

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กองกรรมาธิการ, สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. "รายงานของคณะกรรมการ" ธิการวิสามัญศึกษา
แนวทางแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง"
พฤศจิกายน, 2535. (อัดสำเนา)
- โกวิท ภูพานิช, การบริหารงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร : ศึกษากรณีการปฏิบัติงาน
ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร : วิทยาลัย
ป้องกันราชอาณาจักร, 2529).
- งามพิศ สัตย์สงวน. การวิจัยทางมานุษยวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- งามพิศ สัตย์สงวน. ประสบการวิจัยทางมานุษยวิทยาภาพและวัฒนธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 3.
กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- งามพิศ สัตย์สงวน. มานุษยวิทยาภาพและวัฒนธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ :
โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- งามพิศ สัตย์สงวน. หลักมานุษยวิทยาวัฒนธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
ธรรมสภา, 2538.
- จิรภา สินธุนาวา. "ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาทรัพยากรบุคคลของกรมคุมประพฤติ". วิทยา
นิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ. แนวทางแก้ปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : มาสเตอร์เพลส,
2533.
- จุมพล สวัสดิยากร, หลักและวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สุวรรณภูมิ,
2520
- นิเทศ ดินณะกุล, หนังสือสังคมและวัฒนธรรม : สถาบันสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 5 .กรุงเทพฯ :
สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี. การนำนโยบายแก้ปัญหารถจราจรไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการนำ
ร่องแก้ไขปัญหารถจราจรของสถานีตำรวจหัวหมาก. วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทมหาบัณฑิต
บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีสังคม (เกริก). 2536

- ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. อาชญาวิทยา : สหวิทยาการว่าด้วยปัญหาอาชญากรรม โครงการ
ตำราวจ : โรงเรียนนายร้อยตำรวจโรงเรียนนายร้อยตำรวจ นครปฐม, 2530.
- ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ "การวิจัยประเมินผลหลักการและกระบวนการ" กรุงเทพฯ : การพิมพ์
พระนคร 2530
- พริ้มเพรา ลาภมาก. "การกำหนดจำนวนเที่ยววิ่งและจำนวนรถยนต์โดยสารประจำทางที่
เหมาะสมขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
บัณฑิต วิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- พระพงษ์ กวีเกษม. การแก้ไขปัญหารถจักรยานติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร ในทัศนคติของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจ
นครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำกองบังคับการตำรวจจราจร. วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง,
2538
- เพชรจิต เกตมาสุข. ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร. เอกสารวิจัยหลักสูตรสารวัตร
ผู้บังคับกองรุ่น 16 โรงเรียนสืบสวนกรมตำรวจ. กรุงเทพมหานคร, 2522.
- เพ็ญศรี สุวรรณอักษร. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2537.
- มลชลัทธน์ บุณนาค. พ.ด.ด. "ทัศนคติของผู้ขับรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการ
กำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับ
ใช้กฎหมาย". วิทยานิพนธ์สังคมสังคมเคราะห์ศาสตร์มหาบัณฑิต คณะสังคม
สังคมเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538.
- ยงยุทธ สารสมบัติ. นโยบายและแผนงานการจัดระบบจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ :
วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย, 2536.
- วิชัย พรหมดอนชาติ. ร.ต.อ. ปัจจัยการตัดสินใจของตำรวจในการระงับเหตุความผิดซึ่งหน้า.
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2538.
- ศราวุฒิ พันธขาว, ร.ต.ท.การจราจร : ปัญหาและการแก้ไข กรุงเทพมหานคร : วัฒนชัยการพิมพ์,
2524.
- ศราวุฒิ พันธขาว. "อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร : วารสารอาชญาวิทยา
และงานยุติธรรม, 2524.

- สนิท สมัครการ. การวิจัยเชิงคุณภาพ : แนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ. สำนักงานคณะกรรมการ
ศึกษาแห่งชาติ, 2522.
- สมพงษ์ เกษมสิน. การบริหารงานบุคคลแผนใหม่. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2521.
- สัญญา สัญญาวิวัฒน์. ทฤษฎีสังคมวิทยา. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2536.
- โสภา ชูพิกุลชัย, รศ.ดร.และคณะ. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยา และงานยุติธรรม,
พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ศรีอนันต์, 2527.
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2536. ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช
- สุพจน์ สิริโยธิน. ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร. เอกสารวิจัยหลักสูตรสารวัตตรผู้บังคับ
การรุ่น 12 โรงเรียนสืบสวนกรมตำรวจ. กรุงเทพมหานคร, 2520.
- สุพิตรา สุภาพ. การบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพยุคโลกาภิวัตน์ เล่ม 1-2. พิมพ์ครั้งที่ 2.
กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ธรรมนิมิต, 2538.
- สุพิตรา สุภาพ. ปัญหาสังคม. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2540
- สุพิตรา สุภาพ. จับใจคนจับใจงาน. เล่ม 1-4. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนา-
พานิชย์, 2541
- สุพิตรา สุภาพ. สังคมวิทยา, กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์, 2540.
- สุพิตรา สุภาพ. สังคมและวัฒนธรรม ค่านิยม : ครอบครัว : ศาสนา : ประเพณี. กรุงเทพ
มหานคร. สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2536.
- สุพิตรา สุภาพ และคณะ. “พฤติกรรม ทศนคติต่อมาตรการแก้ไขปัญหาจราจร.” รายงานการวิจัย
สถาบันดำรงราชานุภาพ. กรุงเทพมหานคร, 2540.
- สุพิตรา สุภาพ. เรื่องวุ่นวายรุ่นไฮเทค. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2540.
- สุภาพ วาดเขียน. เครื่องมือวิจัยทางสังคมศาสตร์ ลักษณะที่ดี ชนิด และวิธีหาคุณภาพ
กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2525
- สุรพล กาญจนะจิตตรา. ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร กรมการพัฒนา
ชุมชน, 2534.
- สุดสงวน สุธีสร. “แนวความคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับความหมายอาชญากรรม”. วิทยานิพนธ์สังคม
ศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2528.
- สุนทร เพชรเกตุ. ปัจจัยในการทำงานของพนักงาน. วิทยานิพนธ์ปริญญา สังคมศาสตร์มหา
บัณฑิต. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

- สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก “สรุปการแก้ปัญหาของรัฐบาล
ปัจจุบัน.” กรกฎาคม 2537. (อัดสำเนา
- อดิศักดิ์ น้อยประเสริฐ, ร.ต.อ. “ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรมและอาจารย์
คณะนิติศาสตร์ต่อการจัดตั้งศาลจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์สังคม
ศาสตร์ มหาวิทยาลัย บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531.
- อดิศักดิ์ อากานันท์. “ปัจจัยที่มีผลต่อลักษณะการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจสาย
ตรวจ” สังคมสงเคราะห์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525.
- อารง สุทธาศาสตร์. ปฏิบัติการวิจัยสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการพิมพ์, 2527.
- อุดม รักศีลธรรม. “Police Discretionary Judgment on the Use of Force Faculty of Claremont
Graduate School, California United State, 1984.”

ภาษาอังกฤษ

- American Bar Association. “Techniques for Management of Cases.” โครงการอบรม Traffic
Court Management. จัดขึ้นที่ The National Judicial College, University of Nevada,
June 26-July 1983.
- Blalock, Jr. Hubert M. 1985. Conceptualizations and Measurement in the Social Sciences.
Beverly Hills : Sage Publications.
- Bower, Gordon, H. and Hillgard Ernest R. Theories of Learning. Englewood Cliff : Prentice
Hall. 1981.
- Broom, Leonard, and Selznick, Philip. Sociology. The Macmillan Co., 1971.
- Cyster R “The use of video-Tape Recording of Children's Road Behavior of Road Safety
Teaching”, Transport and Road Research Laboratory TRRL 684. Berkshire
Crowthorne. 1981.
- Festinger, Leon, and danine Katz (eds). Research Methods In the Social Sciences. New York
The Dryden Press, 1965.
- Herberg, Frederick. The Motivation of work. Frederick Herzberg, Berbard Mausner, Barbara
Bloch Snyderman, New Bruswick : Transaction, 1993.
- Kerlinger, Fred N. 1964. Foundations of Behavioral Research. New York : Holt, Rinehart and
Winston, Inc.

Moser, C.A. 1968. Survey Methods in Social Investigation. London : Hieneman Educational books Ltd.

Opas boonlom and Saowalak Pomyaem. "Traffic courts Muled to Ease Snarls. "The Nation. (13 June 1994) :-

Oppenheim, A.N.1966. Questionnaire Design and Attitude Measurement. New York : Basic Books, Inc. Publishers.

Parel, Christina P.1973. Sampling Design and Procedures. Singapore : FEP International Ltd.

Schutz, Donald O. Police Traffic Enforcement. Iowa : Wm. C. Brown, 1975. Article Uniform Vehicle Code and Model Traffic Ordinance. Supplement II, 1976.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.



ประกาศกรมตำรวจ
เรื่อง ให้ใช้แผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2540-2544)

เนื่องด้วย แผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2535-2539) จะสิ้นสุดลงในวันที่ 30 กันยายน 2539 และบัดนี้คณะกรรมการอำนวยการจัดทำแผนกรมตำรวจได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2540-2544) แล้ว

จึงให้ใช้แผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2540-2544) ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2539 ถึง 30 กันยายน 2544 โดยให้หน่วยงานในสังกัดใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนงาน/โครงการ/คำของบประมาณประจำปี และใช้ในการบริหารงานตามอำนาจหน้าที่ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ปรากฏในแผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2540-2544) และกรมตำรวจ มอบหมายให้สำนักงานแผนงานและงบประมาณ ติดตามและประเมินผลตามแผนนี้

ประกาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2539

พลตำรวจเอก

(พจน์ บุญยะจินดา)

อธิบดีกรมตำรวจ

บทที่ 8

แผนด้านการจัดการจราจร

1. สถานการณ์ทั่วไป

1.1 สภาพการจราจรของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.1.1 กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีสภาพการจราจรที่ติดขัดต่อเนื่องกันระหว่างพื้นที่ชานเมืองกับตัวเมืองชั้นใน ปัญหาการจราจรจะเกิดขึ้นตลอดทั้งวัน ตั้งแต่ประมาณเวลา 07.00-20.00 น. และกระจายเป็นวงกว้างบนถนนสายหลักเกือบทุกสาย โดยเฉพาะในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วน การจราจรจะติดขัดมากขึ้นในหลายพื้นที่ สร้างความสูญเสียเวลาในการเดินทางและเศรษฐกิจของประเทศ

1.1.2 สภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัดของกรุงเทพมหานคร เกิดจากสาเหตุหลายประการ ที่สำคัญคืออัตราการเพิ่มปริมาณรถไม่สมดุลกับอัตราการเพิ่มพื้นที่ถนนในปี พ.ศ. 2538 มีรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 3,350,575 คัน โดยเฉลี่ยแล้วมีรถเพิ่มขึ้นประมาณ 1,370 คันต่อวัน ในขณะที่อัตราการขยายถนนเพิ่มขึ้นได้เพียงร้อยละ 15 ต่อปี การขยายพื้นที่ผิวถนนจึงไม่สอดคล้องส่วนที่เหมาะสมกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้เกิดความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงไปปีละประมาณ 20,000 ล้านบาท และสูญเสียเวลาคิดเป็นมูลค่าปีละประมาณ 20,000 ล้านบาท รวมความสูญเสียปีละประมาณ 40,000 ล้านบาท ไม่รวมถึงความสูญเสียด้านการลงทุนและการท่องเที่ยว

1.1.3 ปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครได้ส่งผลต่อสภาพอากาศเกิดมลภาวะอันเนื่องมาจากฝุ่นละออง สารตะกั่วและก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ฯ บนท้องถนนมลภาวะที่เกิดจากฝุ่นละอองในกรุงเทพฯ ปี 2536 มีค่าเฉลี่ย 0.38 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร สูงกว่าค่ามาตรฐาน (0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพร่างกายและสุขภาพจิตของประชาชนรวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานบนท้องถนน

