบัติการในด้านการบริหารงานจราจรการควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีด้านการจราจร

- กลุ่มที่สองเป็นการรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ เป็นการระดมความคิดเห็นของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เป็นผู้ปฏิบัติงานโดยตรง พนักงานอัยการ ศาล และ พนักงานควบคุมประพฤติที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรมในการดำเนินคดี รวมถึงประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้รับบริการ ในด้านการปรับปรุงการบริหารงานจราจรการควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีด้านการจราจร ที่มีส่วนสำคัญในการสร้าง

ความเสมอภาคในการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในอำนวยความสะดวกด้านการจราจรเพื่อเป็นประโยชน์ในการขยายผลไปสู่การกำหนดนโยบายและแนวในการปฏิบัติในอนาคต จำนวนไม่น้อยกว่า 100 คน

3.4 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

1) ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) จาก เอกสาร ตำรา บทความ ข้อมูลในอินเทอร์เน็ต (Internet) และข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อรวบรวมข้อมูลในการพัฒนารูปแบบการสร้างประสิทธิภาพในงานจราจรและประเด็นในการออกแบบสอบถามในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

2) วางแผนกำหนดพื้นที่ และจำนวนกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาในอำเภอต่างๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจะรวบรวมข้อมูลจากตำรวจจราจร และประชาชนผู้ใช้บริการ

3) ดำเนินการออกแบบเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากตำรวจจราจร และประชาชนผู้ใช้บริการ และทำการทดสอบเครื่องมือ (Pretest) และปรับปรุงแก้ไขเครื่องมือให้สมบูรณ์ก่อนนำไปใช้ในการเก็บข้อมูลจริง

4) ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เจ้าหน้าที่ บุคคลในท้องถิ่น หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการลงพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

5) ลงพื้นที่เพื่อดำเนินการสัมภาษณ์และเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างให้ครบตามจำนวนที่กำหนด

6) ลงรหัสข้อมูลและทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์

7) การสรุปและแปรผลข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ และสังเคราะห์ข้อมูลเพื่อสรุปผลรายงานการศึกษาวิจัย

8) สัมมนาระดมความคิดเห็นจากตำรวจจราจรในการแก้ไขปัญหาและแนวทางการพัฒนาสู่ควมมีประสิทธิภาพการงานจราจร

9) เวทีสาธารณะระดมความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆในการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรเพื่อสร้างความเสมอภาคในสังคม

10) จัดทำรายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์

11) เผยแพร่ผลการศึกษาไปยังหน่วยงานตำรวจจราจร เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน

โดยรายละเอียดแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องวัตถุประสงค์การศึกษาและเป้าหมายที่จะได้รับตามแผนการดำเนินงาน เป็นดังนี้

วัตถุประสงค์	ประเด็นศึกษา	วิธีการศึกษา	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
1. ศึกษาปัจจัยด้านการบริหารงานจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกความยุติธรรมด้านการจราจร	-ศึกษาการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรตามยุทธศาสตร์ 5 Es รวมถึงปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน -ศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนในการบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5 Es	-รวบรวมข้อมูลทฤษฎีภูมิที่เกี่ยวข้อง -รวบรวมข้อมูลกระบวนการทำงาน ปัญหาและอุปสรรคโดยสัมภาษณ์ตำรวจจราจร -เก็บข้อมูลแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยกำหนดความมีประสิทธิภาพในการบริหารงานการจราจรตามยุทธศาสตร์ 5Es	-องค์ความรู้กระบวนการบริหารงานการจราจรตามยุทธศาสตร์ 5Es -อิทธิพลของปัจจัยกำหนดด้านการบริหารงานจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกความยุติธรรมด้านการจราจร ในมิติของผู้ให้บริการและผู้รับบริการ
2. ศึกษาปัจจัยด้านการดำเนินคดีการจราจรควบคุมอุบัติเหตุจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกความยุติธรรมด้านการจราจร	-ศึกษาแนวทางการปฏิบัติสัมฤทธิ์ผล และปัญหาอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ในกรณีบังคับใช้กฎหมายจราจร ตลอดจนปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ที่มีต่อการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร -ศึกษาความเข้าใจและทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ และความคิดเห็นต่อปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	-รวบรวมข้อมูลทฤษฎีภูมิที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการจราจร และข้อมูลสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ที่มีส่วนในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ -เก็บข้อมูลแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูล ความเข้าใจและแนวทางการปฏิบัติในด้านการควบคุมอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ -เก็บข้อมูลแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลความเข้าใจ และทัศนคติของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในแนวทางการปฏิบัติเพื่อควบคุมอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่	-องค์ความรู้ด้านแนวทางการปฏิบัติในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร -อิทธิพลของปัจจัยกำหนดต่างๆ ในด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกความยุติธรรมด้านการจราจร ทั้งในมิติของผู้ให้บริการและผู้รับบริการ
3. ศึกษาปัจจัยด้านการ	-ศึกษาขั้นตอนของกระบวนการดำเนินคดีด้านการจราจร	-รวบรวมข้อมูลทฤษฎีภูมิที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนของ	-องค์ความรู้กระบวนการ

วัตถุประสงค์	ประเด็นศึกษา	วิธีการศึกษา	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
ดำเนินคดีจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรศึกษากระบวนการอำนวยความสะดวกความยุติธรรมด้านการจราจร	- บทบาทหน้าที่ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการดำเนินคดีด้านการจราจร - ศึกษากรณีตัวอย่างผู้ที่ได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจร - ศึกษาความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติที่มีต่อกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรดำเนินการดำเนินคดีการทั้งในส่วนของการบังคับใช้และการสร้างความเสมอภาคของการบังคับใช้กฎหมายในการดำเนินคดีการจราจร - ศึกษาความคาดหวังของผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกระบวนการการดำเนินคดีการจราจร	กระบวนการดำเนินคดีด้านการจราจร บทบาทหน้าที่ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการ - เก็บข้อมูลแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติงานในการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการดำเนินคดีด้านการจราจร - เก็บข้อมูลแบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลความคาดหวังในการสร้างความเสมอภาคของกระบวนการดำเนินคดีด้านการจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนน - เวกที่สาธารณะระดมความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆในการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรเพื่อสร้างความเสมอภาคในสังคม	ดำเนินคดีการจราจร - ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภาคส่วนต่างๆที่มีต่อกระบวนการการดำเนินคดีการจราจร - ความคาดหวังของประชาชนและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากกระบวนการการดำเนินคดีการจราจร - กระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการดำเนินคดีการจราจรในการสร้างความเสมอภาคให้กับประชาชน
4. การรวบรวมข้อเสนอในเชิงบูรณาการในการสร้างความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจร	- ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรในมิติของผู้ปฏิบัติงานหรือผู้ให้บริการ - ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรในมิติของผู้ใช้รถใช้ถนนหรือผู้รับบริการ - การบูรณาการความประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรในการสร้างความเสมอภาคในสังคม	- เวกที่รับฟังความคิดเห็นเพื่อระดมสมองเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในประเด็นของปัญหาอุปสรรคและแนวทางการแก้ไขการเสริมสร้างศักยภาพในอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจร ในด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีด้านการจราจร - เวกที่สาธารณะระดมความคิดเห็น	- ข้อเสนอแนะแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรเพื่อสร้างความเสมอภาคในสังคม

วัตถุประสงค์	ประเด็นศึกษา	วิธีการศึกษา	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
		<p>ความเห็นของภาคส่วนต่างๆในการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรเพื่อสร้างความเสมอภาคในสังคม</p>	

บทที่ 4

ผลการศึกษาการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดี ด้านการจราจรในการเสริมสร้างความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ด้านงานจราจร

การศึกษาด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร และการดำเนินคดีด้านการจราจร มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของของบริบทต่างๆในการเสริมสร้างการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรโดยพิจารณาควบคุมกันระหว่างทัศนคติและการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานว่ามีส่วนร่วมสร้างประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกที่ก่อให้เกิดความพึงพอใจรวมถึงการรับรู้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้รับบริการ

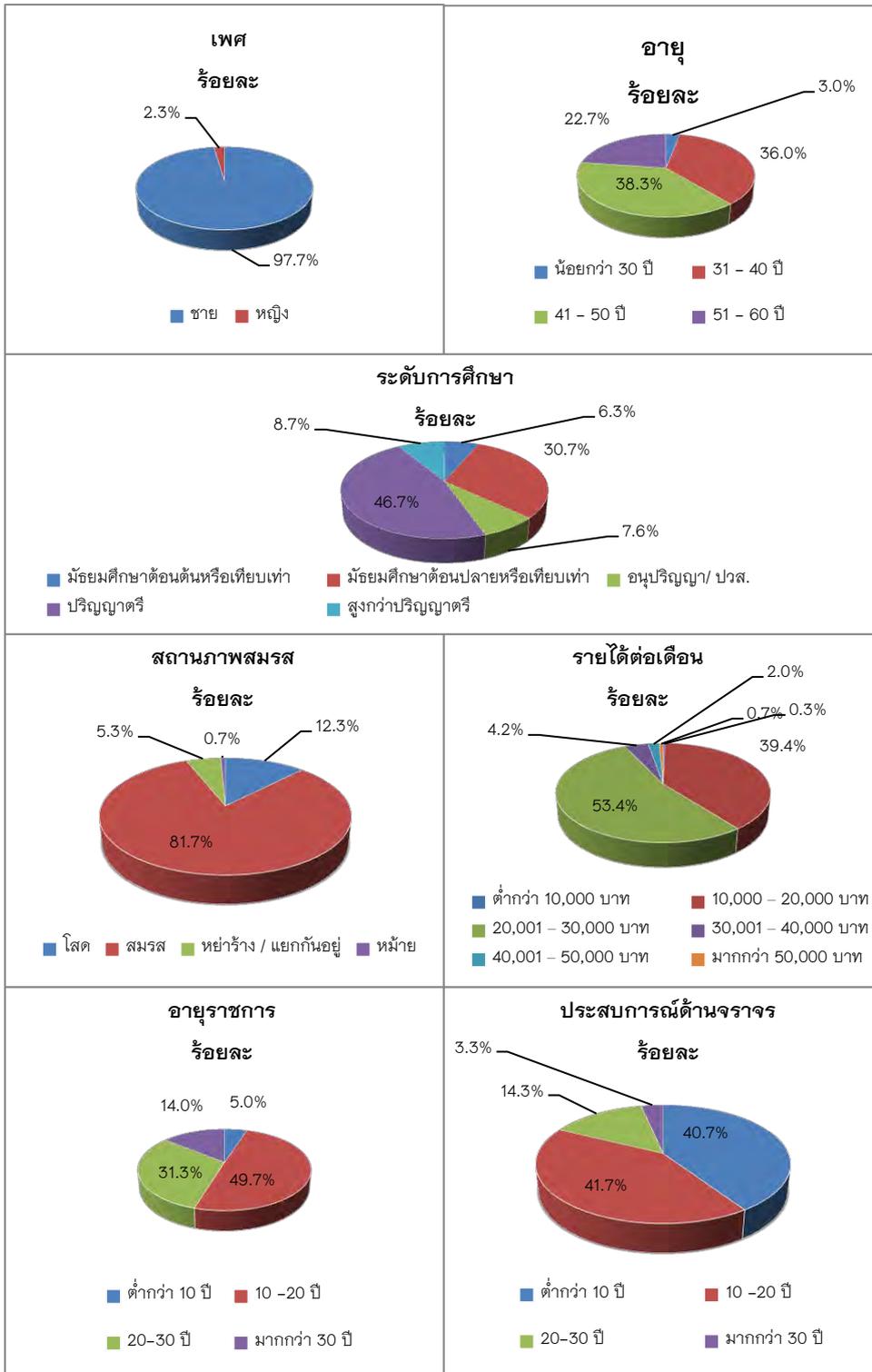
4.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย กลุ่มตัวอย่างจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นผู้รับบริการ ซึ่งลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเป็น ดังนี้

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของตำรวจจราจร

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลตำรวจจราจรกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี รองลงมาคืออายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.3 และร้อยละ 36.0 ตามลำดับ ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี และมีสถานภาพสมรสแล้ว คิดเป็นร้อยละ 46.7 และร้อยละ 81.7 ตามลำดับ เมื่อรายได้เฉลี่ยต่อเดือนซึ่งรวมเบี้ยเลี้ยงสวัสดิการ เงินเพิ่มพิเศษต่างๆนอกเหนือจากเงินเดือนพบว่าส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 20,001 – 30,000 บาท โดยมีอายุราชการอยู่ระหว่าง 10-20 ปี และมีประสบการณ์ด้านจราจรอยู่ระหว่าง 10-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 53.4 ร้อยละ 49.7 และร้อยละ 41.7 ตามลำดับ(แผนภาพที่ 4.1)

แผนภาพที่ 4.1 แสดงข้อมูลทั่วไปของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

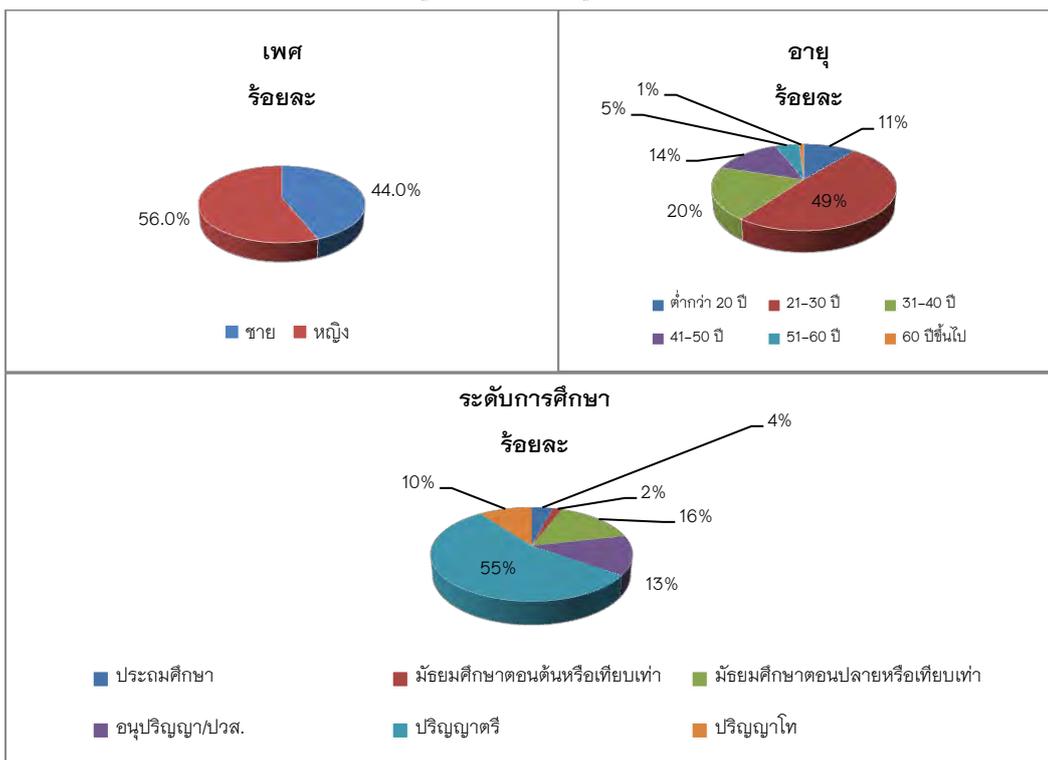


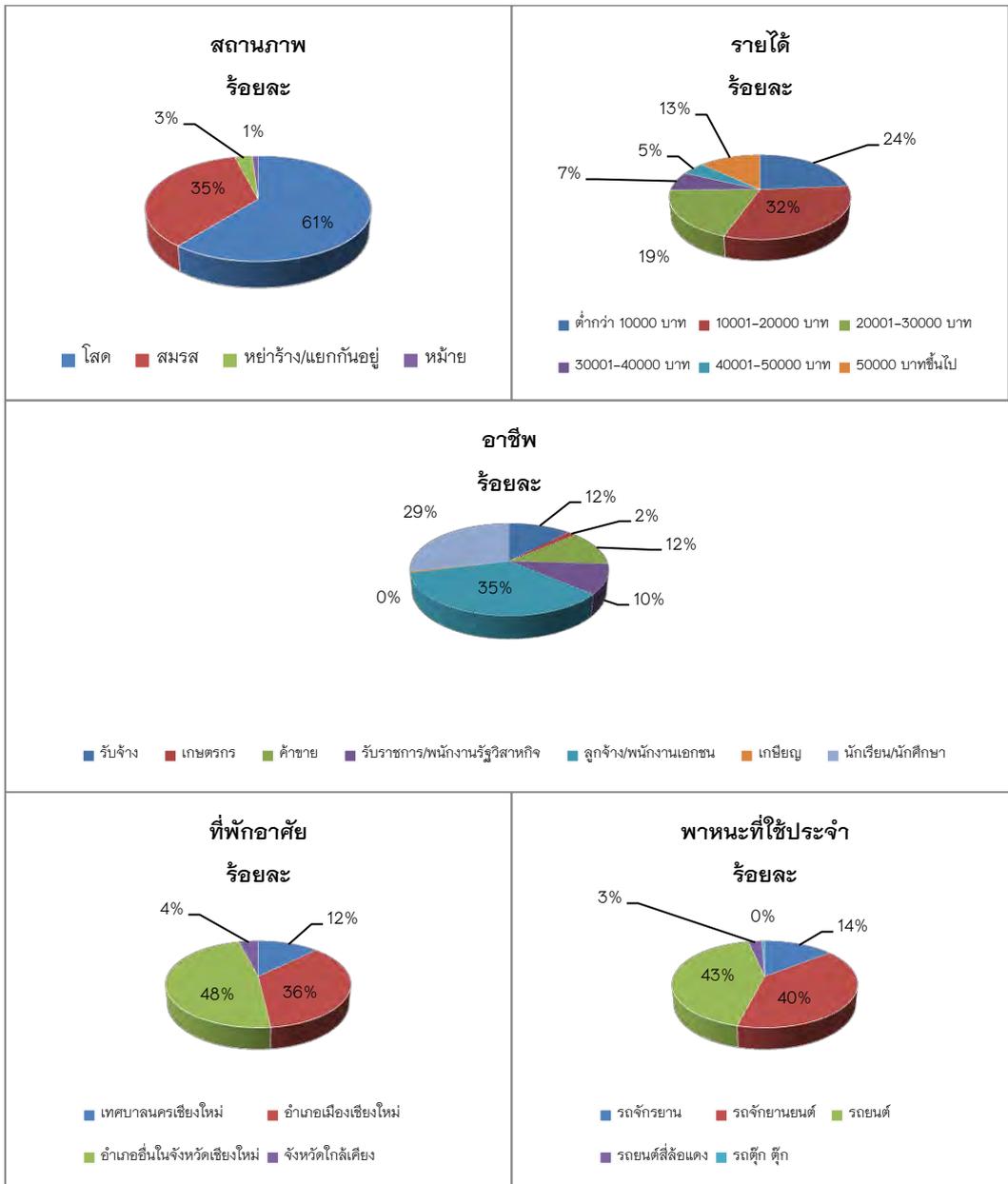
4.1.2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้รถใช้ถนน

1) ผู้ใช้รถใช้ถนนใช้ถนน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ใช้รถกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 56 มีอายุระหว่าง 21-30 ปี รองลงมา มีอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 49.0 และร้อยละ 20.0 ตามลำดับ ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี และมีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 54.0 และร้อยละ 61.0 ตามลำดับ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 10,001 – 20,000 บาท โดยมีอาชีพลูกจ้างพนักงานเอกชน คิดเป็นร้อยละ 32.0 และร้อยละ 34.0 ตามลำดับ มีที่พักอาศัยอยู่อำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่ และใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 48.0 และร้อยละ 43.0 ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.2)

แผนภาพที่ 4.2 แสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้รถใช้ถนน





สำหรับกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาการบังคับใช้กฎหมาย การดำเนินคดีด้านการจราจร เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ประกอบด้วยประชาชนทั่วไป และ พนักงานสอบสวน

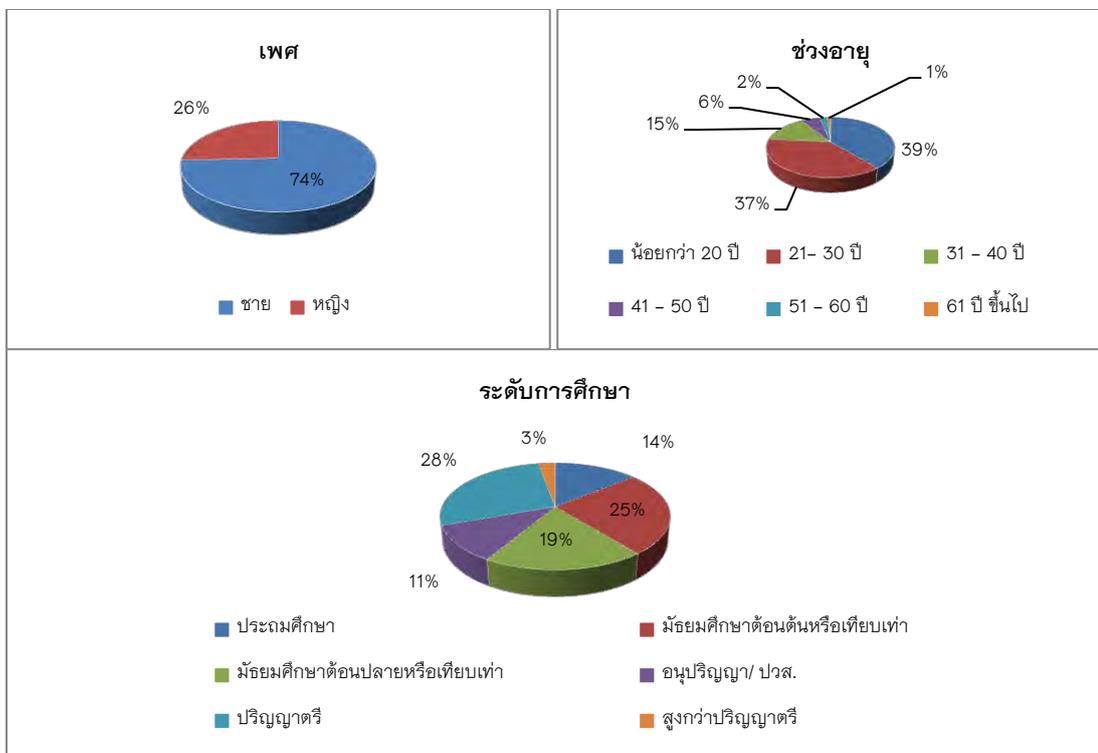
4.1.3 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

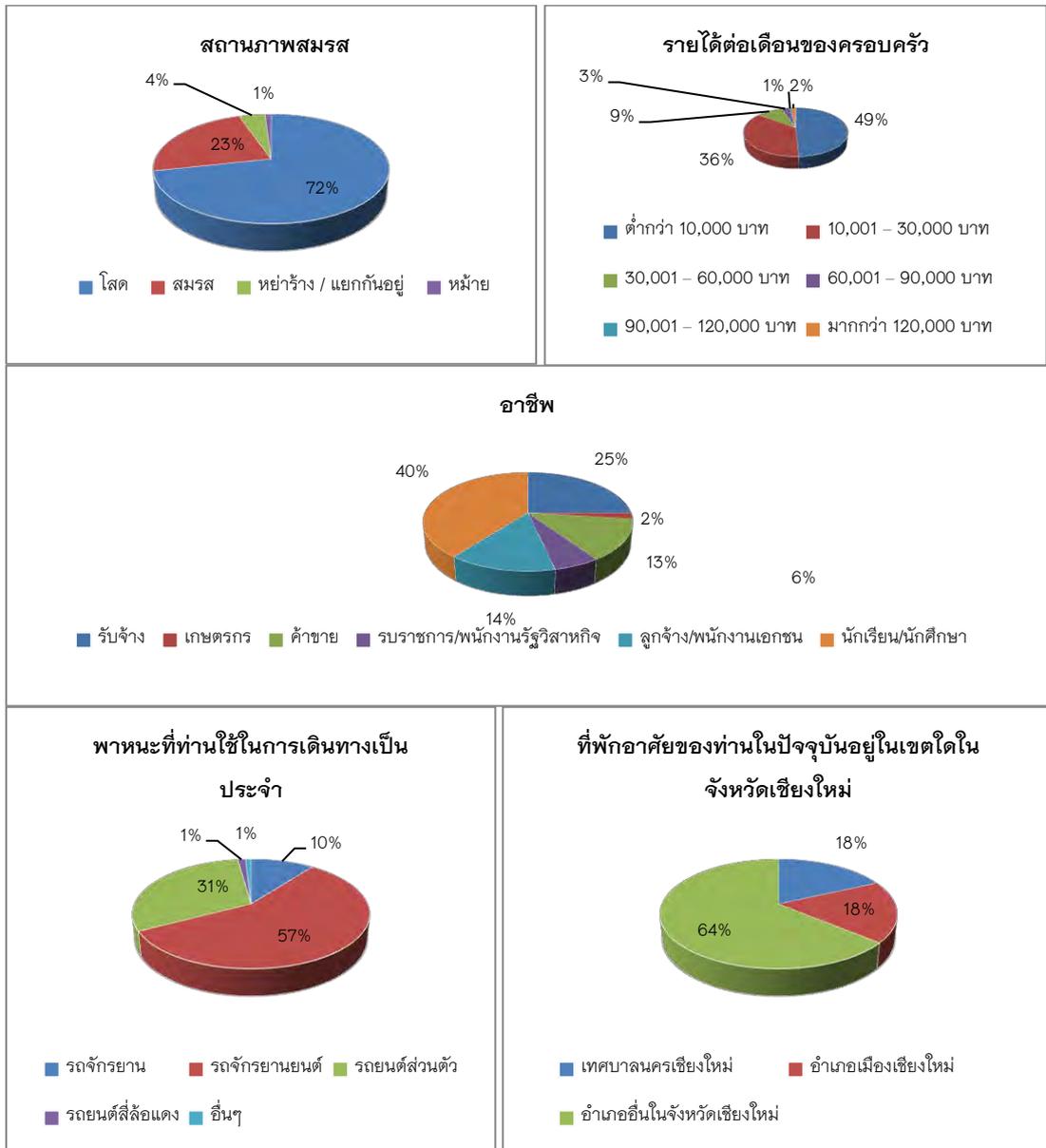
1) ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 74 ส่วนใหญ่มีน้อยกว่า 20 ปี รองลงมาอายุระหว่าง 21-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 39 และร้อยละ

37 ตามลำดับ ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในมัธยมศึกษาตอนต้น และมีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 25 และร้อยละ 72 ตามลำดับ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนซึ่งรวมเบี่ยเลี้ยง สวัสดิการ เงินเพิ่มพิเศษต่างๆนอกเหนือจากเงินเดือนพบว่าส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 49 โดยส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 40 พาหนะที่ใช้เดินทางเป็นประจำคือรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 57 มีที่พักอาศัยปัจจุบันอยู่ในอำเภออื่นใน จ.เชียงใหม่ คิดเป็นร้อยละ 64 (แผนภาพที่ 4.3)

แผนภาพที่ 4.3 แสดงข้อมูลทั่วไปของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน



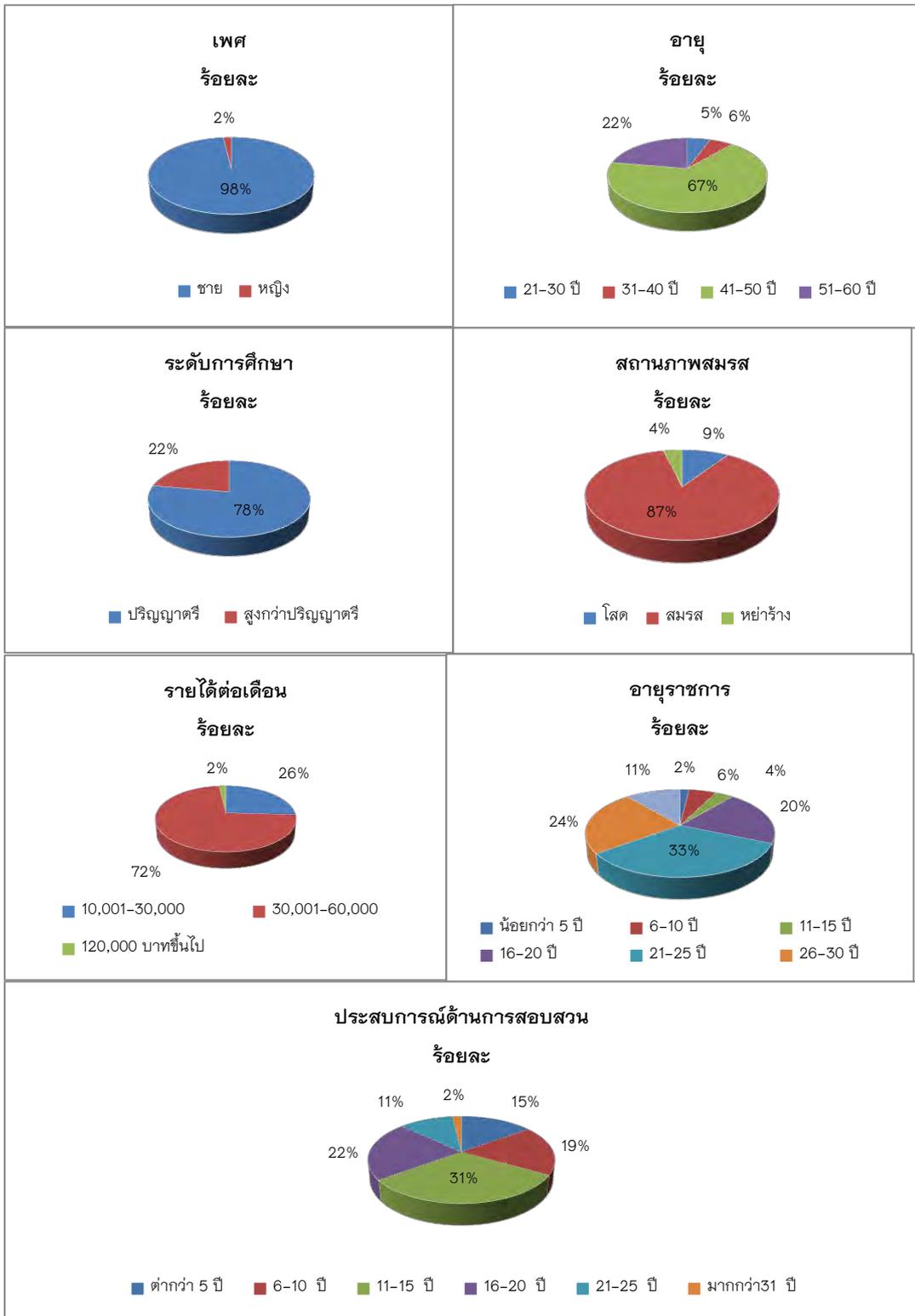


2) พนักงานสอบสวน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 86 มีอายุระหว่าง 41-50 ปี รองลงมาคืออายุระหว่าง 51-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 67 และร้อยละ 22 ตามลำดับ ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี และมีสถานภาพสมรสแล้ว คิดเป็นร้อยละ 78 และร้อยละ 87 ตามลำดับ เมื่อรายได้เฉลี่ยต่อเดือนซึ่งรวมเบี่ยเลี้ยง สวัสดิการ เงินพิเศษต่างๆนอกเหนือจากเงินเดือนพบว่าส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 30,001 – 60,000 บาท โดยมีอายุราชการอยู่ระหว่าง 21-25 ปี และ มีประสบการณ์ด้านการ

สอบสวนอยู่ระหว่าง 11-15 ปี คิดเป็นร้อยละ 72 ร้อยละ 33 และร้อยละ 31 ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.4)

แผนภาพที่ 4.4 แสดงข้อมูลทั่วไปของพนักงานสอบสวน



4.1.4 ความสัมพันธ์ของการบริหารงานด้านการจราจร (ยุทธศาสตร์ 5E) เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก

การบริหารงานจราจร ประกอบด้วย แนวทางปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ และความคิดเห็นและการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ (5Es) ได้แก่

- ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
- ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)
- ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)
- ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service)
- ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information)

ความคิดเห็นในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es

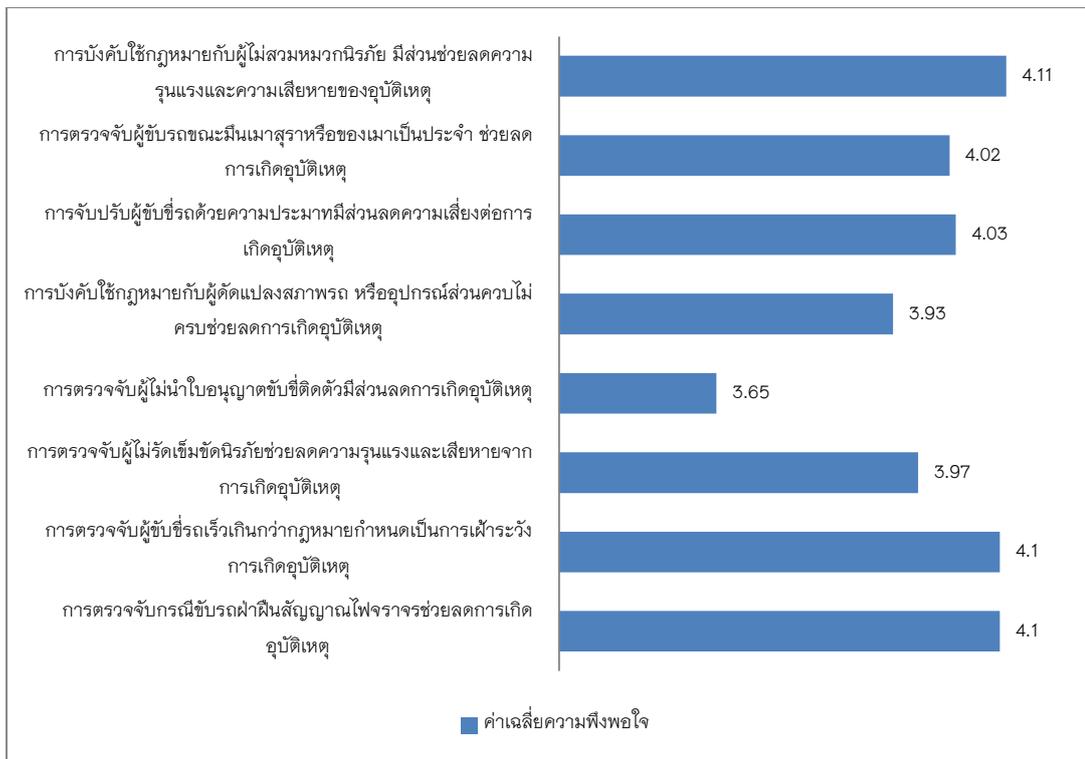
แผนยุทธศาสตร์ 5Es ซึ่งได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement), วิศวกรรมจราจร (Engineering), การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation), บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service), การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ สำหรับวิธีการแปลผลแบบสอบถามส่วนนี้ได้ใช้ค่าเฉลี่ยความคิดเห็นในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.21-5.00	แนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับมากที่สุด
3.41-4.20	แนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับมาก
2.61-3.40	แนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับปานกลาง
1.81-2.60	แนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับต่ำ
1.00-1.80	แนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับต่ำที่สุด

1) การบังคับใช้กฎหมายจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย 5 ลำดับแรกได้แก่ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย มีส่วนช่วยลดความรุนแรงและความเสียหายของอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.11) การตรวจจับผู้ขับขี่ที่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดเป็นการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.10) การตรวจจับกรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.10) การจับปรับผู้ขับขี่ที่รถด้วยความประมาทมีส่วนลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.03) และ การตรวจจับผู้ขับขี่รถขณะมีนเมาสุราหรือของเมาเป็นประจำ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.02) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.5)

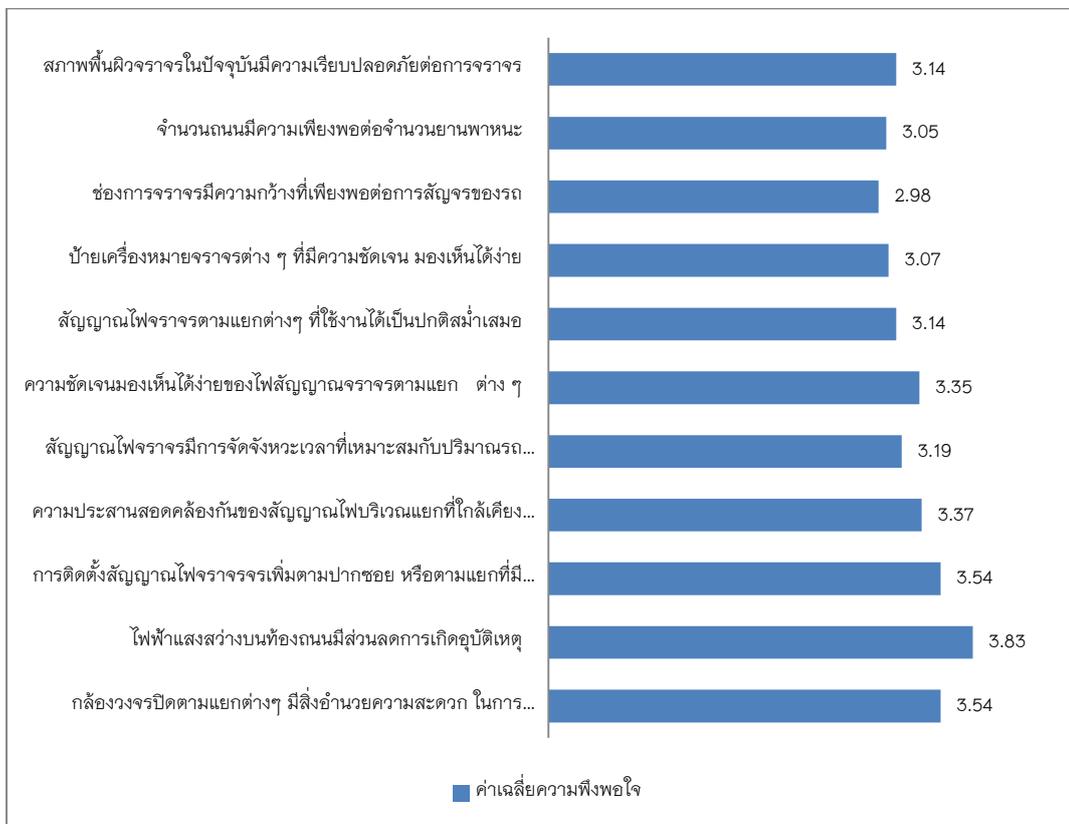
แผนภาพที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจความคิดเห็นในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร



2) วิศวกรรมจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย 5 ลำดับแรก ได้แก่ ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนนมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.83) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.54) กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของ การจราจร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.54) ความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในช่วงโมงเร่งด่วน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.37) และ ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.35) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.6)

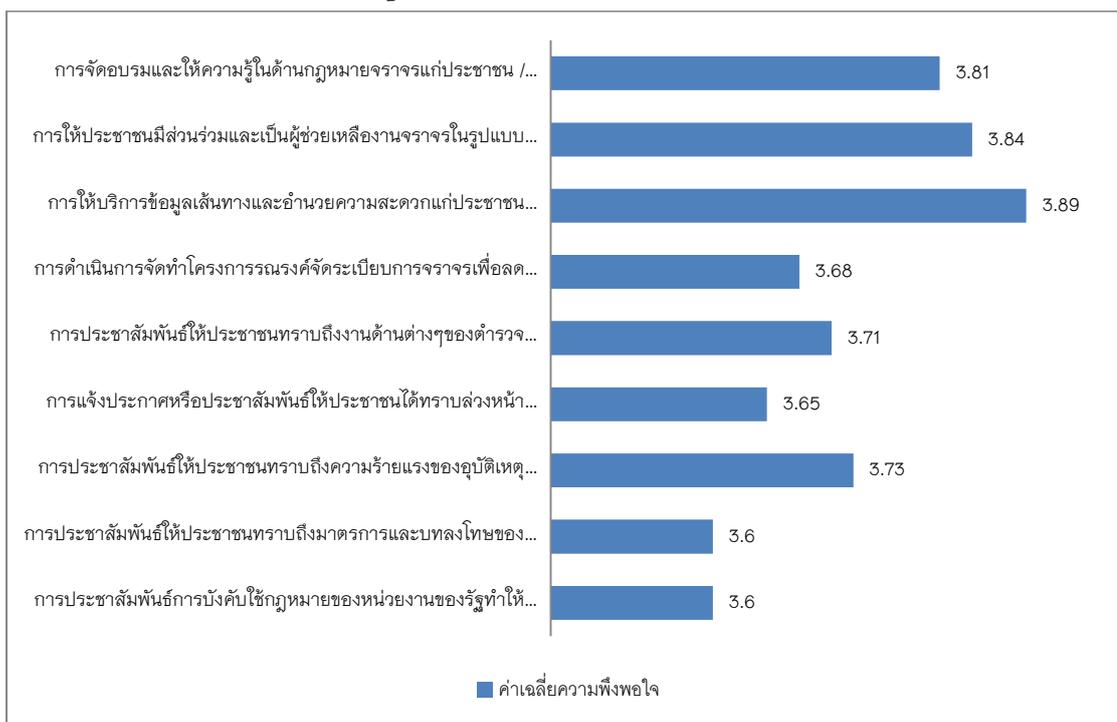
แผนภาพที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อวิศวกรรมจราจร



3) การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย 5 ลำดับแรก ได้แก่ การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.89) การให้ประชาชนมีส่วนร่วมและเป็นผู้ช่วยเหลืองานจราจรในรูปแบบต่างๆ เช่น อาสาสมัครจราจร ช่วยแบ่งเบาการทำงานของตำรวจจราจร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.84) การจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน / สถานศึกษา ช่วยสร้างวินัยการจราจร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.81) การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.73) และ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงงานด้านต่างๆ ของตำรวจจราจร เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.71) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.7)

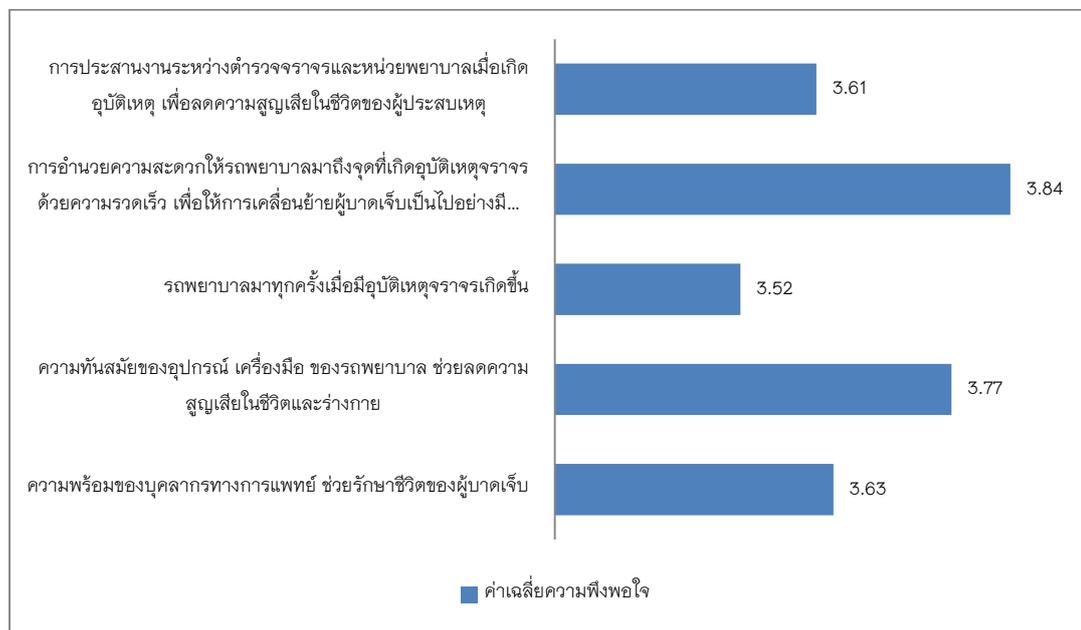
แผนภาพที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อการให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม



4) บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้แก่ การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.84) ความทันสมัยของอุปกรณ์เครื่องมือ ของรถพยาบาล ช่วยลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.77) ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.63) การประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.61) และ รถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.52) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.8)

แผนภาพที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน

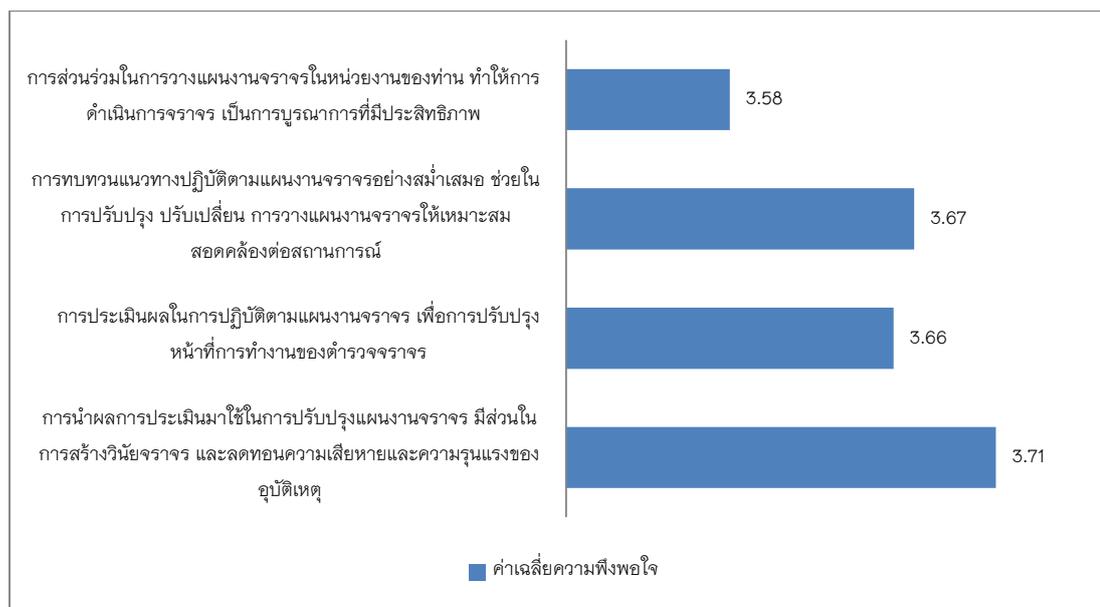


5) การประเมินผล

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

จราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้แก่ การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร มีส่วนในการสร้างวินัยจราจร และลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.71) การทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอ ช่วยในการปรับปรุง ปรับเปลี่ยน การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.67) การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร เพื่อการปรับปรุงหน้าที่การทำงานของตำรวจจราจร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.66) และ การมีส่วนร่วมในการวางแผนงานจราจรในหน่วยงานของท่าน ทำให้การดำเนินการจราจรเป็นการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.58) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.9)

แผนภาพที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อการประเมินผล



จากผลการศึกษาแนวทางในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es ซึ่งได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement), วิศวกรรมจราจร (Engineering), การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation), บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service), การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ พบข้อสรุปที่น่าสนใจ กล่าวคือ

ในด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร แนวทางในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ โดยให้ความสำคัญกับการมุ่งเน้นการป้องปรามการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ รวมถึงการลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งในส่วนของผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนน ด้วยการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย การตรวจจับผู้ขับซึ่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การตรวจจับกรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การจับปรับผู้ขับซึ่รถด้วยความประมาท และ การตรวจจับผู้ขับรถขณะมีเมาสุราหรือของเมา

ส่วนในด้านวิศวกรรมจราจรนั้นความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ ได้แก่ ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ เพื่อการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร ความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในชั่วโมงและ ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ ซึ่งจะเห็นได้ว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้ความสำคัญกับ ระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนพื้นผิวการจราจร ระบบกล้องวงจรปิด ระบบไฟและทัศนวิสัยในการมองเห็นสัญญาณไฟการจราจรมากกว่าสภาพพื้นผิวการจราจรและการเชื่อมทาง

ในขณะที่การให้ความรู้ / การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม แนวทางในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ มุ่งเน้นการทำงานแบบบูรณาการทั้งผู้ปฏิบัติงานจราจรและผู้ใช้รถและใช้ถนนในเชิงรุก ทั้งการให้บริการข้อมูลเส้นทาง ความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนและวินัยการจราจร การสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการจราจร ตลอดจนการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยแนวทางการทำงานจะมุ่งเน้น การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก การให้ประชาชนมีส่วนร่วมและเป็นผู้ช่วยเหลืองานจราจรในรูปแบบต่างๆ เช่น อาสาสมัครจราจร ช่วยแบ่งเบาการทำงานของตำรวจจราจร การจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน / สถานศึกษา ช่วยสร้างวินัยการจราจร การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุ

จากการขับขีรถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงงานด้านต่างๆของตำรวจจราจร เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

สำหรับบริการทางแพทย์ฉุกเฉินนั้น การให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิต ซึ่งถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่ได้มีส่วนโดยตรงกับการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินแต่มีความเชื่อมโยงในการประสานขอความร่วมมือเมื่อเกิดอุบัติเหตุ จากผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ และการประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ

และเมื่อพิจารณาการประเมินผลที่เป็นการบูรณาการข้อมูลการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม รวมถึง การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นว่า การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ การมีส่วนร่วมในการวางแผนงานจราจรในหน่วยงาน การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร และการทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอ มีส่วนในการสร้างวินัยจราจร และลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.1.5 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es

ยุทธศาสตร์ 5Es ซึ่งได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) วิศวกรรมจราจร (Engineering) การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ สำหรับวิธีการแปลผลค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนน

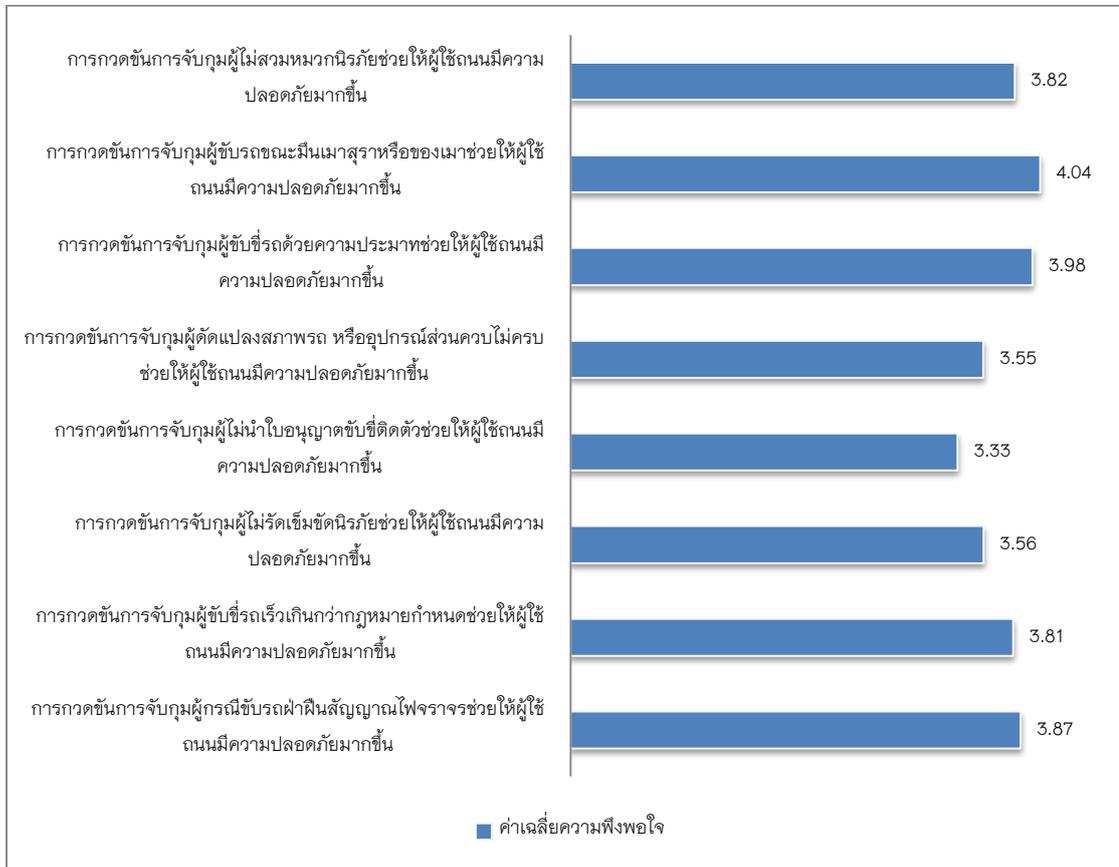
ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ เป็นดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.21-5.00	ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อแนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับมากที่สุด
3.41-4.20	ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อแนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับมาก
2.61-3.40	ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อแนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับปานกลาง
1.81-2.60	ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อแนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับต่ำ
1.00-1.80	ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อแนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ในระดับต่ำที่สุด

1) การบังคับใช้กฎหมายจราจร

ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้แก่ การกวดขันการจับกุมผู้ขับรถยนต์ขณะมีเมาสุราหรือของเมาช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.04) การกวดขันการจับกุมผู้ขับซิ่งรถด้วยความประมาทช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.98) การกวดขันการจับกุมผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.87) การกวดขันการจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.82) และการกวดขันการจับกุมผู้ขับซิ่งรถเร็วเกินกฏหมายกำหนดช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.81) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.10)

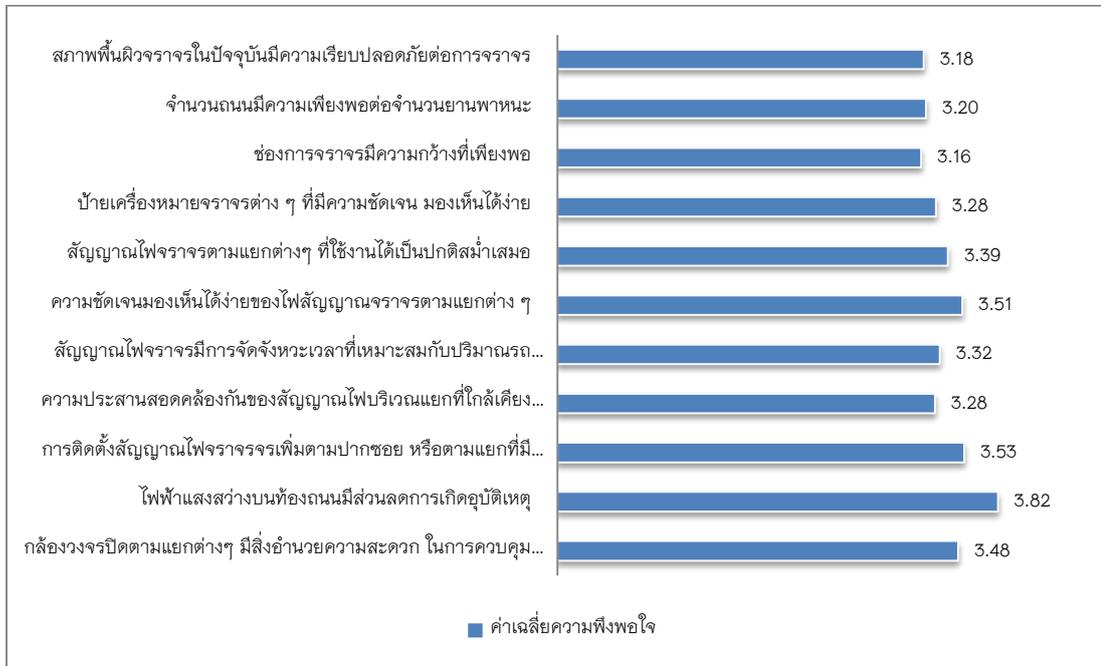
แผนภาพที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้งานต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายจราจร



