

บทที่ 4

การป้องกันและปราบปรามเกี่ยวกับการกระทำความผิดตามกฎหมายรถยนต์

ในบทที่ 2 และบทที่ 3 ได้กล่าวมาบ้างแล้วในเรื่องการกระทำความผิดทั้งในตัวของรถยนต์และตัวบุคคล แต่เป็นเพียงส่วนหนึ่งที่จำต้องนำไปประกอบกันให้สมกลมกลืนกับเรื่องที่เกี่ยวข้องสำหรับบทที่จะได้กล่าวถึงภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกรมตำรวจที่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดเกี่ยวกับรถยนต์โดยตรง เช่น ตำรวจนครบาล ตำรวจจราจร และตำรวจทางหลวง เป็นต้น ตำรวจหน่วยดังกล่าวนี้เป็นหน่วยที่เกี่ยวข้องควบคุมรถยนต์ทั้งในและนอกเมืองหลวง ควบคุมอุบัติเหตุการจราจรทางบก นอกจากนั้นยังเกี่ยวข้องไปถึงการประกบภัยเพื่อบุคคลที่สาม ฝังเมือง การควบคุมอากาศยานและเสียงรบกวนจากรถยนต์ต่างๆ อีกด้วย

คงจะได้อธิบายต่อไปตามลำดับ คือ

1. การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจนครบาล

ตำรวจนครบาลเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบรักษาความสงบเรียบร้อยในเขตพื้นที่ของนครหลวง ซึ่งนับว่าเป็นภารกิจที่หนักมาก เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นศูนย์รวมของความเจริญทุกด้าน เช่น ทาง การ เมือง การ เศรษฐกิจ และ สังคม ไม่ว่าจะมองทางด้านใดล้วนเข้ามารวมอยู่ในเมืองหลวง จึงเป็นแรงผลักดันให้กิจการของตำรวจนครบาลต้องขยายตัวรับสภาวะการณที่เกิดขึ้นอย่างไม่ต้องสงสัย แต่ก่อนอื่นผู้เขียนขอแนะนำประวัติการสร้างกรุงเทพฯ เพื่อเป็นการสนับสนุนหน้าที่ของตำรวจนครบาลที่จะกล่าวต่อไป กรุงเทพฯ ได้สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2325 โดยเหตุผลในทางยุทธศาสตร์ เป็นส่วนใหญ่ ด้านหนึ่งของตัวเมืองจกโค้งลำน้ำเจ้าพระยาและด้านอื่นมีที่ราบลุ่มล้อมรอบเพื่อใช้ประโยชน์จากธรรมชาติในการป้องกันเมือง กรุงเทพฯ ได้สร้างขึ้นในลักษณะของเมืองป้อมมีกำแพงล้อมเมือง การคมนาคมส่วนใหญ่ใช้ทางน้ำ ดังนั้นคลองบางคลองที่ใช้เป็นทางคมนาคมก็สืบเนื่องมาจากวัตถุประสงค์เดิมในทางยุทธศาสตร์นั่นเอง เช่น คลองหลอดชุกผ่านใจกลางเมืองเพื่อใช้น้ำและเพื่อการคมนาคม คลองโองอ่าง ชุกเพื่อเป็นคูเมืองชั้นใน คลองตึกกรุง

เกษม ชุกเป็นคูเมืองชั้นนอก และคลองมหานาค ชุกเชื่อมระหว่างคลองโอง่างกับคลองมดุงกรุงเกษม การติดต่อกับหัวเมืองต่างๆใช้แม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบใช้สำหรับติดต่อกับบ้านและวันออก ส่วนคลองต่างๆในจังหวัดธนบุรี ใช้สำหรับติดต่อกับบ้านตะวันตก โดยเหตุที่คลองและแม่น้ำเป็นเส้นทางคมนาคม ชุมชนและการขยายตัวของบ้านเมืองจึงเกิดขึ้นตามฝั่งของแม่น้ำก่อน ย่านพาณิชย์กรรมเกิดขึ้นตามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา การสร้างถนนหนทางต่างๆก็ยึดแนวคลองที่มีอยู่แล้วเป็นหลัก เช่นการสร้างถนนเจริญกรุงสายแรกนั้น สร้างขนานตามลำน้ำเจ้าพระยา เป็นต้น

การสร้างสถานที่ราชการต่างๆ ส่วนใหญ่ได้สร้างใกล้กับพระบรมมหาราชวัง และการสร้างต่อมา ก็ไม่ได้คำนึงถึงฝั่งเป็องแต่ประการใด ลงมุ้งแต่ในทางสถาปัตยกรรมและความสวยงามเป็นหลัก สถานที่ต่างๆจึงรวมกันอยู่ในใจกลางเมือง ที่อยู่อาศัยเมื่อ พ.ศ. 2443 นั้น มีเพียง 8,330 ไร่ และได้ขยายเป็น 60,230 ไร่ ในปี พ.ศ. 2501¹ เมื่อถึง พ.ศ. 2514 พื้นที่ขยายเป็น 88,000 ไร่ หรือเกือบ 90,000 ไร่ ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งแวดล้อมกับคนในนครหลวง จึงเต็มไปด้วยความยุ่งเหยิงและคับคั่ง นับตั้งแต่ที่อยู่อาศัย น้ำประปา ไฟฟ้า ไม่พอเพียง อากาศเป็นพิษ น้ำเน่า เสียงรบกวน โจรผู้ร้ายชุกชุม การจราจรติดขัด ทำให้เสื่อมเศรษฐกิจของชาติในวันหนึ่งปีหนึ่งไปอย่างมากมาย

ถึงอย่างไรก็ตาม การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมนั้น ก็คงต้องควบคู่กันกับความเจริญของสังคม ไม่มีวิธีอื่นใดที่จะจำกัดอาชญากรรมให้หมดสิ้นไปได้ แต่ตำรวจหรือผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการปกครอง ก็สามารถชี้แจงล้อมอาชญากรรมเหล่านั้นไว้ให้อยู่ในขอบเขตอันจำกัด เพื่อให้อาชญากรรมลดลง กฎหมายหรือข้อบังคับที่ปรากฏออกมา ก็เพื่อจะให้สุจริตชนไม่ต้องถูกรบกวนหรือถูกเบียดเบียนในการประกอบอาชีพ ดังนี้ เป็นต้น

¹ นักศึกษาวิชาพัฒนาการ เศรษฐกิจ วันที่ 6 ปีทหารโดยสารประจำทาง ในจังหวัดพระนคร และธนบุรี เศรษฐกิจปริทรรศน์ ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (พระนคร: โรงพิมพ์สำนักนายกรัฐมนตรี้, 2511), หน้า 16

² พลุ่ชาติ(นามแฝง), คนกับเมือง, หนังสือพิมพ์ สยามรัฐ ฉบับวันที่ 31 สิงหาคม 2514, หน้า 9

จำนวนประชากรในจังหวัดพระนครและธนบุรีมี 3,935,087 คน มีเนื้อที่ทั้งสองจังหวัด 1,918.8 ตารางกิโลเมตร กำลังตำรวจนครบาลในปี พ.ศ. 2512 มี 6,124 คน และในจำนวนนี้ก็ไม่ใช่ตำรวจที่ไปบริการประชาชนโดยส่วนรวมทั้งหมด เพราะต้องแยกไปทำหน้าที่อย่างอื่นเสีย เช่นไปเข้าสถานที่สำคัญๆ ธนาคาร ร้านค้าเพชรพลอย ร้านค้าทอง บ้านบุคคลสำคัญ หรือจักไปในงานต่างๆ ย่อมเป็นการสูญเสียกำลังตำรวจนครบาลไปอย่างมาก นอกจากนั้นยังมีสถานที่ก่อให้เกิดอาชญากรรมในนครหลวงและแหล่งอบายมุขอีกมากมาย³

ในการจัดกำลังออกตรวจตราความสงบเรียบร้อยในนครหลวงนั้น ได้จัดแบ่งเขตรับผิดชอบออกเป็นสี่ส่วน มีการจัดคุ้มยามทั้งหมด 136 แห่ง เป็นคุ้มยามขนาดใหญ่ 9 แห่ง กำลังตำรวจคุ้มละ 4 คน ส่วนคุ้มเล็กจัก 2 คน ตามปกติตำรวจคนหนึ่งๆต้องเข้าเวร 6 - 8 - 12 ชั่วโมง สุกแต่เดิรว่าในเขตนั้นมีกำลังมากน้อยเท่าใด ทุกคุ้มยามจะมีแผนที่แสดงเขตรับผิดชอบ จำนวนประชากร สถานที่สำคัญ สถานที่ที่เป็นแหล่งก่อเหตุอาชญากรรม บ้านบุคคลสำคัญ มีเครื่องมือสื่อสารติดต่อกับสถานีตำรวจท้องที่ นอกจากนั้น ยังจักสายตรวจทั้งในและนอกเครื่องแบบ สายตรวจจรโดยรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน สายตรวจทางลำน้ำ ยามเป็นจุดตามสถานที่ที่เกิดคดีอุกฉกรรจ์บ่อยๆ ยามตรวจขานพระนคร กองรักษาการณ์พิเศษในงานนักชดถุกต่างๆ มีแผนการตรวจร่วมกันระหว่าง ตำรวจนครบาลท้องที่ ตำรวจม้า สุนัขตำรวจ ตำรวจรถวิหตุและศูนย์รวมข่าว ตำรวจกองสวัสดิภาพเด็กและเยาวชน การตรวจร่วมแต่ละครั้งได้ช่วยลดอาชญากรรมลงเป็นอย่างมาก ไ้ทั้งตัวผู้กระทำผิดและของกลางมากมาย ในการตรวจร่วมบางครั้งต้องใช้กำลังตำรวจ

3. ซีรบลู จิตการี ส. พล. ก. ค. รายงานการตรวจราชการ (พระนคร : (อีกสำเนา), 2512), หน้า 67
 สถานที่เหล่านั้นมี โรงแรม 276 แห่ง, บาร์และไนท์คลับ 111 แห่ง, สถานอาบอบนวด 121 แห่ง, ภัตตาคารมีที่นั่งเสิร์ฟ 37 แห่ง, คอฟฟี่ชอป 73 แห่ง, โรงน้ำชา 33 แห่ง, สถานบิลเลียด 85 แห่ง, บอนไฟ (ที่รับอนุภาค) 492 แห่ง, โรงรับจำนำ 112 แห่ง, ร้านค้าของเก่า 825 แห่ง, งามาอาวูชปีน 1,386 แห่ง, บีนน้ำมัน 267 แห่ง, ร้านค้าเพชร ทอง 519 แห่ง, สถานทูต 31 แห่ง, บ้านบุคคลสำคัญ 211 แห่ง, โรงงานอุตสาหกรรม 2,322 แห่ง.

ถึง 2,600 คน ในการปราบปรามผู้ร้ายลักขโมยรถยนต์ ปรากฏว่า เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2513 ตำรวจกองบังคับการตำรวจนครบาลได้ ไล่วางกับปราบปรามตามแผนตรวจร่วม จับกุม ผู้ต้องหาได้ 90 คน ในจำนวนนี้ได้จับแก๊งคนร้ายลักขโมยรถได้คือ นายเสน่ห์ ซันตี นายบุญธรรม หรือชื่ออีก มากพันธ์ นายประวิทย์ งานประเสริฐ นางปราณี โกศล ซึ่งสมคบกันลักขโมยรถของ นางจำเนียร สัมตระกูล หมายเลข ก.ท.ก. - 9988 ยี่ห้อเชvrolet 1100 ซี. คนร้ายคณะนี้ได้ ทำการลักขโมยรถมาแล้วหลายราย ตำรวจจับกุมและค้นบ้านไม่มีเลขที่ ซ่างสุเหว่าสามอินทร์ ใน ทอพระโชนง คลองตัน เมื่อเวลาประมาณ 05.00 น. ได้ของกลางหลายอย่าง เช่น ปืนพก ขนาด .22 จำนวน 3 กระบอก กุญแจมือ 2 พวงใหญ่ กุญแจมือ 2 กุญแจกุญแจ .22 จำนวน 50 นัด หัวจรวด 12 ใบ เครื่องมือจกแงะ 3 กล้อง ผู้ต้องหาทั้งหมดให้การรับสารภาพว่าได้ลักขโมยรถมาแล้ว ก็ใช้รถยนต์นั้นเป็นพาหนะ แต่งตัวให้ญาติฐานทำเป็นผู้ดี ไปติดต่อกับบ้านของบุคคลที่อื่นจะ กิน นีนางปราณี โกศล เป็นนกด่อ เมื่อเข้าบ้านออกมาติดต่อกับ ก็จะใช้ปืนจี่แล้วทำการปล้นทรัพย์ ซึ่งทำการสำเร็จมาแล้วหลายราย 4.

2. พฤติการณ์ของคนร้ายที่ลักขโมยรถยนต์

เพื่อให้ทราบพฤติการณ์ของคนร้ายที่ลักขโมยรถยนต์ว่า มีวิธีการอย่างไรบ้าง ตามที่เปิดเผยจากการจับกุมของตำรวจท้องที่มีทั้งแก๊งหัวเมืองและในกรุงเทพฯ จึงขอเล่าตัวอย่าง มาโดยย่อ ดังนี้ 5.

พฤติการณ์ของคนร้ายแก๊งลพบุรี ส่วนมากเป็นคนในลพบุรีนั้นเองได้รวมกันเป็นกลุ่ม แล้วแบ่งกำลังกันมาลักขโมยรถยนต์ในนครหลวงออกไปจำหน่ายให้แก่ผู้ซื้อแถวจังหวัดลพบุรี สิงห์บุรี เพชรบูรณ์ และสระบุรี แก๊งนี้เมื่อลักขโมยรถยนต์ไปได้แล้ว จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไข ใดๆเลย จะทำการขายทันที อย่างมากก็หาป้ายทะเบียนปลอมต่างจังหวัดสวมแทนให้ ก็มีการ

4. หนังสือพิมพ์ พิมพ์ไทย ฉบับวันที่ 26 กันยายน 2513, หน้า 1

5. กองบัญชาการตำรวจนครบาล, รายงานประจำปี 2512, (นครหลวง: (อัครสาเนา), 2512), หน้า 49

แก้ไขแผนป้ายวงกลมให้ตรงกัน ผู้ที่ซื้อรถยนต์เหล่านั้นก็รู้ดีว่าเป็นรถที่ลิกซ์โมยมา คนต้องเป็นผู้รับของโจร แต่ก็ยังรับซื้อไว้เพราะราคาถูก ไซวิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างหมู่บ้านต่างๆ จะไม่วิ่งเข้าในเมืองนอกจากจำเป็น เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลสามารถติดตามและจับกุมรถที่ลิกซ์โมยไป ยังแก๊งลพบุรีกันมาได้ถึง 10 คัน

พฤติกรรมของคนร้ายแก๊งนครสวรรค์ ส่วนมากเป็นคนพื้นเพนครสวรรค์ มีพฤติกรรมตัวอย่างเดียวกัน ก็เอาลิกซ์โมยรถยนต์จากกรุงเทพฯ ออกไปยังอำเภอเมืองอุทัยธานี เมื่อเข้าไปถึงก็จะร่วมกับผู้สมารถอำเภอนั้น ทำการดัดแปลงแก้ไขต่างๆ เช่น พ่นสีใหม่ สวมทะเบียนให้โดยใช้ทะเบียนของรถจังหวัดนั้นที่เลิกไปแล้ว ชูคลับเลขหมายเครื่องยนตร์ ออกเลขใหม่ การกระทำนี้ไต่ปีการรู้เห็นเป็นใจกับตำรวจที่ท้องที่ด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาล ได้ติดตามจับกุมผู้กระทำความผิดจนได้ 6 คน และนำรถยนต์กลับคืนมาได้ 10 คัน

วิธีการโจรกรรมของเหล่าร้ายทั้งสองแก๊งมักดำเนินการคล้ายกันคือ ออกเงินทางจากต่างจังหวัดมาที่เกี่ยวพร้อมกันหลายคน โดยเช่ารถมาแล้วตระเวนดูลาดเอา ทาช่องทางเสียก่อนว่า แหล่งใดที่จะสามารถขโมยได้โดยสะดวก มักจะไปที่โรงพยาบาล โรงเรียน อบต. หรือย่านการค้าใหม่ๆ บางพวกจะเดินทางมาโดยรถไฟให้ถึงนครในตอนหัวค่ำ แล้วจะตระเวนหาลิกซ์โมยรถยนต์ พวกคนร้ายมีความชำนาญในการใช้เครื่องมือเป็นอย่างดี การใช้กุญแจดี หรือเครื่องงัดแงะกระจกหรือรถที่ปีนข้างออก แล้วลวงรถออกตอนประตูรถ ต่อจากนั้นใช้สายไฟต่อชั่วคราวกับสตาร์ท โดยไม่ต้องใช้กุญแจไฟสตาร์ท รถยนต์ที่มีกระจกหน้าต่างเซมรดโคโยต้ากราวน์ โตโยต้าโลโรน่า คิตสัน 1600 จะถูกขโมยไปมาก เพราะขายในต่างจังหวัดได้ราคาดี คนรับซื้อนำไปวิ่งรับส่งคนโดยสารทำเป็นแท็กซี่ป้ายดำ วิ่งระหว่างหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ จังหวัดต่างๆ

รถยนต์ที่คนร้ายลิกซ์โมยไปทางจังหวัดลพบุรีหรือสระบุรี จะยังไม่นำออกขายทันทีต้องนำไปซ่อนไว้ในป่าบริเวณใกล้ๆ กรมกองทหาร หรือตามป่าละเมาะต้นสาคู ทิ้งไว้ชั่วขณะก่อนพอได้เวลาก็มีการขับออกมาอวดคนในเมือง หรือมีการติดต่อกันเป็นพิเศษ การซื้อขายนั้น สำหรับ

รถใหม่ราคาคันละ 5,000 บาท รถกลางเก่ากลางใหม่ราคาคันละไม่เกิน 3,000 บาท ส่วนรถเก่าจริงๆ จะไม่มีการลักขโมยไปเพราะขายไม่ได้

