

## บทที่ 1

### บทนำ



#### 1.1 ที่มา และความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายการพัฒนาประเทศอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2504 เป็นต้นมา กรุงเทพมหานคร ซึ่งเมืองศูนย์กลางทางการเมืองการปกครอง การค้าภายในและระหว่างประเทศการศึกษา การคมนาคมขนส่ง และกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมอื่น ๆ เป็นจำนวนมาก ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งในด้านอาณาเขตและจำนวนประชากร ยังผลให้กรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองที่มีการเติบโตเกินขนาด หรือ Over-Urbanization ผลของการเติบโตอย่างรวดเร็วนี้เองได้สร้างสภาวะแออัดในด้านที่พักอาศัย การประกอบอาชีพ การคมนาคม สุขภาพอนามัยสวัสดิภาพและความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของคนกรุงเทพฯ อย่างมาก แสดงออกมาในรูปของปัญหาสังคมที่เรื้อรังยากแก่การแก้ไขเป็นจำนวนมาก

การศึกษาความคิดเห็นของสถาบันราชภัฏ สอนดุสิต ในหัวข้อ "ปัญหาสังคมที่คนกรุงเทพฯ คิดว่าเป็นปัญหาที่สำคัญและรัฐบาลควรเร่งแก้ไขโดยด่วน" ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ.2540 พบว่า ปัญหาจราจรเป็นปัญหาที่ได้รับคะแนนความเห็นสูงสุด ว่าเป็นปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนให้กับคนกรุงเทพฯ มากเป็นลำดับแรก และสมควรที่จะได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนจากรัฐบาล ทั้งนี้เพราะเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม สุขภาพอนามัยและสภาพจิตใจของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร และสังคมไทยโดยรวมมากที่สุด จะเห็นได้จากตัวเลขความเสียหายที่เกิดขึ้นในทางเศรษฐกิจและสังคมที่ได้จากการศึกษาของสถาบันวิจัยหลายสถาบันมีค่าสูงถึงหลายล้านบาทต่อปี ความสูญเสียที่เกิดขึ้นมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม เพราะทำให้ประเทศสูญเสียเงินเป็นจำนวนมากโดยไร้ผลตอบแทนด้วยตระหนักถึงความรุนแรงของปัญหาจราจรนี้เอง รัฐบาลหลายยุคสมัยได้พยายามกำหนดนโยบายและมาตรการเป็นจำนวนมากเพื่อคลี่คลายปัญหาดังกล่าว ปรากฏเป็นหลักฐานชัดเจนว่า รัฐบาลได้ให้ความสนใจในปัญหานี้จริงจังเมื่อ พ.ศ.2507 หรือ 2 ปีหลังจากการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 1 พ.ศ.2504 มีการจัดตั้งคณะกรรมการหลายชุดเพื่อทำการศึกษาข้อมูลและกำหนดมาตรการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาลักษณะนี้ นอกจากนั้นรัฐบาลยังได้ส่งเสริมให้มี

การศึกษาวิจัยอย่างกว้างขวางเพื่อรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน เพื่อใช้ในการแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหานั้น ทั้งในด้านเทคนิคและการบริหารจัดการ (สุพัตรา สุภาพและคณะ, 2540:5)

ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ ตามอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้เพราะ กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญในทุกด้านประกอบกับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครในอดีตที่เป็นไปอย่างไม่มีระเบียบ และไร้ทิศทาง เมื่อมีการนำข้อบังคับการวางผังเมืองในกรุงเทพมหานครมาใช้ จึงเป็นสิ่งที่ยากในทางปฏิบัติและก่อให้เกิดปัญหาการขาดแคลนระบบพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เกือบทุกประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงข่ายถนน ซึ่งมีไม่เพียงพอต่อความต้องการและไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ นอกจากนี้การที่กรุงเทพมหานครขาดระบบการขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนความล่าช้าในการดำเนินการตามโครงการแก้ไขปัญหการจราจรที่สำคัญ ๆ การขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ล้วนส่งผลให้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเขตปริมณฑลเลวร้ายมากขึ้น นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุและการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ยังเป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นอีกด้วย