2) วิศกรกรรมการจราจร

ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่ออยู่ทศศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้แก่ ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนนมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.82) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.53) ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ ตามลำดับ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.51) และกล้องวงจรปิดตามแยกต่าง ๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.48) ตามลำดับ มีความคิดเห็นในระดับปานกลางในด้านสัญญาณไฟจราจรตามแยกต่าง ๆ ที่ใช้งานได้เป็นปกติสม่ำเสมอ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.39) (แผนภาพที่ 4.11)

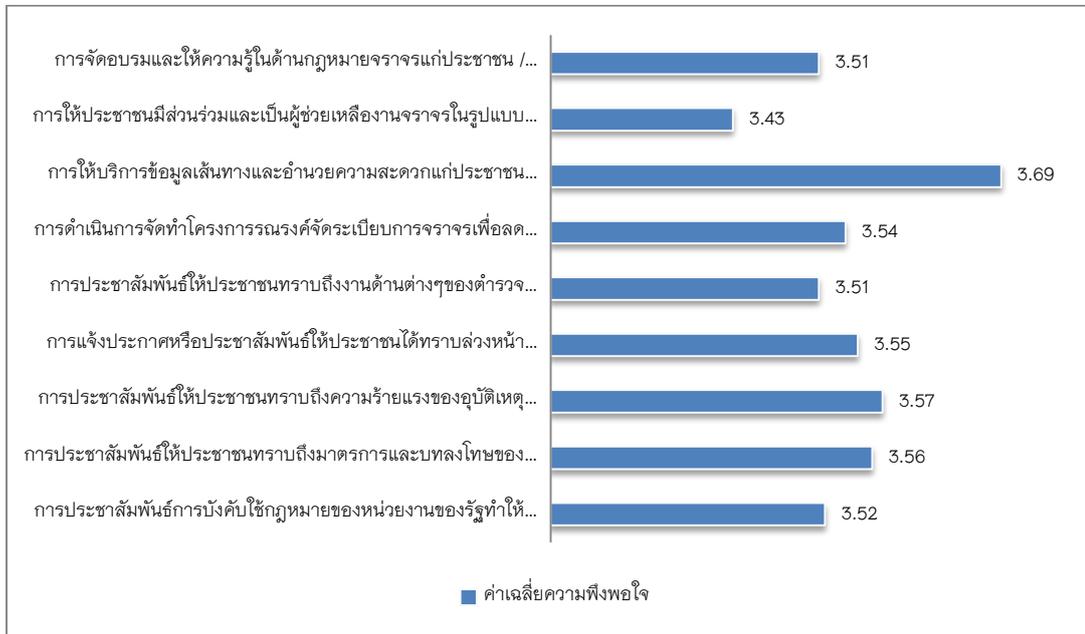
แผนภาพที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้นถนนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในด้านวิศวกรรมจราจร



3) การให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม

สำหรับความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับปานกลาง โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้แก่ การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.69) การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.57) การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับซึ่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ช่วยลดการละเมิดกฎหมาย (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.56) การแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับซึ่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.55) และ การแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับซึ่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.54) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.12)

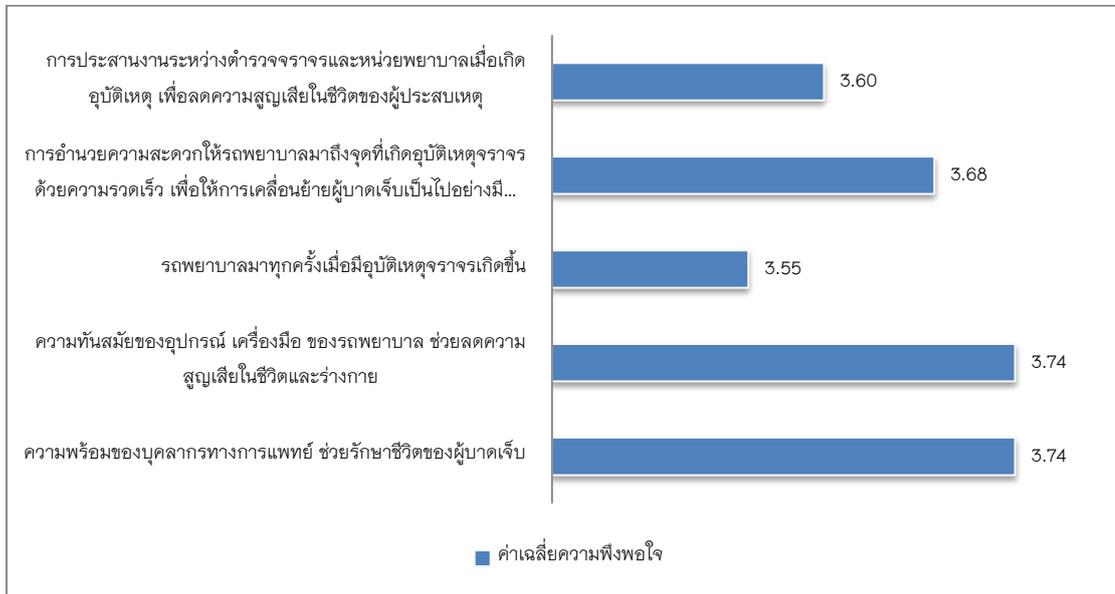
แผนภาพที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้นนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม



4) การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน

ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่ออยู่ทศศาสตร์ด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้แก่ ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ช่วยลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.74) การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.68) การประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.60) และ รถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.55 ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.13)

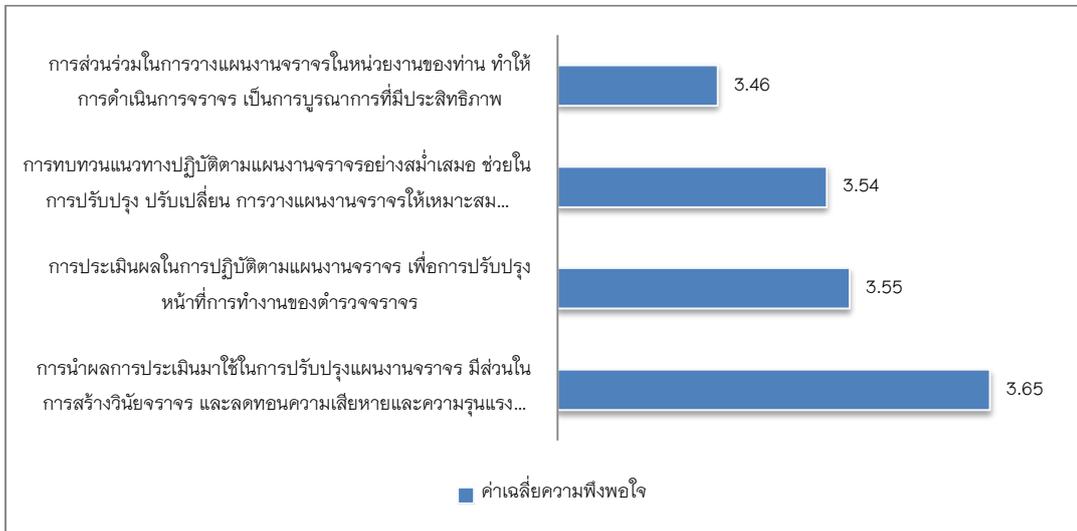
แผนภาพที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถและผู้ใช้งานต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน



5) การประเมินผล

ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้แก่ การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร มีส่วนในการสร้างวินัยจราจร และลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.65) การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร เพื่อการปรับปรุงหน้าที่การทำงานของตำรวจจราจร (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.55) การทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอ ช่วยในการปรับปรุง ปรับเปลี่ยนการวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.54) และการมีส่วนร่วมในการวางแผนงานจราจรในหน่วยงานของท่าน ทำให้การดำเนินการจราจร เป็นการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.46) ตามลำดับ (แผนภาพที่ 4.14)

แผนภาพที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการการประเมินผล



ผลการศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามยุทธศาสตร์ 5Es ซึ่งได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) วิศวกรรมจราจร (Engineering) การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบข้อสรุปที่น่าสนใจ กล่าวคือ

ในด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ โดยให้ความสำคัญกับการมุ่งเน้นการป้องปรามการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ รวมถึงการลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการตรวจจับผู้ขับขี่รถขณะมีเมาสุราหรือของเมา การจับปรับผู้ขับขี่ด้วยความประมาท การตรวจจับกรณีขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การกวดขันจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ส่วนในด้านวิศวกรรมจราจรนั้นผู้ใช้รถใช้ถนนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ได้แก่ ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ กล้องวงจรปิด

ตามแยกต่างๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของการจราจร มีส่วนต่อการลดอุบัติเหตุ

สำหรับการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม นั้น ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการให้บริการข้อมูลเส้นทาง การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับซิ่งที่กระทำผิดกฎหมาย การแจ้งให้ทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับซิ่งที่ผิดกฎหมายการจราจร การแจ้งประกาศหรือการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับซิ่งที่กระทำผิดกฎหมาย รวมถึง การรณรงค์การจัดระเบียบการจราจร ว่ามีส่วนสำคัญต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจร

ในขณะที่การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิต จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้ถนนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว การประสานงานระหว่างตำรวจจราจรกับหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และรถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ

และเมื่อพิจารณาการประเมินผลที่เป็นการบูรณาการข้อมูลการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม รวมถึง การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนมีความเห็นสอดคล้องกันโดยมีความพึงพอใจใน ส่วนของการนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจรและการทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอ การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ ตลอดจนการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถ มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพความปลอดภัยทางการจราจรเพื่อลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 การศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารงานจราจรในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานกับการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการ

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารงานจราจรในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน หรือเป็นปัจจัยด้านอุปทานในการจัดการจราจรกับการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการหรือเป็นปัจจัยด้านอุปสงค์ในการจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพได้พิจารณาการบริหารจราจรตามยุทธศาสตร์ 5Es คือ

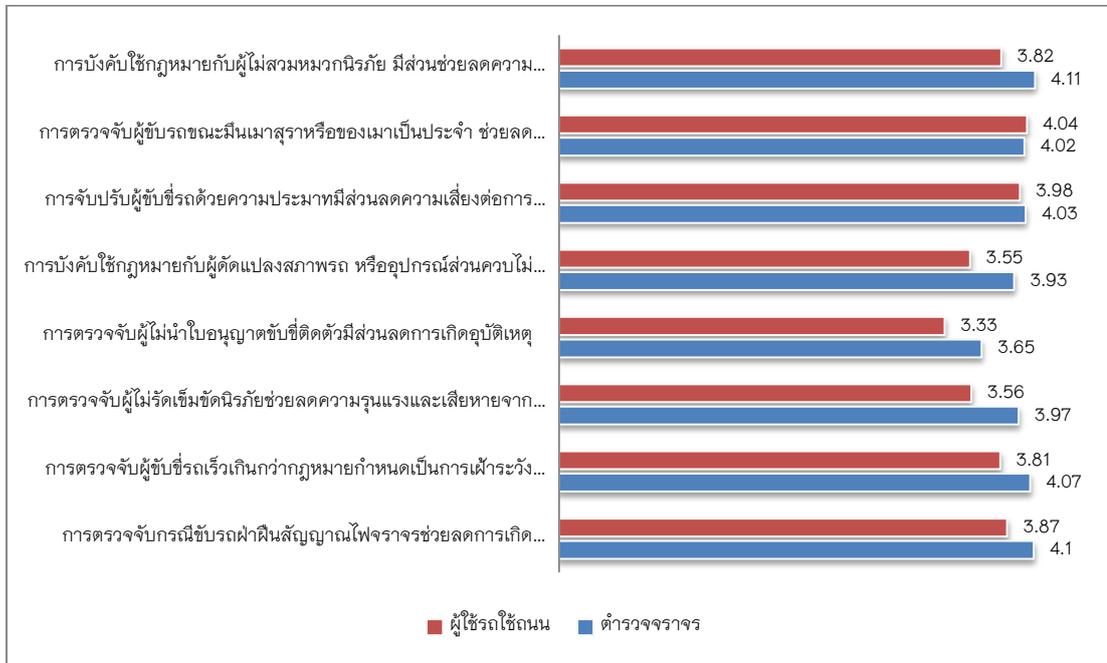
1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
2. ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)
3. ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)
4. ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service)
5. ด้านการประเมินผล (Evaluation)

การพิจารณาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านต่างๆ ตามยุทธศาสตร์ 5Es จะใช้การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ว่ามีนัยสำคัญทางสถิติในการยอมรับความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่มีต่อแนวทางการปฏิบัติงานจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติกับความพึงพอใจของผู้รับบริการ ตามยุทธศาสตร์ 5Es เป็นดังนี้

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านการบังคับใช้กฎหมายและความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าการบังคับใช้กฎหมายเป็นสิ่งจำเป็นในระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร (แผนภาพที่ 4.15)

แผนภาพที่ 4.15 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย



หากแต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นทางด้านแนวทางการปฏิบัติงานจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมายในการสร้างความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบว่า ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยมีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = 6.4014$) อธิบายได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุมีความแตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ กับความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเห็นว่า แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุแตกต่างจากผู้ใช้รถใช้ถนน หรืออาจกล่าวได้ว่า ถึงแม้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่กับผู้ใช้รถใช้ถนน จะมีความคิดเห็นตรงกันว่ามาตรการการบังคับใช้กฎหมายมีส่วนช่วยสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ แต่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ให้ความสำคัญกับประเด็นนี้มากกว่าผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งก็สอดคล้องกับของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ที่มีความคำนึงถึงการป้องกันปรามมากกว่าการแก้ไขในการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบย่อยของยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายที่มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากนัยสำคัญทางสถิติ พบว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติให้ความสำคัญ ในทุกองค์ประกอบย่อยสูงกว่าผู้ใช้รถใช้ถนน ยกเว้นประเด็นการตรวจจับผู้ขับขี่รถขณะมีเมฆาสุราหรือของเมาเป็นประจำ และการจับปรับผู้ขับขี่ด้วยความประมาท มี

ส่วนลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ที่ทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่และผู้ใช้รถใช้ถนนมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 4.1

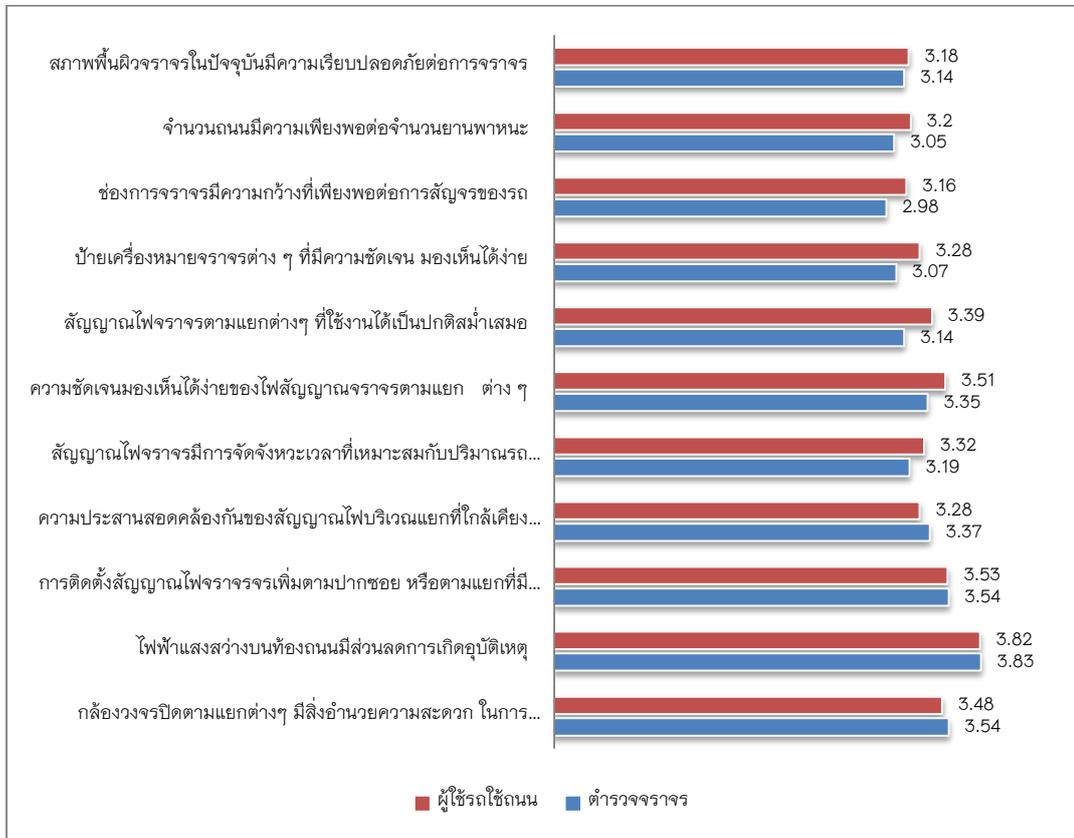
ตารางที่ 4.1 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมาย	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	ตำรวจจราจร	ผู้ใช้รถใช้ถนน	
1. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย มีส่วนช่วยลดความรุนแรงและความเสียหายของอุบัติเหตุ	4.11	3.82	5.3061
2. การตรวจจับผู้ขับรถขณะมีเมมาสุราหรือของเมาเป็นประจำ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	4.02	4.04	-0.3078
3. การจับปรับผู้ขับขี่ด้วยความประมาทมีส่วนลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	4.03	3.98	0.8657
4. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ตัดแปลงสภาพรถ หรืออุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	3.93	3.55	6.1907
5. การตรวจจับผู้ไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัวมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ	3.65	3.33	4.8113
6. การตรวจจับผู้ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยช่วยลดความรุนแรงและเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุ	3.97	3.56	6.7084
7. การตรวจจับผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดเป็นการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ	4.07	3.81	3.8309
8. การตรวจจับกรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	4.10	3.87	2.8147
รวม	3.98	3.75	6.4014

2. ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านวิศวกรรมจราจร และความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อด้านวิศวกรรมจราจร ที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าด้านวิศวกรรมจราจร เป็นสิ่งจำเป็นในระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร (แผนภาพที่ 4.16)

แผนภาพที่ 4.16 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมจราจร



หากแต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นทางด้านแนวทางการปฏิบัติงานจราจรด้านวิศวกรรมจราจร ในการสร้างความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบว่า ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยมีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = -2.3164$) อธิบายได้ว่าด้านวิศวกรรมจราจร ที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุมีความแตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ กับความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่า แนวทางด้านวิศวกรรมจราจรจะมีผลต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ หรืออาจกล่าวได้ว่า ถึงแม้ผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ จะมีความคิดเห็นตรงกันว่ามาตรการวิศวกรรมจราจร มีส่วนช่วยสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ แต่ผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ความสำคัญกับประเด็นวิศวกรรมจราจรมากกว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบย่อยของยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจรที่มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากนัยสำคัญทางสถิติ พบว่าผู้ใช้รถใช้ถนนให้

ความสำคัญ ในทุกองค์ประกอบย่อยสูงกว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ ยกเว้นความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในช่วงโมงเร่งด่วน ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนนมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สภาพพื้นผิวจราจรในปัจจุบันมีความเรียบปลอดภัยต่อการจราจร ที่ทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 4.2

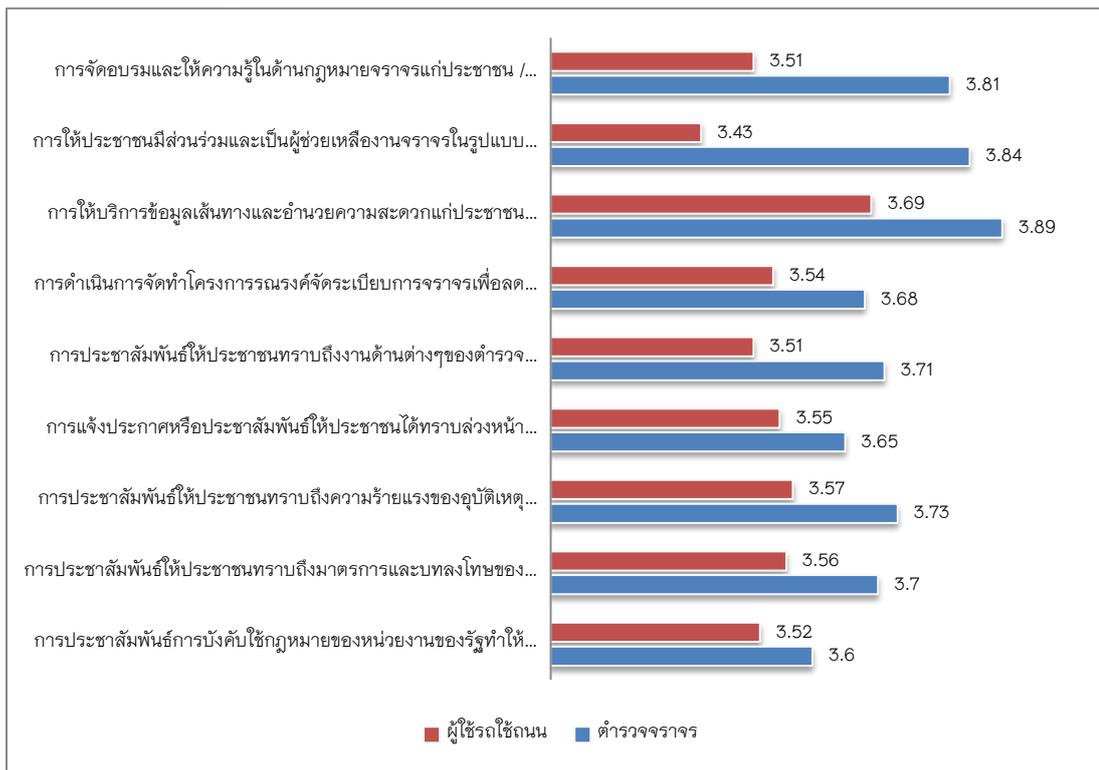
ตารางที่ 4.2 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมจราจร

วิศวกรรมจราจร	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	ตำรวจจราจร	ผู้ใช้รถใช้ถนน	
1. สภาพพื้นผิวจราจรในปัจจุบันมีความเรียบปลอดภัยต่อการจราจร	3.14	3.18	-0.5338
2. จำนวนถนนมีความเพียงพอต่อจำนวนยานพาหนะ	3.05	3.20	-2.4167
3. ช่องจราจรมีความกว้างที่เพียงพอต่อการสัญจรของรถ	2.98	3.16	-3.0109
4. ป้ายเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ ที่มีความชัดเจน มองเห็นได้ง่าย	3.07	3.28	-3.4752
5. สัญญาณไฟจราจรตามแยกต่างๆ ที่ใช้งานได้เป็นปกติสม่ำเสมอ	3.14	3.39	-3.7980
6. ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ	3.35	3.51	-2.8852
7. สัญญาณไฟจราจรมีการจัดจังหวะเวลาที่เหมาะสมกับปริมาณรถตามบริเวณทางแยก	3.19	3.32	-2.0676
8. ความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในช่วงโมงเร่งด่วน	3.37	3.28	1.3357
9. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	3.54	3.53	0.0443
10. ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนนมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ	3.83	3.82	0.0595
11. กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร	3.54	3.48	0.7893
รวม	3.29	3.38	-2.3164

3. ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม และความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมเป็นสิ่งจำเป็นในระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร (แผนภาพที่ 4.17)

แผนภาพที่ 4.17 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการให้ความรู้/การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม



หากแต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นทางด้านแนวทางการปฏิบัติงานจราจรด้านด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมในการสร้างความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบว่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยมีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = 4.2799$) อธิบายได้ว่าการดำเนินการให้

ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ มีความแตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ กับความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเห็นว่า แนวทางการด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมจะมีผลต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุแตกต่างจากผู้ใช้รถใช้ถนน หรืออาจกล่าวได้ว่า ถึงแม้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่กับผู้ใช้รถใช้ถนน จะมีความคิดเห็นตรงกันว่าด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมมีส่วนช่วยสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ แต่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ให้ความสำคัญกับประเด็นนี้มากกว่าผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งก็สอดคล้องกับของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ที่มีความคำนึงถึงการป้องปรามมากกว่าการแก้ไขในการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบย่อยของยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมที่มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากนัยสำคัญทางสถิติ พบว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติให้ความสำคัญ ในทุกองค์ประกอบย่อยสูงกว่าผู้ใช้รถใช้ถนน ยกเว้นประเด็นการแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ และการประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานของรัฐทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อสร้างวินัยการจราจร ที่ทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่และผู้ใช้รถใช้ถนนมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ

เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการให้ความรู้/การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม

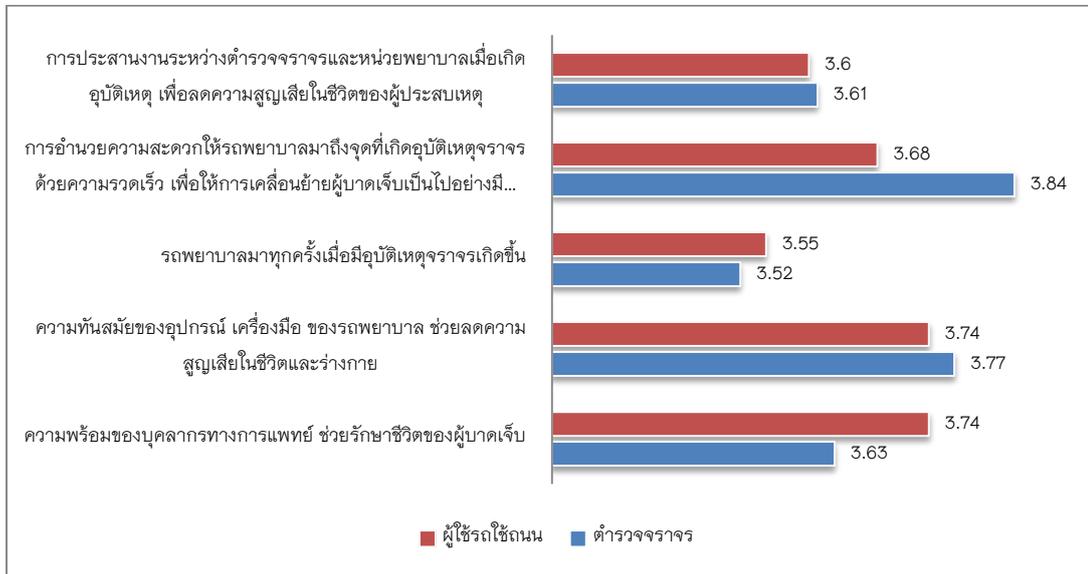
การให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	ตำรวจจราจร	ผู้ใช้รถใช้ถนน	
1. การจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน / สถานศึกษา ช่วยสร้างวินัยการจราจร	3.81	3.51	4.1782
2. การให้ประชาชนมีส่วนร่วมและเป็นผู้ช่วยเหลืองานจราจรในรูปแบบต่างๆ เช่น อาสาสมัครจราจร ช่วยแบ่งเบาการทำงานของตำรวจจราจร	3.84	3.43	5.9302
3. การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก	3.89	3.69	2.9667
4. การดำเนินการจัดทำโครงการรณรงค์จัดระเบียบการจราจรเพื่อลด	3.68	3.54	2.3520

การให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	ตำรวจ จราจร	ผู้ใช้รถ ใช้ถนน	
อุบัติเหตุตามท้องถนน มีความเหมาะสม			
5. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงงานด้านต่างๆของตำรวจจราจร เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่	3.71	3.51	3.2367
6. การแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ	3.65	3.55	1.6258
7. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุ	3.73	3.57	2.3145
8. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ช่วยลดการละเมิดกฎหมาย	3.70	3.56	2.1652
9. การประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานของรัฐทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อสร้างวินัยการจราจร	3.60	3.52	1.3293
รวม	3.73	3.54	4.2800

4. ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service)

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน และความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน เป็นสิ่งจำเป็นในระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร (แผนภาพที่ 4.18)

แผนภาพที่ 4.18 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน



หากแต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ในการสร้างความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบว่า ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = 0.2171$) อธิบายได้ว่าด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุไม่มีความแตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ กับความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังตารางที่ 4.4

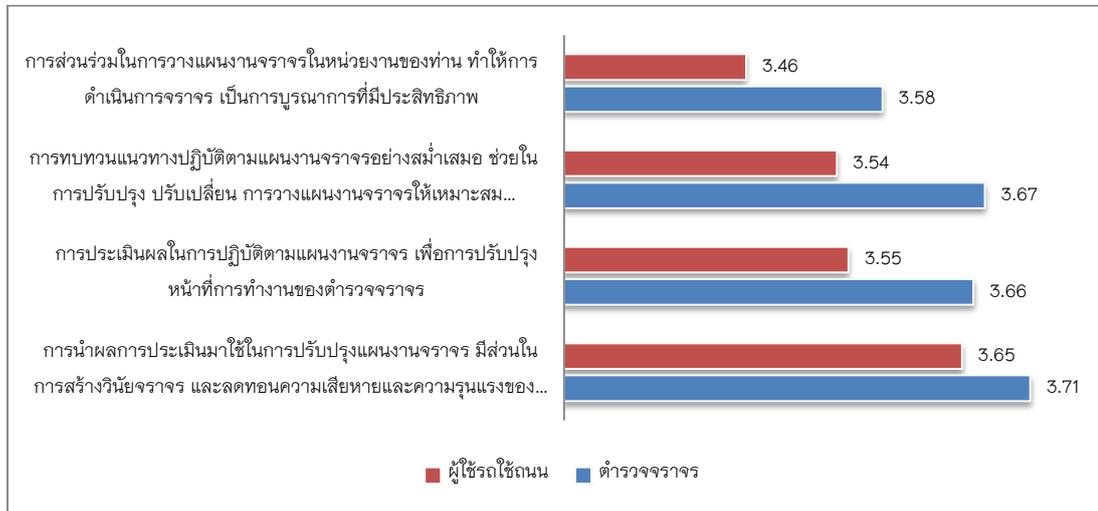
ตารางที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ
เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน

บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	ตำรวจ จราจร	ผู้ใช้รถ ใช้ถนน	
1. การประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ	3.61	3.60	0.0726
2. การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุตำรวจด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	3.84	3.68	2.7088
3. รถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น	3.52	3.55	-0.4054
4. ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาลช่วยลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย	3.77	3.74	0.4421
5. ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บ	3.63	3.74	-1.8604
รวม	3.67	3.66	0.2171

5. ด้านการประเมินผล (Evaluation)

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านการประเมินผล และความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อด้านการประเมินผล ที่มีต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าด้านการประเมินผล เป็นสิ่งจำเป็นในระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร (แผนภาพที่ 4.19)

แผนภาพที่ 4.19 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการประเมินผล



หากแต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นทางด้านแนวทางการปฏิบัติงานจราจรด้านการประเมินผล ในการสร้างความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบว่า ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยมีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = 2.4053$) อธิบายได้ว่าด้านการประเมินผล ที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ มีความแตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ กับความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่เห็นว่า แนวทางด้านประเมินผล จะมีผลต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุแตกต่างจากผู้ใช้รถใช้ถนน หรืออาจกล่าวได้ว่า ถึงแม้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่กับผู้ใช้รถใช้ถนน จะมีความคิดเห็นตรงกันว่าการประเมินผล มีส่วนช่วยสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ แต่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ให้ความสำคัญกับประเด็นนี้มากกว่าผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งก็สอดคล้องกับของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ที่มีความคำนึงถึงการป้องปรามมากกว่าการแก้ไขในการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบย่อยของยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล ที่มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาจากนัยสำคัญทางสถิติ พบว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติให้ความสำคัญ ในทุกองค์ประกอบย่อยสูงกว่าผู้ใช้รถใช้ถนน ยกเว้น การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร มีส่วนในการสร้างวินัยจราจร และลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่ทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่และผู้ใช้รถใช้ถนนมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ดังตารางที่ 4.5

**ตารางที่ 4.5 แสดงการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับ
เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการประเมินผล**

การประเมินผล	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	ตำรวจ จราจร	ผู้ใช้รถ ใช้ถนน	
1. การมีส่วนร่วมในการวางแผนงานจราจรในหน่วยงานของท่าน ทำให้ การดำเนินการจราจร เป็นการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ	3.58	3.46	2.1527
2. การทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอ ช่วย ในการปรับปรุง เปลี่ยน การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสม สอดคล้องต่อสถานการณ์	3.67	3.54	2.5112
3. การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร เพื่อการปรับปรุง หน้าที่การทำงานของตำรวจจราจร	3.66	3.55	2.0107
4. การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร มีส่วนใน การสร้างวินัยจราจร และลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของ อุบัติเหตุ	3.71	3.65	1.0300
รวม	3.66	3.55	2.4053

**ผลการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของ
ตำรวจให้กับประชาชนในด้านการจราจรสามารถสรุปได้ตามวัตถุประสงค์การศึกษา
ดังนี้**

1) ผลการศึกษาประสิทธิผลของการบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5Es ซึ่ง
ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) วิศวกรรมจราจร (Engineering) การให้ความรู้ การ
ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) บริการทาง
แพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and
information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบข้อสรุปที่น่าสนใจ กล่าวคือ

ในด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ประชาชนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน
ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่ส่งผลต่อ
ความมีประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ โดยให้ความสำคัญกับการ
มุ่งเน้นการป้องปรามการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ รวมถึง
การลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการตรวจจับผู้ขับขี่ขณะมี
เมาส์ราหรือของเมาการจับปรับผู้ขับขี่รถด้วยความประมาท การตรวจจับกรณีขับขี่รถฝ่าฝืน

สัญญาณไฟจราจร การกวดขันจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ที่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งสอดคล้องกับความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน ส่วนในด้านวิศวกรรมจราจรนั้นผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนมีความเห็นสอดคล้องกันในความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ได้แก่ ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน ในส่วนที่มีความแตกต่างกันในการเรียงลำดับค่าเฉลี่ยในประเด็นย่อย อาทิ ผู้ใช้รถให้ความสำคัญกับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ เพื่อการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร ความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในชั่วโมงและความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ ในขณะที่ผู้ใช้ถนนให้ความสำคัญในการเรียงลำดับค่าเฉลี่ยในประเด็นย่อย คือ ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยก ต่าง ๆ และการมีกล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ เพื่อการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ใช้รถให้ความสำคัญกับ ระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนพื้นผิวการจราจร ระบบกล้องวงจรปิด ระบบไฟและ ทักษะวิสัยในการมองเห็นสัญญาณไฟจราจรมากกว่าสภาพพื้นผิวการจราจรและการเชื่อมทาง ที่มีส่วนต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม นั้น ประชาชนผู้ใช้รถมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการให้บริการข้อมูลเส้นทาง การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย การแจ้งประกาศหรือการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย การแจ้งให้ทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่ที่ผิดกฎหมายการจราจร รวมถึง การรณรงค์การจัดระเบียบการจราจร ว่ามีส่วนสำคัญต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ส่วนผู้ใช้ถนนให้ความพึงพอใจในการจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน / สถานศึกษา ที่ช่วยสร้างวินัยการจราจร การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายการจราจร การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก การดำเนินการจัดทำโครงการรณรงค์จัดระเบียบการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ

ตามท้องถนน มีความเหมาะสม และ การแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ

ในขณะที่การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิต จากผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว และรถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ ส่วนความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนมีความแตกต่างจากผู้ใช้รถเล็กน้อยเมื่อพิจารณาเรียงลำดับค่าเฉลี่ย โดยให้ความสำคัญกับความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บ การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ช่วยลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย และการประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ

และเมื่อพิจารณาการประเมินผลที่เป็นการบูรณาการข้อมูลการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจรการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม รวมถึงการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนมีความเห็นสอดคล้องกันโดยมีความพึงพอใจในส่วนของการนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจรการประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจรและการทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอการวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ตลอดจนการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถ มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพความปลอดภัยทางการจราจรเพื่อลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2.1 ความเข้าใจทางด้านกฎหมายเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน

ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

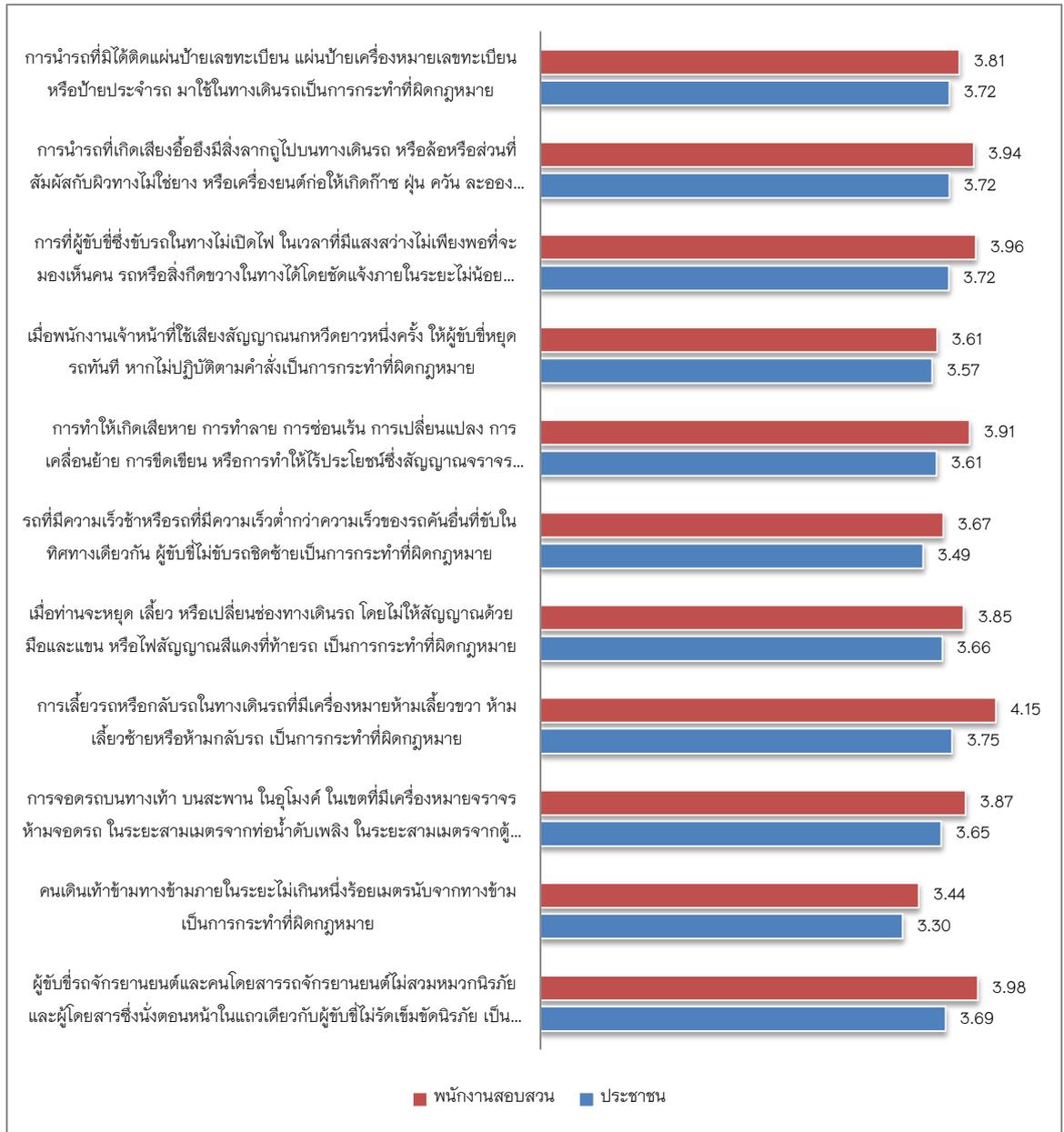
ระดับความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นระดับมากที่สุด คือ การขับรถโดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.46)

รองลงมา คือ ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา ของมีเงินเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.41), การเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.15), ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ไม่ใช่อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.11), ผู้ขับขี่แซงเมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน อยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้ แซงภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ และทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย(ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.11)

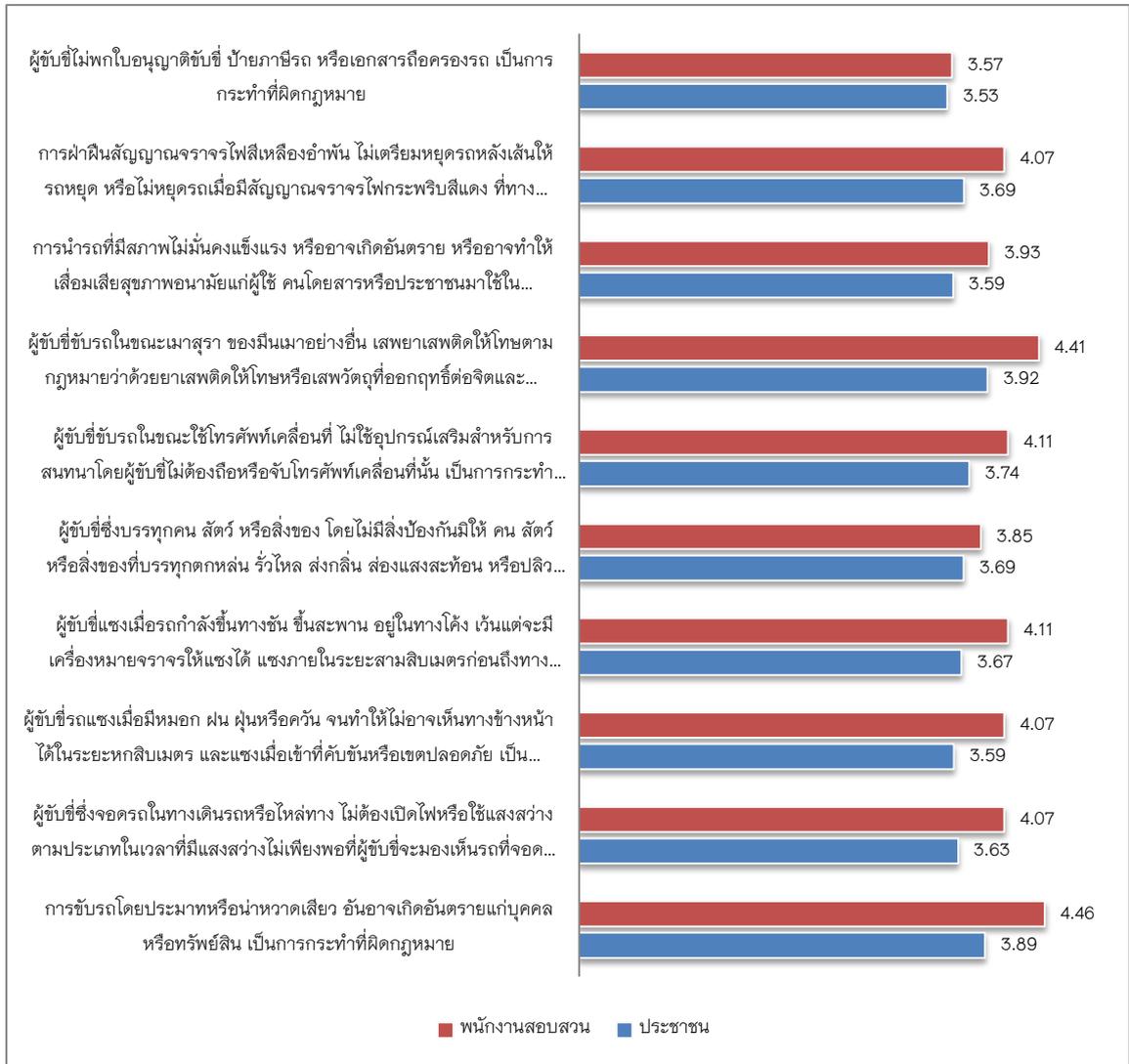
ระดับความคิดเห็นของประชาชนในด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นระดับมาก คือผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา ของมีเงินเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.92), การขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.89), การเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.75), ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ไม่ใช่อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.74), การที่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางไม่เปิดไฟ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบ, การนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถ หรือล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง หรือเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี หรือบรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถ ไม่ติดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันไม่ติดธงสี, การนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.72), ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย และผู้โดยสารซึ่งนั่งตอนหน้าในแถวเดียวกับผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย, ผู้ขับขี่ซึ่งบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อน

ราคาแพง ทำให้ทางสกปรกเปราะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.69), ผู้ขับขี่แข่งเมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน อยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้ แข่งภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ และทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.67), เมื่อท่านจะหยุด เลี้ยว หรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ โดยไม่ให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณสีแดงที่ทำยรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.66), การจอดรถบนทางเท้า บนสะพาน ในอุโมงค์ ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.65), ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง ไม่ต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภทในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้ โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.63), ผู้ขับขี่รถแข่งเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร และแข่งเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย และการนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.59), เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที หากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.57), ผู้ขับขี่ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ ป้ายภาษีรถ หรือเอกสารถือครองรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.53), รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ไม่ขับรถชิดซ้ายเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.49) (แผนภาพที่ 4.20)

แผนภาพที่ 4.20 ระดับความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร



แผนภาพที่ 4.20 ระดับความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร (ต่อ)



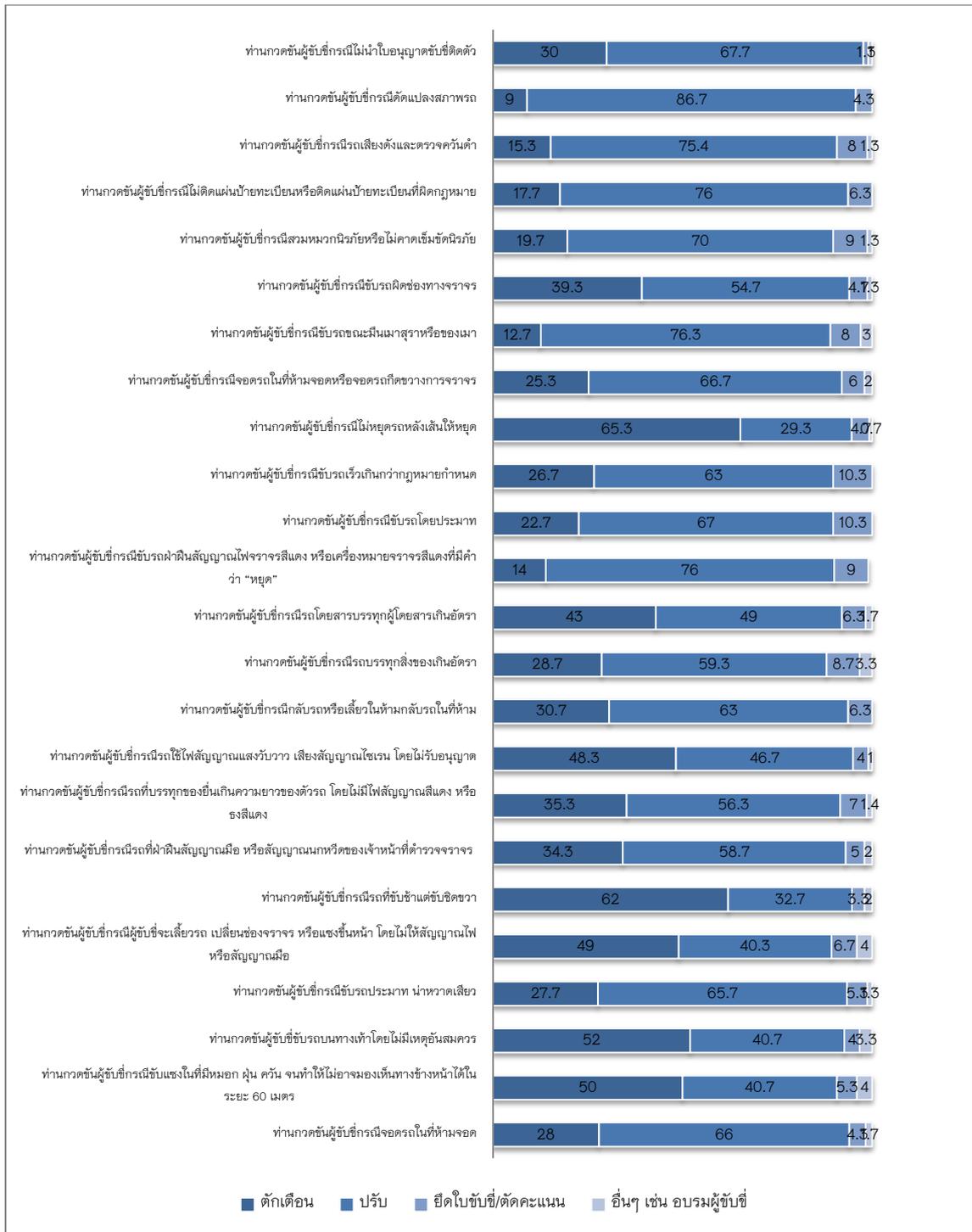
4.2.2 การกวดขันวินัยจราจร

เจ้าหน้าที่จราจรมีวิธีการกวดขันวินัยจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ ตักเตือน ปรับ ยึดใบขับขี่/ตัดคะแนน รวมถึงมาตรการอื่นๆ อาทิ การอบรมผู้ขับขี่ จากการศึกษา พบว่า ถ้าผู้ขับขี่ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ติดตัวเจ้าหน้าที่จราจรใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 67.7 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 30 ถ้าผู้ขับขี่ตัดแปลงสภาพรถ ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 86.7 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 9.0 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถที่มีเสียงดังและมีควันดำ ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 75.4 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 15.3 ถ้าผู้ขับขี่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนที่ผิดกฎหมาย ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 76.0 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็น

ร้อยละ 17.7 ถ้าผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 70.0 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 19.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถผิดช่องทางจราจร ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 54.7 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 39.3 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถขณะมีเมฆาสุราหรือของเมา ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 76.7 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 12.7 ถ้าผู้ขับขี่จอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 25.3 ถ้าผู้ขับขี่ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุด ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 65.3 รองลงมาคือ ปรับ คิดเป็นร้อยละ 29.3 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 63.0 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 26.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาท ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 67.0 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 22.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 67.0 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถโดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 43.0 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถบรรทุกสิ่งของเกินอัตรา ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 59.3 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 28.7 ถ้าผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวในที่ห้ามกลับรถ ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 63.0 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 30.7 ถ้าผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาว เสียงสัญญาณไซเรน โดยไม่รับอนุญาต ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 48.3 รองลงมาคือ ปรับ คิดเป็นร้อยละ 46.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ โดยไม่มีไฟสัญญาณสีแดง หรือธงสีแดง ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 56.3 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 35.3 ถ้าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณมือ หรือสัญญาณนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 58.7 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 34.3 ถ้าผู้ขับขี่รถที่ขับช้าแต่ขับชิดขวา ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 62.0 รองลงมาคือ ปรับ คิดเป็นร้อยละ 32.7 ถ้าผู้ขับขี่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องจราจร หรือแซงขึ้นหน้า โดยไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาคือ ปรับ คิดเป็นร้อยละ 40.3 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถประมาท นำพาดเสียว ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 65.7 รองลงมาคือ ตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 27.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 52.0 รองลงมาคือ ปรับ คิดเป็นร้อยละ 40.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับแซงในที่ห้ามแซง ผุน ควัน จนทำให้ไม่

อาจมองเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร ใช้วิธีการกวดขัน โดยการตักเตือน คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาคือ ปรับ คิดเป็นร้อยละ 40.7 และถ้าผู้ขับขี่กรณีจอดในที่ห้ามจอด ใช้วิธีการกวดขัน โดยการปรับ คิดเป็นร้อยละ 66.0 รองลงมาคือ ปรับ คิดเป็นร้อยละ 28.0 (แผนภาพที่ 4.21)

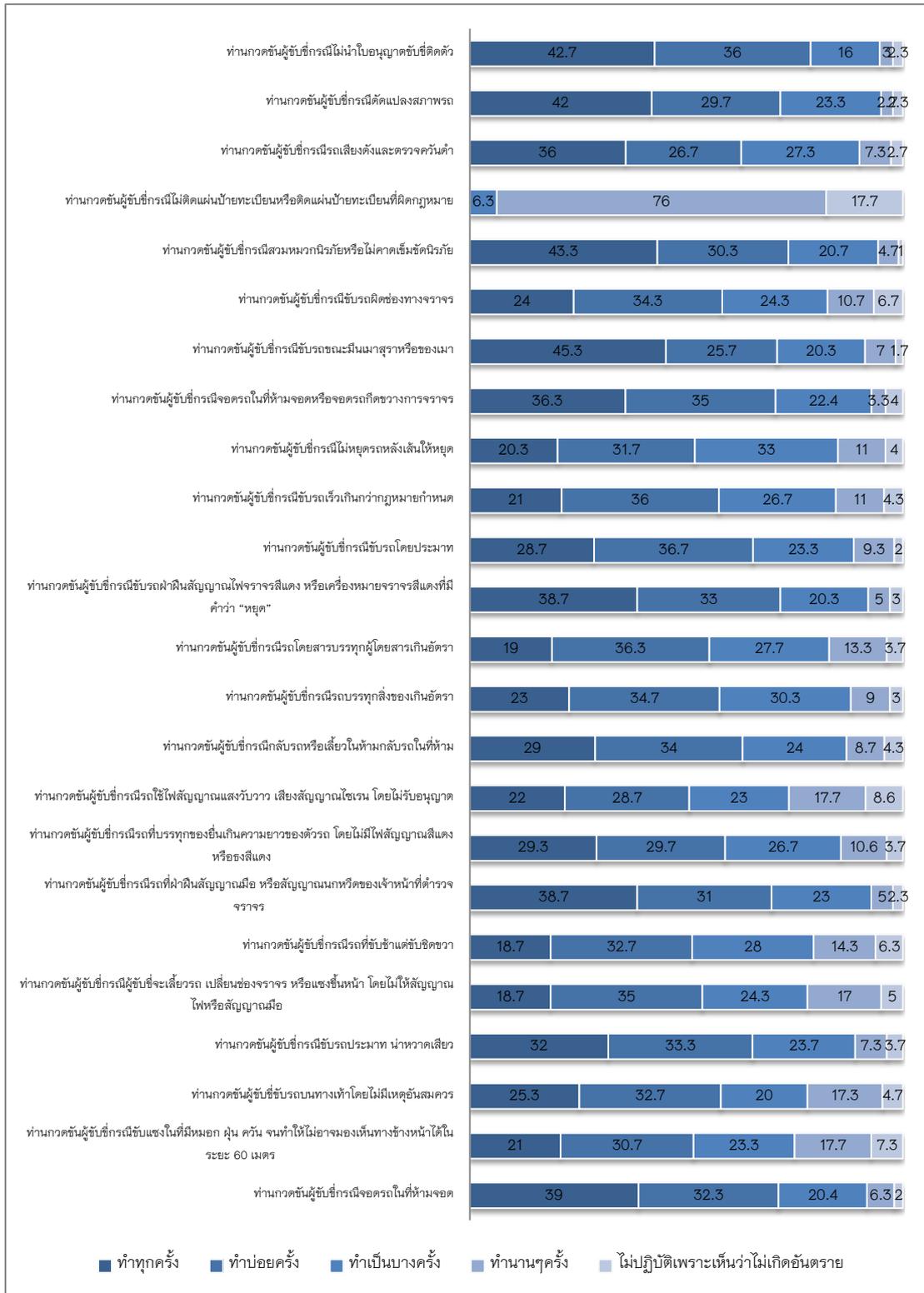
แผนภาพที่ 4.21 แสดงวิธีปฏิบัติในการกวดขันวินัยจราจร



ในด้านระดับการกวดขันวินัยจราจรของเจ้าหน้าที่จราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน จากการศึกษา พบว่า ถ้าพบผู้ขับขี่ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ติดตัว เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 42.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36 ถ้าผู้ขับขี่ดัดแปลงสภาพรถ เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 42.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับขี่รถที่มีเสียงดังและมีควันดำ เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.3 ถ้าผู้ขับขี่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนที่ผิดกฎหมาย เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัตินานๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 76.0 รองลงมาคือ ไม่ปฏิบัติเพราะเห็นว่าไม่เกิดอันตราย คิดเป็นร้อยละ 17.7 ถ้าผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 43.3 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30.3 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถผิดช่องทางจราจร เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 34.3 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 24.3 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถขณะมีเมฆาสุราหรือของเมา เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 45.3 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25.7 ถ้าผู้ขับขี่จอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.3 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 35.0 ถ้าผู้ขับขี่ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุด เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 31.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 26.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถโดยประมาท เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 26.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 38.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33.0 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถโดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 36.3 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.7 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถบรรทุกสิ่งของเกินอัตรา เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 34.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30.3 ถ้าผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวในที่ห้ามกลับรถ เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 34.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29.0 ถ้าผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ เสียง

สัญญาณไซเรน โดยไม่รับอนุญาต เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 28.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.0 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ โดยไม่มีไฟสัญญาณสีแดง หรือธงสีแดง เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 29.3 ถ้าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณมือ หรือสัญญาณนกหวีด เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 38.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 31.0 ถ้าผู้ขับขี่รถที่ขับช้าแต่ขับชิดขวา เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 28.0 ถ้าผู้ขับขี่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องจราจร หรือแซงขึ้นหน้า โดยไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 35.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 24.3 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถประมาท นำหวาดเสียว เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.0 ถ้าผู้ขับขี่ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 52.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25.3 ถ้าผู้ขับขี่ขับแซงในที่ที่มีหมอก ฝุ่น คิว จนทำให้ไม่อาจมองเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30.7 รองลงมาคือ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.3 และถ้าผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอด เจ้าหน้าที่จราจรมีระดับการกวดขันคือ ปฏิบัติทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมาคือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง คิดเป็นร้อยละ 32.3 (แผนภาพที่ 4.22)

แผนภาพที่ 4.22 แสดงความคิดเห็นด้านการกวดขันวินัยจราจร (ร้อยละ)



4.3 การศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ

การควบคุมอุบัติเหตุด้วยการกวดขันการใช้กฎหมายจราจรสำหรับการกระทำผิดกฎจราจรสามารถจำแนกการกวดขันการกระทำผิดซึ่งจำแนกได้สามลักษณะคือ การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย และความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

4.3.1. การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบ

การกวดขันการกระทำผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ ซึ่งมีลักษณะของการกระทำที่กฎหมายประสงค์จะให้เป็นการผิดและกำหนดโทษไว้ โดยไม่จำเป็นต้องมีลักษณะเป็นความผิดในตัวของมันเองและปราศจากซึ่งหลักเกณฑ์ที่จะพิจารณาถึงสิ่งที่เป็นความผิดในแง่ศีลธรรมตามกฎหมายจราจร อาทิ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มีการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและทำให้เกิดความสะดวกในการจราจร จะเห็นได้ว่ามีลักษณะความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ เช่น

มาตรา 42 ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที เว้นแต่ผู้ฝึกหัดขับรถยนต์ตามมาตรา 57

มาตรา 64 ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หรือตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 เช่น

มาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะไม่เกินยี่สิบห้าเซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา...54..ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ทั้งนี้ลักษณะความผิดดังกล่าวไม่มีลักษณะของการกระทำที่เป็นการก่อให้เกิดความเสียหายหรืออันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรแต่อย่างใด เป็นเพียงกฎระเบียบที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดไว้เพื่อความจำเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก

4.3.2. การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบในกรณีความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

การกวดขันการใช้กฎหมายที่มีลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย ซึ่งความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้นความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี “ความสมควรลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย ดังเช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนี้

มาตรา 10 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีเครื่องยนต์ ที่มีก๊าซ ผุ่น ควัน ละของเคมี หรือเสียงที่เกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษามาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม..มาตรา 10 ทวิ ...ต้องระวางโทษไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตราดังกล่าวเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากการใช้รถที่มีสภาพไม่ปลอดภัยและเพื่อป้องกันอันตรายจากการขับขี่ที่มีทัศนวิสัยที่เลวร้าย

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น...