การที่คนร้ายลักรถยนต์ที่กล่าวมาในสองจังหวัดสามารถกระทำความผิดโดยรอดพ้นจากการจับกุมของตำรวจในบางขณะนั้น ก็เพราะได้ทำความสนิทชิดชอบกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เคลื่อนไหวและวิธีการต่างๆของตำรวจ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ยานพาหนะในต่างจังหวัดดังเช่น ในกรณีการลักรถยนต์เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2512 เวลาประมาณ 21.50 น. นายเนย พาชอม ได้ขับรถแท็กซี่ ก.ท.ท. - 7923 ไปส่งนายชอง พรทรัพย์ ที่หลักสี่ แล้วถูกนายชองฯ จึงทรัพย์โดยใช้นอนเหล็กที่นายเนยฯ ได้รับมากเจ็บสาหัส จึงรถยนต์ไป ตำรวจด่านตรวจรถที่รังสิต จับนายชองฯ ได้พร้อมกับรถของกลาง นำตัวมาสอบสวน ผลของการสอบสวน นายชอง พรทรัพย์ รับสารภาพว่าเคยทำแบบเดียวกันนี้มาหลายครั้ง แล้วนำรถยนต์ที่ชิงได้นั้นไปขายยังจังหวัดอุตรธานี 3 วัน ตำรวจนครบาลจึงได้ติดตามไปยังจังหวัดอุตรธานี เพื่อตรวจสอบเอกสารการโอนรถปรากฏว่าได้มีการโอนรถมาจากต่างจังหวัดหลายคัน เช่น รถยนต์ของนายแต้กิม แซ่ฮัง ที่ใช้อยู่ในจังหวัดอุตรธานีนั้น เป็นรถทะเบียน อ.ค. 05089 สีน้ำเงิน เลขหมายเครื่องยนต์ แอล. 13 - 12472 รถคันนี้เป็นรถที่นายชองฯ ผู้ต้องหาให้การสารภาพว่าได้ชิงทรัพย์ไปขายให้คนในจังหวัดอุตรา ในทางเอกสารการแจ้งย้ายรถคันนี้บอกว่าไ้ขายมาจากจังหวัดนครราชสีมา ครั้นติดตามไปค้นเอกสารที่จังหวัดนครราชสีมา ก็กลับกลายเป็นเรื่องแจ้งย้ายรถยนต์คันอื่น แต่ทางนายทะเบียนยานพาหนะจังหวัดอุตราฯ ก็ยังออกทะเบียนให้ จึงเป็นการสมคบกันสร้างหลักฐานปลอม ร่วมกับผู้กระทำความผิด จึงเป็นตัวอย่างอันหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ได้เข้าไปมีส่วนในเรื่องนี้^{6.}

6.11 ช่วง สัจพงษ์, ร.ต.อ. รายงาน เหตุการณ์เรื่องลักรถยนต์และวิธีการต่างๆของกบร้าย
(พระนคร: (อัสสัมชัญ), 2512), หน้า 3

ตารางที่ 2

สถิติรถยนต์หายและไต่คืนในเขตจังหวัดนครสวรรค์และชนบุรี

ปี ชนิดของรถยนต์	จำนวนหาย	จำนวนไต่คืน	หมายเหตุ
2511 รถยนต์ รถจักรยานยนต์	318 528	71 58	เฉลี่ยหายวันละ 1 คันไต่คืน 22.60% เฉลี่ยหายวันละ 2 คันไต่คืน 11.00%
2512 รถยนต์ รถจักรยานยนต์	511 826	94 41	เฉลี่ยหายวันละเกือบ 2 คันไต่คืน 18% เฉลี่ยหายวันละกว่า 2 คันไต่คืน 4.96%
2513 รถยนต์ รถจักรยานยนต์	693 1,039	134 64	เฉลี่ยหายวันละเกือบ 2 คันไต่คืน 35.61% เฉลี่ยหายวันละกว่า 3 คันไต่คืน 6.16%

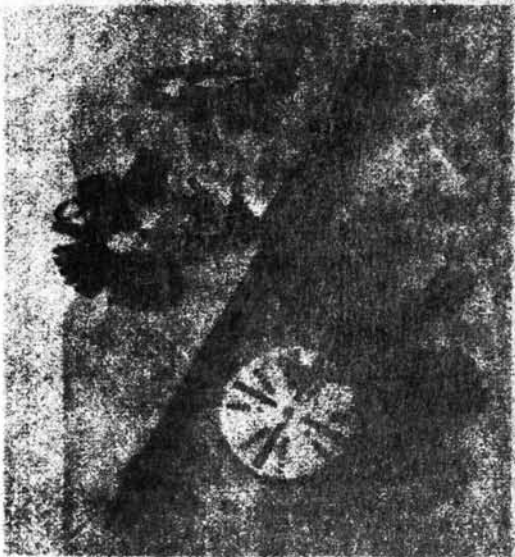
ที่มา

แผนสถิติและวิจัยวางแผน กองบัญชาการตำรวจนครบาล

การลักขโมยรถยนต์ในนครนิวยอร์ก

ในนครนิวยอร์กมีแก๊งลักขโมยรถยนต์หลายแก๊ง ในปี 1968 รถยนต์หายไป 77,448 คัน ในปี 1970 หายเพิ่มขึ้นเป็น 94,835 คัน หรือประมาณกันว่า หายวันละ 260 คัน (ไม่มีสถิติจำนวนรถยนต์ทั้งหมดของนครนิวยอร์กแจ้งไว้ในเรื่องนี้) ตำรวจหน่วยสืบสวนจับกุมคนร้ายลักขโมยรถยนต์ของนครนิวยอร์กแจ้งว่า ในปี 1968 จับคนร้ายและผู้สมคบกันได้ 7,166 คน แต่ในปี 1969 - 1970 กลับจับได้เพียง 6,539 คน

คนร้ายในนครนิวยอร์กสามารถจัดหาทุญแจมือและเครื่องมือได้ในราคาประมาณ 150 เหรียญ คนร้ายที่ชำนาญแล้วสามารถไขรถยนต์ปอร์เช่ได้ในเวลา 30 วินาที และต่อมาอีก 48 ชั่วโมง ก็สามารถจำหน่ายรถยนต์นั้นให้แก่ลูกค้าได้ ทั้งๆที่ลูกค้านั้นก็ทราบว่าเป็นคนรับของโจร ราคาตลาดปอร์เช่จำหน่ายจาก 9,000 เหรียญลงมาถึง 3,500 เหรียญ ในปีหนึ่งๆรถยนต์ในนครนิวยอร์กหายคิดเป็นเงินมากกว่า 250 ล้านดอลลาร์ คอยซ์แห่งหน่วยสืบจับคนร้ายลักขโมยรถแห่งนครนิวยอร์กแสดงการใช้เครื่องมือของคนร้ายให้ชม ดังภาพ



SLAP HAMMER & KEY PUNCH



DEUTSCH DEMONSTRATING SLAP HAMMER



PORSCHE PARKED ON MANHATTAN'S FIFTH AVENUE
Catering cars for the rising young businessmen.

ไม่เป็นการ เพียงพอที่จะควบคุม หรือบริการประชาชน เป็นหน้าที่ของบิคมาร ภาครู้อาจารย์จะต้อง
เข้าช่วยเหลือในเรื่องเหล่านี้ ไม่เช่นนั้นเราก็คงจะเห็นเด็กวิ่งเร่ร่อนหาโอกาสเป่ารถยนต์ ตาม
สถานที่อื่นๆ หรือเห็นเด็กวิ่งเร่ขายหนังสือพิมพ์หรือพวงมาลัยและก็คงจะมีการเร่ขายอะไรก็ตาม
มาเป็นแน่แท้

4. การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

กิจการตำรวจจราจรของประเทศไทยยากที่จะหาหลักฐานมาอ้างอิง นอกจากจะสอบ
ถามจากความทรงจำของผู้ที่เคยปฏิบัติหน้าที่ทางก้านนี้มาก่อน นับแต่ได้มีพระราชบัญญัติจราจร พ.ศ.
128 เป็นต้นมาจนถึงราวปี พ.ศ. 2470 ประเทศไทยมีรถยนต์ไม่เกิน 1,000 คัน เพราะในขณะ
นั้นมีถนนหนทางให้รถวิ่งไม่มากนัก ถนนระหว่างเมืองต่างๆก็ไม่สู้จะมีมาก กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับ
กิจการจราจรก็ยังไม่ดี เมื่อเกิดคดีจราจรก็ใช้กฎหมายรถยนต์บ้าง กฎหมายลักษณะอาชญากรรมบ้าง
หรือไม่ก็ใช้กฎหมายโปลิส 53 ข้อ ทั้งยังไม่มียุทธวิธีจราจรที่แน่นอน ตำรวจจราจรแต่เดิมนั้น
นั้นขึ้นอยู่กับกองพิเศษ ตำรวจนครบาล สังกัดกระทรวงมหาดไทย¹¹.

ในปี พ.ศ. 2474 จึงได้มีคำว่า "จราจร" ขึ้น เนื่องจากกรมตำรวจในสมัยนั้น ได้
เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก ต่อกระทรวงมหาดไทย ร่างกฎหมายฉบับนี้ พ.ศ. ๑. ๓. ๓. ๓.
พอลเด็ค ซึ่งเป็นผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เป็นผู้ร่างเป็นภาษาอังกฤษโดยดัดแปลงให้เหมาะ
สมกับสภาพของบ้านเมืองไทย ร่างกฎหมายจราจรฉบับนี้กว่าจะผ่านสภาผู้แทนราษฎรไปได้เป็น
เรื่องแสนจะลำบากอย่างยิ่ง เพราะสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรส่วนมากเห็นว่า เป็นเรื่องหมุมหมิม
ยังไม่การจะนำมาใช้ และเมื่อย่านสภาเป็นกฎหมายไปแล้วตำรวจก็จะเกรงครึกเกินไปประชาชน
จะเดือดร้อน แต่ในที่สุดก็ประกาศใช้กฎหมายจราจรในปี พ.ศ. 2477. กระนั้นก็ตามยังมีบทเฉพาะ
กาลให้รอการแก้ไขอีก 3 เดือน เพื่อให้ตำรวจกองจัดควดยานออกสีแจ่ม และทำตัวอย่างให้ประ
ชาชนได้รู้ว่าการปฏิบัติตนอย่างไร ในสมัยนั้นการควบคุมจราจรไม่มีความยุ่งยาก นอกจากจะใช้
รถจักรยานยนต์พ่วงข้างนั่งไปไล่รถเจ๊กให้วิ่งเร็วเข้าขึ้นไปให้ก็ขว้างทางวิ่งของรถเท่านั้น¹².

11. สัมภาษณ์ พล.ต.๑. สุกสงวน คันสลิตย์ เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2513

12. สุกสงวน คันสลิตย์, พล.ต.๑., การตำรวจจราจรของประเทศไทย, (พระนคร: โรงพิมพ์
เอกศิลป์การพิมพ์, 2506), หน้า 19

ในปี พ.ศ. 2512 ตำรวจจราจรมีกำลังเจ้าหน้าที่ 702 คน จักรยานยนตร์ตึก
 วิทยุพร้อม 80 คัน รถยนตร์ตรวจการตึกวิทยุ 5 คัน แบ่งการตรวจการจราจรออกเป็น 15 เขต
 การตรวจการจราจรร่วมกับตำรวจรถวิทยุและศูนย์รวมข่าว ตำรวจกองปราบปราม ตำรวจกอง
 ทะเบียน เป็นต้น ¹³. การตรวจการจราจรในนครหลวงนั้นเป็นหน่วยเสริมหรือช่วยเหลือตำรวจ
 นครบาลท้องถิ่นซึ่งไปในทางเกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 พระราชบัญญัติรถ
 ยยนตร์ พ.ศ. 2473 ช่วยซัดและแก้ปัญหการจราจรตึกชคในนครหลวงเท่าที่จะกระทำได้นอก
 จากนั้นแล้วยังดำเนินการเกี่ยวกับการวิจัยข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรในเขตเมืองหลวง
 เช่นในปี พ.ศ. 2513 ตำรวจจราจรได้จับกุมผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการเดินรถ
 เป็นจำนวนถึง 77,652 ราย มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งสิ้น 4,704 ราย ตึกเฉลี่ยแล้วประมาณเดือน
 ละ 392 ราย มีผู้เสียชีวิตถึง 417 ราย ตึกเฉลี่ยแล้วประมาณเดือนละ 34 คน มีคนได้รับบาดเจ็บ
 ทั้งหมด 3,307 คน ตึกเฉลี่ยประมาณเดือนละ 275 คน ทรัพย์สินเสียหายประมาณเป็นจำ
 นวนเงินถึง 7,015,842 บาท ตึกเฉลี่ยแล้วประมาณเดือนละ 584,653.50 บาท จำนวนผู้
 เสียชีวิตเป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี มีจำนวน 81 คน ในจำนวนนี้เป็นเด็กชาย 52 คน เป็น
 เด็กหญิง 29 คน นอกนั้นเป็นผู้ใหญ่ 336 คน ในจำนวนนี้เป็นชาย 246 คน เป็นหญิง 90 คน
 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 3,307 คน ได้รับบาดเจ็บสาหัสถึง 1,551 คน แยกออกเป็นชายได้
 1,108 คน เป็นหญิง 443 คน นอกนั้นบาดเจ็บ 1,756 คน แยกออกเป็นชาย 1,242 คน
 เป็นหญิง 514 คน จะเห็นว่าผู้ที่เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง

เมื่อเทียบกับจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2512 อุบัติเหตุลดลง 746
 ราย หรือลดลง 13.69 เปอร์เซ็นต์ แต่มีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นประมาณ 0.05 เปอร์เซ็นต์จำนวนผู้
 ได้รับบาดเจ็บลดลง 11.67 เปอร์เซ็นต์ และทรัพย์สินเสียหายลด 3.79 เปอร์เซ็นต์ ตามราย
 ละเสียดในตารางที่ 3 และที่ 4

13. สัมภาษณ์ พ.ต.ท. สมานชัย หงษ์ทอง ผู้กำกับการกลาง กองตำรวจจราจร เมื่อวันที่ 15
 ตุลาคม 2513 .

ตารางที่ 3

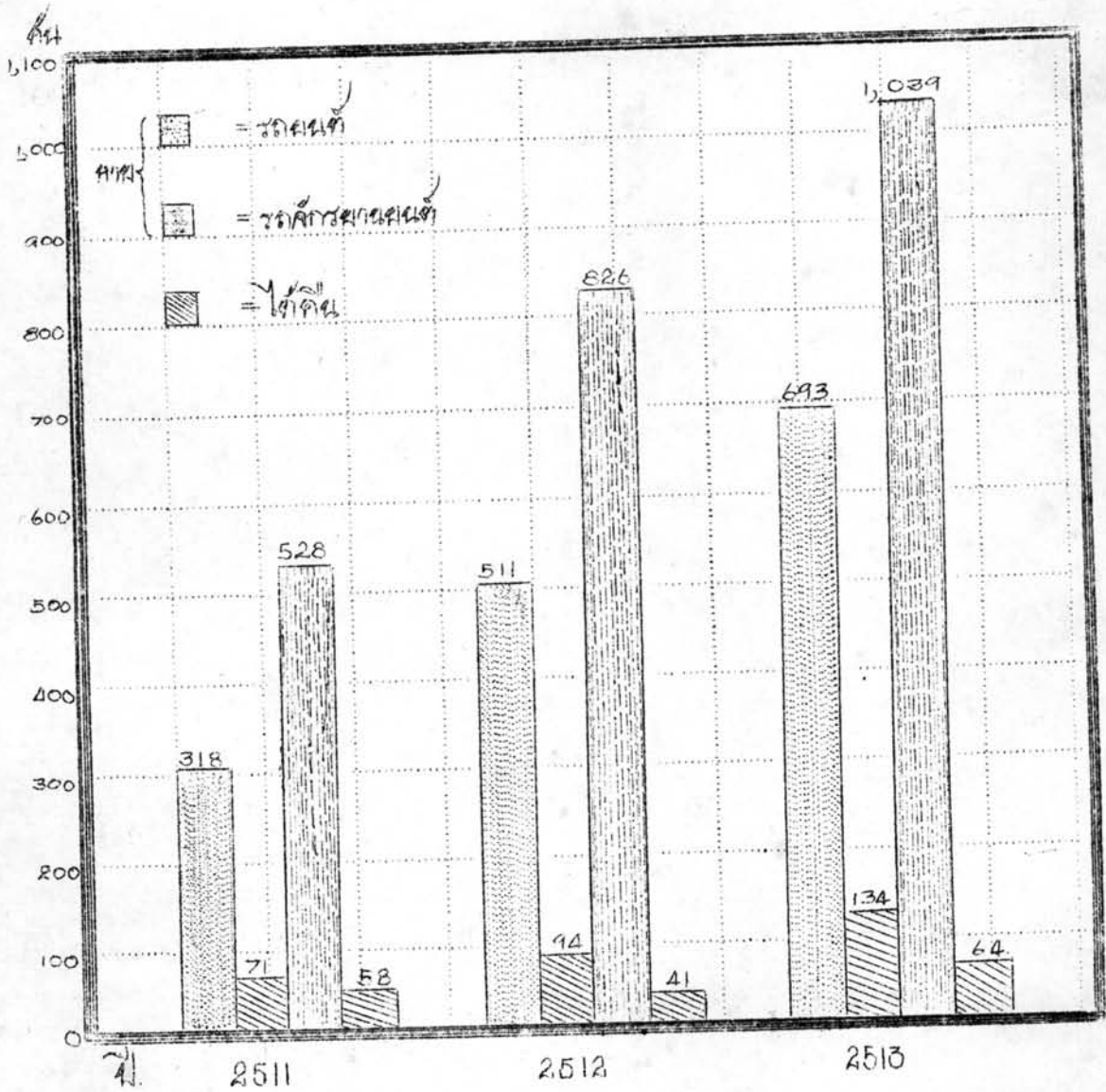
สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในรอบ 5 ปี