จากสภาพการจราจรที่คับคั่งในเขตกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ได้สร้างความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สังคมจิตวิทยา คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ พบว่า ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครได้สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณปีละ 40,000 ล้านบาท และหากรัฐบาลไม่เร่งรัดการดำเนินการให้ทันกับความต้องการในการเดินทางของประชาชนในปี 2544 แล้ว จะเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นปีละกว่า 100,000 ล้านบาท

นอกจากความสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้ว ปัญหาการจราจรยังก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน อันเป็นผลมาจากการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ และก่อให้เกิดสภาพมลภาวะที่เป็นพิษ ได้แก่ สภาพมลภาวะทางอากาศ หรือเสียงที่ดังเกินระดับปกติ สิ่งเหล่านี้ได้ทำลายคุณภาพชีวิตของประชาชนและสิ่งแวดล้อมในกรุงเทพมหานครไม่น้อย อีกทั้งยังสร้างความอ่อนเพลียทั้งทางร่างกายและจิตใจ เมื่อต้องแออัดอยู่ในรถหรือบนถนนเป็นเวลานาน ๆ จึงเกิดสภาพการแย่งชิงเบียดเสียดเพื่อหนีสภาพแออัดและเพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็ว ทำให้ผู้ขับขี่รถเป็นจำนวนมากพยายามฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยงกฎจราจรต่างๆ อยู่เสมอ (สำนักคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2537 : 1)

การแก้ไขปัญหารถจราจรโดยทั่วไป กำหนดมาตรการตามหลักสากลของการบริหารงานจราจร 3 ประการ ได้แก่ การวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) การให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจร (Traffic Education) และการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ทั้งนี้ เพื่อให้การจราจรเป็นไปอย่างปลอดภัย ประหยัด รวดเร็ว โดยดำเนินมาตรการทั้ง 3 ไปพร้อมกันอย่างครบวงจร กล่าวคือ

### 1. การวิศวกรรมจราจร

เป็นการใช้วิทยาการต่าง ๆ เข้ามาช่วยในการออกแบบผังเมือง การก่อสร้างถนน การติดตั้งดูแลรักษาอุปกรณ์เครื่องหมายจราจรตามท้องถนน รวมทั้งปรับปรุงการใช้รถใช้ถนนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิภาพ เพื่อลดความถี่และความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร ลดความหนาแน่นของการจราจร และอำนวยความสะดวกในการสัญจรบนท้องถนน

### 2. การให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจร

เป็นการให้การศึกษา ให้ความรู้ด้านกฎหมาย ระเบียบวิธีปฏิบัติแก่ประชาชน ในฐานะผู้ใช้รถใช้ถนน การประชาสัมพันธ์สร้างความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงปัญหารถจราจร เพื่อให้เกิดสำนึก และร่วมสนับสนุนหรือรณรงค์เพื่อแก้ปัญหา ในอันที่จะพัฒนาอุปนิสัยของประชาชนให้เกิดวินัย และร่วมกันรักษาความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนนต่อไป

### 3. การบังคับใช้กฎหมาย

เป็นการรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในลักษณะของการป้องกันการกระทำความผิด รวมทั้งการใช้มาตรการทางกฎหมาย เช่น การปรับ การจับกุม การดำเนินคดี เพื่อยับยั้งและปราบปรามการกระทำความผิด (สำนักคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก 2537 : 14)