มาตรา 160 ตร. ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสผู้กระทำได้ระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตราดังกล่าวเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทางจราจร

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

- (1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน(2)เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้
- (2) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด
- (3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
- (4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากขวาก่อน
- (5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง
- (6) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง
ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา...22...ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตราดังกล่าวเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายจากการขับรถในทางเดินรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

(หมายเหตุ(1)รถบรรทุกเกิน 1200 กก./ รถโดยสาร ในเขตเทศบาล 60 ก.ม./ช.ม. นอกเขตเทศบาล 80 ก.ม./ช.ม. (2)รถอื่น นอกจาก (1) ขณะลากจูง พ่วง บรรทุกหนักเกิน 1200 กก. ,รถยนต์ 3 ล้อ ในเขตเทศบาล 45 ก.ม./ช.ม. นอกเขตเทศบาล 60 ก.ม./ช.ม. (3)รถอื่นๆ นอกจาก (1) หรือ (2) หรือรถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาล 80 ก.ม./ ช.ม. นอกเขตเทศบาล 90 ก.ม./ช.ม.)

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา...67 วรรคหนึ่ง...ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตราดังกล่าวเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายแก่บุคคลอื่นในการใช้ทางจราจรและเพื่อคุ้มครองป้องกันอันตรายจากการขับรถในทางเดินรถ

4.3.3. การกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

การกวดขันการใช้กฎหมายที่มีลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท ซึ่งตามกฎหมายอาญาบัญญัติว่าเป็นการกระทำหรือไม่กระทำอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด โดยตามมาตรา 59 วรรคแรกแห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่เจตนา หากพิเคราะห์ถึงการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจร จะเห็นได้ว่าผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำจะได้กระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบ ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาทตามมาตรา 43 (3) ดังนี้

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(4) โดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน...

มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา...43 (4) ...ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ ดังนี้

การควบคุมอุบัติเหตุจราจรโดยการกวดขันการใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่คาดว่าจะมีผลต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างการอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรมุ่งเน้นการกวดขันการกระทำผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ โดยกวดขันผู้ขับขี่ตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในมาตรา 42 ผู้ขับขี่ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ และต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที หรือตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตร 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

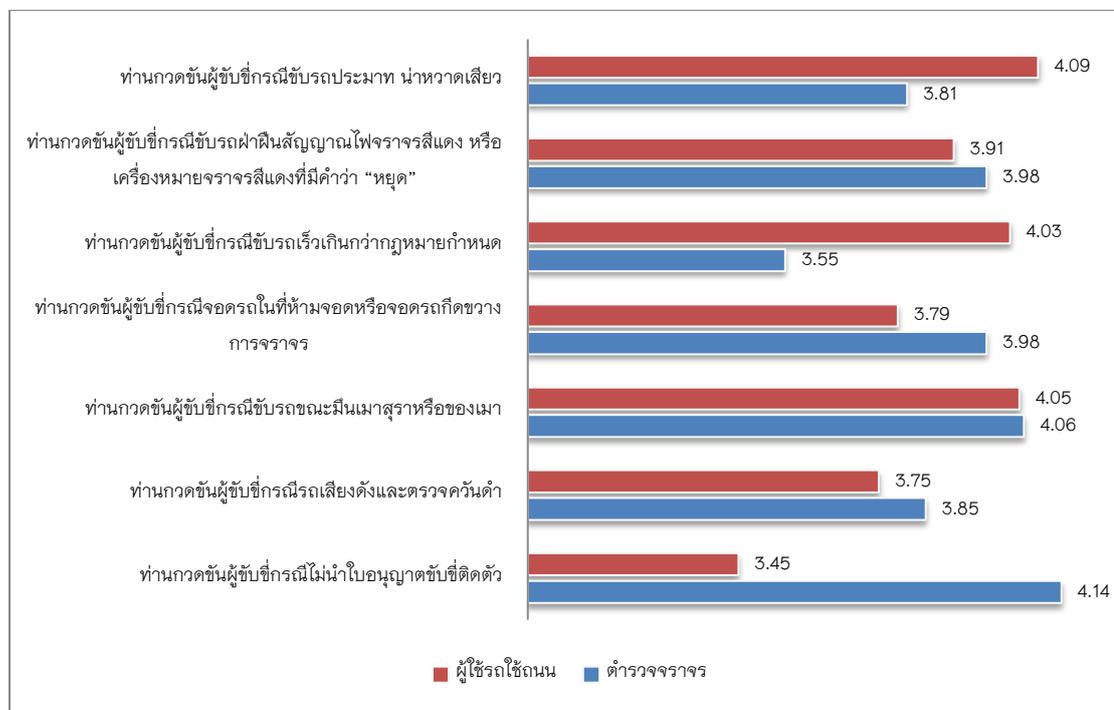
ส่วนการกวดขันการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตราย โดยกวดขันตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น... และในมาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร.....

สำหรับการกวดขันการกระทำผิดที่เป็นความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท โดยกวดขันตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(4) โดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน...

ในขณะที่ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนมีความคิดเห็นที่ต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนมีความคาดหวังกับการกวดขันการใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่คาดว่าจะมีผลต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างการอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรมุ่งเน้นการกวดขันการกระทำผิดที่เป็นความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท โดยกวดขันตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(4) โดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน... ส่วนการกวดขันการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตราย โดยกวดขันตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น... และในมาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร.....และมาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดใน

กฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง..... สำหรับการกระทำผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ โดยกวดขันผู้ขับขี่ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ตามมาตร 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร สำหรับการกวดขัน (แผนภาพที่ 4.23)

แผนภาพที่ 4.23 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการกวดขันวินัยจราจร



การพิจารณาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านต่างๆของการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ในส่วนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ยุติธรรมด้านงานจราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ จะใช้การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ว่ามีนัยสำคัญทางสถิติในการยอมรับความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางการปฏิบัติงานการควบคุมอุบัติเหตุจราจรที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและสามารถตอบสนองต่อความ

เข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการควบคุมอุบัติเหตุจราจร เป็นดังนี้

4.3.4. การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบ

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านการกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ ในการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากในด้านการกวดขันผู้ขับขี่ตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในมาตรา 42 ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถและต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับหรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าการกวดขันการพกใบอนุญาตขับขี่เป็นสิ่งจำเป็นในระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร หากแต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นทางด้านการกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบกรณีของการพกใบอนุญาตขับขี่ ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของ พบว่า ความแตกต่างค่าเฉลี่ยมีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = 11.2585$) อธิบายได้ว่าการกวดขันการพกพาใบอนุญาตขับขี่ที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุมีความแตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และความสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่เห็นว่า แนวทางการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการพกใบอนุญาตขับขี่จะมีผลต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุแตกต่างจากผู้ใช้รถใช้ถนน หรืออาจกล่าวได้ว่า ถึงแม้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่กับผู้ใช้รถใช้ถนนจะมีความคิดเห็นตรงกันว่ามาตรการการกวดขันบังคับใช้กฎหมายการพกพาใบอนุญาตขับขี่มีส่วนช่วยสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ แต่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ให้ความสำคัญกับประเด็นนี้มากกว่าผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งก็สอดคล้องกับของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ที่มีความคำนึงถึงการป้องปรามมากกว่าการแก้ไขในการเกิดอุบัติเหตุ(ตารางที่ 5.1)

ส่วนการกวดขันด้านตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตร 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร ในความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ในการกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบในประเด็นนี้ที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร และสามารถตอบสนอง

ต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ ในการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก แต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นทางด้านการกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบกรณีดังกล่าว ที่ส่งผลต่อควมมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของ พบว่า ความแตกต่างค่าเฉลี่ยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = 1.0698$) อธิบายได้ว่าการการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ในมาตรา 54 มาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุไม่มีความแตกต่างกันระหว่างความคิดเห็นในการกวดขันเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติกับความสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้ใช้รถใช้ถนน

4.3.5. การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบในกรณีความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านการกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบในกรณีความผิดที่เป็นการก่ออันตรายที่มีต่อการสร้างเสริมควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ ในการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากในด้านการกวดขันผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น... มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร..... และมาตรา 10 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีเครื่องยนต์ ที่มีก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงที่เกินเกณฑ์.... แต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ความคิดเห็นทางด้านการกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบในกรณีความผิดที่เป็นการก่ออันตรายกรณีดังกล่าว ที่ส่งผลต่อควมมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของ พบว่า ความแตกต่างค่าเฉลี่ยไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งการกวดขันตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น... ($t = 0.1691$) มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร..... ($t = 1.0698$) และมาตรา 10 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีเครื่องยนต์ ที่มีก๊าซ ผุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงที่เกินเกณฑ์.... ($t = 1.4450$) อธิบายได้ว่าการการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ในมาตรา 22 และมาตรา 10 ทวิ ที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุไม่มีความแตกต่างกันระหว่างความคิดเห็นในการกวดขันเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติกับความสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้ใช้รถใช้ถนน (ตารางที่ 5.1)

สำหรับความคิดเห็นในด้านการลดชั้นความผิดต่อกฎระเบียบในกรณีความผิดที่เป็น การก่ออันตรายที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงาน จราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ ในการ เสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากในด้านการลดชั้นผู้ขับขี่ตาม มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตาม เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง.... ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าการลดชั้น ความเร็วในการขับขี่ยวดยานพาหนะเป็นสิ่งจำเป็นในระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการ ลดอุบัติเหตุจราจร หากแต่จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นทางด้านการ กวดขันความผิดในกรณีที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงานและสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของ พบว่า ความแตกต่าง ค่าเฉลี่ยมีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = -6.179$) อธิบายได้ว่าการกวดขันความเร็วในการขับขี่ ยวดยานพาหนะที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุมีความแตกต่างระหว่าง เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และความสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้ใช้รถใช้ ถนน โดยผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่า แนวทางการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุม ความเร็วในการขับขี่จะมีผลต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงานหรืออาจกล่าวได้ว่า ถึงแม้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่กับผู้ใช้รถใช้ถนนจะมีความคิด เห็นตรงกันว่ามาตรการการกวดขันบังคับใช้กฎหมายการควบคุมความเร็วในการขับขี่มีส่วนช่วย สร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ แต่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ความสำคัญกับประเด็นนี้มากกว่า เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่

4.3.6. การกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่าความคิดเห็นในด้านการกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำ โดยประมาทที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงาน จราจร และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้รับบริการ ในการ เสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากในด้านการลดชั้นผู้ขับขี่ตาม ประมาท โดยกวดขันตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิ ให้ผู้ขับขี่รถ...(4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน... ซึ่งสะท้อนถึงการยอมรับทั้งสองฝ่ายว่าการกวดขันการขับขี่โดยประมาทเป็นสิ่งจำเป็นใน ระดับสูงต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยราย คู่ ความคิดเห็นทางด้านการกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทกรณีของการขับขี่ โดยประมาท ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและ

และสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของ พบว่า ความแตกต่างค่าเฉลี่ยมีนัยสำคัญทางสถิติ ($t = -3.4818$) อธิบายได้ว่าการกวดขันการขับขี่โดยประมาทที่มีต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุมีความแตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และความสามารถตอบสนองต่อความเข้าใจและทัศนคติอันดีของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่า แนวทางการกวดขันการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการขับขี่โดยประมาทจะมีผลต่อการสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานหรืออาจกล่าวได้ว่า ถึงแม้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่กับผู้ใช้รถใช้ถนนจะมีความคิดเห็นตรงกันว่ามาตรการการกวดขันบังคับใช้กฎหมายการขับขี่โดยประมาทมีส่วนช่วยสร้างประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ แต่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ความสำคัญกับประเด็นนี้มากกว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการกวดขันวินัยจราจร

การกวดขัน	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	ตำรวจจราจร	ผู้ใช้รถใช้ถนน	
1.ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถประมาท นำหวาดเสียว	3.81	4.09	-3.4818
2.ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด”	3.98	3.91	1.0698
3.ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	3.55	4.03	-6.1789
4.ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร	3.98	3.79	2.9578
5.ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถขณะมีเมาสูราหรือของเมา	4.06	4.05	0.1691
6.ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถเสียงดังและตรวจควันดำ	3.85	3.75	1.4450
7.ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว	4.14	3.45	11.2585

4.4 การดำเนินคดีด้านการจราจร เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ยุติธรรม

4.4.1 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่อง และสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณา และตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่ควบคุม คမ်းขัง ตามที่ศาลลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมาตรการอันเป็นหลักประกันในการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวกยุติธรรม และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้ การที่จะอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่

สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือการบังคับใช้กฎหมายระยะก่อนกระทำความผิดและการบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด

1) การบังคับใช้ในระยะก่อนกระทำความผิด

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันกระทำความผิดหรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่นๆที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิดเป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดการ และควบคุมการจราจร ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร

2) การบังคับใช้ภายหลังกระทำความผิด

กฎหมายจราจรมีลักษณะเฉพาะเป็นพิเศษและมีกระบวนการวิธีพิจารณาคดีที่รวบรัดเป็นพิเศษซึ่งจะมีความแตกต่างจากกระบวนการวิธีพิจารณาคดีอาญาโดยทั่วไป จาก

ลักษณะความผิดดังกล่าวในแต่ละประเทศจึงได้บัญญัติวิธีพิจารณาเฉพาะสำหรับความผิดที่เกี่ยวกับการจราจรไว้เป็นพิเศษเพื่อให้มีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายโดยลดขั้นตอนตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาโดยทั่วไปลง

ซึ่งผลการศึกษาการดำเนินคดีด้านการจราจร เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกสามารถสรุปได้ ดังนี้

4.4.2 การดำเนินคดีจราจรขณะเกิดเหตุ

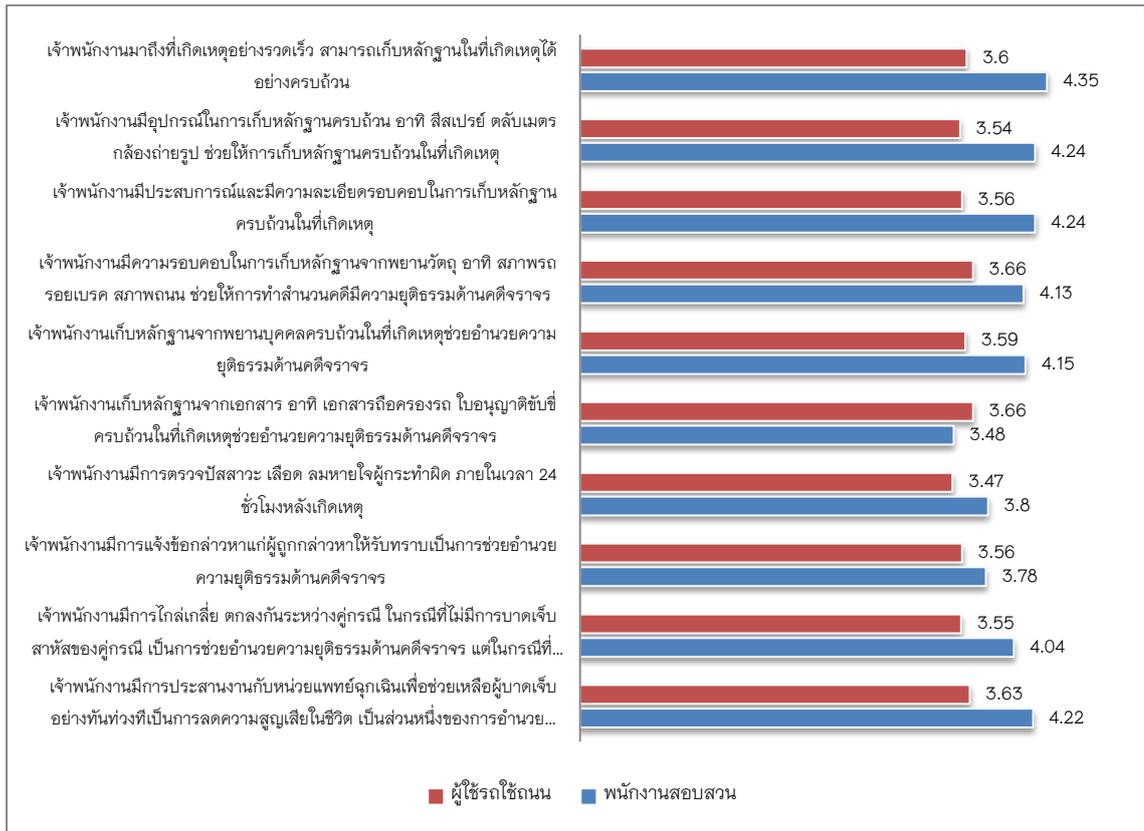
ความล้มพันธ์ของปัจจัยด้านการดำเนินคดีด้านการจราจร

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า ความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนขณะเกิดเหตุคดีจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นระดับมากที่สุด คือ เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว สามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.35), เจ้าพนักงานมีอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานครบถ้วน อาทิ สีสเปร์ย์ ตลับเมตร กล้องถ่ายรูป ช่วยให้การเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ(ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.24), เจ้าพนักงานมีประสบการณ์และมีความละเอียดรอบคอบในการเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ(ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.24), เจ้าพนักงานมีการประสานงานกับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันทั่วทั้งที่เป็น การลดความสูญเสียในชีวิต เป็นส่วนหนึ่งของการอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร(ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.22), เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากพยานบุคคลครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร(ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.15) (แผนภาพที่ 6.4)

ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนขณะเกิดเหตุคดีจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นระดับมาก คือ เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากเอกสาร อาทิ เอกสารถือครองรถ ใบอนุญาตขับขี่ ครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร และมีความรอบคอบในการเก็บหลักฐานจากพยานวัตถุ อาทิ สภาพรถ รอยเบรค สภาพถนน ช่วยให้การทำสำนวนคดีมีความยุติธรรม (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.66), มีการประสานงานกับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันทั่วทั้งที่ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.63), เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว สามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.60), มีการเก็บหลักฐานจากพยานบุคคลครบถ้วนในที่เกิดเหตุ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.59), มีการแจ้งข้อกล่าวหาแก่ผู้ถูกกล่าวหาให้รับทราบ และมีการแจ้งข้อกล่าวหาแก่ผู้ถูกกล่าวหาให้รับทราบ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.56), มีการไกล่เกลี่ย ตกลงกันระหว่างคู่กรณี ในกรณีที่ไม่มีการบาดเจ็บสาหัสของคู่กรณี (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.55), มีอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานครบถ้วน อาทิ สีสเปร์ย์ ตลับเมตร กล้องถ่ายรูป ช่วยให้การเก็บหลักฐานครบถ้วน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ

3.54), มีการตรวจปัสสาวะ เลือด ลมหายใจผู้กระทำผิด ภายในเวลา 24 ชั่วโมง (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47), (แผนภาพที่ 4.24)

แผนภาพที่ 4.24 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานความคิดเห็นขณะเกิดอุบัติเหตุ



ในขณะเกิดเหตุคดีจราจร การเก็บหลักฐานการเก็บหลักฐานต่างๆ มีความสำคัญมากในการทำสำนวนคดีเพื่อให้เกิดความยุติธรรมของคู่กรณี เมื่อพิจารณาความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน และพนักงานสอบสวน พบว่า ความคิดเห็นมีความแตกต่างกัน โดยเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนเชื่อมั่นว่าการดำเนินการของตนเองนั้น กรทำด้วยความรับผิดชอบในระดับสูงเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่คู่กรณี แต่ในขณะเดียวกันความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน มีความเห็นแตกต่างกันอย่างมากกับการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะในประเด็นหลักนี้สำคัญในกระบวนการการเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุ คือ ความรวดเร็วของเจ้าหน้าที่พนักงานที่มาถึงที่เกิดเหตุ และสามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน ความพร้อมของอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐาน อาทิ สีพ่น ตลับเมตร กล้องถ่ายรูป ประสิทธิภาพของเจ้า

พนักงาน ความละเอียดรอบคอบในการรวบรวมหลักฐานในที่เกิดเหตุ รวมถึงการรวบรวมพยานบุคคลอย่างครบถ้วน ในขณะที่ในด้านการเข้ามาใกล้เคียง ตกลงกันระหว่างคู่กรณีในกรณีที่ไม่มีการบาดเจ็บสาหัส ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน มีความแตกต่างอย่างมากกับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวน นอกจากนี้ผู้ใช้รถใช้ถนน มีความเห็นต่างจากเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนในด้านความรวดเร็วในการประสานงานของเจ้าหน้าที่กับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันท่วงที เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย

เป็นที่น่าสังเกตว่าในขณะที่เกิดเหตุคดีจราจร เจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนมีความเชื่อมั่นว่าตนเองปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบ และมีความพยายามอย่างยิ่งยวดในการรวบรวมหลักฐานต่างๆ ให้สมบูรณ์เพื่อการอำนวยความสะดวกในคดีการจราจรกับคู่กรณี แต่ในทางตรงกันข้ามผู้ใช้รถใช้ถนน ในคดีจราจรมีความเห็นที่แตกต่างว่า สิ่งต่างๆ ที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัตินั้นไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจัง รอบคอบ และตรงไปตรงมา ซึ่งทำให้เชื่อได้ว่าการดำเนินการดังกล่าวเป็นอย่างไรประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการจราจร ในทางปฏิบัติแล้วมีความเป็นไปได้ว่าเจ้าหน้าที่ดำเนินการอย่างรอบคอบและรัดกุม ผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่ได้มีความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินงานการเก็บรวบรวมหลักฐาน การมีอคติต่อการทำงานของเจ้าพนักงานสอบสวน รวมถึงความเชื่อมั่นในความถูกต้องของตนเองว่าไม่ได้เป็นผู้กระทำความผิด จึงมีความคิดเห็นที่แตกต่างอย่างมากกับการรวบรวมหลักฐานในที่เกิดเหตุของคดีจราจร สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่สร้างมายาคติในด้านลบ และความเชื่อมั่นในการอำนวยความสะดวกของคดีจราจรของการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในที่สุด (ตารางที่ 4.7)

**ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน
ความคิดเห็นขณะเกิดอุบัติเหตุ**

ความคิดเห็นขณะเกิดอุบัติเหตุ	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	พนักงาน สอบสวน	ผู้ใช้รถ ใช้ถนน	
1.เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว สามารถเก็บหลักฐานในที่ เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน	4.35	3.60	4.6677
2.เจ้าพนักงานมีอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานครบถ้วน อาทิ สีสเปรย์ ตลับเมตร กล้องถ่ายภาพ ช่วยให้การเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ	4.24	3.54	4.3154
3.เจ้าพนักงานมีประสบการณ์และมีความละเอียดรอบคอบในการเก็บ หลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ	4.24	3.56	4.6381
4.เจ้าพนักงานมีความรอบคอบในการเก็บหลักฐานจากพยานวัตถุ อาทิ สภาพรต รอยเบรค สภาพถนน ช่วยให้การทำสำนวนคดีมีความ ยุติธรรมด้านคดีจราจร	4.13	3.66	4.1417
5.เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากพยานบุคคลครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วย อำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร	4.15	3.59	4.6319
6.เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากเอกสาร อาทิ เอกสารถือครองรถ ใบอนุญาตขับขี่ ครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดี จราจร	3.48	3.66	-1.4958
7.เจ้าพนักงานมีการตรวจปัสสาวะ เลือด ลมหายใจผู้กระทำผิด ภายในเวลา 24 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุ	3.80	3.47	2.2696
8.เจ้าพนักงานมีการแจ้งข้อกล่าวหาแก่ผู้ถูกกล่าวหาให้รับทราบเป็น การช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร	3.78	3.56	1.5276
9.เจ้าพนักงานมีการไกล่เกลี่ย ตกลงกันระหว่างคู่กรณี ในกรณีที่ไม่มี การบาดเจ็บสาหัสของคู่กรณี เป็นการช่วยอำนวยความสะดวกด้าน คดีจราจร แต่ในกรณีที่คู่กรณีได้รับบาดเจ็บสาหัส ไม่สามารถจะ กระทำได้	4.04	3.55	3.7098
10.เจ้าพนักงานมีการประสานงานกับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือ ผู้บาดเจ็บอย่างทันท่วงทีเป็นการลดความสูญเสียในชีวิต เป็นส่วนหนึ่ง ของการอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร	4.22	3.63	4.2682

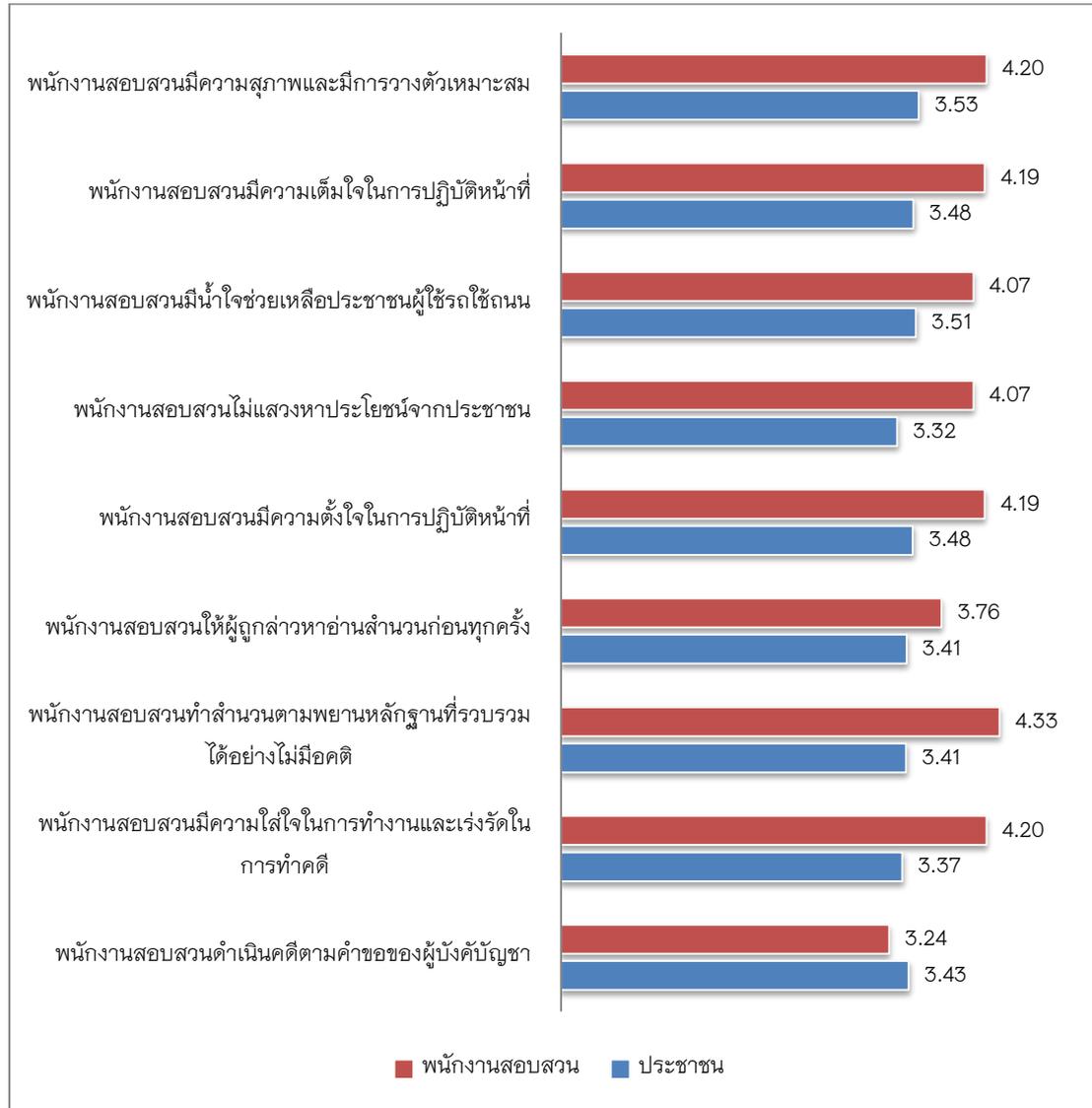
4.4.3 การดำเนินคดีภายหลังการเกิดเหตุคดีจราจร

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า ระดับความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนในด้านหลังเกิดเหตุคดีจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นระดับมากที่สุด คือ พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.33), บทบาทของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.26), พนักงานสอบสวนมีความสุภาพและมีการวางตัวเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.20), พนักงานสอบสวนมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.19), พนักงานสอบสวนมีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.19)

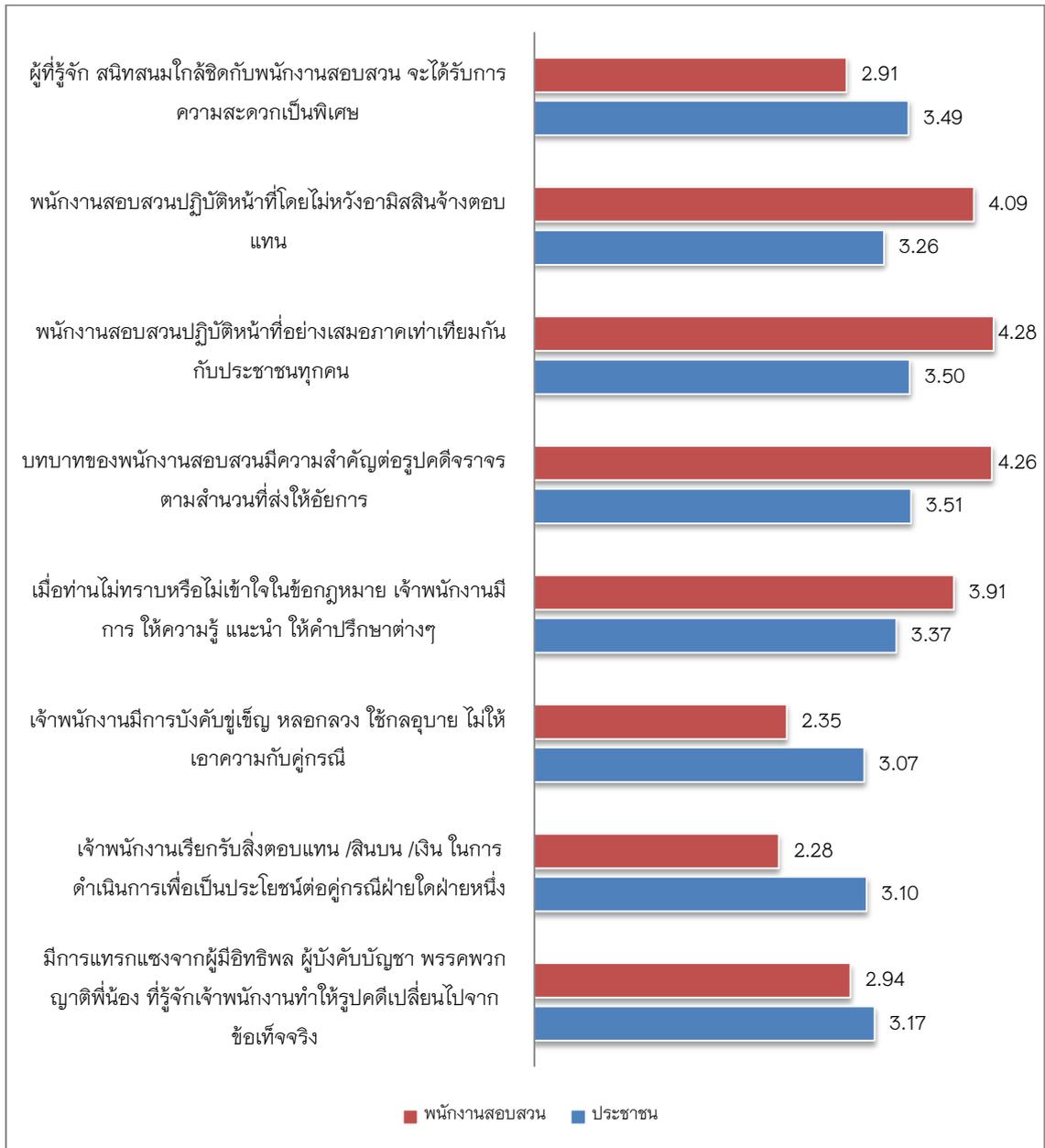
ระดับความคิดเห็นของประชาชนในด้านผู้ใช้รถใช้ถนนหลังเกิดเหตุคดีจราจรส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นระดับมากที่สุด คือความผิดจราจรร้ายแรง ควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เพื่อให้ศาลลงโทษให้เกิดความยุติธรรมเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิด ผลแห่งการกระทำ และตัวผู้กระทำผิด(ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.55), การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร โดยกระบวนการจับกุม ปรับหรือส่งฟ้องต่อศาลในปัจจุบัน ควรได้รับการแก้ไขให้เหมาะสม เช่น การออกใบสั่ง การชำระค่าปรับ และวิธีพิจารณาความในศาล (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.54), พนักงานสอบสวนมีความสุภาพและมีการวางตัวเหมาะสม (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.53), พนักงานสอบสวนมีน้ำใจช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน, บทบาทของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ และการสั่งให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมการจราจร จะช่วยแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดได้โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.51), พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.50), ผู้ที่รู้จัก สนับสนุนใกล้ชิดกับพนักงานสอบสวน จะได้รับการความสะดวกเป็นพิเศษ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.49), พนักงานสอบสวนมีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ และพนักงานสอบสวนมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.48), ไม่ควรมีการควบคุม หรือขังผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย เว้นแต่จะเชื่อว่าผู้กระทำผิดจะหลบหนี (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.47), ความผิดจราจรทั้งหลาย ผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย จึงควรพิจารณาลงโทษ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเป็นหลัก และอาจจะลงโทษจำคุก หรือปรับ ได้อีกตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.46), ความผิดจราจรร้ายแรงควรมีวิธีดำเนินการและการลงโทษต่อผู้กระทำผิดที่แตกต่างจากความผิดจราจรเล็กน้อยทั่วไป (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.45), พนักงานสอบสวนดำเนินคดีตามคำขอของผู้บังคับบัญชา (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.43), พนักงานสอบสวนให้ผู้ถูกล่าวหาอ่านสำนวนก่อนทุกครั้ง และพนักงานสอบสวนทำสำนวนตาม

พยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ (ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.41), (แผนภาพที่ 4.25)

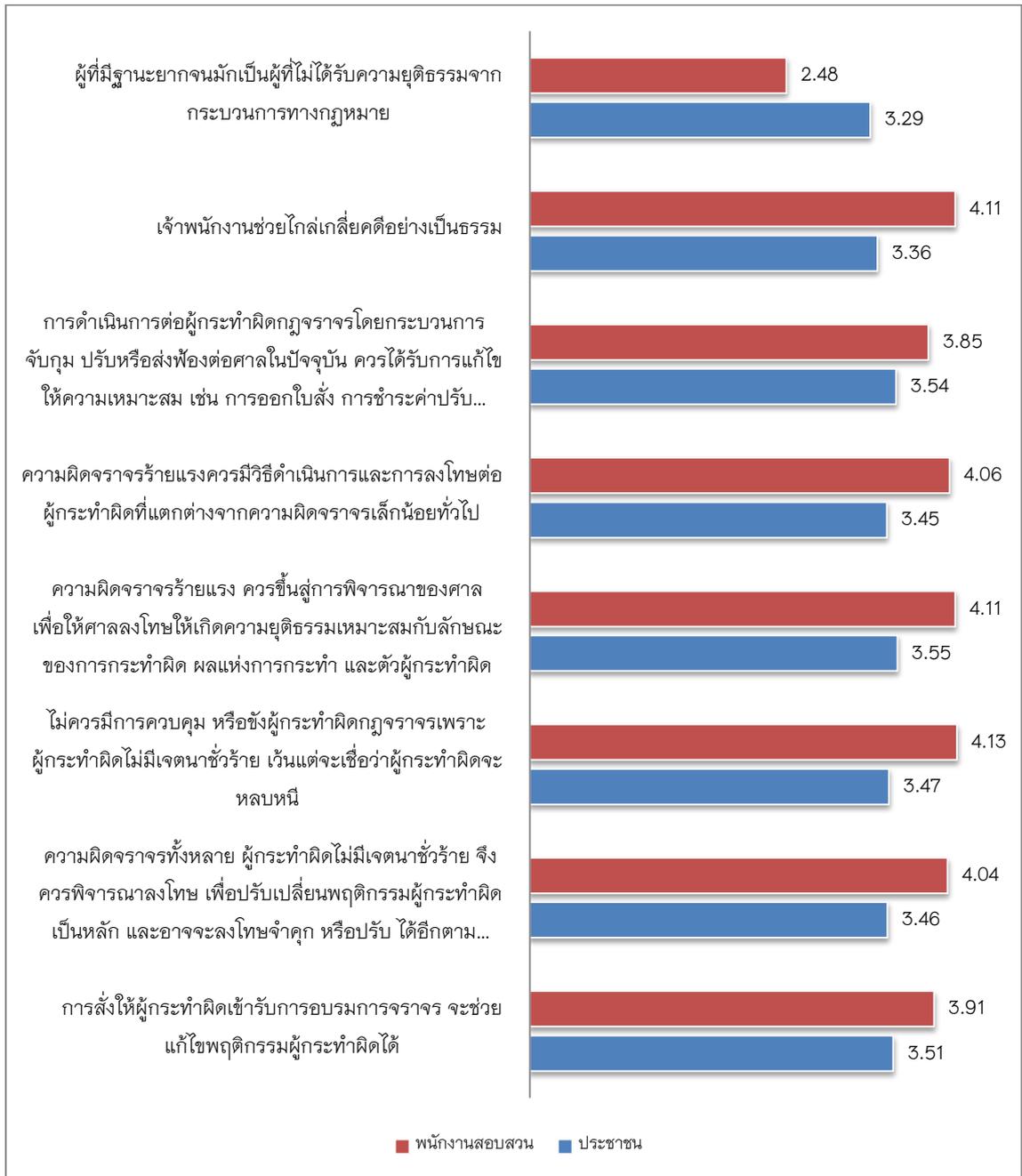
แผนภาพที่ 4.25 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานหลังเกิดเหตุคดีจราจร



แผนภาพที่ 4.25 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่
ผู้ปฏิบัติงานหลังเกิดเหตุคดีจราจร (ต่อ)



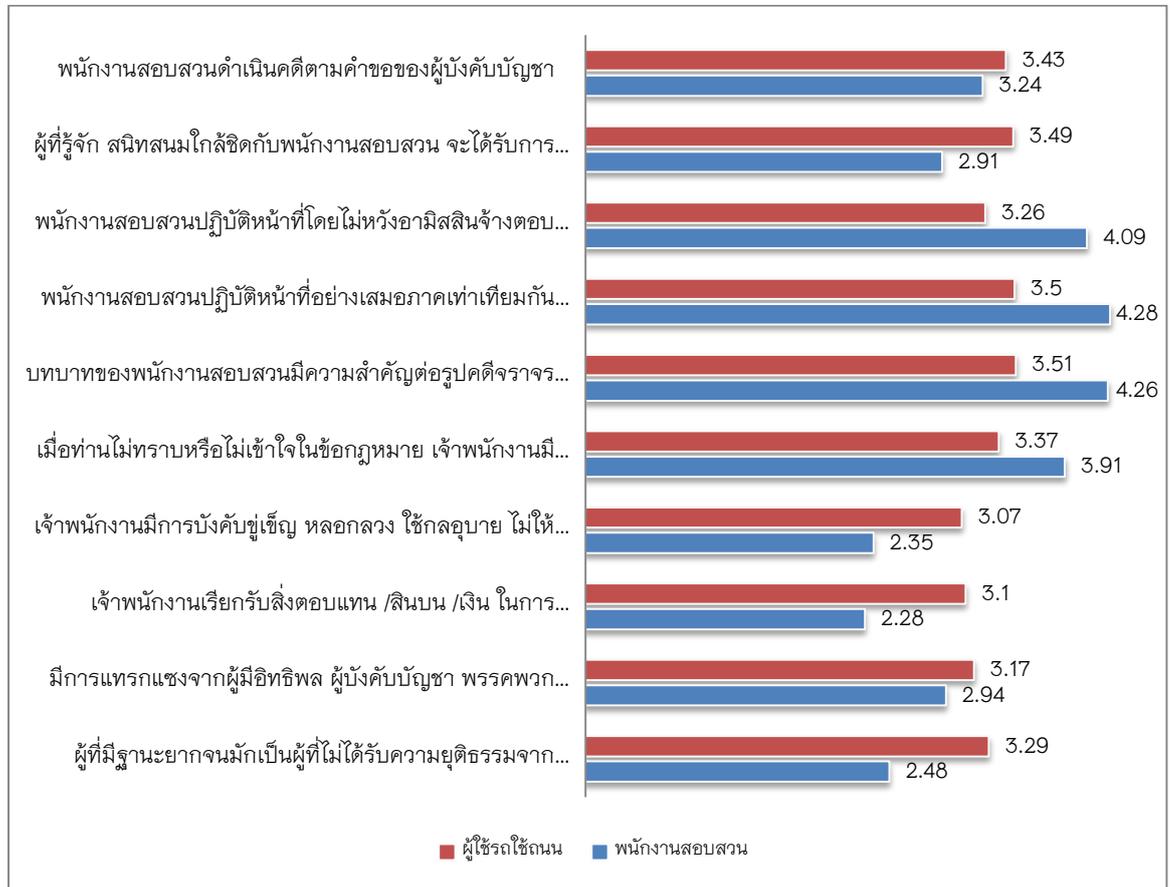
แผนภาพที่ 4.25 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่
ผู้ปฏิบัติงานหลังเกิดเหตุคดีจราจร (ต่อ)



การอำนวยความสะดวกยุติธรรมภายหลังการเกิดเหตุโดยเฉพาะการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในการรวบรวมสำนวนเพื่อส่งให้อัยการสั่งฟ้อง ความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนเชื่อว่าการดำเนินการของตนเองเป็นไปด้วยความรอบคอบและเที่ยงธรรม และรวดเร็ว โดยเป็นไปตามหลักฐานที่ปรากฏ โดยไม่อิงอยู่กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ใด

หนึ่ง อย่างไรก็ตามความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเห็นต่างในการดำเนินงานของพนักงานสอบสวนโดยเฉพาะในประเด็นหลักที่สำคัญคือ พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ มีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน มีการเอาใจใส่ในการทำงานและเร่งรัดการทำความดี การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน ไม่แสวงหาผลประโยชน์จากประชาชน มีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ มีความสุภาพและมีการวางตัวที่เหมาะสม รวมถึงบทบาทการทำงานของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ โดยประเด็นหลักดังข้างต้น พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเห็นว่าการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในประเด็นเหล่านี้ ยังไม่มีประสิทธิภาพมากเพียงพอในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีจราจร โดยผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เชื่อว่าการดำเนินการในประเด็นหลักเหล่านี้ จะดำเนินการด้วยความเที่ยงตรง มุ่งมั่น และมีความรับผิดชอบภายใต้ความเที่ยงธรรมในการดำเนินงาน อคติเหล่านี้เป็นไปได้อย่างไรเกิดจากการขาดความรู้ ความเข้าใจในกระบวนการดำเนินคดีจราจร ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย รวมไปถึงความเชื่อว่าการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่มีการเอื้อประโยชน์แก่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง มูลเหตุจากความอคติเหล่านี้จึงเป็นการลดทอนความเชื่อมั่นในกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมของการจราจรของเจ้าหน้าที่พนักงานในที่สุด (แผนภาพที่ 4.26)

แผนภาพที่ 4.26 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานความเที่ยงตรงในการสอบสวน



จากการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ ความคิดเห็นในด้านการดำเนินคดีภายหลังเกิดเหตุที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านงานการจราจรที่สามารถตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้รับบริการ พบว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ การปฏิบัติตัวของพนักงานสอบสวนทั้งความสุภาพและการวางตัวที่เหมาะสม ($t = 4.3922$) ความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ ($t = 4.7187$) การมีน้ำใจในการช่วยเหลือประชาชน ($t = 3.3772$) การไม่แสวงหาผลประโยชน์จากประชาชน ($t = 3.8453$) มีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ ($t = 4.1096$) การทำสำนวนตามพยานหลักฐานอย่างไม่มีอคติ ($t = 5.7075$) มีความเอาใจใส่ในการทำงานและการเร่งรัดในการทำคดี ($t = 4.7405$) ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน ($t = 4.0397$) ปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน ($t = 5.3652$) บทบาทของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ ($t = 5.8879$) การให้ความรู้ การแนะนำให้คำปรึกษาในกรณีนี้

ประชาชนไม่ทราบหรือไม่เข้าใจในข้อกฎหมาย ($t = 3.6628$) และการใกล้ชิดคืออย่างเป็นธรรมชาติ ($t = 4.7906$) อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาความคิดเห็นที่สะท้อนถึงเชิงลบในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นมุมมองของผู้รับบริการพบว่า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเช่นกัน ทั้งความคิดเห็นที่ว่า ผู้ที่รู้จักสนิทสนมใกล้ชิดกับพนักงานสอบสวน จะได้รับความสะดวกเป็นพิเศษ ($t = -2.9983$) เจ้าพนักงานมีการบังคับขู่เข็ญ หลอกลวงใช้กลอุบายไม่ให้ความความกับคู่กรณี ($t = -4.0440$) เจ้าพนักงานเรียกร้องสิ่งตอบแทน สินบน/เงิน ในการดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ต่อคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ($t = -3.9635$) และผู้มีฐานะยากจนมักเป็นผู้ไม่ได้รับความยุติธรรมจากกระบวนการทางกฎหมาย ($t = -4.3391$)

สำหรับการพิจารณาการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม พบว่า ค่าเฉลี่ยมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในด้าน การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายโดยกระบวนการจับกุม ปรับ หรือส่งฟ้องศาลในปัจจุบัน ควรได้รับการแก้ไขให้มีความเหมาะสม ($t = 2.3351$) ความผิดจรรยาบรรณควรมีวิธีการดำเนินการและการลงโทษต่อผู้กระทำผิดที่แตกต่างจากความผิดจรรยาบรรณเล็กน้อยทั่วไป ($t = 4.5830$) ความผิดจรรยาบรรณควรมีการขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เพื่อให้ศาลลงโทษให้เกิดความยุติธรรมและเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิด ผลแห่งการกระทำและตัวผู้กระทำผิด ($t = 4.7299$) ไม่ควรมีการควบคุมหรือคุมขังผู้กระทำผิดกฎหมายเพราะผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย เว้นแต่เชื่อว่าผู้กระทำผิดจะหลบหนี ($t = 5.1313$) ความผิดจรรยาบรรณทั้งหลายผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย จึงควรพิจารณาลงโทษเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเป็นหลัก และอาจจะลงโทษจำคุกหรือปรับได้อีกตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด ($t = 4.6655$) และการสั่งให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมจราจร จะช่วยแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดได้ ($t = 2.9079$)

จะเห็นได้ว่าการอำนวยความสะดวกภายหลังการเกิดเหตุโดยเฉพาะการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในการรวบรวมสำนวนเพื่อส่งให้อัยการสั่งฟ้อง ความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนเชื่อว่าการดำเนินการของตนเองเป็นไปด้วยความรอบคอบและเที่ยงธรรม และรวดเร็ว โดยเป็นไปตามหลักฐานที่ปรากฏ โดยไม่อิงอยู่กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ใดผู้หนึ่ง อย่างไรก็ตามความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเห็นต่างในการดำเนินงานของพนักงานสอบสวนโดยเฉพาะในประเด็นหลักที่สำคัญคือ พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ มีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน มีการเอาใจใส่ในการทำงาน และเร่งรัดการทำความผิด การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอาμισสินจ้างตอบแทน ไม่แสวงหาผลประโยชน์จากประชาชน มีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ มีความสุภาพและมีการวางตัวที่

เหมาะสม รวมถึงบทบาทการทำงานของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ โดยประเด็นหลักดังข้างต้น พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเห็นว่าการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในประเด็นเหล่านี้ ยังไม่มีประสิทธิภาพมากเพียงพอในการอำนวยความสะดวกในการอำนวยความสะดวกในการอำนวยความสะดวกในคดีจราจร โดยผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เชื่อว่าการดำเนินการในประเด็นหลักเหล่านี้ จะดำเนินการด้วยความเที่ยงตรง มุ่งมั่น และมีความรับผิดชอบภายใต้ความเที่ยงธรรมในการดำเนินงาน อดีตเหล่านี้เป็นไปได้ว่าเกิดจากการขาดความรู้ ความเข้าใจในกระบวนการดำเนินคดีจราจร ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย รวมไปถึงความเชื่อว่าการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ที่มีการเอื้อประโยชน์แก่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง มูลเหตุจากความอคติเหล่านี้ จึงเป็นการลดทอนความเชื่อมั่นในกระบวนการอำนวยความสะดวกของการจราจรของเจ้าหน้าที่พนักงานในที่สุด (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน หลังเกิดเหตุคดีจราจร

ความคิดเห็นหลังเกิดเหตุคดีจราจร	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	พนักงานสอบสวน	ผู้ใช้รถใช้ถนน	
1.พนักงานสอบสวนมีความสุภาพและมีการวางตัวเหมาะสม	4.20	3.53	4.3922
2.พนักงานสอบสวนมีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่	4.19	3.48	4.7187
3.พนักงานสอบสวนมีน้ำใจช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน	4.07	3.51	3.3772
4.พนักงานสอบสวนไม่แสวงหาประโยชน์จากประชาชน	4.07	3.32	3.8453
5.พนักงานสอบสวนมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่	4.19	3.48	4.1096
6.พนักงานสอบสวนให้ผู้ถูกกล่าวหาอ่านสำนวนก่อนทุกครั้ง	3.76	3.41	1.9505
7.พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ	4.33	3.41	5.7075
8.พนักงานสอบสวนมีความใส่ใจในการทำงานและเร่งรัดในการทำคดี	4.20	3.37	4.7465
9.พนักงานสอบสวนดำเนินคดีตามคำขอของผู้บังคับบัญชา	3.24	3.43	-1.0767
10.ผู้ที่รู้จัก สนิทสนมใกล้ชิดกับพนักงานสอบสวน จะได้รับการความสะดวกเป็นพิเศษ	2.91	3.49	-2.9983
11.พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน	4.09	3.26	4.0397
12.พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน	4.28	3.50	5.3652
13.บทบาทของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตาม	4.26	3.51	5.8879

