



สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจ
ที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจร
ในสถานีตำรวจ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วิสัยทัศน์ (Vision)



“เป็นตำรวจมืออาชีพ
เพื่อความผาสุกของประชาชน”



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





พลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ



ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เรื่อง ให้ใช้คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ

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

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

ฉะนั้น จึงให้ทุกหน่วยใช้ “คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ” นี้ เป็นคู่มือหลักสำหรับใช้ในการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจในสังกัดทุกคน ตั้งแต่วันประกาศนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๗

พลตำรวจเอก

(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

คำนำ

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

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

คู่มือฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ช่วยให้วิทยากรและข้าราชการตำรวจในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นำไปศึกษา ทบทวน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานด้านการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศชาติต่อไป

พลตำรวจเอก



(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ก

คำนำ

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

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

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

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

สารบัญ (ต่อ)

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

สารบัญ

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

จ

สารบัญ

หน้า

บทที่ ๑๐ การประชาสัมพันธ์ในงานจราจร

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

บทที่ ๑๑ จิตวิทยาการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพของตำรวจจราจร

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

บทที่ ๑๒ การจัดการสถานที่เกิดเหตุจราจร

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

ฉ

สารบัญ

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

บทที่ ๑

บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

๑. นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการจราจร

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

นโยบายด้านการปฏิบัติงานด้านการจราจร^๑

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

จากนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ คือ นโยบายด้านการลดอุบัติเหตุการจราจร นโยบายด้านการพัฒนางานจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมาย นโยบายด้านคุณธรรมจริยธรรมในการปฏิบัติงาน และนโยบายด้านการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถนำนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของหัวหน้างานจราจรได้

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

บทบาทหน้าที่ของหัวหน้างานจราจร ต้องถือปฏิบัติตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา โดยอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายนั้นได้ถูกนำมาใส่ไว้ในเนื้อหาของอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการที่หัวหน้างานจราจรสามารถปฏิบัติหน้าที่ตามหน้าที่ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาได้ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ย่อมครอบคลุมถึงการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติไว้ด้วยเช่นกัน

๒. บทบาทด้านการลดอุบัติเหตุจราจร

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

๒.๑ สถานการณ์อุบัติเหตุด้านการจราจร

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

๒.๒ บทบาทหัวหน้างานจราจรในการลดอุบัติเหตุจราจร

เป็นที่ทราบกันดีว่า การลดอุบัติเหตุด้านการจราจรนั้นประกอบไปด้วยหน่วยงานหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐและเอกชน สำนักงานตำรวจแห่งชาตินับเป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีหน้าที่ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร เช่นเดียวกัน และหน่วยงานในสังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งทำหน้าที่หลักในการดำเนินการ ได้แก่ สถานีตำรวจ

เมื่อพิจารณาถึงบุคลากรในสถานีตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ย่อมหนีไม่พ้นตำรวจจราจร ซึ่งมีหัวหน้างานจราจรเป็นหัวหน้า ดังนั้น หัวหน้างานจราจรของสถานีตำรวจจึงถือได้ว่าเป็น

กำลังหลักในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร และมีหลักในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ หลัก ๕E+๑

หลักการดำเนินการ ๕E+๑

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

๓. บทบาทการพัฒนาการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

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

๓.๑ การพัฒนางานจราจรสู่มาตรฐานสากล

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

๓.๒ ความสำคัญขององค์กรระหว่างประเทศ

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจร ย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ด้านองค์กรหรือหน่วยงานใดบ้างที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการแก้ไขปัญหาจราจรในปัจจุบันและอนาคต

- องค์กรสหประชาชาติ (United Nation) มีหน้าที่ดูแลสันติภาพของโลก และความมั่นคงระหว่างประเทศ การส่งเสริมให้มนุษยชาติมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบโลกและออกกฎหมายหรือปฏิญญาสนธิสัญญาอนุสัญญาต่างๆ เพื่อให้ชาติต่างๆ ในโลกอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข

ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณทางถนน ลงนามที่กรุงเวียนนาเมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๑๑ โดยประเทศซึ่งเป็นภาคี นำไปเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการขนส่งและจัดการต่อไป

- องค์การอนามัยโลก(WHO) ดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน

- กลุ่มประชาคมอาเซียน (AEC) ดำเนินการแลกเปลี่ยนทางศิลปวัฒนธรรม สินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ มีเนื้อหาสนธิสัญญา ได้แก่

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

๒. กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

๓. ความตกลงว่าด้วย การยอมรับหนังสือรับรอง การตรวจสภาพรถยนต์ ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้า และการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน

๔. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร สำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ-ปอยเปต

๕. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

๖. ข้อตกลงระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนลาว และเวียดนาม ในการดำเนินการขนส่งทางถนน เพื่อการท่องเที่ยว

๗. ข้อตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดน โดยถนนจากประเทศไทย ผ่านมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์

๓.๓ ความสำคัญขององค์กรภายในประเทศ

เมื่อทราบถึงปัจจัยผลกระทบที่เกิดจากองค์กรระหว่างประเทศแล้ว องค์กรภายในประเทศไทยเอง ก็มีบทบาทหน้าที่ร่วมกันจัดการจราจร ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่ เช่น

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

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

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

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(๔) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

(๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

- **กรมทางหลวง** เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัด กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ควบคุม และดำเนินการก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษา ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน^[๒] เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ หน่วยงานในสังกัด ได้แก่ สำนักสำรวจและออกแบบ แขวงทางหลวง ตามพื้นที่ต่างๆ

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

- **คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (คปถ.)**

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

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

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

อบต. เช่น การก่อสร้างถนนสายหลัก จัดสร้างระบบสาธารณูปโภคที่เกินอำนาจเทศบาลและ อบต. เช่น สร้างบ่อบำบัดน้ำเสียเนื่องจากใช้งบประมาณในการจัดสร้างสูง

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

๔. บทบาทด้านการบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากการจรรยาบรรณโดยตรงต่อการดำรงชีวิตของบุคคลในสังคม หากตำรวจจราจรได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบและตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ย่อมเป็นเกราะกำบังตัวผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี แต่หากปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ยึดหลักระเบียบกฎหมายที่กำหนดไว้แล้ว อาจถูกร้องเรียนจากประชาชน หรือถูกสังคมตำหนิได้ ดังนั้นจึงควรมีการเรียนรู้เกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานในอันที่จะปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๑ อำนาจหน้าที่ตามที่ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

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

หัวหน้างานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

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

๑. งานควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร

๒. งานวางแผนจัดการและควบคุมการจราจร ตลอดจนจัดทำแผนที่จราจรของพื้นที่รับผิดชอบ และของพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน

๓. งานศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร แนะนำวิทยากรต่างๆ มาใช้ในงานจราจร

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

สารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

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

๘. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และส่งให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม

๙. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๑๐. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุ พิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๑๑. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๑๒. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชา กำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๑๓. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้บังคับบัญชา ปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรับ รายงานให้หัวหน้างานจราจรทราบทันที

๑๔. งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๑๕. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๑๖. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

๑. ปฏิบัติงานตามหน้าที่ของสารวัตรจราจร ข้อ ๑ - ๑๒

๒. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้บังคับบัญชาปฏิบัติ หน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรับรายงานให้ หัวหน้างานจราจร หรือสารวัตรจราจรทราบในทันที

๓. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๔. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรตำแหน่งผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตรจราจร (ตำแหน่งควบ) มีหน้าที่

๑. ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไป และอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๒. ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๓. ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าจราจร

๔. ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านจราจรของหน่วยงาน

๕. ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งรองสารวัตรหรือเทียบเท่า

๖. ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

ผู้บังคับบัญชาจรรยา มีหน้าที่

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

๔.๒ บทบาทหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด

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

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

๑. อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

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

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

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

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

๑. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร

๒. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพฯ

๓. ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวง ที่รับผิดชอบทั่วราชอาณาจักร

๔. ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาคเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรภาค

๕. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรจังหวัด

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

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

ความรับผิดชอบของตนเอง ดังนั้น การทำความเข้าใจบทบาท อำนาจหน้าที่ในเขตรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน จะเป็นการป้องกันการซ้ำซ้อนในการทำงานด้วย

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

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

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

๔.๓ อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่^๔

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

๒) อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งอสาจรจร (มาตรา ๑๓๖)

“มาตรา ๑๓๖ ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอสาจรจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอสาจรจร และหน้าที่ของอสาจรจร ตลอดจนรูปแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด”

“มาตรา ๑๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอสาจรจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”

อำนาจในการแต่งตั้งอสาจรจรเพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติโดยการแต่งตั้งจะต้องแต่งตั้งจากบุคคลที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรอสาจรจรในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอสาจรจรตามพระราชบัญญัติจจรจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยกำหนดให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญา

ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดคุณสมบัติรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอสาจรจร พ.ศ.๒๕๕๕ (๑๓ ม.ค. ๕๕) กำหนดให้ผู้ที่ผ่านการศึกษาอบรมและทดสอบหลักสูตรอสาจรจรครบถ้วนแล้ว เมื่อได้รับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นอสาจรจร ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการจัดทำทะเบียน ประวัติ กำหนดหมายเลขประจำตัว และจัดให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตาม พ.ร.บ. จจรจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ควบคุม และจัดการจจรจร บริเวณที่มีการจจรจรติดขัดคับคั่ง หรือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ เว้นแต่กรณีไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในที่นั้น จึงปฏิบัติหน้าที่โดยลำพังได้

(๒) ดูแล การหยุดรถ จอตรถ การข้ามทาง เพื่อให้การจจรจรสะดวกและปลอดภัย ในบริเวณที่มีการฝ่าฝืนกฎหมาย จนการจจรจรไม่สะดวก

(๓) ชี้แจง ตักเตือน แนะนำ ตลอดจนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตาม

(๔) รายงานการกระทำความผิดของผู้ขับรถ การชำรุดเสียหาย ข้อขัดข้องของเครื่องหมาย และสัญญาณจจรจร ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบเพื่อดำเนินการต่อไป

(๕) แจ้งอุบัติเหตุจจรจรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบเพื่อดำเนินการโดยไม่ชักช้า

จึงสรุปได้ว่า อสาจรจร จะถือเป็นเจ้าพนักงานตามมาตรา ๑๓๗ เฉพาะเมื่อได้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีหน้าที่เพียง ๕ ประการตามที่กำหนด แต่อสาจรจรก็ไม่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจจรจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ แต่อย่างใด ถึงแม้มาตรา ๑๓๗ จะได้กำหนดให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญาก็ตาม

๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง (มาตรา ๑๓๘)

“มาตรา ๑๓๘ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการจราจรในอาณาบริเวณนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง ถ้าไม่เป็นความผิดที่ได้กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

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

๔) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร ในการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร (มาตรา ๑๓๙)

“มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่า ถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

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

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

จราจร

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

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

คำสั่ง ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบใด ที่เจ้าพนักงานจราจร ออกมาเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรดังกล่าว จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้ว

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

๕) อำนาจของเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการว่ากล่าว ตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ (มาตรา ๑๔๐)

“มาตรา ๑๔๐ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าวตักเตือน ผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

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

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้แต่ต้องออกใบรับแทน

ใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกไปส่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวกล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกไปสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าวเว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด”

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

(๑) อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่เป็นอำนาจของตำรวจจราจรทั้งระดับชั้นสัญญาบัตรและระดับประทวน โดยสามารถดำเนินการได้ทันทีขณะที่พบเห็นการกระทำความผิด เมื่อเจ้าหน้าที่เลือกใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนแล้วก็ไม่ต้องออกไปสั่ง

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

ออกไปสั่งและกำหนดค่าปรับ ตามอัตราเปรียบเทียบปรับที่กำหนดตามบัญชีท้ายข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้^๖ หรือจะไม่กำหนดค่าปรับตามเปรียบเทียบแต่ออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับต่อไป

ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ เช่น จอดรถทิ้งไว้ในที่ห้ามจอด ซึ่งเป็นกรณีที่ตำรวจจราจรมีอาจใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนได้ จึงเป็นกรณีที่จำเป็นต้องใช้อำนาจในการออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับเท่านั้น กรณีนี้กฎหมายได้ให้อำนาจในอันที่จะออกไปสั่งโดยติดหรือผูกใบสั่งนั้นไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย เช่น เสียบใบสั่งไว้กับก้านที่ปิดน้ำฝน แปะติดไว้กับกระจกด้านหน้ารถ เป็นต้น

ถ้าเป็นการออกไปสั่งต่อหน้าผู้ขับขี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มาตรา ๑๔๐ วรรคสาม ให้อำนาจตำรวจจราจรในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ กล่าวคือ เป็นการให้ตำรวจจราจรใช้ดุลพินิจที่จะเรียกเก็บใบหรือไม่เรียกเก็บก็ได้อาศัยอำนาจตาม

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

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

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

เมื่อตำรวจจราจรใช้อำนาจในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราว เมื่อออกใบสั่งแล้วกฎหมายบังคับตำรวจจราจรให้ออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ถือไว้แทนเพื่อใช้ในการขับรถต่อไป และต้องรับนำใบอนุญาตขี้นั้นส่งมอบให้แก่พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่เกิดเหตุ (ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๕) ภายในกำหนดแปดชั่วโมง นับแต่เวลาออกใบสั่ง ในทางปฏิบัติแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรตามข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด จะแบ่งเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรก เป็นใบสั่ง ส่วนที่สอง จะเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ กรณีที่ตำรวจจราจรใช้อำนาจในการยึดใบอนุญาตขับขี่ ผู้ออกใบสั่งก็ดำเนินการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ตามหลักการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ การใช้อำนาจออกใบสั่งและเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวนี้ มีประเด็นที่ต้องคำนึง กล่าวคือ จะมีอำนาจเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ต่อเมื่อได้มีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ขับขี่ก่อน ถ้าไม่ออกใบสั่งก็ไม่มีใบอนุญาตเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ และถ้าหากไปเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้โดยไม่ได้ออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้นอาจมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗ ได้^๗

ในส่วนของผู้ขับขี่ที่ถูกเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องส่งมอบใบอนุญาตขับขี่ของตนให้แก่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้น ถ้าฝ่าฝืน ไม่ยอมส่งมอบให้ตามคำสั่งก็อาจมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๖๘^๘ และใบรับใบอนุญาตขับขี่ที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้นั้น สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราว ไม่เกินเจ็ดวัน ซึ่งกำหนดเจ็ดวันนี้ตรงหรือมีความสัมพันธ์กับจำนวนเจ็ดวัน ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องไปรายงานตัว ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑(๑)) เมื่อผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจร ก็อาจถูกว่ากล่าวตักเตือนหรืออาจถูกเปรียบเทียบให้ชำระค่าปรับแล้วแต่พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจรจะเห็นสมควร หลังจากนั้นจะต้องคืนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ทันที ส่วนผู้ขับขี่ที่ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑ (๒)) สามารถใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวันในช่วงแรก และเมื่อส่งค่าปรับทางไปรษณีย์แล้วยังสามารถใช้ใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้อีกจำนวนสิบวัน

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

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

นับแต่วันที่ส่งธนาคติหรือตัวแลกเงินรวมเป็นจำนวน ๑๗ วันและการคืนใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องคืนทางไปรษณีย์ โดยเร็วทันทีเช่นกัน

วิธีปฏิบัติของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา ๑๔๑)

“มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคติ หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรับจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคติ หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคติ หรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด”^๔

ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๕)

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามที่ปรับ (มาตรา ๑๔๑ ทวิ)

“มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม้อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับ

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

แจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี”

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามบทเปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนมีอำนาจจัดการกับผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ดังนี้

(๑) ออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน ตามสถานที่ วัน เวลา ที่ระบุในหมายเรียก แล้วพนักงานสอบสวนจะเปรียบเทียบปรับ

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

๖) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ (มาตรา ๑๔๒)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือรถที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มาตรา ๑๔๒

“มาตรา ๑๔๒ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อ

(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

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

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

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”^{๑๐}

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

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

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถตาม มาตรา ๑๔๒ มีดังต่อไปนี้

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

“มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมาย ว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง” ^{๑๑}

สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร เกิดจากรถที่ผู้ขับขี่นำมาขับในทางมีสภาพ ไม่มั่นคงแข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ อุปกรณ์ชำรุด

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

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

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

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

ข้อ ๑ การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ โดยวิธีการตามลำดับ ดังนี้

(๑) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(๒) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(๓) ตรวจวัดจากเลือด

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

ข้อ ๒ กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตาม ข้อ ๑(๓) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ ๓ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(๑) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(๒) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ ให้เปรียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ

๒,๐๐๐

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเศษ ๑

ส่วน ๑.๓

๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง (มาตรา ๑๔๓)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

“มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทางนอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้นๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง”

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

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

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ผู้ได้นำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไข มาตรา ๑๔๓ หรือ มาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรอง ตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องตาม มาตรา ๑๕๖

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

“มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ได้นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

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

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

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

ข้อ ๒ วิธีการทดสอบสภาพของรถตามข้อ ๑ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จัดการซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี หากยังไม่จัดการซ่อมหรือแก้ไขรถให้

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

^{๑๓} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หน้า ๓๔๘-๓๕๐

ถูกต้อง ตามคำสั่งจะนำรถมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้ หากนำมาใช้ก็มีความผิดและอาจถูกดำเนินคดี ทุกครั้งที่นำมาใช้

เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งสั่งตาม มาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรอง เมื่อทำการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกระทรวงแล้วเมื่อได้รับใบตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จึงจะนำรถออกใช้ในทางได้

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

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

ข้อ ๒ เมื่อเจ้าพนักงานจราจร ตามข้อ ๑ ได้รับรถพร้อมหนังสือสั่งแล้ว ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีเป็นการตรวจรับรองที่ไม่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบให้ดำเนินการตรวจทันที เมื่อตรวจแล้วเห็นว่าถูกต้องตามหนังสือสั่ง ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือสั่งนั้นว่า “ตรวจแล้วเรียบร้อย” พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

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

วิธีการตรวจรับรองรถ ตามข้อ ๒ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

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

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

^{๑๕} ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควั่นดำ ก๊าซและระดับเสียงของรถซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยินยอมให้นำมาใช้ในทางเดินรถได้ หน้า ๒๕๘ และประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม หน้า ๓๔๘-๓๔๙

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

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

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้นหรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ”

บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๓๗ ให้อำนาจพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนคดีอาญา ไว้ดังนี้

“มาตรา ๓๗ คดีอาญาเล็กน้อยได้ดังต่อไปนี้

(๑) ในคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราโทษอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

(๒) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

(๓) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไปหรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้กระทำการในตำแหน่งนั้นได้เปรียบเทียบแล้ว

(๔) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

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

อำนาจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนเป็นไปตามมาตรา ๓๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

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

(๑) กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกิน ๑๕ วันแล้วคดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

(๒) ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับ ภายในเวลากำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(๓) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบให้เจ้าหน้าที่ กะจำนวนตามที่เห็นสมควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน”

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

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

๙) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ และพนักงานสอบสวน นอกจากที่ บัญญัติในลักษณะ ๑๘

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่และพนักงานสอบสวน นอกจากที่บัญญัติใน ลักษณะ ๑๘ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีกรณีที่ถูกกฎหมายให้อำนาจไว้ตามมาตราอื่นๆ อีก ดังต่อไปนี้

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

“มาตรา ๒๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้ง ไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมาย จราจร ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย”

“มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ในทางที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๒๑”

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

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

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๙ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

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

“มาตรา ๒๔ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้เห็นปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(๓) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(๔) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

(๕) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรา นี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุดในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร”

“มาตรา ๒๕ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้”

ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

(๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรจะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งใดๆ ที่เป็นการกีดขวางการจราจร (มาตรา ๑๑๔)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่จะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีผู้วาง ตั้ง ยื่น หรือแขวน หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรโดยไม่ได้รับอนุญาต

“มาตรา ๑๑๔ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๘ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษไม่เกินห้าร้อยบาท (มาตรา ๑๔๘)

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

การจอดในที่ที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอด เช่น ริมทางที่มีสีเหลืองแดงถือเป็นการกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้เคลื่อนย้ายรถคันนั้นออกไปเสียก่อน ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับขี่ไม่ยอมเคลื่อนย้ายไปเอง เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจใช้รถยกมาลาก หรือยกรถคันนั้นออกไปให้พ้นทางเดินรถได้

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

“มาตรา ๗๘ ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถหรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

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

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

กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุมีผลตามกฎหมายคือ

(๑) สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ กฎหมายให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด ดังนั้นหากผู้ขับขี่มาแสดงตัวภายหลังและสู้คดี ภาระการพิสูจน์ในการที่จะนำสืบพยานมาหักล้างข้อสันนิษฐานก็สามารถกระทำได้ว่าตนไม่ได้เป็นฝ่ายกระทำความผิด

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

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

เนื่องจากการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ดังนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่จะคืนรถให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเมื่อใดโดยมีเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ กล่าวคือ จะคืนรถทั้งๆ ที่ยังไม่ได้ตัวผู้ขับขี่ และคดียังไม่ถึงที่สุดก็ได้ เพราะการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจดุลพินิจ

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

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

๑๑) อำนาจสั่งยึดใบอนุญาต มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใบอนุญาต (มาตรา ๑๖๑)

“มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่ง ดังกล่าวนี้อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่ที่สุด”

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

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

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

๒. ตามปกติเมื่อมีการกระทำความผิดกฎจราจร เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจออกใบสั่ง ผู้ขับขี่จะต้องไปชำระค่าปรับ และเจ้าหน้าที่จะบันทึกความผิดลงในสารบบคอมพิวเตอร์ ถ้าเป็นข้อหาที่กำหนดไว้ จะถูกบันทึกคะแนนโดยติดสติ๊กเกอร์ไว้ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ จากนั้นผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน

๓. หากผู้ขับขี่ผู้ใดถูกบันทึกคะแนนเกิน ๖๐ คะแนน จะถูกพักใช้ใบอนุญาตด้วยเป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน

๔. แต่ถ้าเป็นการกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายใน ๑ ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรกจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน พร้อมต้องเข้ารับการอบรมทดสอบให้ผ่านก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืนไป

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

บรรณานุกรม

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

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

นโยบายการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗. โรงพิมพ์ตำรวจ
กรุงเทพฯ.