ปี	จำนวนอุบัติเหตุ	กมตาย	บาดเจ็บ	ทรัพย์สินที่เสียหาย (บาท)
2509	5,600	347	4,444	8,764,744.05
2510	5,307	366	4,150	9,931,228.00
2511	5,451	405	4,253	9,797,152.64
2512	5,470	414	3,733	8,652,712.80
2513	4,704	417	3,307	7,015,842.00
รวม	25,522	1,939	19,987	44,161,679.49

ที่มา

แผนกสถิติและวิจัย กองกำกับการกลาง กองบังคับการตำรวจจราจร
กองบัญชาการตำรวจนครบาล

การใช้จ่ายเงินอุดหนุน



ภาพ แผนภาพการใช้จ่ายเงินอุดหนุน
ของกรมการปกครองของนครพนม

สำนักโสตศึกษา



จากสถิติที่ยกมาแสดงนี้จะเห็นแล้วว่า การลักขโมยรถยนต์ในนครหลวงนับวันแต่จะมีมากขึ้น สาเหตุหนึ่งก็คือ เจ้าของขาดความระมัดระวังทรัพย์สินของตนเท่าที่ควร เมื่อพิจารณาจากท้องที่ตำรวจนครบาลพบพานี่มีรถยนต์หายมากที่สุด ท้องที่ตำรวจนครบาลปทุมวัน รถจักรยานยนต์หายมากที่สุด ช่วงเวลาที่รถยนต์หายมากที่สุด ตั้งแต่เวลา 18.00 - 24.00 น. ชนิดของรถยนต์ที่หายมากที่สุดได้แก่รถคันสัน รองลงมาเป็นรถโตโยต้า ส่วนรถจักรยานยนต์ที่หายมากที่สุดนั้นคือ ยามาฮ่า รองลงมาคือฮอนด้า ตำรวจพบพานี่จับผู้กระทำความผิดในการลักขโมยรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2513 ได้มากที่สุด และนำรถยนต์คืนแก่เจ้าของได้มากที่สุด เช่นเดียวกัน^{7.}

เมื่อได้เปรียบเทียบจำนวนรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่หายไปและได้กลับมาคืนมายังอยู่ในระดับค่ามาก ไม่เป็นที่น่าพอใจของประชาชน ดังนั้นเมื่อรถยนต์หายแทนที่จะแจ้งตำรวจท้องที่ให้ดำเนินการให้ กลับประกาศทางวิทยุ หรือประกาศทางหนังสือพิมพ์ เช่น "...รางวัล 5,000 บาท ผู้ใดพบรถยนต์โตโยต้า โคโลล่า สีขาวปนเหลือง หมายเลขเครื่อง เค. 318390 ก.พ. ช. - 1623 ติดต่อ โทรศัพท์ 912235"^{8.} ในบางครั้งประกาศรวมกันเป็นจำนวนหลายสิบคันว่าให้รางวัลกันละ 10,000 บาท โดยให้คำมั่นมีผลบังคับภายใน 90 วัน นับแต่วันประกาศเป็นต้นไป ดังปรากฏในผนวกที่ 31 เป็นต้น

เรื่องการปราบปรามผู้ร้ายลักขโมยรถยนต์ ทางฝ่ายตำรวจมิได้มีข้อนใจ ให้ความสำคัญทุกวิถีทางที่จะลดอาชญากรรมประเภทนี้ ได้มีการควบคุมและสั่งการอย่างเข้มงวดทุกวัน แต่รถยนต์นั้นเองเป็นทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้ง่าย มีราคาสูง ความต้องการของมีจรรย์มีมาก หากเจ้าของร่วมมือกับทางตำรวจอย่างจริงจัง โภยรีบแจ้งรถหายทันที ให้รายละเอียดพอควร เมื่อตำรวจท้องที่จะได้มอบหมายที่ใกล้เคียงร่วมมือตรวจค้นต่อไป เจ้าของรถยนต์บางคนก็ขาดความสนใจในทรัพย์สินของตน มีรถยนต์หลายคัน ไม่รู้ควยซ้ำว่ารถยนต์ของตนที่หายไปนั้น มีหมายเลขเครื่อง

7. สัมภาษณ์ ร.ต.อ. วิสทธิ์ กิตติวัฒน์ หัวหน้าแผนก สถิติวิจัยและวางแผน กองบังคับการตำรวจนครบาล เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2514

8. หนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 28 กันยายน 2514, หน้า 9

อะไร เป็นรธนคดีใด. แผ่นป้ายทะเบียนอะไร ตำรวจท้องที่บางแห่งเมื่อมีผู้ไปแจ้งความว่ารถยนต์หาย ก็ให้นำทะเบียนมาด้วย ซึ่งนับว่าไม่ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการยากที่เจ้าของจะนำทะเบียนรถไปให้ เพียงแต่ถามว่าเป็นรธนคดีใด หมายเลขทะเบียนอะไร หายจากสถานที่ใด สงสัยว่าคนร้ายจะลักขโมยไป เท่านั้นก็น่าจะพอ แล้วตำรวจท้องที่รับวิทยุติดต่อกับตำรวจที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการต่อไป ส่วนรายละเอียดคนออกจากรถจะสอบเป็นส่วนหนึ่งในภายหลัง

เป็นการยากที่จะให้ประชาชนคนไทยได้เรียนรู้วิธีการจดจำทรัพย์สินของตนไว้ว่าทรัพย์สินนั้นควรจะมีวิธีจดจำอย่างไร เช่น วิทยุ โทรทัศน์ นาฬิกา เตาเร็ก สร้อยคอ แหวน เอกสารสำคัญมีโฉนดที่ดิน บัตรประจำตัว ทะเบียนปืน ทะเบียนรถยนต์ ว่ามีหมายเลขเท่าใด มีคำหับพิเศษตรงไหน จะต้องมีการอบรมสั่งสอนให้กระทำไว้ในสมุดบันทึกต่างหาก เมื่อของหายจะได้ให้รายละเอียดแก่ตำรวจได้ถูกต้อง เป็นการช่วยตำรวจในการออกประกาศสืบจับของหายต่อไป สำหรับเรื่องการแจ้งรถยนต์หายทางการต้องการรายละเอียดพอควร เพื่อออกคำหับรูปพรรณของหาย(ตามหมวดที่ 32) จึงจะสามารถสืบหาทรัพย์สินที่หายนั้นได้

อนึ่ง ในการตั้งคำถามตรวจรถยนต์นั้น ควรพิจารณาตั้งให้เหมาะสมในเส้นทางที่คนร้ายจะถอยนำรถที่ลักขโมยผ่านไป เช่นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขน ก็ควรตั้งที่สามแยกถนนพหลโยธิน ใกล้เคียงกับถนนสุขุมวิท และที่ตั้งคันนั้นไปโซ่มุ่งหวังแต่จะควบคุมการจราจรอย่างเดียว ต้องมุ่งหวังที่จะช่วยเหลือในเรื่องการป้องกันอาชญากรรมด้วยจึงจะถูกจุดประสงค์ของการควบคุมรถยนต์ ในบางกรณีเป็นการตรวจค้นไม่ถูกต้องตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาชญาปด้อยให้ตำรวจชั้นประทวนกระทำตามอำเภอใจ ประชาชนผู้สุจริตเกิดความรำคาญและสังเวชใจจนเกิดความเบื่อหน่ายต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ ไม่อยากที่จะช่วยเหลือตำรวจ ในที่สุดก็วางเฉยท่านเองจริงๆ ไม่ใช่

แม้แต่ตำรวจทางหลวงก็ตาม มุ่งแต่ในเรื่องรถบรรทุกเป็นส่วนใหญ่ เมื่อได้รับแจ้งว่ามีรถยนต์หายจากตำรวจวิทยุหรือศูนย์รวมข่าว ได้จกลงไว้ในสมุดรับแจ้งข่าวประจำรถจริง แต่ก็เป็นการยากที่จะเห็นความร่วมมือกันอย่างจริงจัง หากได้มีการปรับปรุงตัวบุคคลโดยมีทั้งการ

อบรมภาคนี้ให้รู้จักกับนิคมขอค่อนหน้าทีและประชาชน ก็จะทำให้การโครงการมรดกนครไค้ลดน้อยลงบ้าง ข้อที่น่าคำนึงที่สุดก็คือ ตำรวจท้องที่คงไม่ร่วมมือกับผู้ทุจริต เห็นเป็นใจกับคนร้ายในการลักมรดกนคร บุคคลในท้องที่มีความเป็นอยู่ มีนิสัยเป็นอย่างไร ย่อมจะต้องสนใจและหมั่นตรวจตราควบคุมอาชญากรรมเหล่านี้ ตัวอย่างที่เห็นชัดเกี่ยวกับเรื่อง ตำรวจนครบาลติดตามผู้ร้ายลักมรดกนครไปจังหวัดอุดรธานี ก็ทราบว่ามีการปลอมแปลงเอกสารโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการร่วมด้วย การประชุมระดับผู้บริหารชั้นผู้ใหญ่ของกรมตำรวจ ใ้พิจารณาปัญหาเรื่องคนร้ายลักมรดกนคร ไค้สั่งการให้ตำรวจนครบาล ตำรวจภูธร สอดส่องผู้มรดกนครในเขตท้องที่ของตน เพราะเมื่อคนร้ายลักมรดกไปแล้ว ทำการซ่อมแซมแก้ไขเปลี่ยนแปลงสี เครื่องอุปกรรถ หรือลอกเอาเครื่องอะไหล่ออกเป็นชิ้นๆ ขายให้แก่ร้านค้าของเก่า มรดกนครบางคันที่ตำรวจจับคืนมาได้ เจ้าของไปตรวจดูยังไม่ไค้ว่าเป็นมรดกของตนเอง เพราะเปลี่ยนแปลงเกือบทั้งหมด นอกจากตำรวจท้องที่ดังกล่าวแล้ว ยังให้ตำรวจกองปราบปราม ตำรวจทางหลวง ตำรวจรถวิทย์ ร่วมมือกัน ให้มีการประสานงานกันทางราชการสื่อสารของกรมตำรวจ ในเมื่อมีมรดกนครหายหรือเกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม (ตามแผนกที่ 33)

เรื่องระบบการสื่อสารของกรมตำรวจนั้นจักไค้ว่าทันสมัยมาก มีการสื่อสารตั้งแต่พลเกินเท่าจนถึงผู้บังคับบัญชาชั้นสูงไค้สั่งการ และสามารถติดต่อกันไค้ทุกหน่วยงาน หากการสื่อสารของกรมตำรวจไม่สะดวก ก็ยังมีราชการสื่อสารของศูนย์โทรคมนาคม ซึ่งกองการสื่อสาร กรมตำรวจเป็นเจ้าหน้าที่ ติดต่อกับจากระดับอำเภอ จังหวัด กับส่วนกลาง มีเครื่องเทเลเล็ก สามารถพิมพ์ข้อความสั่งการแทนวิทยุไค้รวดเร็วอีกด้วย ผู้เขียนเห็นว่า เรื่องประสานงานกันระหว่างส่วนราชการด้วยกันเป็นสิ่งควรกระทำไค้เกิดประสิทธิภาพ การลักมรดกนครจะไค้ลดลง

3. ปิดหาจากเด็กเผ่ามรดกนคร

ปัจจุบันเรามักจะพบว่าตามสถานที่สาธารณะหลายแห่ง เช่น ตามถนน ตามลานวัด หรือไปในงานต่างๆ มักจะพบเด็ก หรือวัยรุ่นจนถึงผู้ใหญ่เที่ยววิ่งตีให้บุตรประสงคจะจอบมรดกนคร

⁹ การประชุม อ.ก.พ.กรมตำรวจ ครั้งที่ 3/2513 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2513

เข้าจอกตามที ที่คนโค่นนั้นแล้วขอเงินค่าเผ่ารถ ซึ่งเป็นของแน่นอนเหลือเกินที่เจ้าของรถมีจำนวน ไม่น้อยที่ต้องจำใจจ่ายเงินให้ไป ถ้าหากว่าไม่ยอมจ่าย ก็มีหวังจะต้องจ่ายค่าซ่อมสิรด เพราะเด็กพวกนี้จะแก๊งโยยใช้เหล็กแหลมหรือตะปูซึกข้างรถให้ได้รับความเสียหาย หรือบางครั้งทรัพย์สิน ในรถจะถูกงัดขโมยเอาไป บิดหาบี่ตำรวจนจะได้รับ การสนใจบ้าง เพราะเด็กเหล่านั้นอาจจะได้ รับการเสียมสอนให้เป็นนักรีดไถโดยตรง อาจจะมึญใหญ่ของการอยู่หลังฉาก หากผู้ใดทำเสียเอง ก็จะโดนข้อหาทางอาญา จึงจำเป็นใช้เด็กก่อน ความเค็ดร้อนของประชาชนในเรื่องนี้มีมากที่ เสียว เพราะไม่มีความจำเป็นอย่างไร เลยที่ประชาชนจะต้องหากคนคุ้มกันหรือคุ้มกรองรถยนต์ ทั้ๆที่สถานีนั้นเป็นที่สาธารณะ และเด็กที่รับเงินไปแล้วก็วิ่งเร่รับเผ่ารถกันต่อไป เมื่อรถหาย หรือถูกงัดแงะลักทรัพย์ไป เด็กเหล่านั้นก็ไม่สามารถที่จะช่วยอะไรได้ เท่ากับเป็นการฝึกเด็กให้ เป็นโจรแต่เยาว์วัย เรื่องนี้ตำรวจนครบลลห่งที่ น่าจะให้ความสนใจบ้าง เพื่อเป็นการถักไฟ เสียศบลม และเป็นการช่วยอนาคตเยาวชนของชาติอีกด้วย 10.

นอกจากเด็กเผ่ารถที่รบกวนผู้ขับรถยนต์ถึงกล่าวแล้ว ยังปรากฏว่ามีเด็กวิ่งขาย หนังสือพิมพ์ ขยพวงมาลัยกอกไม้ตามสี่แยกถนนต่างๆอีก เมื่อรถติดไฟแดงการจราจรหยุด เด็ก เหล่านั้นต่างก็วิ่งกรุกกันเข้ามาขายให้แกคนขับรด หรือผู้โดยสาร อันตรายมักจะถูกภัยเด็กเหล่านี้ เป็นประจำ หากเกิดในเวลากลางคืนแล้วผู้ขับรดมักจะดับไฟท้ายหลบหนีไป ส่วนในเวลากลางวัน หากชนคนไม่ตายก็ทำที่ไปส่งโรงพยาบาลแล้วหลบหนีไปก็มี อาชีพของเด็กเหล่านี้เป็นอาชีพสุจริต และน่าสรร เสริญ แต่เป็นอาชีพที่เสี่ยงกับความตายและเป็นการกีดขวางการจราจรทั้งรบกวนผู้อื่น ผู้เขียนได้สังเกตเห็นเด็กที่ดำเนินอาชีพนี้เป็นเด็กเล็กๆไปได้เล่าเรียนหนังสือ เมื่อได้เงินมาแล้ว แทนที่จะนำไปให้ผู้ปกครอง กลับเอาไปเล่นการพนัน นักสังคมสงเคราะห์ทั้งหลายควรจะได้ช่วยคิด การแก้ไขคูม้าง จริงอยู่บิดหาบี่เป็นเรื่องทางสังคม แต่ก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับการควบคุมรถยนต์ เหมือนกัน ตำรวจนครบลลมีกองก่ากับการสวัสดิภาพเด็กและเยาวชน มีก่าล้งไต่ถึง 100 คน ย่อม

10. บทบรรณาธิการ, เด็กเผ่ารถ, หนังสือพิมพ์ พิมพ์ไทย ฉบับวันที่ 13 พฤษภาคม 2513, หน้า 5

ตารางที่ 4

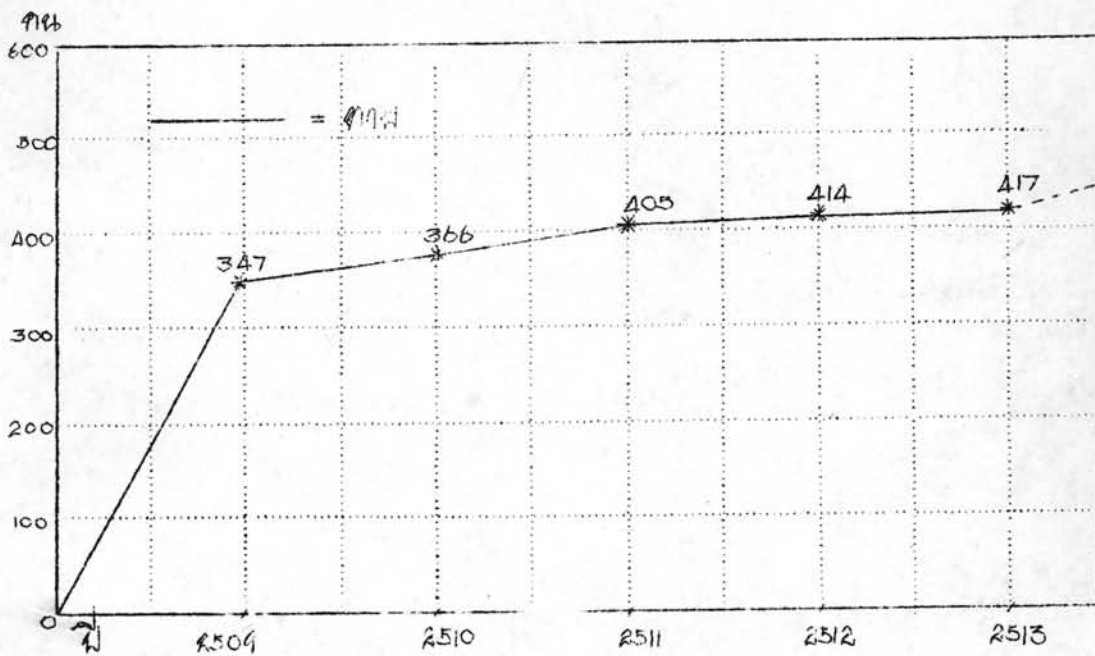
อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาในรอบ 5 ปี