ความคิดเห็นหลังเกิดเหตุคดีจราจร	ค่าเฉลี่ย		ค่าสถิติ t
	พนักงานสอบสวน	ผู้ใช้รถใช้ถนน	
จำนวนที่ส่งให้อัยการ			
14.เมื่อท่านไม่ทราบหรือไม่เข้าใจในข้อกฎหมาย เจ้าพนักงานมีการให้ความรู้ แนะนำ ให้คำปรึกษาต่างๆ	3.91	3.37	3.6628
15.เจ้าพนักงานมีการบังคับขู่เข็ญ หลอกลวง ใช้กลอุบาย ไม่ให้เอาความกับคู่กรณี	2.35	3.07	-4.0440
16.เจ้าพนักงานเรียกรับสิ่งตอบแทน /สินบน /เงิน ในการดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ต่อคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง	2.28	3.10	-3.9635
17.มีการแทรกแซงจากผู้มีอิทธิพล ผู้บังคับบัญชา พรรคพวกญาติพี่น้อง ที่รู้จักเจ้าพนักงานทำให้รูปคดีเปลี่ยนไปจากข้อเท็จจริง	2.94	3.17	-1.2017
18.ผู้ที่มิฐานะยากจนมักเป็นผู้ที่ไม่ได้รับความยุติธรรมจากกระบวนการทางกฎหมาย	2.48	3.29	-4.3391
19.เจ้าพนักงานช่วยไกล่เกลี่ยคดีอย่างเป็นธรรม	4.11	3.36	4.7906
20.การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายโดยกระบวนการจับกุมปรับหรือส่งฟ้องต่อศาลในปัจจุบัน ควรได้รับการแก้ไขให้เหมาะสม เช่น การออกใบสั่ง การชำระค่าปรับ และวิธีพิจารณาความในศาล	3.85	3.54	2.3351
21.ความผิดจราจรร้ายแรงควรมีวิธีดำเนินการและการลงโทษต่อผู้กระทำผิดที่แตกต่างจากความผิดจราจรเล็กน้อยทั่วไป	4.06	3.45	4.5830
22.ความผิดจราจรร้ายแรง ควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาลเพื่อให้ศาลลงโทษให้เกิดความยุติธรรมเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิดผลแห่งการกระทำ และตัวผู้กระทำผิด	4.11	3.55	4.7299
23.ไม่ควรมีการควบคุม หรือขังผู้กระทำผิดกฎหมายเพราะผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย เว้นแต่จะเชื่อว่าผู้กระทำผิดจะหลบหนี	4.13	3.47	5.1313
24.ความผิดจราจรทั้งหลาย ผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย จึงควรพิจารณาลงโทษ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเป็นหลัก และอาจจะลงโทษจำคุก หรือปรับ ได้อีกตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด	4.04	3.46	4.6555
25.การสั่งให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมการจราจร จะช่วยแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดได้	3.91	3.51	2.9079

บทที่ 5

แนวทางการสร้างประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร การดำเนินคดีด้านจราจร และการบูรณาการเพื่อกำหนดแนวทางในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจร

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุจราจร การดำเนินคดีด้านจราจร และการบูรณาการเพื่อกำหนดแนวทางในการอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรของตำรวจเพื่อสร้างความเสมอภาคให้กับประชาชน จากผลการศึกษาลงมือสามารถสรุปได้ดังนี้

5.1 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจร

จากผลการศึกษา พบว่า การบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5E ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ได้สร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการหรือผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education) ยุทธศาสตร์การช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency or Emergency Medical Service : EMS) และยุทธศาสตร์ด้านการติดตามประเมินผล (Evaluation and Information) โดยแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจร สามารถสรุปได้ตามยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ดังนี้

5.1.1 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย

- **มาตรการการกวดขันผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการจราจร**

การกวดขันควรมุ่งเน้นทั้งการกระทำความผิดที่เป็นฐานความผิดต่อกฎระเบียบ ซึ่งถึงแม้ว่าหากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติก็อาจจะไม่เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นๆ ในการใช้รถใช้ถนน แต่เกิดอันตรายต่อตนเอง หากเกิดอุบัติเหตุ อาทิ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยกับไม่รัดเข็มขัดนิรภัย แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ สามารถกำหนดได้ 3 ระดับ ที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการลดอุบัติเหตุ กล่าวคือ

ระยะแรก เป็นการแจ้งเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร โดยการปฏิบัติตนให้ถูกระเบียบ ด้วยการพกพาใบอนุญาตขับขี่ การสวมหมวกนิรภัยหรือรัดเข็มขัดนิรภัย เมื่อขับขี่รถยนต์บนพื้นผิวถนน โดยใช้ป้ายหรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์หรือใช้สื่ออื่นๆ รณรงค์ให้ปฏิบัติตามกฎรวมถึงการระบุโทษหรือฐานความผิด เมื่อฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามภายใต้กรอบ

ระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งหลังจากพ้นกำหนดระยะเวลาในการตัดเดือนจะเริ่มมีการกวดขันจับกุมอย่างจริงจัง

ระยะที่สอง เป็นการดำเนินการกวดขันวินัยจราจรที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานผิดต่อกฎระเบียบ มีการ จับ ปรับ หรือตัดเดือนตามดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในทุกพื้นที่ โดยเพิ่มความถี่ในการกวดขันจับกุม

ระยะที่สาม เป็นการดำเนินการอย่างจริงจังกับผู้กระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำซาก ตลอดจนประสานระบบข้อมูลคดีจราจรที่สามารถตรวจสอบการกระทำความผิดซ้ำของผู้ขับขี่ทั่วประเทศรวมถึง การนำเอามาตรการตัดคะแนน การพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่การทบทวนการขยายอายุนี้ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่ และมาตรการการออกใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated Licensing) โดยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อการบูรณาการในการทำงาน

- **การกวดขันการกระทำความผิดที่เป็นฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น**

การกวดขันการกระทำความผิดที่เป็นฐานความผิดที่เป็นอันตรายต่อบุคคลอื่นที่ใช้รถใช้ถนน ทั้งการกวดขันผู้ที่ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ผู้ที่ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ด้วยความประมาทและผู้ขับขี่ขณะมีเมาสุราหรือของเมา รวมถึงผู้ที่ดัดแปลงสภาพรถหรืออุปกรณ์ แนวทางในการสร้างประสิทธิภาพ ในกรณีดังกล่าวสามารถกำหนดได้ 3 ระยะ คือ

ระยะแรก เป็นการแจ้งเตือน การกวดขันการกระทำความผิดในฐานความผิดดังกล่าว รวมถึงแจ้งมาตรการทางการกวดขัน ระยะเวลาในการกวดขันและฐานความผิดของการกระทำ โดยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ โดยการใช้สื่อต่างๆ เพื่อแจ้งให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบล่วงหน้า รวมถึงการชี้แจงแนวทางการปฏิบัติและการใช้เทคโนโลยีนำมาใช้ ในการกวดขัน ทั้งกล้องวงจรปิด เครื่องมือตรวจจับความเร็วเครื่องตรวจจับแอลกอฮอล์ เป็นต้น

ระยะที่สอง เป็นการกวดขันอย่างเข้มข้นสำหรับการกระทำความผิดทั้งการกวดขันผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดผู้ขับขี่ด้วยความประมาท และผู้ขับขี่ขณะมีเมาสุราหรือของเมา รวมถึงผู้ที่ดัดแปลงสภาพรถหรืออุปกรณ์ โดยปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และใช้บทลงโทษสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งการเพิ่มพื้นที่และความถี่ในการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิด

ระยะที่สาม เพิ่มความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายโดยเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำซาก การพัฒนาระบบข้อมูลคดีจราจรสามารถตรวจสอบการทำผิด

ข้าซากของผู้ขับที่ทั้งประเทศ การใช้มาตรการในการตัดคะแนน การพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ การชะลอต่ออายุใบขับขี่ และการต่อทะเบียนยานพาหนะ การทบทวนขยายอายุที่ออกให้ สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่ และมาตรการออกใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated Licensing)

5.1.2 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านวิศวกรรมจราจร

ถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานทางด้านวิศวกรรมจราจร แต่ก็สามารถเชื่อมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติการเพิ่มการเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านวิศวกรรมจราจรได้ จากผลการศึกษา พบว่า ประเด็นปัญหาทางด้านวิศวกรรมจราจรที่มีผลต่อการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในประเด็นที่สำคัญ คือ แสงสว่างบนพื้นผิวการจราจร สัญญาณไฟจราจรอยู่ในสภาพไม่ปกติ หรือ มีการจัดจังหวะสัญญาณไฟไม่สอดคล้องกันในแต่ละแยก รวมถึงการเพิ่มจำนวนสัญญาณไฟจราจรทางร่วมทางแยก นอกจากนี้ยังมีประเด็นของความกว้าง ความลาดเอียงของพื้นผิวถนน สภาพของพื้นผิวถนน ร้วกันถนน ตลอดจนป้ายสัญญาณจราจร เป็นต้นแนวทางการเสริมสร้างประสิทธิภาพทางด้านวิศวกรรมจราจรที่เจ้าหน้าที่ ควรประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขในประเด็นหลัก คือ

- ประการแรก ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงให้ฝึกอบรมตำรวจจราจร บุคลากรท้องถิ่นในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการแก้ปัญหาการจราจรเบื้องต้นในระดับท้องถิ่น

- ประการที่สอง ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการชี้แจงข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย และการเสนอความเห็นในการจัดลำดับความสำคัญในการแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงภายในพื้นที่ รวมถึงการให้การสนับสนุนท้องถิ่นโดยเฉพาะถนนสายรองในการนำเทคนิคการสงบจราจร (Traffic Calming) มาใช้เพื่อความปลอดภัยในชุมชน

- ประการที่สาม นำเสนอข้อมูลการจราจรในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งช่วงปกติและเร่งด่วนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบในการปรับปรุง ขยายติดตั้ง พื้นผิวการจราจรใหม่ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร

- ประการที่สี่ นำเสนอข้อมูลการจราจรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตรงในการติดตั้งปิดเปิด สัญญาณไฟจราจรให้มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจรทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงการแจ้งจุดเสียของสัญญาณไฟจราจร และไฟฟาส่งสว่างบนพื้นผิวจราจร เพื่อให้หน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนก่อนที่จะก่อให้เกิดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร

- ประการที่ห้า การสนับสนุนมาตรการการเสริมสร้างแรงจูงใจให้แก่ภาคส่วนต่างๆ ในการร่วมรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการให้รางวัลในการสร้างแรงจูงใจแก่ภาคเอกชนที่นำระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยมาใช้ในการประชาสัมพันธ์ อาทิ การให้รางวัลหรือประกาศเกียรติคุณสถาบันการศึกษาที่สนับสนุนการรณรงค์การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย การให้รางวัลหรือประกาศเกียรติคุณ แก่หน่วยงานราชการหรือภาคธุรกิจเอกชนที่ส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย รวมถึงร้านอาหารหรือสถานบันเทิงที่รณรงค์กิจกรรมเมาไม่ขับหรือควบคุมตนเองเบื้องต้นในการใช้รถใช้ถนนภายหลังการใช้บริการ นอกจากนี้มีการประชาสัมพันธ์ให้รางวัลแก่บุคคล ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นแบบอย่างที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน

- ประการสุดท้าย เสนอข้อมูลเพื่อการผลักดันการจัดทำประเมินผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment) ในโครงการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อปริมาณรถยนต์ในการสัญจรสูงที่จะมีผลกระทบต่อชุมชน และ การควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร

5.1.3 แนวทางการสร้างประสิทธิภาพในการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม

การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมที่มีความสำคัญต่อผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะนำไปสู่การสร้างวินัยจราจรที่ดี ด้วยการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์การให้ข้อมูลเส้นทางการจราจรแก่ประชาชน รวมถึงการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการเป็นผู้มีส่วนช่วยเหลืองานจราจรในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนที่สอดคล้อง กับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมท้องถิ่น โดยสนับสนุนวิทยากร วัสดุอุปกรณ์ ในการฝึกอบรมบางส่วน

แนวทางการสร้างประสิทธิภาพด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมการสร้างความรู้ความเข้าใจตลอดจนมีส่วนร่วมในการลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรต้องตั้งแต่การปลูกฝังในระดับเยาวชนเป็นต้นไปจนถึงการนำภาคส่วนต่างๆเข้ามาเป็นภาคีร่วมในการให้ความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยซึ่งสามารถกำหนดแนวทางหลักได้ดังนี้

- ประการแรก การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป โดยการเข้าร่วมเป็นเป็นวิทยากรสนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงสร้างด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาการเผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย การรณรงค์ขององค์กรต่างๆในลักษณะของการรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ต่อกลุ่มเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย อาทิ การดื่มสุรากับการขับขี่รถ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินขีดจำกัด การป้องกันตนเองให้ปลอดภัย จากอุบัติเหตุบนท้องถนน

- ประการที่สอง การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องวางแนวทางที่สนับสนุนต่อการบริหารจัดการเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ
- ประการที่สาม การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและการสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยส่งเสริมการจัดทำโครงการในระดับชุมชน (community-base action) ในการบังคับใช้กฎหมายด้วยกลไกการลงโทษทางสังคม (Social Sanction) เช่น การประณาม การกีดกันจากสังคม
- ประการสุดท้าย การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐานโดยใช้การเข้าร่วม โดยการเข้าร่วมการส่งเสริมศักยภาพด้านการเผยแพร่ ความรู้ ประชาสัมพันธ์ การควบคุมอุบัติเหตุ ในระดับจังหวัด การส่งเสริม สนับสนุน และประสานกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมของท้องถิ่น โดยสนับสนุนวิทยากร วัสดุอุปกรณ์ ในการฝึกอบรมบางส่วน

5.1.4 แนวทางการสร้างประสิทธิภาพด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน

จากการศึกษา พบว่า ทัศนะของเจ้าหน้าที่และผู้ใช้รถใช้ถนน ตระหนักถึงความจำเป็นในการช่วยเหลือฉุกเฉินในเหตุการณ์เฉพาะหน้า โดยเฉพาะการให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดเหตุ ความทันสมัยของอุปกรณ์เครื่องมือของรถพยาบาล ที่ช่วยลดทอนความรุนแรงของการสูญเสียทางร่างกายและชีวิต รวมถึงความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ที่ช่วยรักษาชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตามการสร้างประสิทธิภาพของการช่วยเหลือฉุกเฉินความพิจารณาทั้งทางด้านก่อนการเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และภายหลังเกิดเหตุ โดยแนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการช่วยเหลือฉุกเฉินสามารถกำหนดได้ดังนี้

- ประการแรก สร้างเครือข่ายบุคลากรสนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉินโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติ ในการรับแจ้งเหตุ ระยะเวลาในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ ระยะเวลาในการนำส่ง รวมถึงข้อมูลความสูญเสียเบื้องต้นในที่เกิดเหตุ เพื่อที่จะนำข้อมูลมาประเมินผลในการวางแผนการสร้างเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพในการลดทอนความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจร
- ประการที่สอง การประสานข้อมูลของเครือข่าย หน่วยกู้ภัยกู้ชีพฉุกเฉินในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ การประสานงานระหว่างหน่วยกู้ภัยกู้ชีพฉุกเฉินกับสถานพยาบาล การ

ฝึกอบรมการรวบรวมหลักฐานเบื้องต้น และการเก็บข้อมูลของผู้บาดเจ็บในที่เกิดเหตุ เพื่อสร้างระบบการกู้ภัยกู้ชีพให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพในการทำงาน

- ประการที่สาม การประสานงานระหว่างหน่วยกู้ภัยกู้ชีพฉุกเฉินและสถานพยาบาลในการอบรมวิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การดูแลผู้ป่วยก่อนนำส่งสถานพยาบาล การซ้อมการกู้ชีพตามสถานการณ์จำลองต่างๆ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ในการดูแลฝูงชน และการป้องกันพื้นที่เกิดเหตุ เพื่อป้องกันการสูญหายหรือถูกทำลายหลักฐาน
- ประการที่สี่ การประสานงานกับสถานพยาบาลในการรับแจ้งผลการรับตัวผู้บาดเจ็บ ตลอดจนการเก็บรวบรวมหลักฐานเพิ่มเติมทางการแพทย์ ประกอบสำนวนสอบสวน รวมถึงการประสานข้อมูลกับผู้บาดเจ็บในกรณีที่ต้องการหลักฐานเพิ่มเติม
- ประการที่ห้า การจัดสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างหน่วยงานด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน ทั้งภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคประชาสังคมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่กระบวนการรับแจ้งเหตุการณัรักษาพยาบาล การเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบ
- ประการสุดท้าย การส่งเสริม สนับสนุนและการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนเอง ที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมท้องถิ่น โดยการประสานกับหน่วยงานรับผิดชอบตรงในการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ในการอบรม และค่าใช้จ่ายบางส่วน

5.1.5 แนวทางการสร้างประสิทธิภาพด้านการติดตามและประเมินผล

ถึงแม้ว่าการติดตามประเมินผลเป็นประเด็นที่ผู้รับบริการไม่ได้สังเกตเห็นความสำคัญในระดับสูง ในการสร้างประสิทธิภาพด้านการบริหารงานจราจร อย่างไรก็ตามการติดตามประเมินผลมีส่วนช่วยในการทบทวนแนวทางการปฏิบัติเพื่อนำไปสู่การวางแผนในการปรับปรุงการกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และส่งเสริมความมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยทั้งที่การปฏิบัติหน้าที่และผู้รับบริการมีความเห็นพ้องในด้านการประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร และการลดทอนความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ การทบทวนแนวทางการปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอในการปรับเปลี่ยนการวางแผนและแนวทางการดำเนินงาน ตลอดจนการมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ ในการร่วมวางแผนงานจราจรในลักษณะการบูรณาการ ซึ่งแนวทางการสร้างประสิทธิภาพให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติ มีข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน ดังนี้

- ประการแรก ประสานงานในการพัฒนา ระบบการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย การสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้รถใช้ถนนที่

ปลอดภัย การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุที่มีต่อความเสียหาย ทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อนำเสนอต่อสาธารณชนในการรณรงค์ให้เห็นถึงผลเสียของการเกิด อุบัติภัยบนท้องถนน

- ประการที่สอง การติดตามและประเมินผลกลุ่มเสี่ยง โดยปกติแล้วผู้ใช้ รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังอย่างยิ่งวด โดยประสานการทำงานในการวิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผล ด้วยการดำเนินกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้าน ความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ตลอดจนจัดทำระบบข้อมูล เพื่อเฝ้าระวังติดตาม สถานการณ์ และเสนอแนะแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์

- ประการที่สาม การเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสารสนเทศ เพื่อการตัดสินใจ ในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหา ได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง โดยประสานความร่วมมือ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในจังหวัด เพื่อใช้ในการกำหนด มาตรการที่เหมาะสม การประสานความร่วมมือในการพัฒนาความพร้อมสำหรับระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการแพทย์ฉุกเฉิน ตลอดจนพัฒนาตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนสภาพ การทำงาน ปัญหา อุปสรรค และความสอดคล้องต่อเป้าหมายและมีระบบติดตามประเมินผลที่ สามารถให้ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงานได้

- ประการที่สี่ การประสานงานกับท้องถิ่น ในภาคส่วนต่างๆ อาทิ องค์การ บริหารภายในจังหวัด องค์กรมหาชน และองค์กรภาคเอกชน ในการดำเนินการอย่างเป็นระบบ ทั้งการวิจัย ติดตาม และประเมินผล การบริหารจัดการระบบการให้ความช่วยเหลือแก่ ผู้บาดเจ็บ มาตรการสร้างแรงจูงใจในการป้องกันและการลดทอนความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุ การประสานในกิจกรรมการให้ความรู้แก่เยาวชน ในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความ ปลอดภัย ตลอดจนการบริหารและประสานงานโครงการการบริหารงานจราจร

- ประการสุดท้าย การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับมาตรฐาน ความปลอดภัยทาง การจราจร เพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัย ที่สอดคล้องกับบริบทและปัญหาท้องถิ่น การเสนอข้อกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับคน ถนน ยานพาหนะ และ ระเบียบในการใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัย

5.2 แนวทางการสร้างควมมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร

จากผลการศึกษาการควบคุมอุบัติเหตุการจราจรโดยพิจารณาการบังคับใช้กฎหมาย การดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถ ดำเนินการ 2 ลักษณะ เมื่อมีการกระทำความผิด ได้แก่

ประการแรก การว่ากล่าวตักเตือน เจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้วิธีการว่ากล่าวตักเตือนด้วยวาจา เมื่อพบผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร โดยส่วนใหญ่ จะเป็นฐานความผิดไม่เกิดผลกระทบบหรือความเสียหายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ อาทิ การไม่หยุดรถหลังเส้นห้ามหยุด การใช้ไฟสัญญาณวับวาว หรือไซเรนโดยไม่ได้รับอนุญาต และการกระทำความผิดที่ไม่มีหลักฐานยืนยันการกระทำความผิด อาทิ ผู้ขับขี่เปลี่ยนช่องทางการจราจร โดยไม่ให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือ การขับรถเข้าในเลนขวา หรือการขับรถแซงในขณะที่ มีหมอก คว้น ทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ถึง 60 เมตร การขับรถแซงในเขตห้ามแซง เป็นต้น

ประการที่สอง การจับกุมและออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ให้ไปชำระค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่สถานีตำรวจ หรือส่งจ่ายเป็นธนาคัตติในนามของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือตัวแลกเงินของธนาคารโดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรไว้ แล้วออกใบสั่งให้ผู้กระทำความผิด ให้ไปดำเนินการภายในระยะเวลา 7 วัน โดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องทำการส่งใบอนุญาตขับขี่ส่งมอบแก่พนักงานสอบสวนภายในระยะเวลา 8 ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่แล้ว การดำเนินการจับกุมและออกใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจมักเป็นฐานการกระทำความผิดที่มีหลักฐานชัดเจน หรือเป็นความผิดซึ่งหน้าต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ อาทิ ผู้ขับขี่ตัดแปลงสภาพรถ ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่ขับรถที่มีเสียงดังและคว้นดำ และการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ การขับซึ่รถโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถโดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา การกวดขันผู้ขับขี่ในกรณีกลับรถหรือเลี้ยวรถในที่ห้ามกลับรถ การกวดขัน การกวดขันผู้ขับขี่ในกรณีขับซึ่รถขณะมีนเมา เป็นต้น

การดำเนินคดีของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยใช้วิธีการว่ากล่าวตักเตือนมักถูกผู้ใช้รถใช้ถนนมองว่าเป็นวิธีการเลือกปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะไม่มีบรรทัดฐานที่แน่นอนตายตัว ขึ้นอยู่กับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่ละรายหรือการจับกุมและออกใบสั่ง ดังนั้น แนวทางการสร้างควมมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจรมีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา 2 ประเด็นหลักคือ ประเด็นทางด้านกฎหมายจราจรและการบังคับใช้ และประเด็นทางด้านการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนี้

5.2.1 ประเด็นทางด้านกฎหมายจราจรและการบังคับใช้

กฎหมายด้านการจราจรถูกบัญญัติขึ้นมาก็เพื่อให้เกิดความสะดวกลดภัยในการจราจรมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการลงโทษจึงเป็นส่วนประกอบในการช่วยให้กฎหมายได้รับปฏิบัติที่ถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในการคุ้มครองสังคม ลักษณะของกฎหมายว่าด้วยการจราจร

ทางบกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้นมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยและโดยเนื้อแท้แล้วเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อเป็นข้อห้ามในสังคมหรือจะกล่าวได้ว่าเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติไว้โดยมีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครอง บทลงโทษปรับและจำคุกเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่เนื่องจากความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดที่มีโทษทางอาญาเหตุที่มีบัญญัติความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นความผิดในทางปกครองให้เป็นความผิดในทางอาญา ทั้งนี้ก็เพื่อให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดอันจะเป็นการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ แต่การที่นำเอาความผิดในทางปกครองมาบัญญัติเป็นความผิดอาญาโดยไม่จำเป็นเช่นนี้ก่อให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมายอาญาเกินขอบเขต (over criminalization)¹ ซึ่งข้อเสนอแนะในประเด็นทางด้านกฎหมายที่มีต่อการสร้างความมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร เป็นดังนี้

- การลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จำต้องได้สัดส่วนกับ ภัยอันอันตรายหรือความเดือดร้อนของการกระทำความผิด เมื่อพิจารณาถึงอัตราโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่าอัตราโทษปรับของความผิดนั้นมีอัตราในจำนวนเงินที่เล็กน้อยไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบ หรือมีความระมัดระวังมากขึ้น เช่น ความผิดฐานนำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายมาใช้เดินรถตามมาตรา 6 มีอัตราปรับไม่เกิน 500 บาท หรือความผิดฐานขับรถในฐานเดินรถทางโค้ง ที่คับแคบ ที่คับขันไม่ลดความเร็วรถในลักษณะที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยมาตรา 69 มีอัตราปรับไม่เกิน 500 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่าการกระทำความผิดเหล่านี้ล้วนแต่ก่อให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยในการจราจรได้ ซึ่งนับได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญที่มีผลในการลงโทษปรับของพนักงานสอบสวนในการป้องกันการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ดังนั้นเห็นชัดได้ว่าควรมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพื่อกำหนดจำนวนเงินของความผิดดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและควรมีอัตราที่สูงขึ้นเนื่องจากในปัจจุบันค่าของเงินได้เปลี่ยนแปลงไปแล้ว

¹ การบังคับใช้กฎหมายเกินขอบเขต (over criminalization) หมายถึงการตรากฎหมายที่กำหนดให้การกระทำเล็กน้อยๆ หรือไม่สำคัญเป็นความผิดอาญา อันส่งผลให้กฎหมายอาญามากเกินกว่าที่จะสามารถบังคับใช้ได้หรือเกินกว่าที่จำเป็นในการปกป้องคุ้มครองและสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้นการที่ได้บัญญัติให้ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีโทษทางอาญาแม้จะก่อให้เกิดผลดีในด้านการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมโดยผ่านกระบวนการชั่งตวงวัดโทษและการลงโทษทางอาญาก็ตามแต่ในทางตรงกันข้ามการบังคับใช้กฎหมายอาญากับความผิดจราจรที่เป็นคดีเล็กน้อยจึงเป็นการสูญเสียโอกาสที่จะใช้จำนวนเดียวกันนี้ไปใช้กับความผิดทางอาญาอื่นที่สำคัญกว่า

- ปัญหาในการลงโทษปรับอีกประการหนึ่งคือ โทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นระบบการกำหนดค่าปรับตายตัว (fixed sum) ดังนั้นการลงโทษปรับผู้กระทำความผิดในความผิดประเภทเดียวกันและถูกปรับในจำนวนเท่าๆกัน ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะการเงินดีกว่าย่อมได้รับผลกระทบน้อยกว่าผู้กระทำความผิดฐานะยากจน ทำให้ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะไม่ดีเกิดความขมขื่นในการละเว้นจากการกระทำความผิด การลงโทษจึงได้ผลสมบูรณ์ในการป้องกันเพียงระดับหนึ่งเท่านั้น

- ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดในทางปกครองดังนั้นจึงควรที่จะนำมาตราการทางปกครองมาใช้ในการที่จะป้องกันแก้ไขให้ผู้กระทำความผิดเรียนรู้ที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคม และเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้ใช้ความระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงในการที่จะเกิดผลเสียหายดังกล่าวต่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบจราจรมากกว่าเดิม การลงโทษปรับอันเป็นการข่มขู่ปราบปรามเพียงอย่างเดียวไม่สามารถป้องกันการกระทำความผิดเกี่ยวกับจราจรของผู้มีฐานะทางการเงินไม่ดี การลงโทษต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้นสามารถแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ให้เกิดความผิดซ้ำได้โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในโรงเรียนสำหรับอบรมผู้กระทำความผิดเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดมิให้กระทำผิดซ้ำอีกหรือการกำหนดเงื่อนไขในการทำกิจกรรมบริการสังคม เป็นต้น ซึ่งการนำเอามาตรการปกครองดังกล่าวมาใช้ควบคู่กับการลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ย่อมมีผลในการคุ้มครองสังคมมากกว่าการลงโทษปรับเพียงอย่างเดียว

5.2.2 ประเด็นทางด้านการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

อำนาจดุลยพินิจเป็นอำนาจที่กฎหมายให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการที่จะสามารถวินิจฉัยสั่งการให้เหมาะสมกับมาตรการภายในการที่จะสามารถวินิจฉัยสั่งให้เหมาะสมกับมาตรการภายในขอบเขตแห่งกฎหมาย ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการมอบดุลยพินิจในการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับการกระทำความผิดในทางปกครองอาจมีอันตรายในแง่ที่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจใช้อำนาจไม่เหมาะสมได้ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งโดยแท้แล้วเป็นความผิดในทางปกครองได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยพนักงานสอบสวนสามารถที่จะทำการเปรียบเทียบความผิดจราจรที่มีลักษณะร้ายแรงได้ด้วย การที่กฎหมายได้ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจดังกล่าวนี้ ก่อให้เกิดการใช้ดุลยพินิจตามอำเภอใจได้ และก้าวล้ำไปกระทบกระเทือนสิทธิของประชาชนได้ จึงเป็นเรื่องสำคัญ

โดยทั่วไปการใช้ดุลยพินิจไม่ว่าจะเป็นไปตามกฎหมายใด เมื่อมีการใช้ดุลยพินิจแล้วจะต้องมีส่วนประกอบด้วยกัน 3 ส่วนซึ่งเรียกว่าเป็นพฤติกรรมการแห่งดุลยพินิจ (The exercise of discretion) คือ 1) ส่วนของการค้นคว้าความจริง 2) ส่วนของการปรับปรุงข้อเท็จจริงเข้ากับหลักกฎหมาย และ 3) ส่วนของการพิจารณาเกี่ยวกับพฤติกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายหลังจากที่ทราบข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายแล้ว เนื่องจากดุลยพินิจนั้นมีลักษณะเป็นอัตตวิสัยอยู่มาก หากผู้ใช้ดุลยพินิจไม่ได้คำนึงถึงหลักความยุติธรรมแล้วย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นได้ ดังนั้นการใช้ดุลยพินิจผิดพลาดขึ้นอยู่กับตัวผู้ใช้ดุลยพินิจนั่นเอง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งดุลยพินิจนั้นมีได้มีอันตราายในตัวเองแต่ขึ้นอยู่กับว่าจะใช้วิจารณญาณหยิบยกเอาดุลยพินิจมาใช้ในตอนใด เพราะข้อเท็จจริงทุกเรื่องมีช่องทางให้ใช้ดุลยพินิจหลายประการแล้วแต่ข้อเท็จจริงเช่นใดควรใช้มิติใดของดุลยพินิจมาใช้บังคับ หากเลือกใช้ดุลยพินิจถูกต้องดุลยพินิจนั้นก็สร้างความเป็นธรรมได้ ดังนั้นการใช้ดุลยพินิจจะต้องมีพื้นฐานของความยุติธรรมหรือหลักนิติธรรมในการใช้เพื่อป้องกันการผิดพลาดหรือก่อให้เกิดโทษ ซึ่งข้อเสนอแนะในประเด็นทางด้านการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีต่อการสร้างควมมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร เป็นดังนี้

- การคำนึงถึงการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การใช้ดุลยพินิจจะทำตามอำเภอใจหรือตามความพอใจไม่ได้ หากต้องอยู่ใต้ขอบเขตของความชอบด้วยกฎหมายโดยมีวัตถุประสงค์ของกฎหมายเป็นเครื่องชี้นำ และสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องคำนึงในการใช้ดุลยพินิจด้วยก็คือ

- (1). หลักสมควรแก่เหตุ หลักนี้เรียกร้องว่าวิธีการหรือมาตรการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์นั้นต้องเหมาะสม ได้สัดส่วนกับเป้าหมายที่ได้รับ เช่นการนำมาตรการเข้าอบรมกฏจราจรมาใช้กับผู้ที่ทำผิดกฏจราจรซ้ำหลายครั้ง

- (2). หลักเสมอภาค เป็นหลักหนึ่งในสิทธิพื้นฐานในการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ใช้ดุลยพินิจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่มีลักษณะและข้อเท็จจริงเหมือนกันก็ต้องผูกพันที่จะวินิจฉัยเรื่องเดียวในลักษณะเดิม การผูกพันกับการวินิจฉัยในครั้งก่อนๆ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเปลี่ยนแปลงแนวทางการใช้อำนาจดุลยพินิจภายในขอบเขตของกฎหมายได้เสมอ แต่ในกรณีข้อเท็จจริงเหมือนกันทั้งสองกรณี เจ้าหน้าที่ตำรวจจะปฏิบัติให้แตกต่างกันไม่ได้ และการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผูกพันต่อดุลยพินิจก่อนๆ ของตนนั้นไม่ใช่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีดุลยพินิจแต่ถือว่าเป็นการสร้างแนวการใช้ดุลยพินิจนั้น เพราะหน้าที่หลักความเสมอภาค คือการใช้กฎหมายให้มีผลบังคับมากน้อยแก่ประชาชนอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันซึ่งเป็นรูปแบบองค์ประกอบที่

สำคัญของความยุติธรรม และขณะเดียวกันก็หมายถึงข้อห้ามในการใช้อำนาจหน้าที่ตามอำเภอใจด้วย

- การลดข้อบกพร่องของการใช้ดุลยพินิจ ดุลยพินิจเจ้าหน้าที่ตำรวจที่บกพร่องนั้นเกิดขึ้นจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้คำนึงถึงขอบเขตหรือความผูกพันทางกฎหมายตามหลักการกระทำของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้นการกระทำที่ถือว่าเป็นความบกพร่องในการใช้ดุลยพินิจจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

(1). การใช้ดุลยพินิจมากเกินไปที่กฎหมายกำหนด คือการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกวินิจฉัยในสิ่งที่เกินกว่าขอบเขตที่ฝ่ายนิติบัญญัติให้อำนาจในส่วนผลทางกฎหมาย เช่น ความผิดฐานแข่งรถตามมาตรา 134 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับตามมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แต่ได้ใช้อำนาจในการเปรียบเทียบปรับความผิดดังกล่าว

(2). การไม่ใช้ดุลยพินิจ การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจในการใช้ดุลยพินิจ ในขณะเดียวกันนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจก็ผูกพันโดยมีหน้าที่จะต้องใช้ดุลยพินิจ การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ใช้ดุลยพินิจอาจเกิดจากความสะเพร่า หรือสำคัญผิดว่าตนต้องวินิจฉัยเช่นนั้นโดยไม่มีอำนาจ เช่น นาย ก. ผู้ที่อยู่อาศัยในหมู่บ้านได้ร้องต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจตำรวจในการจัดการกับรถยนต์นาย ข. ที่ได้ก่อให้เกิดเสียงดังและรบกวนความสงบ แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจตำรวจผู้มีอำนาจไม่เข้าจัดการ

(3). การใช้ดุลยพินิจอย่างมิชอบหรืออย่างบิดเบือน คือการใช้ดุลยพินิจที่ไม่ได้ยึดถือวัตถุประสงค์ของกฎหมายหรือไม่ได้นำเอาผลประโยชน์ของมหาชนและผลประโยชน์ของเอกชนมาพิจารณาอย่างเพียงพอหรือเอาผลประโยชน์ส่วนตัว อุดมการณ์ทางการเมืองมาเกี่ยวข้องในการใช้ดุลยพินิจ เช่น การเรียกบุคคลใดมาเข้ารับการอบรมกฎหมายจราจรจะเป็นการใช้ดุลยพินิจที่บกพร่องเมื่อเชิญเอาผู้ซึ่งกระทำความผิดกฎจราจรเพียงครั้งเดียวและเป็นกรณีเล็กน้อยหรือบุคคลที่ไม่เคยก่อให้เกิดอุบัติเหตุมาเป็นเวลานานแล้ว

- การจำกัดการใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ก็คือ พนักงานสอบสวนผู้ที่มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (มาตรา 145 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522) ความมุ่งหมายในการที่กฎหมายให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนในการใช้ดุลยพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้นั้นก็เพื่อช่วยในการกลั่นกรองคดีที่มีความผิดเล็กน้อยที่สามารถตกลงกันได้โดยไม่ต้องไปศาล อันเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระศาลและยังเป็นการผ่อนปรนให้ผู้กระทำความผิดเล็กน้อยที่มีโทษสถาน

เขาไม่จำเป็นต้องเสียเวลาไปศาลและเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติหน้าที่ กฎหมายจึงเปิดโอกาสให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการจับกุม ตลอดจนใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวางในการกล่าวตักเตือนและเปรียบเทียบปรับซึ่งถือว่าเป็นการใช้อำนาจหน้าที่กึ่งตุลาการ (Quasi Judicial Function) อย่างไรก็ดี การดำเนินคดีเกี่ยวกับการกระทำความผิดจราจรทางบกจะต้องมีการจำกัดขอบเขตของการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 อันเป็นการใช้อำนาจหน้าที่กึ่งตุลาการนั้นให้มีความเหมาะสมและยุติธรรมตามสมควรเพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้กระทำความผิดที่จะได้รับการพิจารณาอย่างเป็นธรรมด้วยตามแนวคิดคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคล

- การใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนในการกำหนดเงินค่าปรับโดยคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิด เหตุที่การลงโทษปรับต้องคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดนั้นสืบเนื่องมาจากวัตถุประสงค์ของการลงโทษปรับประการหนึ่งตั้งอยู่บนฐานความคิดที่ว่าโทษปรับมีขึ้นเพื่อทำให้เกิดความเสียหายหรือมีการกระทบต่อความเป็นอยู่ทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียทางการเงินหรือโอกาสทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด ด้วยเหตุนี้โทษปรับจึงเป็นเรื่องของการเงินอันเป็นความสามารถของแต่ละบุคคลในการมีหรือไม่มีเงิน การลงโทษปรับต่อตัวผู้กระทำความผิดจึงต้องให้ได้สัดส่วนกับความสามารถในการชำระค่าปรับตามภาวะทางเศรษฐกิจและฐานะการเงินของผู้กระทำความผิด โดยองค์ประกอบที่ใช้ในการพิจารณาถึงได้แก่ รายได้ ทุนทรัพย์ อาชีพ สถานภาพของผู้กระทำความผิด และภาระต่อครอบครัวนอกจากนี้ การลงโทษปรับโดยคำนึงถึงฐานะของผู้กระทำความผิดยังก่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้กระทำความผิดที่มีฐานะยากจนกับผู้กระทำความผิดที่มีฐานะร่ำรวยอีกด้วย

- การใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนในการกำหนดเงินค่าปรับโดยคำนึงถึงความร้ายแรงของความผิด หลักที่สำคัญของการลงโทษปรับประการหนึ่งคือ การลงโทษปรับต้องคำนึงถึงสัดส่วนของความร้ายแรงของความผิด ซึ่งความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีทั้งความผิดที่ไม่ร้ายแรงกับความผิดที่ร้ายแรง โดยความผิดที่ไม่ร้ายแรงจะเป็นความผิดที่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความเรียบร้อยในการจราจร และความผิดร้ายแรงนั้นเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อป้องกันอันตรายต่อคุณภาพคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ความปลอดภัยในการจราจร เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่ไม่ร้ายแรงไว้อย่างชัดเจน ทำให้ประโยชน์ที่ได้จากการบัญญัติกฎหมายไม่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดปัญหาความล้าหลังและการเลือกปฏิบัติ ดังนั้นจึงควรมีการ

กำหนดขอบเขตอำนาจในการใช้ดุลยพินิจในการปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีความชัดเจน

5.3 การดำเนินคดีด้านจราจร

การดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินการ 2 ลักษณะ เมื่อมีการกระทำความผิด ได้แก่

ประการแรก การรื้อกล่าวตักเตือน เจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้วิธีการรื้อกล่าวตักเตือนด้วยวาจา เมื่อพบผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร โดยส่วนใหญ่ จะเป็นฐานความผิดไม่เกิดผลกระทบบหรือความเสียหายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ อาทิ การไม่หยุดรถหลังเส้นห้ามหยุด การใช้ไฟสัญญาณวับวาว หรือไซเรนโดยไม่ได้รับอนุญาต และการกระทำความผิดที่ไม่มีหลักฐานยืนยันการกระทำความผิด อาทิ ผู้ขับที่เปลี่ยนช่องทางการจราจร โดยไม่ให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือ การขับรถเข้าในเลนขวา หรือการขับรถแซงในขณะที่ มีหมอก ควัน ทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ถึง 60 เมตร การขับรถแซงในเขตห้ามแซง เป็นต้น

ประการที่สอง การจับกุมและออกใบสั่งแก่ผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ให้ไปชำระค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่สถานีตำรวจ หรือส่งจ่ายเป็นธนาคัตติในนามของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ หรือตัวแลกเงินของธนาคารโดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรไว้ แล้วออกใบสั่งให้ผู้กระทำความผิด ให้ไปดำเนินการภายในระยะเวลา 7 วัน โดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องทำการส่งใบอนุญาตขับขี่ส่งมอบแก่พนักงานสอบสวนภายในระยะเวลา 8 ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่แล้ว การดำเนินการจับกุมและออกใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจมักเป็นฐานการกระทำความผิดที่มีหลักฐานชัดเจน หรือเป็นความผิดซึ่งหน้าต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ อาทิ ผู้ขับที่ตัดแปลงสภาพรถ ผู้ขับที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับที่ขับรถที่มีเสียงดังและควันดำ และการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน อาทิ การขับที่เร็วโดยใช้ความเร็วเกินกำหนด การกวดขันผู้ขับที่กระทำความผิดโดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา การกวดขันผู้ขับที่ในกรณีกลับรถหรือเลี้ยวรถในที่ห้ามกลับรถ การกวดขัน การกวดขันผู้ขับที่ในกรณีขับที่เร็วขณะมีฝนมา เป็นต้น

การดำเนินคดีของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยใช้วิธีการรื้อกล่าวตักเตือนมักถูกผู้ใช้รถใช้ถนนมองว่าเป็นวิธีการเลือกปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะไม่มีบรรทัดฐานที่แน่นอนตายตัว ขึ้นอยู่กับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่ละรายหรือการจับกุมและออกใบสั่งเจ้าหน้าที่ตำรวจมีแนวทางที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้กระทำความผิดได้เลือกวิธีการชำระ

ค่าปรับได้หลากหลายช่องทางให้เลือก อาทิ สั่งจ่ายเป็นธนาคณัติหรือตัวแลกเงินของธนาคาร ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมองว่าเมื่อกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรแล้วมีช่องทางการชำระค่าปรับเมื่อถูกจับกุมได้สะดวกรวดเร็วขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยในการขับขี่ และเมื่อถูกจับกุมมักหาข้ออ้างต่างๆ เพื่อต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจลดหย่อนฐานความผิดที่ตนเองได้ทำให้

ข้อเสนอแนะการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ประการแรก เมื่อมีผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ควรทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความสำนึก อาทิ ให้จอดรถในช่องทางที่ไม่กีดขวางช่องทางจราจร ในระยะเวลาหนึ่ง เพื่อให้ผู้กระทำผิด สูญเสียเวลาที่จะไปดำเนินกิจกรรมอื่นๆ เพื่อหลังจากนี้ผู้กระทำความผิดจะให้กระทำความผิดอีก

ประการที่สอง เมื่อมีผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ถูกจับกุมและออกใบสั่ง ควรมีขั้นตอนการดำเนินการชำระเงิน โดยการกำหนดให้มีการชำระเงินในช่วงระยะเวลาที่สั้นลง เพื่อสร้างความลำบากให้แก่ผู้กระทำความผิด

ประการสุดท้าย มีการประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก ในการเข้มงวดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อสร้างวินัยในการขับขี่ ตลอดจน เมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร การดำเนินการในการติดต่อกับกรมการขนส่งทางบก อาทิ การต่อภาษีรถยนต์ การต่อใบอนุญาตขับขี่ความที่ค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ได้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

5.4 แนวทางการสร้างประสิทธิภาพการดำเนินคดีด้านจราจร

จากผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนเชื่อว่าการดำเนินการของตนเองเป็นไปด้วยความรอบคอบและเที่ยงธรรม และรวดเร็ว โดยเป็นไปตามหลักฐานที่ปรากฏ โดยไม่อิงอยู่กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ใดผู้หนึ่ง อย่างไรก็ตามความคิดเห็นของประชาชนมีความเห็นต่างในการดำเนินงานของพนักงานสอบสวนโดยเฉพาะในประเด็นหลักที่สำคัญคือ พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ มีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน มีการเอาใจใส่ในการทำงานและเร่งรัดการทำคดี การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน ไม่แสวงหาผลประโยชน์จากประชาชน มีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ มีความสุภาพและมีการวางตัวที่เหมาะสม รวมถึงบทบาทการทำงานของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ โดยประเด็นหลักดังข้างต้น พบว่า

ประชาชนมีความคิดเห็นว่าการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในประเด็นเหล่านี้ ยังไม่มีประสิทธิภาพมากเพียงพอในการอำนวยความสะดวกในการอำนวยความสะดวกในคดีจราจร โดยประชาชนไม่เชื่อว่าการดำเนินการในประเด็นหลักเหล่านี้ จะดำเนินการด้วยความเที่ยงตรง มุ่งมั่น และมีความรับผิดชอบภายใต้ความเที่ยงธรรมในการดำเนินงาน อคติเหล่านี้เป็นไปได้อย่างไรเกิดจากการขาดความรู้ ความเข้าใจในกระบวนการดำเนินคดีจราจร ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย รวมไปถึงความเชื่อว่าการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ที่มีการเอื้อประโยชน์แก่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง มูลเหตุจากความอคติเหล่านี้ จึงเป็นการลดทอนความเชื่อมั่นในกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมของการจราจรของเจ้าหน้าที่พนักงานในที่สุด อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณามูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นที่มาของคดีด้านจราจร พบว่ามาจาก 3 สาเหตุที่สำคัญ คือ 1) ปัจจัยอุบัติเหตุมาจาก มาจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่ยานโดยสาเหตุมาจากการทำผิดพระราชบัญญัติ 2) ปัจจัยที่เกิดจากความบกพร่องของรถ โดยสาเหตุมาจากความไม่สมบูรณ์ของอุปกรณ์ในรถ หรือโครงสร้างที่ไม่แข็งแรงของรถ และอุปกรณ์ความปลอดภัยภายในรถ และ 3) ปัจจัยเกิดจากความบกพร่องของถนน ทั้งที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ถึงกระนั้นก็ตามภายหลังการเกิดคดีการจราจร กระบวนการต้นทางคือ การสืบสวนสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก่อนที่จะนำไปสู่การพิจารณาและลงโทษ ดังนั้น บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะพนักงานสอบสวนเป็นสิ่งสำคัญในกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการจราจร ซึ่งโดยปกติแล้วมีความเห็นต่างอย่างสิ้นเชิง ระหว่าง คู่กรณีและพนักงานสอบสวน โดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมักเชื่อมั่นในความทุ่มเท เสียสละ ภายใต้การดำเนินการที่เน้นความเสมอภาคให้กับประชาชน หากแต่ประชาชนหรือคู่กรณีมักมีความคิดเห็นแย้งโดยไม่เชื่อมั่นในกระบวนการเก็บหลักฐาน สอบสวนและสั่งฟ้อง ดังนั้นแนวทางในการสร้างความมีประสิทธิภาพ จึงได้ขอเสนอที่เป็นการจัดการแบบองค์รวม โดยแสดงให้เห็นบริบทของการจัดการอย่างเป็นระบบโดยกิจกรรมบางอย่างทางตำรวจสามารถส่งข้อเสนอไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงหรือประสานความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว ดังนี้

● **ข้อเสนอแนะด้านผู้ใช้ถนน**

- 1) ความผิดพลาดของคนขับ เป็นปัจจัยที่จุดชนวนของอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นการขับเร็ว การใช้เกียร์ผิด การขับย้อนศร หรือการแข่งที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นข้อเสนอแนะที่สำคัญที่สุดก็คือการยกระดับฝึกอบรมผู้ขับขี่และการออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะให้สูงขึ้นกว่าปัจจุบัน
- 2) ดำเนินการรณรงค์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นภัยจากการที่มีพฤติกรรมเสี่ยงขณะขับขี่ที่สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ และบรรจุเนื้อหา ผลตามมาของการขับขี่ด้วย

พฤติกรรมเสี่ยงในหลักสูตรการอบรมก่อนการสอบรับใบอนุญาตขับขี่ และเป็นส่วนหนึ่งของข้อสอบเพื่อการขอรับใบอนุญาตขับขี่

3) การสร้างพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องแก่เยาวชนจึงมีความจำเป็นถึงควรผนวกหลักสูตรการใช้รถและถนนอย่างถูกวิธีเข้าไปยังระบบศึกษาในระดับมัธยม รวมถึงการจัดกระบวนการให้เกิดการเรียนรู้การสอนตามหลักสูตรนั้น ซึ่งจะช่วยให้เยาวชนได้เรียนรู้และคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่วัยเด็ก

4) ควรมีกฎหมายบังคับให้มีการตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์ ยากล่อมประสาท หรือสารเสพติดในเลือดของผู้ขับขี่ที่มีผู้ได้รับการบาดเจ็บทุกรายทั้งที่มีคู่กรณีและไม่มีคู่กรณี

● **ข้อเสนอแนะด้านยานพาหนะ**

1) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด กับผู้ประกอบการหรือบริษัทรวมทั้งผู้ขับขี่ที่ไม่ดูแลสภาพยานพาหนะตามสมควรก่อนการใช้งาน เช่น ระบบเบรก ล้อรถไม่มีดอกยาง ระบบไฟ เป็นต้น ควรมีกฎหมายลงโทษที่รุนแรงเพียงพอในกรณีที่เกิดเหตุแล้วส่งผลกระทบต่อผู้อื่น ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องมีความรับผิดชอบทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับชีวิตและทรัพย์สิน มากกว่าการรับผิดชอบจากบริษัทประกันเท่านั้น

2) แม้วายอดยานจะผ่านการตรวจสภาพทางราชการ แต่บ่อยครั้งยังมีอุบัติเหตุที่รุนแรงที่เกิดขึ้นจากสภาพรถ เช่น เบรกแตก เบรกใช้การไม่ได้ ยางระเบิด และพวงมาลัยหลุด เป็นต้น บังชี้ถึงการขาดระบบการตรวจสภาพรถก่อนใช้ที่ดีจากผู้ประกอบการและหรือคนขับรถ จึงควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำระบบการตรวจสภาพรถก่อนใช้และการรายงานผลการตรวจสอบมาใช้กับรถส่วนบุคคลและรถขนส่งสาธารณะ

● **ข้อเสนอแนะด้านปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อมข้างทาง**

1) การปรับปรุงและออกแบบถนน ควรคำนึงถึงผู้ใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้ใช้ถนนอื่น ๆ เช่น คนเดินถนน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของผู้ใช้ถนน มากกว่าข้อจำกัดด้านงบประมาณ

2) จัดให้มีเขตทางปลอดภัย (Clear zone/Safety zone) โดยไม่ให้มีสิ่งกีดขวางบริเวณข้างทางในระยะจากไหล่ทางเป็นระยะไม่น้อยกว่า 9 เมตร สำหรับทางที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่า 100 กม./ ชม.และมีปริมาณรถมาก โดยเฉพาะต้นไม้ที่นำมาปลูกริมถนน ถ้าไม่สามารถขจัดสิ่งอันตรายที่อยู่ในพื้นที่เขตทางปลอดภัยได้ก็ควรทำการป้องกัน เพื่อปกป้องผู้ใช้ทาง ซึ่งถ้าเกิดอุบัติเหตุก็จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ระดับหนึ่ง

3) ให้ความสำคัญกับงานบำรุงรักษาถนน และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นวิธีการป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ ตัวอย่างสภาพทางที่นำไปสู่อุบัติเหตุได้

ง่าย และสามารถแก้ไขได้ในระยะสั้น/กลาง/ ได้แก่ การมีหลุมบ่อบนพื้นผิวถนนในทางสายหลัก หรือทางที่รถวิ่งเร็ว ระบบซ่อมสัญญาณไฟจราจรที่ไม่ทันการณ์ เครื่องหมายจราจรไม่สมบูรณ์ ระยะมองเห็นถูกบังคับ และผิวทางลื่น เป็นต้น ดังนั้นควรให้ความสำคัญทางในด้านงบประมาณในการบำรุงรักษา การตรวจความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขให้ถนนปลอดภัยมากขึ้น

4) บนถนนสายหลัก หรือถนนระหว่างเมือง ที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูง ที่การจราจรผ่านเกิดความขัดแย้งกับการจราจรในถิ่น เกิดบริเวณหรือจุดเสี่ยงอันตรายที่เกิดบ่อยครั้ง เช่น จุดที่ทางแยกตัดผ่าน ทางเข้าออกหมู่บ้าน จุดกลับรถที่มีการจราจรคับคั่ง รถจักรยานยนต์ข้ามฝั่งถนนโดยไม่ใช้ที่กลับรถ ซึ่งจะเป็นอันตรายต่อตนเองและผู้ร่วมใช้ทาง การแก้ไขที่จุดขัดแย้งเฉพาะจุดก็สามารถทำได้ แต่ความขัดแย้งระหว่างการจราจรท้องถิ่นที่ต้องการเลี้ยวเข้าออก กลับรถ หรือตัดข้ามกระแสจราจรระหว่างเมืองที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูงที่จุดนั้นหรือจุดอื่นๆ บนเส้นทางจะยังคงมีอยู่ต่อไป รอวันที่อุบัติเหตุรุนแรงจะเกิดขึ้นอีก การแก้ไขและการป้องกันต้องเน้นที่การขจัดจุดขัดแย้ง โดยการปรับปรุงเชิงระบบ ปรับนโยบายในการวางแผน ออกแบบ และก่อสร้างถนน

● ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) ประชาสัมพันธ์งานสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรต่อหน่วยที่เกี่ยวข้องที่ทำงานด้านป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุจราจรรวมถึงประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้น เพื่อให้เข้าใจการทำงานของหน่วยสืบสวน สอบสวนมากขึ้น

2) ถ่ายทอดความรู้วิธีวิธีเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุเพื่อการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งอาจทำได้ในรูปของการฝึกอบรม การจัดทำคู่มือ หรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์ เพื่อการช่วยเหลือแบ่งเบาภารกิจของตำรวจจราจร

3) จัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาแนวทางการร่วมมือระหว่างหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ กระทรวงสาธารณสุข (โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุข กองควบคุมโรค และหน่วยกู้ภัย) โรงพยาบาล สถาบันอุดมศึกษาต่างๆ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้งานสืบสวนอุบัติเหตุจราจรทางบกสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยสืบสวนฯควรสามารถดำเนินการสืบสวนได้มีอิสระ ใช้ความรู้สหวิทยาการ และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้

4) การประสานความร่วมมือจากหลายหน่วยงานในการสืบสวน เช่น พยาบาล วิชาชีพ วิศวกรเครื่องกล ผู้เชี่ยวชาญในการเก็บหลักฐาน วิศวกรจราจร เป็นต้น ซึ่งควรจัดตั้งโดยเป็นความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน เพื่อสร้างความโปร่งใสในกระบวนการเก็บ

รวบรวมหลักฐานอีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่คู่กรณีที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจว่า
ดำเนินการอย่างบริสุทธิ์ยุติธรรม

5.5 แนวทางในการบูรณาการด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการ ดำเนินคดีด้านการจราจรเพื่อสร้างความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก ด้านงานจราจรของตำรวจ

จากแนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการบริหารงานจราจร การควบคุม
อุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจร ที่กล่าวมาในขั้นต้นนั้นเป็นการปรับปรุงการ
ดำเนินงานในระยะสั้นโดยมีเป้าหมายที่เป็นสัมฤทธิ์ผลในการควบคุมอุบัติเหตุเป็นด้านหลัก แต่
สำหรับแนวทางบูรณาการเพื่อสร้างความมีประสิทธิภาพโดยมีเป้าหมายในการอำนวยความสะดวก
ยุติธรรมด้านการจราจรนั้นเป็นการมุ่งสัมฤทธิ์ผลในระยะยาวในการสร้างความเสมอภาค
ทางการจราจรให้กับประชาชน ซึ่งการบูรณาการด้านการบริหารงานจราจร การควบคุม
อุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจรเพื่อสร้างความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวก
ยุติธรรมด้านงานจราจรของตำรวจจำเป็นต้องอาศัยการปรับปรุงกฎหมายและมาตรการเสริม
ด้านอื่นๆมาพิจารณาร่วมกันเพื่อให้ได้แนวทางที่สามารถก่อให้เกิดการอำนวยความสะดวก
ทางการจราจรได้

- **แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำผิดเนื่องจากผลกระทบ
ภายนอก (externalities)**

1) การปรับปรุงกฎหมายโดยทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำผิด

การเพิ่มต้นทุนเนื่องจากผลกระทบภายนอก (externalities) เหตุผลหลักในการการ
ปรับปรุงกฎหมายโดยเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำผิดทั้งนี้เนื่องมาจากการกระทำผิด
การจราจรบางอย่างไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงต่อคู่กรณีแต่มีผลกระทบที่เป็นความสูญเสียของ
ส่วนรวม รวมไปถึงผลกระทบภายนอกซึ่งการกระทำผิดดังกล่าวหากเกิดความสูญเสีย
เกิดขึ้นนั้นมีเพียงแต่มีผลโดยตรงต่อคู่กรณีแต่ความเสียหายมีผลต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ผู้โดยสาร
ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ อากาศเป็นพิษ มลพิษทางเสียงทางกลิ่น รวมถึงในกรณีที่เกิด
ที่เป็นอุบัติเหตุในกรณีรถบรรทุกแก๊สหรือสารเคมีพลิกคว่ำทำให้เกิดอัคคีภัยหรือการ
รั่วไหลของสารเคมีที่เป็นพิษต่อแหล่งน้ำจนทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของ
ผู้อื่น ตลอดจนความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งระวางโทษปรับของการกระทำผิดดังกล่าวมี
อัตราโทษต่ำ เมื่อผู้กระทำผิดชำระค่าปรับความผิดนั้นก็จะเป็นอันระงับไป ประกอบกับใน
ปัจจุบันค่าของเงินจำนวนห้าร้อยบาทถือว่าเป็นโทษที่ไม่มากหากเปรียบเทียบกับความเสียหาย

ที่เกิดขึ้น ซึ่งบทกำหนดโทษดังกล่าวกับบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 หรือมากกว่าสามทศวรรษที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาการเติบโตของอัตราเงินเฟ้อในช่วงเวลาเดียวกันพบค่าปรับที่คิดเป็นมูลค่าที่แท้จริงของเงิน (real value) มีค่าต่ำมากจึงทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับผลได้จากการละเมิดกฎหมายซึ่งหากวิเคราะห์ในเชิงเศรษฐศาสตร์แล้วหากต้นทุนในการกระทำความผิดที่เป็นผลรวมของต้นทุนการถูกลงโทษ ทั้งต้นทุนที่คาดหวังจากการถูกลงโทษขึ้นอยู่กับความน่าจะเป็นที่จะถูกลงโทษและต้นทุนการถูกลงโทษ และค่าเสียโอกาสจากการละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายแล้วอยู่ในระดับต่ำเท่าไรโอกาสในการกระทำความผิดกฎหมายย่อมเพิ่มสูงขึ้นซึ่งจะเป็นปัญหาในการสร้างการอำนวยความสะดวกทางการจราจรในที่สุด

2) การเพิ่มต้นทุนโดยการใช้มาตรการอื่น

การเพิ่มต้นทุนในการกระทำความผิดเป็นสิ่งจำเป็นในการยับยั้งการกระทำความผิดเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง การเพิ่มต้นทุนเช่นการเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้นอาจทำได้ในการแก้ไขกฎหมายแต่มีความยุ่งยากและใช้เวลานาน หากแต่การใช้มาตรการเสริมอื่นในการเพิ่มต้นทุนการกระทำความผิด เช่น การนำผู้กระทำความผิดส่งฟ้องต่อศาลให้ศาลเป็นผู้พิจารณาการลงโทษว่าจะปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำและปรับเท่าไร หรือจะสั่งยึด หรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือให้ผู้กระทำความผิดนั้นเข้าไปอบรมในโรงเรียนที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้จะทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้รับเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจะทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวได้ โดยเกรงกลัวต่อต้นทุนการกระทำความผิดที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งต้นทุนค่าเสียโอกาสทางด้านเวลาจากวิธีการและขั้นตอนที่จะต้องถูกดำเนินคดีในชั้นศาล และหากถูกศาลสั่งให้ไปอบรมในโรงเรียนจราจรก็จะยิ่งเกิดความยากลำบากต่อผู้กระทำความผิด

• แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสที่ลดต่ำลง

ลักษณะการกำหนดอัตราค่าปรับคงที่ฐานคดีที่เชื่อว่า การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกเป็นความผิดเล็กน้อย โดยมีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครอง และบทลงโทษจึงมีเพียงการลงโทษปรับหรือจำคุกเพียงเล็กน้อย หรือลิดรอนสิทธิในการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดกฎจราจรอีก ดังนั้นในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการเปรียบเทียบปรับคดีความผิดจราจรได้อย่างกว้างขวาง ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่ไม่ร้ายแรง หากพิจารณาตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ การกำหนดต้นทุนการลงโทษ (ค่าปรับ) ที่สูงย่อมมีมูลเหตุจากฐานความคิดนั้น

ก่อให้เกิดความเสียหายหรือเกิดผลกระทบที่เป็นอันตรายกับชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่นสูง จากการวิเคราะห์ พบว่า ถึงแม้ว่าการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตรายจะมีบทลงโทษสูงกว่าการกระทำผิดที่เป็นการผิดระเบียบ แต่การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในการกวดขันบังคับใช้กฎหมายต้องเป็นการกระทำที่ผิดซึ่งหน้า มีหลักฐานชัดเจนที่เป็นเหตุให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตราย อาทิ การขับแข่งในที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง การแข่งเมื่อมีหมอก ฝน ผุ่น คว้น หรือการแข่งเมื่ออยู่ในทางโค้ง ขึ้นสะพาน ซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ เมื่อไม่สามารถหาหลักฐานมายืนยันการกระทำผิดได้ ก็ย่อมไม่สามารถจับกุมลงโทษได้ หรืออีกนัยหนึ่งคือ ถึงแม้ต้นทุนการลงโทษจะสูง แต่โอกาสในการถูกจับกุมต่ำ จึงทำให้ต้นทุนการถูกลงโทษของผู้กระทำความผิดถูจรรยาจรในมาตราเหล่านี้ลดต่ำลง (ต้นทุนการถูกลงโทษ เท่ากับโอกาสในการถูกจับกุมด้วยต้นทุนการรับโทษ) ในขณะที่ต้นทุนการรับโทษของการกระทำผิดที่เป็นการผิดระเบียบอยู่ในระดับต่ำ (พิจารณาจากค่าปรับ) แต่จะมีโอกาสถูกปรับพร้อมหลักฐานการกระทำผิดสูง (เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในการใช้รถ การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร หรือการจอดในที่ห้ามจอด เป็นต้น) ย่อมทำให้ต้นทุนการถูกลงโทษสูงขึ้น ซึ่งอาจใกล้เคียงกับต้นทุนการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตรายได้จากประเด็นดังกล่าว หากประสงค์ที่จะสร้างความยุติธรรมในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ควรต้องสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของการกระทำผิดในการกำหนดบทลงโทษ

ส่วนในเรื่องของอัตราค่าปรับมีส่วนเกี่ยวข้องในการสร้างความยุติธรรมเชิงสมบูรณ่มากน้อยเพียงใด เป็นที่ถกเถียงกันมาอย่างยาวนาน ทั้งนี้ เนื่องจากค่าปรับฐานความผิดเดียวกันมีอัตราเดียวกัน กล่าวคือ เป็นที่ทราบกันดีว่าสถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดมีความแตกต่างกัน ซึ่งในความเป็นจริงที่เจ้าพนักงานได้ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบันมิได้คำนึงถึงฐานะของผู้กระทำผิดที่จะต้องนำมาพิจารณาประกอบในการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับ โดยจะมีการกำหนดค่าปรับไว้แบบตายตัว (Fixed Sum System) ดังนั้น ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีย่อมไม่เดือดร้อนในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับในอัตราสูง เมื่อเทียบกับรายได้ของเขา หากใช้ฐานคติของแนวคิดเศรษฐศาสตร์มาวิเคราะห์ในด้านต้นทุนการถูกลงโทษ พบว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี ย่อมมีการแบกรับภาระต้นทุนการถูกลงโทษสูงกว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี และต้นทุนการถูกลงโทษโดยเปรียบเทียบที่สูงนี้ ย่อมมีผลต่อผลได้สุทธิจากการกระทำผิดที่ต่ำลง ซึ่งหมายความว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ไม่ดีย่อมมีโอกาสที่จะกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรต่ำกว่าผู้ที่มีฐานะดี ถึงแม้ว่าจะมีแนวคิดการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ โดยกำหนดค่าปรับให้สอดคล้องกับฐานะทางเศรษฐกิจของ

ผู้กระทำความผิด โดยผู้ที่มีฐานะดีควรต้องจ่ายค่าปรับสูงกว่าผู้ที่มีฐานะยากจน แต่แนวความคิดดังกล่าวไม่มีฐานคติใครรองรับว่าจะเอื้อต่อการสร้างความยุติธรรมในการบังคับใช้กฎหมาย เพราะถึงอย่างไรก็ตามผู้ที่มีฐานะดีย่อมสามารถแบกรับทางต้นทุนการลงโทษ (ค่าปรับ) ได้ดีกว่าผู้ที่มีฐานะยากจนแนวทางข้อเสนอแนะในการสร้างความยุติธรรมทางการจราจรในกรณีดังกล่าวนี้ จำเป็นต้องเพิ่มต้นทุนการถูกลงโทษของผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีโดยการสร้างต้นทุนค่าเสียโอกาสทางด้านเวลา อาทิ ต้องไปชำระค่าปรับด้วยตนเองที่สถานีตำรวจ หรือการกระทำความผิดซ้ำจำเป็นต้องลิดรอนสิทธิในการใช้ใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการใช้การลงโทษด้วยการบริการสังคมแทนการชำระค่าปรับสำหรับผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี หรือมีการกระทำความผิดซ้ำในฐานคดีเดิม ซึ่งจะเป็นการสร้างต้นทุนค่าเสียโอกาสด้านเวลาสูงขึ้น จนทำให้ผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีประเมินผลว่ากระทำความผิด จะทำให้ต้นทุนการรับโทษสูง จนไม่คุ้มค่ากับการกระทำความผิด อันจะทำให้แนวโน้มการกระทำความผิดจราจรลดต่ำลงได้

- **มาตรการกำกับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่อย่างเหมาะสม**

สำหรับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย เกิดจากแนวคิดการกระทำความผิดในทางปกครองและพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้พนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบคดีความผิดจราจรได้อย่างกว้างขวางทั้งความผิดที่ร้ายแรง และความผิดที่ไม่ร้ายแรง อันก่อให้เกิดปัญหาการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ ในทางที่มีชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความผิดได้ เพราะปราศจากการตรวจสอบหรือควบคุมอีกชั้นหนึ่ง แม้ว่าตามกฎหมายจราจร (พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522) ได้กำหนดอัตราโทษขั้นสูงเอาไว้ แต่ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลยพินิจ ได้ตั้งแต่ การตักเตือน และการปรับตั้งแต่ขั้นต่ำสุดจนถึงสูงสุด ยิ่งมีการจูงใจในการจัดสรรเงินค่าปรับ ให้กับเจ้าหน้าที่แล้ว ความมุ่งหวังในส่วนแบ่งค่าปรับที่เพิ่มขึ้นย่อมทำให้ต้องใช้แนวทางการปรับตามเพดานสูงสุดตามกฎหมายกำหนด และเมื่อพิจารณาถึง สภาพความเป็นจริง ในการปฏิบัติงาน จึงปรากฏเสมอว่า เจ้าหน้าที่มุ่งเน้นในการบังคับใช้กฎหมายเฉพาะการกระทำความผิดที่เป็นการผิดระเบียบหรือเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นหลัก เพราะเป็นความผิดซึ่งหน้า มีหลักฐานการกระทำผิดที่สมบูรณ์ แต่สำหรับการกระทำความผิดที่เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตราย และการกระทำความผิดโดยประมาท ซึ่งเป็นความผิดร้ายแรง เช่น การขับรถแซงในที่ห้ามแซง การใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับขี่หวาดเสียวอันอาจก่อให้เกิดอันตราย รวมถึงการขับขี่ที่ขาดสติหรือมีการใช้สารเสพติดก่อนขับขี่ ที่มีความยุ่งยากในการรวบรวมหลักฐาน จึงไม่มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง นอกจากนี้การใช้ดุลยพินิจเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงและไม่ร้ายแรง

ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในการใช้ดุลยพินิจที่ผิดพลาด และก่อให้เกิดช่องทางการทุจริตกินสินบน เป็นเหตุให้ใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพและความเป็นธรรมได้

- **การใช้มาตรการเสริมในการยับยั้งการกระทำความผิด**

นอกจากนี้กฎหมายจราจรมีบทลงโทษด้วยการจำคุกอยู่ด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อให้ประชาชนก็จะเกิดความยับยั้งชั่งใจไม่กล้าที่จะไปกระทำความผิดและยังเป็นการช่วยป้องกันการกระทำความผิดแม้ว่าปัจจุบันจะได้มีการพัฒนาเรือนจำ ให้มีการฝึกอบรมวิชาชีพ ให้การศึกษา ให้การรักษาพยาบาล โดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำความผิดให้ได้ปรับตัวเป็นพลเมืองดีแล้วก็ตาม อย่างไรก็ตามไม่ค่อยเหมาะสมเท่าที่ควรที่จะนำโทษจำคุก ซึ่งเป็นโทษทางอาญามาปรับใช้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรที่ไม่ร้ายแรง ซึ่งถึงแม้จะเป็นการเพิ่มต้นทุนการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในทางเศรษฐศาสตร์ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วศาลก็จะมักไม่ลงโทษจำคุกจำเลยโดยจะให้รอการลงโทษจำคุกจำเลยไว้มากกว่า เพราะศาลเห็นว่าผู้กระทำผิดมิได้มีจิตใจที่ชั่วร้าย การลงโทษจำคุกจะไม่เป็นประโยชน์แก่จำเลยซึ่งในระหว่างรอการลงโทษศาลมักจะสั่งให้พนักงานคุมประพฤติจำเลย และสั่งให้จำเลย ทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ เพื่อให้จะเลิกกลับตัวเป็นคนดีควบคู่ไปอีกทางเหตุผลสนับสนุนที่สำคัญที่ว่าโทษจำคุกไม่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องมาจากผลเสียของการนำโทษจำคุกมาใช้แก่ผู้กระทำความผิดหลักๆคือ 1) การจำคุกผู้กระทำความผิดในปัจจุบันยังไม่มี การแยกผู้ต้องขังแต่ละประเภทความผิดไว้ต่างหากจากกันดังนั้นการจำคุกผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยให้อยู่รวมกับนักโทษจำคุกคดีอื่นซึ่งเป็นอาชญากรโดยแท้ อาจทำให้เกิดการเลียนแบบพฤติกรรมหรือนิสัยจากผู้กระทำความผิดอื่นได้ และหากพ้นโทษแล้วก็อาจไปกระทำความผิดที่ร้ายแรงกว่ากฎหมายจราจรได้ ซึ่งจะเป็นผลเสียมากกว่าผลดี 2) ผู้กระทำความผิดมิได้เจตนาชั่วร้ายแต่กระทำความผิดเพราะขาดสามัญสำนึก และขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจรขึ้นอีก ควรจะเป็นการลงโทษโดยการให้อบรมความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร เพราะผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดจะมีความรู้ความเข้าใจต่อกฎจราจรในระดับหนึ่งขณะที่ไปสอบขอใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นหลังจากได้ใบอนุญาตขับขี่แล้วก็มักจะละเลยหรือลืมเลือนกฎหมายจราจรจึงทำให้มีการกระทำความผิด การลงโทษโดยการให้ผู้กระทำความผิดไปรับการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และ 3) การนำโทษมาจำคุกมาใช้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรถือได้ว่าเป็นการตัดให้ผู้นั้นออกจากสังคม และเมื่อพ้นโทษมาแล้วก็ยังคงมีประวัติว่าเป็นคนขี้คุก เป็นที่หวาดระแวงต่อประชาชนในสังคม โอกาสการประกอบอาชีพการงานเหมือนอย่างคนปกติทั่วไปก็ลดน้อยลง และอาจหันไปกระทำความผิดอีกได้ถึงแม้ว่าการเพิ่มต้นทุนในการลงโทษเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดผลได้ในเชิงเศรษฐศาสตร์จาก

การกระทำความผิดกฏจราจร อันนำไปสู่การลดการกระทำความผิด หากแต่การลงโทษด้วยการจำคุกก่อให้เกิดต้นทุนทางสังคมอื่นๆ ตามมาทั้งการเลียนแบบพฤติกรรมหรือนิสัยจากผู้กระทำผิดอื่นได้ และหากพ้นโทษแล้วก็อาจไปกระทำความผิดที่ร้ายแรงกว่ากฎหมายจราจรได้ รวมถึงความหวาดระแวงต่อประชาชนในสังคม ทำให้โอกาสการประกอบอาชีพการงานเหมือนอย่างคนปกติทั่วไปก็ลดน้อยลง และอาจหันไปกระทำความผิดอีกได้

อนึ่งการอำนวยความสะดวกจราจรที่ปรากฏอยู่มุ่งเน้นมาตรการในการลงโทษทางด้านมูลค่า โดยอาศัยการบังคับควบคุมโดยการจับปรับเป็นหลัก อย่างไรก็ตามยังมีมาตรการอื่นที่ไม่ได้ถูกนำมาใช้อย่างจริงจังเพื่อการสร้างควมมีวินัยทางการจราจร โดยเฉพาะทางด้านการนำมาตรการการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้จะให้เจ้าพนักงานจราจรทำการยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังได้ให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นที่กำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวันได้อีกด้วยวัตถุประสงค์ของมาตรการดังกล่าวก็เพื่อให้ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรได้รับการลงโทษและไม่ให้กลับไปกระทำความผิดได้อีก ซึ่งตรงตามหลังของทฤษฎีการลงโทษ ในเรื่องของการแก้ไขปรุงแต่งจิตใจของผู้กระทำความผิดโดยเน้นในเรื่องป้องกันแก้ไขอบรมผู้กระทำความผิดไม่ให้กลับมาก่อทำความผิดซ้ำอีก

การลงโทษโดยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าว ได้มีบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 จากการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 161 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 32 ซึ่งให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด นับจนถึงปัจจุบันเป็นเวลาเกือบ 20 ปี แล้วที่มีการบัญญัติมาตรการดังกล่าวแต่ก็ยังไม่มีการนำมาใช้บังคับอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นเพราะขาดงบประมาณในจัดเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์หรือจำนวนบุคลากรก็ตามการลงโทษด้วยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่เป็นการเพิ่มต้นทุนในการกระทำความผิดทางการจราจร ซึ่งข้อดีในการนำการบันทึกคะแนนมาใช้แก่ผู้กระทำผิดคือ ทำให้ทราบว่าผู้กระทำผิดเคยกระทำความผิดกฎหมายจราจรมาก่อนหรือไม่ ซึ่งหากเคยกระทำความผิดมาแล้วก็สามารถนำตัวมาลงโทษได้ทันที และยังเป็นการช่วยยับยั้งป้องกันการกระทำผิดที่มีลักษณะติดเป็นนิสัย เพราะถ้าหากมีการกระทำความผิดเกินกว่า 1 ครั้ง บัตรบันทึกคะแนนจะระบุไว้อย่างชัดเจน และการบันทึกคะแนนดังกล่าวจะเป็นผลดีในการนำมาปรับใช้ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด ช่วยให้เจ้าพนักงานหรือศาลลงโทษได้ถูกต้องเหมาะสม เช่น ไม่เคยกระทำความผิดเลย บัตรบันทึกคะแนนจะไม่มีข้อมูล

เกี่ยวกับการกระทำความผิดระบุไว้ การลงโทษก็อาจแค่ตัดเดือนหรือรอการลงโทษไว้ แต่หากเมื่อไรมีการกระทำความผิดซ้ำ หรือเพิ่มขึ้น บัตรบันทึกคะแนนจะระบุไว้อย่างละเอียด การลงโทษก็อาจจะร้ายแรงตามไปด้วย บางที่อาจไม่มีการรอการลงโทษหรืออาจมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือยกเลิกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อไม่ให้ผู้กระทำผิดมีโอกาสไปกระทำผิดอีก ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะช่วยลดทอนผลได้ของการกระทำผิดกฎหมายจราจร อันนำไปสู่การลดการกระทำผิดกฎหมายการจราจรได้ในอนาคต อนึ่งการเพิ่มต้นทุนในการกระทำผิดทางการจราจรในประเด็นดังกล่าวมีส่วนเอื้อต่อการสร้างความยุติธรรมทางการจราจรด้วยการรอการลงโทษหรือมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือยกเลิกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ มีผลในการเพิ่มต้นทุนค่าเสียโอกาสให้กับผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีมากกว่าผู้ที่มีฐานะยากจน ซึ่งในกลุ่มที่มีฐานะดีย่อมเกิดความเกรงกลัวหากมีการถูกลงโทษด้วยบทบัญญัติดังกล่าว

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาการดำเนินคดีในชั้นศาล เนื่องจากการกระทำผิดกฎหมายจราจรถือว่าการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎระเบียบเท่านั้น ดังนั้นการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจึงไม่จำเป็นต้องใช้โทษที่รุนแรงและไม่ต้องใช้กระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาโดยทั่วไป ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้าสู่กระบวนการพิสูจน์ความผิดขึ้นเฉพาะเพื่อให้เกิดความรวดเร็ว ประหยัด สะดวก และยุติธรรม แต่ในประเทศไทยความผิดจราจรไม่ได้แยกความผิดจราจรออกจากกฎหมายอาญา ดังนั้นการดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดจึงใช้วิธีดำเนินคดีในรูปแบบอย่างคดีอาญาโดยทั่วไป กล่าวโดยสรุปก็คือ ในกรณีความผิดจราจรที่มีโทษจำคุกเกินสามปี หรือปรับเกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ การดำเนินคดีดังกล่าวนี้จะอยู่ในอำนาจของศาลอาญา ศาลอาญากรุงเทพใต้ ศาลอาญานบุรี หรือศาลจังหวัดต่างๆ แล้วแต่กรณีว่ามูลความผิดเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใด สำหรับความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับไม่เกินหกหมื่นบาท การดำเนินคดีจะอยู่ในอำนาจของศาลแขวง หากพื้นที่ใดยังไม่มีศาลแขวงเปิดทำการก็ต้องดำเนินคดีที่ศาลจังหวัดแต่วิธีพิจารณาความยังคงต้องใช้วิธีพิจารณาความในศาลแขวงเสมือนหนึ่งว่าเป็นการดำเนินคดีในศาลแขวง

การดำเนินคดีความผิดจราจรในชั้นศาลที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีขั้นตอนที่ยุ่งยากและซับซ้อนเกินความจำเป็นที่จะต้องนำมาใช้พิจารณาคดีจราจรที่ผู้กระทำผิดมิได้เป็นอาชญากรเหมือนกับผู้กระทำผิดอาญาต่างๆ ไป เช่น กรณีที่ต้องให้พนักงานสอบสวนก่อนแล้วจึงจะฟ้องคดีต่อศาลได้ และในการฟ้องก็ต้องมีการให้พนักงานอัยการกลับกรองอีกชั้นหนึ่งก่อนหรืออย่างกรณีที่ผู้กระทำผิดไม่รับสารภาพต่อเจ้าพนักงานสอบสวน ก็อาจจะต้องมีการ

ผิดฟ้อง ผากซังซึ่งส่งผลเสียหายต่อผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำผิดที่ต้องหาหลักทรัพย์มาประกันตัว หรือหากไม่มีการประกันตัวก็ต้องเข้าไปอยู่ร่วมกับนักโทษคดีอื่น ซึ่งในปัจจุบันการคุมขังในประเทศไทยยังไม่มีการแยกขังอย่างเด็ดขาด ระหว่างผู้กระทำความผิดที่ร้ายแรงที่มีนิสัยเป็นอาชญากรกับผู้กระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าหากมีการแก้ไขขั้นตอนการดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวกับการสอบสวน ผัดฟ้อง ผากซัง จะทำให้การพิจารณาคดีและพิพากษาในคดีความผิดจราจรเป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และอาจทำให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยศาล ทำให้เกิดความเชื่อถือในความยุติธรรม รวมทั้งการลดขั้นตอนการดำเนินคดีดังกล่าวยังเป็นการช่วยแบ่งเบางานของพนักงานสอบสวน และพนักงานอัยการเพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรมีความรวดเร็ว โดยใช้วิธีพิจารณาแบบรวบรัดให้ศาลค้นหาความจริงเอง ด้วยการพิจารณาจากข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายไปพร้อมๆ กัน โดยการซักถามพยานซึ่งเป็นผู้จับกุม ซักถามจำเลย ตลอดจนพยานอื่นๆ และบันทึกสารสำคัญไว้โดยย่อ กับให้พิพากษาพิพากษาไปในครั้งนั้นเลย หากมีการขอเลื่อนการพิจารณาคดีก็ให้เลื่อนได้ เฉพาะที่จำเป็นจริงๆ และในระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้ย่อมสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในความรวดเร็วและคุ้มครองสิทธิของผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำผิดได้อย่างเหมาะสมกับลักษณะของคดีจราจร

5.6 สรุปแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร

ตารางที่ 5.1 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการบริหารงานจราจร

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)	ผลการศึกษาให้ความสำคัญกับ 1. การป้องปรามการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ 2. การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> มาตรการการกวดขันผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการจราจร แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ 	ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ 1. ต้องการให้มีการกวดขันวินัยจราจรตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. และให้มีมาตรฐานเดียวกัน เช่น ผู้กระทำผิด	1. การปรับปรุงกฎหมายโดยทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิด เมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับค่าปรับที่คิดเป็นมูล

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	3. การลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ	<p>สามารถทำได้ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การแจ้งเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้ป้ายหรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์หรือใช้สื่ออื่นๆ รณรงค์ให้ปฏิบัติตามกฎรวมถึงการระบุโทษหรือฐานความผิด 2. การดำเนินการกวดขันวินัยจราจรที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานผิดต่อกฎระเบียบมีการ จับ ปรับ หรือ ตักเตือนตามดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในทุกพื้นที่ โดยเพิ่มความถี่ในการกวดขันจับกุม 3. การดำเนินการกับผู้กระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำซาก ตลอดจน การนำเอามาตรการตัดคะแนน การพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ การทบทวนการขยายอายุนี้ยอมให้สำหรับการออกใบอนุญาตขับขี่ 	<p>กฎหมายจราจรในอัตราโทษปรับต้องมีมาตรฐานเดียวกัน</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง ควรนำการตัดแต้มผู้ที่กระทำความผิดจราจรมาใช้ให้เป็นรูปธรรม 3. การแนะนำ ให้ความรู้กฎหมายจราจรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบ และพยายามสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนให้มีความไม่เห็นแก่ตัวเอง 	<p>ค่าที่แท้จริงของเงิน (real value) มีค่าต่ำมากจึงทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับผลได้จากการละเมิดกฎหมาย</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. การเพิ่มต้นทุนโดยการใช้นโยบายอื่น เช่น การนำผู้กระทำความผิดส่งฟ้องต่อศาลให้ศาลเป็นผู้พิจารณาการลงโทษว่าจะปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำและปรับเท่าไร หรือจะสั่งยึด หรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือให้ผู้กระทำความผิดนั้นเข้าไปอบรมในโรงเรียนที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		และมาตรการการออกใบอนุญาตขับขี่แบบลำดับขั้น (Graduated Licensing)		
2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)	<p>ผลการศึกษา ให้ความสำคัญกับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน 2. การเพิ่มสัญญาณไฟจราจรตามปากซอย 3. การติดกล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ เพื่อการควบคุมการเคลื่อนตัวของการจราจร 4. ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ 5. ระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนพื้นผิวการจราจร 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงให้ฝึกอบรมตำรวจจราจร บุคลากรท้องถิ่นในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการแก้ปัญหาการจราจรเบื้องต้นในระดับท้องถิ่น 2. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการชี้แจงข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย และการเสนอความเห็นในการจัดลำดับความสำคัญในการแก้ไขและปรับปรุงจุดเสี่ยงภายในพื้นที่ รวมถึงการให้การสนับสนุนท้องถิ่น โดยเฉพาะถนนสายรองในการนำเทคนิคการสงบจราจร (Traffic Calming) มาใช้เพื่อความปลอดภัยใน 	<p>ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ต้องการให้มีการปรับปรุงสภาพพื้นผิวการจราจรที่เป็นปัญหา 2. ควรให้ศูนย์ควบคุมการจราจร ควรอยู่และเป็นการบริหารของศูนย์การจราจรโดยตรง ไม่ใช่อยู่หน่วยงานอื่น 3. ควรมีการนำสัญญาณไฟจราจรแบบตัวเลขวิ่งมาใช้เพื่อลดความเครียดและลดอุบัติเหตุ 4. การนำกล้องวงจรปิดมาใช้ในทุกทางแยก เพื่อที่จะบันทึกผู้กระทำความผิด 	<ol style="list-style-type: none"> 1. หน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายจราจรควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลแก่หน่วยงานวิศวกรรมจราจร เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสถิติต่างๆ เกี่ยวกับงานด้านจราจร 2. เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น และพบว่างานวิศวกรรมจราจร เป็นสาเหตุ ให้เจ้าหน้าที่แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบรีบแก้ไขทันที 3. ควรมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานด้านวิศวกรรมจราจรและเจ้าหน้าที่ ทำการตรวจสอบว่าจุดใดมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย วิเคราะห์ถึง

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>ชุมชน</p> <p>3. นำเสนอข้อมูลการจราจรในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งช่วงปกติและเร่งด่วนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบในการปรับปรุง ขยายติดพื้นผิวการจราจรใหม่ที่ช่วยอำนวยความสะดวกสะดวกในการจราจร และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร</p> <p>4. การนำเสนอข้อมูลการจราจรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตรงในการติดตั้งปิดเปิด สัญญาณไฟจราจรให้มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจรทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงการแจ้งจุดเสียของสัญญาณไฟจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างบนพื้นผิวจราจร</p> <p>5. การสนับสนุนมาตรการการเสริมสร้างแรงจูงใจให้แก่ภาคส่วนต่างๆ ในการร่วมรณรงค์ความปลอดภัยในการ</p>		<p>สาเหตุที่เกิดจากผิวจราจรหรือผิวสภาพพื้นที่ดังกล่าวเป็นจุดอับในการมองเห็นเพื่อนำมาแก้ไขต่อไป</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		ใช้รถใช้ถนน 6. เสนอข้อมูลเพื่อการผลักดันการจัดทำประเมินผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Import Assessment) ในโครงการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อปริมาณรถยนต์ในการสัญจรสูงที่จะมีผลกระทบต่อชุมชนและการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร		
3. ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ประชาชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)	ผลการศึกษา ให้ความสำคัญกับ 1. การให้บริการข้อมูลเส้นทาง การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถที่กระทำผิดกฎหมาย 2. การแจ้งประกาศหรือการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับซึ่ที่กระทำผิด	1. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป 2. การรณรงค์ขององค์กรต่างๆ ในลักษณะของการรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ต่อกลุ่มเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 3. การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการความปลอดภัยทาง	ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ 1. ควรมีการให้ความรู้ (อบรม) เกี่ยวกับวินัยการจราจรแก่ประชาชนในพื้นที่ โดยการร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น 2. ควรบรรจุกฎระเบียบการใช้รถใช้ถนน ให้อยู่ในหลักสูตรการเรียนการสอนทุกระดับชั้น ตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา โดยการสอนเน้นการ	1. ประชาสัมพันธ์งานสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและจราจรต่อหน่วยที่เกี่ยวข้องที่ทำงานด้านป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุจราจรรวมถึงประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้น เพื่อให้เข้าใจการทำงานของหน่วยสืบสวนสอบสวนมากขึ้น 2. ถ่ายทอดความรู้วิธีเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุเพื่อการสืบสวนอุบัติเหตุ

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>กฎหมาย</p> <p>3. การแจ้งให้ทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่ที่ผิด</p> <p>กฎหมาย</p> <p>การจราจร</p> <p>4. การรณรงค์การจัดระเบียบการจราจร ว่ามีส่วนสำคัญต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>การจราจร</p> <p>5. การจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน/สถานศึกษา ช่วยสร้างวินัยการจราจร</p>	<p>ถนน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องวางแนวทางที่สนับสนุนต่อการบริหารจัดการ</p> <p>เผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>4. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและการสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยส่งเสริมการจัดทำโครงการในระดับชุมชน (community-base action) ในการบังคับใช้กฎหมายด้วยกลไกการลงโทษทางสังคม (Social Sanction) เช่น การประณาม การกีดกันจากสังคม</p> <p>5. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยให้การเข้าร่วมส่งเสริมศักยภาพด้านการเผยแพร่ ความรู้ ประชาสัมพันธ์ การควบคุมอุบัติเหตุ</p>	<p>ปฏิบัติจริงควบคู่ไปกับทฤษฎี</p>	<p>เชิงลึกแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งอาจทำได้ในรูปของการฝึกอบรม การจัดทำคู่มือ หรือแผ่นพับ</p> <p>ประชาสัมพันธ์</p> <p>3. จัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาแนวทางความร่วมมือระหว่างหน่วยสืบสวน</p> <p>อุบัติเหตุฯ</p> <p>กระทรวง</p> <p>สาธารณสุข</p> <p>โรงพยาบาล</p> <p>สถาบันอุดมศึกษาต่างๆ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้งานสืบสวน</p> <p>อุบัติเหตุจราจรทางบกสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>4. การประสานความร่วมมือจากหลายหน่วยงานในการสืบสวน ซึ่งควรจะต้องจัดตั้งโดยเป็นความร่วมมือ</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
				จากหลายหน่วยงาน เพื่อสร้างความโปร่งใสในกระบวนการเก็บรวบรวมหลักฐาน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่คู่กรณีที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าดำเนินการอย่างบริสุทธิ์ยุติธรรม 5. เพิ่มบทเรียนหรือหัวข้อการเรียนรู้ในระดับมัธยม อุดมศึกษา ให้เป็นความรู้พื้นฐานของทุกคน ไม่เฉพาะผู้ที่สนใจ แต่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต การประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจในกระบวนการดำเนินการเมื่อกระทำผิด การจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่แก่ประชาชนทั่วไป
4. ยุทธศาสตร์ บริการทาง การแพทย์ ฉุกเฉิน	ผลการศึกษา ให้ความสำคัญกับ 1. ความทันสมัยของอุปกรณ์	1. การสร้างเครือข่ายบุคลากรสนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉินโดย	ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ 1. เมื่อเกิดอุบัติเหตุควรนำผู้บาดเจ็บไป	1. มีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อขอเส้นทางใน

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
(Emergency medical service)	<p>เครื่องมือ ของ รพพยาบาล</p> <p>2. ความพร้อมของบุคลากรทาง การแพทย์</p> <p>3. การอำนวยความสะดวกให้ รพพยาบาลมาถึง จุดที่เกิดอุบัติเหตุ จราจรด้วยความ รวดเร็ว</p> <p>4. รพพยาบาลมา ทุกครั้งเมื่อเกิด อุบัติเหตุ เพื่อให้ การเคลื่อนย้าย ผู้บาดเจ็บเป็นไป อย่างมี ประสิทธิภาพ และ ลดความสูญเสียใน ชีวิตของผู้ประสบ เหตุ</p>	<p>การแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติ เพื่อที่จะนำ ข้อมูลมาประเมินผลใน การวางแผนการสร้าง เครือข่ายที่มี ประสิทธิภาพในการ ลดทอนความรุนแรง ของอุบัติเหตุ การจราจร</p> <p>2. การประสานข้อมูล ของเครือข่าย หน่วยกู้ภัยกู้ชีพฉุกเฉิน ในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ กับสถานพยาบาล การฝึกอบรมการรวบรวม หลักฐานเบื้องต้น และการเก็บข้อมูลของ ผู้บาดเจ็บในที่เกิดเหตุ เพื่อสร้างระบบการ กู้ชีพกู้ชีพให้มี มาตรฐานและมี ประสิทธิภาพในการ ทำงาน</p> <p>3. การประสานงาน ระหว่างหน่วยกู้ชีพกู้ชีพฉุกเฉินและ สถานพยาบาลในการ อบรมวิธีการปฐม พยาบาลเบื้องต้น การ ดูแลผู้ป่วยก่อนนำส่ง สถานพยาบาล การ ซ่อมการกู้ชีพตาม สถานการณ์จำลอง</p>	<p>ยังโรงพยาบาลที่ใกล้ ที่สุด เพื่อลดการ สูญเสียที่จะเกิดขึ้น จากอุบัติเหตุ</p> <p>2. ควรมีการซ่อม แผนในการ เคลื่อนย้ายผู้ป่วย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ อย่างสม่ำเสมอ</p>	<p>การเข้าถึงที่เกิด เหตุอย่างรวดเร็ว เพื่อลดความ สูญเสียที่จะเกิด จากอุบัติเหตุ</p> <p>2. จัดการ ประชุมสัมมนา กับ หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อ รับทราบปัญหา อุปสรรค แล้วหา ทางแก้ไขเพื่อให้ การทำงานเป็นไป อย่างมี ประสิทธิภาพ</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>ต่างๆ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ในการดูแลฝูงชน และการป้องกันพื้นที่เกิดเหตุ เพื่อป้องกันการสูญหาย หรือถูกทำลาย</p> <p>หลักฐาน</p> <p>4. การประสานงานกับสถานพยาบาลในการรับแจ้งผลการรับตัวผู้บาดเจ็บ ตลอดจนการเก็บรวบรวมหลักฐานเพิ่มเติมทางการแพทย์ ประกอบสำนวนสอบ</p> <p>5. การจัดสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างหน่วยงานด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน ทั้งภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคประชาสังคม อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ผลกระทบ</p> <p>6. การส่งเสริมสนับสนุนและการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เป็นผู้นำดำเนินงานและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉิน ให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนเอง ที่สอดคล้องกับ</p>		

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		บริบททางวัฒนธรรม และสังคมท้องถิ่น		
5. ยุทธศาสตร์ การประเมินผล และสารสนเทศ (Evaluation and information)	ผลการศึกษา ให้ความสำคัญกับ 1. การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร และการทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจร อย่างสม่ำเสมอ 2. การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ 3. การสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถ มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพความปลอดภัยทางการจราจรเพื่อลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ	1. ประสานงานในการพัฒนา ระบบการติดตามประเมินผล อย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย การสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย การศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูล การบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุที่มีต่อความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อม 2. การติดตามและประเมินผลกลุ่มเสี่ยงโดยปกติแล้วผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังอย่างยิ่งวด โดยประสานการทำงานในการวิจัย พัฒนาและติดตามประเมินผล ด้วยการดำเนินกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ 3. การเข้าไปมีส่วนร่วม	ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ 1. ควรมีช่องทางให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้เสนอแนะแนวทางการในการจราจร เพื่อจะได้นำข้อเสนอแนะจากประชาชนมาทำการปรับปรุงและแก้ไขด้านการจราจร 2. การประเมินผลร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ แขวง การทาง เทศบาล โรงพยาบาล ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน	1. ให้มีการร่วมมือกันระหว่างในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ประชาชน และเอกชนในการหาข้อควรปรับปรุงแก้ไข และยังได้ตรวจสอบการทำงาน ถ่วงดุลอำนาจซึ่งกัน อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกด้านยุติธรรมด้าน 2. นำข้อมูลที่ได้จากทุกหน่วยงานทุกภาคส่วนมาทำการวิเคราะห์เพื่อหาข้อบกพร่องแล้วนำไปแก้ไข จากนั้นมีการแจ้งหรือรายงานให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบในทุกทาง

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>ร่วมในการพัฒนาสารสนเทศ เพื่อการตัดสินใจในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหา ได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง</p> <p>4. การประสานงานกับท้องถิ่น ในภาคส่วนต่างๆ ในการดำเนินการอย่างเป็นระบบทั้งการวิจัย ติดตาม และประเมินผล การบริหารจัดการระบบ การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้บาดเจ็บ มาตรการสร้างแรงจูงใจในการป้องกันและการลดทอนความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>5. การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยทางการจราจร เพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัย ที่สอดคล้องกับบริบทและปัญหาท้องถิ่น การเสนอข้อกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับคน ถนน ยานพาหนะ และ</p>		

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		ระเบียบในการใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัย		

ตารางที่ 5.2 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการควบคุมอุบัติเหตุ

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
1. การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบ	<p>ผลการศึกษา พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยการจราจรในด้านต่างๆ ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว 2. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีสวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 3. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถขณะมีเมาสุราหรือของเมา 4. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีตัดแปลงสภาพรถ 5. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนที่ผิดกฎหมาย 6. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้าม 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เมื่อมีผู้กระทำความผิด ควรทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความสำนึก เพื่อให้ผู้กระทำความผิดสูญเสียเวลาที่จะไปดำเนินกิจกรรมอื่นๆ เพื่อหลังจากนี้ผู้กระทำความผิดจะไม่กระทำความผิดซ้ำอีก 2. เมื่อมีผู้กระทำความผิดถูกจับกุมและออกใบสั่งควรมีขั้นตอนการดำเนินการชำระเงิน โดยการกำหนดให้มีการชำระเงินในช่วงระยะเวลาที่สั้นลงเพื่อสร้างความ 	<p>ที่ประชุม มีข้อเสนอแนะให้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีการเพิ่มอุปกรณ์และเทคโนโลยีตามจุดแยกที่มีเพิ่มมากขึ้น เพื่อช่วยลดการกระทำความผิดด้านการจราจร 2. ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้มากขึ้นตามอัตราส่วนต่อประชาชนในแต่ละพื้นที่ 3. ควรลดค่าสินบนนำจับความผิดที่เป็นความผิดด้านกฎระเบียบ แต่เพิ่มสินบนนำ 	<ul style="list-style-type: none"> • แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจากผลกระทบภายนอก (externalities) 1. การปรับปรุงกฎหมายโดยทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิด 2. การเพิ่มต้นทุนโดยการใช้อื่น • แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสที่ลดต่ำลง 1. การกวดขัน

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>จุด</p> <p>7. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถที่ฝ่าฝืนสัญญาณมือ หรือสัญญาณนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร</p> <p>8. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด”</p> <p>9. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร</p> <p>10. การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถเสียงดังและตรวจควันดำ</p>	<p>ลำบากให้แก่ผู้กระทำความผิด</p> <p>3. มีการประสานกับกรมการขนส่งทางบก ในการเข้มงวดต่อการออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อสร้างวินัยในการขับขี่</p>	<p>จับความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย</p> <p>4. มีการนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการพักใบอนุญาตใบขับขี่ การอบรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำความผิดอย่างเคร่งครัดและเข้มงวด</p>	<p>บังคับใช้กฎหมายต้องเป็นการกระทำที่ผิดซึ่งหน้า</p> <p>มีหลักฐานชัดเจนที่เป็นเหตุให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการกระทำ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย อาทิ การขับแข่งในที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง หรือการแข่งเมื่ออยู่ในทางโค้ง ขึ้นสะพาน ซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ เมื่อไม่สามารถหาหลักฐานมายืนยันการกระทำ</p>
<p>2.การกวดขันความผิดต่อกฎระเบียบในกรณีความผิดที่เป็นการก่ออันตราย</p>	<p>ผลการศึกษา พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีการกวดขันวินัยการจราจรในด้านต่างๆ ได้แก่</p> <p>1. การกวดขันผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ...(2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น...</p> <p>2. การกวดขันผู้ขับขี่</p>	<p>1. การลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จำต้องได้สัดส่วนกับ ภัยอันตรายหรือความเดือดร้อนของการกระทำความผิดอัตราโทษปรับของความผิดนั้นมีอัตราในจำนวน</p>	<p>ความผิดได้ ก็ยอมไม่สามารถจับกุมลงโทษได้ หรืออีกนัยหนึ่งคือ ถึงแม้ต้นทุนการลงโทษจะสูงแต่โอกาสในการถูกจับกุมต่ำ หากประสงค์ที่จะสร้างความยุติธรรม ควรต้องสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงของกระทำ ความผิดในการกำหนดบทลงโทษ</p>	

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร.....</p> <p>3. การกวดขันผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในมาตรา 10 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีเครื่องยนต์ ที่มีก๊าซ ผุนควัน ละอองเคมี หรือเสียงที่เกินเกณฑ์....</p> <p>4. การกวดขันผู้ขับขี่ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง....</p>	<p>เงินที่เล็กน้อยไม่ได้สัดส่วนกับความร้ายแรงของความผิดพอที่จะทำให้ผู้กระทำความผิดเข็ดหลาบ หรือมีความระมัดระวังมากขึ้น</p> <p>2. ความผิดตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดในทางปกครองดังนั้นควรที่จะนำมาตรการทางการปกครองมาใช้ในการที่จะป้องกันแก้ไขให้ผู้กระทำความผิดเรียนรู้ที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคม และเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้ใช้ความระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงในการที่จะเกิดผลเสียหายดังกล่าวต่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบ</p>		<p>เพราะถึงอย่างไรก็ตามผู้ที่มีฐานะดีย่อมสามารถแบกรับทางต้นทุนการลงโทษ (ค่าปรับ) ได้ดีกว่าผู้ที่มีฐานะยากจนแนวทางข้อเสนอแนะในการสร้างความยุติธรรมทางการจราจรในกรณีดังกล่าวนี้ จำเป็นต้องเพิ่มต้นทุนการถูกลงโทษของผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีโดยการสร้างต้นทุนค่าเสียโอกาสทางด้านเวลา อาทิ ต้องไปชำระค่าปรับด้วยตนเองที่สถานีตำรวจ หรือการกระทำความผิดซ้ำ จำเป็นต้องลดรอนสิทธิในการใช้ใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการใช้การลงโทษด้วยการบริการสังคมแทนการชำระค่าปรับ</p> <p>● มาตรการกำกับ</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
		<p>จราจรมาก กว่าเดิม การ ลงโทษปรับอัน เป็นการข่มขู่ ปราบปรามเพียง อย่างเดียวไม่ สามารถป้องกัน การกระทำ ความผิดเกี่ยวกับ จราจร</p>		<p>การใช้ดุลยพินิจ ของเจ้าหน้าที่ อย่างเหมาะสม 1. เจ้าหน้าที่ มุ่งเน้นในการบังคับ ใช้กฎหมายเฉพาะ การกระทำ ความผิดที่เป็นการ ผิดระเบียบหรือ เป็นความผิดที่ไม่ ร้ายแรง เป็นหลัก เพราะเป็นความผิด ซึ่งหน้า มีหลักฐาน การกระทำผิดที่ สมบูรณ์ แต่ สำหรับการกระทำ ความผิดที่เป็นการ กระทำที่ก่อให้เกิด อันตราย และการ กระทำความผิด โดยประมาท ซึ่ง เป็นความผิด ร้ายแรง อันอาจ ก่อให้เกิดอันตราย รวมถึงการขับขี่ที่ ขาดสติหรือมีการ ใช้สารเสพติดก่อน ขับขี่ ที่มีความ ยุ่งยากในการ รวบรวมหลักฐาน จึงไม่มีการปฏิบัติ อย่างจริงจัง 2. การใช้ดุลย</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
				<p>พินิจเปรียบเทียบ ปรับได้ทั้งความผิด ที่มีลักษณะ ร้ายแรงและไม่ ร้ายแรง ย่อม ก่อให้เกิดปัญหาใน การใช้ดุลยพินิจที่ ผิดพลาด และ ก่อให้เกิดช่องทาง ในการทุจริตกิน สินบน เป็นเหตุให้ ใช้กฎหมายไม่มี ประสิทธิภาพและ ความเป็นธรรมได้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● การใช้มาตรการ เสริมในการยับยั้ง การกระทำ ความผิด <p>1. การลงโทษโดย การให้อบรม ความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร เพราะผู้ขับขี่ที่ กระทำผิดจะมี ความรู้ความเข้าใจ ต่อกฎจราจรใน ระดับหนึ่งขณะที่ไป สอบขอใบอนุญาต ขับขี่เท่านั้น หลังจากได้ ใบอนุญาตขับขี่ แล้วก็มักจะละเลย</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
				หรือลี้มเลือนกฎจราจรจึงทำให้มีการกระทำผิด
3.การกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท	ผลการศึกษา พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรความคิดเห็นในด้านการกวดขันความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทที่มีต่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านงานจราจร			

ตารางที่ 5.3 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการดำเนินคดีจราจร

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
1.การดำเนินคดีจราจรขณะเกิดเหตุ	ผลการศึกษา พบว่า 1. เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วสามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน 2. เจ้าพนักงานมีอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานครบถ้วน 3. เจ้าพนักงานมีประสบการณ์และมี ความละเอียดรอบคอบในการเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> ด้านผู้ใช้งาน 1. ควรดำเนินการรณรงค์อย่าง ต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นภัยจากการที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ขณะขับขี่ที่สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ2. การสร้างพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องแก่เยาวชนมีความ	ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้ 1. มีการเพิ่มอุปกรณ์และ เทคโนโลยี ตามจุดแยกที่มีเพิ่มมากขึ้น จะช่วยลดการกระทำ ความผิดด้านการจราจร 2. ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้มากขึ้นตามอัตราส่วนต่อ	1.ให้มีหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะมารับผิดชอบที่ไม่ใช่ สตช. ไม่เช่นนั้นจะมีคดีได้ 2.ให้ศาลเป็นผู้ตัดสินในการสั่งให้ 3.ให้จ่ายค่าปรับเพิ่มเมื่อมีการกระทำผิดซ้ำของผู้กระทำความผิด 4. ให้นำโทษอย่าง

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>4. เจ้าพนักงานมีการประสานงานกับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันห่วงที่เป็นการลดความสูญเสียในชีวิตเป็นส่วนหนึ่งของการอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร</p> <p>5. เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากพยานบุคคลครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร</p> <p>คิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนขณะเกิดเหตุคดีจราจร ได้แก่</p> <p>1. เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากเอกสารอาทิ เอกสารถือครองรถ ใบอนุญาตขับขี่ ครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร และมีความรอบคอบในการเก็บหลักฐานจากพยานวัตถุ อาทิ สภาพรถ รอยเบรค สภาพถนน ช่วยให้การทำสำนวนคดีมีความยุติธรรม</p> <p>2. มีการประสานงาน</p>	<p>จำเป็น ถึงควรผนวกหลักสูตรการใช้รถและถนนอย่างถูกวิธีเข้าไปยังระบบศึกษา</p> <p>3. ควรมีกฎหมายบังคับให้มีการตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์ ยา</p> <p>กลุ่มประสาทหรือสารเสพติดในเลือดของผู้ขับขี่ที่มีผู้ได้รับการบาดเจ็บ</p> <p>ทุกรายทั้งที่มีคู่กรณีและไม่มีคู่กรณี</p> <ul style="list-style-type: none"> • ด้านยานพาหนะ <p>1. การขาดระบบการตรวจสภาพรถก่อนใช้ที่ดีจากผู้ประกอบการและหรือคนขับรถ</p> <p>2. ควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำระบบการตรวจสภาพรถก่อนใช้และการรายงานผลการตรวจสอบมาใช้กับรถส่วนบุคคลและรถขนส่งสาธารณะ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ด้านปรับปรุงถนน 	<p>ประชาชนในแต่ ละพื้นที่ ควรลดค่าสินบนนำจับความผิดที่เป็นความผิดด้านกฎระเบียบ แต่เพิ่มสินบนนำจับความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย มีการนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการพักใบอนุญาตใบขับขี่ การอบรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำความผิดอย่างเคร่งครัดและเข้มงวด</p>	<p>อื่นมาใช้แทนการจ่ายค่าปรับ เช่น การคุมประพฤติ และให้มีการใช้โทษควบคู่กับการเปรียบเทียบปรับควรเป็นการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้กระทำผิดได้เกิดความหลาบจำ ไม่กระทำผิดอีก และเป็นการแก้ไข ปัญหาเรื่องรายได้ของประชาชนในแต่ ละพื้นที่ที่จะนำมาใช้อ้างเรื่อง การลดค่าปรับกับผู้ที่มีรายได้น้อย</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>กับหน่วยแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ อย่างทันท่วงที</p> <p>3. เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว สามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุ</p> <p>4. มีการเก็บหลักฐานจากพยานบุคคลครบถ้วนในที่เกิดเหตุ</p> <p>5. มีการแจ้งข้อกล่าวหาแก่ผู้ถูกกล่าวหาให้รับทราบ และมีการแจ้งข้อกล่าวหาแก่ผู้ถูกกล่าวหาให้รับทราบ</p> <p>6. มีการไต่ถามถึงเหตุการณ์ที่ไม่มีการบาดเจ็บสาหัสของคู่กรณี</p>	<p>และสภาพแวดล้อมข้างทาง</p> <p>1. การให้ความสำคัญกับงานบำรุงรักษาถนน และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน</p> <p>2. ระบบซ่อมสัญญาณไฟจราจรที่ไม่ทันการณ์</p> <p>เครื่องหมายจราจรไม่สมบูรณ์ ระยะเวลามองเห็นถูกบดบัง และผิวทางลื่น เป็นต้น</p> <p>2. ควรให้ความสำคัญในด้านงบประมาณในการบำรุงรักษา การตรวจความ</p>		
<p>2. ดำเนินคดีภายหลังการเกิดเหตุคดีจราจร</p>	<p>ผลการศึกษา</p> <p>ปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในการรวบรวมสำนวนเพื่อส่งให้อัยการสั่งฟ้อง พบว่า</p> <p>1. การดำเนินการของตนเองเป็นไปด้วยความรอบคอบและเที่ยงธรรม และรวดเร็ว โดยเป็นไปตามหลักฐานที่ปรากฏ โดยไม่อิงอยู่กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือเชื้อ</p>	<p>ปลอดภัยทางถนน และการแก้ไขให้ถนนปลอดภัยมากขึ้น</p>	<p>ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้</p> <p>1. มีหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะมารับผิดชอบที่ไม่ใช่ สตช. ไม่เช่นนั้นจะมีอคติได้</p> <p>2. มีการเสนอให้ศาลเป็นผู้ตัดสินในการสั่ง</p>	<p>1. ระยะเวลาในการดำเนินคดี เพราะปัจจุบันระยะเวลาดำเนินคดีใช้เวลานานพอสมควร กระบวนการหลังคำพิพากษามีการควบคุมอย่างเข้มงวด เพราะผู้กระทำผิดกลับมากระทำผิดซ้ำอีก</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
	<p>ประโยชน์ให้กับผู้ใดผู้หนึ่ง</p> <p>2. พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ มีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน</p> <p>3. มีการเอาใจใส่ในการทำงานและเร่งรัดการทำความดี การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน ไม่แสวงหาผลประโยชน์จากประชาชน</p> <p>4. มีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ มีความสุภาพและมีการวางตัวที่เหมาะสม</p>		<p>ให้บำเพ็ญประโยชน์</p> <p>3. มีการเสนอให้จ่ายค่าปรับเพิ่มเมื่อมีการกระทำผิดซ้ำของผู้กระทำ ความผิด</p> <p>4. ไม่มีกฎหมายที่เข้มงวดพอที่จะให้ผู้มีตนอุปถัมภ์กลัวที่จะกระทำผิด</p> <p>5. มีการเสนอแนะให้นำโทษอย่างอื่นมาใช้แทนการจ่ายค่าปรับ เช่น การคุมประพฤติ และให้มีการใช้โทษควบคู่กับการเปรียบเทียบปรับ</p> <p>6. ควรเป็นการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้กระทำผิดได้เกิดความหลากหลาย</p> <p>7. เสนอแนะให้ลดระยะเวลาใน</p>	<p>2. ควรมีการเพิ่มโทษหรือให้ทำงานสาธารณะประโยชน์มากขึ้น</p> <p>3. ให้ปรับในอัตราโทษสูงสุดหากผู้กระทำความผิดอยู่ในระหว่างต้องโทษ</p> <p>4. แก้ไขขั้นตอนการดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ผัดฟ้อง ผากชั่ง จะทำให้การพิจารณาคดีและพิพากษาในคดีความผิดจราจรเป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และอาจทำให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยศาลทำให้เกิดความเชื่อถือในความยุติธรรม รวมทั้งการลดขั้นตอนการดำเนินคดีดังกล่าว ยังเป็นการช่วยแบ่งเบางานของพนักงานสอบสวนและพนักงาน</p>