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

บทที่ ๒

การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

๑. สถานการณ์และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของโลก

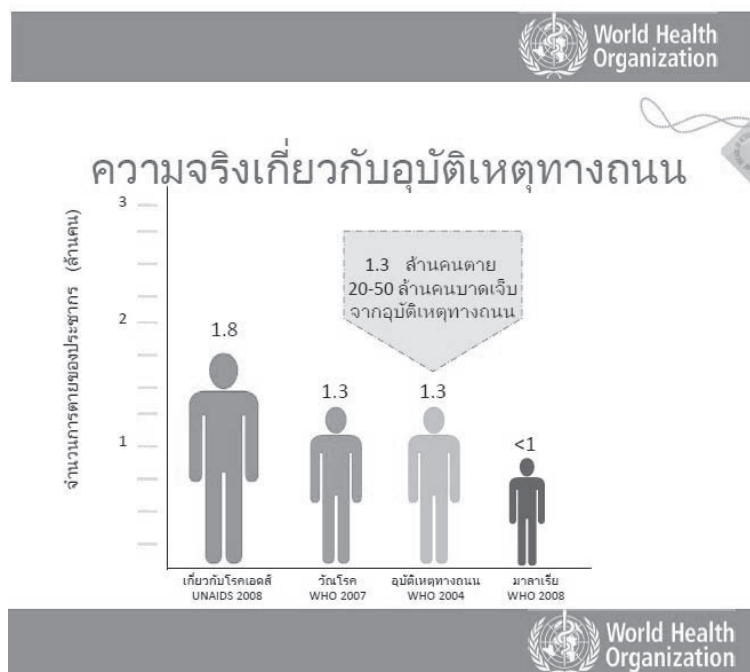
ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก



สถานะการดำเนินงานในระดับโลก

ทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน

2554-2563



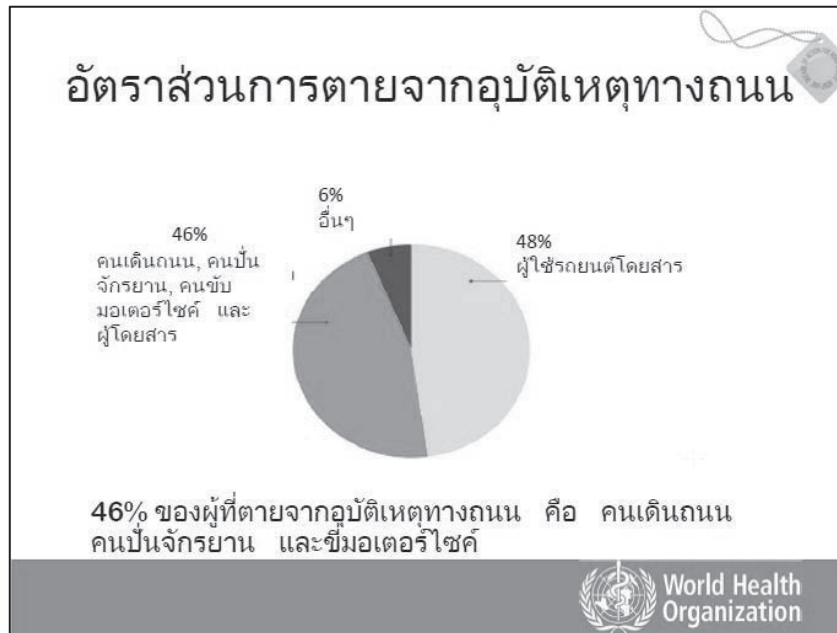
๔ อันดับการตายของโลก

อันดับที่ ๑ ตายจากโรคเอดส์ จำนวน ประมาณ ๑.๘ ล้านคน

อันดับที่ ๒ ตายจากโรควัณโรค จำนวน ประมาณ ๑.๓ ล้านคน

อันดับที่ ๓ ตายจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนประมาณ ๑.๓ ล้านคน บาดเจ็บประมาณ ๕๐ ล้านคน

อันดับที่ ๔ ตายจากโรคมาลาเรีย จำนวน ประมาณ ๑ ล้านคน



อัตราส่วนการตายจากอุบัติเหตุทางถนน

ร้อยละ ๔๘ ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้รถยนต์โดยสาร

ร้อยละ ๔๖ ผู้เสียชีวิตจากคนเดินถนน ผู้ขี่จักรยาน จักรยานยนต์ และผู้โดยสาร

สาเหตุหลักของการตาย

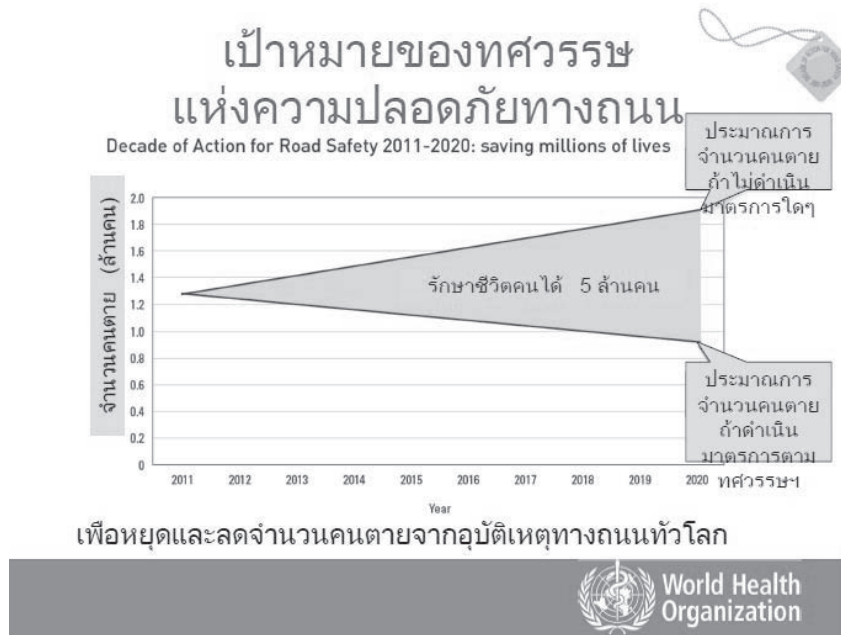
พ.ศ. 2547

อันดับ	โรคหรือการบาดเจ็บ
1	โรคหัวใจ
2	โรคหลอดเลือดสมอง
3	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนล่าง
4	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง
5	อุจจาระร่วง
6	โรคเอดส์
7	โรคธวัณโรค
8	โรคถุงลม มะเร็งปอด
9	อุบัติเหตุทางถนน
10	พัฒนาการแรกเกิดต่ำ

พ.ศ. 2573

อันดับ	โรคหรือการบาดเจ็บ
1	โรคหัวใจ
2	โรคหลอดเลือดสมอง
3	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง
4	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนล่าง
5	อุบัติเหตุทางถนน
6	โรคถุงลม มะเร็งปอด
7	โรคเบาหวาน
8	โรคหัวใจ
9	มะเร็งกระเพาะอาหาร
10	โรคเอดส์

WHO ได้กล่าวถึงสาเหตุการตายของประชากรโลกในปี ๒๕๕๗ อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอยู่ในอันดับที่ ๙ และจะขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ ๕ แซงสาเหตุการตายอื่นๆ ในปี ๒๕๗๓ หากไม่มีการระวังป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



เป้าหมายของ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน คือ เพื่อหยุดและลดจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ลง ๕๐ % ใน ๑๐ ปี



แผนงานระดับโลกเพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

- การบริหารจัดการเพื่อถนนที่ปลอดภัย
- ถนนและการคมนาคมที่ปลอดภัย
- ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
- การตอบสนองหลังอุบัติเหตุ

เราต้องทำอะไร?

- นโยบาย / ยุทธศาสตร์ / เป้าหมาย / ระบบข้อมูล

- การลดความเร็ว
- เมก้าแล้วขับ
- หมวกกันน็อก
- เข็มขัดนิรภัย
- ที่นั่งในรถสำหรับเด็ก

การบังคับใช้
กฎหมาย
และ พฤติกรรม
การใช้รถ

- ✓ มาตรการเพื่อวิศวกรรมถนนที่ปลอดภัย
- ✓ ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- ✓ การดูแลก่อนถึงโรงพยาบาลและการดูแลผู้บาดเจ็บ

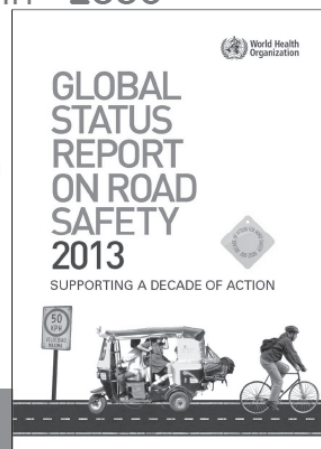


World Health
Organization

การบังคับใช้กฎหมายเป็นหัวใจของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของการลดความเร็ว
การไม่สวมหมวกกันน็อก และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

รายงานความก้าวหน้า ในการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัย ทางถนนของโลก 2556

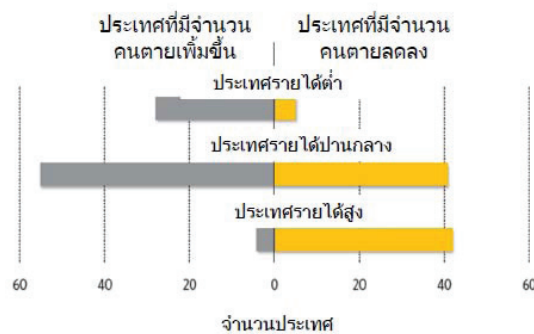
- เครื่องมือในการวัดความก้าวหน้าในการดำเนินงานตามทศวรรษ
- เป็นการรายงานข้อมูลจากแต่ละประเทศ ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหลายๆภาคส่วน
- มีประเทศที่เข้าร่วมให้ข้อมูลทั้งสิ้น 195 ประเทศทั่วโลก



รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนของโลก ในปี ๒๕๕๖

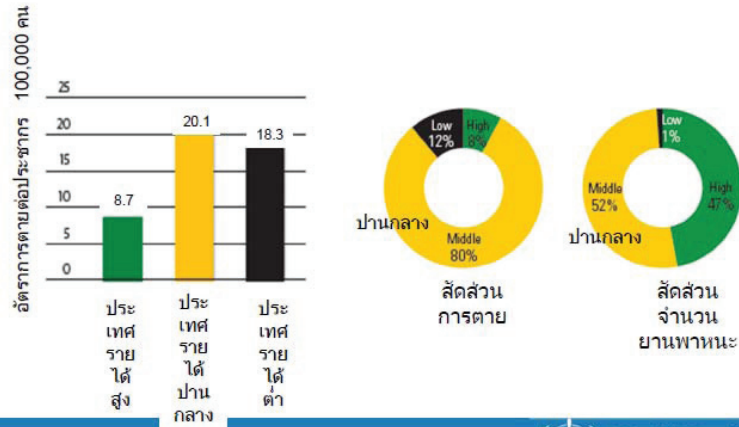
- เป็นรายงานข้อมูลจากแต่ละประเทศ ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหลาย ๆ ภาคส่วน
- มีประเทศที่เข้าร่วมให้ข้อมูลทั้งสิ้น ๑๙๕ ประเทศทั่วโลก
- ๘๘ ประเทศสามารถลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้ แต่ยอดรวมการตายในระดับโลกประมาณ ๑.๒๔ ล้านคนต่อปี ถือว่าจำนวนคนตายสูงมากเกินไปกว่าจะรับได้
- มี ๒๘ ประเทศที่มีกฎหมายครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงทั้ง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

บางประเทศก็มีความก้าวหน้า แต่ยอดรวมการตายในระดับโลกนั้น ก็ยังสูงถึง 1.24 ล้านคนต่อปี



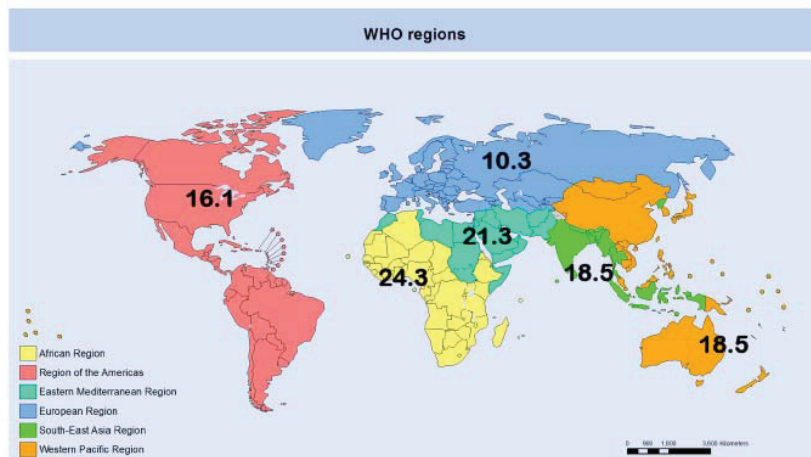
ประเทศที่มีความก้าวหน้าในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทำให้มีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้สูง ในทางตรงกันข้าม ประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางก็จะมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ยอดรวมการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับโลกยังคงสูง ๑.๒๔ ล้านคนต่อปี

อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนนั้นยังสูง ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง

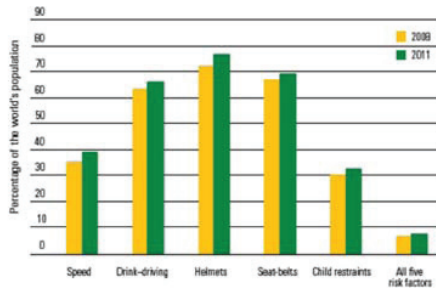


World Health Organization

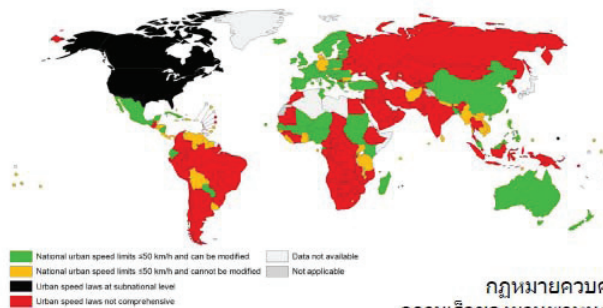
อัตราส่วนการตายต่อประชากรแสนคน ทวีปแอฟริกามีอัตราการตายสูงที่สุด



35 ประเทศทั่วโลกมีการประกาศใช้กฎหมายใหม่ ที่ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงทั้ง 5 ซึ่งคุ้มครองเพียงแค่ 7% ของประชากรในโลกนี้



มีเพียงแค่ 59 ประเทศที่มีกฎหมายควบคุม ความเร็วของยานพาหนะในเขตเมือง



กฎหมายควบคุม
ความเร็วของยานพาหนะในเขตเมือง
ที่ 50 กม./ชม. และองค์กรปกครอง
ท้องถิ่นสามารถลดอัตราความเร็วได้



สีเขียว : ประเทศที่สามารถแก้ไขกฎหมายจำกัดความเร็วรถไม่เกิน ๕๐ กม./ชม.

สีเหลือง : ประเทศที่ไม่สามารถแก้ไขกฎหมายจำกัดความเร็วรถไม่เกิน ๕๐ กม./ชม.

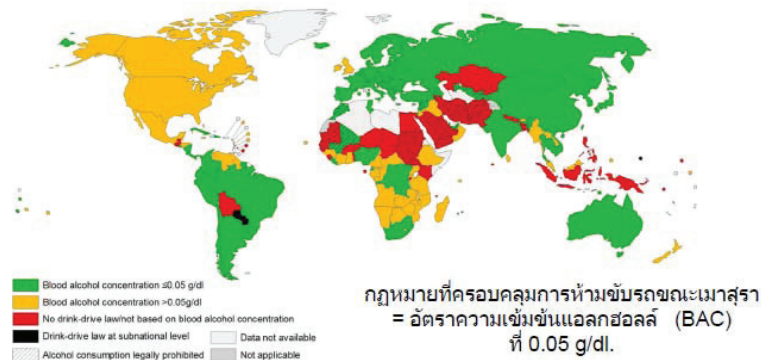
สีดำ : มีกฎหมายควบคุมความเร็วรถครอบคลุมถึงในเมืองเล็ก

สีแดง : มีกฎหมายควบคุมความเร็วรถครอบคลุมไม่ทั่วถึง

สีเทา : ไม่มีข้อมูล

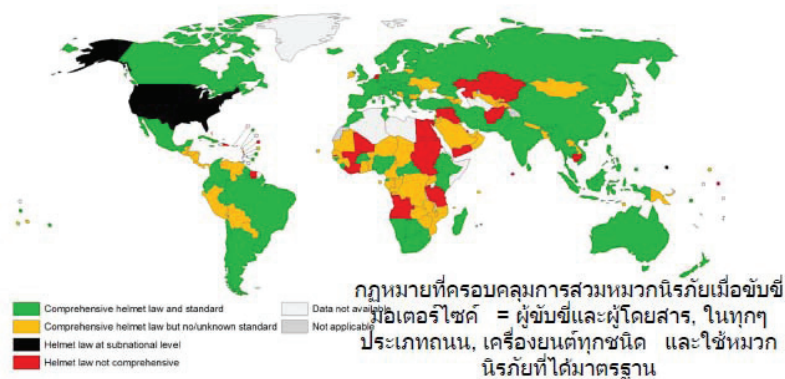
(รูปภาพสีประกอบ จาก DVD)

89 ประเทศมีกฎหมายที่ครอบคลุม การห้ามขับรถยนต์ขณะมีเมาส์รา



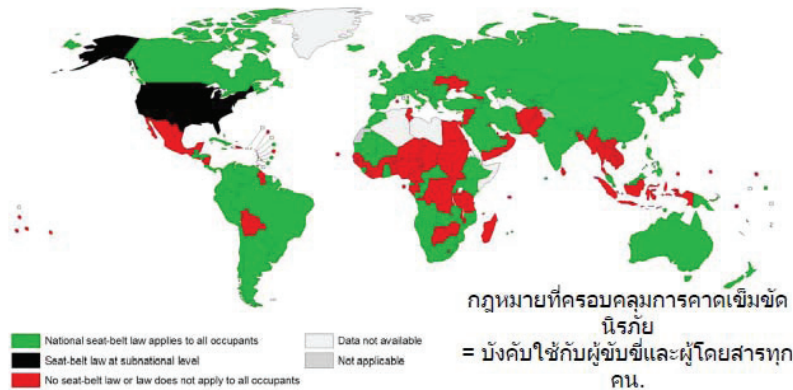
World Health
Organization

90 ประเทศมีกฎหมายที่ครอบคลุมการสวมหมวก นิรภัยเมื่อขับขี่มอเตอร์ไซด์



World Health
Organization

111 ประเทศมีกฎหมายที่ครอบคลุม การคาดเข็มขัดนิรภัย

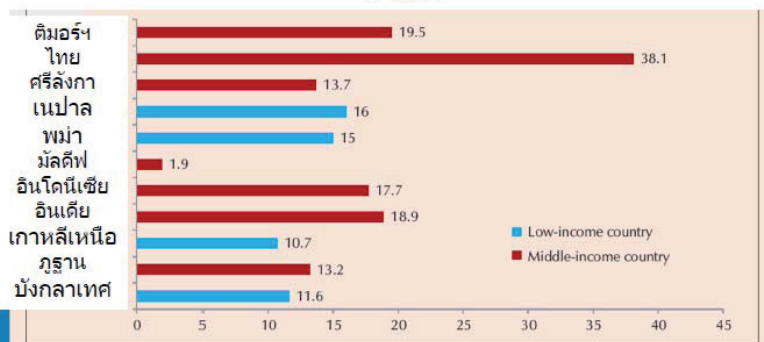


สถานการณ์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



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

ประมาณการอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ต่อประชากรแสนคน, ปี 2554



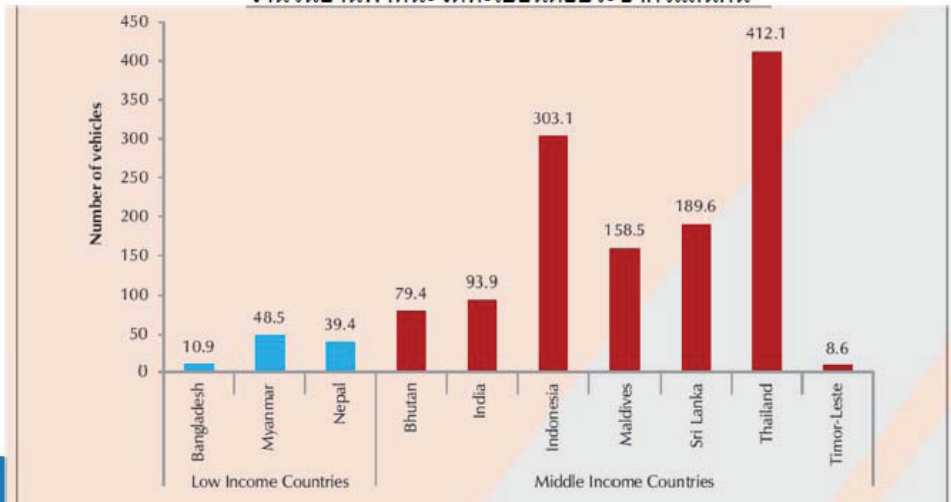
Source: Global status survey on road safety 2013

ประเทศไทยมีอัตราการตายสูงสุดในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้และในภูมิภาคนี้มียอดตายจากอุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งสิ้น ๓๓๔,๘๑๕ คน

จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนเพิ่มขึ้นมาก อย่างมีนัยสำคัญ



จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนต่อประชากรแสนคน



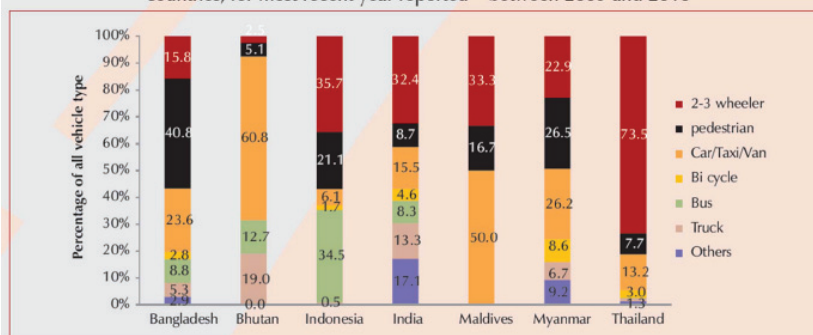
Source: Global status survey on road safety 2013

ประเทศไทยมีอัตราการจดทะเบียนรถยนต์จำนวน ๔๑๒.๑ คันต่อประชากรแสนคน

กว่า 50% ของคนที่ตายนั้นเป็นผู้ใช้ถนนที่เป็น
กลุ่มเสี่ยง (คนเดินถนน ขี่จักรยานและ
มอเตอร์ไซด์)



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

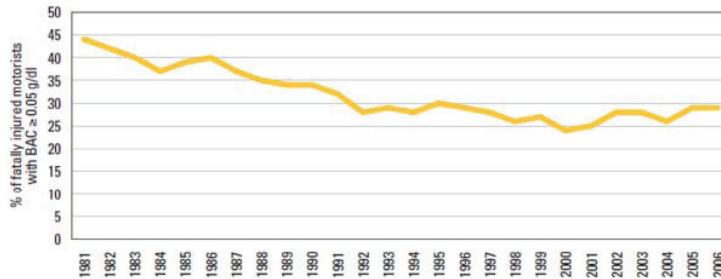


Source: Global Status Report on Road Safety 2013

ออสเตรเลีย – การลดลงของอุบัติเหตุจากเมาแล้ว ขับโดยการสุ่มตรวจลมหายใจอย่างเข้มข้น



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



Source: Department of Infrastructure, Transport, Regional Development & Local Government, 2009