1.1.4 ปัญหาการจราจร มีผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของประชาชนในเมืองก่อให้เกิดความเครียดและปัญหาด้านสุขภาพจิต

1.1.5 อุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ในปี พ.ศ. 2538 เฉพาะในกรุงเทพมหานคร มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 1,234 ราย บาดเจ็บ 21,697 ราย ทรัพย์สินเสียหาย 497.05 ล้านบาท

1.1.6 พฤติกรรมการขับซัดในกรุงเทพมหานคร มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจำนวนมาก ในปี 2538 มีสถิติการออกไปสั่งของเจ้าพนักงานจราจร รวม 1,577,427 ราย จำแนกเป็นการออกไปสั่งของเจ้าพนักงานจราจรให้กับผู้ขับ พร้อมกับยึดใบอนุญาตขับซัดจำนวน 1,109,042 ราย แต่มีผู้มาชำระ-

ค่าปรับ เพียง 657,542 ราย คิดเป็นร้อยละ 59 และการออกไปสั่งของเจ้าพนักงานจราจรติดไว้ที่รถ มีได้มีการยึดใบอนุญาตขับซึรด จำนวน 468,085 ราย มีผู้มาชำระค่าปรับเพียง 254,977 ราย คิดเป็น ร้อยละ 54 พฤติกรรมการขับซึรดฝ่าฝืนกฎหมายยังมีอยู่สูง เนื่องจากยังไม่มีการอบรมผู้ฝ่าฝืนข้อหาหลัก ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2521 ที่ถูกตัดคะแนน

1.2 สภาพการจราจรของเมืองใหญ่ในภูมิภาคและทางหลวงแผ่นดิน

1.2.1 สภาพการจราจรที่เกิดขึ้นในเมืองใหญ่ เมืองนิคมอุตสาหกรรม และเมืองท่องเที่ยวของประเทศ เช่น เชียงใหม่ สงขลา นครราชสีมา ชลบุรี ระยอง ขอนแก่น อุดรธานี ฯลฯ จะเกิดปัญหาจราจรขึ้นตามสภาวะการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นแต่การเพิ่มผิวการจราจร และการปรับหน่วยงานของรัฐรองรับปัญหายังไม่ทันกับความต้องการซึ่งจะส่งผลให้มีปัญหาการจราจรติดขัด เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เกิดมลภาวะ มีผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชน และความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ ลักษณะและความรุนแรงของปัญหาจราจรดังกล่าว มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาเช่นเดียวกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.2.2 สภาพการจราจรในถนนสายสำคัญในเขตทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาค เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนบางนา-ตราด ถนนธนบุรี-ปากท่อ ถนนเพชรเกษม ฯลฯ จะมีผู้เดินทางเป็นจำนวนมาก ปัญหาที่เกิดขึ้นในเขตทางหลวงในภูมิภาคต่าง ๆ จึงเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ จากปัจจัยของปริมาณรถที่เข้าสู่ทางดังกล่าวมากขึ้น ก่อให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมาย มีการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน

2. ประเด็นปัญหา

2.1 การบริหารงานจราจร

2.1.1 การประสานงานระหว่างหน่วยงานแก้ไขปัญหาจราจร และหน่วยงานสนับสนุน ยังขาดประสิทธิภาพ ไม่มีเอกภาพเท่าที่ควร การวางแผนยังไม่ดีพอ อีกทั้งจำนวนผู้ชำนาญการแก้ไขปัญหาจราจรยังมีน้อยจึงไม่สามารถแก้ไขปัญหา ในภาพรวมรองกรมตำรวจ ทั้งในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองใหญ่ได้อย่างเพียงพอ

2.1.2 จำนวนบุคลากรที่รับผิดชอบงานจราจรทุกระดับ ไม่เพียงพอและขาดการพัฒนาศักยภาพให้เหมาะสม ขาดสวัสดิการที่ดีและบางส่วนมีปัญหาด้านสุขภาพ

2.1.3 งบประมาณในการแก้ไขปัญหาจราจร ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครปริมณฑล และเขตภูมิภาคทั้งในระดับจังหวัด เทศบาล ไม่เพียงพอ อีกทั้งงบประมาณบางส่วน มีได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมตำรวจ เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนางานจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาบุคลากร

2.1.4 อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ประจำตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ควบคุมการจราจรไม่เพียงพอ ขาดประสิทธิภาพและไม่ทันสมัย

2.1.5 ระบบการปฏิบัติงานในการแก้ไขปัญหาการจราจร ยังมีได้รับการปรับ

ปรุ่งอย่างต่อเนื่ง ตลอดจนการนำเอาเทคนิควิธีการใหม่ ๆ มาควบคุมการจราจรยังกระทำได้ไม่เต็มที่

2.1.6 การพัฒนาและนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ทดแทนกำลังคน ในการควบคุมและอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อแก้ปัญหาในระดับประเทศยังขาดประสิทธิภาพ และขาดความเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเส้นทางสำคัญที่มุ่งออกสู่ภูมิภาค

2.1.7 ขาดระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์วางแผนและควบคุมใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร สำหรับการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับรถและปัจจัยอื่น ๆ

2.1.8 ขาดความเชื่อมโยงระหว่างระบบเทคโนโลยี ที่นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีใช้อยู่ในปัจจุบัน ทำให้ไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

2.1.9 ระบบการสื่อสารในปัจจุบันล้าสมัย ขาดประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบการสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ปฏิบัติในพื้นที่ต่าง ๆ ขาดความต่อเนื่องทำให้การประสานงานไม่ดีพอ

2.1.10 ขาดการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีความรู้ความสามารถในการจัดการจราจรโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

2.2 การอำนวยความสะดวกจราจร

2.2.1 เมื่อมีสิ่งกีดขวางเส้นทางเพียงจุดใดจุดหนึ่ง จะมีผลกระทบต่อเนื่องกันในลักษณะเป็นวงแหวน การเลื่อนไหลของกระแสการจราจรเป็นไปอย่างล่าช้า