ประเด็น	ผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ		
		การศึกษา	เวทีสาธารณะ	การบูรณาการ
			การดำเนินคดี เพราะปัจจุบัน ระยะเวลา ดำเนินค่าใช้จ่าย ระยะเวลานาน พอสมควร 8. กระบวนการ หลังคำ พิพากษามีการ ควบคุมอย่าง เข้มงวด เพราะ ผู้กระทำผิด กลับมากระทำ ผิดซ้ำอีก 9. ควรมีการ เพิ่มโทษหรือให้ ทำงาน สาธารณะ ประโยชน์มาก ขึ้น และเสนอ ให้ปรับในอัตรา โทษสูงสุดหาก ผู้กระทำ ความผิดอยู่ใน ระหว่าง ต้องโทษ	อัยการเพื่อให้การ พิจารณาคดีจราจร มีความรวดเร็ว

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 บทสรุป

การศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของตำรวจให้กับประชาชนในด้านการจราจร มิเพียงแต่สร้างความเท่าเทียมกันในด้านความยุติธรรม แต่ยังส่งผลต่อการสร้างความปลอดภัยในการสัญจรทางถนน รวมถึงการมีส่วนร่วมช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ การจราจรซึ่งจะนำไปสู่การลดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนเช่นกัน การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์การศึกษาหลัก เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารงานจราจรปัจจัยด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ปัจจัยด้านการดำเนินคดีด้านการจราจร และการบูรณาการปัจจัยเหล่านี้เพื่อการสร้างเสริมความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านงานจราจรของตำรวจเพื่อสร้างความเสมอภาคให้กับประชาชน

การศึกษาในครั้งนี้ได้ใช้พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่เป็นตัวแทนในการศึกษา ทั้งนี้เพราะการจัดการระบบการจราจรในลักษณะการจัดการจราจรกลาง ซึ่งมีผู้กำกับจราจรรับผิดชอบโดยตรงในพื้นที่เขตตัวเมืองเชียงใหม่ อันมีลักษณะการจัดการจราจรเหมือนกรุงเทพมหานคร และการจัดการจราจรของแต่ละสถานีตำรวจที่มีรูปแบบเป็นการจัดการจราจรในจังหวัดอื่นทั่วไป ซึ่งสามารถใช้เป็นตัวแทนแบบจำลองการบริหารงานการจราจรของประเทศได้

6.1.1 ผลการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของตำรวจให้กับประชาชนในด้านการจราจร สามารถสรุปได้ตามวัตถุประสงค์การศึกษา ดังนี้

1) **ผลการศึกษาประสิทธิผลของการบริหารงานจราจรตามยุทธศาสตร์ 5Es** ซึ่งได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) วิศวกรรมจราจร (Engineering) การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ พบข้อสรุปที่น่าสนใจ กล่าวคือ

ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ประชาชนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ โดยให้ความสำคัญกับการมุ่งเน้นการป้องปรามการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ รวมถึงการลดความ

สูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ เป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการตรวจจับผู้ขับขี่รถขณะมีเมาสุราหรือของเมาการจับปรับผู้ขับขี่รถด้วยความประมาท การตรวจจับกรณีขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การกวดขันจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งสอดคล้องกับความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน

ด้านวิศวกรรมจราจร ผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนมีความเห็นสอดคล้องกันในความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ได้แก่ ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน ในส่วนที่มีความแตกต่างกันในการเรียงลำดับค่าเฉลี่ยในประเด็นย่อย อาทิ ผู้ใช้รถให้ความสำคัญกับการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติมตามปากซอยหรือตามแยกที่มืดเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ เพื่อการควบคุมการเคลื่อนตัวของรถจราจร ความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในชั่วโมงและ ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ ในขณะที่ผู้ใช้ถนนให้ความสำคัญในการเรียงลำดับค่าเฉลี่ยในประเด็นย่อยคือ ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ และการมีกล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ เพื่อการควบคุมการเคลื่อนตัวของรถจราจร ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ใช้รถให้ความสำคัญกับระบบไฟฟ้าแสงสว่างบนพื้นผิวการจราจร ระบบกล้องวงจรปิด ระบบไฟและทัศนวิสัยในการมองเห็นสัญญาณไฟจราจรมากกว่าสภาพพื้นผิวการจราจรและการเชื่อมทาง ที่มีส่วนต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม ประชาชนผู้ใช้รถมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการให้บริการข้อมูลเส้นทาง การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมาย การแจ้งประกาศหรือการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย การแจ้งให้ทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่ที่ผิดกฎหมายการจราจร รวมถึง การรณรงค์การจัดระเบียบการจราจร ว่ามีส่วนสำคัญต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ส่วนผู้ใช้ถนนให้ความพึงพอใจในการจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน สถานศึกษา /ที่ช่วยสร้างวินัยการจราจร การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วง

เทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก การดำเนินการจัดทำโครงการรณรงค์จัดระเบียบการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุตามท้องถนน มีความเหมาะสม และการแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ

การบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งถือได้ว่าเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิต จากผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อยุทธศาสตร์ด้านบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุที่สำคัญคือ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว และรถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ ส่วนความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนมีความแตกต่างจากผู้ใช้รถเล็กน้อยเมื่อพิจารณาเรียงลำดับค่าเฉลี่ย โดยให้ความสำคัญกับความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บ การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ช่วยลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย และการประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ

การประเมินผล ที่เป็นการบูรณาการข้อมูลการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจรการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม รวมถึงการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน ผู้ใช้รถและผู้ใช้ถนนมีความเห็นสอดคล้องกันโดยมีความพึงพอใจในส่วนของการนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจรการประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจรและการทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอการวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์ตลอดจนการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้ใช้รถ มีส่วนในการสร้างประสิทธิภาพความปลอดภัยทางการจราจรเพื่อลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ผลการศึกษาการควบคุมอุบัติเหตุจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการควบคุมอุบัติเหตุจราจรด้วยการปฏิบัติการกวดขันวินัยการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่าการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยการจราจรในด้านต่างๆ ในระดับที่มีการกวดขันบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติหน้าที่ในท้องถนน เมื่อเรียงตามลำดับแนวปฏิบัติของการกวดขันวินัยจราจรที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 10 ลำดับแรก ได้แก่ การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว การกวดขันผู้ขับขี่กรณีสวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถขณะมีเมมาสุราหรือของเมา การกวดขันผู้ขับขี่กรณีดัดแปลงสภาพรถ การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนที่ผิดกฎหมาย การกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอด การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถที่ฝ่าฝืนสัญญาณมือ หรือสัญญาณนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร การกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” การกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร และ การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถเสียงดังและตรวจควันดำ

จากผลการดำเนินงานจะเห็นได้ว่าแนวทางการปฏิบัติงานในด้านปฏิบัติการกวดขันวินัยการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการควบคุมอุบัติเหตุจราจร พบว่าการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยการจราจรในด้านต่างๆ ในระดับที่มีการกวดขันบ่อยครั้งเมื่อปฏิบัติหน้าที่ในท้องถนน เมื่อเรียงตามลำดับแนวปฏิบัติของการกวดขันวินัยจราจรที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 10 ลำดับแรก เกือบทั้งหมดเป็นไปตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2551) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2537)พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ได้แก่ การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว (พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีสวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถขณะมีเมมาสุราหรือของเมา (พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522) อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000-20,000 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีดัดแปลงสภาพรถ (พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนที่ผิดกฎหมาย (พรบ.รถยนต์ พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอด (พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่

เกิน 500 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถที่ฝ่าฝืนสัญญาณมือ หรือสัญญาณนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท การกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวางการจราจร (พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท และ การกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถเสียงดังและตรวจควันดำ (พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ซึ่งการกวดขันวินัยการจราจรทั้งหมดเป็นความผิดซึ่งหน้าปรากฏหลักฐานการกระทำความผิดที่ชัดเจนทั้งนี้เมื่อพิจารณาวิธีการปฏิบัติในการกวดขันวินัยการจราจรเพื่อการควบคุมอุบัติเหตุของตำรวจจราจรเมื่อพบเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายตามรูปแบบของการกวดขันวินัยจราจรที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 10 ลำดับแรก ดังข้างต้นที่กล่าวมา พบว่ามีแนวทางการปฏิบัติดังนี้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่จะดำเนินการปรับรองลงมาเป็นการตักเตือน ยกเว้นความผิดจราจรร้ายแรงที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ เช่นความผิดฐานใบขับขี่รถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด การขับรถในขณะหย่อนความสามารถ เมาสุรา การขับแข่งรถในทางเป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือน หรือเปรียบเทียบปรับต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนส่งฟ้องต่อศาลตามเขตอำนาจต่อไป

3) **การดำเนินคดีด้านการจราจร** ผลการศึกษาพบว่า ในขณะที่เกิดเหตุคดีจราจร การเก็บหลักฐานการเก็บหลักฐานต่างๆ มีความสำคัญมากในการทำสำนวนคดีเพื่อให้เกิดความยุติธรรมของคู่กรณี เมื่อพิจารณาความคิดเห็นของประชาชนทั่วไป ผู้กระทำผิด และพนักงานสอบสวน พบว่า ความคิดเห็นมีความแตกต่างกัน โดยเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนเชื่อมั่นว่าการดำเนินการของตนเองนั้น กรทำด้วยความรับผิดชอบในระดับสูงเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่คู่กรณี แต่ในขณะเดียวกันความคิดเห็นของประชาชนและผู้กระทำผิดมีความเห็นแตกต่างกันอย่างมากกับการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะในประเด็นหลักนี้สำคัญในกระบวนการการเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุ คือ ความรวดเร็วของเจ้าหน้าที่พนักงานที่มาถึงที่เกิดเหตุ และสามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน ความพร้อมของอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐาน อาทิ สีฟันทลับเมตร กล้องถ่ายภาพ ประสิทธิภาพของเจ้าพนักงาน ความละเอียดรอบคอบในการรวบรวมหลักฐานในที่เกิดเหตุ รวมถึงการรวบรวมพยานบุคคลอย่างครบถ้วน ในขณะที่ในด้านการเข้ามาไกล่เกลี่ย ตกลงกันระหว่างคู่กรณีในกรณีที่ไม่มีการบาดเจ็บสาหัส ความคิดเห็นของประชาชนและ

ผู้กระทำผิด มีความแตกต่างอย่างมากกับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวน นอกจากนี้ประชาชนและผู้กระทำผิดมีความเห็นต่างจากเจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนในด้านความรวดเร็วในการประสานงานของเจ้าหน้าที่กับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันท่วงที เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย

เป็นที่น่าสังเกตว่าในขณะที่เกิดเหตุคดีจราจร เจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวนมีความเชื่อมั่นว่าตนเองปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบ และมีความพยายามอย่างยิ่งยวดในการรวบรวมหลักฐานต่างๆ ให้สมบูรณ์เพื่อการอำนวยความสะดวกในคดีการจราจรกับคู่กรณี แต่ในทางตรงกันข้ามประชาชนและผู้กระทำผิดในคดีจราจรมีความเห็นว่า สิ่งต่างๆ ที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัตินั้น ไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจัง รอบคอบ และตรงไปตรงมา ซึ่งทำให้เชื่อได้ว่าการดำเนินการดังกล่าว เป็นอย่างมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการจราจร ในทางปฏิบัติแล้วมีความเป็นไปได้ว่าเจ้าหน้าที่ดำเนินการอย่างรอบคอบและรัดกุม แต่ประชาชนทั่วไปและผู้กระทำผิด ไม่ได้มีความรู้ ความเข้าใจในขั้นตอนการดำเนินการเก็บรวบรวมหลักฐาน การมีอคติต่อการทำงาน of เจ้าหน้าที่พนักงานสอบสวน รวมถึงความเชื่อมั่นในความถูกต้องของตนเองว่าไม่ได้เป็นผู้กระทำ ความผิด จึงมีความคิดเห็นที่แตกต่างอย่างมากกับการรวบรวมหลักฐานในที่เกิดเหตุของคดีจราจร สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่สร้างมายาคติในด้านลบ และความเชื่อมั่นในการอำนวยความสะดวกของคดีจราจรของการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในที่สุด

ส่วนการดำเนินคดีภายหลังการเกิดเหตุคดีจราจรโดยเฉพาะการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนในการรวบรวมสำนวนเพื่อส่งให้อัยการสั่งฟ้อง ความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนเชื่อว่าการดำเนินการของตนเองเป็นไปด้วยความรอบคอบและเที่ยงธรรม และรวดเร็ว โดยเป็นไปตามหลักฐานที่ปรากฏ โดยไม่อิงอยู่กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ใดผู้หนึ่ง อย่างไรก็ตามความคิดเห็นของประชาชนและผู้กระทำผิดมีความเห็นต่างในการดำเนินการของพนักงานสอบสวนโดยเฉพาะประเด็นหลักที่สำคัญคือ พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ มีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน มีการเอาใจใส่ในการทำงานและเร่งรัดการทำการปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน ไม่แสวงหาผลประโยชน์จากประชาชน มีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่ มีความสุภาพและมีการวางตัวที่เหมาะสม รวมถึงบทบาทการทำงาน of พนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ โดยประเด็นหลักดังข้างต้น พบว่า ประชาชนและผู้กระทำผิดมีว่าเป็นว่าว่าการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนใน

ประเด็นเหล่านี้ ยังไม่มีประสิทธิภาพมากเพียงพอในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีจราจร โดยประชาชนและผู้กระทำผิดไม่เชื่อว่าการดำเนินการในประเด็นหลักเหล่านี้ จะดำเนินการด้วยความเที่ยงตรง มุ่งมั่น และมีความรับผิดชอบภายใต้ความเที่ยงธรรมในการดำเนินงาน อคติเหล่านี้เป็นไปได้อาจเกิดจากการขาดความรู้ ความเข้าใจในกระบวนการดำเนินคดีจราจร ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย รวมไปถึงความเชื่อว่าการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ที่มีการเอื้อประโยชน์แก่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง มูลเหตุจากความอคติเหล่านี้ จึงเป็นการลดทอนความเชื่อมั่นในกระบวนการอำนวยความสะดวกยุติธรรมของการจราจรของเจ้าหน้าที่พนักงานในที่สุด

6.1.2 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจร

1) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย

มาตรการการกวดขันผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งการกวดขันควรมุ่งเน้นทั้งการกระทำความผิดที่เป็นฐานความผิดต่อกฎระเบียบ ซึ่งถึงแม้ว่าหากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติก็จะไม่เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นๆ ในการใช้รถใช้ถนน แต่เกิดอันตรายต่อตนเอง หากเกิดอุบัติเหตุ อาทิ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับผู้ใช้ไม่สวมหมวกนิรภัยกับไม่รัดเข็มขัดนิรภัยแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ สามารถกำหนดได้ 3 ระดับ ที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการลดอุบัติเหตุ กล่าวคือ ระยะแรก เป็นการแจ้งเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้ป้ายหรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์หรือใช้สื่ออื่นๆ รณรงค์ให้ปฏิบัติตามกฎรวมถึงการระบุนโทษหรือฐานความผิด เมื่อฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนด ระยะที่สอง เป็นการดำเนินการกวดขันวินัยจราจรที่เกี่ยวข้องกับความผิดฐานผิดต่อกฎระเบียบ มีการ จับ ปรับ หรือ ตักเตือนตามดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องในทุกพื้นที่ โดยเพิ่มความถี่ในการกวดขันจับกุม และ ระยะที่สาม เป็นการดำเนินการอย่างจริงจังกับผู้กระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องที่กระทำความผิดซ้ำซาก

2) แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านวิศวกรรมจราจร

ถึงแม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานทางด้านวิศวกรรมจราจร แต่ก็สามารถเชื่อมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติการเพิ่มการเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านวิศวกรรมจราจรที่เกี่ยวข้องแก้ไขในประเด็นหลัก คือ ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงให้ฝึกอบรมตำรวจจราจร บุคลากรท้องถิ่นในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น การวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการแก้ปัญหาการจราจรเบื้องต้นในระดับท้องถิ่น การนำเสนอข้อมูลการจราจรในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งช่วงปกติและเร่งด่วนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบในการ

ปรับปรุง ขยายติด พื้นผิวจราจรใหม่ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร การนำเสนอข้อมูลการจราจรให้หน่วยงานที่รับผิดชอบตรงในการติดตั้งปิดเปิด สัญญาณไฟจราจรให้มีความสอดคล้องต่อช่วงเวลาในการสัญจรทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเวลาเร่งด่วน รวมถึงการแจ้งจุดเสียของสัญญาณไฟจราจร และไฟฟ้าส่องสว่างบนพื้นผิวจราจร เพื่อให้หน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนก่อนที่จะก่อให้เกิดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

3) แนวทางการสร้างประสิทธิภาพในการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม

การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมที่มีความสำคัญต่อผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะนำไปสู่การสร้างวินัยจราจรที่ดี ซึ่งสามารถกำหนดแนวทางหลัก อาทิ การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป โดยการเข้าร่วมเป็นเป็นวิทยากร สนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงสร้างด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาการเผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องวางแนวทางที่สนับสนุนต่อการบริหารจัดการเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยการเข้าร่วมการส่งเสริมศักยภาพด้านการเผยแพร่ ความรู้ ประชาสัมพันธ์ การควบคุมอุบัติเหตุ ในระดับจังหวัด การส่งเสริม สนับสนุน และประสานกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตน เป็นต้น

4) แนวทางการสร้างประสิทธิภาพด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน

การสร้างประสิทธิภาพของการช่วยเหลือฉุกเฉินควรพิจารณาทั้งทางด้านก่อนการเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และภายหลังเกิดเหตุ โดยแนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการช่วยเหลือฉุกเฉิน อาทิ สร้างเครือข่ายและประสานเครือข่าย บุคลากรสนับสนุนทางการแพทย์ในการช่วยเหลือฉุกเฉินโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงสถิติ ในการรับแจ้งเหตุ ระยะเวลาในการเข้าถึงที่เกิดเหตุ ระยะเวลาในการนำส่ง รวมถึงข้อมูลความสูญเสียเบื้องต้นในที่เกิดเหตุ เพื่อที่จะนำข้อมูลมาประเมินผลในการวางแผนการสร้างเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพในการลดทอนความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจร รวมถึงการส่งเสริม สนับสนุนและการประสานงานกับองค์การปกครองส่วน

ท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของตนเอง

5) แนวทางการสร้างประสิทธิภาพด้านการติดตามและประเมินผล

แนวทางการสร้างประสิทธิภาพให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติ มีข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน อาทิ การประสานงานในการพัฒนา ระบบการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ การติดตามและประเมินผลกลุ่มเสี่ยง การเข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาสารสนเทศ เพื่อการตัดสินใจในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหา ได้อย่างทันเวลาและถูกต้อง โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบสารสนเทศภายในจังหวัด เพื่อใช้ในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสม การประสานความร่วมมือในการพัฒนาความพร้อมสำหรับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สำหรับการแพทย์ฉุกเฉิน ตลอดจนพัฒนาตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนสภาพการทำงาน ปัญหา อุปสรรค และความสอดคล้องต่อเป้าหมายและมีระบบติดตามประเมินผลที่สามารถให้ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงานได้ รวมถึงการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับมาตรฐาน ความปลอดภัยทางการจราจร เพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบทและปัญหาท้องถิ่น

6.1.3 แนวทางการสร้างควมมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร

แนวทางการสร้างควมมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจรมีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา 2 ประเด็นหลักคือ ประเด็นทางด้านกฎหมายจราจรและการบังคับใช้ ได้แก่ การลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จำต้องได้สัดส่วนกับภัยอันอันตรายหรือความเดือดร้อนของการกระทำความผิด นอกจากนี้ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดในทางปกครองดังนั้นจึงควรที่จะนำมาตรการทางการปกครองมาใช้ในการที่จะป้องกันแก้ไขให้ผู้กระทำความผิดเรียนรู้ที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สังคม และเพื่อให้ผู้กระทำความผิดได้ใช้ความระมัดระวังหรือหลีกเลี่ยงในการที่จะเกิดผลเสียหายดังกล่าวต่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบจราจรมากกว่าเดิม การลงโทษปรับอันเป็นการข่มขู่ปราบปรามเพียงอย่างเดียวไม่สามารถป้องกันการกระทำความผิดเกี่ยวกับจราจรของผู้มีฐานะทางการเงินดีไม่ได้ การลงโทษต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรนั้นสามารถแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ให้เกิดการกระทำผิดซ้ำได้โดยการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในโรงเรียนสำหรับอบรมผู้กระทำความผิดเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำความผิดมิให้กระทำผิดซ้ำอีกหรือการกำหนดเงื่อนไขในการทำกิจกรรมบริการสังคมเป็นต้น ซึ่งการนำเอามาตรการปกครองดังกล่าวมาใช้ควบคู่กับการ

ลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ย่อมมีผลในการคุ้มครองสังคมมากกว่าการลงโทษปรับเพียงอย่างเดียว

ส่วนประเด็นทางด้านการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจข้อเสนอนี้ในประเด็นทางด้านการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีต่อการสร้างความมีประสิทธิภาพในการควบคุมอุบัติเหตุการจราจร เป็นดังนี้

- การคำนึงถึงการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การใช้ดุลยพินิจจะทำตามอำเภอใจหรือตามความพอใจไม่ได้ หากต้องอยู่ใต้ขอบเขตของความชอบด้วยกฎหมายโดยมีวัตถุประสงค์ของกฎหมายเป็นเครื่องชี้นำ และสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องคำนึงในการใช้ดุลยพินิจด้วยก็คือ

- (1). หลักสมควรแก่เหตุ หลักนี้เรียกร้องว่าวิธีการหรือมาตรการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะใช้ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์นั้นต้องเหมาะสม ได้สัดส่วนกับเป้าหมายที่ได้รับ เช่น การนำมาตรการเข้าอบรมกฎจราจรมาใช้กับผู้ทำผิดกฎจราจรซ้ำหลายครั้ง

- (2). หลักเสมอภาค เป็นหลักหนึ่งในสิทธิพื้นฐานในการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ใช้ดุลยพินิจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่มีลักษณะและข้อเท็จจริงเหมือนกันก็ต้องผูกพันที่จะวินิจฉัยเรื่องเดียวในลักษณะเดิม การผูกพันกับการวินิจฉัยในครั้งก่อนๆ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเปลี่ยนแปลงแนวทางการใช้อำนาจดุลยพินิจภายในขอบเขตของกฎหมายได้เสมอ แต่ในกรณีที่ข้อเท็จจริงเหมือนกันทั้งสองกรณี เจ้าหน้าที่ตำรวจจะปฏิบัติให้แตกต่างกันไม่ได้ และการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผูกพันต่อดุลยพินิจก่อนๆ ของตนนั้นไม่ใช่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีดุลยพินิจแต่ถือว่าเป็นการสร้างแนวการใช้ดุลยพินิจนั้น เพราะหน้าที่หลักความเสมอภาค คือการใช้กฎหมายให้มีผลบังคับกับคนน้อยแก่ประชาชนอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันซึ่งเป็นรูปแบบองค์ประกอบที่สำคัญของความยุติธรรม และขณะเดียวกันก็หมายถึงข้อห้ามในการใช้อำนาจหน้าที่ตามอำเภอใจด้วย

- การลดข้อบกพร่องของการใช้ดุลยพินิจ ดุลยพินิจเจ้าหน้าที่ตำรวจที่บกพร่องนั้นเกิดขึ้นจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้คำนึงถึงขอบเขตหรือความผูกพันทางกฎหมายตามหลักการกระทำของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้นการกระทำที่ถือว่าเป็นความบกพร่องในการใช้ดุลยพินิจจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ (1). การใช้ดุลยพินิจมากเกินไปที่กฎหมายกำหนด (2). การไม่ใช้ดุลยพินิจ และ (3). การใช้ดุลยพินิจอย่างมิชอบ

6.1.4 แนวทางการสร้างประสิทธิภาพการดำเนินคดีด้านจราจร

เมื่อพิจารณามูลเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นที่มาของคดีด้านจราจร พบว่ามาจาก 3 สาเหตุที่สำคัญ คือ 1) ปัจจัยอุบัติเหตุมาจาก มาจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาเหตุ มาจากการทำผิดพระราชบัญญัติ 2) ปัจจัยที่เกิดจากความบกพร่องของรถ โดยสาเหตุมาจาก ความไม่สมบูรณ์ของอุปกรณ์ในรถ หรือโครงสร้างที่ไม่แข็งแรงของรถ และอุปกรณ์ความปลอดภัย ภายในรถ และ 3) ปัจจัยเกิดจากความบกพร่องของถนน ทั้งที่อยู่ในความรับผิดชอบทั้งกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ถึงกระนั้นก็ตามภายหลังการเกิดคดี การจราจร กระบวนการต้นทางคือ การสืบสวนสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก่อนที่จะนำไปสู่การ พิเคราะห์และลงโทษ ดังนั้น บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะพนักงานสอบสวนเป็นสิ่ง สำคัญในกระบวนการอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจร ซึ่งโดยปกติแล้วมีความเห็นต่างอย่าง สั้นเชิง ระหว่าง คู่กรณีและพนักงานสอบสวน โดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมักเชื่อมั่นในความทุ่มเท เสียสละ ภายใต้การดำเนินการที่เน้นความเสมอภาคให้กับประชาชน หากแต่ประชาชนหรือคู่กรณี มักมีความคิดเห็นแย้งโดยไม่เชื่อมั่นในกระบวนการเก็บหลักฐาน สอบสวนและสั่งฟ้อง ดังนั้น แนวทางในการสร้างควมมีประสิทธิภาพ จึงได้ข้อเสนอที่เป็นการจัดการแบบองค์รวม โดยแสดงให้ เห็นบริบทของการจัดการอย่างเป็นระบบโดยกิจกรรมบางอย่างทางตำรวจสามารถส่งข้อเสนอไปยัง หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงหรือประสานความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว กล่าวคือ

ด้านผู้ใช้ถนน ควรดำเนินการรณรงค์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ขับขี่เห็นภัยจากการที่มี พฤติกรรมเสี่ยงขณะขับขี่ที่สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ การสร้างพฤติกรรมการใช้รถใช้ ถนนอย่างถูกต้องแก่เยาวชนจึงมีความจำเป็น ถึงควรผนวกหลักสูตรการใช้รถและถนนอย่างถูกวิธี เข้าไปยังระบบศึกษาในระดับมัธยม รวมถึงการจัดกระบวนการให้เกิดการเรียนรู้ตาม หลักสูตรนั้น ซึ่งจะช่วยให้เยาวชนได้เรียนรู้และคำนึงถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตั้งแต่ยัง เด็ก และ ควรมีกฎหมายบังคับให้มีการตรวจหาปริมาณแอลกอฮอล์ ยากล่อมประสาทหรือสาร เสพติดในเลือดของผู้ขับขี่ที่มีผู้ได้รับการบาดเจ็บทุกรายทั้งที่มีคู่กรณีและไม่มีคู่กรณี

ด้านยานพาหนะ แม้วายรถยนต์จะผ่านการตรวจสภาพทางราชการ แต่บ่อยครั้งยังมี อุบัติเหตุที่รุนแรงที่เกิดขึ้นจากสภาพรถ เช่น เบรกแตก เบรกใช้การไม่ได้ ยางระเบิด และพวงมาลัย หลุด เป็นต้น บังชี้ถึงการขาดระบบการตรวจสภาพรถก่อนใช้ที่ดีจากผู้ประกอบการและหรือ

คนขับรถ จึงควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการนำระบบการตรวจสภาพรถก่อนใช้และการรายงานผลการตรวจสอบมาใช้กับรถส่วนบุคคลและรถขนส่งสาธารณะ

ด้านปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อมข้างทาง อาทิ การให้ความสำคัญกับงานบำรุงรักษาถนน และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นวิธีการป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ ตัวอย่างสภาพทางที่นำไปสู่อุบัติเหตุได้ง่าย และสามารถแก้ไขได้ในระยะสั้น/กลาง/ได้แก่ การมีหลุมบ่อบนพื้นผิวถนนในทางสายหลัก หรือทางที่รถวิ่งเร็ว ระบบซ่อมสัญญาณไฟจราจรที่ไม่ทันการณ์ เครื่องหมายจราจรไม่สมบูรณ์ ระยะมองเห็นถูกบังคับ และผิวทางลื่น เป็นต้น ดังนั้นควรให้ความสำคัญทางด้านงบประมาณในการบำรุงรักษา การตรวจความปลอดภัยทางถนนและการแก้ไขให้ถนนปลอดภัยมากขึ้น

สำหรับข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย อาทิ การประชาสัมพันธ์งานสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรต่อหน่วยที่เกี่ยวข้องที่ทำงานด้านป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุจราจร รวมถึงประชาชนทั่วไปเพิ่มขึ้น เพื่อให้เข้าใจการทำงานของหน่วยสืบสวน สอบสวนมากขึ้น การถ่ายทอดความรู้วิธีวิธีเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุเพื่อการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งอาจทำได้ในรูปของการฝึกอบรม การจัดทำคู่มือ หรือแผ่นพับประชาสัมพันธ์ เพื่อการช่วยเหลือแบ่งเบาภารกิจของตำรวจจราจร การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อหาแนวทางความร่วมมือระหว่างหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ กระทรวงสาธารณสุข (โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุข กองควบคุมโรค และหน่วยกู้ภัย) โรงพยาบาล สถาบันอุดมศึกษาต่างๆ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้งานสืบสวนอุบัติเหตุจราจรทางบกสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยสืบสวนฯ ควรสามารถดำเนินการสืบสวนได้มีอิสระ ใช้ความรู้สหวิทยาการ และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ รวมถึง การประสานความร่วมมือจากหลายหน่วยงานในการสืบสวน เช่น พยาบาลวิชาชีพ วิศวกร เครื่องกล ผู้เชี่ยวชาญในการเก็บหลักฐาน วิศวกรจราจร เป็นต้น ซึ่งควรที่จะจัดตั้งโดยเป็นความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน เพื่อสร้างความโปร่งใสในกระบวนการเก็บรวบรวมหลักฐาน อีกทั้งยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่คู่กรณีที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจว่าดำเนินการอย่างบริสุทธิ์ยุติธรรม

แนวทางในการบูรณาการด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจรเพื่อสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านงานจราจรของตำรวจ

จากแนวทางในการสร้างประสิทธิภาพการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจร ที่กล่าวมาในขั้นต้นนั้นเป็นการปรับปรุงการดำเนินงานในระยะสั้นโดยมีเป้าหมายที่เป็นสัมฤทธิ์ผลในการควบคุมอุบัติเหตุเป็นด้านหลัก แต่สำหรับแนวทางการบูรณาการเพื่อการสร้างควมมีประสิทธิภาพโดยมีเป้าหมายในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านการจราจรนั้นเป็นการมุ่งสัมฤทธิ์ผลในระยะยาวในการสร้างความเสมอภาคทางการจราจรให้กับประชาชน ซึ่งการบูรณาการด้านการบริหารงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุ และการดำเนินคดีด้านการจราจรเพื่อสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกยุติธรรมด้านงานจราจรของตำรวจจำเป็นต้องอาศัยการปรับปรุงกฎหมายและมาตรการเสริมด้านอื่นๆมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อให้ได้แนวทางที่สามารถก่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกยุติธรรมทางการจราจรได้

● แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจากผลกระทบภายนอก (externalities)

1) การปรับปรุงกฎหมายโดยทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิด

การเพิ่มต้นทุนเนื่องจากผลกระทบภายนอก(externalities) เหตุผลหลักในการการปรับปรุงกฎหมายโดยเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดทั้งนี้เนื่องมาจากการกระทำความผิด การจราจรบางอย่างไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงต่อคู่กรณีแต่มีผลกระทบที่เป็นความสูญเสียของส่วนรวม รวมไปถึงผลกระทบภายนอกซึ่งการกระทำความผิดดังกล่าวหากเกิดความสูญเสียเกิดขึ้นนั้นมิเพียงแต่มีผลโดยตรงต่อคู่กรณีแต่ความเสียหายมีผลต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ผู้โดยสาร ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ อากาศเป็นพิษ มลพิษทางเสียงทางกลิ่น รวมถึงในกรณีที่เกิดที่เป็นอุบัติเหตุในกรณีรถบรรทุกแก๊สหรือสารเคมีพลิกคว่ำทำให้เกิดอัคคีภัยหรือการรั่วไหลของสารเคมีที่เป็นพิษต่อแหล่งน้ำจนทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น ตลอดจนความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งระวางโทษปรับของการกระทำผิดดังกล่าวมีอัตราโทษต่ำ เมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับความผิดนั้นก็จะเป็นอันระงับไป ประกอบกับในปัจจุบันค่าของเงินจำนวนห้าร้อยบาทถือว่าเป็นโทษที่ไม่มากหากเปรียบเทียบกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งบทกำหนดโทษดังกล่าวก็บัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 หรือมากกว่าสามทศวรรษที่ผ่านมา เมื่อพิจารณาการเติบโตของอัตราเงินเฟ้อในช่วงเวลาเดียวกันพบค่าปรับที่คิดเป็นมูลค่าที่แท้จริงของเงิน (real

value) มีค่าต่ำมากจึงทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับผลได้จากการละเมิดกฎหมายซึ่งหากวิเคราะห์ในเชิงเศรษฐศาสตร์แล้วหากต้นทุนในการกระทำความผิดที่เป็นผลรวมของต้นทุนการถูกลงโทษ ทั้งต้นทุนที่คาดหวังจากการถูกลงโทษขึ้นอยู่กับความน่าจะเป็นที่จะถูกลงโทษและต้นทุนการถูกลงโทษ และค่าเสียโอกาสจากการละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายแล้วอยู่ในระดับต่ำเท่าไรโอกาสในการกระทำความผิดกฎหมายย่อมเพิ่มสูงขึ้นซึ่งจะเป็นปัญหาในการสร้างการอำนวยความสะดวกทางการจราจรในที่สุด

2) การเพิ่มต้นทุนโดยการใช้มาตรการอื่น

การเพิ่มต้นทุนในการกระทำความผิดเป็นสิ่งจำเป็นในการยับยั้งการกระทำความผิดเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง การเพิ่มต้นทุนเช่นการเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้นอาจทำได้ในการแก้ไขกฎหมายแต่มีความยุ่งยากและใช้เวลานาน หากแต่การใช้มาตรการเสริมอื่นในการเพิ่มต้นทุนการกระทำความผิด เช่น การนำผู้กระทำความผิดส่งฟ้องต่อศาลให้ศาลเป็นผู้พิจารณารองโทษว่าจะปรับหรือจำคุกหรือทั้งจำและปรับเท่าไร หรือจะสั่งยึด หรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือให้ผู้กระทำความผิดนั้นเข้าไปอบรมในโรงเรียนที่ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้จะทำให้ต้นทุนในการกระทำความผิดที่ผู้กระทำความผิดได้รับเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจะทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวได้ โดยเกรงกลัวต่อต้นทุนการกระทำความผิดที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งต้นทุนค่าเสียโอกาสทางด้านเวลาจากวิธีการและขั้นตอนที่จะต้องถูกดำเนินคดีในชั้นศาล และหากถูกศาลสั่งให้ไปอบรมในโรงเรียนจราจรก็จะต้องเกิดความยากลำบากต่อผู้กระทำความผิด

● แนวทางการเพิ่มต้นทุนสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสที่ลดต่ำลง

ลักษณะการกำหนดอัตราค่าปรับคงที่ฐานคดีที่เชื่อว่า การกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกเป็นความผิดเล็กน้อย โดยมีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครอง และบทลงโทษจึงมีเพียงการลงโทษปรับหรือจำคุกเพียงเล็กน้อย หรือลิดรอนสิทธิในการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้เพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดการกระทำความผิดจราจรอีก ดังนั้นในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการเปรียบเทียบปรับคดีความผิดจราจรได้อย่างกว้างขวาง ทั้งความผิดที่ร้ายแรงและความผิดที่ไม่ร้ายแรง หากพิจารณาตามแนวคิดทางเศรษฐศาสตร์ การกำหนดต้นทุนการลงโทษ (ค่าปรับ) ที่สูงย่อมมีมูลเหตุจากฐานความคิดนั้นก่อให้เกิดความเสียหายหรือเกิดผลกระทบที่เป็นอันตรายกับชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่นสูง จากการวิเคราะห์พบว่า ถึงแม้ว่าการกระทำความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจะมีบทลงโทษสูงกว่าการกระทำความผิด

ที่เป็นการผิดระเบียบ แต่การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในการกวดขันบังคับใช้กฎหมายต้องเป็นการกระทำที่ผิดซึ่งหน้า มีหลักฐานชัดเจนที่เป็นเหตุให้มีการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการกระทำ ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย อาทิ การขับแข่งในที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง การแข่งเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น ควัน หรือการแข่งเมื่ออยู่ในทางโค้ง ขึ้นสะพาน ซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ เมื่อไม่สามารถหาหลักฐานมายืนยันการกระทำผิดได้ ก็ย่อมไม่สามารถจับกุมลงโทษได้ หรืออีกนัยหนึ่งคือ ถึงแม้ต้นทุนการลงโทษจะสูงแต่โอกาสในการถูกจับกุมต่ำ จึงทำให้ต้นทุนการถูกลงโทษของผู้กระทำความผิดกฎจราจรในมาตราเหล่านี้ลดต่ำลง (ต้นทุนการถูกลงโทษ เท่ากับโอกาสในการถูกจับกุมด้วยต้นทุนการรับโทษ) ในขณะที่ต้นทุนการรับโทษของการกระทำผิดที่เป็นการผิดระเบียบอยู่ในระดับต่ำ (พิจารณาจากค่าปรับ) แต่จะมีโอกาสถูกปรับพร้อมหลักฐานการกระทำผิดสูง (เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในการใช้รถ การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร หรือการจอดในที่ห้ามจอด เป็นต้น) ย่อมทำให้ต้นทุนการถูกลงโทษสูงขึ้น ซึ่งอาจใกล้เคียงกับต้นทุนการกระทำผิดที่เป็นการก่ออันตรายได้จากประเด็นดังกล่าว หากประสงค์ที่จะสร้างความยุติธรรมในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ควรต้องสะท้อน ต้นทุนที่แท้จริงของการกระทำผิดในการกำหนดบทลงโทษ

ส่วนในเรื่องของอัตราค่าปรับมีส่วนเอื้อในการสร้างความยุติธรรมเชิงสมบูรณ่มากน้อยเพียงใด เป็นที่ถกเถียงกันมาอย่างยาวนาน ทั้งนี้ เนื่องจากค่าปรับฐานความผิดเดียวกันมีอัตราเดียวกัน กล่าวคือ เป็นที่ทราบกันดีว่าสถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิดมีความแตกต่างกัน ซึ่งในความเป็นจริงที่เจ้าพนักงานได้ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบันมิได้คำนึงถึงฐานะของผู้กระทำผิดที่จะต้องนำมาพิจารณาประกอบในการใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับ โดยจะมีการกำหนดค่าปรับไว้แบบตายตัว (Fixed Sum System) ดังนั้น ผู้กระทำความผิดที่มีฐานะดีย่อมไม่เดือดร้อนในกรณีที่ต้องชำระค่าปรับในอัตราสูง เมื่อเทียบกันรายได้ของเขา หากใช้ฐานคดีของแนวคิดเศรษฐศาสตร์มาวิเคราะห์ในด้านต้นทุนการถูกลงโทษ พบว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี ย่อมมีการแบกรับภาระ ต้นทุนการถูกลงโทษสูงกว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี และต้นทุนการถูกลงโทษโดยเปรียบเทียบที่ สูงนี้ ย่อมมีผลต่อผลได้สุทธิจากการกระทำผิดที่ต่ำลง ซึ่งหมายความว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจที่ไม่ดีย่อมมีโอกาสที่จะกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรต่ำกว่าผู้ที่มีฐานะดี ถึงแม้ว่าจะมีแนวคิดการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับ โดยกำหนดค่าปรับให้สอดคล้องกับฐานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด โดยผู้ที่มีฐานะดีควรต้องจ่ายค่าปรับสูงกว่าผู้ที่มีฐานะยากจน แต่แนวความคิดดังกล่าวไม่มีฐานคดีใดรองรับว่าจะเอื้อต่อการสร้างความยุติธรรม

ในการบังคับใช้กฎหมาย เพราะถึงอย่างไรก็ตามผู้ที่มีฐานะดีย่อมสามารถแบกรับทางต้นทุนการลงโทษ (ค่าปรับ) ได้ดีกว่าผู้ที่มีฐานะยากจนแนวทางข้อเสนอแนะในการสร้างความยุติธรรมทางการจราจรในกรณีดังกล่าวนี้ จำเป็นต้องเพิ่มต้นทุนการถูกลงโทษของผู้กระทำผิดที่มีฐานะดีโดยการสร้างต้นทุนค่าเสียโอกาสทางด้านเวลา อาทิ ต้องไปชำระค่าปรับด้วยตนเองที่สถานีตำรวจหรือการกระทำความผิดซ้ำจำเป็นต้องลิดรอนสิทธิในการใช้ใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการใช้การลงโทษด้วยการบริการสังคมแทนการชำระค่าปรับสำหรับผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี หรือมีการกระทำผิดซ้ำในฐานะคดีเดิม ซึ่งจะเป็นการสร้างต้นทุนค่าเสียโอกาสด้านเวลาสูงขึ้น จนทำให้ผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีประเมินผลว่ากระทำความผิด จะทำให้ต้นทุนการรับโทษสูง จนไม่คุ้มค่ากับการกระทำความผิด อันจะทำให้แนวโน้มการกระทำความผิดจราจรลดต่ำลงได้

● **มาตรการกำกับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่อย่างเหมาะสม**

สำหรับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย เกิดจากแนวคิดการกระทำความผิดในทางปกครองและพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้พนักงานมีอำนาจในการเปรียบเทียบคดีความผิดจราจรได้อย่างกว้างขวางทั้งความผิดที่ร้ายแรง และความผิดที่ไม่ร้ายแรง อันก่อให้เกิดปัญหาการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ ในทางที่มีชอบหรือไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำผิดได้ เพราะปราศจากการตรวจสอบหรือควบคุมอีกชั้นหนึ่ง แม้ว่าตามกฎหมายจราจร (พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522) ได้กำหนดอัตราโทษชั้นสูงเอาไว้ แต่ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลยพินิจ ได้ตั้งแต่ การตักเตือน และการปรับตั้งแต่ขั้นต่ำสุดจนถึงสูงสุด ยิ่งมีการจูงใจในการจัดสรรเงินค่าปรับ ให้กับเจ้าหน้าที่แล้ว ความมุ่งหวังในส่วนแบ่งค่าปรับที่เพิ่มขึ้นย่อมทำให้ต้องใช้แนวทางการปรับตามเพดานสูงสุดตามกฎหมายกำหนด และเมื่อพิจารณาถึง สภาพความเป็นจริง ในการปฏิบัติงาน จึงปรากฏเสมอว่า เจ้าหน้าที่มุ่งเน้นในการบังคับใช้กฎหมายเฉพาะการกระทำความผิดที่เป็นการผิดระเบียบหรือเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เป็นหลัก เพราะเป็นความผิดซึ่งหน้า มีหลักฐานการกระทำผิดที่สมบูรณ์ แต่สำหรับการกระทำความผิดที่เป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตราย และการกระทำความผิดโดยประมาท ซึ่งเป็นความผิดร้ายแรง เช่น การขับรถแข่งในที่ห้ามแข่ง การใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับขี่หวาดเสียวอันอาจก่อให้เกิดอันตราย รวมถึงการขับขี่ที่ขาดสติหรือมีการใช้สารเสพติดก่อนขับขี่ ที่มีความยุ่งยากในการรวบรวมหลักฐาน จึงไม่มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง นอกจากนี้การใช้ดุลยพินิจเปรียบเทียบปรับได้ทั้งความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงและไม่ร้ายแรง ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในการใช้ดุลยพินิจที่ผิดพลาด

และก่อให้เกิดช่องทางการจราจรที่ติดขัด เป็นเหตุให้ใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพและความเป็นธรรมได้

- **การใช้มาตรการเสริมในการยับยั้งการกระทำความผิด**

นอกจากนี้กฎหมายจราจรมีบทลงโทษด้วยการจำคุกอยู่ด้วย ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนก็จะเกิดความยับยั้งชั่งใจไม่กล้าที่จะไปกระทำความผิดและยังเป็นการช่วยป้องกันการกระทำความผิดแม้ว่าปัจจุบันจะได้มีการพัฒนาเรือนจำ ให้มีการฝึกอบรมวิชาชีพ ให้การศึกษา ให้การรักษาพยาบาล โดยมุ่งแก้ไขความประพฤติของผู้กระทำความผิดให้ได้ปรับตัวเป็นพลเมืองดีแล้วก็ตาม อย่างไรก็ตามไม่ค่อยเหมาะสมเท่าที่ควรที่จะนำโทษจำคุก ซึ่งเป็น โทษทางอาญามาปรับใช้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรที่ไม่ร้ายแรง ซึ่งถึงแม้จะเป็นการเพิ่มต้นทุนการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในทางเศรษฐศาสตร์ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วศาลก็จะมักไม่ลงโทษจำคุกจำเลย โดยจะให้รอกการลงโทษจำคุกจำเลยไว้มากกว่า เพราะศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดมิได้มีจิตใจที่ชั่วร้าย การลงโทษจำคุกจะไม่เป็นประโยชน์แก่จำเลยซึ่งในระหว่างรอกการลงโทษศาลมักจะสั่งให้พนักงานคุมประพฤติจำเลย และสั่งให้จำเลย ทำงานบริการสังคมหรือสาธารณประโยชน์ เพื่อให้จะเลิกกลับตัวเป็นคนดีควบคุมไปอีกทางเหตุผลสนับสนุนที่สำคัญที่ว่าโทษจำคุกไม่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดเนื่องมาจากผลเสียของการนำโทษจำคุกมาใช้แก่ผู้กระทำความผิดหลักๆคือ 1) การจำคุกผู้กระทำความผิดในปัจจุบันยังไม่มีทางเลือกผู้ต้องขังแต่ละประเภทความผิดไว้ต่างหากจากกันดังนั้นการจำคุกผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยให้อยู่ร่วมกับนักโทษจำคุกคดีอื่นซึ่งเป็นอาชญากรโดยแท้ อาจทำให้เกิดการเลียนแบบพฤติกรรมหรือนิสัยจากผู้กระทำความผิดอื่นได้ และหากพ้นโทษแล้วก็อาจไปกระทำความผิดที่ร้ายแรงกว่ากฎหมายจราจรได้ ซึ่งจะเป็นผลเสียมากกว่าผลดี 2) ผู้กระทำความผิดมิได้เจตนาชั่วร้ายแต่กระทำความผิดเพราะขาดสามัญสำนึก และขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจรขึ้นอีก ควรจะเป็นการลงโทษโดยการให้อบรมความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร เพราะผู้ขับขีที่กระทำความผิดจะมีความรู้ความเข้าใจต่อกฎหมายจราจรในระดับหนึ่งขณะที่ไปสอบขอใบอนุญาตขับขีเท่านั้นหลังจากได้ใบอนุญาตขับขีแล้วก็มักจะละเลยหรือลืมเลือนกฎหมายจราจรจึงทำให้มีการกระทำความผิดการลงโทษโดยการให้ผู้กระทำความผิดไปรับการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จึงเป็นมาตรการหนึ่งที่จะช่วยให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และ 3) การนำโทษมาจำคุกมาใช้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรถือได้ว่าเป็นการตัดให้ผู้นั้นออกจากสังคม และเมื่อพ้นโทษมาแล้วก็ยังคงมีประวัติว่าเป็นคนชู้คุก เป็นที่หวาดระแวงต่อประชาชนในสังคม โอกาสการประกอบอาชีพการงานเหมือนอย่างคนปกติทั่วไปก็ลดน้อยลง และอาจหันไปกระทำความผิดอีกได้ถึงแม้ว่าการเพิ่มต้นทุน

ในการลงโทษเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดผลได้ในเชิงเศรษฐศาสตร์จากการกระทำความผิดกฎจราจร อันนำไปสู่การลดการกระทำความผิด หากแต่การลงโทษด้วยการจำคุกก่อให้เกิดต้นทุนทางสังคมอื่นๆ ตามมาทั้งการเลียนแบบพฤติกรรมหรือนิสัยจากผู้กระทำผิดอื่นได้ และหากพ้นโทษแล้วก็อาจไปกระทำความผิดที่ร้ายแรงกว่ากฎหมายจราจรได้ รวมถึงความหวาดระแวงต่อประชาชนในสังคม ทำให้โอกาสการประกอบอาชีพการงานเหมือนอย่างคนปกติทั่วไปก็ลดน้อยลง และอาจหันไปกระทำผิดอีกได้

อนึ่งการอำนวยความสะดวกทางการจราจรที่ปรากฏอยู่มุ่งเน้นมาตรการในการลงโทษทางด้านมูลค่า โดยอาศัยการบังคับควบคุมโดยการจับปรับเป็นหลัก อย่างไรก็ตามยังมีมาตรการอื่นที่ไม่ได้ถูกนำมาใช้อย่างจริงจังเพื่อการสร้างควมมีวินัยทางการจราจร โดยเฉพาะทางด้านการนำมาตรการการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่และการสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้จะให้เจ้าพนักงานจราจรทำการยึดใบอนุญาตขับขี่ได้แล้ว ยังได้ให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึดและดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีการกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวันได้อีกด้วย วัตถุประสงค์ของมาตรการดังกล่าวก็เพื่อให้ผู้กระทำผิดตามกฎหมายจราจรได้รับการลงโทษและไม่ให้กลับไปกระทำผิดได้อีก ซึ่งตรงตามหลังของทฤษฎีการลงโทษ ในเรื่องของการแก้ไขปรุงแต่งจิตใจของผู้กระทำผิดโดยเน้นในเรื่องป้องกันแก้ไขอบรมผู้กระทำผิดไม่ให้กลับมาก่อทำความผิดซ้ำอีก

การลงโทษโดยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ดังกล่าว ได้มีบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2535 จากการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 161 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 32 ซึ่งให้อำนาจแก่ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่บันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด นับจนถึงปัจจุบันเป็นเวลาเกือบ 20 ปี แล้วที่มีการบัญญัติมาตรการดังกล่าว แต่ก็ยังไม่มีการนำมาใช้บังคับอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นเพราะขาดงบประมาณในจัดเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์หรือจำนวนบุคลากรก็ตามการลงโทษด้วยการบันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่เป็นการเพิ่มต้นทุนในการกระทำผิดทางการจราจร ซึ่งข้อดีในการนำการบันทึกคะแนนมาใช้แก่ผู้กระทำผิดคือ ทำให้ทราบว่าผู้กระทำผิดเคยกระทำผิดกฎหมายจราจรมาก่อนหรือไม่ ซึ่งหากเคยกระทำผิดมาแล้วก็สามารถนำตัวมาลงโทษได้ทันที และยังเป็นการช่วยยับยั้งป้องกันการกระทำผิดที่มีลักษณะติดเป็นนิสัย เพราะถ้าหากมีการกระทำผิดเกินกว่า 1 ครั้ง บัตร

บันทึกคะแนนจะระบุไว้อย่างชัดเจน และการบันทึกคะแนนดังกล่าวจะเป็นผลดีในการนำมาปรับใช้ ลงโทษแก่ผู้กระทำความผิด ช่วยให้เจ้าพนักงานหรือศาลลงโทษได้ถูกต้องเหมาะสม เช่น ไม่เคย กระทำผิดเลย บัตรบันทึกคะแนนจะไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำความผิดระบุไว้ การลงโทษก็อาจ แค่ตักเตือนหรือรอการลงโทษไว้ แต่หากเมื่อไรมีการกระทำความผิดซ้ำ หรือเพิ่มขึ้น บัตรบันทึก คะแนนจะระบุไว้อย่างละเอียด การลงโทษก็อาจจะร้ายแรงตามไปด้วย บางที่อาจไม่มีการรอการ ลงโทษหรืออาจมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือยกเลิกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อไม่ให้ผู้กระทำความผิดมีโอกาสไปกระทำความผิดอีก ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะช่วยลดทอนผลได้ของการกระทำความ ผิดกฎหมายจราจร อันนำไปสู่การลดการกระทำความผิดกฎหมายการจราจรได้ในอนาคต อนึ่งการ เพิ่มต้นทุนในการกระทำความผิดทางการจราจรในประเด็นดังกล่าวมีส่วนเอื้อต่อการสร้างความ ยุติธรรมทางการจราจรด้วยการรอการลงโทษหรือมีการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือยกเลิกเพิก ถอนใบอนุญาตขับขี่ มีผลในการเพิ่มต้นทุนค่าเสียโอกาสให้กับผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีมากกว่าผู้ ที่มีฐานะยากจน ซึ่งในกลุ่มที่มีฐานะดีย่อมเกิดความเกรงกลัวหากมีการถูกลงโทษด้วยบทบัญญัติ ดังกล่าว

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาการดำเนินคดีในชั้นศาล เนื่องจากการกระทำความผิดกฎหมาย จราจรถือว่าการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎระเบียบเท่านั้น ดังนั้นการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด จึงไม่จำเป็นต้องใช้โทษที่รุนแรงและไม่ต้องใช้กระบวนการทางอาญามาบังคับเช่นเดียวกับความผิด อาญาโดยทั่วไป ทั้งนี้ก็เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้าสู่กระบวนการพิสูจน์ความผิดขึ้นเฉพาะ เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว ประหยัด สะดวก และยุติธรรม แต่ในประเทศไทยความผิดจราจรไม่ได้ แยกความผิดจราจรออกจากกฎหมายอาญา ดังนั้นการดำเนินคดีต่อผู้กระทำความผิดจึง ใช้วิธีดำเนินคดีในรูปแบบอย่างคดีอาญาโดยทั่วๆ ไป กล่าวโดยสรุปก็คือ ในกรณีความผิดจราจรที่ มีโทษจำคุกเกินสามปี หรือปรับเกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ การดำเนินคดีดังกล่าวนี้จะอยู่ ในอำนาจของศาลอาญา ศาลอาญากรุงเทพใต้ศาลอาญาธนบุรี หรือศาลจังหวัดต่างๆ แล้วแต่ กรณีว่ามูลความผิดเกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลใด สำหรับความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ทั้งจำทั้งปรับไม่เกินหกหมื่นบาท การดำเนินคดีจะอยู่ในอำนาจของศาลแขวง หากพื้นที่ใดยังไม่มี ศาลแขวงเปิดทำการก็ต้องดำเนินคดีที่ศาลจังหวัดแต่วิธีพิจารณาความยังคงต้องใช้วิธีพิจารณา ความในศาลแขวงเสมือนหนึ่งว่าเป็นการดำเนินคดีในศาลแขวง

การดำเนินคดีความผิดจราจรในชั้นศาลที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก และ ซับซ้อนเกินความจำเป็นที่จะต้องนำมาใช้พิจารณาคดีจราจรที่ผู้กระทำความผิดมิได้เป็นอาชญากร