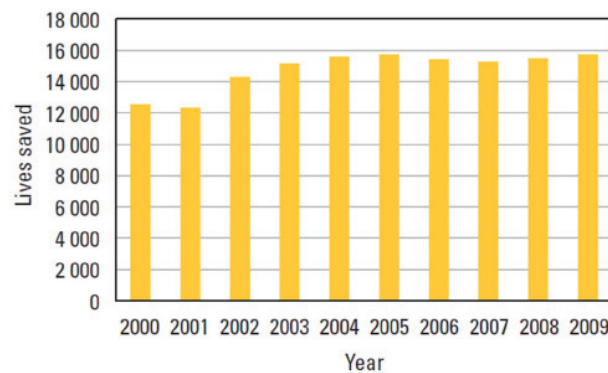
World Health
Organization

ในประเทศออสเตรเลียมีการสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์ในลมหายใจอย่างเข้มข้น ถึ และต่อเนื่อง
เป็นผลให้อุบัติเหตุเกิดจากคนเมาลดน้อยลง

อเมริกา – อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยที่เพิ่มขึ้นการจราจรแรงค้ กับสาธารณชน ส่งผลให้จำนวนผู้รอดตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น



Lives saved by seat-belts, USA, 2000–2009



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



World Health
Organization

มาตรฐานของยานพาหนะที่ปลอดภัย

- ๕๒ ประเทศเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของเวทีสหประชาชาติเพื่อการควบคุมมาตรฐานยานพาหนะในปี ๒๕๕๓
- มีเพียง ๓๐ ประเทศเข้าร่วมโครงการประเมินคุณภาพยานพาหนะ
- ยานพาหนะส่วนใหญ่ออกแบบโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่และโดยสาร

ระบบข้อมูลข้อมูลในประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ยังไม่สมบูรณ์

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

ข้อเสนอสำหรับทุกประเทศทั่วโลก

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

ข้อเสนอสำหรับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

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

๑. สถิติจำนวนคนบาดเจ็บ/คนตาย ช่วงอายุ

- จำแนกตามกลุ่มอาชีพ พบว่าเป็นนักเรียน/นักศึกษามากที่สุด รองลงมาได้แก่ ผู้ใช้แรงงาน เกษตรกรรม และไม่มีอาชีพ

๒. สถิติประเภท/จำนวนรถที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุ

- พบว่าเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงมากที่สุด รองลงมาเป็นรถกระบะ เก๋ง และคนเดินเท้า ตามลำดับ

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

๔. สถิติลักษณะจุดเกิดเหตุ/ประเภทถนน ถนนตรง ทางร่วมทางแยก และทางหลวงชนบท

๕. สรุปสาเหตุการเกิด อุบัติเหตุ

จากอุบัติเหตุทางถนน มีความแตกต่างกันของจังหวัด ที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นโดยค่าเฉลี่ยของประเทศ สะท้อนปัจจัยที่แตกต่างซึ่งต้องบริหารจัดการหมวดหมู่ เพื่อแยกประเภทจังหวัดออกมาเทียบกันเอง และวางมาตรการแก้ไขที่แตกต่างกัน

๒. WHO ชี้ไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันดับ ๓ ของโลก

องค์การอนามัยโลกร่วมกับศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยและโรงพยาบาลขอนแก่น แถลงผลการรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนโลก ปี ๒๕๕๖ และจัดประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในหัวข้อ “ทำไมประเทศไทยถึงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่อันดับต้นของโลก” เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและแลกเปลี่ยนข้อเสนอแนะในการบรรเทาผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

นายโดนัล ไบรน์ หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการฝ่ายกงสุลแห่งสถานทูตอังกฤษประจำประเทศไทย กล่าวว่า สำหรับความสูญเสียของคนอังกฤษที่เข้ามาท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุ มีสาเหตุมาจากการขับขี้อักรยานยนต์ และอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพในการจัดการ และอยากให้ประเทศไทยมีความปลอดภัย รวมถึงให้รัฐบาลไทยใส่ใจให้มากขึ้น

๓. สถานภาพ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ผลการศึกษามูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย

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

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

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยกรมทางหลวง โดยใช้งบประมาณส่วนหนึ่งมาจากเงินกู้เพื่อการขยายและบริหารจัดการทางหลวงแผ่นดินของธนาคารโลก จำนวน ๘๔ ล้านบาท หรือประมาณ ๒,๖๘๘ ล้านบาท และมีผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรของธนาคารโลกเป็นผู้ให้คำปรึกษาทางเทคนิค

การวิจัยชิ้นนี้เกิดขึ้นโดยใช้รูปแบบการคำนวณทุนมนุษย์ หรือ Human capital approach ซึ่งเป็นการหามูลค่าของปัจเจกบุคคลในระบบเศรษฐกิจ และสันนิษฐานว่าเราจะสามารถลดการสูญเสียกำลังการผลิตได้เท่าไร หากเราสามารถลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้

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

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

วิธีการประเมินมูลค่าทุนมนุษย์นั้นได้มาจากการคำนวณความสูญเสียทางแรงงานและผลผลิตค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ซึ่งรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ค่ารถพยาบาล และค่าดูแลรักษา ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่นำมาคำนวณรวมก็มีค่าใช้จ่ายในการสอบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจ ค่าใช้จ่ายในการส่งคดีขึ้นศาล ค่าทนาย ค่าใช้จ่ายของบริษัทประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะและทรัพย์สิน

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

องค์ประกอบที่สำคัญมากองค์ประกอบหนึ่งก็คือการรักษาพยาบาลผู้ที่ต้องพิการจากอุบัติเหตุ และผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้พิการเอง รวมทั้งครอบครัวของเขาด้วย เพราะหากครอบครัวใดครอบครัวหนึ่งต้องทำการดูแลผู้พิการจากอุบัติเหตุไปตลอดชีวิตแล้ว วิถีชีวิตของสมาชิกในครอบครัวก็ย่อมจะต้องได้รับผลกระทบไปด้วยอย่างไม่ต้องสงสัย เนื่องจากการที่พวกเขาไม่สามารถจะออกไปทำกิจกรรมสันทนาการต่างๆเพื่อความบันเทิงหรือเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และเพื่อรักษาสุขภาพของตนเองได้ตามปกติเช่นครอบครัวอื่นๆ

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

อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

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

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

อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน (๑ หมื่นคัน)

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

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

ดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

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

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

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

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

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

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

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

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

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “ขับรถเร็ว” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ในเรื่องนี้ เพราะจากตัวเลขยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลกมีมากขึ้นร้อยละ ๑๕ และในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็น ๑.๒๔ ล้านราย

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

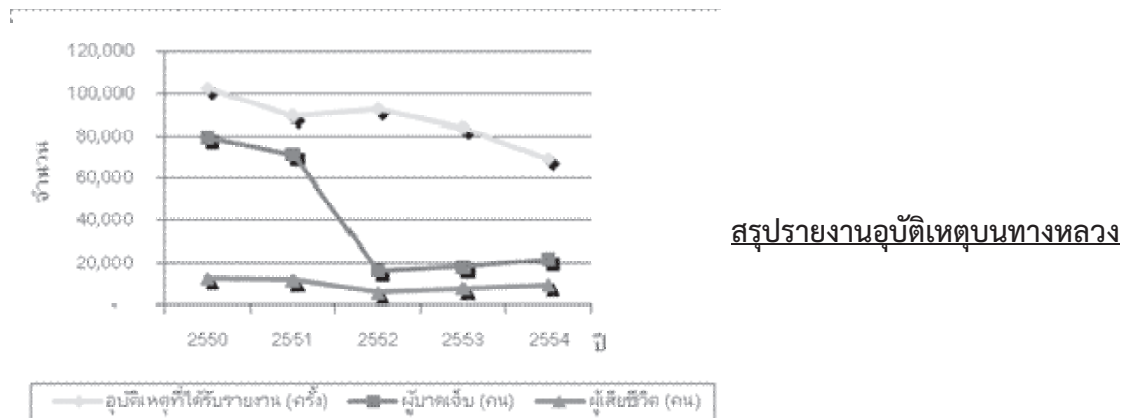
อย่างไรก็ตาม นพ.วิทยา กล่าวย้าว่า เป็นที่น่าตกใจที่ข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๕๔ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวมจากทุกพาหนะและคนเดินเท้าแล้ว แค่ ๑๓,๗๖๖ คน ต่างจากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก ที่ทำการประเมินในปีเดียวกัน มีจำนวนสูงถึง ๒๖,๓๑๒ ราย คิดเป็นอัตรา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

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

สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง

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

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



หมายเหตุ * : ข้อมูลเบื้องต้น

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรมการบินพลเรือน

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

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

๔. หนทางแก้ไขตามปฏิญญาสากล ที่นานาชาติลงนามร่วมกันไว้ และประเทศไทยเองก็ต้องทำประกอบด้วย

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

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

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

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

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

๕. อันดับพฤติกรรมเสี่ยงของคนไทย ๑๐ ลำดับ (Child watch, ๒๕๕๐)

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

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

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

๖. ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของโครงสร้างสังคม

๑) พฤติกรรมของคน

ครอบครัว บุคคลในครอบครัวขาดการอบรมสั่งสอนในเรื่องคุณภาพชีวิตที่ดีและเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในขณะที่ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในการผลิตและประดิษฐ์ยานยนต์ ยานพาหนะที่เร็วและแรงขึ้น ครอบครัวยังแสดงตัวอย่างที่ไม่เหมาะสมทำให้คนรุ่นใหม่เลียนแบบในสิ่งที่ไม่ดี เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

โรงเรียน ครู อาจารย์ หลักสูตร ไม่มีการสอนหรืออบรมให้เกิดความตระหนักรู้และเข้าใจความปลอดภัยและอันตรายจากยานพาหนะและการใช้รถใช้ถนน

เพื่อน เพื่อนร่วมเรียน เพื่อนร่วมชุมชน ร่วมสถาบัน เพื่อนฝูง การลอกเลียนแบบ ความคึกคะนอง การสร้างความเป็นผู้นำกลุ่ม การอวดโอ้ การยุยงส่งเสริมที่ส่งผลนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

ศาสนา ความเชื่อ ค่านิยมและวัฒนธรรม การจัดงานเทศกาล เลี้ยงรื่นเริง ความชอบสนุกสนาน ความเชื่อในเรื่องของโชคละตาเคราะห์กรรมมากกว่าการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การทำบุญประเพณี ค่านิยมในการดื่มสุรา

สื่อ สื่อสารมวลชนในรูปแบบต่างๆ เกิดการลอกเลียนแบบและเอาอย่างภาพยนตร์ สื่อโฆษณา การแพร่กระจายอย่างรวดเร็ว

นโยบายรัฐบาล ความจริงจังในการแก้ปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มปริมาณรถบนถนน การสร้างถนน การขนส่งมวลชนและสินค้า ความจริงจังต่อเนื่องในการขับเคลื่อนนโยบาย การบังคับใช้กฎหมายและงานด้านจราจร

๒) สภาพรถ

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

๓) สภาพถนน

- การวิศวกรรมจราจรไม่ได้มาตรฐาน ไม่ปลอดภัย เช่น ทางโค้ง ความลาดเอียงไม่สมดุล การติดตั้งสัญญาณจราจรที่ไม่ถูกต้อง

- พื้นผิวถนนไม่ได้มาตรฐาน การสร้างถนนโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย
- ขนาดและลักษณะของถนนและไหล่ทาง

๔) สภาพแวดล้อม

- ทิศนวิสัยไม่ดี

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

๗. แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

เป้าหมายในการดำเนินการ

ลดอุบัติเหตุจราจร ๕๐ % ใน ๑๐ ปี

กลุ่มเป้าหมายและมาตรการสำคัญ

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

ประเด็นพิจารณาในระยะยาว

- การผลักดันขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัดให้มีประสิทธิภาพ - พอเพียง
- การผลักดันระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถทุกประเภท ในระดับจังหวัด
- การผลักดันระบบมาตรฐานความปลอดภัยของถนน ในระดับจังหวัด

มาตรการในการดำเนินการ

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

กระบวนการในการดำเนินการ(วิทยา ขาดิบุญชาชัย; ๒๕๕๒)

Enforcement (การบังคับใช้กฎหมาย)

เป็นหัวใจสำคัญที่สุดในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่ใช่เป็นเพียงการจับกุม แต่หมายรวมถึงการตักเตือนอบรมแทนค่าปรับ การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการชี้แจงเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย หมายความว่ารวมถึงการกระทำอย่างอื่นที่ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย

- ต้องบังคับใช้กฎหมายเพราะความปรารถนาดี เพื่อลดอุบัติเหตุ ลดการเจ็บ การตาย จับเพราะรัก
ปรับเพราะห่วงใย

- ต้องบังคับใช้กฎหมายคู่ขนานกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

- กลวิธีการบังคับใช้กฎหมาย ต้อง

- มีความถี่ในการดำเนิน

- สม่ำเสมอ , ต่อเนื่อง, ยาวนาน

- ปรับหนัก ปรับเบา

- สุ่มตรวจ (Random) แตกต่างเวลา แตกต่างสถานที่ หลากหลาย

- ควรให้ค่าตอบแทน ตำรวจตามผลงานเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน

- ควรพิจารณา นำค่าปรับมาใช้เป็นค่าตอบแทน

- ควรมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดย บุคคลภายนอก และประกาศผลการประเมินสู่
สาธารณะ

- สนับสนุนอัตรากำลังการปฏิบัติงาน โดย อาสาสมัคร, ตำรวจหมู่บ้าน, อปพร., สมาชิกภาคี
อื่นๆ ทั้งภาครัฐ-เอกชน

**การดำเนินการกับเรื่อง หมวกนิรภัย, ใบขับขี่, เข็มขัดนิรภัย, พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, วินัย
จราจร**

- กระจายกำลังตรวจจับ ทุกพื้นที่ ช่วงกลางวันทุกวัน

- จะต้องมีการตั้งด่านลอยทุกคืนระหว่าง ๒๐.๐๐-๒๒.๐๐ น. มีค่าตอบแทน น้ำมันเชื้อเพลิง

เมาไม่ขับ

- ดำเนินการยากกว่าหมวกนิรภัย

- ต้องมีคณะทำงาน ประชุมวางแผนกำหนดขั้นตอนและเตรียมความพร้อมทุกขั้นตอน
รวมถึงกระบวนการส่งฟ้องศาล

- ต้องดำเนินการในรูปแบบพหุภาคี

- ทีมที่ออกหน่วยอาจแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม

* กลุ่มที่ ๑ กลุ่มบังคับใช้กฎหมายร่วมกับภาคีเครือข่าย

- จะต้องมีการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ ปฏิบัติการตามสถานการณ์และข้อมูลการเกิด

อุบัติเหตุ

- ควรจะขยายพื้นที่การดำเนินงานครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด

* กลุ่มที่ ๒ กลุ่มรณรงค์

- ร่วมกับภาคีเครือข่ายในการประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

Education (การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม) การดำเนินการในรูปแบบต่างๆ สื่อทุก
ชนิด การพูดหน้าเสาธง ครู ๕ นาทีและการขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีเครือข่าย

โรงเรียน

* จะต้องมีการกลุ่มแกนหรือผู้นำในโรงเรียนที่เข้าใจปัญหา, เอาจริงเอาจังในการทำงาน

* มีกิจกรรมตลอดปี อาทิเช่น

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

* กิจกรรมที่ทำเน้นๆ ฤดู ต่อเนื่อง เปลี่ยนรูปแบบเพื่อสร้างความสนใจ

* มีรูปแบบการประเมินผลชัดเจนโดยกำหนดเป็นตัวชี้วัด

ชุมชนปลอดภัย

* ต้องมีแกนนำชุมชน

* กิจกรรมชุมชนประกอบด้วย

- การอบรมผู้นำชุมชน และสมาชิกชุมชน
- การจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาล
- การกระจายเสียงตามหอกระจายข่าว
- นวัตกรรมอื่นๆ

- ผู้ขอรับใบขับขี่

* ต้องมีการดำเนินการปฏิรูปพหุภาคี

* กิจกรรม

- การอบรม
- การเยี่ยมคนไข้ที่ประสบภัยจากรถที่โรงพยาบาล

- งานประชาสัมพันธ์ ทั่วไปในพื้นที่

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

- งานอื่นๆ ร่วมกับองค์กรและหน่วยงานที่เข้ามาเป็นภาคีเครือข่าย หรือผู้มีประสบการณ์ตรง เช่น

* ชมรมผู้พิการ

- * ชมรมเมาไม่ขับ
- * ชมรมหมอนามัย
- * สภาเด็กและเยาวชน ฯลฯ

Engineering (วิศวกรรมจราจร)

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

EMS (ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน) การช่วยเหลือ การกู้ชีพ กู้ภัย

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

Evaluation (การประเมินผล)

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

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

- การเสริมการเรียนรู้ การสร้างความยอมรับ เชื่อมั่นตนเอง กล้าแสดงออก มีความภาคภูมิใจ เข้าใจและตระหนักคุณค่าของตนเองและผู้อื่น มีการพัฒนาบุคลิกภาพ การมีมนุษยสัมพันธ์

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

๘. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจร (ประยุทธ์ โพธิ์แก้วกุล, ๒๕๕๔)

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

ข้อมูล คือ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในเหตุการณ์ต่างๆ ที่ได้จากการสังเกต การจดบันทึก การสัมภาษณ์ และการสอบถาม

ข้อมูลดิบ ข้อมูลที่ยังไม่มีการประมวลผล ไม่มีการวิเคราะห์ หรือที่เป็นข้อมูลที่ยังไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ทันที

การจัดการข้อมูล คือ การบริหาร การจัดเก็บข้อมูล การประมวลข้อมูลให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีประโยชน์ที่พร้อมจะสมารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ในทันที

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

หลักในการบริหารข้อมูลประกอบด้วย

- ความสามารถในการเข้าถึงข้อมูล (Access) หมายถึงทุกคนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ สามารถที่จะเข้าถึงข้อมูลได้ทุกคน โดยไม่ต้องรอให้หน่วยงานอื่นที่เป็นคนเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นคนส่งมาอีก ๑ ต่อ

- ในความสามารถเข้าถึงข้อมูลได้นั้น จะต้องมีการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Security) อย่างดี

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

ประเภทของข้อมูล

ข้อมูลที่น่ามาประมวลผลเพื่อให้เป็นสารสนเทศสามารถจำแนกตามแหล่งที่มาของข้อมูลได้ ๒ ประเภท คือ

๑. แหล่งข้อมูลภายในองค์กร แบบนี้จะเป็นการเก็บข้อมูลที่เกิดขึ้นภายในหน่วยงานของตนเอง เช่น ข้อมูลของงานสืบสวน ข้อมูลบุคคล ข้อมูลสถานที่ เป็นต้น

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

การแบ่งประเภทข้อมูลอาจมีการแบ่งได้อีกแบบ ซึ่งแบบนี้จะแบ่งจากรูปแบบของข้อมูล โดยสามารถจำแนกออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

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

๒. ข้อมูลขั้นที่สองหรือข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลที่ได้จากบันทึกของบุคคลอื่น หรือการบอกกล่าวถ่ายทอดเนื่องมาจากผู้อื่น

การรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูล คือ กระบวนการในการแสวงหาข้อมูล และเก็บบันทึกข้อมูลไว้เพื่อให้ง่ายต่อการนำไปใช้ ในกรณีที่มีข้อมูลจำนวนมากๆ ฉะนั้นการจัดเก็บข้อมูลจำนวนมากๆ จึงจำเป็นที่จะต้องจัดระบบการรวบรวมข้อมูล

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่สำคัญมี ๔ วิธี คือ

๑. การสอบถามจากผู้รู้โดยตรง
๒. วิธีการสังเกต
๓. วิธีการสำรวจ
๔. วิธีการค้นคว้าจากเอกสารหรือข้อมูลขั้นที่ ๒

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสอบถาม

ใช้ในกรณีที่ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งจากบุคคล และเป็นเรื่องที่มีรายละเอียดแบบเจาะลึก การใช้วิธี การสอบถามจะได้ข้อมูลที่มีรายละเอียดมาก แต่ข้อเสียของการรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสอบถามนี้คือ จะใช้ได้ในกรณีที่สอบถามบุคคลเพียงกลุ่มเล็กๆ เท่านั้น

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสังเกต

คือ การพิจารณาดูสิ่งนั้นๆ โดยตรง ภายในระยะเวลาและสถานที่ที่กำหนด การรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตนี้นิยมใช้กับสัตว์ หรือสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมได้ หรือสิ่งที่ต้องการให้เกิดความเป็นธรรมชาติมากที่สุด เช่น สังเกตพฤติกรรมของสัตว์ หรือ สังเกตพฤติกรรมของนักเรียนในชั่วโมงคณิตศาสตร์

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสำรวจ

คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยส่งแบบสอบถาม การสัมภาษณ์บุคคลเป้าหมาย ซึ่งการสำรวจจะได้รับข้อมูลที่เฉพาะเจาะจงและลึกกว่าแบบสังเกต และสามารถที่จะรวบรวมข้อมูลจากบุคคลเป้าหมายได้จำนวนมาก

ฐานข้อมูลและการจัดการเบื้องต้น

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

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

ข้อดีในการจัดการฐานข้อมูล

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

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

ในแต่ละปี จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าการเสียชีวิตจากอาชญากรรม

เฉลี่ยคิดเป็นประมาณ ๒ - ๓ เท่า บางจังหวัดมากถึง ๖ เท่า

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

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

งบประมาณด้านจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับงบประมาณที่ได้รับทั้งหมด นอกจากนี้สัดส่วนงบประมาณยังมีแนวโน้มลดลง งบประมาณด้านการจราจร ปี ๒๕๕๔ ได้เพียงร้อยละ ๔.๖๗ และลดลงจากปี ๒๕๕๓ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๕.๕๙

การแก้ปัญหา

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

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

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

ดังนั้นในส่วนสถานีตำรวจจำเป็นต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหรืออุบัติเหตุทางถนนเพื่อนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรและการบังคับใช้กฎหมายมาวิเคราะห์เพื่อการแก้ไขปัญหาเพื่อประโยชน์ในการกำหนดเป้าหมายหรือตัวชี้วัดด้านการปฏิบัติตามของพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ และเสียชีวิตที่จะส่งผลให้ความปลอดภัยทางถนนลดลง เช่น ตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยงตัวชี้วัดดื่มแล้วขับ ตัวชี้วัดการคาดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งตัวชี้วัดอื่นๆ ที่เหมาะสม ตามบริบทของสถานีตำรวจพื้นที่นั้นๆ ซึ่งจะต้องกำหนดตัวชี้วัดเป็นตัวเลขที่ชัดเจน

ฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่ดีจำเป็นต้องการประเมินสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งข้อมูลอุบัติเหตุส่วนหนึ่งมีภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องและมีการใช้ข้อมูลร่วมกันได้ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้ระบุว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจคือบุคคลที่ทำหน้าที่รวบรวมและบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุที่เหมาะสมที่สุด แต่จะต้องแก้ไขปัญหาให้มีการให้ความรู้เจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างถูกต้อง พร้อมกับจัดให้มีจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์อย่างพอเพียงเช่นกัน โดยทั่วไปแล้วข้อมูลอุบัติเหตุที่คืนนั้นควรตอบคำถามดังนี้

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

ในสถานีดำรวจกลุ่มงานที่รับผิดชอบเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรคืองานสอบสวน ผู้รับผิดชอบการจัดเก็บข้อมูลด้านการบังคับใช้กฎหมายคืองานจราจร ซึ่งมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่เป็นภาคี เครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการใช้ข้อมูลร่วมกันประกอบด้วย

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

ภาคีเครือข่ายต่าง ๆ เหล่านี้ ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งกันและกัน พร้อมทั้งรับผิดชอบข้อมูลร่วมกัน ดังนั้นควรต้องมีพัฒนาระบบฐานข้อมูลจราจรและสารสนเทศทำให้ง่ายต่อการเข้าใช้ข้อมูลได้ทุกระดับตั้งแต่ระดับสถานีดำรวจ จังหวัด ภาค และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยสามารถเรียกหรือเข้าใช้ข้อมูลได้ตลอดเวลา

๙. การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (ณัฐกานต์ ไวยเนตร, ๒๕๔๙)

การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน คือการเก็บรวบรวมข้อมูลและพยานหลักฐาน ลักษณะการชน และข้อมูลยานพาหนะในที่เกิดเหตุ สอบถามเหตุการณ์จากผู้รอดชีวิตและพยาน รวมทั้งรวบรวมข้อมูล

อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียดอาจนำไปเป็นประโยชน์ในเรื่องคดี และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์กับหน่วยงานอื่นทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน หน่วยงานวิจัย รวมทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้อีกทางหนึ่งด้วย

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

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

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

การสืบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

ประกอบด้วยขั้นตอนต่อไปนี้

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

การสืบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากการจราจรทางถนนภาคสนาม โดยการ

พิจารณาถึงสาเหตุและปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยมีมุมมองดังต่อไปนี้

๑. การรับรายงาน ตรวจสอบและสามารถยืนยันความถูกต้องของข้อมูลเพื่อเตรียมทีมในการลงพื้นที่สืบสวน เตรียมทีมในการจัดเก็บข้อมูล
๒. การสืบสวนพฤติกรรม การขับขี่ พฤติกรรมการโดยสาร หรือคนเดินเท้า

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

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

เพราะฉะนั้น วิธีการสืบสวนหาสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน จึงเป็นการสืบสวนที่มุ่งเน้นหาสาเหตุ และปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บ เพื่อนำไปสู่การควบคุมป้องกันและการแก้ไขปัญหทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยไม่ได้มุ่งเน้นที่จะตรวจสอบว่าเป็นความผิดของผู้ใด แต่มุ่งเน้นที่การหาข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยมีวิธีการดังนี้

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

การศึกษาข้อมูลและลักษณะการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล

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

การสอบถามผู้โดยสารที่บาดเจ็บทำได้เฉพาะที่ได้รับอนุญาตจากทางโรงพยาบาล และผู้บาดเจ็บอนุญาตและการบาดเจ็บไม่รุนแรง การเข้าสอบถามในขณะที่ผู้ถูกสอบถามไม่พร้อมอาจทำให้เป็นการรบกวน และโอกาสได้ข้อเท็จจริงน้อยลงสอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จากผู้อยู่ในเหตุการณ์ และผู้พบเห็นเหตุการณ์ การทำให้ผู้ถูกสอบถามบอกเล่าเหตุการณ์ให้ผู้สอบถามเข้าใจสภาพขณะเกิดเหตุที่ดี

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

ศึกษาสภาพแวดล้อม ณ บริเวณจุดเกิดเหตุ และสภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุ

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

๑) ตรวจสอบจากแหล่งข้อมูล คือ จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากข้อมูลแวดล้อม และคำบอกเล่าของผู้ร่วมเหตุการณ์และผู้พบเห็นเหตุการณ์คนอื่น ๆ

๒) ตรวจสอบเชิงสถานการณ์ เช่น เมื่อสอบในบริเวณโรงพยาบาล ที่บ้าน และบางรายอาจมีการสอบถามที่จุดเกิดเหตุหรือสถานีตำรวจ

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

ประสานข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดี

พึงระวังอย่างยิ่งในการนำเสนอข้อมูลโดยมิให้เกี่ยวข้องหรือผูกพันกับรูปคดีและพึงระวังในการหาความผิดของผู้ใด ข้อมูลที่ได้ทั้งหมดนำเสนอให้เป็นไปในทางสนับสนุนทางวิชาการในการแก้ไขปัญหาเท่านั้น หลักฐานบางอย่างจากจุดเกิดเหตุในกรณีที่ทีมสอบสวนทำการสอบสวน เกินกว่า ๒๔ ชม. มักมีการเคลื่อนย้ายเพื่อเปิดการจราจรจึงจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนและขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดีในบางกรณีที่ติดตามผู้รอดชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ได้ จำเป็นต้องอาศัยหลักฐานการสอบปากคำ และอาจประสานขอข้อมูลที่อยู่ของผู้ได้รับบาดเจ็บที่เป็นปัจจุบันและสามารถติดต่อได้

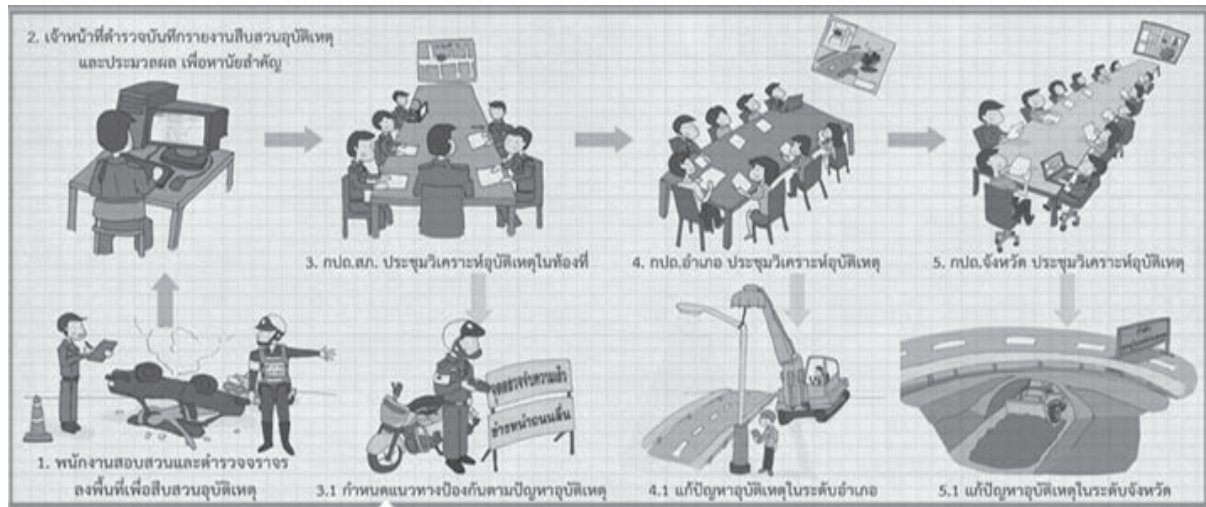
ภาพร่างจุดเกิดเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดทำขึ้นใช้ประกอบภาพร่างที่ทีมสอบสวนจะได้จัดทำขึ้น ภายหลังการศึกษาสภาพถนน และสิ่งแวดล้อมที่จุดเกิดเหตุ ภาพร่างที่เกิดเหตุสามารถบรรยายลักษณะทิศทางของยานพาหนะที่ได้รับความเสียหายหลังการเฉี่ยวชนได้เป็นอย่างดีโดยส่วนใหญ่ทีมสอบสวน อาจไปถึงจุดเกิดเหตุภายหลังที่หลักฐานต่างๆ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

ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ในกรณีที่เกิดจากการสืบสวน

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

ข้อสรุปจากการสืบสวน ทำให้มีการเชิญหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องมาร่วมกันแก้ไขปัญหา เช่น ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ขนส่งจังหวัด ตำรวจทางหลวง ตำรวจท้องที่และหน่วยงานทางด้านสาธารณสุข ทำให้มีการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการการนำเสนอข้อค้นพบและเสนอแนะวิธีแก้ไขให้องค์กรท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบลเข้ามามีส่วนร่วม จะทำให้การแก้ปัญหาที่ตรงจุดและเพิ่มความมีส่วนร่วมของชุมชน

กระบวนการสืบสวนอุบัติเหตุ



กระบวนการประกอบด้วย ขั้นตอนดังต่อไปนี้

๑. พนักงานสอบสวนและตำรวจจราจรลงพื้นที่เพื่อสืบสวนอุบัติเหตุ
๒. เจ้าหน้าที่ตำรวจบันทึกรายงานสืบสวนอุบัติเหตุและประมวลผล เพื่อหาบัญชีสำคัญ
๓. กปด.สก. ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุในท้องที่
 - กำหนดแนวทางป้องกันตามปัญหาอุบัติเหตุ
๔. กปด.อำเภอ ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุ
 - แก้ปัญหาอุบัติเหตุในระดับอำเภอ
๕. กปด.จังหวัด ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุ
 - แก้ปัญหาอุบัติเหตุในระดับจังหวัด

๑) การเก็บข้อมูล



แบบรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน

สภ./สน./ส.ทส. ก.จว./บ.ก.น./ก.ก.ทส. บร. ทศ. ร...ค. จร. ร...
โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่อง ☐ ที่ถูกต้องและกรอกข้อความที่ถูกต้องลงในช่องว่างให้ครบถ้วน (☐ ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ข้อมูลทั่วไป

1. วันเวลาที่เกิดเหตุ
☐ วันที่/...../..... เวลา น. ☐ เป็นวันหยุดเทศกาล/นักขัตฤกษ์

2. สถานที่เกิดเหตุ

2.1 ชื่อเรียกบริเวณจุดเกิดเหตุ.....

2.2 ชื่อถนน.....หมายเลขถนน.....หลักกิโลเมตรที่.....

2.3 จังหวัด.....อำเภอ/เขต..... ตำบล/แขวง..... หมู่บ้าน.....

2.4 สะดือจุด.....

2.5 กรณีจุดเกิดเหตุเป็นทางร่วม/ทางแยก ราชชื่อทางร่วม/ทางแยกจุดเกิดเหตุ.....

2.6 ประเภทถนน ☐ ทางหลวงแผ่นดิน ☐ ทางด่วน (พิเศษ) ☐ ทางหลวงชนบท ☐ ทางท้องถิ่น (ระดับ ☐ กทม.
☐ เมืองพัทยา ☐ อบจ. ☐ เทศบาลนคร ☐ เทศบาลเมือง ☐ เทศบาลตำบล ☐ อบต.)

2.7 ลักษณะของถนนตรงจุดเกิดเหตุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ ทางตรง ☐ ทางโค้ง ☐ ทางแยก ☐ ทางร่วม
☐ จุดกลับรถ ☐ ทางบนสะพาน ☐ ทางยกระดับ ☐ ทางในอุโมงค์
☐ ทางลาดเอียงขึ้น ☐ ทางลาดเอียงลง ☐ วงเวียน ☐ อื่น ๆ.....

2.8 จำนวนช่องทางการจราจร.....ช่องทาง (ให้บันทึกเข้า/ออก)

2.9 วัสดุอุปกรณ์/พื้นที่/สิ่งปลูกสร้างที่เป็นแนวแบ่งช่องทางการจราจรที่สวนทางกัน
☐ ไม่มี ☐ มี (☐ แนวเส้น ☐ เกาะกลาง ☐ ครอบยาง ☐ แนวแผ่นคอนกรีต ☐ แนวรั้วเหล็ก ☐ เกาะกลางถนน
☐ คูน้ำ ☐ อื่นๆ)

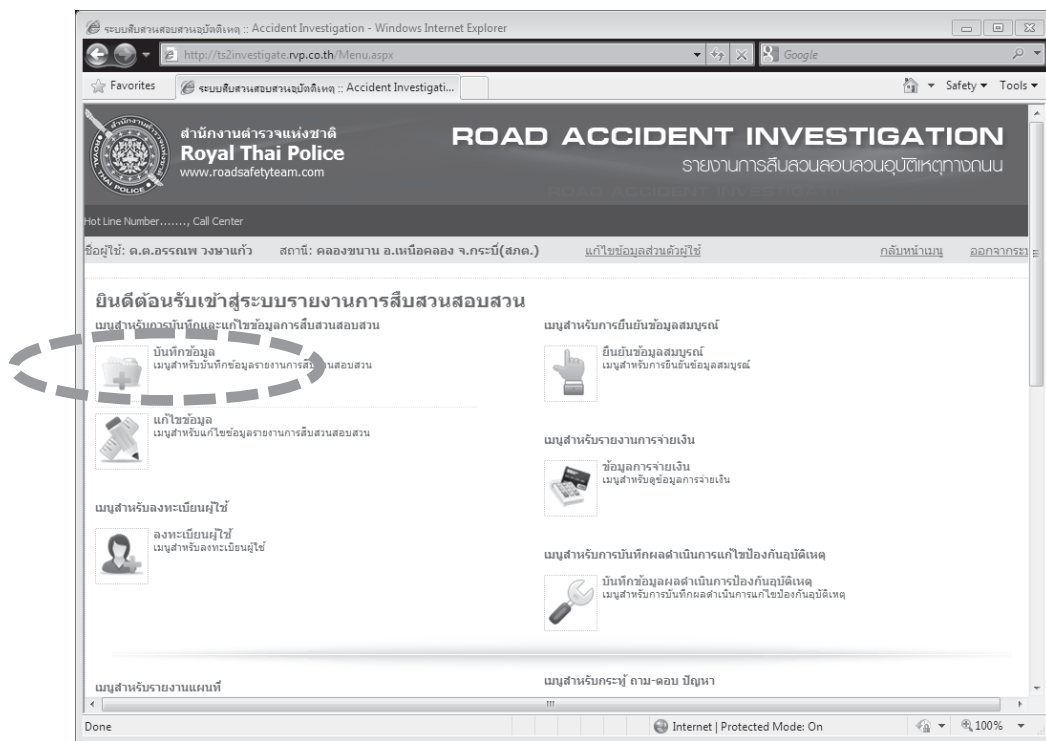
3. ลักษณะของการเกิดเหตุ (ระบุเฉพาะเหตุการณ์แรก โดยให้พิจารณาจากพฤติการณ์ของรถ/คนที่เป็นฝ่ายประมาทเป็นหลัก)
☐ ด้านหน้าชนด้านหน้ารถ ☐ ด้านหน้าชนด้านข้างรถ ☐ ด้านหน้าชนด้านข้างรถ
☐ ด้านท้ายชนด้านท้ายรถ ☐ ด้านท้ายชนด้านข้างรถ ☐ ด้านข้างชนด้านข้างรถ/เบียดกัน
☐ พลิกคว่ำในแนวนอน ☐ พลิกคว่ำในแนวตั้ง ☐ ชนสิ่งกีดขวางในแนวนอนได้แก่.....
☐ ชนสิ่งกีดขวางนอกแนวนอน ได้แก่..... ☐ อื่น ๆ.....

4. ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่มากที่สุดซึ่งเกิดขึ้นกับคนใดคนหนึ่งที่เกิดเหตุ
☐ ไม่บาดเจ็บ ☐ เล็กน้อย ☐ นอนพักรักษาใน รพ. ☐ เสียชีวิต/เสียชีวิตก่อนพักรักษาใน รพ.
☐ พิกัดการ (ตามความเห็นแพทย์) ☐ คายภายใน 30 วัน คายวันที่.....
☐ คายภายใน 24 ชั่วโมง ☐ คายระหว่างนำส่ง รพ. ☐ คายในที่เกิดเหตุ

แบบสืบสวน อบถ.

เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือทีมงานพหุภาคีเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุ เก็บข้อมูลและบันทึกลงแบบ-สืบสวนอุบัติเหตุทางถนน

๒) การบันทึกข้อมูลเข้าฐานข้อมูล อบถ.



www.roadsafetyteam.police.go.th

เจ้าหน้าที่ประจำสถานีนำข้อมูลจากแบบสืบสวนฯ กรอกเข้าสู่ระบบฐานข้อมูล

๓) การประชุมระดับสถานีตำรวจ



หัวหน้าสถานีเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะเร่งด่วน

- ใช้มาตรการที่ทำได้ทันที

๔) การประชุมระดับอำเภอ



นายอำเภอเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะสั้น

- ใช้มาตรการที่ทำได้โดยความร่วมมือของภาคีในพื้นที่

๕) การประชุมระดับจังหวัด



ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะยาว

- ใช้มาตรการที่ยั่งยืนและอาจใช้งบประมาณจำนวนมาก

การลำดับความสำคัญจุดเกิดเหตุ (Black Spot Ranking)

การจัดลำดับความสำคัญของจุดเกิดเหตุเพื่อระบุจุดที่มีความสำคัญมากน้อยสำหรับการจัดลำดับในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถทำได้หลายวิธีดังต่อไปนี้

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

๒๒

๔. อื่น ๆ

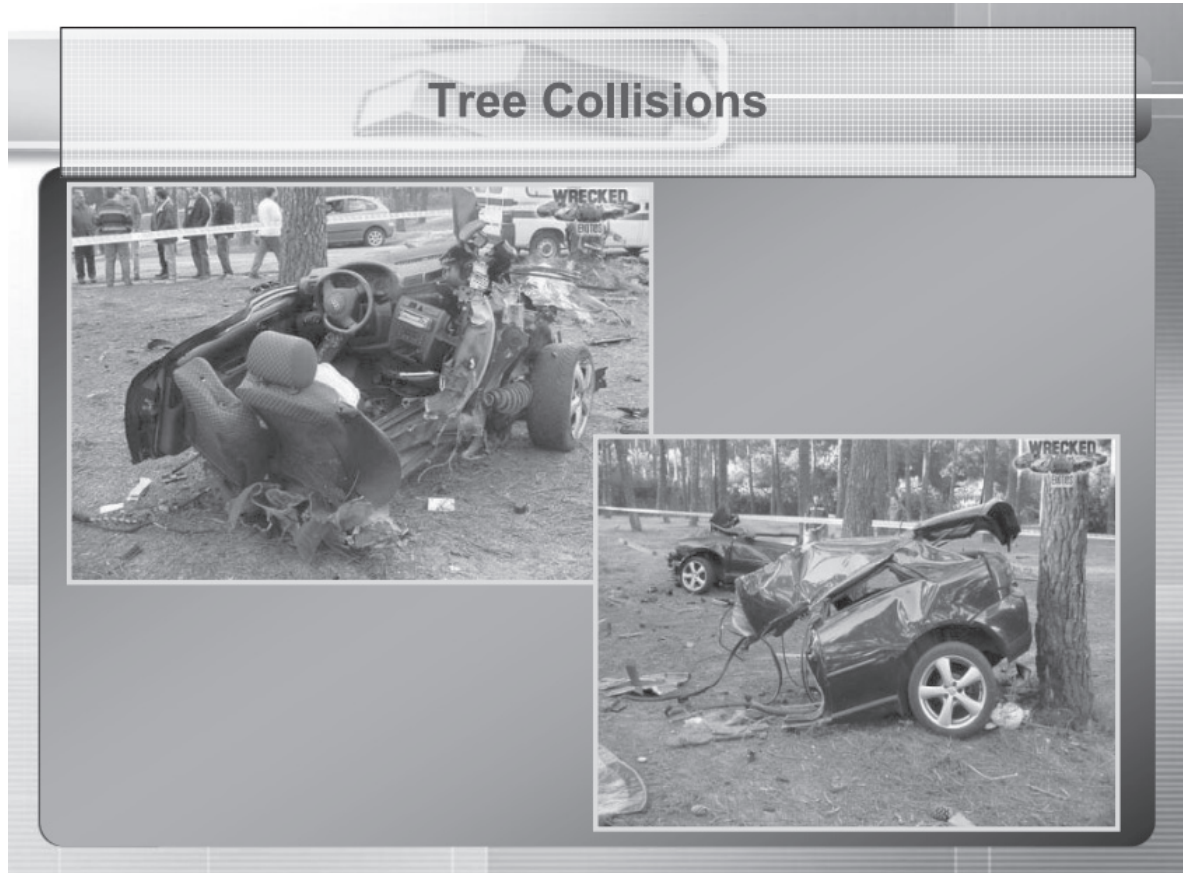


ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

การวิเคราะห์สาเหตุ

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

ตัวอย่าง อันตรายข้างทาง



ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

หลักการป้องกัน/แก้ไขอุบัติเหตุโดยทั่วไป

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

แนวทางการแก้ไข

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

* ABS : Anti Brake Lock System (ระบบป้องกันล้อตายตัว)

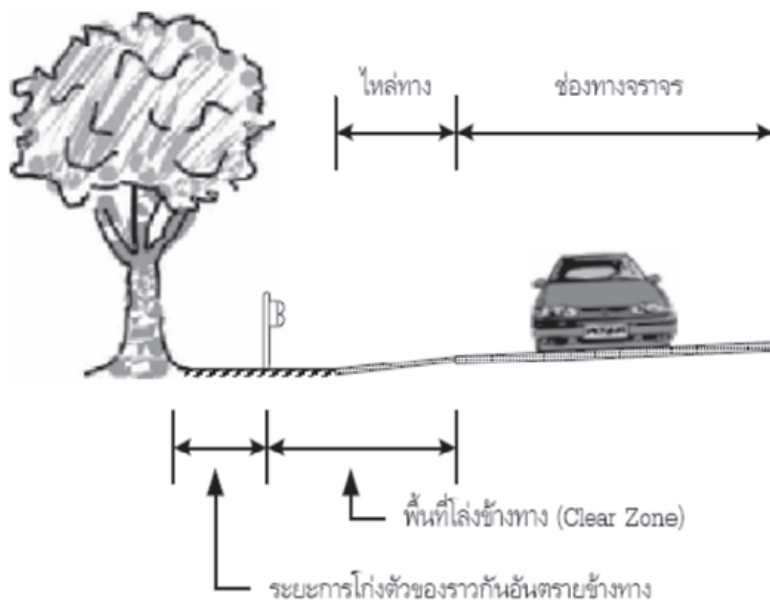
* EDB : Electronic Brake force Distribution System (ระบบกระจายแรงเบรก)

* VSC : Vehicle Stability Control (ระบบควบคุมการทรงตัวของรถ)

* EB : Emergency Brake System (ระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ)

ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงที่มีอุบัติเหตุรถชนสิ่งกีดขวางข้างทาง

Clear Zone



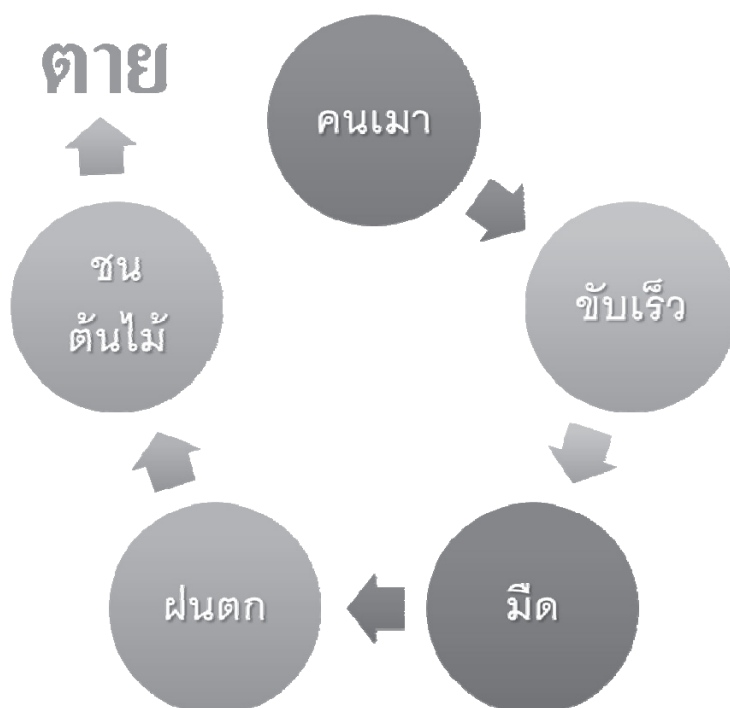
ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

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

จากภาพตัวอย่างข้างต้น การเว้นระยะพื้นที่ไหล่ทางจากถนนกับต้นไม้หรือสิ่งกีดขวาง นักวิศวกรรมการจราจรกำหนดพื้นที่ลาดเอียงหรือระยะทางเพื่อความปลอดภัยในการป้องกันความรุนแรงหากรถเสียหลักเข้าฟุ้งชนต้นไม้ หรือกรณีพื้นที่จำกัดอาจสร้างราวรั้วกันชนป้องกันรถมิให้เสียหลักไปชนต้นไม้หรือสิ่งกีดขวางดังกล่าว เพื่อเป็นการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ

วงจรการเกิด อุบัติเหตุ

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



ขั้นตอนการบริหารงานการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



“ถูกที่ ถูกคน ถูกเวลา”

“เที่ยงธรรม ชอบธรรม คุณธรรม”

“มีอุปสรรคต้องฟันฝ่า มีปัญหาต้องแก้ไข”

“มองยาว ไม่มองสั้น”

“Don't Thai with me!!”