พ.ศ.	กระทำผิด การจราจร	จำนวนเกิด อุบัติเหตุ	เสียชีวิต เกินละ	ตาย เกินละ	บาดเจ็บ เกินละ	กักเสียหายเกินละ
2509	51,935	5,600	466	28	370	730,395.00
2510	77,956	5,307	442	30	345	829,269.00
2511	95,613	5,451	454	34	354	816,429.00
2512	123,459	5,470	455	34	311	721,509.40
2513	77,652	4,704	392	34	275	584,653.50
รวม	426,651	26,532	2,209	160	1,655	3,682,255.90

ที่มา

แผนกสถิติจราจร กองกำกับการกลาง กองตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล

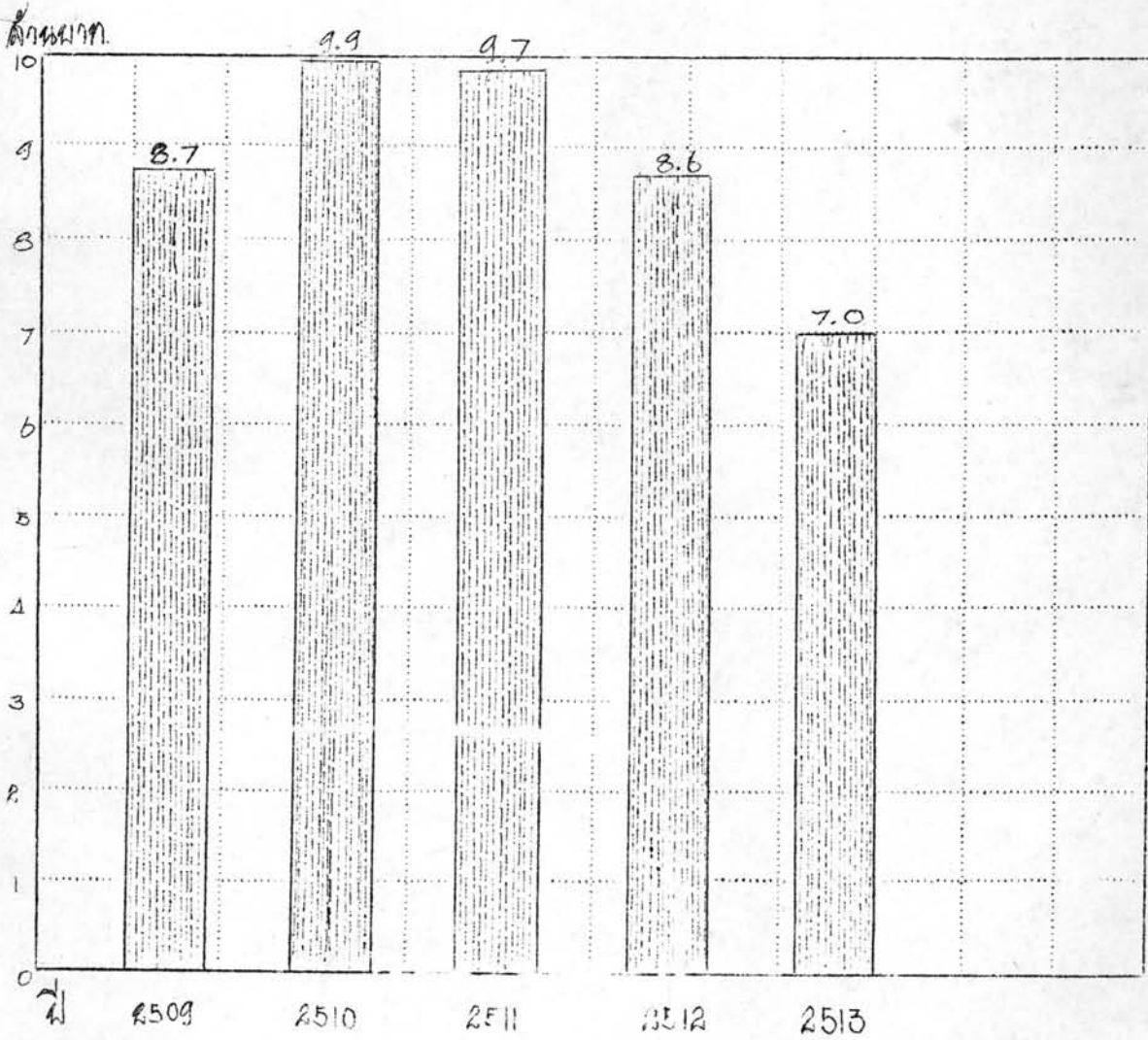
สถิติคุณลักษณะการจราจร
ที่ ๒
จังหวัดนครราชสีมา และ นครราชสีมา



ที่ ๒
 แผนสถิติและวิธีคำนวณ การคำนวณการจราจร
 การเมืองการจราจร การจราจร
 การเมืองการจราจร การจราจร

จัดทำโดยผู้เขียน

การประเมินผลสัมฤทธิ์



ปี
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 ค่าเฉลี่ย

ปี
 2509 2510 2511 2512 2513

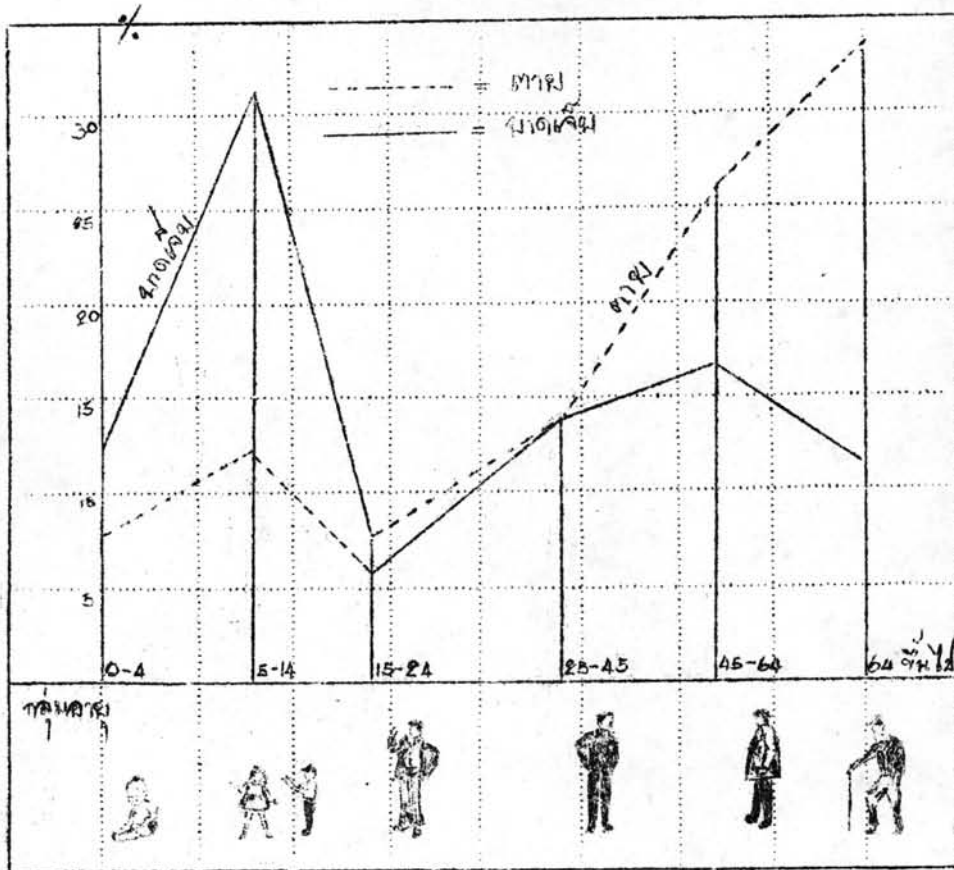
ปี
 1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 ค่าเฉลี่ย

ปี
 2509 2510 2511 2512 2513

ศึกษาโดยผู้เขียน

สหรัฐอเมริกา มีการสำรวจอุบัติเหตุทาง

ทางและมาตฐานความปลอดภัยใหม่ ค.ศ. 1965



สรุป : เด็กที่เรียนหนังสือมากกว่าผู้ใหญ่ ผู้ใหญ่ที่เรียนมากกว่าเด็ก

ที่มา : DRIVER EDUCATION AND TRAFFIC SAFETY (NEW YORK UNIVERSITY: PRENTICE-HALL INC. ENGLEWOOD CLIFFS N.J., 1967), p. 175

ในปี พ.ศ. 2513 สาเหตุของการอุบัติเหตุนั้น ส่วนมากเป็นเพราะผู้ใช้รถใช้ถนน มีความประมาททั้งขับรถไม่มีการยาท ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยและสวัสดิภาพของผู้อื่นเป็นเหตุ ให้มีอุบัติเหตุถึง 1,925 ราย เกิดจากขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นเหตุให้ชนคนและ ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย 1,210 ราย เกิดจากเลี้ยวหรือกลับรถในกรณีต่างๆ มีจำนวน 408 ราย เกิดจากขับรถผิดช่องทาง ล้ำเส้นแบ่งช่องทางเดินรถ 262 ราย แซงรถในกรณีต่างๆ 312 ราย ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณและเครื่องหมายจราจร 183 ราย รถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่รถยนต์ ส่วนบุคคลมีถึง 1,922 ราย รถแท็กซี่ 579 ราย รถจักรยานยนต์ 565 ราย รถบรรทุกส่วนบุคคล 556 ราย รถยนต์ประจำทาง 515 ราย เดือนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่เดือนกรกฎาคม มีจำนวนถึง 477 ราย มีคนตาย 37 คน บาดเจ็บสาหัส 165 คน บาดเจ็บ 174 คน วันที่เกิด อุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่วันจันทร์ มีจำนวน 717 ราย เวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่ช่วงเวลา ระหว่าง 16.00 - 18.00 น. มีอุบัติเหตุ 699 ราย ซึ่งเป็นเวลากลางวันมากกว่ากลางคืน ในเวลากลางวันมีอุบัติเหตุ 2,807 ราย ส่วนเวลากลางคืนมีเพียง 1,897 ราย

เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2512 จะเห็นว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นฝ่ายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือในเดือนพฤษภาคม 2512 มีอุบัติเหตุมากถึง 543 ราย มีคนตายไป 43 คน บาดเจ็บสาหัส 154 คน บาดเจ็บ 229 คน ซึ่งเป็นการสูญเสียมากกว่าปี พ.ศ. 2513 ส่วนวันที่เกิดอุบัติเหตุก็ยังเป็นวันจันทร์อยู่ตามเดิม

ในปี พ.ศ. 2507 สหรัฐอเมริกามีผู้เสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุจราจร 47,000 คน ต่อจำนวนรถทั้งประเทศประมาณ 87,000,000 คัน เฉลี่ยรถยนต์ 1,830 คัน ทำให้ประชาชน เสียชีวิต 1 คน แต่ประเทศไทยเฉพาะในพระนครและธนบุรีมีอุบัติเหตุ 260 คน มีรถยนต์ประมาณ 10,000 คัน ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ดังนั้นเฉลี่ยแล้วประชาชนในเมืองหลวงขณะนั้น เสียชีวิต 385 คน ต่อรถยนต์นั่ง 1 คัน¹⁴.

14. วาณิช กุลมา, ร.ศ.ต., แนวความคิดในการสัมมนาว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก (พระนคร: (อักษราเนา), 2509), หน้า 2

ในปี พ.ศ. 2513 สหรัฐอเมริกามีรถยนต์ที่จดทะเบียนแล้วกว่า 100 ล้านคัน มีประชากรกว่า 200 ล้านคน ทุกสถาบันได้พยายามอย่างยิ่งที่จะช่วยกันลดอุบัติเหตุบนทางหลวง เพราะทุกๆ ปีที่ผ่านไปจะต้องมีคนเสียชีวิต 50,000 - 60,000 คน หรือมากกว่านั้น และอีกไม่น้อยกว่า 1,000,000 คน ต้องได้รับบาดเจ็บกลายเป็นคนพิการ¹⁵.

ในการที่จะเปรียบเทียบระหว่างจำนวนอุบัติเหตุในปีต่างๆว่ามีมากหรือน้อยกว่ากันอย่างไรนั้น สหรัฐอเมริกามีวิธีคิดดังต่อไปนี้¹⁶.

- (1) เที่ยบจำนวนคนตายเนื่องจากอุบัติเหตุรถยนต์ 10,000 คัน ใน 1 ปี
- (2) เที่ยบจำนวนคนตายเนื่องจากอุบัติเหตุต่อจำนวนไมล์ที่วิ่ง 100,000 ไมล์
- (3) เที่ยบจำนวนคนตายเนื่องจากอุบัติเหตุต่อจำนวนประชากรทุกๆ 100,000 คน
- (4) นอกจากนั้นยังอาจคิดเทียบจากค่าเสียหายเป็นรายปีอีกด้วย

เนื่องจากประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกายังมีการห่างไกลกันทั้งในค่านานาประการ ดังนั้นการที่จะนำเอากระบวนการคิดของสหรัฐอเมริกามาใช้ทั้งหมด ไม่มีทางที่จะทำได้ ไม่ว่าจะมองในแง่ใด เช่นจำนวนประชากรที่มีรถยนต์ใช้ ถนนหนทาง หรือจำนวนไมล์ที่รถยนต์วิ่งไป หากจะได้ตัวเลขออกมาก็เป็นเรื่องประมาณเอาเท่านั้น จะหาสถิติที่แน่นอนจากส่วนราชการให้ตรงกันนั้นเป็นเรื่องยากยิ่ง แม้ในส่วนราชการเดียวกันที่จัดทำสถิติเพื่อส่งให้หน่วยเหนือ ก็ยังไม่ตรงกัน ด้วยเหตุที่ว่าระบบการจัดทำข้อมูลจากท้องที่เป็นงานที่จะต้องจัดทำอย่างมีหลักวิชา ไม่ใช่ใครก็ได้ที่จะจัดทำในเรื่องนี้

การที่จะลดอุบัติเหตุลงได้นั้น อยู่ที่ปัจจัยใหญ่ๆ 3 ประการ ซึ่งในต่างประเทศเรียกว่า "The three 'E's" ได้แก่ Education Engineering และ Enforcement

15. Sportsman like Driving (6th ed. New York:Mc Graw-Hill Book Company, 1970), p.21

16. ศักดิ์ เศษุนันท์, คร., รายงานผลการวิจัย เรื่องอุบัติเหตุบนทางหลวง, (พรสมคร.:โรงพิมพ์การพิมพ์เกอกุล, 2506), หน้า 13

การให้การศึกษาแก่ประชาชน ทั้งรัฐบาลกลางรัฐบาลท้องถิ่นและสถาบันหรือสมาคมต่างก็มีส่วนช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในการให้การศึกษาทางบ้านจรรยา โดยได้อาศัยสื่อสารมวลชนเช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ภาพโปสเตอร์ ในเรื่องการสร้างถนนหนทาง ใ้มีวิศวกรที่มีความสามารถใช้เทคนิคสมัยใหม่ สร้างทางโดยคำนึงถึงผู้ใช้ถนนให้ได้รับความปลอดภัย มีการให้สัตยาบันการจรรยาที่ชัดเจนแน่นอน ส่วนการควบคุมบุคคลที่ใช้รถบนถนนหลวงให้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับกับการจรรยา นั้น เป็นเรื่องที่จะต้องให้ประชาชนได้เรียนรู้มาเสียก่อนเบื้องต้น เมื่อมีการละเมิดก็เป็นหน้าที่ของตำรวจ อัยการ ศาล ต้องเข้าไปดำเนินการ ในบางกรณีอาจจะต้องใช้จิตแพทย์เข้าช่วยเหลือ บางมลรัฐได้ตั้งคะแนนของผู้ขับรถยนตร์ไว้มากหรือน้อยต่างกันไป เช่นถ้าตั้งคะแนนควบคุมไว้ 12 คะแนน ถ้าขับรถในเมื่อเมาสุราจะถูกตัด 12 คะแนน แล้วยึดใบอนุญาต ถ้าขับรถชนคนหรือทรัพย์สินเสียหายแล้วไม่ช่วยเหลือตัด 8 คะแนน ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดตัด 4 คะแนน ละเมิดกฎจรรยาอื่น ๆ ตัด 3 คะแนน ดังนี้ เป็นต้น 17.

การที่ตำรวจไม่สามารถที่จะนำตัวผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับเมื่อก่ออุบัติเหตุแล้วหลบหนีไปมาลงโทษได้นั้น นับว่าไม่ยุติธรรมต่อผู้ได้รับความเสียหายและสังคม ตามที่ตำรวจนครบาลได้แจ้งข่าวเกี่ยวกับสถิติอุบัติเหตุการจรรยาในเมืองหลวง ปรากฏว่าผู้ที่ขับรถยนตร์ชนคนตายหรือบาดเจ็บแล้วหลบหนีมีถึง 473 ราย แยกออกเป็นเขตตำรวจนครบาลเหนือ 209 ราย ทำให้คนตาย 54 คน บาดเจ็บสาหัส 90 คน บาดเจ็บ 69 คน เขตตำรวจนครบาลใต้หลบหนี 126 ราย ทำให้คนตาย 47 คน เขตตำรวจนครบาลธนบุรีหลบหนี 138 ราย ทำให้คนตาย 37 คน บาดเจ็บสาหัส 45 คน บาดเจ็บ 81 คน การที่คนร้ายหลบหนีไปมากนั้น เป็นสิ่งน่าคิดและเหตุไฉนจึงปล่อยให้ปล่อยละเลยกันถึงขนาดนั้น การปล่อยอาชญากร เข้ายกกฎหมายบ้านเมือง การที่ทำให้คนตายแล้วหลบหนีเป็นสิ่งที่น่ากลัว การที่ตำรวจผู้รับผิดชอบต้องรีบกระทำการจับกุมมาโดยรีบด่วน 18.