2.2.2 การนำวิธีการแก้ไขการจราจรใหม่ ๆ มาใช้ บางครั้งยังไม่มีการศึกษาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ ก่อให้เกิดปัญหาจราจร

2.2.3 เจ้าหน้าที่ตำรวจบางส่วนขาดเทคนิคในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร ขาดการมองปัญหาจราจรในภาพกว้าง ทำให้การควบคุมสัญญาณไฟ และการอำนวยความสะดวกจราจรเป็นไปในลักษณะแก้ปัญหาเฉพาะพื้นที่โดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้ การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อำนวยความสะดวกจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ ยังขาดประสิทธิภาพ

2.2.4 การจัดระบบเดินรถเข้า-ออก อาคารสูง อาคารขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน ที่มีช่วงเวลาในการเข้า-ออก บริเวณดังกล่าวพร้อม ๆ กัน ยังขาดประสิทธิภาพก่อให้เกิดการกีดขวางและติดกระแสการจราจร

2.2.5 ในช่วงโมงเร่งด่วนมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนมาก การควบคุมวินัยการจราจรกระทำไม่ได้ผล เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เพียงพอเพราะต้องใช้กำลังไปในการจัดการจราจร

2.2.6 ปริมาณพื้นผิวถนนที่ใช้สำหรับการจราจร ลดลงเนื่องจากมีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน ระบบสาธารณูปโภค มีการจอดรถริมถนน มีร้านค้า หาบเร่ กีดขวางทางเท้า ทำให้ประชาชนต้องลงมาเดินบนถนนกีดขวางการจราจร

2.3 การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

- 2.3.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีความรุนแรงของอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น
- 2.3.2 การแก้ไขจุดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง เป็นไปอย่างล่าช้า ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมถึงกรณีถ้ามีอุบัติเหตุก็ขาดการจราจรมิได้มีการเคลื่อนย้ายรถออกจากที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็วทำให้เกิดขบวนการจราจร
- 2.3.3 ประชาชนบางส่วนขาดจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ยังมีพฤติกรรมการใช้รถยนต์ในลักษณะประมาท ขาดความเอื้อเฟื้อในการใช้รถใช้ถนน
- 2.3.4 การกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดจราจร โดยเฉพาะกลุ่มคดีที่เป็นสาเหตุสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ยังมีได้กระทำอย่างต่อเนื่อง
- 2.3.5 การติดต่อสื่อสาร และการประชาสัมพันธ์ระหว่างตำรวจกับประชาชนยังไม่เพียงพอและทั่วถึง ทำให้ประชาชนขาดข้อมูล ข่าวสารการจราจรที่ถูกต้อง รวดเร็วเพื่อใช้ในการตัดสินใจ. ลือลั่นทาง และทำให้ได้รับความร่วมมือน้อยในการร่วมกันแก้ไขปัญหารถจราจร
- 2.3.6 ประชาชนบางส่วนขาดความรู้ ความเข้าใจ ในการปฏิบัติตามกฎจราจรมิได้รับการกระตุ้น ปลุกเร้าจิตสำนึกให้มีวินัยในการจราจรอย่างเป็นระบบต่อเนื่องตั้งแต่ในวัยเด็กทำให้ยากต่อการรณรงค์เสริมสร้างวินัยในภายหลัง
- 2.3.7 การจราจรก่อให้เกิดปัญหาผลกระทบต่อสุขภาพ เช่น ผู้คนจะออง เหยมา ควัน ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์และเสียง ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองชั้นใน
- 2.3.8 ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับการช่วยเหลือล่าช้า ผู้ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุขาดความรู้ด้านการปฐมพยาบาลและการเคลื่อนย้ายผู้ประสบเหตุ
- 2.3.9 ปัญหารถจราจรส่งผลกระทบต่อการใช้ความช่วยเหลือ แก้ไขเหตุฉุกเฉิน อาทิ เช่น การนำผู้เจ็บป่วยหรือหญิงใกล้คลอดส่งโรงพยาบาล

3. วัตถุประสงค์

- 3.1 เพื่อปรับปรุงองค์กรและพัฒนาทรัพยากรการบริหารงานจราจรทุกด้าน รวมทั้งนำเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการอำนวยความสะดวกจราจรและทดแทนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ขาดแคลนตลอดจนแก้ไข ระบบ ระเบียบ และกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการแก้ไขปัญหารถจราจร
- 3.2 เพื่อปรับปรุงการอำนวยความสะดวกให้แก่การจราจรคล่องตัว และการให้บริการประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหารถจราจร มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- 3.3 เพื่อป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

4. แผนงานบริหารงานจราจร

4.1 เป้าหมาย

4.1.1 หน่วยงานที่รับผิดชอบงานจราจร และสนับสนุนการขนส่งของรัฐทั่วประเทศที่อยู่ในสังกัดกรมตำรวจมีความเป็นเอกภาพและสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องครบวงจร ภายใน พ.ศ. 2544

4.1.2 อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพียงพอ เหมาะสมทั้งปริมาณและคุณภาพ

4.1.3 การบริหารงบประมาณที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจร มีความคล่องตัวสูง

4.1.4 บุคลากรที่รับผิดชอบงานจราจรทุกระดับมีวิสัยทัศน์ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้อย่างเพียงพอและทันสมัย

4.1.5 ระบบวิธีปฏิบัติงานด้านการจราจรมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

4.1.6 ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ และกฎหมายจราจร ได้รับการปรับปรุงพัฒนาอยู่เสมอ

4.2 แนวทางในการดำเนินงาน

4.2.1 วิจัยการรวมหน่วยงานด้านจราจรของตำรวจทั่วประเทศทั้งทางบก น้ำ รถไฟ เพื่อให้เป็นองค์กร ซึ่งรับผิดชอบงานด้านการจราจรและสนับสนุนการขนส่งของรัฐที่มีความต่อเนื่องในการควบคุมปัจจัยการบริหารงานจราจรและสามารถประสานการแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างคล่องตัวโดยอาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงทุกแขนงตามหลักการทางวิทยาศาสตร์ และการคำนวณ ซึ่งจะมีเอกภาพและมีประสิทธิภาพในการควบคุม แก้ไขปัญหาจราจรอย่างครบวงจร