บรรณานุกรม

โกสินทร์ หินธารว,(๒๕๕๔) เอกสารคำบรรยายการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์.(๒๕๕๒). ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

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

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

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

ประยุทธ์ โพธิ์แก้วกุล, (๒๕๕๕) แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลในสถานีตำรวจ.เอกสารการรายงานวิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วิทยา ขาติบัญชาชัย, (๒๕๕๒) เอกสารคำบรรยาย โครงการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด สำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ

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

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

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

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

บทที่ ๓

การจัดการศึกษาในรูปแบบของการสัมมนา

๑. ความมุ่งหมาย

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

๑. เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบัน ลดข้อด้อย เพิ่มศักยภาพและพัฒนาขีดความสามารถของตนเอง

๒. เพื่อเพิ่มพูนความรู้และแสวงหาความรู้ใหม่ที่จะช่วยให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเตรียมพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ในอนาคต

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

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมแสดงความคิดเห็นและทัศนคติต่อหัวข้อที่เลือกศึกษาได้อย่างมีวิจารณ์ญาณและสร้างสรรค์

๒.๒ สามารถวางแผนทางการศึกษาด้วยการค้นคว้า รวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้องร่วมกันถกแถลงในกลุ่มและนำเสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุม โดยเรียบเรียงเขียนเป็นเอกสารรายงานฉบับสมบูรณ์

๓. ผลลัพธ์ที่ต้องการ

การเรียนรู้ที่เน้นผู้เรียนเป็นศูนย์กลาง ส่งเสริมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมนำความรู้ในกลุ่มวิชาสัมพันธ์ คิดต่อ แสวงหาความรู้เพิ่มเติม เชื่อมโยงความคิดเห็น ประสบการณ์ผสมผสานกับทักษะจากการเข้ากลุ่ม แล้วเรียบเรียงอย่างเป็นระบบและนำเสนอได้อย่างสร้างสรรค์

๔. ขอบเขตการศึกษา

กรอบการศึกษาสัมมนากลุ่ม ใช้รูปแบบกระบวนการ Dialogue เพื่อแสวงหาความรู้และการจัดการความรู้ที่ชัดเจน (Explicit Knowledge) และความรู้ที่ฝังอยู่ในคน (Tacit Knowledge) ตามกระบวนการจัดการความรู้ ๗ ขั้นตอน เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สำหรับประเด็นที่ใช้สัมมนาโดยให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเลือกหัวข้อและเข้ากลุ่มตามความรู้และประสบการณ์ที่ฝังลึกอยู่ภายใน

๕. วิธีการศึกษา

๕.๑ บทบาทวิทยากร ผู้ทรงคุณวุฒิ ให้ความรู้เรื่องการจัดการความรู้ (Knowledge Managements) อาจารย์ผู้รับผิดชอบ แสดงความคิดเห็นและให้คำปรึกษาแนะแนวทางการศึกษาเป็นคณะ ตลอดจนการเรียบเรียงเอกสารเชิงวิชาการ

๕.๒ วิธีการจัดกลุ่มสัมมนา เพื่ออภิปรายหรือถกแถลง

๑) กำหนดหัวข้อเรื่องที่จะจัดการความรู้และแยกเป็นด้านการทำงาน ข้อเสนอแนะ ข้อเสนอประเด็น ความรู้ที่ฝังลึกอยู่ในคน (Tacit Knowledge) เพื่อต่อยอดความรู้หรือแสวงหาความรู้ในการปฏิบัติงานใหม่

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

๓) การจัดการความรู้ให้เป็นระบบ และการประมวลกลั่นกรองความรู้ โดยการวิเคราะห์ สังเคราะห์อย่างเป็นระบบ ถอดบทเรียนและสรุปออกมาเป็นประเด็นและข้อเสนอแนะในการนำความรู้นั้นมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๖. ขั้นตอนการจัดสัมมนา

การจัดสัมมนาเป็นรูปแบบการเรียนการสอนที่ผู้เรียนกลุ่มนั้นมีความสนใจร่วมกันและผู้เข้าร่วมสัมมนามีพื้นฐานความรู้เรื่องนั้นๆ เป็นอย่างดี โดยแบ่งกลุ่มผู้เรียนเป็นกลุ่มเล็กเพื่ออภิปรายเรื่องราวเรื่องใดเรื่องหนึ่งด้วยกระบวนการกลุ่มที่มีบทบาทสูง ต้องให้ผู้เรียนรู้จักการแก้ปัญหาาร่วมกัน โดยการให้เหตุผลและประสบการณ์ที่มีอยู่ เพื่อประโยชน์ร่วมกันในการแก้ปัญหาหรือสรุปแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินการการจัดสัมมนาจะแบ่งออกเป็น ๓ ขั้นตอน คือ

๑. การสำรวจประเด็นปัญหาและความต้องการถกแถลงสัมมนา

๒. การสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย

๓. การวิเคราะห์ผลการศึกษาและสรุปแนวทางเลือกปฏิบัติ

๑. สำรวจประเด็นปัญหาและความต้องการถกแถลงสัมมนาโดยพิจารณาจากสิ่งดังต่อไปนี้

ก. ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการทำงาน หรือปัญหาที่เกิดขึ้นในหน่วยงาน

ข. ความต้องการของบุคลากร โดยรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจความคิดเห็นแบบสอบถาม หรือแบบสัมภาษณ์

ค. ใช้การจัดสัมมนาช่วยให้บุคลากรในหน่วยงานเข้าใจนโยบายของหน่วยงานและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

๒. การสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย

ก. โดยสัมมนากลุ่มใหญ่ มีวัตถุประสงค์เพื่อจะสร้างความเข้าใจที่ตรงกันให้แก่ผู้เข้าร่วมการสัมมนาและกิจกรรมที่นิยมจัดในห้องประชุมใหญ่ ได้แก่ การบรรยาย การอภิปราย และการสาธิต

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

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

การสัมมนาปัญหาและข้อขัดข้องในงานจราจร

๑. การบังคับใช้กฎหมาย

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

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำ และการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น

๑.๒ ช่องว่างทางกฎหมาย เช่น กรณีผู้ขับขี่ไม่ยินยอมให้ทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ ยังไม่มีข้อกำหนดโทษไว้อย่างชัดเจนและเหมาะสม

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย เพื่อกำหนดวิธีการปฏิบัติและบทลงโทษให้ชัดเจนและมีอัตราที่เหมาะสม
- นำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาเทียบเคียงปรับใช้ เช่น ให้ดำเนินการจับกุมในข้อหาขับรถในขณะหย่อนความสามารถในการที่จะขับ

๑.๓ การใช้ดุลยพินิจที่ไม่เป็นธรรม เช่น ในความผิดฐานเดียวกัน สถานีดำรวจเดียวกัน แต่กลับเปรียบเทียบปรับไม่เท่ากัน อีกทั้งต่างสถานีดำรวจก็ไม่เท่ากัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้เจ้าพนักงานจราจรแต่ละท้องที่ ออกระเบียบข้อบังคับ เกี่ยวกับอัตรา การเปรียบเทียบปรับให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่นั้นๆ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในพื้นที่นั้น เช่น ข้อบังคับภายในจังหวัดนั้นๆ

- กำชับ หัวหน้าสถานีตำรวจ และพนักงานสอบสวนในพื้นที่เดียวกัน ให้ปฏิบัติตาม ข้อบังคับและเป็นแนวทางเดียวกัน

๑.๔ การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ไม่เท่ากันของแต่ละสถานีตำรวจ

แนวทางแก้ไข

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

๒. การปฏิบัติที่ประสบปัญหา

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

แนวทางแก้ไข

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

- เห็นควรให้ฝ่ายกฎหมายของ ตร. หาข้อยุติ เพื่อให้เป็นแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้อง และสะดวกต่อผู้ปฏิบัติงาน

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

แนวทางแก้ไข

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

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

แนวทางแก้ไข

- การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ต้องคำนึงถึงกฎหมาย วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม สถานการณ์ของแต่ละพื้นที่

๓. เทคโนโลยี, ฐานข้อมูลเกี่ยวกับงานจราจร

๓.๑ การเพิ่มโทษกรณีทำผิดซ้ำและการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยังมีน้อย ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรนำระบบเทคโนโลยีมาบันทึกเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้กระทำผิดไว้ทุกครั้งทั่วทั้งประเทศ และสามารถสืบค้นนำมาใช้ได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

- เห็นควรกำหนดวิธีการและอัตราโทษ กรณีทำผิดซ้ำ, เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกรงกลัวกฎหมายไม่กระทำความผิดซ้ำอีกและสร้างวินัยจราจร

๓.๒ ขาดเทคโนโลยี/เจ้าหน้าที่ผู้มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี กรณีบันทึกข้อมูลลงในสารบบฐานข้อมูล เช่น ข้อมูลใบสั่ง ข้อมูลผู้กระทำความผิด ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- จัดหาเทคโนโลยี/โปรแกรมที่มีประสิทธิภาพในการรวบรวมข้อมูล และสามารถนำมาใช้งานได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

- จัดฝึกอบรมเพิ่มทักษะ ความรู้ในด้านเทคโนโลยีในการบันทึกข้อมูล

- จัดเจ้าหน้าที่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณงานในแต่ละพื้นที่

๔. การเงิน งบประมาณ

๔.๑ ขาดแคลนใบสั่งและใบเสร็จค่าปรับจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณในการจัดซื้อใบสั่งและใบเสร็จค่าปรับให้เหมาะสมกับปริมาณงานของแต่ละพื้นที่

๔.๒ ขาดแคลนเครื่องมือ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กรวยยาง เสื้อสะท้อนแสง ป้ายประชาสัมพันธ์ แผงกัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น อบท./ภาคเอกชน

๕. การสืบสวนอุบัติเหตุจราจร

๕.๑ ขาดการวิเคราะห์สืบสวนอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำไปสู่การแก้ไข ลดอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ทุกสถานีตำรวจ จัดทำข้อมูลเชิงวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน เช่น กรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส เพื่อนำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
- ประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างบูรณาการ

๕.๒ ข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงานไม่ตรงกัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

๕.๓ ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ไม่ครบถ้วน เช่น ตำรวจนำข้อมูลมาวิเคราะห์เฉพาะที่มีการรับเลขคดีจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้นำข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมดมาวิเคราะห์ เพื่อจะได้หาสาเหตุที่แท้จริงนำมาสู่การแก้ไขได้อย่างถูกต้อง

๖. การบูรณาการกับหน่วยงานต่างๆ

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

๖.๑.๑ จับกุมในเขต อบต. แต่กลับบันทึกจับกุมเป็นในเขตเทศบาล

๖.๑.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เลือกปฏิบัติในการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด ในเขตเทศบาลมากกว่าเขต อบต.

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

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีการออกระเบียบให้เท่าเทียมกันทุกหน่วยงานของ อปท.

๗. ความรู้/ทักษะของผู้ปฏิบัติงานจราจร

๗.๑ การแต่งตั้งคนไม่ตรงกับงาน เช่น ผู้ได้รับการแต่งตั้งมาดำรงตำแหน่งในสายงานจราจร ไม่มีความรู้ ขาดทักษะและประสบการณ์พื้นฐานในด้านการจราจร

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรพิจารณาแต่งตั้งผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาดำรงตำแหน่งในสายงานจราจร เช่น ต้องมีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ สุขภาพแข็งแรง มีจิตอาสาในการบริการประชาชน เป็นต้น

๗.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจขาดทักษะในการใช้ภาษาต่างประเทศสื่อสารกับชาวต่างชาติ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) /เมืองท่องเที่ยว

แนวทางแก้ไข

- จัดอบรม เพิ่มพูนทักษะด้านภาษาต่างประเทศ ให้กับตำรวจจราจร เพื่อใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งต้องมีการประเมินผล เพื่อปรับปรุง พัฒนาให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสื่อสารได้จริง

๗.๓ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขาดความรู้ ความชำนาญในการปฏิบัติงาน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรจัดตั้งสถาบันให้ความรู้ด้านการจราจรเป็นการเฉพาะ เช่น จัดตั้งสถาบันงานจราจร เพื่อจัดฝึกอบรม ให้ความรู้ เพิ่มทักษะให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจรโดยตรง

๘. สวัสดิการ ขวัญกำลังใจของผู้ปฏิบัติงานจราจร

๘.๑ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักถูกร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กรณีถูกกลั่นแกล้งมีบัตรสนเท่ห์ส่งไปยังผู้บังคับบัญชา

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรตรวจสอบข้อเท็จจริงให้ละเอียดรอบคอบ ให้ความยุติธรรม ก่อนสั่งการดำเนินการทางวินัย

๘.๒ ผู้บังคับบัญชาไม่ควบคุม กำกับดูแลการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา ทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชาทุจริตต่อหน้าที่

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรดำเนินการตามคำสั่ง ตร.๑๒๑๒/๒๕๓๗ อย่างเคร่งครัด

- ผู้บังคับบัญชาควรพิจารณาโทษผู้ใต้บังคับบัญชาที่กระทำผิดทั้งทางอาญาและวินัยอย่างเฉียบขาด

๘.๓ สิทธิประโยชน์ของอาสาจราจร

แนวทางแก้ไข

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

๙. จิตสำนึก ทศนคติ ค่านิยม

๙.๑ การตั้งจุดตรวจ จุดสกัดโดยคำนึงถึงค่าปรับ มากกว่าเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรปลูกฝังจิตสำนึก ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีจิตอาสา

- ผู้บังคับบัญชาควรปรับเปลี่ยนทศนคติ ค่านิยม ให้มุ่งเน้นในการให้บริการประชาชนเป็นหลัก

๙.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจและครอบครัวไม่ปฏิบัติตัวให้เป็นแบบอย่างแก่ประชาชน เช่น ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเอง ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถยนต์ การจอดรถในเขตห้ามจอด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

แนวทางแก้ไข

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

๑๐. การบริหารจัดการ

๑๐.๑ ขาดหน่วยงานหลักของ ตร.ที่รับผิดชอบในด้านการจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรปรับโครงสร้างให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการจราจร โดยมี รอง ผบ.ตร. เป็นหัวหน้ารับผิดชอบโดยตำแหน่ง

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

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรจัดให้มีโครงสร้างกลุ่มงานจราจร ในทุก ภ.จว เพื่อบริหารงานจราจรในภาพรวม

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

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรกำหนดตำแหน่งสารวัตรจราจร เพื่อดูแลงานจราจรเป็นการเฉพาะ

๑๐.๔ กรอบอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอกับพื้นที่ และสภาพการจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ ตร. พิจารณาเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอกับความต้องการของแต่ละพื้นที่และตามความจริง เพื่อให้การบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ

บรรณานุกรม

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

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

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

บทที่ ๔

ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น

๑. ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น

๑.๑ การจราจรคืออะไร

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

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

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

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

ดังนั้นการจราจรย่อมหลีกเลี่ยงไม่พ้นที่จะถูกนำมาบริหารจัดการ (Management) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดของการขับเคลื่อนระบบส่วนหนึ่งของการขนส่ง หรืออีกนัยหนึ่งเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ๆ ซึ่งอาจสรุปได้สั้นๆ ว่าเกิดจากสาเหตุ ดังต่อไปนี้

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

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

อย่างไรก็ตามการพิจารณาการจัดการจราจร โดยทั่วไปสามารถจำแนกออกได้เป็น ๒ แนวทาง ได้แก่ การจัดการจราจรแบบ

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

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

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

การเตรียมตัวในการควบคุมการจัดการจราจร

๑) การเตรียมร่างกาย

๑.๑) สภาพร่างกายแข็งแรงปกติ พักผ่อนให้เพียงพอ

๑.๒) ตรงต่อเวลา

๑.๓) เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์ต่างๆ สะอาดและถูกต้องตามระเบียบ เช่น การสวมเสื้อ สะท้อนแสง การมีไฟฉายและกระบอง รวมถึงการสวมถุงมือ เป็นต้น



ตัวอย่างภาพการปฏิบัติหน้าที่พร้อมเสื้อสะท้อนแสงและถุงมือ

๒) การเตรียมสภาพจิตใจ

๒.๑) จิตใจต้องแจ่มใส ปลอดโปร่ง พร้อมปฏิบัติงาน

๒.๒) มีความตื่นตัวฉับไว พร้อมปฏิบัติงาน

๒.๓) มีความรับผิดชอบต่องานที่ได้รับมอบหมาย

ก่อนการปฏิบัติการจัดการจราจร

๑) สอบถามและทำความเข้าใจในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ดีและถูกต้อง

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

๓) สังเกต จำเวลา รอบจังหวะ และทิศทางของสัญญาณไฟจราจรที่บริเวณนั้นๆ

การยืนอำนวยความสะดวกจราจร

๑) ยืนในจุดที่มองเห็นได้ทุกด้านเพื่อมองเห็นปริมาณรถแต่ละด้านมาน้อยเพียงใด

๒) เป็นจุดที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร

๓) ไม่มีสิ่งบดบังตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อาจทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็น เช่น เสาไฟฟ้า เป็นต้น

๔) ให้ผู้ขับขี่รถยนต์มองเห็นได้ชัด เมื่อให้สัญญาณมือในการอำนวยความสะดวกจราจร

๕) เป็นจุดที่มองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร

๖) ยืนอยู่ในที่เหมาะสม สามารถควบคุมจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗) งดการสูบบุหรี่ หมากฝรั่ง หรือแสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสม เช่น หาวเรอ เป็นต้น

ข้อพึงระวังสำหรับทางแยก

เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องไม่ยอมให้รถเข้าไปติดกันแน่นอยู่ในบริเวณทางแยกเป็นอันตรายแก่ทางออกทุกๆ ทางจะถูกปิดหมดก็ตาม ทั้งนี้หมายความว่า แม้โดยรอบทางแยกจะแน่นหมดทุกทาง เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่ยอมให้รถคันใดล้ำเข้าไปหยุดในบริเวณทางแยกจนกว่าจะเห็นชัดว่ามีช่องทางเดินรถออกโดยตลอดแล้ว จึงยอมให้รถผ่านทางแยกตามกันไปเพื่อไปตามทางออกนั้น

๑.๒.๑ การจัดการจราจรประเภทถนนทางตรง

การจัดการจราจรบนทางตรงจะต้องมีการวางแผนที่คำนึงถึงความความปลอดภัย สะดวกรวดเร็ว และลดการติดขัดจากทางแยกที่มี โดยมีหลักการจัดการจราจรดังนี้

๑) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค โดยเป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมด มีการจัดองค์กรของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุม วางแผน ระดมความคิด

๒) มีการสำรวจ วางแผน โดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อกวนจราจร

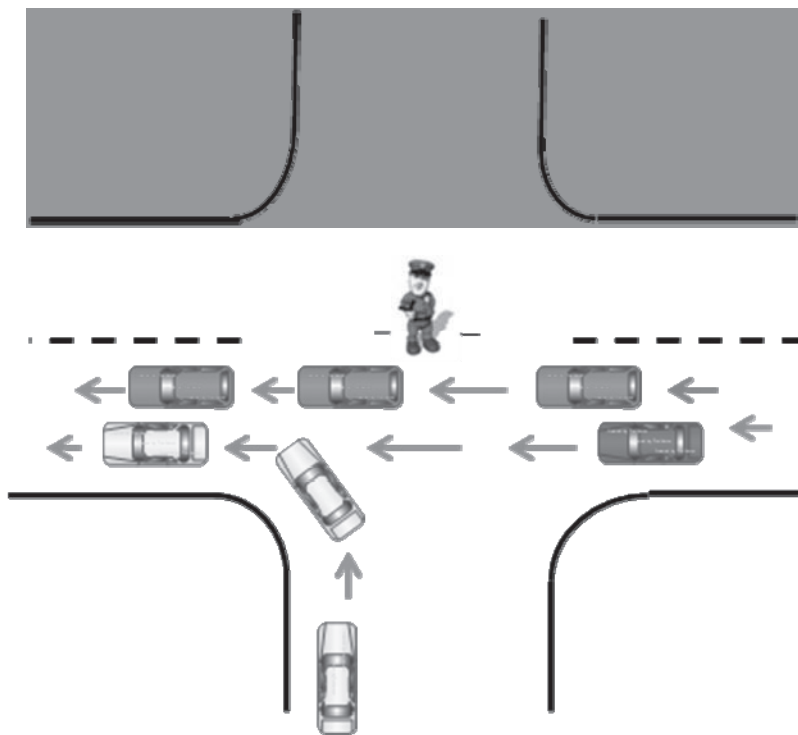
๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา รับปริมาณจราจรบนเส้นทางสายตรง โดยการคำนวณหรือทดลองขับขึ้นบนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทาง ได้แก่ จุดกลับรถ คอขวด ปากซอย จุดก่อกวนจราจร โดยสัมพันธ์กันในทุกจุด