เหมือนกับผู้กระทำความผิดอาญาต่างๆ ไป เช่น กรณีที่ต้องให้พนักงานสอบสวนก่อนแล้วจึงจะฟ้องคดีต่อศาลได้ และในการฟ้องก็ต้องมีการให้พนักงานอัยการกลับกรองอีกชั้นหนึ่งก่อน หรืออย่างกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่รับสารภาพต่อเจ้าพนักงานสอบสวน ก็อาจจะต้องมีการมัดฟ้อง ผากซึ่งซึ่งส่งผลเสียหายต่อผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดที่ต้องหาหลักทรัพย์มาประกันตัว หรือหากไม่มีการประกันตัวก็ต้องเข้าไปอยู่ร่วมกับนักโทษคดีอื่น ซึ่งในปัจจุบันการคุมขังในประเทศไทยยังไม่มีแยกขังอย่างเด็ดขาด ระหว่างผู้กระทำความผิดที่ร้ายแรงที่มีนิสัยเป็นอาชญากรกับผู้กระทำความผิดที่ไม่ร้ายแรง ดังนั้นหากมีการแก้ไขขั้นตอนการดำเนินคดีในส่วนที่เกี่ยวกับการสอบสวน ผัดฟ้อง ผากซึ่ง จะทำให้การพิจารณาคดีและพิพากษาในคดีความผิดจราจรเป็นไปอย่างรวดเร็วกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และอาจทำให้เกิดประสิทธิภาพในการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยศาล ทำให้เกิดความเชื่อถือในความยุติธรรม รวมทั้งการลดขั้นตอนการดำเนินคดีดังกล่าวยังเป็นการช่วยแบ่งเบาภาระของพนักงานสอบสวนและพนักงานอัยการเพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรมีความรวดเร็ว โดยใช้วิธีพิจารณาแบบรวบรัดให้ศาลค้นหาความจริงเอง ด้วยการพิจารณาจากข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายไปพร้อมๆ กัน โดยการซักถามพยานซึ่งเป็นผู้จับกุม ซักถามจำเลย ตลอดจนพยานอื่นๆ และบันทึกสารสำคัญไว้โดยย่อ กับให้พิจารณาพิพากษาไปในครั้งนั้นเลย หากมีการขอเลื่อนการพิจารณาคดีก็ให้เลื่อนได้ เฉพาะที่จำเป็นจริงๆ และในระยะเวลาสั้นๆ เท่านั้น ซึ่งวิธีการดังกล่าวนี้ย่อมสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในความรวดเร็วและคุ้มครองสิทธิ ของผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดได้อย่างเหมาะสมกับลักษณะของคดีจราจร

6.2 ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะประเด็นความคิดเห็นของตำรวจจราจรจากการสัมมนาการรับฟังความคิดเห็นเพื่อระดมสมองเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในประเด็นของปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไขเพื่อการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในด้านการบริหารงานจราจร เป็นดังนี้

1. ปัจจัยเอื้อต่อการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพด้านการบริหารงานการจราจร (ยุทธศาสตร์ 5E)

1.1 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ต้องการให้มีการกวดขันวินัยจราจรตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. และให้มีมาตรฐานเดียวกัน เช่น ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในอัตราโทษปรับต้องมีมาตรฐานเดียวกัน ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง ควรนำการตัดแต้มผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรมาใช้ให้เป็นรูปธรรม และมีการใช้กฎหมายจราจรตามที่บัญญัติไว้อย่างถูกต้อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความยุติธรรม

ตลอดจนมีการแนะนำ ให้ความรู้กฎหมายจราจรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบ และพยายามสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนให้มีความใจไม่เห็นแก่ตัวเอง

1.2 ด้านวิศวกรรมจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ต้องการให้มีการปรับปรุงสภาพพื้นผิวการจราจรที่เป็นปัญหา เช่น แคมป์ควรให้ศูนย์ควบคุมการจราจรควรอยู่และเป็นการบริหารของศูนย์การจราจรโดยตรง ไม่ใช่อยู่หน่วยงานอื่นควรมีการนำสัญญาณไฟจราจรแบบตัวเลขวิ่งมาใช้ เพื่อลดความเครียด และลดอุบัติเหตุ ตลอดจนมีการนำกล้องวงจรปิดมาใช้ในทุกทางแยก เพื่อที่จะบันทึกผู้กระทำผิดเชื่อมโยงไปสู่การออกหมายจับ และออนไลน์ไปที่สำนักงานขนส่ง

1.3 ด้านการใช้ความรู้/การมีส่วนร่วม

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ควรมีการให้ความรู้ (อบรม) เกี่ยวกับวินัยการจราจรแก่ประชาชนในพื้นที่โดยการร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น และควรบรรจุกฎระเบียบการใช้รถใช้ถนนให้อยู่ในหลักสูตรการเรียนการสอนทุกระดับชั้น ตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา โดยการสอนเน้นการปฏิบัติจริงควบคู่ไปกับทฤษฎี

1.4 ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ควรนำผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด เพื่อลดการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ และควรมีการซ่อมแผนในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ อย่างสม่ำเสมอ

1.5 ด้านการประเมินผล

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ควรมีช่องทางให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้เสนอแนะแนวทางการในด้านการจราจร เพื่อจะได้นำข้อเสนอแนะจากประชาชนมาทำการปรับปรุงและแก้ไขด้าน

การจราจรตลอดจน มีการประเมินผลร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ แขวง การทาง เทศบาล โรงพยาบาล ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

1 สิ่งที่เจ้าหน้าที่สามารถทำได้ทันทีในการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ เห็นว่า ควรมีการให้ความรู้ การอบรมอาสาสมัครจราจร การประชาสัมพันธ์หน่วยงานของตำรวจ โดยเฉพาะตำรวจจราจรให้กับประชาชนทราบเกี่ยวกับ ขั้นตอนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรการให้ความรู้ ในด้านกฎหมายจราจรแก่ ประชาชนทั่วไป การบังคับใช้กฎหมาย โดยให้กฎหมายจราจรมีสภาพบังคับโดยเด็ดขาดตลอดจนการใช้ดุลยพินิจ ตามความเหมาะสม

2 สิ่งที่เจ้าหน้าที่ต้องใช้ระยะเวลา ต้องอาศัยเครือข่าย หรือปัจจัยเกื้อหนุนอื่นๆ เพื่อให้เกิดควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ เห็นว่า เรื่องของงบประมาณการสนับสนุนการปฏิบัติงานมีความสำคัญที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ การสร้างจิตสำนึก วินัย การให้การศึกษากฎหมายจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน มีการนำหลักธรรมทางพุทธศาสนามาช่วยขัดเกลาจิตใจเกี่ยวกับวินัยจราจรกับผู้ใช้รถใช้ถนน การสร้างเครือข่ายกับองค์กรในท้องถิ่น โดยอาศัยเครือข่ายเหล่านี้เป็นการสร้างความเข้าใจในการลดอุบัติเหตุ อุบัติภัยทางถนนแก่ประชาชนการอบรมให้ความรู้ ความเข้าใจแก่เยาวชนในสถานศึกษา เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน กฎหมายจราจร

3 สิ่งที่เจ้าหน้าที่คิดว่าเป็นปัญหาและอุปสรรคในการลดทอนประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

เจ้าหน้าที่ เห็นว่า ลักษณะนิสัยของการขับขี่ พฤติกรรมเคยชินในการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เช่น ความตึกคะนอง ความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถใช้ถนน และกระบวนการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่ทำได้ง่าย เมื่อตำรวจยึดใบขับขี่มาแล้ว ผู้ขับขี่ไปแจ้งหายเพื่อทำใบอนุญาตขับขี่ใหม่ได้ ไม่มีฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดที่เชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านจราจร

4 ข้อเสนอแนะของเจ้าหน้าที่ในด้านการจราจรที่มีต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ควรเพิ่มอัตราโทษปรับ เพราะเมื่อปรับแพงผู้ขับขี่จะกลัวมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุมีการปรับปรุงการขนส่งมวลชนไว้รองรับในอนาคตอย่างจริงจัง เช่น รถไฟฟ้า รถเมล์ จุดรับส่งผู้โดยสารตลอดจนปรับปรุงระบบการทำงานการประสานงานระหว่างผู้ปฏิบัติงาน (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) กับศูนย์ควบคุมสัญญาณไฟ เพื่อความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุง

สวัสดิการของเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างเหมาะสม เพื่อสร้างขวัญกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน และเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ ของเจ้าหน้าที่ เช่น เสื้อสะท้อนแสง วิทยุสื่อสาร พาหนะที่ดี อุปกรณ์ส่องสว่าง ตลอดจนจัดสรรบุคลากรในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับปริมาณงาน

สำหรับข้อเสนอแนะจากการสรุปประเด็นจากการจัดการสัมมนาเรื่องสัมมนาระดมความคิดเห็นจากตำรวจและประชาชนในภาคส่วนต่าง ๆ ในการอำนวยความสะดวกของตำรวจให้กับประชาชน ซึ่งผู้เข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และประชาชนในภาคส่วนต่าง ๆ เช่น ศาล อัยการ พนักงานคุมประพฤติและสถานพินิจ เจ้าหน้าที่เทศบาลนครเชียงใหม่ เจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และประชาชนทั่วไป ได้ข้อคิดเห็นและแนวทางแก้ไขในการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนด้านการจราจร แบ่งเป็นด้าน ๆ ดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรมุ่งเฉพาะการเข้มงวดฐานความผิดที่เป็นการผิดระเบียบ เช่น การตรวจการพกพาใบอนุญาตขับขี่ การต่อทะเบียนรถ เป็นต้น แต่การกระทำที่เป็นฐานความผิดที่เป็นการก่ออันตรายและความประมาท เช่น การการขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากำหนด การแข่งในที่คับขัน การไม่หยุดรถตามสัญญาณไฟจราจร การขับขี่หวาดเสียว การขับขี่ภายใต้การใช้สารเสพติดและสิ่งมีเมา ซึ่งฐานความผิดหลังมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายแต่เจ้าหน้าที่ไม่ได้ใช้ความพยายามในการกวดขันแต่อย่างใด จึงเป็นสาเหตุของความไม่มีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกในด้านการจราจร ข้อเสนอแนะ และแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้มีการเพิ่มอุปกรณ์และเทคโนโลยี ตามจุดแยกที่มีเพิ่มมากขึ้น การติดกล้องตรวจจับความเร็ว กล้องวงจรปิดตามจุดสำคัญจะช่วยลดการกระทำผิดด้านการจราจรควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้มากขึ้นตามอัตราส่วนต่อประชาชนในแต่ละพื้นที่ ควรลดค่าสินบนนำจับความผิดที่เป็นความผิดด้านกฎระเบียบ แต่เพิ่มสินบนนำจับความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย มีการนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการพักใบอนุญาตใบขับขี่ การอบรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดอย่างเคร่งครัดและเข้มงวด

2. การใช้ดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ย่อมเป็นช่องทางในการทุจริตและการหาผลประโยชน์จากการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งยังเป็นการสร้างความไม่ไว้วางใจให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติไม่เป็นไปตามกฎหมาย เมื่อมีการร้องเรียนไปยังหน่วยงานต้นสังกัดได้ จากประชาชน เมื่อทำการตรวจสอบแล้วกระทำความผิดจริง ควรใช้มาตรการลงโทษขั้นเด็ดขาด เพื่อป้องกันการแสวงหาผลประโยชน์จากผู้กระทำความผิด ควรมีมาตรการโทษขั้นต่ำและขั้นสูงสุดที่ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกใช้ดุลยพินิจควรมีขั้นตอนในการชำระค่าปรับที่ย่างยากมากขึ้น และมีระยะเวลาที่จะเพิ่มอัตราโทษตามวันที่ไม่ได้ไปชำระค่าปรับ ทำให้ผู้ที่จะกระทำความผิดยังลังเลใจในการกระทำความผิด นอกจากเป็นเหตุสุดวิสัยจริงๆ ที่ไม่ใช่อุบัติเหตุให้บังคับใช้กฎหมายกับเจ้าหน้าที่ให้ประชาชนไปเสียค่าปรับที่สถานีตำรวจเท่านั้นเพื่อให้เกิดมาตรฐานในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐควรจัดสวัสดิการให้เจ้าหน้าที่ลดปัญหาปัญหาการทุจริต และต้องสร้างความอึดอัด ไม่สะดวก ความลำบากในระดับที่ยอมรับได้แก่ผู้กระทำความผิด เมื่อกระทำความผิดด้านการจราจร เพื่อให้เกิดความหลบจำ เช่น เมื่อกระทำความผิดต้องให้หยุดรถ 2-3 ชั่วโมงการเสียค่าปรับให้ไปชำระที่สถานีตำรวจเท่านั้น ถ้าไม่ไปตามกำหนดให้เพิ่มโทษปรับเป็นรายวัน

3. ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะรู้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดการจราจร หากแต่เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเกือบทั้งหมดจะไม่มีความรู้เรื่องกระบวนการในการพิจารณาคดีเลย จากมูลเหตุดังกล่าวในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถคิดได้ว่าอาจเป็นช่องทางในการเรียกรับผลประโยชน์จากเจ้าหน้าที่ หรือการดำเนินการในกระบวนการเอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ซึ่งไม่ได้ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้มีการเรียนในชั้นเรียนตั้งแต่ระดับมัธยม เพื่อเพิ่มความรู้การใช้รถใช้ถนน ด้านกฎหมายจราจร การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ขององค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยกันให้ความรู้แก่ประชาชนเข้าใจและรู้ได้ในสถานะที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการให้ความรู้หลังจากประชาชนเกิดอุบัติเหตุ มักมีอคติ ต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ ควรกำหนดกรอบระยะเวลาในการพิจารณาคดีขึ้นมา (ในระดับสถานี) เพื่อใช้ในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และพนักงานสอบสวนต้องชี้แจงขั้นตอนของการดำเนินคดีแก่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายในกรณีเกิดอุบัติเหตุ

4. งานวิศวกรรมจราจรเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการป้องกันและการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ จะมีแนวทางในการบูรณาการการทำงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดูแลรักษาพื้นผิวการจราจรและสัญญาณการจราจร ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้มีมาตรการลงโทษให้หนักขึ้นในกรณีไม่ดำเนินการให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด การเสนอให้หน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายจราจรควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลแก่หน่วยงานวิศวกรรมจราจร เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสถิติต่างๆ เกี่ยวกับงานด้านจราจรเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น และพบว่างานวิศวกรรมจราจรเป็นสาเหตุ ให้เจ้าหน้าที่แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบรีบแก้ไขทันที และควรมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานด้านวิศวกรรมจราจรและเจ้าหน้าที่ ทำการตรวจสอบว่าจุดใดมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย วิเคราะห์ถึงสาเหตุว่าเกิดจากผิวจราจรหรือผิวสภาพพื้นที่ตั้งกล่าวเป็นจุดอับในการมองเห็น เพื่อนำมาแก้ไขต่อไป

5. เมื่อเกิดอุบัติเหตุซึ่งมีความเสียหายต่อร่างกายและชีวิต การให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินทั้งในภาคส่วนของรัฐและองค์กรเอกชนในปัจจุบันมีข้อจำกัดหรืออุปสรรคใด ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้มีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อขอเส้นทางในการเข้าถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วเพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดจากอุบัติเหตุ และจัดการประชุมสัมมนาเพื่อรับทราบปัญหา อุปสรรค แล้วหาทางแก้ไขเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

6. บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่มีความรุนแรงหรือมีต้นทุนสูงพอที่จะยับยั้งการละเมิดกฎหมาย เช่น ค่าปรับต่ำเกินไป (ออกกฎหมายในระยะแรกอาจจะนานเกินกว่า 30 ปีค่าปรับยังสูงแต่ในปัจจุบันเงินเพื่อที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้ค่าปรับที่แท้จริงต่ำ) จึงทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนยอมจ่ายค่าปรับเพื่อแลกกับการกระทำความผิด แต่หากมีการปรับเป็นการกระทำความผิดอื่นที่ไม่อยู่ในรูปตัวเงิน เช่น การบำเพ็ญประโยชน์ต่อสาธารณะตามระยะเวลาที่กำหนด และหากกระทำความผิดซ้ำก็เพิ่มระยะเวลาในการทำกิจกรรม ซึ่งจะเป็นการเพิ่มต้นทุนค่าเสียโอกาสในการกระทำความผิด ซึ่งสามารถป้องปรามการกระทำความผิดได้ ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้มีหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะมารับผิดชอบที่ไม่ใช่ สตช. ไม่เช่นนั้นจะมีคดีได้ มีการเสนอให้ศาลเป็นผู้ตัดสินในการสั่งให้บำเพ็ญประโยชน์ มีการเสนอให้จ่ายค่าปรับเพิ่มเมื่อมีการกระทำความผิดซ้ำของผู้กระทำความผิด ไม่มีกฎหมายที่เข้มงวดพอที่จะให้ผู้มีคุณอุปถัมภ์กลัวที่จะกระทำความผิด ตลอดจนมีการเสนอแนะให้นำโทษอย่างอื่นมาใช้แทนการจ่ายค่าปรับ เช่น การคุมประพฤติ และให้มีการใช้โทษควบคู่กับการเปรียบเทียบปรับ ควรเป็นการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้กระทำความผิดได้เกิดความท้อแท้ใจ ไม่กระทำความผิดอีก และเป็นการแก้ไขปัญหารายได้ของประชาชนในแต่ละพื้นที่ที่จะนำมาใช้อ้างเรื่องการลดค่าปรับกับผู้ที่มีรายได้น้อย

7. การศึกษาเป็นพื้นฐานสำคัญของการสร้างความรู้ความเข้าใจการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ท่านคิดว่าแนวทางดังกล่าวเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการอย่างไร (Education) ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้มีการเพิ่มบทเรียนหรือหัวข้อการเรียนรู้ในระดับมัธยมศึกษา ให้เป็นความรู้พื้นฐานของทุกคน ไม่เฉพาะผู้ที่สนใจ แต่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต การประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจในกระบวนการดำเนินการเมื่อกระทำผิดการจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่แก่ประชาชนทั่วไป มีการเสนอให้มีหน่วยงานรับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องความรู้ด้านการจราจร พร้อมทั้งมีการประเมินผลอย่างเป็นรูปธรรม

8. กระบวนการลงโทษภายหลังคำพิพากษามีประสิทธิภาพในการลดการกระทำผิดซ้ำในคดีจราจรมากน้อยเพียงใด หากไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอท่านคิดว่าอะไรเป็นสาเหตุ และควรมีแนวทางแก้ไขอย่างไร ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้ลดระยะเวลาในการดำเนินคดี เพราะปัจจุบันระยะเวลาดำเนินคดีใช้เวลานานพอสมควร เสนอให้กระบวนการหลังคำพิพากษามีการควบคุมอย่างเข้มงวด เพราะผู้กระทำผิดกลับมากระทำผิดซ้ำอีก ควรมีการเพิ่มโทษหรือให้ทำงานสาธารณะประโยชน์มากขึ้น และเสนอให้ปรับในอัตราโทษสูงสุดหากผู้กระทำความผิดอยู่ในระหว่างต้องโทษ

9. ข้อเสนอแนะอื่นๆในการเสริมสร้างความรู้ความมีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรของผู้เข้าร่วมสัมมนา

ที่ประชุมมีข้อเสนอแนะให้มีการร่วมมือกันระหว่างในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ประชาชน และเอกชนในการตรวจสอบการทำงาน ถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกันเพื่อป้องกันการทุจริต อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร เช่น ร่วมมือกับประชาชนในการตรวจจับกวดขันวินัยจราจรและมีการจัดตั้งจุดตรวจและจัดเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ตลอดเวลา 24 ชั่วโมงในจุดเสี่ยง เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด

บรรณานุกรม

- กรวีร์ ภาตะนันท์. (2541). **ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินคดีผู้กระทำ
ความผิดจราจรในศาลแขวงแผนกคดีจราจร**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต,
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.
- กมลชัย รัตนสกาววงศ์. (2529). **ความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับดุลพินิจฝ่ายปกครองของประเทศ
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน**, บทบัณฑิตย, หน้า 51.
- กวี เกื้อเกษมบุญ. (2545). **การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ
จราจรทางถนน**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าธนบุรี.
- คงกาจ ภูนกเนียม. (2544). **ประสิทธิผลในการควบคุมและจัดการจราจร : ศึกษา
เปรียบเทียบเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไทและปทุมวัน**. วิทยานิพนธ์
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- จิตติมา เทพอาร์กฤษกุล. (2543). **มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำผิด
กฎหมายจราจร**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- จันทร์ ชุ่มเมืองปึก. (2546). **แรงจูงใจและการจูงใจสร้างปาฏิหาริย์**. กรุงเทพฯ :
ดอกหญ้ากวี.
- ชัชชัย วงศ์สุภาพ. (2548). **การจัดการจราจรในพื้นที่ : กรณีศึกษาเทศบาลนครภูเก็ต**.
วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ทศพล ชัยพิทักษ์โรจน์. (2545). **การพัฒนาตารางการเดินทางจากการนับปริมาณ
การจราจร**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- เปมิช บุญยะเวช. (2548). **การศึกษากการใช้กลยุทธ์การสยบการจราจรในประเทศไทย :
กรณีศึกษาหาดใหญ่**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต,
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

- พรเทพ ชีระกุล. (2544). **การใช้หลักการของกระบวนการวางแผนยุทธศาสตร์ ในการแก้ปัญหาการจราจรและขนส่ง : กรณีศึกษาจังหวัดยะลา**. วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พรรณราย ทรพยะประกษา. (2529). **จิตวิทยาอุตสาหกรรม**. กรุงเทพฯ : โอ เอส พริ้นติ้ง เฮาส์.
- พวงเพชร วัชรอยู่ และสุปราณี สนธิรัตน์. (2537). **จิตวิทยาทั่วไป**. กรุงเทพฯ : เนติกุลการพิมพ์.
- วชิระ กาญจนวิภาดา. (2553). **ผลของการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2550-2551 จังหวัดลำพูน**. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่,
- วรรณีย์ ลิ้มอักษร. (2541). **จิตวิทยาการศึกษา**. สงขลา : มหาวิทยาลัยทักษิณ, งานส่งเสริมการผลิตตำรา.
- วุฒิพล สกกลเกียรติ. (2546). **เอกสารประกอบการเรียนการสอนวิชา ER 644 การเรียนรู้ของผู้ใหญ่และผู้เรียนผู้ใหญ่**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง, คณะศึกษาศาสตร์, ภาควิชาการศึกษาต่อเนื่อง.
- ศิวনারถ กิตติวัฒน์. (2551). **การศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.
- สุชา จันทน์เอม. (2533). **จิตวิทยาทั่วไป**. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- สุดพิเศษ เอกศิริ. (2540). **รูปแบบการจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี**. สารนิพนธ์ส่งเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สิทธิเดช อุจจเสน.(2540). **การลดอุบัติเหตุบนทางหลวง**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สาธิต เพชรน้อย. (2549). **การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์**. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- เสนาะ ดิยาวี. (2543). **หลักการบริหาร**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สมยศ เชื้อไทย. (2530). การกระทำทางปกครอง, **วารสารนิติศาสตร์**, ปีที่ 17(ฉบับที่ 3),
หน้า 57.

สมศักดิ์ บุญถม. (2541). **ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร**.
วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สรประเวท กระจ่างคันธมาตร. (2540). **แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลด
อุบัติเหตุทางถนน**. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต,
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

อารี พันธุ์มณี. (2546). **จิตวิทยาสร้างสรรค์การเรียนรู้การสอน**. กรุงเทพฯ : ไบโหม
เอ็ดดิเคท.

Bolles, R. C. **Theory of motivation**. New York : Harper & Row. 1967.

Cherrington, D. J. **Organizational behavior: The management of individual and
organizational performance**. 2nd ed.. Boston: Allyn and Bacon. 1994.

Daft, R. L.. **Management**. 5th ed.. New York : Harcourt College. 2000.

Dubrin, A. J., & Ireland, R. D. **Management & organization**. 2nd ed.. Cincinnati, OH
: South Western. 1993.

Griffin, R. W.. **Management**. 6th ed.. New York : Houghton Mifflin Company. 1999.

Luthans, F.. **Organizational behavior**. Singapore: McGraw-Hill. 1992.

Maslow, A. H. **Motivation and personality**. 2nd ed.. New York : Harper & Row. 1954.

Vroom, V. H. **Work and motivation**. England: Penguin. 1995.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ <http://statistic.police.go.th/>

กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ <http://www.cm-trafficpolice.com/>

ภาคผนวก 1

สรุปประเด็นความคิดเห็นของตำรวจจราจรจากการสัมมนาการรับฟังความคิดเห็นเพื่อระดมสมองเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในประเด็นของปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไขเพื่อการเสริมสร้างความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การบริหารงานงานจราจร การควบคุมอุบัติเหตุและการดำเนินคดีด้านการจราจร ครั้งที่ 1

1. ปัจจัยเอื้อต่อการเสริมสร้างความมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

1.1 5Es

1.1.1 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ต้องการให้มีการกวาดล้างวินัยจราจรตามมาตรการ 3 ม. 2ข. 1ร. และให้มีมาตรฐานเดียวกัน เช่น ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในอัตราโทษปรับต้องมีมาตรฐานเดียวกัน ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจัง และต่อเนื่อง ควรนำการตัดแต้มผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรมาใช้ให้เป็นรูปธรรม และมีการใช้กฎหมายจราจรตามที่บัญญัติไว้ได้อย่างถูกต้อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความยุติธรรม

ตลอดจนมีการแนะนำ ให้ความรู้กฎหมายจราจรให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ทราบ และพยายามสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนให้มีความใจไม่เห็นแก่ตัวเอง

1.1.2 ด้านวิศวกรรมจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ต้องการให้มีการปรับปรุงสภาพพื้นผิวการจราจรที่เป็นปัญหา เช่น แคมป์ ควรให้ศูนย์ควบคุมการจราจรควรอยู่และเป็นการบริหารของศูนย์การจราจรโดยตรง ไม่ใช่อยู่หน่วยงานอื่น ควรมีการนำสัญญาณไฟจราจรแบบตัวเลขวิ่งมาใช้ เพื่อลดความเครียด และลดอุบัติเหตุ

ตลอดจนมีการนำกล้องวงจรปิดมาใช้ในทุกทางแยก เพื่อที่จะบันทึกผู้กระทำความผิดเชื่อมโยงไปสู่การออกหมายจับ และออนไลน์ไปที่สำนักงานขนส่ง

1.1.3 ด้านการใช้ความรู้/การมีส่วนร่วม

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ควรให้มีการให้ความรู้ (อบรม) เกี่ยวกับวินัยการจราจรแก่ประชาชนในพื้นที่โดยการร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น และควรบรรจุกฎระเบียบการใช้รถ

ใช้ถนน ให้อยู่ในหลักสูตรการเรียนการสอนทุกระดับชั้น ตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงระดับอุดมศึกษา โดยการสอนเน้นการปฏิบัติจริงควบคู่ไปกับทฤษฎี

1.1.4 ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ควรนำผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และและการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ และควรมีการซ่อมแผนในการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ อย่างสม่ำเสมอ

1.1.5 ด้านการประเมินผล

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ควรมีช่องทางให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้เสนอแนะแนวทางการในด้านการจราจร เพื่อจะได้นำข้อเสนอแนะจากประชาชนมาทำการปรับปรุงและแก้ไขด้านการจราจรตลอดจน มีการประเมินผลร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ แขวงทางหลวง เทศบาล โรงพยาบาล ในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

2 สิ่งที่เจ้าหน้าที่สามารถทำได้ทันที ในการเสริมสร้างควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ เห็นว่า ควรมีการให้ความรู้ การอบรมอาสาสมัครจราจร การประชาสัมพันธ์หน่วยงานของตำรวจ โดยเฉพาะตำรวจจราจรให้กับประชาชนทราบเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร การให้ความรู้ ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชนทั่วไป การบังคับใช้กฎหมาย โดยให้กฎหมายจราจรมีสภาพบังคับโดยเด็ดขาดตลอดจนการใช้ดุลยพินิจตามความเหมาะสม

3 สิ่งที่เจ้าหน้าที่ต้องใช้ระยะเวลา ต้องอาศัยเครือข่าย หรือปัจจัยเกื้อหนุนอื่นๆ เพื่อให้เกิดควมมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ เห็นว่า เรื่องของงบประมาณการสนับสนุนการปฏิบัติงาน มีความสำคัญที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ การสร้างจิตสำนึก วินัย การให้การศึกษากฎหมายจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน มีการนำหลักธรรมทางพุทธศาสนา มาช่วยขัดเกลาจิตใจเกี่ยวกับวินัยจราจรกับผู้ใช้รถใช้ถนน การสร้างเครือข่ายกับองค์กรในท้องถิ่น โดยอาศัยเครือข่ายเหล่านี้เป็นการสร้างความเข้าใจในการลดอุบัติเหตุ อุบัติภัยทางถนนแก่ประชาชน การอบรมให้ความรู้ ความเข้าใจแก่เยาวชนในสถานศึกษา เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน กฎหมายจราจร

4 สิ่งที่เจ้าหน้าที่คิดว่าเป็นปัญหาและอุปสรรคในการลดทอนประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

เจ้าหน้าที่ เห็นว่า ลักษณะนิสัยของการขับขี่ พฤติกรรมเคยชินในการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เช่น ความดีกคะนอง ความเห็นแก่ตัว ของผู้ใช้รถใช้ถนน และกระบวนการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่ทำได้ง่าย เมื่อตำรวจยึดใบขับขี่มาแล้ว ผู้ขับขี่ไปแจ้งหายเพื่อทำใบอนุญาตขับขี่ใหม่ได้ ไม่มีฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดที่เชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านจราจร

5 ข้อเสนอแนะของเจ้าหน้าที่ในด้านการจราจรที่มีต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ควรเพิ่มอัตราโทษปรับ เพราะเมื่อปรับแพงผู้ขับขี่จะกลัวมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุ มีการปรับปรุงการขนส่งมวลชนไว้รองรับในอนาคตอย่างจริงจัง เช่น รถไฟฟ้า รถเมล์ จุติรับส่งผู้โดยสาร ตลอดจนปรับปรุงระบบการทำงานการประสานงานระหว่างผู้ปฏิบัติงาน (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) กับศูนย์ควบคุมสัญญาณไฟ เพื่อความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงสวัสดิการของเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างเหมาะสม เพื่อสร้างขวัญกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน และเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ ของเจ้าหน้าที่ เช่น เสื้อสะท้อนแสง วิทยุสื่อสาร พาหนะที่ดี อุปกรณ์ส่องสว่าง ตลอดจนจัดสรรบุคลากรในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับปริมาณงาน

สรุปประเด็นโดยย่อจากการจัดการสัมมนาเรื่อง สัมมนาระดมความคิดเห็นจากตำรวจและประชาชนในภาคส่วนต่าง ๆ ในการอำนวยความสะดวกของตำรวจให้กับประชาชนในด้านการจราจร ครั้งที่ 2

ผู้เข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และประชาชนในภาคส่วนต่าง ๆ เช่น ศาล อัยการ พนักงานคุมประพฤติและสถานพินิจ เจ้าหน้าที่เทศบาลนครเชียงใหม่ เจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และประชาชนทั่วไป ได้ข้อคิดเห็นและแนวทางแก้ไขในการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนด้านการจราจร แบ่งเป็นด้าน ๆ ดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องการจราจรมุ่งเฉพาะการเข้มงวดฐานความผิดที่เป็นการผิดระเบียบ เช่น การตรวจการพกพาใบอนุญาตขับขี่ การต่อทะเบียนรถ เป็นต้น แต่การกระทำที่เป็นฐานความผิดที่เป็นการก่ออันตรายและความประมาท เช่น การขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากำหนด การแข่งในที่คับขัน การไม่หยุดรถตาม

สัญญาณไฟจราจร การขับขี่หวาดเสียว การขับขี่ภายใต้การใช้สารเสพติดและสิ่งมีนเมา ซึ่งฐานความผิดหลังมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายแต่เจ้าหน้าที่ไม่ได้ใช้ความพยายามในการกวดขันแต่อย่างใด จึงเป็นสาเหตุของความไม่มีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกในด้านการจราจร ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

เสนอให้มีการเพิ่มอุปกรณ์และเทคโนโลยี ตามจุดแยกที่มีเพิ่มมากขึ้น การติดกล้องตรวจจับความเร็ว กล้องวงจรปิดตามจุดสำคัญ จะช่วยลดการกระทำความผิดด้านการจราจร ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ให้มากขึ้นตามอัตราส่วนต่อประชาชนในแต่ละพื้นที่ ควรลดค่าสินบนนำจับความผิดที่เป็นความผิดด้านกฎระเบียบ แต่เพิ่มสินบนนำจับความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตราย มี การนำมาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการพักใบอนุญาตใบขับขี่ การอบรมผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำความผิดอย่างเคร่งครัดและเข้มงวด

2. การใช้ดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ย่อมเป็นช่องทางในการทุจริตและการหาผลประโยชน์จากการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งยังเป็นการสร้างความไม่ไว้วางใจให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

มีการเสนอให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติไม่เป็นไปตามกฎหมาย เมื่อมีการร้องเรียนไปยังหน่วยงานต้นสังกัดได้ จากประชาชน เมื่อทำการตรวจสอบแล้วกระทำความผิดจริง ควรใช้มาตรการลงโทษขั้นเด็ดขาด เพื่อป้องกันการแสวงหาผลประโยชน์จากผู้กระทำความผิด ควรใช้มาตรการโทษขั้นต่ำและขั้นสูงสุดที่ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกใช้ดุลยพินิจ ควรมีขั้นตอนในการชำระค่าปรับที่ยุ้งยากมากขึ้น และมีระยะเวลาที่จะเพิ่มอัตราโทษตามวันที่ไม่ได้ไปชำระค่าปรับ ทำให้ผู้ที่กระทำความผิดยับยั้งชั่งใจในการกระทำความผิด นอกจากเป็นเหตุสุดวิสัยจริงๆ ที่ไม่ใช่อุบัติเหตุ ให้บังคับใช้กฎหมายกับเจ้าหน้าที่ให้ประชาชนไปเสียค่าปรับที่สถานีตำรวจเท่านั้น เพื่อให้เกิดมาตรฐานในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ รัฐควรจัดสวัสดิการให้เจ้าหน้าที่ลดปัญหาปัญหาการทุจริต และต้องสร้างความอึดอัด ไม่สะดวก ความลำบากในระดับที่ยอมรับได้แก่ผู้กระทำความผิด เมื่อกระทำความผิดด้านการจราจร เพื่อให้เกิดความหลาบจำ เช่น เมื่อกระทำความผิด ต้องให้หยุดรถ 2-3 ชั่วโมง การเสียค่าปรับให้ไปชำระที่สถานีตำรวจเท่านั้น ถ้าไม่ไปตามกำหนดให้เพิ่มโทษปรับเป็นรายวัน

3. ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่จะรู้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดการจราจรหากแต่เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเกือบทั้งหมดจะไม่มีความรู้เรื่องกระบวนการในการพิจารณาคดีเลย จากมูลเหตุดังกล่าวในมุมมองของผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถคิดได้ว่าอาจเป็นช่องทางในการเรียกร้องผลประโยชน์จากเจ้าหน้าที่ หรือการดำเนินการในกระบวนการเอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ซึ่งไม่ได้ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

เสนอให้มีการเรียนในชั้นเรียนตั้งแต่ระดับมัธยม เพื่อเพิ่มความรู้การใช้รถใช้ถนน ด้านกฎหมายจราจร การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ขององค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยกันให้ความรู้แก่ประชาชนเข้าใจและรู้ได้ในสภาวะที่ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการให้ความรู้หลังจากประชาชนเกิดอุบัติเหตุ มักมีอคติ ต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ ควรกำหนดกรอบระยะเวลาในการพิจารณาคดีขึ้นมา (ในระดับสถานี) เพื่อใช้ในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ และพนักงานสอบสวนต้องชี้แจงขั้นตอนของการดำเนินคดีแก่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายในกรณีเกิดอุบัติเหตุ

4. งานวิศวกรรมจราจรเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการป้องกันและการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ จะมีแนวทางในการบูรณาการการทำงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดูแลรักษาพื้นผิวการจราจรและสัญญาณการจราจร ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

เสนอให้มีมาตรการลงโทษให้หนักขึ้นในกรณีไม่ดำเนินการให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด เสนอให้หน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายจราจรควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลแก่หน่วยงานวิศวกรรมจราจร เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสถิติต่างๆ เกี่ยวกับงานด้านจราจร เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น และพบว่างานวิศวกรรมจราจรเป็นสาเหตุ ให้เจ้าหน้าที่แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบรีบแก้ไขทันที และควรมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานด้านวิศวกรรมจราจรและเจ้าหน้าที่ ทำการตรวจสอบว่าจุดใดมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย วิเคราะห์ถึงสาเหตุว่าเกิดจากผิวจราจรหรือผิวสภาพพื้นที่ดังกล่าวเป็นจุดอับในการมองเห็น เพื่อนำมาแก้ไขต่อไป

5. เมื่อเกิดอุบัติเหตุซึ่งมีความเสียหายต่อร่างกายและชีวิต การให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินทั้งในภาคส่วนของรัฐและองค์กรเอกชนในปัจจุบันมีข้อจำกัดหรืออุปสรรคใด ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

มีการเสนอให้มีการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อขอเส้นทางในการเข้าถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว เพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดจากอุบัติเหตุ และจัดการประชุมสัมมนา เพื่อรับทราบปัญหา อุปสรรค แล้วหาทางแก้ไขเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

6. บทลงโทษสำหรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไม่มีความรุนแรงหรือมีต้นทุนสูงพอที่จะยับยั้งการละเมิดกฎหมาย เช่น ค่าปรับต่ำเกินไป (ออกกฎหมายในระยะแรกอาจจะนานเกินกว่า 30 ปีค่าปรับยังสูงแต่ในปัจจุบันเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้ค่าปรับที่แท้จริงต่ำ) จึงทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนยอมจ่ายค่าปรับเพื่อแลกกับการกระทำความผิด แต่หากมีการปรับเป็นการกระทำอย่างอื่นที่ไม่อยู่ในรูปตัวเงิน เช่น การบำเพ็ญประโยชน์ต่อสาธารณะตามระยะเวลาที่กำหนด และหากกระทำผิดซ้ำก็เพิ่มระยะเวลาในการทำกิจกรรม ซึ่งจะเป็นการเพิ่มต้นทุนค่าเสียโอกาสในการกระทำความผิด ซึ่งสามารถป้องปรามการกระทำความผิดได้ ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

เสนอให้มีหน่วยงานหรือองค์กรเฉพาะมารับผิดชอบที่ไม่ใช่ สตช. ไม่เช่นนั้นจะมีคดีได้มีการเสนอให้ศาลเป็นผู้ตัดสินในการสั่งให้บำเพ็ญประโยชน์ มีการเสนอให้จ่ายค่าปรับเพิ่มเมื่อมีการกระทำผิดซ้ำของผู้กระทำความผิด ไม่มีกฎหมายที่เข้มงวดพอที่จะให้ผู้มีคุณอุปถัมภ์ภักดิ์ที่จะกระทำความผิด ตลอดจนมีการเสนอแนะให้นำโทษอย่างอื่นมาใช้แทนการจ่ายค่าปรับ เช่น การคุมประพฤติ และให้มีการใช้โทษควบคู่กับการเปรียบเทียบปรับ ควรเป็นการบังคับใช้กฎหมายให้ผู้กระทำความผิดเกิดความหลาบจำ ไม่กระทำความผิดอีก และเป็นการแก้ไขปัญหาเรื่องรายได้ของประชาชนในแต่ละพื้นที่ที่จะนำมาใช้อ้างอิงการลดค่าปรับกับผู้ที่มีรายได้น้อย

7. การศึกษาเป็นพื้นฐานสำคัญของการสร้างความรู้ความเข้าใจการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ท่านคิดว่าแนวทางดังกล่าวเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการอย่างไร (Education) ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

เสนอให้มีการเพิ่มบทเรียนหรือหัวข้อการเรียนในระดับมัธยม อุดมศึกษา ให้เป็นความรู้พื้นฐานของทุกคน ไม่เฉพาะผู้ที่สนใจ แต่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต การประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจในกระบวนการดำเนินการเมื่อกระทำความผิดการจราจร ของพนักงานเจ้าหน้าที่แก่ประชาชนทั่วไป มีการเสนอให้มีหน่วยงานรับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องความรู้ด้านการจราจร พร้อมกับมีการประเมินผลอย่างเป็นรูปธรรม

8. กระบวนการลงโทษภายหลังคำพิพากษามีประสิทธิภาพในการลดการกระทำ ความผิดซ้ำในคดีจราจรมากขึ้นเพียงใด หากไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอท่านคิดว่าอะไร เป็นสาเหตุและควรมีแนวทางแก้ไขอย่างไร ข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไข ของ ผู้เข้าร่วมสัมมนา

มีการเสนอให้ลดระยะเวลาในการดำเนินคดี เพราะปัจจุบันระยะเวลาดำเนินคดีใช้ระยะเวลา นานพอสมควร เสนอให้กระบวนการหลังคำพิพากษามีการควบคุมอย่างเข้มงวด เพราะ ผู้กระทำผิดกลับมากระทำผิดซ้ำอีก ควรมีการเพิ่มโทษหรือให้ทำงานสาธารณะประโยชน์มากขึ้น และเสนอให้ปรับในอัตราโทษสูงสุดหากผู้กระทำความผิดอยู่ในระหว่างต้องโทษ

9. ข้อเสนอแนะอื่นๆ ในการเสริมสร้างความมีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก ด้านการจราจร ของผู้เข้าร่วมสัมมนา

เสนอให้มีการร่วมมือกันระหว่างในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ประชาชน และ เอกชนในการตรวจสอบการทำงาน ถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกันเพื่อป้องกันการทุจริต อีกทั้งยัง เพิ่มประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร เช่น ร่วมมือกับประชาชนใน การตรวจจับกวดขันวินัยจราจรและมีการจัดตั้งจุดตรวจและจัดเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ ตลอดเวลา 24 ชั่วโมงในจุดเสี่ยง เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด

รูปภาพจากการการสัมมนาครั้งที่ 1



รูปภาพจากการจัดการสัมมนาครั้ง 2



ภาคผนวก 2

แบบสอบถาม ครั้งที่ 1

โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร”

(แบบสอบถามสำหรับตำรวจจราจร)

คำชี้แจงเกี่ยวกับแบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร ซึ่งผลการวิจัยที่ได้ในครั้งนี้จะนำไปวิเคราะห์ วางแผนในด้านการลดอุบัติเหตุ และอำนวยความสะดวกในกับประชาชนในด้านการจราจร

การตอบแบบสอบถามขอให้ท่านตอบตามความคิดเห็นของท่านและความรู้สึกของท่านมากที่สุดโดยไม่ต้องลงชื่อตนเอง คณะวิจัยจะเก็บข้อมูลของท่านเป็นความลับ ผลการวิจัยที่ได้จะไม่มีผลต่อการตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด โดยข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะนำไปใช้เพื่อประกอบการวิจัยเท่านั้น

โดยแบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นในด้านขวัญและกำลังใจในการทำงาน

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ตอนที่ 4 แบบสอบถามด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร

ตอนที่ 5 แบบสอบถามด้านการดำเนินคดีด้านจราจร

นิยามศัพท์

ยุทธศาสตร์ 5Es คือ แผนยุทธศาสตร์จราจร 5 ด้าน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
2. ยุทธศาสตร์วิศวกรรมจราจร (Engineering)
3. การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)

4. บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service)
5. การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information)

ขอความอนุเคราะห์ทุกท่าน โปรดตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและให้ครบทุกข้อ โดยถือว่าคำตอบของท่านเป็นความลับและไม่มีผลประการใดต่อตัวผู้ตอบแบบสอบถาม

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณที่ท่านให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดกรอกข้อความในช่องว่าง หรือทำเครื่องหมาย ลงใน ที่ตรงกับความเป็นจริง

1. เพศ

1) ชาย

2) หญิง

2. อายุ ปี

3. ระดับการศึกษา

1) ประถมศึกษา

2) มัธยมศึกษาตอนต้นหรือ

เทียบเท่า

3) มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า

4) อนุปริญญา/ ปวส.

5) ปริญญาตรี

6) สูงกว่าปริญญาตรี

7) อื่นๆ (โปรดระบุ).....

4. สถานภาพสมรส

1) โสด

2) สมรส

3) หย่าร้าง / แยกกันอยู่

4) หม้าย

5. รายได้ต่อเดือน (รวมเบี้ยเลี้ยง, สวัสดิการ, เงินเพิ่มพิเศษต่างๆนอกเหนือจากเงินเดือน)

1) ต่ำกว่า 10,000 บาท

1) 10,000 – 20,000 บาท

3) 20,001 – 30,000 บาท

4) 30,001 – 40,000 บาท

5) 40,001 – 50,000 บาท

6) มากกว่า 50,000 บาท

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
17. ท่านมีสถานที่ในการทำงานที่แน่นอน และมีความเหมาะสม					
18. มีวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือในการปฏิบัติงานจราจรอย่างเพียงพอ					
19. มีวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือที่ทันสมัย พร้อมทั้งมีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ					
20. ผู้บังคับบัญชาของท่านบริหารงานด้วยความบริสุทธิ์ ยุติธรรม					
21. ท่านมีความสัมพันธ์อันดีกับผู้บังคับบัญชา ผู้ใต้บังคับบัญชา และเพื่อนร่วมงาน					
22. งานด้านจราจรมีความน่าสนใจ และความมั่นคงในชีวิต					
23. งานจราจรเป็นงานที่มีเกียรติและมีศักดิ์ศรี					
24. ท่านมีโอกาสได้รับผิดชอบ และมีโอกาสได้ตัดสินใจในงานใหม่ๆ					
25. ท่านได้มีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นด้านการทำงานในหน่วยงานเป็นประจำ					
26. ท่านปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายได้อย่างสำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดี					
27. งานที่ท่านได้รับมอบหมายสามารถทำให้สำเร็จลุล่วงได้โดยลำพัง					
28. งานจราจรเป็นงานที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและสุขภาพ					
29. หน่วยงานท่านมีการตรวจสุขภาพเป็นประจำและต่อเนื่อง					
30. ผลตอบแทนที่ได้รับ อาทิ เงินเดือน เงินประจำตำแหน่ง หรือรายได้อื่นๆ เพียงพอต่อการครองชีพ					
31. ได้รับสวัสดิการ เช่น ที่พัก ค่ารักษาพยาบาล ค่าเล่าเรียนบุตร วันหยุดประจำปีอย่างเหมาะสม					
32. ได้รับเงินเบิกจ่ายตามสิทธิด้วยความรวดเร็ว					
33. มีการยกย่องและชมเชย หรือประกาศเกียรติคุณจากหน่วยงานเมื่อบุคลากรมีผลงานดีเด่น หรือทำความดีเป็นประโยชน์ต่อสังคม					
34. งานด้านจราจรมีความก้าวหน้าในอาชีพและสามารถเลื่อนขั้นตำแหน่งได้					
35. ท่านรู้สึกภูมิใจในหน้าที่ของตำรวจจราจรที่ได้อำนวยความสะดวกการจราจร และลดอุบัติเหตุ					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
36. เพื่อนร่วมงานให้ความเชื่อถือศรัทธาท่าน					
37. งานจราจรที่ท่านรับผิดชอบอยู่ได้รับการยอมรับจากประชาชน					
38. ท่านมีความสุขกับงานที่ท่านทำในปัจจุบัน					

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อยุทธศาสตร์

5Es

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด ที่มีต่อแผนยุทธศาสตร์ 5Es ซึ่งได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement), /วิศวกรรมจราจร (Engineering), การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation), บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service), การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การบังคับใช้กฎหมายจราจร					
39. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย มีส่วนช่วยลดความรุนแรงและความเสียหายของอุบัติเหตุ					
40. การตรวจจับผู้ขับรถขณะมีเมาสูราหรือของเมาเป็นประจำ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ					
41. การจับปรับผู้ขับขี่ด้วยความประมาทมีส่วนลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
42. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ตัดแปลงสภาพรถ หรืออุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ					
43. การตรวจจับผู้ไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัวมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ					
44. การตรวจจับผู้ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยช่วยลดความรุนแรงและเสียหายจาก					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การเกิดอุบัติเหตุ					
45. การตรวจจับผู้ขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดเป็นการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ					
46. การตรวจจับกรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ					
วิศวกรรมจราจร					
47. สภาพพื้นผิวจราจรในปัจจุบันมีความเรียบร้อยปลอดภัยต่อการจราจร					
48. จำนวนถนนมีความเพียงพอต่อจำนวนยานพาหนะ					
49. ช่องการจราจรมีความกว้างที่เพียงพอต่อการสัญจรของรถ					
50. บ้ายเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ ที่มีความชัดเจน มองเห็นได้ง่าย					
51. สัญญาณไฟจราจรตามแยกต่างๆ ที่ใช้งานได้เป็นปกติสม่ำเสมอ					
52. ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยก ต่าง ๆ					
53. สัญญาณไฟจราจรมีการจัดจังหวะเวลาที่เหมาะสมกับปริมาณรถตามบริเวณทางแยก					
54. ความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในชั่วโมงเร่งด่วน					
55. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ					
56. ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนนมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ					
57. กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร					
การให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม					
58. การจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน / สถานศึกษา ช่วยสร้างวินัยการจราจร					
59. การให้ประชาชนมีส่วนร่วมและเป็นผู้ช่วยเหลืองานจราจรในรูปแบบต่างๆ เช่น อาสาสมัครจราจร ช่วยแบ่งเบาการทำงานของตำรวจจราจร					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
60. การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก					
61. การดำเนินการจัดทำโครงการรณรงค์จัดระเบียบการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุตามท้องถนน มีความเหมาะสม					
62. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงงานด้านต่างๆของตำรวจจราจร เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่					
63. การแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้าเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ					
64. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุ					
65. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ช่วยลดการละเมิดกฎหมาย					
66. การประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานของรัฐทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อสร้างวินัยการจราจร					
บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน					
67. การประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ					
68. การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ					
69. รถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น					
70. ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ช่วยลดความ					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
สูญเสียในชีวิตและร่างกาย					
71. ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บ					
การประเมินผล					
72. การมีส่วนร่วมในการวางแผนงานจราจรในหน่วยงานของท่าน ทำให้การดำเนินการจราจร เป็นการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ					
73. การทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอ ช่วยในการปรับปรุง เปลี่ยน การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์					
74. การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร เพื่อการปรับปรุงหน้าที่การทำงานของตำรวจจราจร					
75. การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร มีส่วนในการสร้างวินัยจราจร และลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุ					

ตอนที่ 4 แบบสอบถามด้านการควบคุมอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ปฏิบัติมากที่สุด ในแนวทางการปฏิบัติงานของท่าน และให้ ระดับคะแนนในช่องการกวดขันโดยมีระดับคะแนนตั้งแต่ 1- 5 ดังนี้

ระดับ 5	หมายถึง	ทำทุกครั้ง
ระดับ 4	หมายถึง	ทำบ่อยครั้ง
ระดับ 3	หมายถึง	ทำเป็นบางครั้ง
ระดับ 2	หมายถึง	ทำนานๆครั้ง
ระดับ 1	หมายถึง	ไม่ปฏิบัติเพราะเห็นว่าไม่เกิดอันตราย

ตัวอย่างเช่น 1). ท่านมีการกวดขันวินัยจราจรกรณีไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว ซึ่งทำเป็นประจำทุกครั้งที่ตรวจ และส่วนใหญ่ท่านใช้วิธีการ **ตักเตือน** ผู้กระทำผิด

2). ท่านไม่ค่อยกวาดชั้นการขับขี่รถบนทางเท้า คือทำเป็น**บางครั้ง**เท่านั้น และหากท่านได้พบการกระทำผิดกรณีนี้ส่วนใหญ่ท่านได้ใช้วิธีการ**ปรับ**ผู้กระทำผิด เพราะฉะนั้นการลงระดับคะแนน และการทำเครื่องหมาย ✓ ของท่านจะเป็นดังนี้ คือ

รายละเอียด	การกวาดชั้น					วิธีปฏิบัติเมื่อท่านพบเจอ			
						ตัด เดือน	ปรับ	ยึดใบขับขี่ / ตัด คะแนน	อื่นๆ เช่น อบรมผู้ขับขี่ ทดสอบผู้ขับ ขี่ หรือสั่งพัก ใบอนุญาต ขับขี่
	5	4	3	2	1				
1. ท่านกวาดชั้นวินัยจราจรกรณีไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัว	✓					✓			
2. ท่านกวาดชั้นกรณีขับขี่รถบนทางเท้า			✓				✓		

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ปฏิบัติมากที่สุดในแนวทางการปฏิบัติงานของท่าน และให้ ระดับคะแนนในช่องการกวาดชั้นโดยมีระดับคะแนนตั้งแต่ 1- 5 ดังนี้

รายละเอียด	การกวาดชั้น					วิธีปฏิบัติเมื่อท่านพบเจอ			
						ตัด เดือน	ปรับ	ยึด ใบขับขี่ / ตัด คะแนน	อื่นๆ เช่น อบรมผู้ขับขี่ ทดสอบผู้ขับ ขี่ หรือสั่ง พัก ใบอนุญาต ขับขี่
	5	4	3	2	1				
76. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีไม่นำ									

รายละเอียด	การกวาดชั้น					วิธีปฏิบัติเมื่อท่านพบเจอ			
						ตัก เดือน	ปรับ	ยึด ใบขับขี่ / ตัด คะแนน	อื่นๆ เช่น อบรมผู้ขับขี่ ทดสอบผู้ขับ ขี่ หรือสั่ง พัก ใบอนุญาต ขับขี่
	5	4	3	2	1				
ใบอนุญาตขับขี่ติดตัว									
77. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีตัดแปลง สภาพรถ									
78. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีรถเสียง ดังและตรวจควันดำ									
79. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีไม่ติดแผ่น ป้ายทะเบียนหรือติดแผ่นป้ายทะเบียน ที่ผิดกฎหมาย									
80. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีสวม หมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย									
81. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีขับรถผิด ช่องทางจราจร									
82. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีขับรถ ขณะมีเมาสุราหรือของเมา									
83. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีจอดรถใน ที่ห้ามจอดหรือจอดรถกีดขวาง การจราจร									
84. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีไม่หยุดรถ หลังเส้นให้หยุด									
85. ท่านกวาดชั้นผู้ขับขี่กรณีขับรถเร็ว									

รายละเอียด	การกวดขัน					วิธีปฏิบัติเมื่อท่านพบเจอ			
						ตัก เตือน	ปรับ	ยึด ใบขับขี่ / ตัด คะแนน	อื่นๆ เช่น อบรมผู้ขับขี่ ทดสอบผู้ขับ ขี่ หรือสั่ง พัก ใบอนุญาต ขับขี่
	5	4	3	2	1				
เกินกว่ากฎหมายกำหนด									
86. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถโดยประมาท									
87. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด”									
88. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถโดยสารบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา									
89. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถบรรทุกสิ่งของเกินอัตรา									
90. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีกัลบรถหรือเลี้ยวในห้ามกัลบรถในที่ห้าม									
91. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสี่ยงสัญญาณไซเรน โดยไม่รับอนุญาต									
92. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ โดยไม่มีไฟสัญญาณสีแดง หรือธงสีแดง									

รายละเอียด	การกวดขัน					วิธีปฏิบัติเมื่อท่านพบเจอ			
						ตัก เตือน	ปรับ	ยึด ใบขับขี่ / ตัด คะแนน	อื่นๆ เช่น อบรมผู้ขับขี่ ทดสอบผู้ขับ ขี่ หรือสั่ง พัก ใบอนุญาต ขับขี่
	5	4	3	2	1				
93. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถที่ฝ่าฝืนสัญญาณมือ หรือสัญญาณนกหวีดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร									
94. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีรถที่ขับช้าแต่ขับชิดขวา									
95. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีผู้ขับขี่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องจราจร หรือแซงขึ้นหน้า โดยไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ									
96. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับรถประมาท นำหวาดเสียว									
97. ท่านกวดขันผู้ขับขี่ที่ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร									
98. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีขับแข่งในที่มืดมอก ผุ่น ควัน จนทำให้ไม่อาจมองเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร									
99. ท่านกวดขันผู้ขับขี่กรณีจอดรถในที่ห้ามจอด									

ตอนที่ 5 แบบสอบถามด้านการดำเนินคดีด้านจราจร

คำชี้แจง กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

รายละเอียด	ระดับความความคิดเห็น				
	มาก	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
100. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสุภาพและมีการวางตัวเหมาะสม					
101. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่					
102. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีน้ำใจช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน					
103. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่แสวงหาประโยชน์จากประชาชน					
104. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ กวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ					
105. เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอาภิลสินจ้างตอบแทน					
106. เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน					
107. ท่านคิดว่าการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตได้					
108. การดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยกระบวนการจับกุม ปรับหรือส่งฟ้องต่อศาลในปัจจุบัน ควรได้รับการแก้ไขให้เหมาะสม เช่น การออกใบสั่ง การชำระค่าปรับ และวิธีพิจารณาความในศาล					
109. ความผิดจราจรร้ายแรงควรมีวิธีดำเนินการและการลงโทษต่อผู้กระทำความผิดที่แตกต่างจากความผิดจราจรเล็กน้อยทั่วไป					

รายละเอียด	ระดับความความคิดเห็น				
	มาก	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
110. ความผิดจราจรร้ายแรง ควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาลเพื่อให้ศาลลงโทษให้เกิดความยุติธรรมเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิด ผลแห่งการกระทำ และตัวผู้กระทำผิด					
111. ไม่ควรมีการควบคุม หรือขังผู้กระทำผิดกฎจราจร เพราะผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย เว้นแต่จะเชื่อว่าผู้กระทำผิดจะหลบหนี					
112. ความผิดจราจรทั้งหลาย ผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย จึงควรพิจารณาลงโทษ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเป็นหลัก และอาจจะลงโทษจำคุก หรือปรับ ได้อีกตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด					
113. การสั่งให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมการจราจร จะช่วยแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดได้					

**โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงาน
ตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร”
(แบบสอบถามสำหรับประชาชนผู้รถใช้ถนน)**

คำชี้แจงเกี่ยวกับแบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร ซึ่งผลการวิจัยที่ได้ในครั้งนี้จะนำไปวิเคราะห์ วางแผนในด้านการลดอุบัติเหตุ และอำนวยความสะดวกในกับประชาชนในด้านการจราจร

การตอบแบบสอบถามขอให้ท่านตอบตามความคิดเห็นของท่านและความรู้สึกของท่านมากที่สุดโดยไม่ต้องลงชื่อตนเอง คณะวิจัยจะเก็บข้อมูลของท่านเป็นความลับ ผลการวิจัยที่ได้จะไม่มีผลต่อการตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด โดยข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะนำไปใช้เพื่อประกอบการวิจัยเท่านั้น

โดยแบบสอบถามมีทั้งหมด 3 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามด้านความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน

ตอนที่ 3 ด้านความคาดหวังในความเสมอภาคของการดำเนินคดีด้านการจราจร

นิยามศัพท์

ยุทธศาสตร์ 5Es คือ แผนยุทธศาสตร์จราจร 5 ด้าน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

6. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
7. ยุทธศาสตร์วิศวกรรมจราจร (Engineering)
8. การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation)
9. บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service)
10. การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information)

7. พาหนะที่ท่านใช้ในการเดินทางเป็นประจำ

- 1) รถจักรยานยนต์
- 2) รถจักรยานยนต์
- 3) รถยนต์ส่วนตัว
- 4) รถยนต์สี่ล้อแดง
- 5) รถตุ๊ก ตุ๊ก
- 6) แท็กซี่มอเตอร์
- 7) รถขนส่งมวลชนของเทศบาล

8. ที่พักอาศัยของท่านในปัจจุบันอยู่ในเขตใด

- 1) เทศบาลนครเชียงใหม่
- 2) อำเภอเมืองเชียงใหม่
- 3) อำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่
- 4) อื่นๆ(โปรดระบุ).....