การแก้ไขปัญหารถจราจรที่เกิดจากสาเหตุที่สะสมและมีความสัมพันธ์กันมาเป็นเวลานาน เกินกว่าจะแก้ไขได้ภายในระยะเวลาอันสั้นนี้ จำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องมีการดำเนินการในทุกด้านไปพร้อมกันโดยวางพื้นฐานการแก้ไขปัญหารถจราจรอย่างเป็นระบบ ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการในระยะเร่งด่วน การวางนโยบายและแผนในระยะเวลาและระยะยาว ตามนโยบาย "การขนส่งคนมากกว่าการขนส่งรถ" โดยการสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สัมพันธ์กัน ระบบโครงข่ายถนนและทางด่วน การพัฒนาระบบควบคุมและจัดการจราจรที่มีประสิทธิภาพสูง การให้การศึกษาตลอดจนการปรับปรุงกฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ในสภาพของการจรรยาที่ติดขัด และผู้ใช้รถใช้ถนนขาดระเบียบวินัยเป็นอย่างมากนั้นการดำเนินการกวดขันด้านวินัย และการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ นับเป็นมาตรการ สำคัญประการหนึ่งในการช่วยแก้ไขปัญหการจราจร ดังที่สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้กำหนดกรอบนโยบายการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในเรื่องนี้ไว้ว่า "บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดและเสมอภาค และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับสภาพการณ์พัฒนาประเทศรวมทั้งเสริมสร้างวินัย และจริยธรรมจราจรให้กว้างขวางยิ่งขึ้น" ทั้งนี้เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้กำหนดแผนงาน และโครงการให้เป็นไปตามแนวนโยบายดังกล่าว และสนองตอบต่อนโยบายการแก้ไขปัญหการจราจรของรัฐ ได้อย่างที่สุด (สำนักคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2537 : 16)

กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการจราจรนั้น ได้มีการตราออกเป็นพระราชบัญญัติ และกฎหมายลำดับรองต่าง ๆ เพื่อควบคุมบังคับบุคคลได้แก่ผู้ขับขี่ ผู้ประกอบการ และคนเดินเท้าตลอดจนบังคับตัวรถที่ใช้วิ่งบนทาง ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและขนส่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชน ในการนี้กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษทางอาญาไว้สำหรับผู้ฝ่าฝืนเพื่อให้เกิดผลในการบังคับยิ่งขึ้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่สำคัญได้แก่

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2523, (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2530, (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535, (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2537 และ (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2537

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

4. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งหลายเหล่านี้ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม มีการออกกฎกระทรวง ข้อกำหนด คำสั่ง และประกาศต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบังคับให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวกและปลอดภัย โดยมีเจ้าพนักงานของหน่วยงานของรัฐได้แก่

กรมตำรวจกรมการขนส่งทางบก เป็นผู้รักษากฎหมาย และบังคับใช้ให้เป็นไปตามเจตนาของกฎหมายนั้น ๆ

เนื่องจากกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน มีลักษณะเป็นข้อห้าม สังคมบางส่วนจึงมักถือว่าการทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ใคร ๆ ก็อาจจะกระทำความผิดได้ ไม่ถือว่าเป็นความผิดที่รุนแรง อีกทั้งยังไม่ถือเป็นการประกอบอาชญากรรม ดังนั้น การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักจะถูกละเลย และมีการละเมิด ซึ่งจะเห็นได้โดยทั่วไปเกือบทุกหนทุกแห่ง เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถซ้อนคัน ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร คนเดินถนนไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย เป็นต้น (มณฑลเทศาภิบาล บุนนาค, 2538 : 19)

จากสถิติของกองบังคับการตำรวจจราจร แสดงผลการจับกุม และการมารายงานตัวของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2530-2540 ปรากฏตามตารางที่ 1.1 ดังนี้

ตารางที่ 1.1 สถิติการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานครระหว่างปี 2530-2540