4.2.2 ศึกษา และปรับปรุงหน่วยงาน รวมทั้งผู้รับผิดชอบงานจราจรให้เหมาะสม โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการจราจร

4.2.3 ศึกษาแนวทางการอำนวยความสะดวกการจราจรและรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อรองรับบริการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จะมีขึ้นในอนาคตอันใกล้ เช่น รถไฟฟ้า หรือรถไฟยกระดับ เป็นต้น

4.2.4 ให้มีหน่วยงานด้านวิจัยและพัฒนา โรงเรียนการจราจร และสนามฝึกหัดขับขี่รองรับการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล รวมทั้งในภูมิภาคและทางหลวง

4.2.5 เตรียมที่ดิน เพื่อการก่อสร้างหน่วยงานด้านการจราจร ในกรุงเทพมหานครปริมณฑลรวมทั้งเมืองใหญ่ของภูมิภาคและทางหลวงเพื่อรองรับภารกิจด้านการจราจรในอนาคต 20-30 ปี โดยคำนึงถึงการจัดสรรที่ดินเพื่อก่อตั้งหน่วยงานด้านฝึกอบรม การควบคุม สั่งการ เทคโนโลยี การสื่อสาร หน่วยปฏิบัติการ หน่วยงานด้านอำนาจการ และที่พักอาศัย ให้อยู่ในบริเวณเดียวกัน หรือเพื่อความสะดวกในการทำงานที่ประสานสัมพันธ์กัน

4.2.6 ปรับจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วประเทศให้สัมพันธ์กับปริมาณงาน เพื่อรองรับภารกิจหน้าที่ได้ 24 ชั่วโมง โดยในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ ให้พิจารณาจากจุดวิกฤติ

จุดก่อปัญหาจราจร (TRAFFIC GENERATOR) และความยาวถนนที่รับผิดชอบ ส่วนในเขตทางหลวง พิจารณาจากระยะทางและจุดที่มีปัญหาสำคัญ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเป็นผลดี โดยเฉลี่ยคนละ 8 ชั่วโมงต่อวัน รวมทั้งผลิตบุคลากรที่เป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านการจราจรให้เพียงพอ

4.2.7 ให้มีการประกันภัย และตรวจสอบสภาพประจำปี แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทุคนอย่างน้อย 2 ครั้งต่อปี โดยเน้นที่ระบบทางเดินหายใจ ปอด หู สายตา และสุขภาพจิต

4.2.8 แยกงบประมาณด้านการจราจร ออกจากงานด้านป้องกันปราบปราม อาชญากรรม เพื่อประสิทธิภาพในการควบคุมปัจจัยการบริหารจราจร

4.2.9 ปรับปรุงให้มีสายงานด้านงบประมาณ การวางแผนจัดการจราจรสถิติ ชะมูล การฝึกอบรม การส่งกำลังบำรุง และศูนย์ควบคุมจราจรเป็นสายงานเฉพาะของงานจราจร แยกออกจากงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เพื่อให้การจราจรมีงานด้านอำนวยความสะดวกรับชัดเจน และมีประสิทธิภาพสูง ทั้งนี้โดยจัดให้มีหน่วยงานและผู้รับผิดชอบดังกล่าว ตั้งแต่ในระดับกองบังคับการ กองบัญชาการ และกรมตำรวจ เป็นสายงานต่อเนื่อง

4.2.10 ศึกษารูปแบบการจัดการ ซึ่งมีความคล่องตัวเพื่อนำเทคโนโลยีกับบุคลากร คุณภาพสูง มาใช้ในการอำนวยความสะดวกจราจร ให้มีลักษณะเป็นการทำงานอย่างมืออาชีพ และมีประสิทธิภาพสูง

4.2.11 กำหนดให้มีแผนและหรือคำสั่งปฏิบัติการแก้ไขปัญหาจราจรในหน้าที่ ของตำรวจโดยกำหนดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบและผู้ปฏิบัติอย่างชัดเจน

4.2.12 นำเอาระบบสารสนเทศ มาใช้ในการควบคุมเบสของเจ้าพนักงานจราจร ทั่วประเทศให้มีฐานข้อมูลเดียวกัน และพัฒนาให้มีระบบให้คะแนนใบขับขี่ (POINT SYSTEM) มาใช้เป็นเครื่องมือในการจัดการและควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ทั่วประเทศ

4.2.13 นำเอาเครื่องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ที่เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจจับผู้กระทำผิด

4.2.14 ปรับปรุงเครื่องมือเครื่องใช้ของเจ้าหน้าที่ ได้แก่ วัสดุ ครุภัณฑ์ วิทยุสื่อสาร ตลอดจนเครื่องมือป้องกันสุขภาพและยานพาหนะ ให้สัมพันธ์กับจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการทำงานเป็นผลดีตลอด 24 ชั่วโมง

4.2.15 นำวิทยุสื่อสารที่จัดสรรคลื่น และแบ่งกลุ่มลูกข่ายอัตโนมัติ เช่น ระบบทรวงศ์ (TRUNK SYSTEM) เข้ามาใช้เพื่อจัดการจราจรในภาพรวม โดยใช้เชื่อมโยงในการสั่งการของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กลุ่มรถยนต์เอกชน และกลุ่มรถยนต์ของราชการ รัฐวิสาหกิจ ให้เป็นเครือข่ายด้านจราจรทั่วประเทศ ซึ่งสามารถรับฟังข่าวสารและสั่งการจากศูนย์ควบคุมการจราจรเดียวกันได้

4.2.16 นำเอาเทคโนโลยี การควบคุมสั่งการจราจร (TRAFFIC COMMAND CONTROL SYSTEM) ไปติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกจราจรบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองใหญ่ของภูมิภาคอย่างน้อย 5 จังหวัด ที่มีปัญหาการจราจรสูง

4.2.17 นำเอาเทคโนโลยี ระบบควบคุมสั่งการจราจรมาควบคุมบนทางหลวง อย่างน้อย 4 เส้นทางสำคัญใน ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกและภาคใต้