**ตอนที่ 2 ด้านความพึงพอใจของผู้ใช้ถนนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
ที่มีผลต่อการลดอุบัติเหตุ**

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อที่จะช่วยลดอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามแผนยุทธศาสตร์ 5Es ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement), /วิศวกรรมจราจร (Engineering), การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, public relation & participation), บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical service), การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and information) ที่ส่งผลต่อความมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจราจรในการลดอุบัติเหตุ

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การบังคับใช้กฎหมายจราจร					
9. การกวดขันการจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					
10. การกวดขันการจับกุมผู้ขับรถยนต์มีเมาสุราหรือของเมาช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
11. การกวดขันการจับกุมผู้ขับขี่รถด้วยความประมาทช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					
12. การกวดขันการจับกุมผู้ดัดแปลงสภาพรถ หรืออุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					
13. การกวดขันการจับกุมผู้ไม่นำใบอนุญาตขับขี่ติดตัวช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					
14. การกวดขันการจับกุมผู้ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					
15. การกวดขันการจับกุมผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					
16. การกวดขันการจับกุมผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น					
วิศวกรรมจราจร					
17. สภาพพื้นผิวจราจรในปัจจุบันมีความเรียบปลอดภัยต่อการจราจร					
18. จำนวนถนนมีความเพียงพอต่อจำนวนยานพาหนะ					
19. ช่องการจราจรมีความกว้างที่เพียงพอ					
20. ป้ายเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ ที่มีความชัดเจน มองเห็นได้ง่าย					
21. สัญญาณไฟจราจรตามแยกต่างๆ ที่ใช้งานได้เป็นปกติสม่ำเสมอ					
22. ความชัดเจนมองเห็นได้ง่ายของไฟสัญญาณจราจรตามแยกต่าง ๆ					
23. สัญญาณไฟจราจรมีการจัดจังหวะเวลาที่เหมาะสมกับปริมาณรถตามบริเวณทางแยก					
24. ความประสานสอดคล้องกันของสัญญาณไฟบริเวณแยกที่ใกล้เคียงกัน ทำให้การจราจรคล่องตัวในช่วงโมงเร่งด่วน					
25. การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพิ่มตามปากซอย หรือตามแยกที่มีรถเข้าออกมาก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
26. ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนนมีส่วนลดการเกิดอุบัติเหตุ					
27. กล้องวงจรปิดตามแยกต่างๆ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ในการควบคุมการเคลื่อนตัวของจราจร					
การให้ความรู้/ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม					
28. การจัดอบรมและให้ความรู้ในด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชน / สถานศึกษา ช่วยสร้างวินัยการจราจร					
29. การให้ประชาชนมีส่วนร่วมและเป็นผู้ช่วยเหลืองานจราจรในรูปแบบต่างๆ เช่น อาสาสมัครจราจร ช่วยแบ่งเบาการทำงานของตำรวจจราจร					
30. การให้บริการข้อมูลเส้นทางและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อลดการสะสมความหนาแน่นของเส้นทางจราจรสายหลัก					
31. การดำเนินการจัดทำโครงการรณรงค์จัดระเบียบการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุตามท้องถนน มีความเหมาะสม					
32. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงงานด้านต่างๆของตำรวจจราจร เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่					
33. การแจ้งประกาศหรือประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบล่วงหน้า เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุ					
34. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความร้ายแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร เพื่อป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุ					
35. การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการขับขี่รถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร ช่วยลดการละเมิดกฎหมาย					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
36. การประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานของรัฐทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อสร้างวินัยการจราจร					
บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน					
37. การประสานงานระหว่างตำรวจจราจรและหน่วยพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตของผู้ประสบเหตุ					
38. การอำนวยความสะดวกให้รถพยาบาลมาถึงจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยความรวดเร็ว เพื่อให้การเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไปอย่างมีประสิทธิภาพ					
39. รถพยาบาลมาทุกครั้งเมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น					
40. ความทันสมัยของอุปกรณ์ เครื่องมือ ของรถพยาบาล ช่วยลดความสูญเสียในชีวิตและร่างกาย					
41. ความพร้อมของบุคลากรทางการแพทย์ ช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บ					
การประเมินผล					
42. การมีส่วนร่วมในการวางแผนงานจราจรในหน่วยงานของท่าน ทำให้การดำเนินการจราจร เป็นการบูรณาการที่มีประสิทธิภาพ					
43. การทบทวนแนวทางปฏิบัติตามแผนงานจราจรอย่างสม่ำเสมอ ช่วยในการปรับปรุง เปลี่ยน การวางแผนงานจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องต่อสถานการณ์					
44. การประเมินผลในการปฏิบัติตามแผนงานจราจร เพื่อการปรับปรุงหน้าที่การทำงานของตำรวจจราจร					
45. การนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงแผนงานจราจร มีส่วนในการสร้างวินัยจราจร และลดทอนความเสียหายและความรุนแรงของอุบัติเหตุ					

3.2 ด้านความเข้าใจและทัศนคติต่อการควบคุมอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง โปรดเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

46. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการใช้ถนนของประชาชนส่วนใหญ่ในจังหวัดเชียงใหม่

- 1) ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด
- 2) ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเลย
- 3) ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในบางเรื่องและบางจุด
- 4) อื่นๆ (ระบุ).....

47. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการมีกฎและระเบียบจราจรที่นำไปสู่การลดการเกิด

อุบัติเหตุการจราจร

- 1) กฎและระเบียบจะบรรลุผลได้ต้องได้รับการปฏิบัติจากผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
- 2) บางครั้งกฎและระเบียบก่อให้เกิดความยุ่งยากและไม่สะดวกในทางปฏิบัติ
- 3) บางครั้งกฎและระเบียบไม่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน
- 4) อื่นๆ (ระบุ).....
- 5) ไม่มีความคิดเห็น

48. ท่านคิดว่าอะไรเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดของการทำผิดกฎหมายจราจร

- 1) สภาพถนนไม่ดี
- 2) ความมั่งง่ายของผู้ขับขี่
- 3) เครื่องหมายจราจรไม่ดี หรือไม่มี
- 4) ประมาท
- 5) เปลี่ยนทิศทางการเดินรถบ่อย
- 6) การจราจรติดขัด
- 7) ใช้รถในชั่วโมงเร่งด่วน
- 8) ความเร่งรีบ
- 9) ตามเคยชิน
- 10) อื่นๆ (ระบุ).....

49. ความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจรของท่านได้มาจากแหล่งใดมากที่สุด (เลือกมากกว่า 1 ข้อ)

- 1) ได้จากการขับรถ
- 2) การสอบใบขับขี่
- 3) หนังสือเรื่องกฎหมายจราจร
- 4) โรงเรียนสอนขับรถยนต์
- 5) การดูทีวี ฟังวิทยุ
- 6) การพูดคุยสอบถาม
- 7) หนังสือพิมพ์ หรือ นิตยสาร
- 8) พ่อแม่ ญาติพี่น้อง
- 9) โรงเรียนหรือครู
- 10) อื่นๆ (ระบุ).....

50. สาเหตุสำคัญที่คนทั่วไปไม่กล้าทำผิดกฎจราจร

- 1) กลัวจะถูกตำรวจจับ 2) กลัวเกิดอุบัติเหตุแล้วรถจะเสียหาย
3) มีความรับผิดชอบ 4) กลัวผู้อื่นจะได้รับบาดเจ็บ
5) กลัวเสียเวลาในการเดินทาง 6) อื่นๆ (ระบุ).....

51. ท่านคิดว่าคนทั่วไปทำผิดกฎจราจรเพราะ (เลือกมากกว่า 1 ข้อ)

- 1) ต้องการเร่งรีบ 2) เป็นนิสัย
3) ไม่รู้กฎจราจร 4) ไม่มีตำรวจอยู่บริเวณนั้น
5) มั่งงายไม่รับผิดชอบ 6) คิดว่าไม่เป็นอันตราย
7) คึกคะนอง 8) ใจร้อน
9) มีเส้นสายจึงกล้าทำผิด 10) อื่นๆ (ระบุ).....

52. ท่านคิดว่าคนส่วนใหญ่ทำผิดกฎจราจรที่เกี่ยวกับตัวรถอย่างไร

- 1) รถไม่ติดเครื่องหมายแสดงรายการเสียภาษี
2) รถไม่ติดแผ่นป้าย
3) รถไม่ได้ติดตรึงแผ่นป้ายทะเบียนไว้ที่เห็นได้ง่าย
4) รถที่มีเครื่องอุปกรณ์ไม่ครบถ้วน
5) ท่อไอเสียเสียงดัง
6) รถควันดำ
7) รถที่มีคอมไฟไม่ถูกต้อง
8) รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง
9) รถที่เปลี่ยนแปลงตัวรถและช่วงล้อ
10) อื่นๆ (ระบุ).....

คำชี้แจง

กรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มาก	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร					
53. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสุภาพและมีการวางตัวเหมาะสม					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มาก	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
54. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่					
55. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีน้ำใจช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน					
56. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้บริการประชาชนทุกระดับชั้นโดยเท่าเทียมกัน					
57. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่แสวงหาประโยชน์จากประชาชน					
58. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่แสวงหาประโยชน์จากประชาชน					
59. เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่เข้มงวดมากขึ้นนับตั้งแต่มีโครงการรณรงค์ลดจำนวนอุบัติเหตุ					
60. เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน					
61. เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเหมาะสมกับช่วงเวลา					
62. เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน					
63. เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รณรงค์เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่รถทราบถึงมาตรการในการจับกุมผู้ขับขี่รถที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร					
64. ท่านคิดว่า การกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตได้					

ตอนที่ 3 ด้านความคาดหวังในความเสมอภาคของการดำเนินคดีด้านการจราจร

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มาก	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
สาเหตุที่การจราจรติดขัดในปัจจุบันเนื่องจาก					
65. การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ					
66. การขาดแคลนพื้นที่ถนน					
67. การขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ					
68. การฝ่าฝืนกฎจราจร					
การที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรจำนวนมากในปัจจุบันเป็นเพราะ					
69. ความเร่งรีบในการเดินทาง					
70. ความเห็นแก่ตัว					
71. การไม่รู้กฎจราจร					
72. การขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน					
73. การบังคับใช้กฎหมาย โดยองค์กรของรัฐไม่มีประสิทธิภาพ					
74. การใช้สิทธิที่อยู่เหนือกฎหมาย					
การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในการออกใบสั่งหรือการจับกุมผู้กระทำผิดจราจรในปัจจุบันท่านเห็นว่า มีลักษณะการปฏิบัติการ					
75. เหมาะสม					
76. ถูกต้อง					
77. ยุติธรรม					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มาก	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ในการไปชำระค่าปรับ ที่ สน. ตามใบสั่งท่านเห็นว่าท่าน					
78. ได้รับความสะดวก					
79. ได้รับความยุติธรรม					
80. การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรโดยกระบวนการจับกุม ปรับหรือส่งฟ้องต่อศาลในปัจจุบัน ควรได้รับการแก้ไขให้ความเหมาะสม เช่น การออกใบสั่ง การชำระค่าปรับ และวิธีพิจารณาความในศาล					
ความผิดจราจรที่ควรกำหนดเป็นความผิดจราจรร้ายแรง					
81. การขับรถภายใต้อิทธิพลของเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์					
82. การขับรถที่มีเครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงดัง					
83. การขับรถเร็วเกินกำหนด การแข่งรถในที่คับขัน					
84. การขับแข่งรถในทาง (ถนน)					
85. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟต่างๆ					
86. การฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ที่เจ้าพนักงานประกาศเพื่อความสะดวกในการจราจร เช่น ขับรถสวนช่องทางเดินรถทางเดียว การหยุดหรือจอดรถในที่ห้ามจอดเด็ดขาด ฯลฯ					
87. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่					
88. การทำสิ่งของตกหล่นบนทาง (ถนน) ไม่ว่าจะเจตนาหรือไม่ เช่น หิน ดิน ทรายตกหล่น ฯลฯ ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการใช้รถแก่ผู้อื่น					
89. ความผิดจราจรร้ายแรงควรมีวิธีดำเนินการและการ					

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น / ความพึงพอใจ				
	มาก	มากที่สุด	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ลงโทษต่อผู้กระทำผิดที่แตกต่างจากความผิดจราจรเล็กน้อยทั่วไป					
90. ความผิดจราจรร้ายแรง ควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เพื่อให้ศาลลงโทษให้เกิดความยุติธรรมเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิด ผลแห่งการกระทำ และตัวผู้กระทำผิด					
91. ไม่ควรมีการควบคุม หรือขังผู้กระทำผิดกฎจราจรเพราะผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย เว้นแต่จะเชื่อว่าผู้กระทำผิดจะหลบหนี					
92. ความผิดจราจรทั้งหลาย ผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย จึงควรพิจารณาลงโทษ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเป็นหลัก และอาจจะลงโทษจำคุก หรือปรับ ได้อีกตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด					
93. การสั่งให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมการจราจร จะช่วยแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดได้					

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

แบบสัมภาษณ์ตำรวจจราจร

วัน/เดือน/ปี.....

เวลา.....

สถานที่/บริเวณที่สัมภาษณ์.....

1. ภาระหน้าที่หลักของท่าน

.....
.....

2. ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงาน

.....
.....

3. สิ่งที่ต้องการในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เครื่องไม้เครื่องมือ สวัสดิการ ขวัญและกำลังใจ

.....
.....

4. แนวทางแก้ไขปัญหาจราจร

.....
.....

แบบสอบถาม ครั้งที่ 2

โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร” (แบบสอบถามสำหรับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน)

คำชี้แจงเกี่ยวกับแบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในด้านการจราจร ซึ่งผลการวิจัยที่ได้ในครั้งนี้จะนำไปวิเคราะห์ วางแผนในด้านการลดอุบัติเหตุ และอำนวยความสะดวกในกับประชาชนในด้านการจราจร การตอบแบบสอบถามขอให้ท่านตอบตามความคิดเห็นของท่านและความรู้สึกของท่านมากที่สุดโดยไม่ต้องลงชื่อตนเอง คณะวิจัยจะเก็บข้อมูลของท่านเป็นความลับ ผลการวิจัยที่ได้จะไม่มีผลต่อการตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด โดยข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะนำไปใช้เพื่อประกอบการวิจัยเท่านั้น โดยแบบสอบถามมีทั้งหมด 6 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนด้านวิศวกรรมจราจร

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับ

การจราจร

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความคิดเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนขณะเกิดเหตุคดีจราจร

ตอนที่ 5 แบบสอบถามความคิดเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนหลังเกิดเหตุคดีจราจร

ตอนที่ 6 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es และปัจจัยแวดล้อม
อื่นๆในการอำนวยความสะดวกการจราจร

ขอความอนุเคราะห์ทุกท่าน โปรดตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและให้ครบทุก
ข้อ โดยถือว่าคำตอบของท่านเป็นความลับและไม่มีผลประการใดต่อตัวผู้ตอบแบบสอบถาม
คณะผู้วิจัยขอขอบคุณที่ท่านให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. เพศ

1) ชาย

2) หญิง

2. อายุ ปี

3. ระดับการศึกษา

- 1) ประถมศึกษา 2) มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า
3) มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า 4) อนุปริญญา/ ปวส.
5) ปริญญาตรี 6) สูงกว่าปริญญาตรี
7) อื่นๆ (ระบุ).....

4. สถานภาพสมรส

- 1) โสด 2) สมรส
3) หย่าร้าง/แยกกันอยู่ 4) หม้าย

5. อาชีพ

- 1) รับจ้าง 2) เกษตรกร
3) ค้าขาย 4) รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ
5) ลูกจ้าง/พนักงานเอกชน 6) เกษียณ / บำนาญ
7) นักเรียน / นักศึกษา 8) อื่นๆ (ระบุ).....

6. รายได้ต่อเดือนของครอบครัว (รวมรายได้อื่นๆ)

- 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท 2) 10,001 – 30,000 บาท
3) 30,001 – 60,000 บาท 4) 60,001 – 90,000 บาท
5) 90,001 – 120,000 บาท 6) 120,000 บาทขึ้นไป

7. พาหนะที่ท่านใช้ในการเดินทางเป็นประจำ

- 1) รถจักรยานยนต์ 2) รถจักรยานยนต์
3) รถยนต์ส่วนตัว 4) รถยนต์สี่ล้อแดง
5) รถตุ๊ก ตุ๊ก 6) แท็กซี่มอเตอร์
7) รถขนส่งมวลชนของเทศบาล 8) อื่นๆ (ระบุ).....

8. ที่พักอาศัยของท่านในปัจจุบันอยู่ในเขตใดในจังหวัดเชียงใหม่

- 1) เทศบาลนครเชียงใหม่
2) นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่แต่อยู่ในอำเภอเมืองเชียงใหม่
3) อำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่
4) อื่นๆ(ระบุ).....

9. ท่านเคยถูกจ่ายค่าปรับในคดีจราจรหรือไม่

- 1)เคย 2)ไม่เคย

10. ท่านเคยต้องโทษตามคำพิพากษาของศาลในคดีจราจร หรือถูกคุมประพฤติหรือไม่

1)เคย

2)ไม่เคย

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนด้านวิศวกรรมจราจร

คำอธิบาย ปัจจัยทางด้านวิศวกรรมจราจร ที่เป็นสาเหตุ หรือมีผลต่อการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจัยตามหัวข้อเหล่านี้ท่านคิดว่ามีผลต่อการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือมีส่วนทำให้เกิดความรุนแรงในความเสี่ยงหายจากอุบัติเหตุมากน้อยเพียงใด

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
11. ถนนขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
12. ถนนที่ไม่มีเกาะกลาง หรือมีต้นไม้บริเวณเกาะกลางเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
13. ถนนที่ไม่มีไหล่ทาง หรือไหล่ทางแคบเกินไป หรือมีต้นไม้บริเวณไหล่ทาง หรือมีการวัสดุบนไหล่ทางเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
14. ความกว้างของถนน หรือจำนวนช่องทางจราจร เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
15. ลักษณะทางกายภาพของถนน เช่น ทางโค้ง ความลาดชัน เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
16. การติดตั้งป้ายจราจรที่มีระยะใกล้เกินไป หรือมีป้ายมากเกินไป หรือขนาดและสัดส่วนตัวอักษรของป้ายจราจรเล็กเกินไป ทำให้ผู้ขับขี่ประมวลข้อมูลผิดพลาด เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
17. ราวเหล็กกัน(รูป W)บริเวณทางโค้ง หรือรั้วกำแพงคอนกรีต เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
18. การไม่ตีเส้นแบ่งช่องจราจร หรือไม่ตีเส้นขอบทาง หรือไม่มีเครื่องหมายจราจรบนผิวถนน หรือไม่มีหมุดสะท้อนแสง/ไฟกระพริบ/เป้าสะท้อนแสง บนผิวถนน เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
19. ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่างเวลากลางคืนตามถนน เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
20. หมอก ควัน ฝนตก หรือถนนลื่น จาก น้ำ น้ำมันเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
21. ถนนที่ตัดผ่านบริเวณชุมชน หรือร้านค้า เพิงขายของบริเวณไหล่ทาง เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
22. ปริมาณการจราจรที่หนาแน่น หรือปริมาณถนนที่มีรถบรรทุกหนักวิ่ง เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

คำอธิบาย การกระทำใดๆที่เกิดขึ้นตามหัวข้อต่างๆ ต่อไปนี้ ในความเห็นของท่านคิดว่าเป็นความผิดทางกฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องกวดขันจับกุมเพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจร หรือเพื่อช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัว

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นว่าเป็นการกระทำที่สมควรถูกตักเตือน จับ หรือปรับ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
23. การนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
24. การนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงมีเสียงลากดูไปบนทางเดินรถ หรือล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใชยาง หรือเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควีน ละอองเคมี หรือบรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถ ไม่ติดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันไม่ติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่ยกบรรทุกมาใช้ในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
25. การที่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางไม่เปิดไฟ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงสว่างบวบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร มาใช้ในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
26. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที หากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
27. การทำให้เกิดเสียหาย การทำลาย การชอนแรม การเปลี่ยนแปลง การเคลื่อนย้าย การขีดเขียน หรือการทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
28. รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ไม่ขับรถชิดซ้ายเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
29. เมื่อท่านจะหยุด เลี้ยว หรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ โดยไม่ให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
30. การเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นว่าเป็นการกระทำที่สมควรถูกต้องเดือน จับ หรือปรับ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
หรือห้ามกลับรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
31. การจอดรถบนทางเท้า บนสะพาน ในอุโมงค์ ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์ จอดรถซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
32. คนเดินเท้าข้ามทางข้ามภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
33. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย และผู้โดยสารซึ่งนั่งตอนหน้าในแถวเดียวกับผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
34. ผู้ขับขี่ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ ป้ายภาษีรถ หรือเอกสารถือครองรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
35. การฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ไม่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด หรือไม่หยุดรถเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ที่ทางร่วมทางแยก หรือไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเมื่อพบสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
36. การนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
37. ผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุรา ของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมาย ว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
38. ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ ไม่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
39. ผู้ขับขี่ซึ่งบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น ร่วงไหล ส่องกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
40. ผู้ขับขี่แซงเมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน อยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมาย					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นว่าเป็นการกระทำที่สมควรถูกตัดเตือน จับ หรือปรับ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
จราจรให้แสงได้ แสงภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ และทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
41. ผู้ขับซึ่รถแซงเมื่อมีหมอก ฝน ผุ่่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร และแซงเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
42. ผู้ขับซึ่ซึ่งจอดรอในทางเดินรถหรือไหล่ทาง ไม่ต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภทในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับซึ่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
43. การขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนขณะเกิดเหตุคดีจราจร

คำอธิบาย ตามความคิดเห็นของท่านในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจราจร การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในหัวข้อต่างๆ เหล่านี้มีส่วนช่วยส่งเสริมการสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้กรณีทั้งสองฝ่ายได้ ได้มากน้อยเพียงใด

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นที่มีต่อการสร้างความปลอดภัยให้ผู้กรณี				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
44.เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว สามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน					
45.เจ้าพนักงานมีอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานครบถ้วน อาทิ ลีสเปร์ย ตลับเมตร กล้องถ่ายรูป ช่วยให้การเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ					
46.เจ้าพนักงานมีประสบการณ์และมีความละเอียดรอบคอบในการเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นที่มีต่อการสร้างความยุติธรรมให้แก่คู่กรณี				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
47.เจ้าพนักงานมีความรอบคอบในการเก็บหลักฐานจากพยานวัตถุ อาทิ สภาพรถ รอยเบรค สภาพถนน ช่วยให้การทำสำนวนคดีมีความยุติธรรมด้านคดีจราจร					
48.เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากพยานบุคคลครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					
49.เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากเอกสาร อาทิ เอกสารถือครองรถ ใบอนุญาตขับขี่ ครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					
50.เจ้าพนักงานมีการตรวจปัสสาวะ เลือด ลมหายใจผู้กระทำผิด ภายในเวลา 24 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุ					
51.เจ้าพนักงานมีการแจ้งข้อกล่าวหาแก่ผู้ถูกกล่าวหาให้รับทราบเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					
52.เจ้าพนักงานมีการไกล่เกลี่ย ตกลงกันระหว่างคู่กรณี ในกรณีที่ไม่มีการบาดเจ็บสาหัสของคู่กรณี เป็นการช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร แต่ในกรณีที่คู่กรณีได้รับบาดเจ็บสาหัส ไม่สามารถจะกระทำได้					
53.เจ้าพนักงานมีการประสานงานกับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันท่วงทีเป็นการลดความสูญเสียในชีวิต เป็นส่วนหนึ่งของการอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					

ตอนที่ 5 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนหลังเกิดเหตุคดีจราจร

คำอธิบาย การปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานในการอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรเป็นสิ่งจำเป็นยิ่งที่จะสร้างความยุติธรรมให้เกิดขึ้นในสังคม ตามความคิดเห็นของท่านท่านคิดว่าการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานมีความเหมาะสมและเอื้อต่อกระบวนการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรมากน้อยเพียงใด ความรู้ความเข้าใจในกระบวนการยุติธรรมทางจราจร

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
54.พนักงานสอบสวนมีความสุภาพและมีการวางตัวเหมาะสม					
55.พนักงานสอบสวนมีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่					
56.พนักงานสอบสวนมีน้ำใจช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน					
57.พนักงานสอบสวนไม่แสวงหาประโยชน์จากประชาชน					
58.พนักงานสอบสวนมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่					
59.พนักงานสอบสวนให้ผู้ถูกกล่าวหาอ่านสำนวนก่อนทุกครั้ง					
60.พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ					
61.พนักงานสอบสวนมีความใส่ใจในการทำงานและเร่งรัดในการทำคดี					
62.พนักงานสอบสวนดำเนินคดีตามคำขอของผู้บังคับบัญชา					
63.ผู้ที่รู้จัก สนับสนุนมเกล็ดชิดกับพนักงานสอบสวน จะได้รับการความสะดวกเป็นพิเศษ					
64.พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน					
65.พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน					
66.บทบาทของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ					
67.เมื่อท่านไม่ทราบหรือไม่เข้าใจในข้อกฎหมาย เจ้าพนักงานมีการ ให้ความรู้ แนะนำให้คำปรึกษาต่างๆ					
68.เจ้าพนักงานมีการบังคับขู่เข็ญ หลอกลวง ใช้กลอุบาย ไม่ให้เอาความกับคู่กรณี					
69.เจ้าพนักงานเรียกรับสิ่งตอบแทน /สินบน /เงิน ในการดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ต่อคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง					
70.มีการแทรกแซงจากผู้มีอิทธิพล ผู้บังคับบัญชา พรรคพวกญาติพี่น้อง ที่รู้จักเจ้าพนักงานทำให้รูปคดีเปลี่ยนไปจากข้อเท็จจริง					
71.ผู้ที่มีฐานะยากจนมักเป็นผู้ที่ไม่ได้รับความยุติธรรมจากกระบวนการทางกฎหมาย					
72.เจ้าพนักงานช่วยไกลเกลียดคดีอย่างเป็นธรรม					
73.การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรโดยกระบวนการจับกุม ปรับหรือส่งฟ้องต่อศาลในปัจจุบัน ควรได้รับการแก้ไขให้เหมาะสม เช่น การออกใบสั่ง การชำระค่าปรับ และวิธีพิจารณาความในศาล					
74.ความผิดจราจรร้ายแรงควรมีวิธีดำเนินการและการลงโทษต่อผู้กระทำผิดที่แตกต่างจากความผิดจราจรเล็กน้อยทั่วไป					
75.ความผิดจราจรร้ายแรง ควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาลเพื่อให้ศาลลงโทษให้เกิด					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ความยุติธรรมเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิด ผลแห่งการกระทำ และตัวผู้กระทำผิด					
76. ไม่ควรมีการควบคุม หรือขังผู้กระทำผิดกฏจราจรเพราะผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย เว้นแต่จะเชื่อว่าผู้กระทำผิดจะหลบหนี					
77. ความผิดจราจรทั้งหลาย ผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย จึงควรพิจารณาลงโทษ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเป็นหลัก และอาจจะลงโทษจำคุก หรือปรับ ได้อีก ตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของการกระทำผิด					
78. การสั่งให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมการจราจร จะช่วยแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดได้					

ตอนที่ 6 ความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es และปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ ในการอำนวยความสะดวกการจราจร

การอำนวยความสะดวกการจราจรหมายถึงการสร้างความสะดวกในการจราจร เพื่อให้การสัญจรทางบกเป็นไปด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ภายใต้กรอบของกฎหมายที่กำหนด สำหรับยุทธศาสตร์จราจร 5 ด้าน ประกอบด้วย

1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร
2. ยุทธศาสตร์วิศวกรรมจราจร เป็นยุทธศาสตร์ด้านการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนทางหลวง และถนนทางหลวงชนบทที่มีลักษณะเป็นอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ ทางโค้ง ทางแยก บ้ายสัญญาณ บ้ายเตือน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณดังกล่าว
3. การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม เป็นการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่มีความปลอดภัย
4. บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้บาดเจ็บกลับมาดำรงชีวิตอยู่ได้ตามปกติ
5. การประเมินผลและสารสนเทศ เป็นการจัดระบบประเมินผลเพื่อควบคุม สั่งการ และแสดงผลการชี้วัดการปฏิบัติงาน

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยแวดล้อมอื่นที่จะมีผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกจากหัวข้อต่างๆที่กำหนดนี้ขอให้ท่านระบุความคิดเห็นว่าจะนำไปสู่การมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรมากน้อยเพียงใด

รายละเอียด	ระดับความความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
79.การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังของเจ้าพนักงานโดยไม่ละเว้นการปฏิบัติให้กับผู้ใด จะนำไปสู่การลดทอนอุบัติเหตุการจราจร					
80.กฎหมายเกี่ยวกับการทำความผิดทางจราจรกำหนดบทลงโทษที่เบาเกินไปทำให้มีการฝ่าฝืนเป็นประจำ					
81.ลักษณะของความผิดการจราจรเมื่อมีการจ่ายค่าปรับแล้วก็ถือว่าไม่เคยกระทำความผิด แต่ถ้ามีระบบบันทึกที่ผู้ที่เคยกระทำความผิดแล้วทำซ้ำโทษจะรุนแรงมากขึ้น จะส่งเสริมให้เกิดการเคารพกฎจราจรเพิ่มขึ้น					
82.การมุ่งกวัดขังของเจ้าหน้าที่เฉพาะความผิดที่มุ่งต่อการขัดต่อกฎระเบียบ เช่น การตั้งด่านตรวจในการขับขี่แทนที่จะมุ่งที่การขับขี่ที่ประมาทหวาดเสียวหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่นยอมไม่ทำให้อุบัติเหตุลดลงแต่อย่างใด					
83.ปัจจัยกายภาพของถนนและความสะดวกไม่เป็นระเบียบของผังเมือง ทางเชื่อม ทางแยก ทางตัดล้วนแล้วแต่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุ					
84.การปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจร เช่น ด้านถนน สัญญาณไฟจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง บ้าย กล้องวงจรปิด เป็นต้น สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้					
85.การรณรงค์ให้เกิดจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคมในการใช้รถใช้ถนนไม่มีการดำเนินการอย่างจริงจัง มีส่วนทำให้เกิดความไร้ระเบียบในการสัญจร ซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้					
86.การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการสร้างการมีส่วนร่วมให้กับประชาชน ในการจัดการจราจร จะนำไปสู่การลดลงของการเกิดอุบัติเหตุ					
87.เมื่อเวลาเกิดอุบัติเหตุ การบริการทางการแพทย์ที่รวดเร็ว และมีความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องมือมือ จะนำไปสู่การลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ หรือลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินได้					
88.การรวบรวมหลักฐานในผู้เกิดเหตุภายหลังการเกิดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพียงฝ่ายเดียวย่อมมีผลต่อความความเชื่อมั่นของคู่กรณี					

89. การขาดการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก อปท. เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานพยาบาล และสถานศึกษาในการบูรณาการการจัดการจราจรยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างยั่งยืนได้					
90. หากมีการจัดระบบที่ดีประเมินผลเพื่อสามารถควบคุม สั่งการ และแสดงผลการชี้วัดการปฏิบัติงานตามมาตรการต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน จะนำไปสู่การอำนวยความสะดวกด้านจราจร					

91. ท่านคิดว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีต่อการสร้างเสริมให้เกิดการความเสมอภาคของการจราจรในปัจจุบัน ทั้งการกวดขันบุคคลทุกคนด้วยมาตรฐานเดียวกัน หรือ การดำเนินการทางคดีมีความยุติธรรมไม่เห็นแก่พวกพ้อง ญาติ สหาย หรือไม่มีการเรียกรับสินบนเพื่อประโยชน์ต่อรูปคดีของคุณกรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อยู่ในระดับใด ให้เลือก ลงใน ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ผลการดำเนินงานอยู่ในระดับต่ำ

ผลการดำเนินงานอยู่ในระดับสูง

0-10 %	11- 20%	21- 30%	31- 40%	41- 50%	51- 60%	61- 70%	71- 80%	81- 90%	91- 100%

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

โครงการ “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงาน
ตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในการจราจร”
(แบบสอบถามสำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่)

คำชี้แจงเกี่ยวกับแบบสอบถาม

แบบสอบถามฉบับนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้กับประชาชนในการจราจร ซึ่งผลการวิจัยที่ได้ในครั้งนี้น่าจะนำไปวิเคราะห์ วางแผนในการลดอุบัติเหตุ และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการจราจร

การตอบแบบสอบถามขอให้ท่านตอบตามความคิดเห็นของท่านและความรู้สึกของท่านมากที่สุดโดยไม่ต้องลงชื่อตนเอง คณะวิจัยจะเก็บข้อมูลของท่านเป็นความลับ ผลการวิจัยที่ได้จะไม่มีผลต่อการตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด โดยข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะนำไปใช้เพื่อประกอบการวิจัยเท่านั้น

โดยแบบสอบถามมีทั้งหมด 6 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านวิศวกรรมจราจร

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่ขณะเกิดเหตุคดีจราจร

ตอนที่ 5 แบบสอบถามความคิดเห็นพนักงานเจ้าหน้าที่หลังเกิดเหตุคดีจราจร

ตอนที่ 6 ความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es และปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ในการอำนวยความสะดวก

การจราจร

ขอความอนุเคราะห์ทุกท่าน โปรดตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและให้ครบทุกข้อ โดยถือว่าคำตอบของท่านเป็นความลับและไม่มีผลประการใดต่อตัวผู้ตอบแบบสอบถาม คณะผู้วิจัยขอขอบคุณที่ท่านให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. เพศ

1) ชาย

2) หญิง

2. อายุ ปี
3. ระดับการศึกษา
- 1) ต่ำปริญญาตรี 2) ปริญญาตรี
- 3) สูงปริญญาตรี
4. สถานภาพสมรส
- 1) โสด 2) สมรส
- 3) หย่าร้าง / แยกกันอยู่ 4) หม้าย
5. รายได้ต่อเดือน (รวมเบี้ยเลี้ยง, สวัสดิการ, เงินเพิ่มพิเศษต่างๆนอกเหนือจากเงินเดือน)
- 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท 2) 10,001 – 30,000 บาท
- 3) 30,001 – 60,000 บาท 4) 60,001 – 90,000 บาท
- 5) 90,001 – 120,000 บาท 6) 120,000 บาทขึ้นไป
6. อายุราชการปี
7. ประสบการณ์ด้านการสอบสวน.....ปี
8. ชั้นยศในปัจจุบันของท่าน คือ.....
9. หน้าที่ความรับผิดชอบของท่าน / ตำแหน่งในปัจจุบันของท่าน คือ.....

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านวิศวกรรมจราจร

คำอธิบาย ปัจจัยทางด้านวิศวกรรมจราจร ที่เป็นสาเหตุ หรือมีผลต่อการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยปัจจัยตามหัวข้อเหล่านี้ท่านคิดว่ามีผลต่อการเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือมีส่วนทำให้เกิดความรุนแรงในความเสี่ยงหายจากอุบัติเหตุมากน้อยเพียงใด

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
10.ถนนมีผิวการจราจรไม่เรียบ เป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
11. ถนนที่ไม่มีเกาะกลาง หรือมีต้นไม้บริเวณเกาะกลางเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
12. ถนนที่ไม่มีไหล่ทาง หรือไหล่ทางแคบเกินไป หรือมีต้นไม้บริเวณไหล่ทาง หรือมี					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การวัดจุดบดโหลทางเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
13. ความกว้างของถนน หรือจำนวนช่องทางจราจร เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
14. ลักษณะทางกายภาพของถนน เช่น ทางโค้ง ความลาดชัน เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
15. การติดตั้งป้ายจราจรที่มีระยะใกล้เกินไป หรือมีป้ายมากเกินไป หรือขนาดและสัดส่วนตัวอักษรของป้ายจราจรเล็กเกินไป ทำให้ผู้ขับขี่ประมาทข้อมูลผิดพลาด เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
16. รวดเหล็กกัน(รูป W)บริเวณทางโค้ง หรือรั้วกำแพงคอนกรีต เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
17. การไม่ตีเส้นแบ่งช่องจราจร หรือไม่ตีเส้นขอบทาง หรือไม่มีเครื่องหมายจราจรบนผิวถนน หรือไม่มีหมุดสะท้อนแสง/ไฟกระพริบ/เป้าสะท้อนแสง บนผิวถนน เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
18. ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่างเวลากลางคืนตามถนน เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
19. หมอก ควัน ฝนตก หรือถนนลื่น จาก น้ำ น้ำมันเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
20. ถนนที่ตัดผ่านบริเวณชุมชน หรือร้านค้า เพิงขายของบริเวณโหลทาง เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					
21. ปริมาณการจราจรที่หนาแน่น หรือปริมาณถนนที่มีรถบรรทุกหนัก เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ					

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

คำอธิบาย การกระทำใดๆที่เกิดขึ้นตามหัวข้อต่างๆ ต่อไปนี้ ในความเห็นของท่านคิดว่า เป็นความผิดทางกฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องกวาดล้างจับกุมเพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจร หรือเพื่อช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัว

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นว่าเป็นการกระทำที่สมควร ถูกตักเตือน จับ หรือ ปรับ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
22. การนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
23. การนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถ หรือล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช้อย่าง หรือเครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น คาร์บอน ละเอียดของเคมี หรือบรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถ ไม่ติดไฟสัญญาณแสงแดงหรือในเวลากลางวันไม่ติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่ยื่นออกมาใช้ในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
24. การที่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางไม่เปิดไฟ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงสว่างบวบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร มาใช้ในทางเดินรถเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
25. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยวหนึ่ครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที หากไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
26. การทำให้เกิดเสียหาย การทำลาย การชอนเร้น การเปลี่ยนแปลง การเคลื่อนย้าย การขีดเขียน หรือการทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
27. รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ไม่ขับรถชิดซ้ายเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
28. เมื่อท่านจะหยุด เลี้ยว หรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ โดยไม่ให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
29. การเลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวาห้าม เลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
30. การจอดรถบนทางเท้า บนสะพาน ในอุโมงค์ ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์ จอดรถซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นว่าเป็นการกระทำที่สมควร ถูกตักเตือน จับ หรือ ปรับ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
31.คนเดินเท้าข้ามทางข้ามภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
32.ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย และผู้โดยสารซึ่งนั่งตอนหน้าในแถวเดียวกับผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
33.ผู้ขับขี่ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ ป้ายภาษีรถ หรือเอกสารถือครองรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
34.การฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ไม่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด หรือไม่หยุดรถเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ที่ทางร่วมทางแยก หรือไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเมื่อพบสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
35.การนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
36.ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่เมาสุรา ของมีเมาอย่างอื่น เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพติดที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
37.ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่โทรศัพท์เคลื่อนที่ ไม่ใช่อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
38.ผู้ขับขี่ซึ่งบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยไม่มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่องกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
39.ผู้ขับขี่แซงเมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน อยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้ แซงภายในระยะสามลิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ และทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นว่าเป็นการกระทำที่สมควร ถูกตักเตือน จับ หรือ ปรับ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
40. ผู้ขับขี่รถแข่งเมื่อมีหมอก ฝน ผุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร และแข่งเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
41. ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง ไม่ต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภทในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					
42. การขับรถโดยประมาทหรือนำพหาวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย					

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งเกิดเหตุคดีจราจร

คำอธิบาย ตามความคิดเห็นของท่านในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจราจร การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในหัวข้อต่างๆ เหล่านี้มีส่วนช่วยส่งเสริมการสร้างความปลอดภัยให้แก่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายได้ ได้มากน้อยเพียงใด

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นที่มีต่อการสร้างความปลอดภัยให้แก่คู่กรณี				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
43. เจ้าพนักงานมาถึงที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว สามารถเก็บหลักฐานในที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วน					
44. เจ้าพนักงานมีอุปกรณ์ในการเก็บหลักฐานครบถ้วน อาทิ สีสเปรย์ ตลับเมตร กล้องถ่ายรูป ช่วยให้การเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ					
45. เจ้าพนักงานมีประสบการณ์และมีความละเอียดรอบคอบในการเก็บหลักฐานครบถ้วนในที่เกิดเหตุ					
46. เจ้าพนักงานมีความรอบคอบในการเก็บหลักฐานจากพยานวัตถุ อาทิ สภาพรถ รอยเบรค สภาพถนน ช่วยให้การทำสำนวนคดีมีความยุติธรรมด้านคดีจราจร					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็นที่มีต่อการสร้างความยุติธรรมให้แก่คู่กรณี				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
47. เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากพยานบุคคลครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					
48. เจ้าพนักงานเก็บหลักฐานจากเอกสาร อาทิ เอกสารถือครองรถ ใบอนุญาตขับขี่ที่ครบถ้วนในที่เกิดเหตุช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					
49. เจ้าพนักงานมีการตรวจปัสสาวะ เลือด ลมหายใจผู้กระทำผิด ภายในเวลา 24 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุ					
50. เจ้าพนักงานมีการแจ้งข้อกล่าวหาแก่ผู้ถูกกล่าวหาให้รับทราบเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					
51. เจ้าพนักงานมีการไกล่เกลี่ย ตกลงกันระหว่างคู่กรณี ในกรณีที่ไม่มีการบาดเจ็บสาหัสของคู่กรณี เป็นการช่วยอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร แต่ในกรณีที่คู่กรณีได้รับบาดเจ็บสาหัส ไม่สามารถจะกระทำได้					
52. เจ้าพนักงานมีการประสานงานกับหน่วยแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บอย่างทันท่วงทีเป็นการลดความสูญเสียในชีวิต เป็นส่วนหนึ่งของการอำนวยความสะดวกด้านคดีจราจร					

ตอนที่ 5 ความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่หลังเกิดเหตุคดีจราจร

คำอธิบาย การปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานในการอำนวยความสะดวกทางด้านการจราจรเป็นสิ่งที่จะต้องสร้างความยุติธรรมให้เกิดขึ้นในสังคม ตามความคิดเห็นของท่านท่านคิดว่าการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานมีความเหมาะสมและเอื้อต่อกระบวนการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรมากน้อยเพียงใด ความรู้ความเข้าใจในกระบวนการยุติธรรมทางจราจร

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
53. พนักงานสอบสวนมีความสุภาพและมีการวางตัวเหมาะสม					
54. พนักงานสอบสวนมีความเต็มใจในการปฏิบัติหน้าที่					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
55. พนักงานสอบสวนมีน้ำใจช่วยเหลือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน					
56. พนักงานสอบสวนไม่แสวงหาประโยชน์จากประชาชน					
57. พนักงานสอบสวนมีความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่					
58. พนักงานสอบสวนให้ผู้ถูกกล่าวหาอ่านสำนวนก่อนทุกครั้ง					
59. พนักงานสอบสวนทำสำนวนตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้อย่างไม่มีอคติ					
60. พนักงานสอบสวนมีความใส่ใจในการทำงานและเร่งรัดในการทำคดี					
61. พนักงานสอบสวนดำเนินคดีตามคำขอของผู้บังคับบัญชา					
62. ผู้ที่รู้จัก สนับสนุนใกล้ชิดกับพนักงานสอบสวน จะได้รับการความสะดวกเป็นพิเศษ					
63. พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่โดยไม่หวังอามิสสินจ้างตอบแทน					
64. พนักงานสอบสวนปฏิบัติหน้าที่อย่างเสมอภาคเท่าเทียมกันกับประชาชนทุกคน					
65. บทบาทของพนักงานสอบสวนมีความสำคัญต่อรูปคดีจราจรตามสำนวนที่ส่งให้อัยการ					
66. เมื่อท่านไม่ทราบหรือไม่เข้าใจในข้อกฎหมาย เจ้าพนักงานมีการ ให้ความรู้ แนะนำ ให้คำปรึกษาต่างๆ					
67. เจ้าพนักงานมีการบังคับขู่เข็ญ หลอกลวง ใช้กลอุบาย ไม่ให้เอาความกับคู่กรณี					
68. เจ้าพนักงานเรียกรับสิ่งตอบแทน /สินบน /เงิน ในการดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ต่อคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง					
69. มีการแทรกแซงจากผู้มีอิทธิพล ผู้บังคับบัญชา พรรคพวกญาติพี่น้อง ที่รู้จักเจ้าพนักงานทำให้รูปคดีเปลี่ยนไปจากข้อเท็จจริง					
70. ผู้ที่มีฐานะยากจนมักเป็นผู้ที่ไม่ได้รับความยุติธรรมจากกระบวนการทางกฎหมาย					
71. เจ้าพนักงานช่วยไกล่เกลี่ยคดีอย่างเป็นธรรม					
72. การดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรโดยกระบวนการจับกุม ปรับหรือส่งฟ้องต่อศาลในปัจจุบัน ควรได้รับการแก้ไขให้เหมาะสม เช่น การออกใบสั่งการชำระค่าปรับ และวิธีพิจารณาความในศาล					
73. ความผิดจราจรร้ายแรงควรมีวิธีดำเนินการและการลงโทษต่อผู้กระทำผิดที่แตกต่างจากความผิดจราจรเล็กน้อยทั่วไป					
74. ความผิดจราจรร้ายแรง ควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาลเพื่อให้ศาลลงโทษให้เกิด					

หัวข้อ	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ความยุติธรรมเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิด ผลแห่งการกระทำ และตัวผู้กระทำผิด					
75. ไม่ควรมีการควบคุม หรือขังผู้กระทำผิดกฏจราจรเพราะผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย เว้นแต่จะเชื่อว่าผู้กระทำผิดจะหลบหนี					
76. ความผิดจราจรทั้งหลาย ผู้กระทำผิดไม่มีเจตนาชั่วร้าย จึงควรพิจารณาลงโทษเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิดเป็นหลัก และอาจจะลงโทษจำคุก หรือปรับได้อีกตามพฤติการณ์และความร้ายแรงของการทำความผิด					
77. การสั่งให้ผู้กระทำผิดเข้ารับการอบรมการจราจร จะช่วยแก้ไขพฤติกรรมผู้กระทำผิดได้					

ตอนที่ 6 ความคิดเห็นของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีต่อยุทธศาสตร์ 5Es และปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ในการอำนวยความสะดวกการจราจร

การอำนวยความสะดวกการจราจรหมายถึงการสร้างความสะดวกภาคในการจราจร เพื่อให้การสัญจรทางบกเป็นไปด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ภายใต้กรอบของกฎหมายที่กำหนด สำหรับยุทธศาสตร์จราจร 5 ด้าน ประกอบด้วย

1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร
2. ยุทธศาสตร์วิศวกรรมจราจร เป็นยุทธศาสตร์ด้านการเร่งปรับปรุงแก้ไขถนนทางหลวง และถนนทางหลวงชนบทที่มีลักษณะเป็นอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ ทางโค้ง ทางแยก บ้ายสัญญาณ บ้ายเตือน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณดังกล่าว
3. การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม เป็นการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่มีความปลอดภัย
4. บริการทางแพทย์ฉุกเฉิน เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้บาดเจ็บกลับมาดำรงชีวิตอยู่ได้ตามปกติ
5. การประเมินผลและสารสนเทศ เป็นการจัดระบบประเมินผลเพื่อควบคุม สั่งการ และแสดงผลการชี้วัดการปฏิบัติงาน

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยแวดล้อมอื่นที่จะมีผลกระทบต่อการอำนวยความสะดวกจากหัวข้อต่างๆที่กำหนดนี้ขอให้ท่านระบุความคิดเห็นว่าจะนำไปสู่การมีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรมากน้อยเพียงใด

รายละเอียด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
78.การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังของเจ้าพนักงานโดยไม่ละเว้นการปฏิบัติให้กับผู้ใด จะนำไปสู่การลดทอนอุบัติเหตุการจราจร					
79.กฎหมายเกี่ยวกับการทำความผิดทางจราจรกำหนดบทลงโทษที่เบาเกินไปทำให้มีการฝ่าฝืนเป็นประจำ					
80.ลักษณะของความผิดการจราจรเมื่อมีการจ่ายค่าปรับแล้วก็ถือว่าไม่เคยกระทำความผิด แต่ถ้ามีระบบบันทึกที่ผู้ที่เคยกระทำความผิดแล้วทำซ้ำโทษจะรุนแรงมากขึ้น จะส่งเสริมให้เกิดการเคารพกฎจราจรเพิ่มขึ้น					
81.การมุ่งกดดันของเจ้าหน้าที่เฉพาะความผิดที่มุ่งต่อการขัดต่อกฎระเบียบ เช่น การตั้งด่านตรวจในการขับขี่แทนที่จะมุ่งที่การขับขี่ที่ประมาทหวาดเสียวหรือใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่นย่อมไม่ทำให้อุบัติเหตุลดลงแต่อย่างใด					
82.ปัจจัยกายภาพของถนนและความไม่เป็นระเบียบของผังเมือง ทางเชื่อม ทางแยก ทางตัดล้วนแล้วแต่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุ					
83.การปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจร เช่น ด้านถนน สัญญาณไฟจราจร ไฟฟ้าส่องสว่าง บ้าย กล้องวงจรปิด เป็นต้น สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้					
84.การรณรงค์ให้เกิดจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคมในการใช้รถใช้ถนนไม่มีการดำเนินการอย่างจริงจัง มีส่วนทำให้เกิดความไร้ระเบียบในการสัญจร ซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้					
85.การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการสร้างการมีส่วนร่วมให้กับประชาชนในการจัดการจราจร จะนำไปสู่การลดลงของการเกิดอุบัติเหตุ					
86.เมื่อเวลาเกิดอุบัติเหตุ การบริการทางการแพทย์ที่รวดเร็ว และมีความทันสมัยของเครื่องมือเครื่องมือ จะนำไปสู่การลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ หรือลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินได้					
87.การรวบรวมหลักฐานในผู้เกิดเหตุภายหลังการเกิดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพียงฝ่ายเดียวย่อมมีผลต่อความเชื่อมั่นของคู่กรณี					
88.การขาดการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก อปท. เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานพยาบาล และสถานศึกษาในการบูรณา					

รายละเอียด	ระดับความความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การการจัดการจราจรยอมไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างยั่งยืนได้					
89. หากมีการจัดระบบที่ดีประเมิณผลเพื่อสามารถควบคุม สั่งการ และแสดงผลการชี้วัดการปฏิบัติงานตามมาตรการต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน จะนำไปสู่การอำนวยความสะดวกด้านจราจร					

90. ท่านคิดว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีต่อการสร้างเสริมให้เกิดการความเสมอภาคของการจราจรในปัจจุบัน ทั้งการกวดขันบุคคลทุกคนด้วยมาตรฐานเดียวกัน หรือ การดำเนินการทางคดีมีความยุติธรรมไม่เห็นแก่พวกพ้อง ญาติ สหาย หรือไม่มีการเรียกรับสินบนเพื่อประโยชน์ต่อรูปคดีของคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อยู่ในระดับใด ให้เลือก ลงใน ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ผลการดำเนินงานอยู่ในระดับต่ำ					ผลการดำเนินงานอยู่ในระดับสูง				
0-10 %	11-20 %	21-30 %	31-40 %	41-50 %	51-60 %	61-70 %	71-80 %	81-90 %	91-100 %

ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....