17. Sportsman Like Driving, op.cit., p.127

18. บันได เมืองลิน(นามแฝง), มัจจุราชนบนท้องถนน, หนังสือพิมพ์ สยามรัฐ ฉบับวันที่ 31 มีนาคม 2514, หน้า 3

5. สิ่งแวดล้อมในเมืองหลวงกับตำรวจจราจร

สิ่งแวดล้อมที่จะกล่าวต่อไปนี้ได้แก่เรื่องอากาศเป็นพิษหรืออากาศเสียกับเสียงดังของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ดังเกินขอบเขต รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเบนซินหรือน้ำมันดีเซล เวลาเครื่องยนตร์ทำงานจะพ่นควันดำออกมาจากท่อไอเสีย สารที่พ่นออกมานั้นจะประกอบไปด้วยคาร์บอนมอนนอกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ออกไซด์ของไนโตรเจน ไอระเหยของตะกั่ว จากผลการวิจัยพบว่า ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ทำให้เม็ดเลือดแดงไม่สามารถรับออกซิเจนได้ตามปกติ ถ้าสูดหายใจเข้าไปในปริมาณเล็กน้อยทำให้เวียนศีรษะระบบประสาททำงานช้า ถ้าสูดสูดเข้าไปเป็นเวลานานๆทำให้เป็นลมหมดสติ ถ้าได้รับปริมาณคาร์บอนมอนนอกไซด์มากๆ อาจถึงตายได้ทันที การสูดก๊าซนี้เสมอเป็นประจำจะทำให้จิตใจและประสาทผิดปกติ อ่อนเพลีย ไม่มีแรง ความจำเสื่อม เบื่ออาหาร ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ มีกลิ่นเหม็นแสบจมูก ทำความระคายเคืองแก่เยื่อต่างๆเช่น ตา จมูก และระบบทางเดินหายใจอื่นๆ ถ้าสูดหายใจเข้าไปเป็นประจำจะทำให้เกิดหลอดลมอักเสบอย่างเรื้อรัง ส่วนไอระเหยของตะกั่ว เป็นพวกสารประกอบอินทรีย์ของตะกั่ว ไล่เข้าไปในน้ำมันเบนซิน เพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องยนตร์กระตุก (knock) เมื่อสูดหายใจเข้าไปจะทำให้เบื่ออาหาร โลหิตจาง ปวดท้อง ปวดเมื่อยตามตัว นานๆเข้าจะเป็นอัมพาตได้

คณะกรรมการวิจัยอันตรายจากแก๊ส ท่อไอเสียรถยนต์ หรือยานพาหนะอื่นและโรงงานได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2505 มีหน้าที่วิเคราะห์วิจัยอันตรายจากก๊าซที่ปล่อยจากท่อไอเสียรถยนต์หรือยานพาหนะอื่นๆและโรงงาน ตลอดจนศึกษาโรคต่างๆจากผู้ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับเครื่องยนตร์เป็นประจำ เพื่อหาอัตราการเป็นโรคต่างๆตลอดจนอัตราการเป็นมะเร็งและพิจารณาคว่าควรออกกฎหมายหรือไม่ ในขั้นแรกได้ดำเนินการเกี่ยวกับแก๊สท่อไอเสียก่อน คณะกรรมการได้มีการเปลี่ยนแปลงตลอดมาจนครั้งสุดท้ายในปี 2514 นี้ผู้แทนหน่วยต่างๆเป็นกรรมการคือ อธิบดีกรมอนามัยเป็นประธาน อธิบดีกรมวิทยาศาสตร์เป็นรองประธาน มีกรรมการประกอบด้วยกระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม

กรมอุตุนิยมวิทยา กรมตำรวจ กรมวิทยาศาสตร์ กองวิเคราะห์กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์
หัวหน้ากองทะเบียน กรมตำรวจ ผู้แทนกรมอนามัยเป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการ
ไควิเคราะห์หาปริมาณของแก๊สคาร์บอนมอนอกไซด์ตามจุดต่างๆในพระนครและธนบุรีพบว่าค่า
สูงสุดของแก๊สแต่ละปีมีดังนี้

ปี 2506	100	ส่วน ในอากาศล้านส่วน
ปี 2507	700	ส่วน ในอากาศล้านส่วน
ปี 2508	200	ส่วน ในอากาศล้านส่วน
ปี 2511	60	ส่วน ในอากาศล้านส่วน
ปี 2512	150	ส่วน ในอากาศล้านส่วน

ปริมาณของแก๊สที่สูงขึ้นๆพบในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง เช่นหน้าสถานีหัว
ลำโพง ใกล้สี่แยกสี่พระยา คังนั้นอากาศเสียในเมืองหลวงอยู่ในระดับที่ไม่น่าจะไว้วางใจได้ว่า
จะไม่เป็นอันตราย ^{19.}

ในต่างประเทศได้มีประชาชนเสียชีวิตมานานก่อนมากแล้ว เช่นในปี ค.ศ. 1930 ใน
ประเทศเบลเยียมประชาชนลุ่มแม่น้ำเมอสเสียชีวิตไป 63 รายส่วนมากเป็นเด็กและคนชราใน
เมืองโคโนรา รัฐเพนซิลวาเนียวันที่ 26 ตุลาคม 1948 เสียชีวิตไป 17 คน และวันที่ 31
ตุลาคม 1948 เสียชีวิตอีก 20 คน ป่วยเกือบ 6,000 คน ในปี ค.ศ. 1950 ที่เมืองโปซาริกา
ประเทศเม็กซิโกเสียชีวิตไป 22 คนและอีก 320 คนเข้าโรงพยาบาล

ส่วนประเทศอังกฤษนั้นนับว่าร้ายแรงกว่าทุกประเทศคือในปี ค.ศ. 1952 ใน
ลอนดอนเมื่อเดือนธันวาคมอากาศหนาวที่สุดมีคนตายไปเพราะอากาศเสีย 4000 คน และต่อมา
อีก 2 เดือน ก็มีคนตายไปอีก 8,000 คน ในปี ค.ศ. 1956 ตายไป 1,000 คน ในปี ค.ศ.
1962 ตายไปอีก 400 คน ในปี ค.ศ. 1963 คนนิวยอร์กตายไป 200 คน ^{20.}

19. สมศักดิ์ ศุภรัตน์, ปัญหาเรื่องน้ำเสียและอากาศเสียในพระนครและธนบุรี วารสารข่าวสาร
สมาคมไทย - อเมริกัน ปีที่ 3 ฉบับที่ 4/2514 (พระนคร: บริษัทประชาชนจำกัด, 2514) หน้า 33.
20. โทมัส จี. เอลส์เวิร์ท, น้ำเน่า อากาศเป็นพิษ. สารคดี สุวรรณเสถียร แปล (พระนคร: โรง
พิมพ์สมาคมสังคมนักข่าวแห่งประเทศไทย, 2514), หน้า 8.

มหาวิทยาลัยมหิดลได้วิเคราะห์เกี่ยวกับเรื่องอากาศเสียในพระนครไว้ตัวเลขที่น่าสนใจคือ หน้าบริเวณโรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัยมีการบอมมอนนอกไซค์อยู่ถึง 80 พี.พี.เอ็ม. สีแยกพาหุรัด 80 พี.พี.เอ็ม. วงเวียนราชเทวี 77 พี.พี.เอ็ม. วงเวียนเล็ก 50 พี.พี.เอ็ม.²¹ ระดับของการบอมมอนอกไซค์ที่จะถือว่าปลอดภัยจะต้องมี 30 พี.พี.เอ็ม. ถ้าหากมีมากถึง 40 พี.พี.เอ็ม. จะทำให้หูกหงิก วังเวียนศรีษะ โกรธง่าย และถ้ามีมากขึ้นไปเรื่อยๆจะทำให้หัวใจระตุก สดขและตายได้ ทั้งนี้ต้องมีระยะเวลาที่สูงการบอมมอนอกไซค์เข้าไปทุกวันติดต่อกันวันละ 8 ชั่วโมง

จะเป็นเพราะเมืองหลวงของประเทศไทยกำลังประสบกับมลพิษอากาศเสียอยู่เสียจริงสังเกตเห็นว่าสภาพจิตใจของตำรวจจราจร คนขับรถยนตร์ประจำทาง ข้าราชการ ข้าราชการ มีอารมณ์เสียและหงุดหงิดโกรธกันง่ายไปมีให้อภัยหรือยอมกันในบางเรื่องที่เป็นเรื่องเล็กน้อยๆ ในบางครั้งจึงมีการตีวิวาทหรือขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง แต่ที่ยังไม่มีข่าวเรื่องคนเมืองหลวงเสียชีวิตเพราะอากาศเป็นพิษเหมือนในต่างประเทศนั้นก็เพราะสถานที่ตั้งเมืองหลวงมีส่วนช่วยระบายอากาศเสียออกไปเพราะมีลมช่วย ไม่มีภูเขาขวางกั้นทิศทางลมแต่ถ้าวันใดอากาศนิ่งลมสงบในตอนเช้าตรู่หรือตอนเย็นจะสังเกตเห็นหมอกควันตามถนนสายต่างๆ และถ้าขึ้นไปบนตึกสูงๆแล้วจะเห็นอย่างชัดเจนหรือขับรถยนตร์ออกไปนอกเมืองแล้วมองกลับเข้ามาจะเห็นว่าเมืองหลวงถูกปกคลุมด้วยหมอกควันอย่างชัดเจน ต่อไปปีรถยนตร์จะมากขึ้น การขีดการจราจรก็จะมากขึ้น การขยายตัวของอุตสาหกรรมก็ตามมามากขึ้น จึงไม่แน่ว่าอากาศเสียจะน้อยหรือจะมากกว่าต่างประเทศที่กล่าวมาแล้วนั้น หากประชาชนผู้ใช้รถยนตร์หรือผู้เป็นเจ้าของโรงงานต่างไม่ร่วมมือกันป้องกันอากาศเสีย หรือประชาชนส่วนใหญ่ไม่สนใจทั้งนี้ก็จะเห็นได้จากนิมิตแสดง"สัญลักษณ์แห่งการป้องกันอากาศเสีย"ที่ยุวสมาคมแห่งประเทศไทยจัดขึ้นที่ เอ.ยู.เอ. เมื่อวันที่ 27 - 30 พฤษภาคม 2514 คนสนใจน้อย เมืองหลวงก็ตกอยู่ในหมอกควันต่อไป

²¹ คอกยี่สุน (นามแฝง), อันตรายจากแก๊สการบอมมอนอกไซค์. หนังสือพิมพ์ พิมพ์ไทย ฉบับวันที่ 7 กันยายน 2514, หน้า 9. (พี.พี.เอ็ม. เป็นหน่วยทางวิทยาศาสตร์ อากาศทั้งหมดเป็นล้านส่วน 80 พี.พี.เอ็ม. หมายถึงในอากาศ ลล้านส่วนมีการบอมมอนอกไซค์อยู่ 80 ส่วน)

ในปีหนึ่งๆ ตำรวจจราจรได้ทำการจับกุมรถยนต์ที่พ้นวันค่าไถ่ไม่บ่อย เพราะแต่ละครั้งที่จับได้ทำการทดสอบกับเครื่องวิทยาศาสตร์ซึ่งกรมอนามัยกระทรวงสาธารณสุขทดสอบแล้วปรากฏว่าถ้าเขมาค่าที่พ้นออกมาจากท่อไอเสียรถยนต์คันใดคืออยู่ที่กระดากกรองเกิน 40 % ทางตำรวจถือว่าเป็นการใช้รถยนต์ "เสื่อมอนามัยแก่ประชาชน" ตามกฎหมายจราจร พ.ศ. 2477 มาตรา 5 ถือว่าเป็นความผิด ปรับไม่เกิน 500 บาท ทั้งเป็นการใช้รถยนต์ที่ไม่มั่นคงแข็งแรงบริบูรณ์อาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนได้ การดำเนินการจับกุมแยกออกเป็นปีๆ คือ

ปี 2507 จับ 2,219 ราย, ปี 2508 จับ 2,265 ราย, ปี 2509 จับ 1,705 ราย, ปี 2510 จับ 2,876 ราย, ปี 2511 จับ 3,207 ราย, ปี 2512 จับ 3,948 ราย และ ปี 2513 จับ 2,948 ราย เฉพาะในปี 2514 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงวันที่ 15 กันยายน 2514 จับรถวันค่าไปแล้ว 3,757 ราย จับรถยนต์ที่ไม่มีเครื่องหมายเสียง 818 ราย²² เรื่องรถวันค่านี้มีทั้งสมาชิกสภาผู้แทนเสนอขอแก้กฎหมายจราจรโดยห้ามใช้รถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเป็นอันตรายเสื่อมเสียอนามัยของประชาชนคือปล่อยวันค่าไอเสียออกมาหากมีคาร์บอนมอนนอกไซด์เกิน 50 % ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจแจ้งให้รถคันนั้นไปตรวจแก้ไขภายใน 30 วัน ถ้าตรวจพบเกินอัตราเจ้าพนักงานตำรวจอาจจะสั่งให้ระงับการใช้รถ หากฝ่าฝืนอาจถูกปรับไม่เกิน 1,000 บาท²³ เรื่องการแก้กฎหมายจราจรนี้ในคณะรัฐมนตรีลงมติให้แก้ไขมาตรา 5 ว่า "ห้ามมิให้ใช้รถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงบริบูรณ์หรืออาจเกิดอันตรายหรือเสื่อมสุขภาพอนามัยต่อประชาชนตามหลักเกณฑ์และวิธีทดสอบที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง"²⁴ ปัญหาเมื่ออยู่อย่างนี้ไม่มีการดำเนินการอย่างใด จึงมีผู้แทนราษฎรเสนอขึ้นมาอีก การที่จะคุกคามเปล่าวารรถยนต์คันนั้นวันค่ามากหรือลดจักรยานยนต์คันนี้เสียงดังมากโดยฟังจากหูของคนนั้นไม่เป็นสิ่งที่ควรกระทำ การวัดความดังของเสียงวัดเป็น "เดซิเบล" แต่ทั้งนี้และทั้งนั้นต้องแจ้งให้ประชาชนได้เข้าใจเสียก่อน หากเขาสงสัยความบกพร่องของเครื่องยนต์ หรือเสียงดังจะไปตรวจสอบได้ที่ใด เป็นต้น

22. หนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 23 กันยายน 2514, หน้า 3.

23. หนังสือพิมพ์ สยามรัฐ ฉบับวันที่ 13 กันยายน 2514, หน้า 1.

24. หนังสือพิมพ์ สยามรัฐ ฉบับวันที่ 10 พฤศจิกายน 2513, หน้า 1.

การควบคุมเรื่องวันค่าหรือเสียงดังของรถยนต์ที่ถึงเกินควรมัน ทางตำรวจนครบาล ตำรวจจราจรหรือแม้แต่ตำรวจภูธรจะต้องกระทำอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอที่จะต้องรีบแก้กฎหมายจราจรให้อำนาจแก่ตำรวจเหล่านั้นปรับผู้กระทำความผิดทันที เมื่อใดทำการทดสอบกับเครื่องมือเป็นที่เรียบร้อย ประชาชนก็จำเป็นต้องทราบถึงหลักเกณฑ์เหล่านั้นโดยผ่านทางเจ้าหน้าที่ต้องประชาสัมพันธ์ให้คนทั้งหลายได้ทราบ ไม่ใช่แค่จะแถลงข่าวออกมาเป็นทำนองว่ากรมตำรวจสั่งให้กวดขันปราบปรามรถวันค่าอีก เพราะเมื่อผู้แถลงข่าวกรมตำรวจได้แถลงออกมากครั้งใดก็จะปรากฏภาพล้อทันที่ว่า "ตำรวจสั่ง (ซี้มูก)" หรือ "นานานเล่นที" (ตามภาพผนวกที่ 34 และภาพผนวกที่ 35)

การแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองหลวงขณะนี้จำเป็นต้องให้ประชาชนทุกฝ่ายได้ร่วมมือกันแก้ไข ดร.แบรคมาร์นผู้เชี่ยวชาญเยอรมันที่เข้ามาสำรวจการจราจรในกรุงเทพฯ เป็นเวลา 3 เดือนแล้วให้ทัศนะว่า ถ้าหากสภาพการจราจรในเมืองหลวงยังเป็นอยู่เหมือนในปัจจุบันนี้อีก 4 ปีข้างหน้าถนนทุกสายในกรุงเทพฯ จะติดขัดไปทั่วรถยนต์จนไม่สามารถจะขยับเขยื้อนได้เลย ต้องตั้งศูนย์คอมพิวเตอร์ ต้องแก้กฎหมายที่ล้าสมัย ต้องให้การศึกษาแก่ประชาชนและผู้ขับรถรวมทั้งจะต้องควบคุมเรื่องผังเมืองที่มีการขยายตัวออกไป²⁵

เรื่องทั้งหลายที่กล่าวมานั้นเจ้าหน้าที่คนไทยได้ทราบเป็นอย่างดีและได้กระทำกันอยู่แล้ว แต่ควยเหตุใดไม่ปรากฏเป็นข่าวออกมา ผู้เขียนยังมีความเห็นว่าขอให้ฝ่ายบริหารได้ใช้บุคคลที่มีความสามารถและมีการตัดสินใจในการแก้ไขการจราจร เพราะบางครั้งถ้าจะมีการตัดสินใจอะไรลงไปก็เป็นการสายเกินที่จะแก้ไขแล้ว ไม่ต้องกู้เงินไกลเลย เมื่อสร้างถนนสุขุมวิททางฝ่ายเจ้าหน้าที่ฝ่ายผังเมืองได้เสนอความเห็นที่ไม่ควรที่จะให้มีซอยมารวมมากนักจะทำให้การจราจรติดขัด แต่เป็นเพราะบรรดาผู้จัดสรรที่ดินต่างคนต่างทำถนนทั้งไม่ไ้มาตรฐานจึงยุ่งในเรื่องการจราจร และแม้ว่าถนนสุขุมเปอร์โฮลด์เวทก็เหมือนกัน ไม่ใช่ทางด่วนที่ตั้งเจตนาไว้แต่เดิมเพราะมีทางของผู้จัดสรรที่ดินมารวมทำให้เกิดชอยมากการขับรถจึงต้องช้าลง

25. หนังสือพิมพ์ พิมพ์ไทย ฉบับวันที่ 21 กันยายน 2514, หน้า 3

6. การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจทางหลวง

เนื่องด้วยรัฐบาลได้จัดสร้างทางหลวงหลายสายเพิ่มขึ้นเรื่อยๆทั่วประเทศเพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกความรวดเร็วในการขนส่งทางบก และในปีหนึ่งๆ รัฐบาลได้ทุ่มเทเงินทองไปในการก่อสร้างทางหลวงต่างๆเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่เพื่อช่วยควบคุมและรักษาทรัพย์สินของชาติมิให้ซำรุคเร็วกว่าที่ควร ดังนั้นกองตำรวจทางหลวง จึงได้จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2503 โดยมติดคณะรัฐมนตรี ให้เป็นส่วนราชการหนึ่งที่ตั้งขึ้นตรงต่อกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย แต่ให้ใช้งบประมาณของกรมทางหลวงแผ่นดิน กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ^{26.}

วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งกองตำรวจทางหลวงนั้นพอจะสรุปได้ดังต่อไปนี้^{27.}
เพื่อคุ้มครองสวัสดิภาพของประชาชนที่สัญจรไปมาบนทางหลวงแผ่นดินให้มีความปลอดภัยทั้งภัยอุบัติเหตุและภัยที่เกิดจากธรรมชาติ

เพื่อรักษาและคุ้มครองทรัพย์สินของชาติมิให้มีการทำลายลงเร็วกว่าปกติ
เพื่อรักษาเส้นทางคมนาคมอันเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ให้ปราศจากการก่อวินาศภัย
เพื่อคุ้มครองการขนส่งทางบกอันเรียกได้ว่าเป็นรากฐานต่อเศรษฐกิจของชาติ
ให้ได้รับความปลอดภัยและสะดวกรวดเร็ว

เพื่อช่วยบันเทาและลดโอกาสของผู้ที่คิดจะกระทำความผิดกฎหมายบนทางหลวง
เพื่อศึกษาวิจัยค้นคว้าหาสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกและวางมาตรการ
ในการลดอุบัติเหตุหรือยับยั้งคราญต่างๆบนทางหลวงให้น้อยลง

ในปีแรกของการจัดตั้งกองตำรวจทางหลวงมีอัตรากำลังและงบประมาณน้อย โดยเฉพาะเรื่องงบประมาณในปี พ.ศ. 2503 ได้รับ 900,000 บาท ต่อมาในปี พ.ศ. 2511 ได้รับ²⁸
14,890,400 บาท ปี พ.ศ. 2512 ได้รับ 25,234,200 บาท มีกำลัง 923 คน

26. พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมตำรวจ พ.ศ. 2503 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 77 ตอนที่ 77, หน้า 746.