ปีพ.ศ. (เลข)	เบิกโบส่ง	จับกุม		รวม (ราย)	มารายงานตัว		รวม (ราย)	คิดเป็นร้อยละ	
		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว		พบตัว	ไม่พบตัว
2530	6,010	81,140	65,298	164,438	10,027	-	10,027	12.35	-
2531	8,695	108,193	95,089	203,282	45,244	-	45,244	41.81	-
2532	13,685	191,600	127,504	319,104	90,092	-	90,092	47.02	-
2533	16,315	373,921	28,928	392,849	152,639	11,836	164,475	40.82	40.91
2534	21,050	469,301	25,976	495,277	270,681	26,219	296,900	57.67	100%
2535	24,260	375,417	15,232	390,649	198,823	73,009	271,832	52.96	100%
2536	20,235	363,067	42,655	405,722	196,920	62,780	259,700	54.23	100%
2537	1,498	218,187	47,147	265,334	115,649	41,690	157,339	53.00	88.42
2538	13,814	167,920	31,607	199,527	118,542	21,334	139,876	70.59	67.49
2539	29,810	302,358	288,963	591,321	199,520	187,356	386,876	69.30	64.84
2540	23,280	225,273	75,611	300,884	130,429	43,450	173,879	57.89	57.46

ที่มา : งานที่ 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร

ตารางที่ 1.2 แสดงสถิติร้อยละของผู้ถูกจับกุม (พบตัวและไม่พบตัว) กับการมารายงานตัวเพื่อ  
ทำการเปรียบเทียบปรับ

ปี พ.ศ.	จับกุม	มารายงานตัว	คิดเป็นร้อยละ
2533	392,849	164,475	41.86
2534	495,277	296,900	59.94
2535	390,649	271,832	69.58
2536	405,722	259,700	64.00
2537	265,334	157,339	59.29
2538	199,527	139,876	70.10
2539	591,321	386,876	65.42
2540	300,884	173,879	57.78

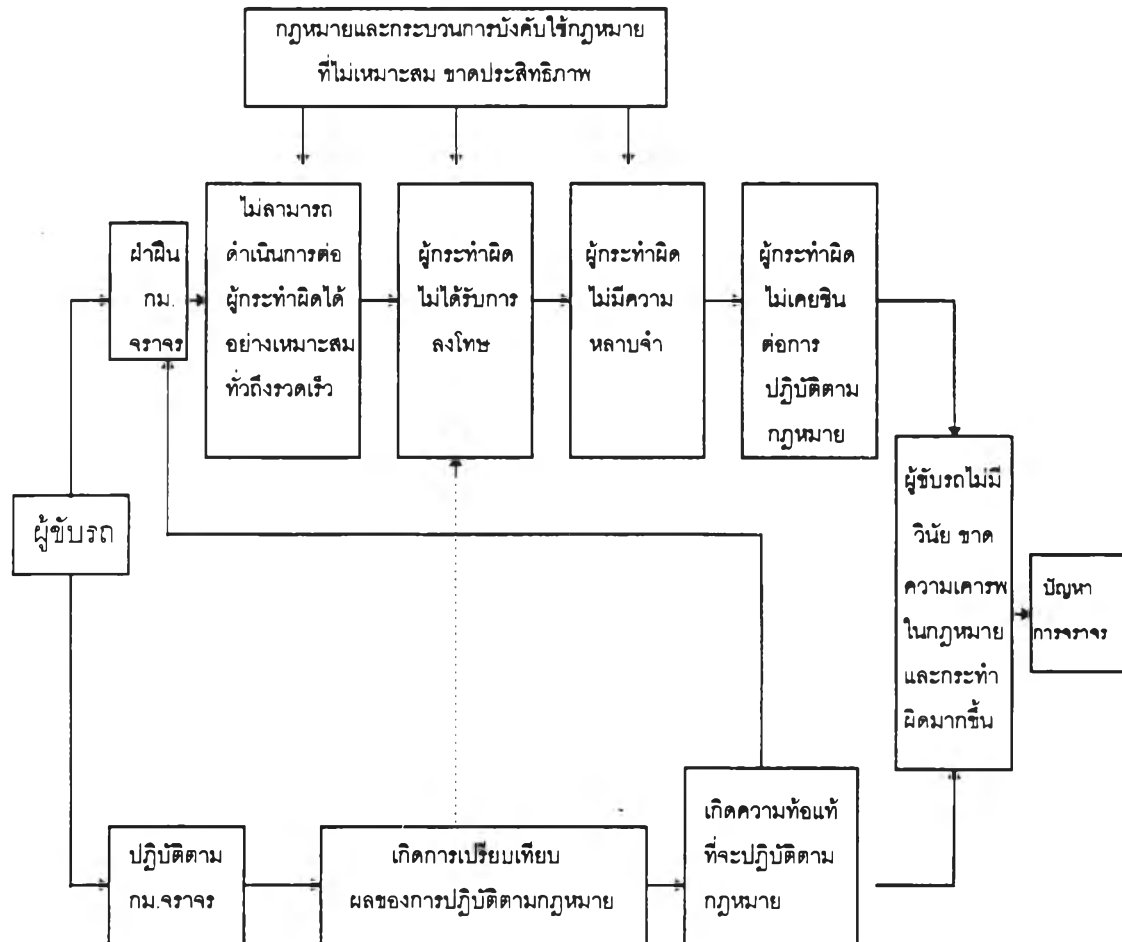
จากสถิติข้างต้นเห็นได้ว่า ในแต่ละปีมีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก แต่มีผู้มารายงานตัวไม่เกินร้อยละ 71 จะเห็นได้ว่ามีผู้ไม่มารายงานตัวคิดเป็นร้อยละ 30 ขึ้นไป ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่มากและในบางปี มีผู้ไม่มารายงานตัวคิดเป็นร้อยละสูงมากทีเดียว นั้นย่อมแสดงถึงไม่เคารพกฎหมายและกติกาสังคม การที่ผู้กระทำความผิดบางรายไม่มารายงานตัว หลีกเลี่ยงการลงโทษ หรือการไม่ได้รับการลงโทษนั้น จะทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เข็ดหลาบ หลาบจำ ไม่เกรงกลัวกระบวนการบังคับใช้กฎหมาย และอาจเป็นเหตุให้ผู้อื่นกระทำความผิดมากขึ้น และจะส่งผลถึงการจราจรเป็นลำดับต่อมา