4.2.18 เชื่อมโยงโครงการแก้ไขปัญหารถติดที่มีอยู่เดิมในกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล ได้แก่ โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบควบคุมสัญญาณไฟเป็นพื้นที่ (ATC) มาควบคุม ณ อาคารศูนย์ควบคุมสั่งการจราจรเดียวกัน

4.2.19 พัฒนาเทคโนโลยีระบบสารสนเทศ (INFORMATION TECHNOLOGY) มา ใช้ในงานจราจร

4.2.20 แก้ไขกฎหมาย ระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการแก้ปัญหารถติดทุกด้าน อย่างต่อเนื่อง

5. แผนงานอำนวยการความสะดวกการจราจร

5.1 เป้าหมาย

5.1.1 อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 10 ของอัตราความเร็วเฉลี่ยที่มีอยู่เดิม

5.1.2 ประชาชนทั่วไปและนักเรียน นิสิต นักศึกษา รัับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจราจรได้อย่างเพียงพอสำหรับการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางเดินทางที่เหมาะสม โดยทุกฝ่ายให้ความร่วมมือในการรักษาวินัยจราจรอย่างจริงจังและมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยลง

5.1.3 มลพิษที่เกิดจากการจราจรลดลงทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

5.1.4 ประชาชนผู้ประสบอุบัติเหตุหรือต้องการความช่วยเหลือในกรณีฉุกเฉิน ได้รับบริการที่รวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น

5.2 แนวทางในการดำเนินงาน

5.2.1 ใช้เครื่องบินปีกหมุน ออกตรวจสภาพการจราจรอย่างเป็นครั้งคราว เพื่อหาข้อมูลสำหรับนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหารถติดได้อย่างกว้างขวางและมีประสิทธิภาพ

5.2.2 จัดสายตรวจจราจรบนถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองใหญ่ตามแนวทางพระราชดำริ เพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรให้มีการเลือกไหลอยู่ตลอดเวลา โดยคำนึงถึงการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (ROUTE TRAFFIC MANAGEMENT)

5.2.3 ปรับปรุงการควบคุมสัญญาณไฟจราจรโดยคำนึงถึงทิศทางหลัก ความสัมพันธ์ของสัญญาณไฟแต่ละทางแยก เทคนิคการเปิดสัญญาณไฟและการอำนวยความสะดวกการจราจรเป็นเส้นทาง

5.2.4 ควบคุมการจราจรในเขตเมือง (URBAN TRAFFIC CONTROL) โดยคำนึงถึงภาพรวม และให้ความสำคัญต่อจุดก่อปัญหาการจราจร (TRAFFIC GENERATOR) เช่น บริเวณโรงเรียน อาคารขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น และป้องกันการติดขัดเป็นวงแหวน (GRID LOCK)

โดยวางแผนจัดการจราจรแบบเฉพาะกรณีและเพิ่มกำลังคนให้ควบคุมปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.2.5 จัดช่องเดินรถสลับทิศทาง (REVERSIBLE LANE) บนถนนสายหลักในชั่วโมงเร่งด่วน เพื่อเพิ่มผิวการจราจรเข้า-ออกเมืองในกรุงเทพฯ และภูมิภาค ตามความเหมาะสม

5.2.6 สนับสนุนการจัดการจราจรเส้นทางลัด และสนับสนุนให้มีอาสาจราจรมาช่วยเหลืองานจราจร

5.2.7 สนับสนุนมาตรการใช้รถยนต์ร่วมกัน (CAR POOL) มาตรการจอดแล้วจร (PARK AND RIDE) สำหรับถนนบางสายที่มีปัญหาการจราจรติดขัดทั้งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งเมืองใหญ่ในภูมิภาค โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นแกนนำในการดำเนินการและส่งเสริมมาตรการเพื่อให้มีการเดินทางเป็นหมู่คณะ เช่น ระบบรถโรงเรียน

5.2.8 ปรับปรุงศูนย์ควบคุมการจราจรของกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล เมืองใหญ่ และทางหลวง ให้มีความพร้อมด้านบุคลากร อำนาจในการสั่งการ ข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ศูนย์ควบคุมเป็นที่ยอมรับและสามารถควบคุมสภาพการจราจรในภาพรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.2.9 สนับสนุนการวิจัยแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรที่มีลักษณะเป็นการแก้ปัญหาจากพื้นฐานของสาเหตุหรือเป็นการวางแผนแก้ไขในระยะยาว เช่น วิจัยด้านพฤติกรรมจราจรที่วิจัยด้านโครงข่ายถนนและระบบควบคุมจราจรในเมืองใหญ่ เป็นต้น

5.2.10 บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่องและเสมอภาค โดยเฉพาะกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายในลักษณะกีดขวางและก่อให้เกิดปัญหาต่อการไหลของการจราจรรวมทั้ง กำหนดมาตรการเพื่อรักษาปริมาณพื้นที่ผิวการจราจรให้ได้มากที่สุด โดยให้มีการประสานกันอย่างเป็นระบบครบวงจรทั้งการจราจรในเส้นทางหลัก เส้นทางรอง เส้นทางลัด ตรอก ซอย และทางเท้า

5.2.11 ให้บริการข้อมูลข่าวสารการจราจร พร้อมับรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาวินัยจราจรบนท้องถนนโดยสนับสนุนให้มีระบบการรายงานข่าว การรณรงค์วินัยและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจราจรที่ชัดเจนทั้งทางสถานีวิทยุ โทรทัศน์ และบริการข้อมูลทางโทรศัพท์หรือเครือข่ายระบบสารสนเทศเพื่อให้ประชาชนได้รับบริการข้อมูลจากราชการเพิ่มมากขึ้น

5.2.12 ให้มีการร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ปลูกฝังวินัยการจราจรแก่เยาวชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา รวมทั้ง ประชาชนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในและนอกสถาบันการศึกษา รวมทั้ง พัฒนาโรงเรียนจราจรและสนามฝึกหัดขับขี่รถเพื่อให้บริการประชาชนและเสริมสร้างวินัยในการขับขี่รถยนต์