27. ชวน เบียมสมบุรณ์, พล.ต.ต., สวัสดิภาพประชาชนบนทางหลวง (พระนคร: โรงพิมพ์อักษรสมัย, 2514), หน้า 71.

28. มร. แลมเบอร์ท, การวิวัฒนาการกองตำรวจทางหลวงไทย (พระนคร: 2512 (อักษราเนา)), หน้า 6.

อำนาจและหน้าที่ของตำรวจทางหลวงโดยทั่วไปมีเช่นเดียวกับตำรวจทั้งหลาย แต่มุ่งไปเฉพาะความผิดที่เกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดินหรือความผิดที่เกิดขึ้นในเขตรับผิดชอบของกรมทางหลวงที่ใกล้เคียงกับบริเวณทางหลวงเท่านั้น มีภารกิจรับผิดชอบตามเส้นทางหลวงแผ่นดินทั่วราชอาณาจักรโดยแบ่งเขตการรับผิดชอบออกเป็นดังต่อไปนี้

กองกำกับการ 1 รับผิดชอบทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธินตั้งแต่กรุงเทพฯถึงชัยนาทและถนนมิตรภาพถึงนครราชสีมา กองกำกับการ 2 รับผิดชอบทางหลวงแผ่นดินสายเพชรเกษม ตั้งแต่ธนบุรีถึงประจวบคีรีขันธ์ กองกำกับการ 3 รับผิดชอบทางหลวงแผ่นดินสายสุขุมวิทตั้งแต่กรุงเทพฯถึงตราด กองกำกับการ 4 รับผิดชอบทางหลวงแผ่นดินสายมิตรภาพตั้งแต่นครราชสีมาถึงหนองคาย กองกำกับการ 5 รับผิดชอบทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธินตั้งแต่ชัยนาทถึงลำปางและแม่สอด ตาก สุโขทัย พิษณุโลก ถึงหล่มสัก กองกำกับการ 6 รับผิดชอบทางหลวงแผ่นดินสายพหลโยธินตั้งแต่อำเภอเงิน อำเภอแม่สาย เชียงราย ในปี พ.ศ. 2512 มีกำลังยานพาหนะที่ใช้ในการตรวจปราบทางหลวงและช่วยเหลือประชาชนคือรถยนต์คีคิว 150 คัน รถยนต์พยาบาล 5 คัน และรถยก 5 คัน รับผิดชอบเส้นทางหลวงมากกว่า 5,000 กิโลเมตร

อุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินเฉพาะในปี พ.ศ. 2514 ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนกรกฎาคม มีการสูญเสียดังนี้

จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น	531	ราย
มีคนตาย	302	คน
มีคนบาดเจ็บ	1,124	คน
ทรัพย์สินเสียหายคิดเป็นเงิน	11,057,550	บาท

ทั้งนี้เป็นเพียงชั่วระยะเวลา 7 เดือนของปี พ.ศ. 2514 เท่านั้นและไม่ได้รวมกับอุบัติเหตุที่อยู่ในเขตจังหวัดต่างๆอีก 69 จังหวัด เมื่อรวมแล้วน่าจะจะมีตัวเลขที่น่า

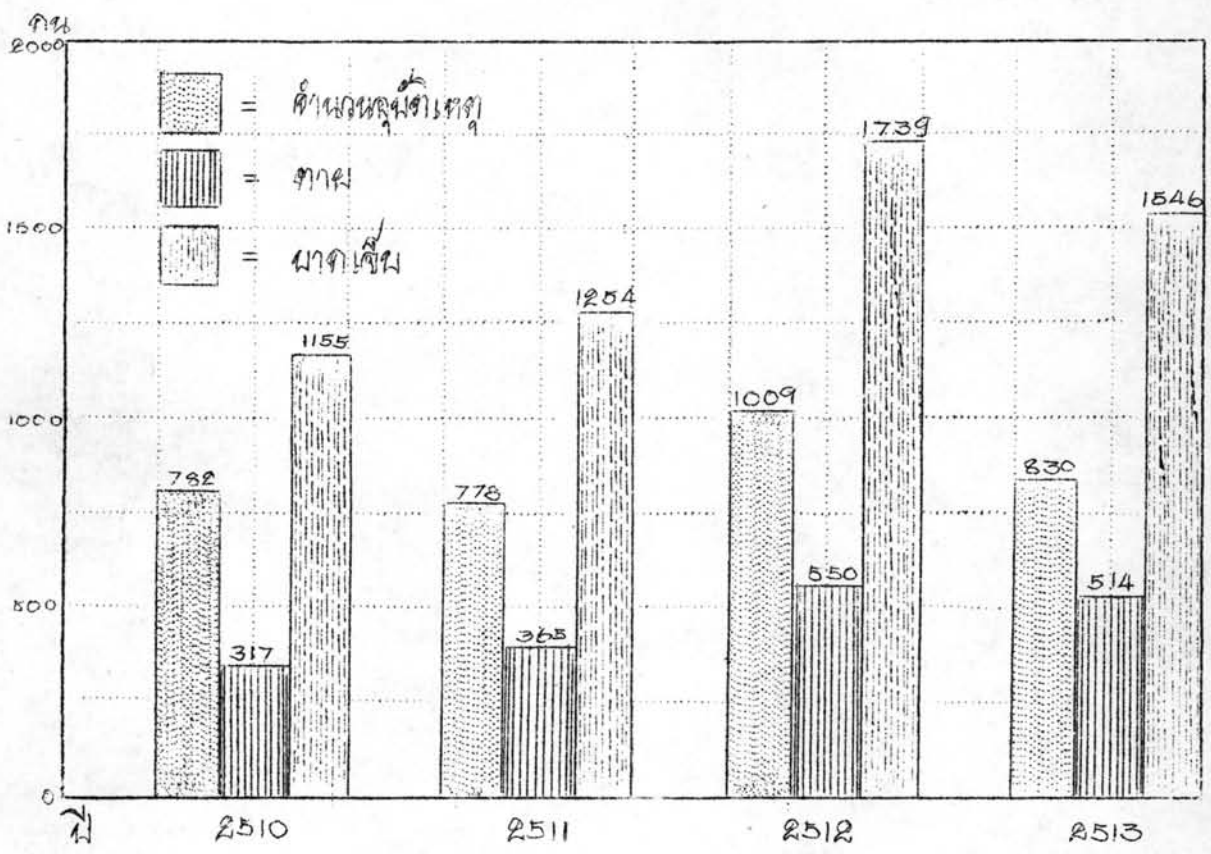
29. สัมภาษณ์ ร.ต.อ. บิศิ ประจักษ์จิต หัวหน้าแผนกสถิติและวิจัย กองตำรวจทางหลวง เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2514.

ตกใจ เพียงแต่ในจังหวัดพระนครและธนบุรี ในเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2514 ปีอุบัติเหตุ³⁰
 เกิด 770 ราย คนตายไป 84 คน บาดเจ็บ 467 คน ทรัพย์สินเสียหาย 1,178,378 บาท
 ตามสถิติของตำรวจทางหลวง ในปี พ.ศ. 2513 ปีอุบัติเหตุ 830 ราย คนตายไป 514 คน บาด
 เจ็บ 1,546 คน ทรัพย์สินเสียหาย 14,831,000 บาท เมื่อเปรียบเทียบดูกับปี พ.ศ. 2512 จา
 นวนอุบัติเหตุลดลง 179 ราย คนตายลดลง 36 คน คนบาดเจ็บลดลง 193 คน ทรัพย์สินเสียหาย
 ลดลง 1,787,300 บาท จากข้อมูลนี้ก็แสดงให้เห็นว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนได้เพิ่มความระมัดระวังที่
 ขึ้น มีความเข้าใจในกฎข้อบังคับการจราจร ประชาชนให้ความร่วมมือกับทางราชการ ดังกราฟ
 ที่นำมาแสดงจำนวนอุบัติเหตุ 4 ปี

ในปี พ.ศ. 2513 สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุได้แก่ การแข่งรถในที่ลับซึ่งมีถึง 481 ราย
 เพราะคนขับรถยนต์ส่วนมากใจร้อน เชื่อในฝีมือการขับ หรือด้วยความกึกคะนอง อยากรจะแข่ง
 ก็แข่งไม่ไ่ก่คำนึงถึงความเร็วของรถที่วิ่งตามกันไป หรือวิ่งสวนทางมา ความรู้เกี่ยวกับเรื่องแรง
 คันทาน แรงเหวี่ยง แรงเฉื่อย แรงปะทะ การเห็นไม้ค้ำพองทั้งในคันเล็กคันกว้าง กระยะนิค
 จึงพบเสมอว่าอุบัติเหตุเกิดในทางโค้ง ทางลาด หรือบนสะพาน หรือทางตัดกัน อุบัติเหตุแต่ละ
 ครั้งปีการสูญเสียชีวิตหนักทั้งคันรถ ในเรื่องการขับรถแข่งกันนี้ ตำรวจ
 ทางหลวงได้ปรับอย่างต่ำ 300 บาท เพื่อจะได้หลาบจำ นอกจากนั้นก็เป็นการขับรถเร็วเกินกว่า
 อัตราที่กฎหมายกำหนด 126 ราย การที่ตำรวจทางหลวงจับกุมไ้คนอัยราย เพราะขาดกำลังและ
 เครื่องมือ เส้นทางที่ต้องรับผิดชอบทั้งยาวและมีมากขึ้น แต่ละจุดแต่ละแห่งตั้งห่างไกลกัน ยากที่
 จะควบคุมให้โดยจริงจัง ประชาชนก็ให้ความร่วมมือเช่น มีอาสาสมัครคุ้มครองสวัสดิภาพบนทาง
 หลวง เป็นหน่วยที่ได้เข้ามาช่วยกิจการนี้ เพื่อจะได้ช่วยกันควบคุมการขับรถยนต์บนทางหลวง
 ให้มีมารยาท และมีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัย อุบัติเหตุจะได้มีแนวโน้มที่ลดลงบ้าง

30. รายงานสถิติอุบัติเหตุการจราจรในเขตจังหวัดพระนคร - ธนบุรี ประจำเดือน มกราคม -
 กุมภาพันธ์ 2514 ของแผนกสถิติและวิจัย กองกำกับการกลาง กองตำรวจจราจร

จำนวนคนไข้

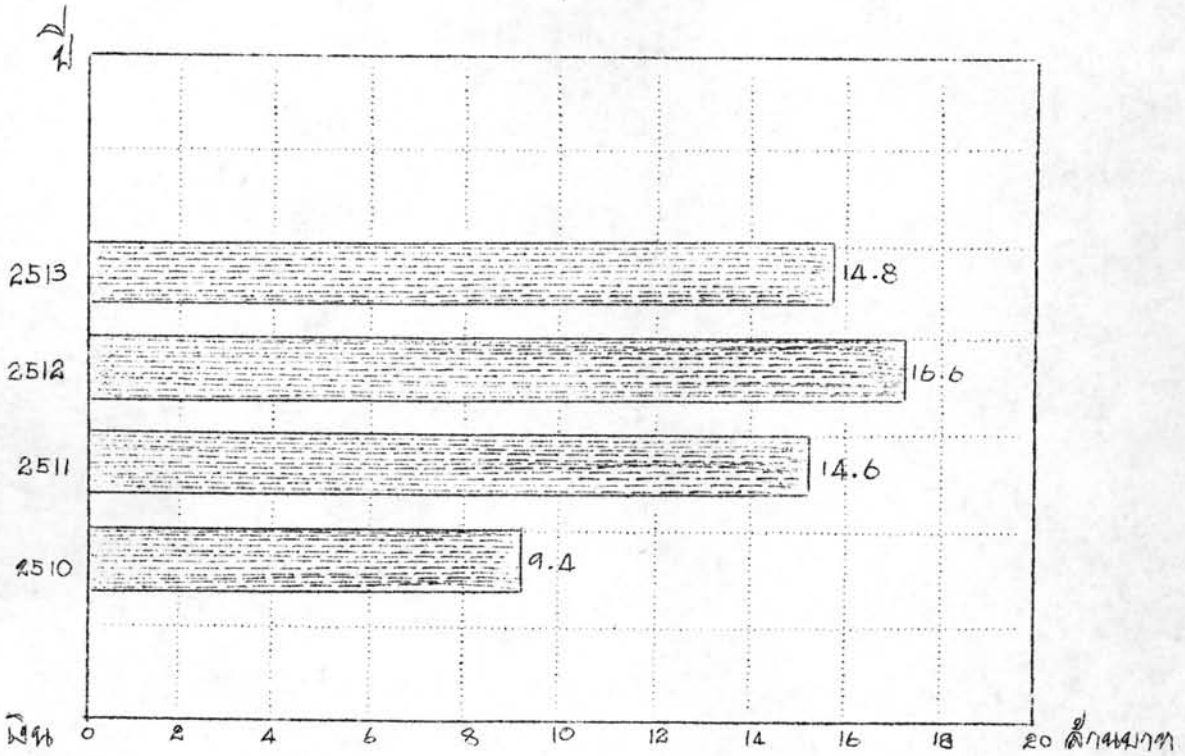


ที่มา

แผนกศัลยกรรม และทางแพช
 กองบังคับการ ตำรวจทางหลวง
 กองพัน การตรวจค้นของกลาง

จัดทำโดยผู้เขียน

การพัฒนาระบบ

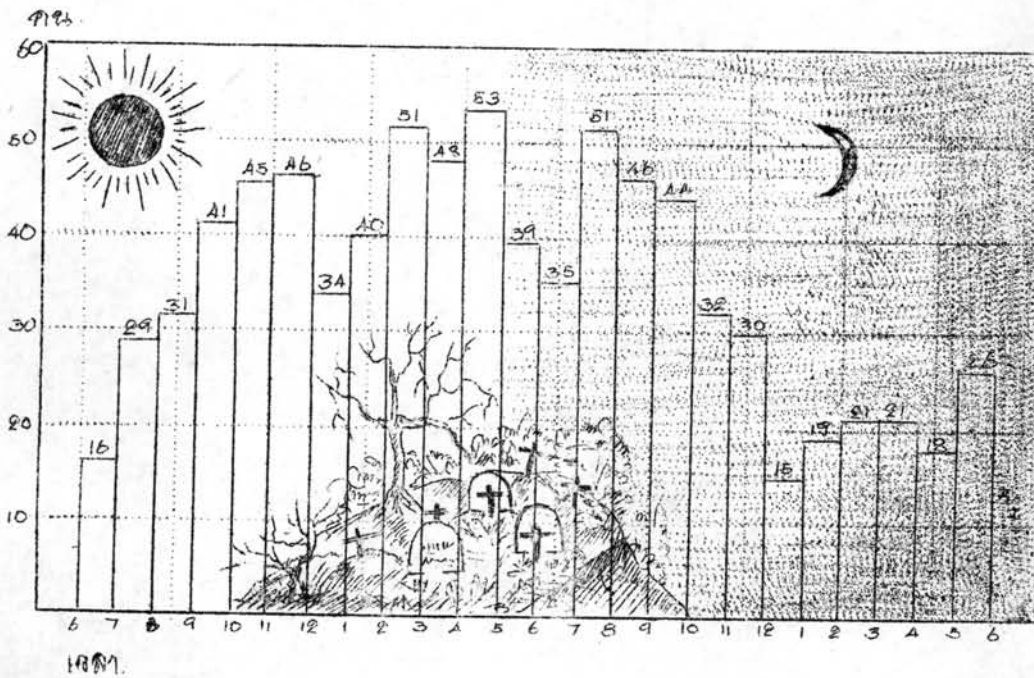


ที่มา

แบบทดสอบที่จัดทำขึ้น และ อาจแตกต่าง
 กันบ้างกับการทำจริง ทางทดลอง
 การประเมินค่าการระดมสมองส่วนบุคคล