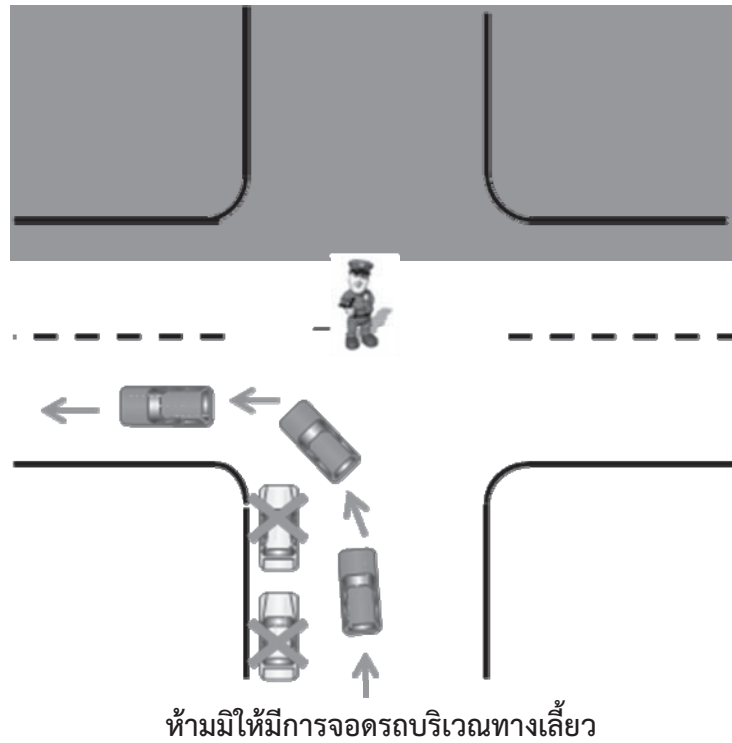
- ๕) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม เพื่อรองรับปริมาณรถได้อย่างถูกต้อง
- ๖) ควบคุมเวลาตอบสนองการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น การเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจรอย่างทันท่วงที
- ๗) ประสานการควบคุมสั่งการกันเป็นระบบทั้งสถานีตำรวจนั้นๆ และใกล้เคียง
- ๘) ทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนอยู่เสมอ

๑.๒.๒ การจัดการจราจรประเภทถนนทางโค้งทางเลี้ยว

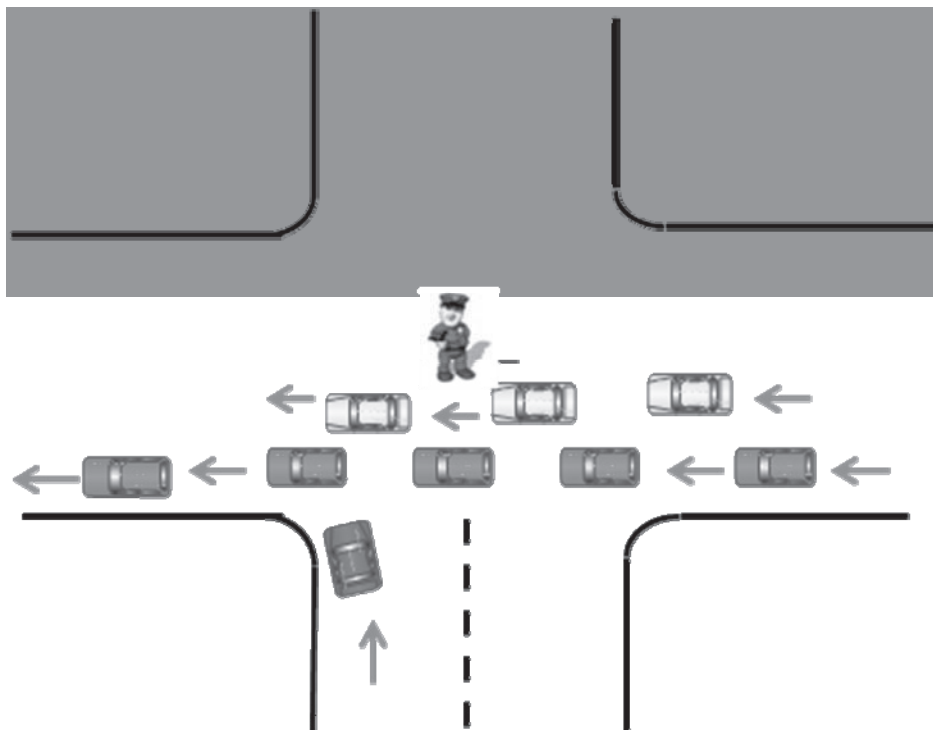
การจัดการจราจรคล้ายกับทางตรง โดยจะต้องมีวางตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วงก่อนทางโค้งเพื่อสามารถควบคุมความเร็วของยานพาหนะได้ไม่ให้เกิดความเร็วที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ เสมือนหนึ่งเป็นการแจ้งเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความระมัดระวังด้วย นอกจากนี้ยังสามารถช่วยจัดช่องทางการเดินรถให้เป็นระเบียบขณะทำการเข้าทางโค้งอีกด้วย



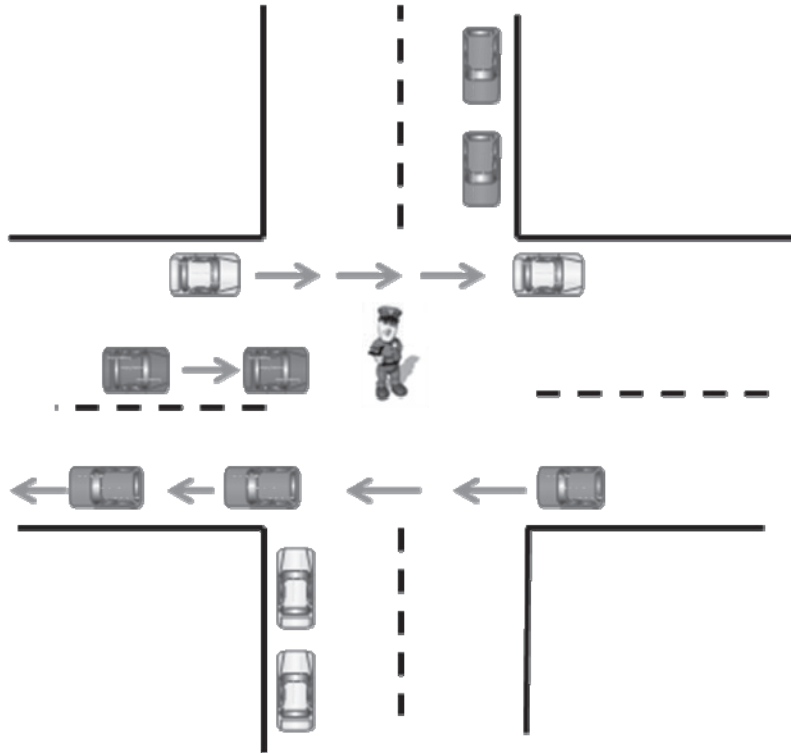
รถเลี้ยวซ้ายจากช่องทางที่ถูกสามารถเลี้ยวได้โดยง่าย



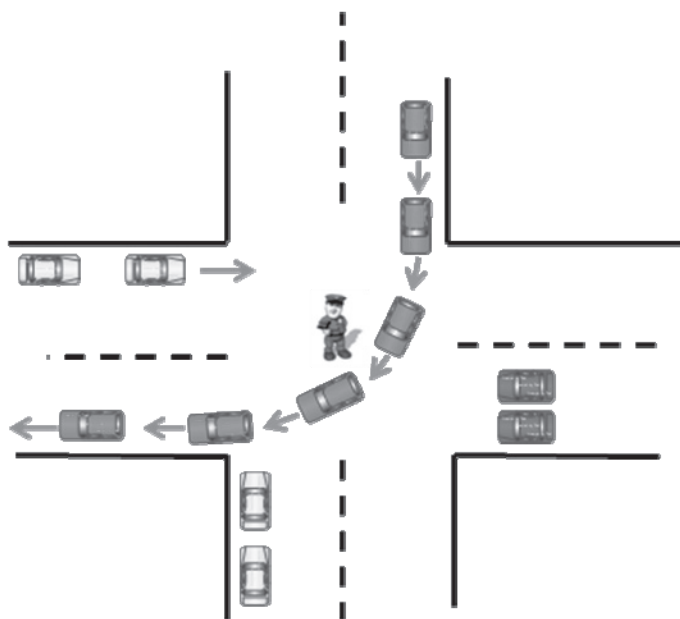
ตามปกติ ไม่จำเป็นต้องห้ามรถในทางตัดให้หยุด เพื่อให้รถเลี้ยวซ้ายผ่านเข้าไปร่วมทางด้วย เว้นแต่ในโอกาสที่รถทางด้านตัดซึ่งแล่นตรงผ่านหน้าเป็นขบวนยาวติดๆ กัน ไม่มีช่องที่รถเลี้ยวซ้ายจะเลี้ยวเข้าทางได้เท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะช่วยห้ามรถผ่านหน้าทางตรงให้หยุดชั่วคราว เพื่อให้รถเลี้ยวซ้ายเข้าทางในโอกาสอันสมควร โดยห้ามรถเฉพาะด้านที่อยู่ในทางเลี้ยวของรถที่กำลังจะเลี้ยวซ้ายทางเดียวเท่านั้น ส่วนรถคันอื่นคงเดินทางได้ปกติ

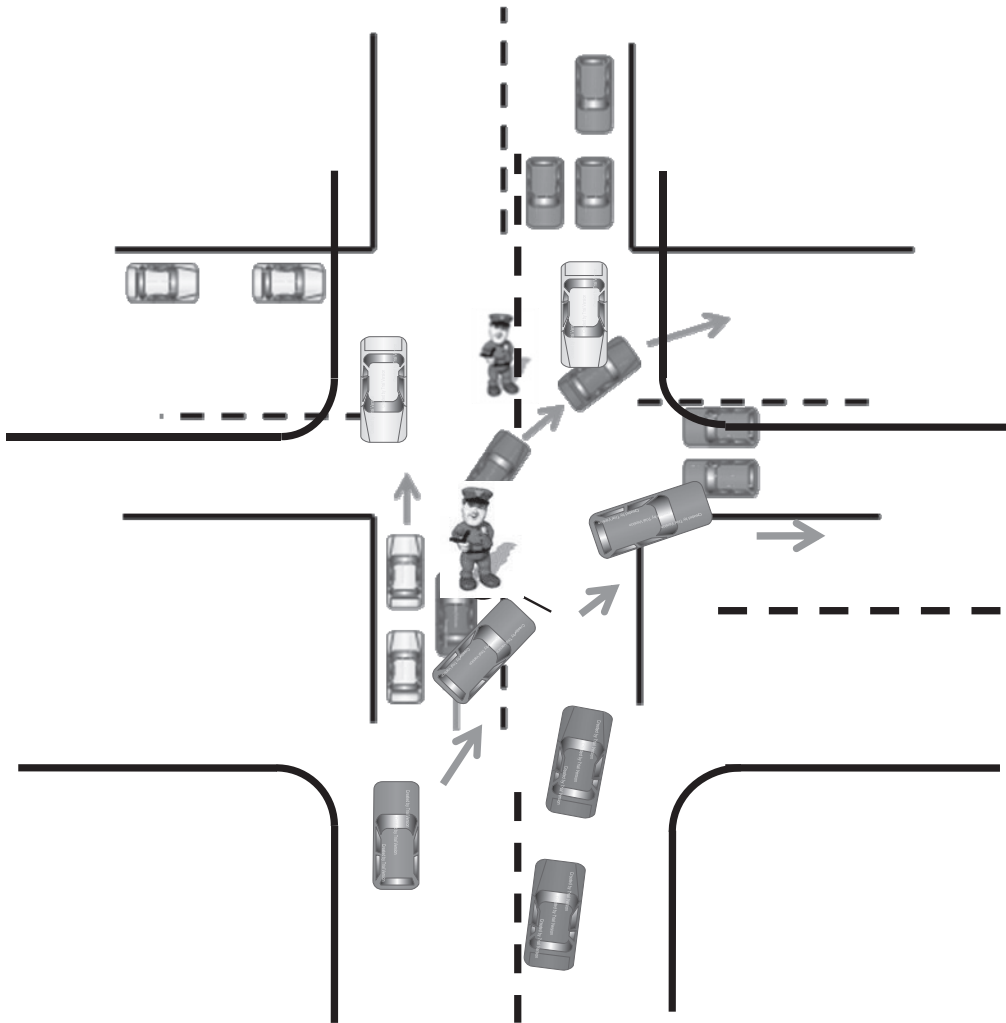


กรณีที่รถคันใดจะเลี้ยวขวาตรงทางแยก รถคันนั้นจะต้องหยุดตรงกึ่งกลางทางแยกเพื่อให้รถที่เล่นทางตรงมาจากทางทิศตรงกันข้ามผ่านพ้นไปก่อนแล้วจึงเลี้ยวรถต่อไปตามทิศทางที่ต้องการ และมีกรณีเลี้ยวขวาอื่นๆ ตามภาพประกอบ



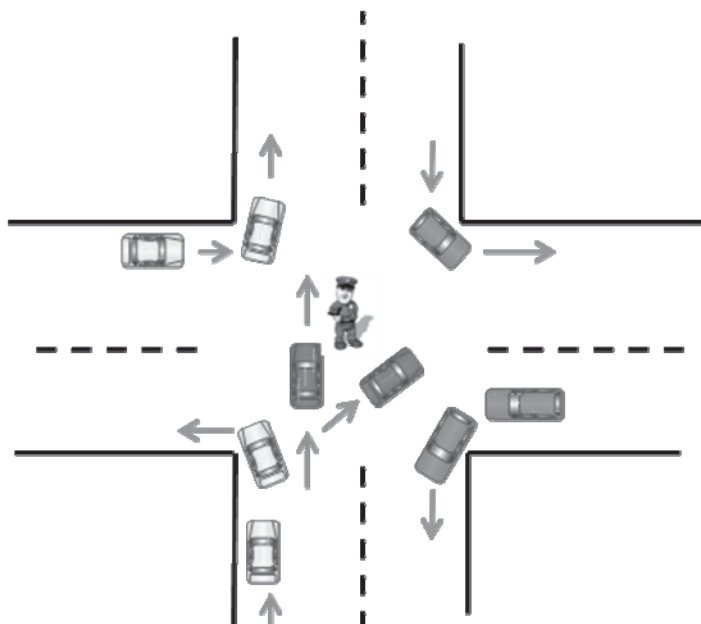
รถจากทิศตะวันตกมุ่งหน้าทิศตะวันออกเพื่อเลี้ยวขวา จะถูกห้ามให้หยุดรถ



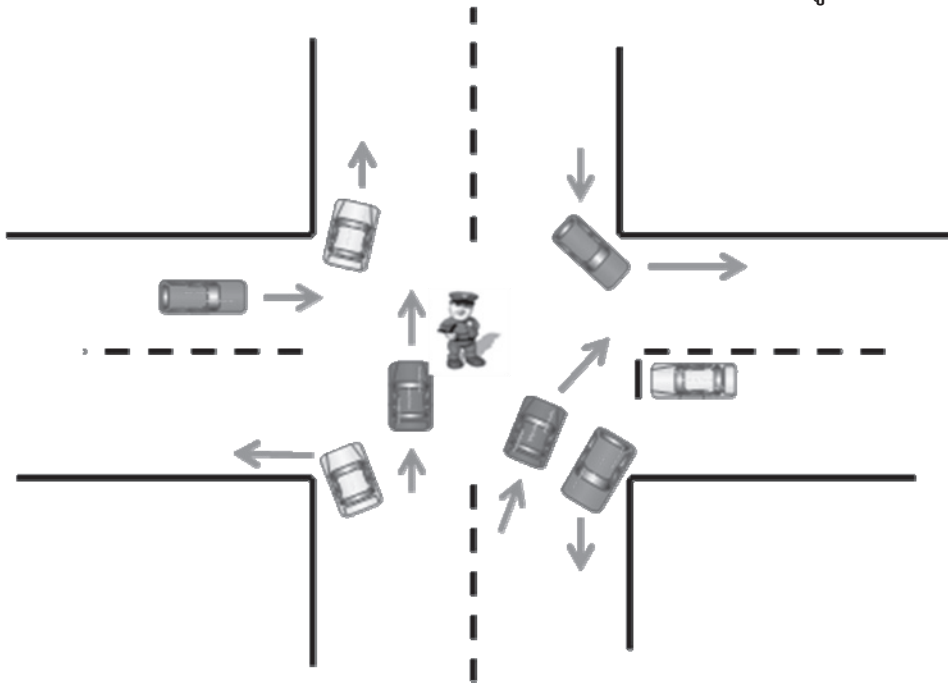


รถเลี้ยวขวาไปขณะที่ทุกด้านถูกห้าม

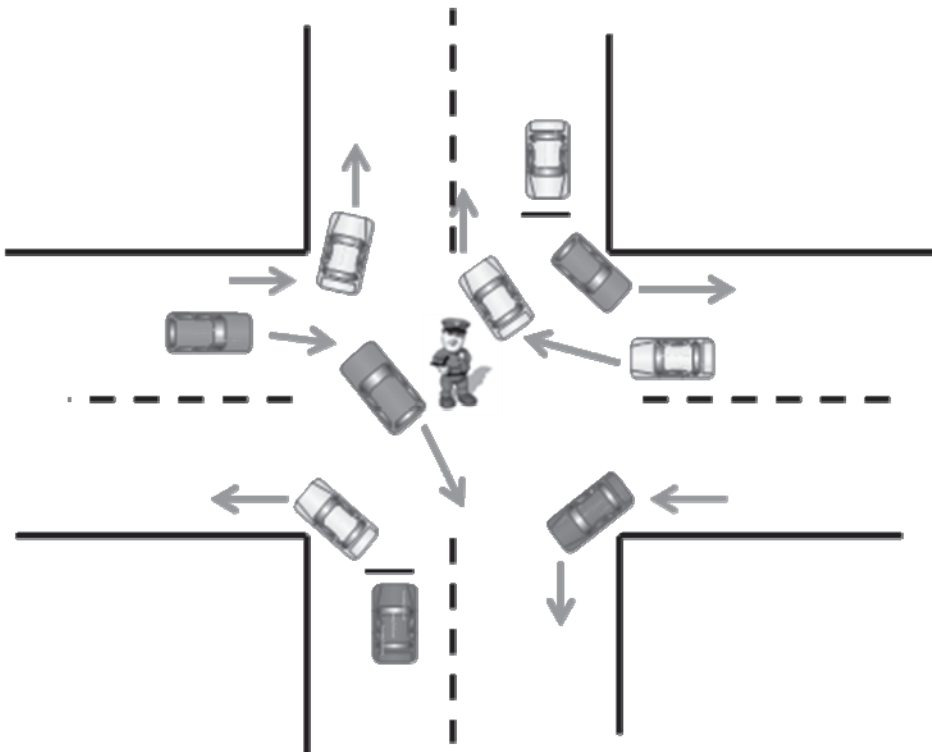
รถจากทางทิศใต้ไปทิศตะวันออกเลี้ยวอย่างธรรมดา



รถเลี้ยวซ้ายเลี้ยวได้อย่างสะดวก แม้รถสายกลางยังคงเดินอยู่



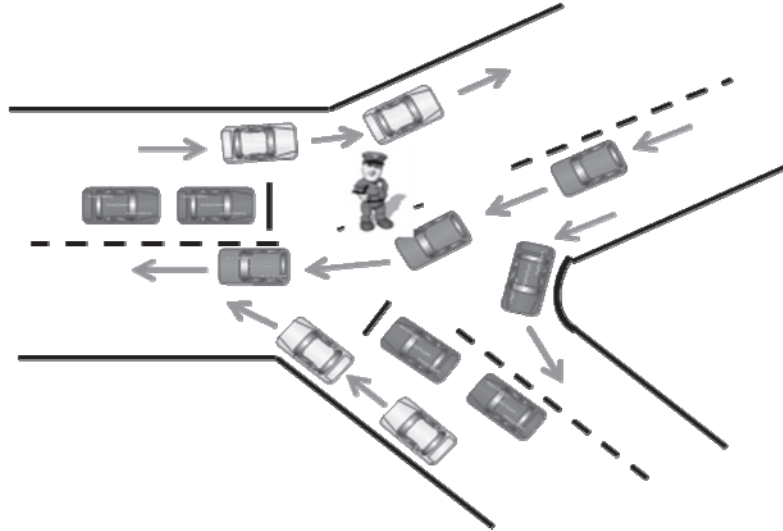
รถเลี้ยวขวาในบางโอกาสก็ร่วมเลี้ยวไปได้เหมือนกัน



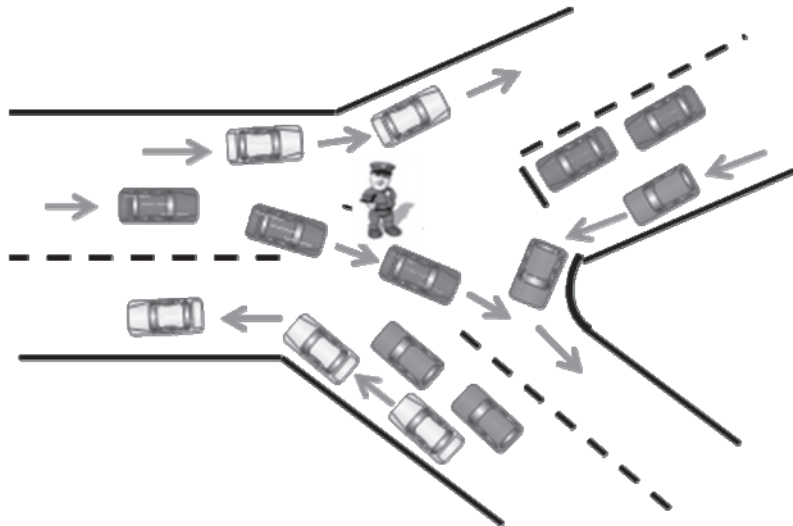
ในทางที่กว้าง โดยที่รถเลี้ยวซ้ายจะให้รถเลี้ยวขวาเดินร่วมด้วย ๒ คันก็ได้