5.2.13 กวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ที่ก่อให้เกิดมลภาวะอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง เช่น เสี่ยงดัง ควินดำ โดยใช้เครื่องมือตรวจวัดที่มีคุณภาพ รวมทั้งกวดขันจับกุมผู้กระทำผิดที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ เช่น การแข่งรถในทางสาธารณะเพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดีขึ้น

5.2.14 ปรับปรุงศูนย์รับแจ้งเหตุ และหน่วยบริการประชาชนในเมืองใหญ่ในภูมิภาคและทางหลวงเพื่อช่วยเหลือประชาชนได้กรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือเมื่อได้รับการร้องขอความช่วยเหลือต่าง ๆ

5.2.15 จัดให้มีบริการรถ พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลสำหรับนำประชาชนที่ประสบอุบัติเหตุ และผู้ประสบอุบัติเหตุฉุกเฉิน อาทิ นำผู้เจ็บป่วยหรือหญิงใกล้คลอดส่งโรงพยาบาลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งเมืองใหญ่ภูมิภาค ที่มีปัญหาจราจรติดขัดซึ่งประชาชนไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้

6. แผนงานป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจร

6.1 เป้าหมาย

- 6.1.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศลดลง
- 6.1.2 ความรุนแรงและความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุการจราจรทั่วประเทศลดลง
- 6.1.3 การสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร และการเปรียบเทียบปรับจราจร มีความรวดเร็ว และประสิทธิภาพสูงขึ้น

6.2 แนวทางในการดำเนินงาน

6.2.1 ปรับปรุงให้มีหน่วยงานด้านการวิจัยการวางแผน เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร เพื่อสำรวจ เก็บข้อมูล ศึกษาอุปกรณ์ทางเทคโนโลยี เสนอมาตรการและข้อกฎหมายต่าง ๆ เพื่อลดอัตราการเสียชีวิต และบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

6.2.2 ศึกษาเงื่อนไขการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ลักษณะกายภาพของถนน เครื่องหมายป้ายหรือสัญญาณไฟจราจรรวมทั้งพฤติกรรมการขับขี่ ณ จุดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงเพื่อหาแนวทางแก้ไข พร้อมกับรณรงค์ประชาสัมพันธ์และสนับสนุนให้ดำเนินการว่าจ้างเอกชนสำหรับเคลื่อนย้ายรถขนาดใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุกีดขวางการจราจร เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและรวดเร็ว

6.2.3 นำมาตรการอบรมผู้กระทำผิดคดีอุบัติเหตุจราจรมาทำการอบรม เพื่อกลุ่มেলাให้ลดพฤติกรรมขับขี่ที่เป็นอันตราย หรือเสริมสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ให้สูงขึ้น

6.2.4 จัดตั้งหน่วยเฉพาะกิจ เพื่อกวาดค้นจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร โดยเฉพาะพฤติกรรมที่เป็นสาเหตุสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร อาทิ ขับขี่รถโดยเสพสุรา หรือยาบ้า ขับขี่รถโดยประมาทเป็นที่น่าหวาดเสียว ขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ แชนกรดในที่คับขันตัดหน้ารถผู้อื่นในระยะกระชั้นชิด เป็นต้น

6.2.5 ปรับปรุงระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลเมืองใหญ่และทางหลวงให้มีรถพยาบาล ศูนย์ข้อมูลช่วยเหลือกู้ภัย และให้มีการปรับปรุงระบบการนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลโดยรวดเร็ว

6.2.6 นำมาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้โดยเคร่งครัดเช่นการสวมหมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย รวมถึงพยาบาลผลักดันให้นำมาตรการทางกฎหมายใหม่ ๆ เช่นการตรวจระดับ แอลกอฮอล์ในกระแสโลหิต ฯลฯ เพื่อนำมาใช้ปฏิบัติให้เกิดผลโดยเร็ว

6.2.7 เพิ่มพนักงานสอบสวนคดีจราจร และปรับปรุงระบบการสอบสวนคดีจราจร และการเปรียบเทียบปรับ ให้มีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ภาคผนวก ข.

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ งานดับเพลิงที่ 8 กก. 2 บก.ดพ.
 ที่ - วันที่ 28 กรกฎาคม 2541
 เรื่อง ขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

เรียน รอง ผกก. (จร.) สน

ด้วยกระผม ร.ต.อ. สมศักดิ์ บุญถม สว.งานดับเพลิงที่ 8 กก. 2 บก. ดพ. ซึ่งขณะนี้กำลังศึกษาอยู่ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะรัฐศาสตร์ ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา และกำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ศึกษากรณีในเขตของกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 8 สถานีตำรวจนครบาล ซึ่งมุ่งหวังเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร โดยเฉพาะนายตำรวจระดับรองสารวัตรจราจร และชั้นประทวน

จึงเรียนมายังท่านเพื่อขอความร่วมมือให้ท่านและสารวัตรจราจรที่อยู่ในความปกครองของท่าน แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และการบังคับใช้กฎหมายจราจร และขอความร่วมมือให้รองสารวัตร และชั้นประทวนได้ตอบแบบสอบถาม ตามความเป็นจริง เพื่อมุ่งหวังจะพัฒนาหน่วยงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร อันจักเป็นประโยชน์ต่อกรมตำรวจและประชาชนต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและดำเนินการ

ร.ต.อ.