จัดทำโดยผู้เขียน

ผลที่เกิดจากชุดแบบที่ ๑ ปี 2513



เดือน 14.00 - 17.00 น. เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

ปัญหา

แพนกลลิกติ บิดขี้ และอากแพน
 กลองนี้ก็มีภาครักษาของ ทางทดลอง
 กลองนี้เมื่อชำกรรทำบ.ค สดมมว่านกลาง

ดิกรักใจของพี่เจมม

นอกจากนั้นแล้วอุบัติเหตุเกิดขึ้น เนื่องจากผู้ขับรถยนต์ประมาทในสภาพดินฟ้าอากาศไม่ปกติ เช่นฝนตกถนนลื่นเกิดขึ้นถึง 89 ราย คนหรือสัตว์วิ่งตัดหน้ารถโดยกระชั้นชิดอีก 89 ราย ซึ่งเรื่องนี้จำเป็นจะต้องให้การศึกษแก่เด็กหรือผู้ใหญ่ที่อยู่ตามชนบทที่ทางหลวงพังตกผ่านไปให้มากขึ้นเพราะเหตุว่ายังไม่เข้าใจหรือปรับตนเองให้เข้ากับสิ่งแวดลอมใหม่นั้นได้ สัตว์ที่ยังไม่เคยกับเสียงรถยนต์หรือการเคลื่อนไหวย่างรวดเร็วที่จำเป็นจะต้องผูกหรือคอกให้ไปไกลจากทาง การให้การศึกษแก่ประชาชนให้รู้ได้เห็นควยตาและให้มีการปฏิบัติที่ถูกต้อง จะช่วยรักษาชีวิตและทรัพย์สินไว้ได้เป็นอย่างมาก

ชนิดของรถยนต์ที่ก่ออุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2513 แยกออกเป็นประเภทต่างๆคือ

รถยนต์บรรทุกทุกใหญ่	482	คัน
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	425	คัน
รถยนต์โดยสารประจำทาง	97	คัน
รถยนต์บรรทุกเล็ก	80	คัน
รถจักรยานยนต์	80	คัน

จากสถิตินี้จะเห็นว่านอกเขตนครหลวงออกไปนั้นรถยนต์ที่ก่ออุบัติเหตุมากที่สุดคบบนทางหลวงแผ่นดินเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่หรือที่เรียกกันว่า"รถสิบล้อ" เหตุที่เป็นเช่นนี้พอจะกล่าวได้ว่าพวกคนขับรถประเภทนี้ต้องขับแข่งกับเวลาและวิ่งด้วยความเร็วสูงเพื่อจะเข้ามาหรือออกไปจากเขตที่กำหนดห้ามเข้าและให้ทันกับกิจการค้าซึ่งต้องแข่งขันกันอยู่ทุกวินาที รถบรรทุกบางคันวิ่งมาหลายร้อยกิโลเมตรไม่มีการเปลี่ยนคนขับ ไม่มีการพักผ่อน บางคันต้องวิ่งมาตลอดคืน ผิดกับในต่างประเทศที่บนทางหลวงทุกแห่งจะมีทางแยกและมีที่พักรถสำหรับรถบรรทุกที่วิ่งทางไกลๆ ระหว่างมลรัฐ และจะมีเครื่องหมายบอกเป็นระยะๆว่าถึงสถานที่พักรถ และทั้งเป็นกฎของผู้ที่ขับรถบรรทุกจะต้องแวะพักตามจุดที่บริษัทกำหนดเพื่อเปลี่ยนคนขับหรือเพื่อเปลี่ยนอิริยาบถอาหาร และเครื่องลับใบให้ร่างกายได้พักผ่อนจะได้มีความสดชื่นขับต่อไป ประเทศไทยน่าจะออกกฎหมายบังคับให้เจ้าของรถบรรทุก กับบริษัทผู้ขายก็จะเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุลง แทนที่จะเป็นอยู่อย่าง



ปัจจุบันเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วหลบหนีไป โดยเจ้าของรถบรรทุกไม่รู้ว่าเป็นใครมาจากไหน ซึ่งเท่ากับ
ปิดความรับผิดชอบให้หมดตัวไปก่อน ในทางคดีจึงต้องหาทางแก้ไขกันภายหลัง ผู้เขียนเห็นว่า ยากที่จะ
ปรากฏในต่างประเทศ รถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุรองลงมา ก็รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์รับจ้าง
พิเศษ รถแท็กซี่สาธารณะ ขณะนี้ประเทศไทยมีเส้นทางหลายสิบสายที่มีความสะดวกรวดเร็วไปสู่เมือง
ที่เป็นที่นาสนใจท่องเที่ยว จึงมีประชาชนไปเที่ยวกันมาก แต่ด้วยความที่ไม่ชำนาญในเส้นทางนั้น
เป็นสาเหตุหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุได้ก็อีกเหมือนกัน

ในปี พ.ศ.2513 วันที่มีอุบัติเหตุมากคือวันอาทิตย์มี 150 ราย วันเสาร์มี 145 ราย
วันศุกร์มี 129 ราย เพราะเป็นวันสิ้นสุดสัปดาห์ ประชาชนนิยมออกไปพักผ่อนตากอากาศ ส่วนเวลา
ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลาระหว่าง 16.00 - 17.00 น. มี 53 ราย เวลา 14.00 -
15.00 น. มี 51 ราย เวลา 15.00 - 16.00 น. มี 48 ราย หรือจะกล่าววาระยะเวลา
ระหว่าง 14.00 - 17.00 น. เป็นเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางหลวงมากที่สุด ตามกราฟที่
แสดงให้ดูนั้น และในปี พ.ศ.2513 ค่ารถทางหลวงได้จับกุมผู้กระทำความผิดทั้งสิ้น 70,363 ราย
เปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดนำเงินส่งรัฐ 2,995,460 บาท และจับส่งตำรวจท้องที่ดำเนินคดีไป
ถึง 7,414 ราย³¹.

7. การฝ่าฝืนกฎหมายบนทางหลวง

การจราจรบนทางหลวงทุกวันนี้จะพบเสมอว่า คนขับรถบรรทุกสิบล้อหรือรถบรรทุก
น้ำมัน หรือแม้แต่รถโดยสารประจำทาง ต่างวิ่งแข่งกันไปมา เพื่อจะหาโอกาสไปก่อน เท่ากับ
เป็นการทำเวลา หรือไม่ก็แข่งกันไปได้เพียงช่วงกันรถ ก็เป็นความรู้สึกภาคภูมิใจของคนขับและ
พรรคพวกอย่างเหลือประมาณ เป็นการ เล่นกีฬาเสี่ยงกับความตายของผู้อื่น ถ้าเป็นรถโดยสาร
ประจำทางที่วิ่งแย่งรับคนโดยสารแล้ว ก่อให้เกิดการเสียหายอย่างรุนแรง การที่ขับรถบรรทุกที่
กล่าวมานั้น วิ่งแข่งมฤตยูมา เป็นการข่มขู่รถยนต์ส่วนบุคคลที่เล็กกว่าที่กำลังวิ่งตามไปหรือสวน

31. สรุปข้อมูลและวิจัยอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวง ของกองตำรวจทางหลวง ประจำปี 2513
แผนกสถิติวิจัยและแผนการ (พระนคร:(อัคราเนา), 2513), หน้า 21

ทางมา ต้องหลบหลีกทางให้ ถ้าไม่กระทำดังกล่าว ก็หมายความว่าเอาชีวิตไปตั้งเวรมัจจุราศ หรือ
 ไม่ก็ต้องเป็นคนพิกลพิการไปถาวรก็ว่าได้ เมื่อตำรวจทางหลวงหรือตำรวจท้องที่เข้มงวดกวาด
 ขันตั้งจุดหรือด่านตรวจจับความเร็ว คนขับประเภทเหล่านี้จะชลอความเร็วจนจะถึงสถานที่เหล่า
 นั้น ปานประหนึ่งว่าขับรถยนต์มีมารยาทเสียเหลือเกิน แต่พอพ้นเขตตรวจสอบ บุคคลประเภทนี้
 จะเร่งความเร็วโดยไม่ต้องหวังโยว่าใครจะเป็นทายร้ายคืออย่างไร หากเกิดอุบัติเหตุถ้าตนเอง
 ไม่ตายลาพงมาลัย ก็ไม่มีหวังที่จะรอให้ตำรวจจับกุม หรือแม้แต่จะช่วยเหลือผู้ที่ตนรับผิดชอบ จะ
 ต้องหลบหนีไปทุกครั้ง สภาพการณ์เช่นนี้เป็นสภาพที่เรียกว่า "สภาพไร้กฎหมาย" บนทางหลวง

ตัวอย่างอุบัติเหตุบนทางหลวงในปี พ.ศ. 2513 มีมากมายหลายเรื่อง ผู้เขียนขอยก
 ตัวอย่างพร้อมทั้งภาพประกอบมา 2 - 3 ราย รายแรกเหตุเกิดเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2513
 เวลาประมาณ 07.40 น. ระหว่างถนนเพชรเกษมตัดกับทางรถไฟสายใต้ ตรงหน้าศูนย์การทหาร
 ข้างราชบุรี รถยนต์ประจำทางสายเพชรบุรี - กรุงเทพฯ หมายเลข ร.บ. 12331 หมายเลข
 ขนส่ง 73 - 29 ไควิ่งแซงรถยนต์คันอื่นๆที่ชลอความเร็วที่จะหยุดรอขบวนรถไฟสายหาคีใหญ่ -
 กรุงเทพฯ เพราะกลัวความประมาทของกันชนี่เอง เป็นเหตุให้ชนกับขบวนรถไฟ จนขาดออกเป็น
 สองท่อนตกลงไปในคูข้างทางรถไฟ ทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 25 คน³² เป็นเรื่องที่สลกใจแก่ประชา
 ชนยิ่งนัก หนังสือพิมพ์ไควิ่งข่าววิจารณ์การรับผิดชอบต่อกรมทางหลวงแผ่นดินและการรถไฟ ที่ไม่
 ร่วมกันจัดสร้างไม้กั้นทางไว้ ต่อเมื่อเหตุการณ์เกิดขึ้นแล้วจึงดำเนินการ ด้วยความประมาทของ
 คนขับเพียงคนเดียวทำให้คนเสียชีวิตถึง 25 คน ความรุนแรงครั้งนี้เป็นการสูญเสียยิ่งกว่าการถูก
 โจมตีทางอากาศในสงครามโลกครั้งที่สองเสียอีก

เรื่องไม้กั้นทางหลวงกับทางรถไฟนี้ก็ปรากฏว่า เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2513 รถ
 ยนตร์โดยสารพิเศษของบริษัท ทอมป์สันรับทหารอเมริกันจะไปขึ้นเครื่องบินที่สนามบินคอนเมือง
 ไควิ่งประสานงากับขบวนรถไฟขบวนหนึ่งที่วิ่งเข้ากรุงเทพฯอย่างจ้ง เป็นผลให้รถยนต์คันนี้พุ่งไป

32. หนังสือพิมพ์ เดลินิวส์ ฉบับวันที่ 1 กรกฎาคม 2513, หน้า 1

หนึ่งแถบ ตกลงไปยังทางทหารอเมริกันเสียชีวิตทันที 8 คนพร้อมกับคนไทยอีก 1 คน แต่ไม่บันทึก
ทางตัดกัน ระหว่างทางรถไฟกับทางตอนใต้ไม่เกิดขึ้นอย่างใด ตามทางการสอบสวนของตำรวจทอง
ที่ปรากฏว่าคนขับประมาณนี้ก็จะแซงตัดหน้าไปพบ ในที่สุดก็เป็นแบบเดียวกับเหตุการณ์ที่เกิดใน
จังหวัดราชบุรี³³.

เรื่องการแข่งรถในทางโค้งและความประมาทของคนขับนี้ ใ้ก่อเหตุสยดสยองขึ้น
เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม 2513 ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 131 - 132 ถนนสุขุมวิท ที่ตำบลทุ่งสุธา
อำเภอศรีราชา บลบุรี เมื่อรถยนตร์โดยสารเข้าพิเศษของเจ้าหน้าที่ธนาคารกรุงไทยได้เข้าไป
ทอดกฐินที่วัดกลาง บ้านกล้า จังหวัดระยอง ได้วิ่งมาถึงทางโค้งบนสะพานแห่งหนึ่งก็ประสานงา
กับรถบรรทุกสิบล้อ หมายเลข ร.บ.04557 ซึ่งเป็นรถของบริษัทเสริมสุข บรรทุกมันเส้น วิ่งเข้า
กรุงเทพฯ ยังผลให้โดยสารถูกเหวี่ยงกระเด็นไปคนละทิศคนละทาง บ้างก็คอขาด แขนขาขาด
กลิ้งควาเลื้อยคลั่งไปทั่วบริเวณสะพาน มีคนตายทันที 28 คน³⁴ (ตามภาพผนวกที่ 36) คน
ขับรถบรรทุกสิบล้อหลบหนีได้ตามเคย ตามทางสอบสวนได้ความว่า ผู้ขับรถทั้งสองฝ่ายประมาท ไม่
ชลดลความเร็ว เพราะเป็นทางโค้ง สะพานก็แคบและเป็นที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด ตำรวจทาง
หลวงคอยตรวจตราเสมอ แต่ก็เป็นการเพียงบันเทาเหตุการณ์และแก้ปัญหาเฉพาะหน้าลงเท่านั้น
หากทางการไม่ตัดทางให้ตรงหรือขยายสะพานให้กว้าง เหตุเศร้าสลดใจก็จะอุบัติขึ้นอีก

นอกจากนั้นแล้วยังมีเหตุที่เศร้าสลดใจอีก เมื่อรถบรรทุกน้ำมันชนกับรถไฟขบวน
ทำให้สองสามีภรรยาถูกกรอกไฟเผาทั้งเป็น เหตุเกิดบนสะพาน ที่ตำบลหินกอง อำเภอหนองแ
สระบุรี เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2513 และก็เช่นเดียวกันกับขนส่งจังหวัดลพบุรีกับภรรยาก็พบจุดจบ
คล้ายๆกันเมื่อรถบรรทุกน้ำมันคันหนึ่งชนท้าย บนถนนมิตรภาพ สุกที่ประชาชนจะช่วยชีวิตออกมาได้
ได้แต่ยืนมองด้วยความสังเวชใจ (ตามภาพผนวกที่ 37)

33. หนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 12 กันยายน 2513, หน้า 1

34. หนังสือพิมพ์ ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 24 ตุลาคม 2513, หน้า 1

35. หนังสือพิมพ์ เดลินิวส์ ฉบับวันที่ 27 ตุลาคม 2513, หน้า 1

8. ปัญหาทางสังคมและปัญหาพิเศษสำหรับตำรวจ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับประเทศนั้น จำเป็นจะต้องแสดงออกถึงความรับผิดชอบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเท่าที่ควร ไม่ว่าเขาเหล่านั้นจะเป็นคนในเมืองหลวงหรือชนบท ตำรวจมักจะเป็นฝ่ายที่ประชาชนให้ความเกลียดชังมากกว่าที่จะให้การสนับสนุน ไม่ว่าตำรวจจะกระทำความผิดสักปานใด เพราะถือว่าเป็นหน้าที่ต้องกระทำอยู่แล้ว เป็นเช่นนี้ทุกประเทศ ไม่ว่าประเทศนั้นจะค่อนข่มนาหรือเจริญแล้วก็ตาม ทั้งนี้ก็เพราะตำรวจได้จับกุมผู้กระทำผิดในบางครั้งการปฏิบัติของตำรวจอาจบกพร่องหรือหย่อนยานในเรื่องระเบียบวินัยสมรรถภาพไปบ้างหรือบางครั้งอาจเป็นไปในทางไม่สุจริต การที่ตำรวจจับกุมไปคนหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นผู้ร้ายสำคัญสักปานใด ผู้ที่ไม่เป็นมิตรกับตำรวจก็คือ บิดามารคาคู่พี่น้องญาติหรือมิตรที่สนิท เท่ากับว่าตำรวจสร้างคนที่ไม่ชอบขึ้นอีกหลายสิบคน นานๆครั้งจึงจะพบว่าสื่อสารมวลชนได้ชมการปฏิบัติงานของตำรวจสักครั้งหนึ่ง เรื่องอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น รถชนคนใบ้ทางม้าลาย หรืออุบัติเหตุตายครั้งละหลายๆ สื่อสารมวลชนก็ยังให้ความเป็นธรรมแก่กิจการตำรวจ โดยกล่าวว่า เป็นปัญหานอกเหนืออำนาจของตำรวจ รถยนต์ที่รับนักทัศนจำรตามโรงแรมชั้นหนึ่งที่ยาวเกินกว่ากฎหมายรถยนต์กำหนด ก็เป็นเรื่องของกระทรวงคมนาคมอนุญาตให้ทำ หรือทางม้าลายที่ลบบเลือน ทั้งไม่มีเครื่องหมายแสดงแจ้งให้ "เดิน" หรือ "ห้ามเดิน" ก็ไม่มีโดยชัดแจ้งเหมือนในต่างประเทศ ทางม้าลายของประเทศไทยจึงคล้ายกับว่า เป็นการเชื่อเชิญให้คนลงมาเดินทางไปสู่ความตาย เพราะเป็นการยากที่รถยนต์กำลังวิ่งเร็วจะหยุดได้ทันที ประชาชนบางคนก็เดินบนทางม้าลายก็เดินเหมือนกับว่าเดินชมถนนไม่กลายเป็น "โลกส่วนตัว" ของเขาไป บางคนก็เคยชินกับความมักง่ายสะกดกหมาย ซึ่งยากที่จะแก้ไขเมื่อเกิดเหตุ เพราะไม่เคยถูกอบรมสั่งสอนมาก่อน ยิ่งไปกว่านั้นเมื่อรถยนต์ชนคนในทางม้าลาย ส่วนมากคนขับจะค้อมหลบหนีไปก่อน เนื่องจากกฎหมายจราจรให้ความคุ้มครองคนเดินเท้า³⁶ เมื่อคดีถึงตำรวจไม่ว่าคนขับจะชี้แจงแถลงว่าตนถูกสักปานใด ก็ยากที่จะพ้นคดีไปได้ จึงมีก่นกล่าวกันว่า ทางม้าลายของประเทศไทยเป็น "แดนมรณะ" มากกว่า ที่จะเดินอย่างปลอดภัย

36. พระราชบัญญัติจราจรทางบก(ฉบับที่ 4) พ.ศ.2508 ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม 88
ตอนที่ 53, หน้า 478

เมื่อต้นปี พ.ศ. 2514 ได้เกิดอุบัติเหตุอย่างใหญ่หลวงเมื่อรถขนส่งชนกันเองมี
คนโดยสารตายถึง 32 คน ต้องล่าเสียงผู้บาดเจ็บอีกหลายสิบคนแยกย้ายกันไปรักษาตามโรง
พยาบาลถึง 3 จังหวัด เหตุนี้เกิดขึ้นเพราะรถประจำทางของบริษัทขนส่ง จำกัดชนกันเองที่เส้น
ทางสายคึกใหม่ จังหวัดปราจีนบุรี นักหนังสือพิมพ์ได้ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม(พล
อากาศเอกทวี จุลทรัพย์) ว่ามีความรู้สึกอย่างไรบ้างเพราะในขณะนี้ปรากฏว่ารถยนต์โดย
สารประจำทางที่อยู่ในความรับผิดชอบได้ก่อเหตุสยของชีวิตมาหลายราย รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคมให้ความเห็นว่า สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของคนขับ สภาพรถบก
พร่อง ถนนไม่ดี และถ้าเป็นรถร่วมของเอกชนที่มาแล่นในนามของบริษัทขนส่ง จำกัด อันเป็นรัฐ
วิสาหกิจของกระทรวงคมนาคม ถ้าผิดก็จะไล่ออกไป นักหนังสือพิมพ์เห็นว่าคำพูดแบบที่เป็นการ
บิดสะให้พินหน้ำบ้านอย่างขอไปที เช่นเดียวกับได้พูดมาหลายครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ไม่ได้แสดง
อะไรใหม่ทางกระทรวงคมนาคมจะแสวงหามาตรการ เพื่อป้องกันการตายหมู่จากรถเมดได้
อย่างไร บรรดาการร่วมเอกชนในบริษัทขนส่งนั้นเองที่เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุบนทางหลวงอันน่า
สลดใจเป็นส่วนใหญ่ น่าจะจัดการ เกี่ยวกับรถร่วมนี้ได้แล้วแทนที่จะเรียกเก็บเงินจากรถร่วมเพื่อ
เข้าบริษัทโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชน 37.