๑.๒.๓ การจัดการจราจรประเภทถนนสามแยก

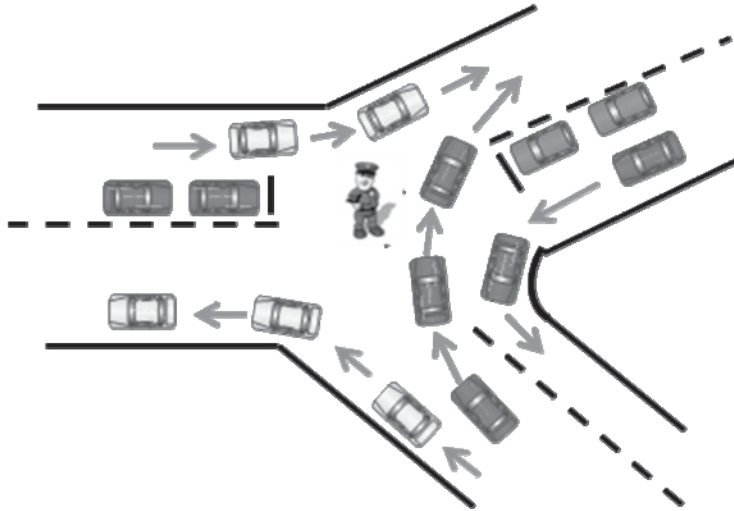
การจัดการจราจรบนถนนสามแยก มีแนวทางคือ ถ้ามีรถเลี้ยวขวามาก เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จำเป็นต้องปิดทางรถขวางเพื่อให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาหรือให้รถที่รออยู่พอให้รถทางตัดไปก่อนเพื่อให้ได้เดินผลัดกันโดยสะดวก และในขณะเดียวกันก็ยอมให้รถเลี้ยวซ้าย จากอีกสองทางผ่านไป (ดังภาพประกอบ)



ระยะที่ ๑ ปล่อยรถจากทิศตะวันออกและทิศตะวันตกเดินทางตรงและให้เลี้ยวซ้ายอีกด้านหนึ่งเดินได้



ระยะที่ ๒ รถแล่นลงทางใต้ ในขณะเดียวกันให้รถเลี้ยวซ้ายได้ทุกทาง

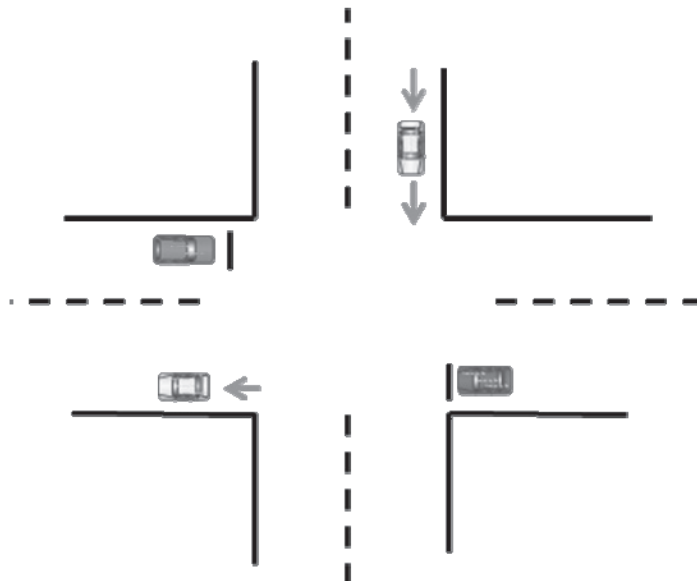


ระยะที่ ๓ ปล่อยรถจากทางใต้ไปทางทิศตะวันออกและให้รถด้านอื่นเลี้ยวซ้ายได้

ข้อสังเกต การเลี้ยวซ้ายของรถจากทิศทางใดก็ตาม ถ้าเลี้ยวได้โดยไม่กีดขวางรถที่กำลังผ่านทางแยก อยู่นั้นก็ควรปล่อยให้เลี้ยวได้ การเลี้ยวขวาตรงทางแยกรูป หรือตามธรรมดาไม่ควรห้าม เว้นแต่เห็นว่าจะ ก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ หรือช่องทางที่รถจะเลี้ยวไปนั้นไม่ปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ควบคุมอยู่ตรงทางแยก ต้องสังเกตและตัดสินใจโดยถูกต้องว่าควรห้ามหรือไม่

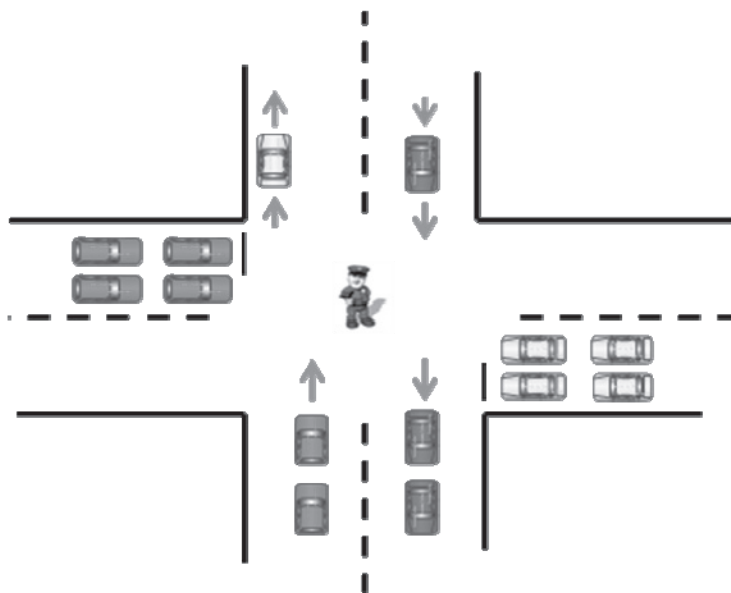
๑.๒.๔ การจัดการจราจรประเภทถนนสี่แยก

- ๑) ทางแยกที่ไม่ต้องควบคุม คือทางแยกที่มีรถยนต์ผ่านน้อย แม้จะมีการตัดกันก็มีโอกาสหยุดรอ หรือชะลอคอยกันได้โดยไม่ต้องเสียเวลานาน ทางแยกเช่นนี้ไม่ต้องการให้มีการควบคุมปล่อยให้ เติรรถกันไปตามทาง ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องไม่ออกไปยืนในทางให้คนขับรถเข้าใจผิดว่ากำลัง จัดการจราจรเป็นอันตราย

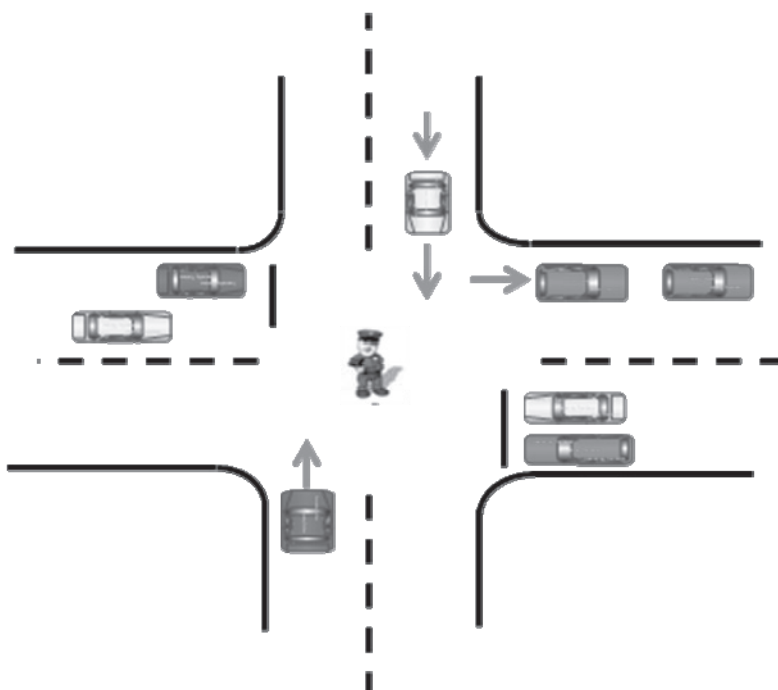


- ๒) ทางตัดกันขนาดย่อม ได้แก่ ทางแยกที่มีทางเอกหรือทางใหญ่ตัดกันกับทางโทหรือทางเล็ก รถในทางเอกจะแล่นกันมาโดยไม่ขาดสาย ซึ่งเป็นการบังคับให้รถในทางโทต้องหยุดรอเป็น

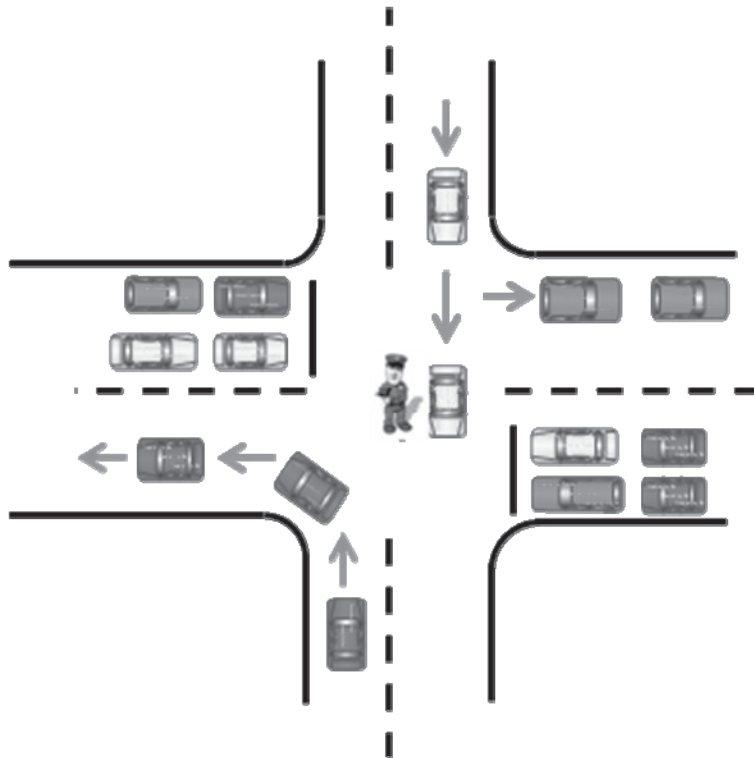
เวลานานกว่ารถในทางเอกจะเปิดช่องให้ผ่านไป ดังนั้นการจัดการจราจรจะต้องมีการควบคุมถ้าเห็นว่ารถในทางโทคอยนานจำนวนมากและรถในทางเอกทิ้งระยะห่างกันแล้ว ก็ให้สัญญาณหยุดรถบนทางเอก แล้วตัดตอนให้ทางโทได้เดินรถบ้าง แล้วจึงให้ทางเอกเดินรถต่อไปสลับกันไป



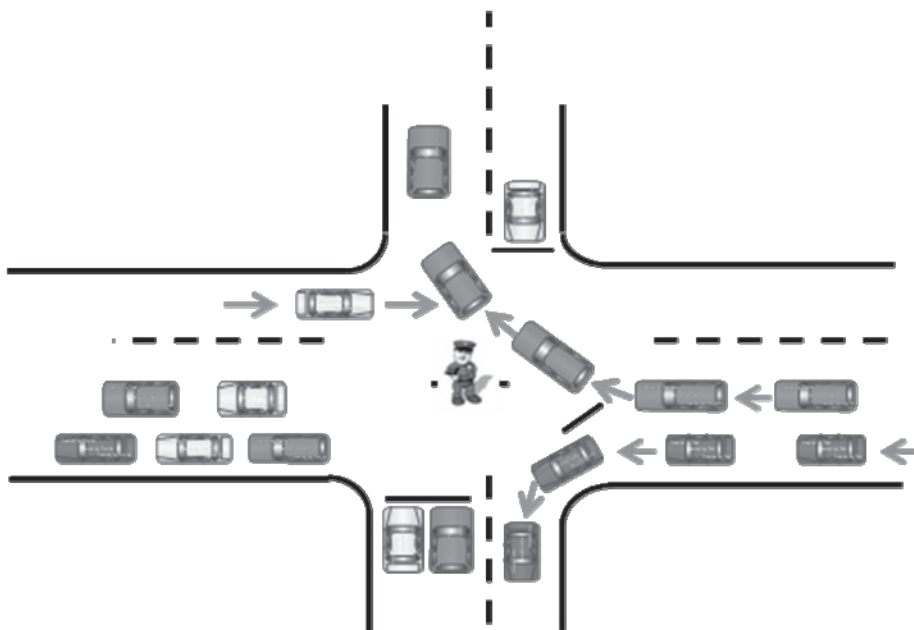
- ๓) การให้รถหยุดรอเป็นหมู่ ในขณะที่รถทางเอกกำลังแล่นตามกันอยู่ ถ้ามีรถในทางโทมาจะผ่านทางเอกก็ควรให้รถในทางหยุดรอ แม้จะมีหลายคันก็ตาม และเมื่อเห็นว่ารถที่หยุดรออยู่นั้นมากพอสมควรก็เปลี่ยนทิศทางการเดินรถ โดยห้ามรถทางเอกหยุดแล้วปล่อยรถทางโทเดินบ้างสลับกันไป คล้ายกันกับทางตัดกันขนาดย่อม แต่ข้อควรระวังก็คือ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



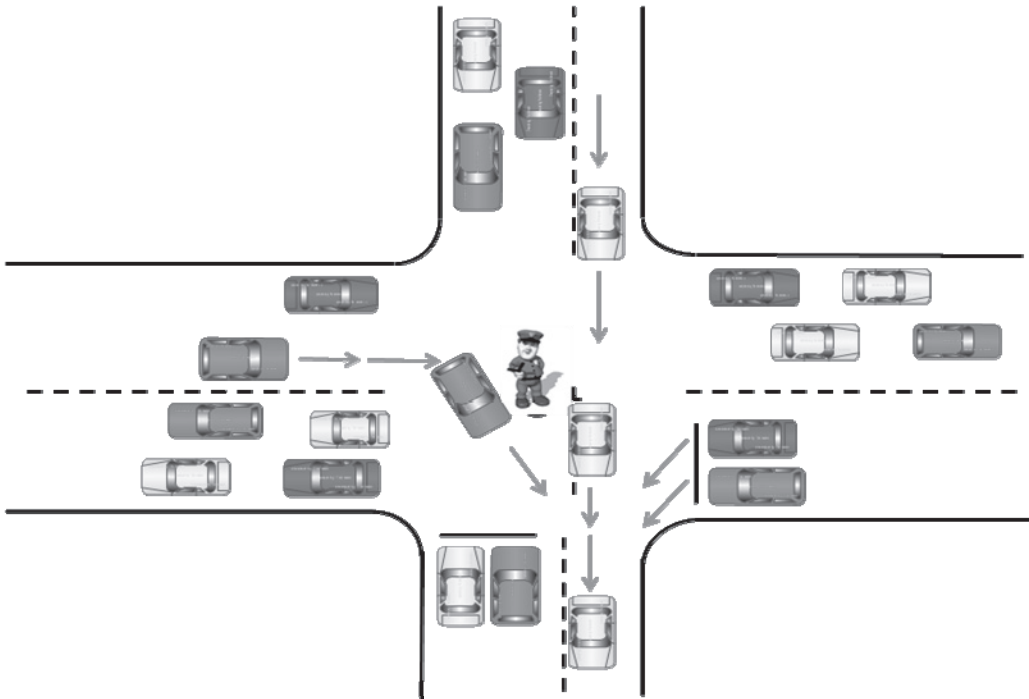
- ๔) การแบ่งเวลา คือการให้เวลากับรถทางเอกเท่าๆ กันกับทางโทในการเดินทาง เพราะว่าปริมาณรถทั้งทางเอกและทางโทมีปริมาณพอๆ กัน จึงต้องมีการแบ่งการเดินทางในเวลาที่เหมาะสม



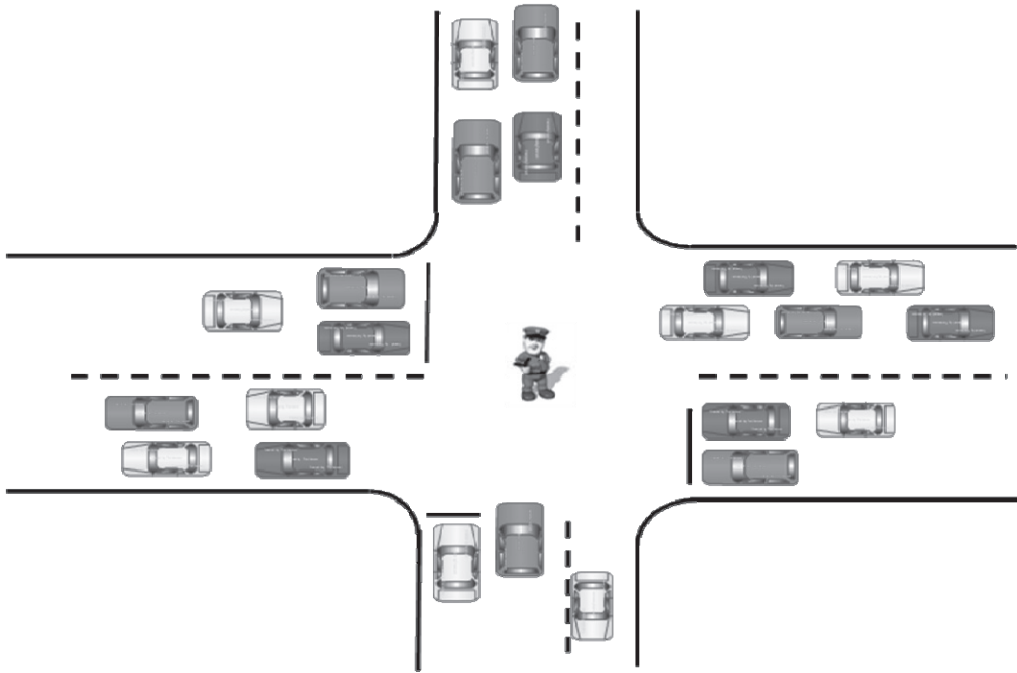
- ๕) เมื่อเกิดการอัดกันแน่น นั่นคือ ปริมาณรถทั้ง ๔ ด้านมีมาอย่างต่อเนื่องและแน่นก็ควรยืดเวลาในแต่ละด้านให้นานบ้างตามสมควร และต้องหมั่นเปลี่ยนทิศทางเดินทางให้ถี่ขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้มีการขยับตัวกันตลอด ข้อสังเกตคือต้องระวังการหยุดรอสัญญาณทั้ง ๔ ด้าน อย่าให้รถที่เข้าทางแยกหยุดล้ำแนวกลางถนนได้ เพราะจะทำให้เกิดการติดขัดรุนแรงยิ่งขึ้น



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



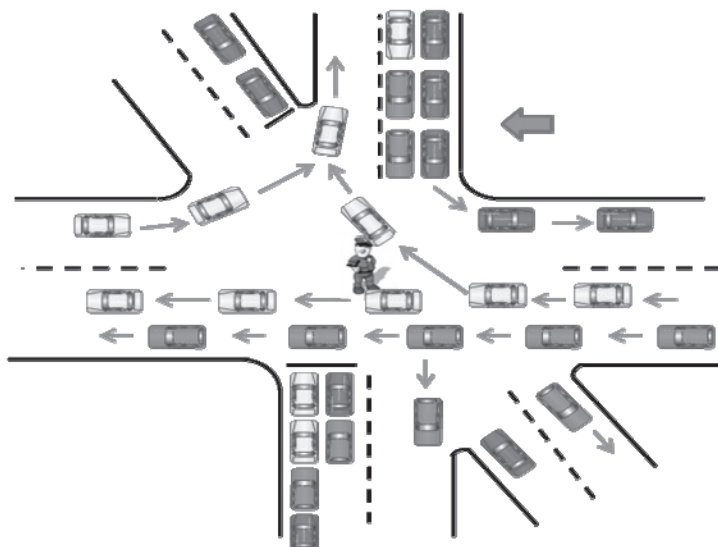
- ๗) การขัดข้องขนาดใหญ่ ตรงทางแยกที่มีรถหยุดรอเต็มอยู่ทั้ง ๓ ด้าน คงเหลือทางว่างเพียงทางเดียว และทางว่างนั้นกว้างพอที่จะให้เป็นทางออกของรถที่อยู่ในทางแยกได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องพิจารณาใช้ทางนั้นเป็นทางออกเดียวเพื่อให้รถต่างๆ ออกจากทางแยกไปให้หมด



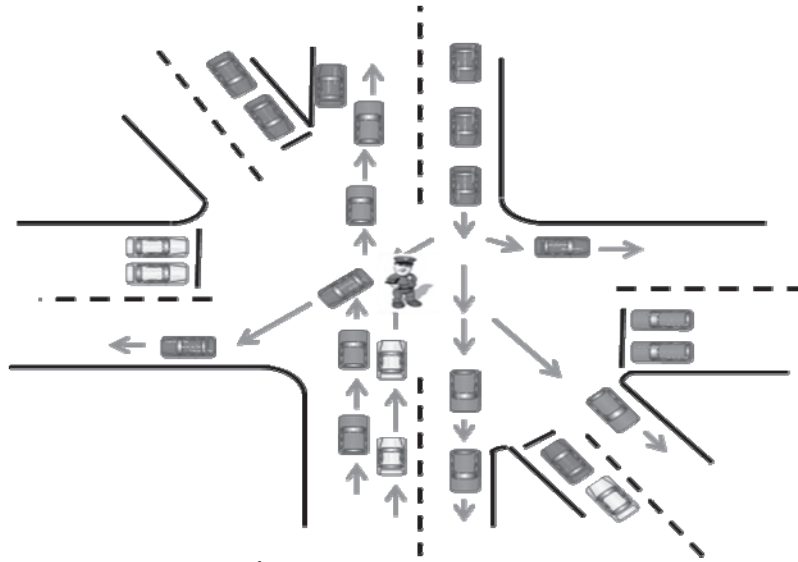
- ๘) รถแน่นทุกด้าน ลักษณะเช่นนี้เป็นการติดขัดอย่างแทบหมดทางแก้ คือ รถจากทุกด้านติดขัดหมด ดังนั้นทางที่ดีที่สุดคือ ต้องสังเกตว่าทางใดมีท่าพอจะให้รถขยับได้ก็ต้องดำเนินการทันที และที่สำคัญอย่าให้รถที่จอดรอ นั้นเข้ามาอยู่ในบริเวณทางแยกโดยเด็ดขาด