(สมศักดิ์ บุญถม)

สว.งาน ดพ.ที่ 8 กก. 2 บก.ดพ. (นักศึกษา)

1. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่

แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร
ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจจราจรในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6
กองบัญชาการตำรวจนครบาล

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้ สำหรับนายตำรวจระดับรองสารวัตรจราจร และระดับชั้น
ประทวนทำหน้าที่งานจราจร สถานีตำรวจในสังกัด กองบัญชาการตำรวจนครบาล 6
2. แบบสอบถามมี 3 ตอน ได้แก่
 - ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป
 - ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร
 - ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
3. กรุณาตอบคำถามทุกข้อ โดยเลือกคำตอบที่ท่านพิจารณาว่าเหมาะสมเพียง
1 คำตอบ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.1 อายุ

20-29 ปี

30-39 ปี

40-49 ปี

50-59 ปี

1.2 ยศ

พลตำรวจ-สิบตำรวจตรี

สิบตำรวจโท-สิบตำรวจเอก

จำสิบตำรวจ-ดาบตำรวจ

ร้อยตำรวจตรี-ร้อยตำรวจเอก

1.3 ระยะเวลาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร

1 - 5 ปี

6-10 ปี

11 - 15 ปี

16-20 ปี

21 ปีขึ้นไป

1.4 อัตราเงินเดือนต่อเดือน

ต่ำกว่า 5,000 บาท

5,000-10,000 บาท

10,001-15,000 บาท

15,001 บาทขึ้นไป

ตอนที่ 2 ข้อความเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร

โปรดทำเครื่องหมาย (/) ลงในช่องข้อความที่ตรงกับความเห็นหรือความรู้สึกของท่านมากที่สุดเพียง 1 ช่อง ต่อ 1 ข้อความ

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1. ท่านเห็นว่าเงินเดือนที่ได้รับจริงในการปฏิบัติหน้าที่ในปัจจุบันเพียงพอและเหมาะสมกับปริมาณงานและความสามารถของท่านดีแล้ว				
2. เงินเดือนที่ได้รับจริงจากการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรขณะนี้ เพียงพอต่อการดำรงชีพในภาวะการณปัจจุบันได้อย่างมีความสุขแล้ว				
3. ท่านคิดว่าเงินตอบแทนจากการทำงานในหน้าที่ (รางวัลจราจร) เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ท่านตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ราชการมากขึ้น				
4. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในปัจจุบัน เช่น แพลตที่พัก ค่าศึกษาเล่าเรียนบุตร หรือเงินช่วยเหลือต่างเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของท่านแล้ว				
5. การดำเนินการด้านสิทธิต่างๆ ภายในหน่วยงาน เช่น การเบิกค่ารักษาพยาบาล, ค่าเล่าเรียนบุตร หรือการเบิกสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ สะดวกรวดเร็วดีแล้ว				
6. ท่านคิดว่าสวัสดิการที่จะได้รับจากเหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการปฏิบัติหน้าที่ เช่น การช่วยเหลือกับทายาท, การช่วยเหลือของกองทุนหรือมูลนิธิต่าง ๆ หรือบำเหน็จยกยอดเหล่านี้เหมาะสมดีแล้ว				


ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
กำลัง ตำรวจจราจร				
7. จำนวนนี้ตำรวจจราจรในหน่วยงานของท่าน มีความสมดุลย์กับปริมาณงาน				
3. จำนวนตำรวจจราจรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่อยู่เสมอ				
9. การจัดกำลัง ตำรวจจราจรในหน่วยงานมีความเหมาะสมกับงานที่ได้รับมอบหมาย				
10. การจัดจำนวนนี้ ตำรวจจราจรมีความเหมาะสมกับสภาพการจราจร				
11. หน่วยงานอื่นให้การสนับสนุนด้านกำลังพลเมื่อหน่วยจราจรมีกำลังไม่เพียงพอ				
12. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการปฏิบัติงาน ควรเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ความทันสมัยของเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจร				
ความทันสมัยเครื่องใช้ในการทำงานด้านการจราจร				
13. หน่วยงานของท่านมีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ				
14. อุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานด้านจราจรของหน่วยงานของท่านมีความพร้อมในการปฏิบัติอยู่เสมอ				
15. เครื่องมือสื่อสารของหน่วยงานท่านมีการเปลี่ยนแปลงให้ทันสมัยอยู่เสมอ				
16. ยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีการตรวจสอบดูแลเพื่อพร้อมในการใช้งานได้ทันที				
17. อุปกรณ์ในการป้องกันควันพิษที่ใช้ในปัจจุบัน มีประสิทธิภาพในการป้องกันควันพิษได้ดีอยู่แล้ว				

ปัจจัยที่มีผลต่อข้อความเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
18. ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการจราจร				

ตอนที่ 3 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร	ระดับการบังคับใช้กฎหมาย		
	นาน ๆ ครั้ง	เกือบทุกครั้ง	ทุกครั้ง
19. ท่านว่ากลาตักเตือนกรณีที่มีผู้ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร			
20. ท่านออกไปส่งกรณีที่มีผู้กลับรถในที่ห้ามกลับ			
21. ท่านยึดใบอนุญาตขับขี่ในกรณีที่มีผู้ขับรถผิดช่องทางจราจร			
22. ท่านใช้เครื่องบังคับล้อในกรณีที่มีผู้จอดรถในที่ห้ามจอด			
23. ท่านดำเนินการยกรถที่ถูกเครื่องบังคับล้อกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด			
24. ท่านเสนอเปรียบเทียบปรับหรือสั่งปรับในกรณีที่ผู้กระทำผิดมีเจตนากระทำผิดกฎจราจร			
25. ท่านให้ใบสั่งแก่ผู้ที่ทำผิดกฎจราจรและไม่มีใบอนุญาตขับขี่			
26. ท่านตักเตือนผู้ที่ยุ่ดรถในที่ห้ามหยุดหรือจอด			
27. ท่านยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ที่ยุ่ดรถซ้อนคัน			
28. ท่านใช้เครื่องบังคับล้อในกรณีที่มีผู้จอดรถกีดขวางทางจราจร			

ประวัติของผู้วิจัย

ชื่อ	ร.ต.อ. สมศักดิ์ บุญถม	
วัน เดือน ปีเกิด	06 มีนาคม 2506	
สถานที่เกิด	อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย จังหวัดมหาสารคาม	
ประวัติการศึกษา	โรงเรียนนายร้อยตำรวจ, พ.ศ. 2539-2532: รัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง, พ.ศ. 2529-2532 นิติศาสตร์ บัณฑิต	
ประวัติการรับราชการ	รองสารวัตรสอบสวน สถานีตำรวจนครบาลพระโขนง รองสารวัตรสอบสวน สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 2	
ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน	สารวัตรงานดับเพลิงที่ 8 กองกำกับการ 2 กองบังคับ การตำรวจดับเพลิง กองบัญชาการตำรวจนครบาล พ.ศ. 2541- ปัจจุบัน	