นอกจากนี้ยังมีปัญหาพิเศษสำหรับตำรวจอีกคือบรรดาบรรดรถบรรทุกส่วนบุคคลและ
สาธารณะทั้งในกรุงเทพฯและต่างจังหวัดที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารอยู่นั้น เป็นการทับเส้นทางของรถ
ยนต์ประจำทางที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง เป็นการก่อให้เกิดปัญหาทั้งด้านเศรษฐกิจ
การเมืองและอาชญากรรมเข้ามาแทรกแซง เฉพาะในพระนครและธนบุรีนั้นมีรถบรรทุกเล็กประ
มาณ 12,128 คัน แยกออกเป็นรถบรรทุกสาธารณะป้ายเหลือง 1,187 คัน และรถบรรทุกส่วนบุคคล
ป้ายดำ 10,941 คัน รถคันหนึ่งสามารถบรรทุกทุกคนได้ 10-20 คน เก็บค่าโดยสารเป็นราย
คนละ 50 สตางค์ วิ่งตามตรอก ซอย ต่างๆในพระนครและธนบุรีมีทั้งหมด 64 แห่ง ซึ่งผู้

37. หนังสือพิมพ์ สยามรัฐ ฉบับวัน 15 กุมภาพันธ์ 2514 , หน้า 8 .

38. หนังสือพิมพ์ สยามรัฐ ฉบับวัน 12 พฤศจิกายน 2513 , หน้า 1 .

รักษาการในตำแหน่งอธิบดีกรมการขนส่งทางบกจนต้องการให้รถเมล์เล็กเหล่านี้ร่วมกันเป็นบริษัทจำกัดแบ่งเขตสัมปทานออกตามเขตของตำรวจนครบาลเป็นเหนือ ใต้ และธนบุรี แต่ละบริษัทใช้สีของรถแตกต่างกัน เจ้าของและผู้เช่าต่างก็มีหุ้นคนละหนึ่งหุ้นเท่ากัน ต่อมาปรากฏว่าบรรการรถเมล์เล็กเหล่านี้ยินยอมรวมตัวกันเป็นบริษัทจำกัด เนื่องจากมีผู้สูญเสียผลประโยชน์และเป็นผู้มีอิทธิพลหนุนหลังอยู่ เพราะเท่าที่ทำมาหากินอยู่ทุกวันนี้ก็ไม่ได้เดือดร้อนอย่างใด ทางกรมการขนส่งทางบกจึงได้แจ้งให้ตำรวจนครบาลทำการจับกุมบรรการรถเมล์เล็กที่ไม่ยอมเข้าร่วมเป็นบริษัทในข้อหาว่า ทรยศทรวิ้งรับส่งผู้โดยสารทับ เส้นทางสัมปทานของรถยนต์ประจำทางซึ่งเป็นการผิดกฎหมาย

เรื่องรถเมล์เล็กนี้จึงว่าเป็นรถที่ผิดกฎหมายเพราะเป็นการนำรถยนต์มาใช้ผิดประเภททั้งเป็นการละเมิดสิทธิของรถยนต์ประจำทางที่ได้รับสัมปทาน แต่เมื่อตำรวจไม่ว่าจะเป็นการตำรวจนครบาล ตำรวจภูธร ตำรวจทางหลวง หรือตำรวจจราจร เข้าดำเนินการจับกุมครั้งใดแล้วผู้ที่สูญเสียประโยชน์ทั้งนายทุนและผู้ประกอบการหาเลี้ยงชีพประชาชนก็เดือดร้อนมีปฏิกริยาขึ้นทันทีพากันเดินขบวนมาร้องทุกข์ต่อนายกรัฐมนตรีขอถอนตน ในบางครั้งนักการเมืองก็เข้าคุกเหล่านี้หาเสียงทำคะแนนให้กับตนเองก็มีจึงนับว่าเป็นปัญหาพิเศษสำหรับตำรวจไป

นอกจากนั้นแล้วยังมีปัญหาพิเศษมาให้ตำรวจจราจรอีกคือเรื่องการจัดรถยนต์ที่ตามถนนหนทางต่างๆ เนื้อที่ของถนนในเมืองหลวงที่ใช้เป็นผิวการจราจรก็มีอยู่อย่างจำกัดอยู่แล้วก็จะมีผู้เห็นแก่ตนใช้เนื้อที่นั้นจอดรถโดยผิดกฎหมายบางครั้งก็เป็นรถของทางราชการผู้มีตำแหน่งหน้าที่การงานในวงราชการหรือผู้มีอิทธิพลตำรวจจราจร เกรงครึกไปก็เท่ากับหาถียมใส่ตนเอง ตามหน้าสถานีที่อาบอบนวด ร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม แม้จะมีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดก็ไม่เกิดความศักดิ์สิทธิ์แต่ประการใด โรงแรมโรงพยาบาลต่างๆ ที่สร้างขึ้นมากี่ในผู้จะกำนังถึงสถานที่จอดรถเท่าใดนัก เทศบาลจึงได้คำริใช้มีเตอร์จอดรถตามถนนต่างๆ แต่ก่อนที่จะดำเนินการในเรื่องนี้ไม่ได้มีประชาชนและสื่อสารมวลชนคัดค้านเพราะจะมีปัญหาต่างๆ ตามมา จะทำให้จอดรถก็ควางการจราจร ตำรวจจราจรจะต้องคอยตรวจตราดูว่ารถยนต์

คั่นใจที่จอกเลยกำหนดเวลาต้องออกไปสิ่งซึ่งก็ไม่มีผลในทางปฏิบัติเท่าใด ในบางรายก็ใช้สิ่งอื่น
หยอกแทนหรือพูดทำให้เครื่องเสีย บางทีผู้ที่ยกเงินลงไปแล้ว เครื่องไม่ทำงานก็เกิดครุ่น
ถึงตำราจรรยาจรต้องคอยดูแล บางครั้งก็มีการลักขโมยเงินในมิเตอร์ไปตำราจต้องจับกุมตัวไป
ฟ้องร้องอีก นับเป็นปัญหาพิเศษอีกอย่างหนึ่งสำหรับตำราจ

9. การประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม

การชดเชยรถยนต์ในต่างประเทศนั้นการชดเชยรถยนต์คั่นใจไม่มีประกันภัยเพื่อบุคคลที่
สามถือเป็นความผิดต่อสาธารณชนมีโทษสถานหนักยิ่งกว่าการชดเชยรถยนต์ไม่มีใบอนุญาตเสียอีก
การที่ต้องให้รถยนต์ทุกคันมีประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามตามหลักสากลมีวัตถุประสงค์คือ

- (1) เพื่อส่งเสริมสวัสดิการของประชาชนในค่านชีวิตและทรัพย์สินจากภัยที่จะ
เกิดจากเจ้าของหรือผู้ขับขี่รถยนต์พาหนะ
- (2) เพื่อส่งเสริมสวัสดิภาพของประชาชนโดยใช้ระบบเงินค่าประกัน เพื่อเป็น
การบังคับ เพื่อแก้ไขมารยาทของผู้ขับขี่รถยนต์พาหนะ ทั้งนี้จะต้องร่วมกับระบบของตำรวจใน
การควบคุมและตรวจตรา

ขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายบังคับเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เมื่อเกิดอุบัติเหตุ
เหตุร้ายก็ต้องการฟ้องร้องยังศาลเพื่อให้ค่าเสียหาย ค่าทดแทน ค่าละเมิด และกั
นก็จะหนีเรื่อง"นายจ้าง"กับ"ลูกจ้าง"ไปไม่พ้น บางครั้งอาจจะต้องสู้คดีกันถึงสามศาลจึงจะได้
เงินมาเป็นค่าใช้จ่าย บางคดีชนะกันแล้วยังได้เงินมาไม่พอกับค่าทนายว่าความให้เสียอีก

เรื่องพระราชบัญญัติประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามนี้ ได้เคยมีผู้ที่เสนอรัฐบาลให้กำ
เนินการมากกว่า 10 ปีแล้ว แต่ปรากฏว่ามีเสียงคัดค้านไม่เห็นด้วยเพราะจะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์
มีความประมาทยิ่งขึ้น ซึ่งกัคัดค้านนี้ก็เช่นเดียวกับกนในยุโรปเมื่อสมัย 200 ปีที่กัคัดค้าน
กฎหมายของเขาเช่นกัน ผลที่สุดกฎหมายฉบับนั้นของประเทศไทยก็เป็นอันพับไป แต่กัปรากฏว่า
ส่วนราชการเจ้าของเรื่องเดิมหาใจห่อหุ้ม ต่อมาอีก 3 - 4 ปีเสนอกลับขึ้นไปใหม่และในที
สุดคณะรัฐมนตรีรับหลักการ และในร่างกฎหมายนั้นกำหนดให้เจ้าของรถยนต์กระทำเป็น 3 วิธีคือ

- 1) ประกันภัยรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัย (คือ ให้เอกชนดำเนินการ)
- 2) วางหลักทรัพย์ไว้กับนายทะเบียนยานพาหนะ (คือ ให้ทางราชการดำเนินการ)
- 3) ขอประกันตนเองก่อนนายทะเบียนยานพาหนะ (คือ ให้ทางราชการดำเนินการ)

เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า วิธีการใดที่ให้ทางราชการดำเนินการแล้วมักจะล่าช้ากว่าเอกชน ทั้งจะเป็นการเพิ่มภาระให้แก่เจ้าหน้าที่ ต้องเพิ่มจำนวนข้าราชการ และข้อที่ต้องพิจารณาก็คือยังไม่เป็นมาตรการอย่างไรที่จะควบคุมมรดกของคนขับรถยนต์ให้ได้ดี เพราะนายทะเบียนไม่มีอำนาจจะขึ้นเบี้ยประกันกับคนขับรถได้ ในที่สุดก็จะประทุพตฺกนในทางไม่ดี ไม่มีมรดกในการขับรถ ทุกวันนี้จะพบเสมอว่ารถเพียงเฉี่ยวหรือเสียดสีกันเล็กน้อยเสียเงินก็ประมาณ 30 - 40 บาทก็ไม่ยอมแยกรถออกจากกัน ทำให้การจราจรติดกันเป็นแถวยาวเหยียด ถ้ากระทำตามแบบที่กล่าวฝ่ายหนึ่งเอาประกันกับบริษัทประกันภัย อีกฝ่ายวางเงินประกันไว้กับนายทะเบียน เวลาตกงกันลงจะหาทางยุติไต่ถาม ประชาชนทั่วไปก็จะเดือดร้อน ฝ่ายบริหารน่าจะได้มีการตัดสินใจอย่างใดอย่างหนึ่งไปเสีย เพราะภัยที่กำลังคุกคามสวัสดิภาพของประชาชนบนถนนหลวงนั้น ไม่ใช่การรอลอย กิ่งปรากฏภาพล่อว่า" รอก่อนนะ เสียมา..." (ตามภาพยนตร์ตอนที่ 38)

คณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติประกันภัยรถยนต์ เพื่อบุคคลที่สามเสร็จแล้ว พร้อมกับตั้งข้อสังเกตเสนอคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2513 ว่า หลักการตามกฎหมายบังคับกับเจ้าของรถยนต์ทุกคนให้ไว้ค่าตอบแทนเป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นรวมทั้งค่าทดแทนในกรณีที่ต้องรับผิดชอบ และการที่ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเด็ดขาด ที่จะสั่งเจ้าของหรือบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายขั้นต้น และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นไม่เกิน 5,000 บาท เป็นการกระหนกระเพื่อมต่อเสรีภาพในทรัพย์สินของบุคคล จึงเกิดปัญหาว่า สมควรมีมาตรการยกเว้นให้เจ้าของรถยนต์หรือบริษัทประกันภัย มีสิทธิปฏิเสธค่าเสียหายของพนักงานสอบสวนหรือไม่ ในกรณีที่พนักงานสอบสวนหาตัวผู้ก่อเหตุไม่ได้ รัฐบาลจะรับเป็นการช่วยเหลือผู้ประสบภัยเสียเองจะได้อะไรหรือไม่ เพื่อให้ผู้ได้รับบาดเจ็บได้รับค่าเสียหายเสมอไป ข้อสังเกตของคณะกรรมการ คณะรัฐมนตรีส่งกระทรวงมหาดไทยพิจารณาร่วมด้วยส่วนราชการที่เกี่ยวข้องต่อไป 40.

40. มยุร วิเศษกุล, คร., การประกันภัยบนถนนหลวง, หนังสือพิมพ์ สยามรัฐ ฉบับวันที่ 7 พฤษภาคม 2513, หน้า 7

สรุป

ในการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับการลักขโมยรถยนต์ หรือ มอเตอร์ไซด์ที่เหตุเกิดมาหลวงนั้น ฝ่ายตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบในการเกิดขึ้นมาแล้ว นำมาวิจัยแก้ไข หาทางขจัดให้ถอยลงไป หากฝ่ายประชาชนผู้เกิดถนน ผู้จรด ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สิน ใกล้เคียงเหลือ กิจกรรมตำรวจ เรียนรู้วิธีรักษาตนเองและทรัพย์สินให้ปลอดภัย รู้จักใช้สิทธิ์ของตนให้อยู่ในขอบเขต ยอมรับและเชื่อฟังกฎหมายของสังคม เต็มใจที่จะรับการศึกษที่ฝ่ายรัฐบาลจะให้เป็น เพื่อความปลอดภัย ในด้านการจราจร และการศึกษาที่จำเป็นจะต้องกระทำ"แบบสองทาง" จึงจะได้ผลในทางลดอุบัติเหตุ และการสูญเสียดังกล่าว การศึกษาเป็นการกระตุ้นประชาชนชาวไทยให้ตื่นตัวในการให้ความร่วมมือกับทางราชการ

บุคคลโลกก็ตามที่จะมาทำงานเกี่ยวกับการควบคุมรถยนต์ จักต้องเป็นผู้เสียสละ อดทนต่อการถูกกล่าวหาหาณาประการ ผู้เขียนอยากจะให้ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยตรง ขอมอบสภาพความจริงในเรื่องการเสื่อมโทรมของสถานการณ์ในปัจจุบัน ไม่ควรที่จะปล่อยให้บุคคลที่หลงคิดว่า มีความสามารถแต่ผู้เดียว โดยไม่ปรึกษาประชาชนและเศรษฐกิจ ของชาติเป็นเครื่องทดลอง เมื่อมีภาวะยุ่งเหยิงเกิดขึ้นครั้งใด ก็มักจะไต่คนนักบริหารชั้นสูงกล่าวว่า "เรื่องนั้นเจ้าหน้าที่กำลังพิจารณาอยู่" หรือ "ขอให้ศึกษาเรื่องนี้ก่อน" การบริหารแบบนี้เอง หนังสือพิมพ์ต่างประเทศได้ล้อเลียนว่า "แบบไม่เป็นไร" ประชาชนที่ออกคั่นรอกอยการตัดสินใจหรือการบริหารงาน เรื่องการควบคุมรถยนต์ ย่อมมีขอบเขตอันจำกัด ควรที่ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบจะต้องรีบดำเนินการตัดสินใจแก้ไขเรื่องนี้ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ตัดสินใจให้ถูกต้องกับความต้องการของส่วนรวม อย่างน้อยก็ให้ประชาชนผู้มีปัญญาได้เข้าช่วยบ้างก็ยิ่งดี หรือควรจะมีองค์การหรือคณะกรรมการขึ้นมาในระดับชาติ วิธีการควบคุมนี้จะกระทำประการใดนั้น ผู้เขียนจะได้กล่าวอีกครั้งในบทสรุปต่อไป