๑.๒.๕ การจัดการจราจรประเภทถนนห้าแยกหรือมากกว่า

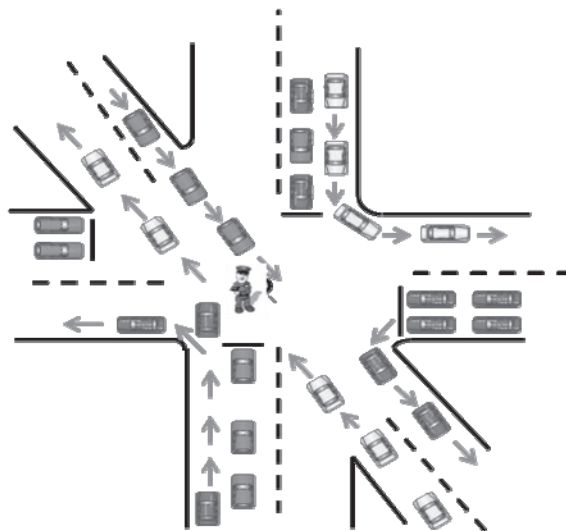
การจัดการจราจรบนถนนห้าแยก จะต้องจัดทางให้รถเดินเป็นทางใหญ่ตัดกันเสีย ๒ สายแล้วปล่อยบรรดาถนน นอกจากนั้นให้เดินรถสลับกันกับถนนใหญ่ทั้ง ๓ สาย เพียงชั่วระยะสั้นๆ หรือปล่อยให้รถเลี้ยวซ้ายเลี้ยวได้หมดในขณะที่ห้ามรถทางตรงทุกด้านหยุด จากภาพประกอบจะเป็นที่เข้าใจว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่ยอมให้รถเข้ามาในบริเวณทางแยกพร้อมกันเกินกว่าจาก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



ระยะที่ ๑ เปิดทางใหญ่สายตะวันออกและตะวันตก



ระยะที่ ๒ เปิดทางใหญ่สายเหนือและใต้



ระยะที่ ๓ เปิดทางรองให้ผ่านตัดกันและเลี้ยวซ้ายจากทิศทางนั้นๆ

๑.๒.๖ การจัดการจราจรประเภทถนนบนสะพาน/ทางลอด

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

๑.๓ การจัดการจราจรในเขตชุมชนเมือง และจราจรหนาแน่น

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

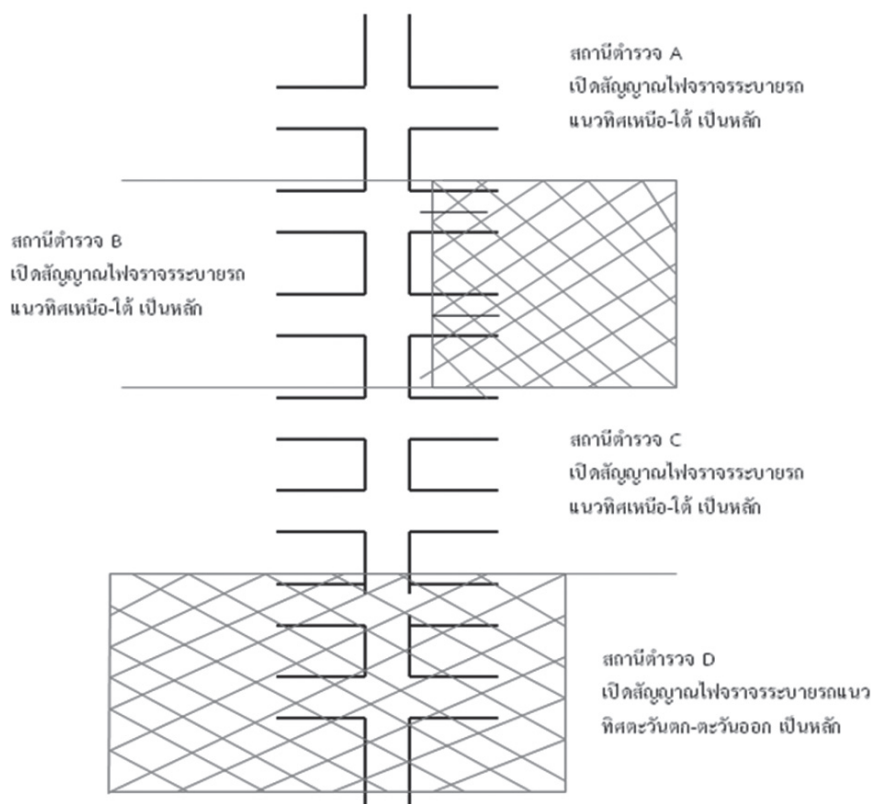
สำคัญกว่าถนน (Link) ถนนสำคัญกว่าทางแยก (Intersection) เดียว หรือจุดเดียว เป็นต้น การจัดการจราจรแบบนี้ถือว่าผลประโยชน์ของสถานีตำรวจต้องมาทีหลังของภาพรวม

การจัดการจราจรโดยในภาพรวม ประกอบด้วยวิธีการจัดการจราจรสำคัญ ได้แก่ การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง และการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย ได้แก่

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

สภาพปัญหา

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



๒) การจัดการจราจรบริเวณทางแยก จะระบายรถที่เห็นจากทางแยกเดียว หรือเฉพาะพื้นที่ของตัวเองให้มีความคล่องตัว ไม่ถูกตำหนิ แต่อาจขัดแย้งไม่สอดคล้องกับจุดอื่นๆ

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

วิธีปฏิบัติ

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

- เป้าหมายของกลุ่ม

- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

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

๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์กัน โดยการคำนวณหรือทดลองขับขึ้นบนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทางได้แก่ จุดกลับรถทางม้าลาย คอขวด ปากซอย จุดก่อกวนจราจร เป็นต้น โดยสัมพันธ์กับทางแยกและทุกชุดทำงานประสานกัน

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

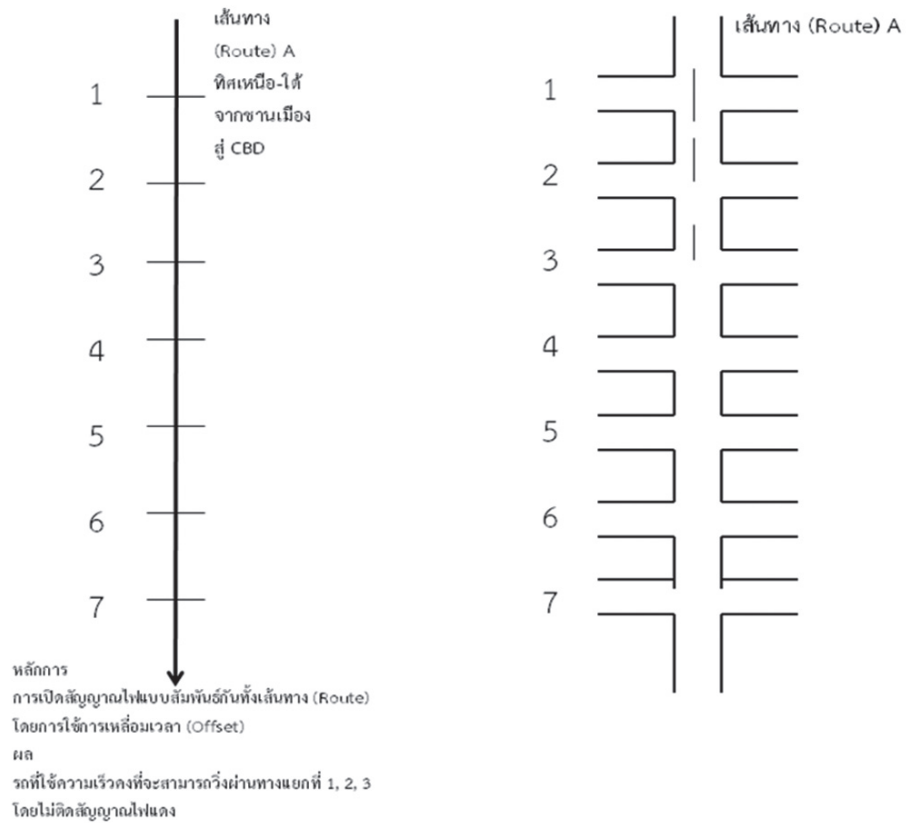
๖) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

๗) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

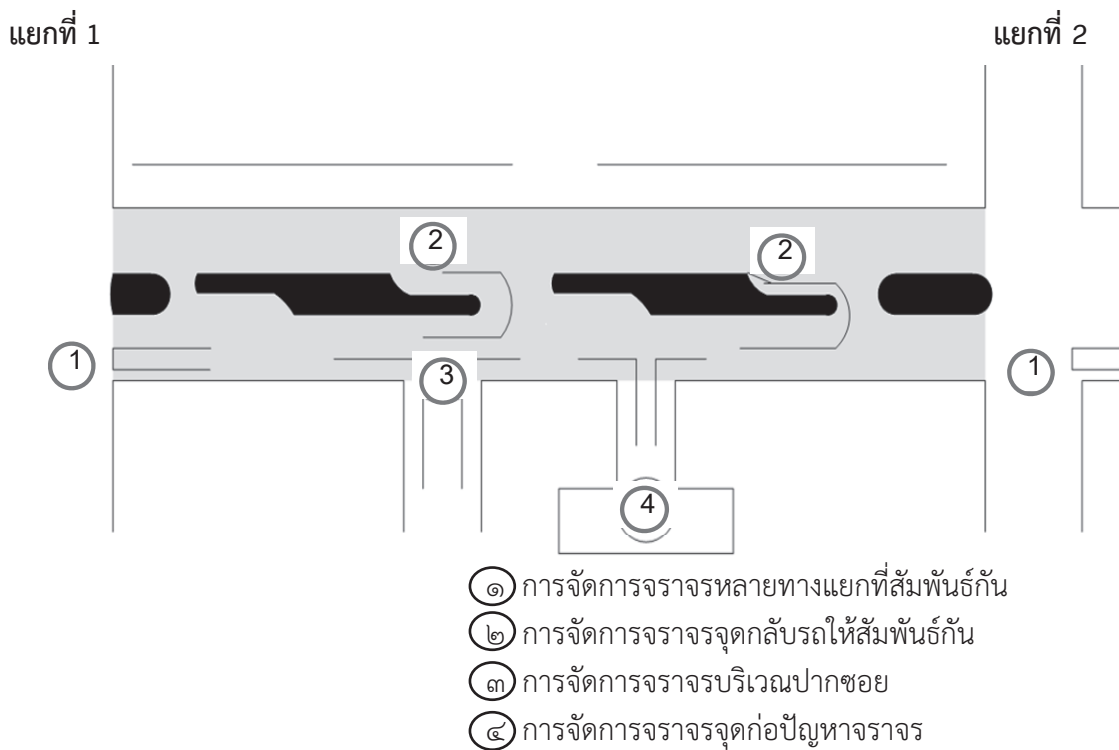
๘) มีระบบการควบคุมสั่งการ และประสานงานจากศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อให้ข้อมูลของกระแสการจราจร ปัญหาจราจร การกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน โดยมีผู้บริหารระดับสูงประจำที่ศูนย์ควบคุมฯ

๙) ทำการประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา

การจัดการจราจรเป็นเส้นทางจำเป็นจะต้องมีการวางแผน ที่คำนึงถึงความสอดคล้องของทางแยกอาทิ เปิดสัญญาณไฟแบบรับช่วงต่อเนื่องกันหลายทางแยก โดยดำเนินการกับถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง ที่จะส่งผลต่อการเดินทางของประชาชน การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (ดังภาพประกอบ)



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



ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

๑) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเสียไป จากการติดรอสัญญาณไฟและการเดินทางแบบอ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรง

๒) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

๑) ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจมากเพื่อประจำทางแยก จุดกลับรถ คอขวด เป็นต้น ตลอดเส้นทาง เพื่อไม่ให้เกิดการติดขัด

๒) ปริมาณรถจำนวนมากจะเดินทางเข้าจากเมืองชั้นนอก หรือออกจากเมืองชั้นในอย่างรวดเร็ว หากไม่มีแผนหรือไม่มีระบบการจัดการจราจรเมืองชั้นใน และชั้นนอกมารองรับ จะเกิดการจราจรติดขัดในเมืองชั้นในเวลาเช้า และติดขัดเมืองชั้นนอกเวลาเย็น

ข้อสังเกต

๑) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง เป็นวิธีการจัดการจราจรโดยการบริหารทรัพยากรที่มีจำกัด คือ ถนน และคน ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและใช้งบประมาณน้อยมาก หากเทียบกับการก่อสร้างถนนสะพาน เป็นต้น

๒) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง มีสมมุติฐานที่ว่า คนคือเครื่องตรวจจับ (Detector) ที่มีประสิทธิภาพที่สุด ในการตรวจวัดปัญหาและแก้ไขปัญหาได้อย่างชาญฉลาด แต่จะต้องหาวิธีให้คนจำนวนมากสามารถทำงานสัมพันธ์กันได้อย่างเป็นทีมเดียวกัน

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ

การดำเนินการจัดการจราจรเป็นเส้นทางจะดำเนินการสำเร็จได้ จำเป็นจะต้องมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญในการดำเนินการดังนี้คือ

๑) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีม ในการวางแผน สั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กัน สามารถบริหารแบบเชิงรุก และทุกคนในเส้นทางต้องเป็นทีมเดียวกัน

๒) ผู้บังคับบัญชาจะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่อง งบประมาณ และค่าตอบแทน

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

สภาพปัญหา

๑) การจัดการจราจรปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับพื้นที่สถานีตำรวจจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการวางแผนจัดการจราจรบนโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกันให้สัมพันธ์กัน

๒) การควบคุมสั่งการที่ศูนย์ควบคุมฯ ยังมีบทบาทน้อยและขาดความเข้าใจ เรื่องลำดับความสำคัญของถนนที่เป็นถนนสายหลักกับถนนสายรอง จึงขาดการอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม

๓) การจัดการจราจรของเมือง ยังไม่ได้คำนึงถึงเส้นทางและจุดหมายปลายทางของผู้เดินทาง ที่ต้องการการจัดการในภาพรวมทั้งเมืองโดยเฉพาะ การเดินทางระหว่างเขตย่านธุรกิจการค้ากลางใจเมือง

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

วิธีปฏิบัติ

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

- เป้าหมายของกลุ่ม
- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

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

๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์กัน โดยการคำนวณหรือทดลองขับขึ้นบนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทางได้แก่ จุดกลับรถทางม้าลาย คอขวด ปากซอย จุดก่อปัญหาจราจร เป็นต้น โดยสัมพันธ์กับทางแยกและทุกชุดทำงานประสานกัน

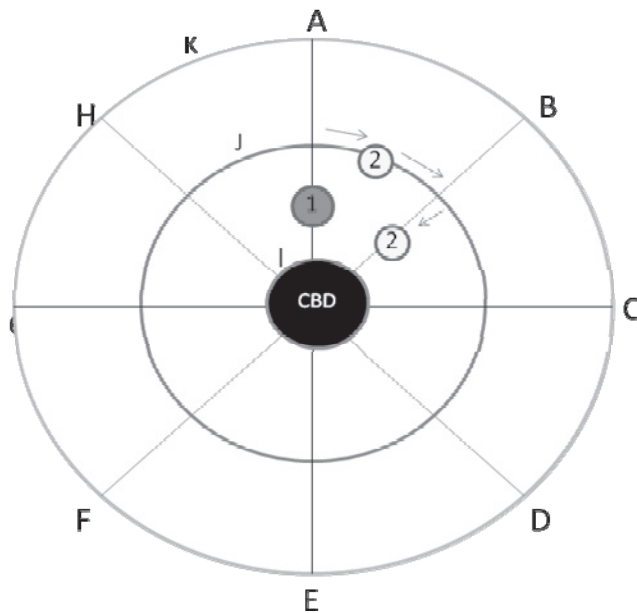
๕) จัดการในเรื่อง งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การพักผ่อน การออกกำลังกาย การให้รางวัล การบำรุงขวัญ โดยมีผู้รับผิดชอบ ให้ผู้ปฏิบัติได้รับการสนับสนุนครบเป็นชุดทั้งหมด (Package)

๖) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

๗) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

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

๙) ทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา



CBD ย่านธุรกิจใจกลางเมืองจัดการจราจรโดยเร่งเข้าอาคารต่าง ๆ

A-H เส้นทาง (Route) แนวพุ่งเข้า-ออกเมืองเร่งเข้า

IJK แนวทางวงแหวนรอบเมืองชั้นใน ชั้นกลาง ชั้นนอก

๑ จุดที่เกิดการติดขัด หรืออุบัติเหตุ

๒ เส้นทางที่อาจหลีกเลี่ยงโดยจัดการจราจรให้เป็นทางเลือก

หมายเหตุ - เส้นตรง ๑ เส้นหมายถึงถนนสายหลักที่อยู่ในโครงข่ายซึ่งจัดเดินรถ

สวนกันได้ (Two-Way)

- ลูกศรชี้ทิศทาง ซึ่งสมมุติว่าใช้การจัดการจราจรเวลาเช้า (รถเข้า

เมืองมาก)

ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

๑) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเปล่า จากการติดสัญญาณไฟและการเดินทางแบบอ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรงในทิศเข้าออกเมือง และสามารถเลี่ยงเมืองโดยการเดินทางในแนววงแหวน

๒) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจมากเพื่อประจำทางแยก จุดกลับรถ คอขวด เป็นต้น ตลอดเส้นทางภายในโครงข่ายเพื่อไม่ให้เกิดการติดขัด จนกว่าจะมีเทคโนโลยีเข้ามาทดแทน

ข้อสังเกต

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

๒) การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย เป็นความพยายามที่จะจัดการจราจรในเมืองที่มีการต่อเชื่อมของถนนไม่เป็นโครงร่างที่สมบูรณ์ ให้มีลักษณะเป็นโครงข่ายมากที่สุด เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ต้องอ้อมไปมา

๓) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ หากไม่สัมพันธ์กับโครงข่ายของเมืองแล้วจะไม่สามารถจัดการจราจรให้มันไหลได้อย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ

๑) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีม ในการวางแผน สั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กัน สามารถบริหารแบบเชิงรุก ทุกคนในโครงข่ายต้องเป็นทีมเดียวกัน

๒) ผู้บังคับบัญชา จะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่องงบประมาณ และค่าตอบแทน

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

๑.๔ การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ

หมายถึงการจัดการจราจรในสถานการณ์ที่มีความสำคัญซึ่งไม่ปกติธรรมดาเหมือนในชีวิตประจำวัน สามารถกล่าวสรุปเป็นสถานการณ์พิเศษได้ ๕ กรณี ดังต่อไปนี้

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

หมายเหตุ เนื้อหาในส่วนนี้ จะอยู่ในส่วนเนื้อหาการสอนของหัวข้อ “การบริหารจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ”

๒. การวิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขการจราจรในสถานการณ์ปกติ

๒.๑ การจัดทำระบบข้อมูลจราจร

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

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

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

๒.๒ การวิเคราะห์ตามช่วงเวลา วัน สัปดาห์ เดือน

ในสถานการณ์ต่างๆ กัน ที่มีการจัดการจราจรสถานการณ์ทั่วไป เป็นการจัดการจราจรที่ได้วิเคราะห์ออกมาเป็นเหตุการณ์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักจะต้องเผชิญในชีวิตประจำวัน มีแนวทางปฏิบัติดังนี้

๒.๒.๑ การควบคุมสัญญาณไฟจราจรทางแยก

สภาพปัญหา

- เจ้าหน้าที่ตำรวจมักจะเปิดสัญญาณไฟรอบยาวหรือให้สัญญาณไฟเขียวจังหวะใดจังหวะหนึ่งเป็นเวลานาน เพราะเข้าใจว่าเป็นการเร่งระบายรถที่ดี

- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำทางแยกต่างๆ ควบคุมทางแยกโดยไม่ได้วางแผนล่วงหน้าที่จะทำงานให้สัมพันธ์กัน บางแห่งทำงานขัดแย้งกัน เช่น ไม่คำนึงถึงทิศทางหลักทิศทางรองหรือปริมาณรถตลอดเส้นทาง

- เจ้าหน้าที่ตำรวจปล่อยให้รถหยุดค้างทางแยก หรือมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรที่ทางแยก

แนวทางปฏิบัติ

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

- จัดการจราจรเป็นเส้นทาง โดยเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กันตลอดเส้นทาง (Route) โดยให้มองการจราจรในภาพรวมหรือมองที่เมืองทั้งหมด มากกว่ามองผลประโยชน์ของทางแยกเดียวโดยผู้บังคับบัญชาสมัยใหม่ จะต้องไม่ตำหนิพื้นที่ที่มีรถติดแต่จะต้องหาสาเหตุให้แน่ชัดเสียก่อน

- ป้องกันรถหยุดค้ำทางแยก และควบคุมการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก
- ให้มีการประสานงานเพื่อให้สามารถเร่งระบายการจราจรได้อย่างต่อเนื่อง

๒.๒.๒ การจัดการจราจร ณ จุดกลับรถ

สภาพปัญหา

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

แนวทางปฏิบัติ

- ไม่ควรปิดจุดกลับรถบนถนนทั้งหมดตลอดเส้นทาง แต่ควรจัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดกลับรถในจุดที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมิให้เกิดการเดินทางที่ไม่จำเป็น เพราะจะสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

- ในกรณีที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดกลับรถ ควรควบคุมความยาวแถวคอย (Queue Length) ที่จะรถกลับรถ ไม่ให้ยาวจนเกิดขัดขวางรถที่วิ่งในช่องจราจร (Lane) อื่นและจัดให้กลับรถเป็นจังหวะสั้นๆ เป็นระยะ

- ในกรณีที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดกลับรถไว้หลายจุด ควรประสานการกลับของแต่ละจุดกับการควบคุมสัญญาณไฟทางแยกให้สัมพันธ์กัน เช่น ให้ใช้ช่วงเวลาที่ทางแยกเปิดสัญญาณไฟแดง จัดให้กลับรถพร้อมๆ กัน เพื่อมิให้ตัดกระแสรถทางตรงขณะได้สัญญาณไฟเขียว โดยเจ้าหน้าที่ตัดรถทางตรงไว้แต่เนิ่นๆ เพื่อเตรียมพื้นที่รับรถที่กลับในถนนก่อน เมื่อผู้ขับขี่กลับรถแล้วจะมีพื้นที่ว่างให้เข้าไปเต็มได้พอดีกับจำนวนความยาวของแถวคอย ก่อนที่จะได้สัญญาณไฟเขียวแล้วออกตัวไปบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง

๒.๒.๓ การจัดการจราจรถนนที่มีลักษณะเป็นคอขวด (Bottle Neck)

สภาพปัญหา

ถนนที่มีลักษณะทางกายภาพเป็นคอขวดหรือเกิดคอขวดจากการก่อสร้าง เป็นต้น หากมีรถหนาแน่นมาก จะสร้างปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากมีการบีบแย่งทางกันบริเวณคอขวด และเกิดความล่าช้า (Delay)

- บริเวณคอขวดอาจเกิดอุบัติเหตุ จึงควรจัดกำลังเจ้าหน้าที่มาประจำเพื่อจัดการจราจร

แนวทางแก้ไข

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

- ในกรณีการจราจรไม่หนาแน่นมาก อาจใช้การวางกรวยหรือแผงกั้นบีบให้รถปรับตัวหรือจัดแถวเป็นทางยาวก่อนถึงคอขวด ซึ่งจะเกิดการปรับตัวโดยไม่เกิดความล่าช้าและไม่จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ประจำมาประจำ