จากสภาพการจราจร และขนส่งที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน ทำให้ บทบัญญัติตลอดจนบทลงโทษ และวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดดังกล่าว ขาดความเหมาะสม และเกิดผลในการยับยั้งอย่างที่สุด เพราะความผิดบางฐานความผิดที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคมอย่างรุนแรง กฎหมายในปัจจุบันยังกำหนดวิธีดำเนินการ และการลงโทษ ในลักษณะเดียวกับความผิดจราจรเล็กน้อยอยู่ เช่น ความผิดเกี่ยวกับการขับรถที่ก่อให้เกิดเสียงดังหรือควันดำเกินมาตรฐานการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การทำสิ่งของที่บรรทุกตกหล่นบนทาง การขับรถเร็วเกินกำหนด ความผิดเหล่านี้ล้วนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากร้ายแรง การจราจรติดขัด และเกิดผลเสียต่อสังคมอย่างรุนแรงได้ จึงควรพิจารณากำหนดความผิดดังกล่าวให้เป็นความผิดที่ศาลได้ใช้ดุลพินิจในการพิจารณาพิพากษา และกำหนดบทลงโทษให้เหมาะสม

จากสภาพความไม่เหมาะสมของบทลงโทษ และวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดดังกล่าวทำให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นจำนวนมาก ยังผลให้เกิดอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง นอกจากนี้การที่กระบวนการบังคับใช้กฎหมายขาดประสิทธิภาพ ย่อมทำให้ผู้กระทำความผิดเคยชินต่อการกระทำความผิด และกระทำความผิดมากขึ้น ส่วนผู้ปฏิบัติตามกฎหมายอาจเกิดความท้อแท้ที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย และกระทำความผิดได้ เมื่อมีการกระทำความผิดมากขึ้น ย่อมทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นไปด้วย (มณฑลทัศน์ บุญนาค, 2538 : 20) ดังที่อธิบายไว้ตามแผนภูมิที่ 1.1 ดังนี้

### แผนภูมิที่ 1.1

ผลของการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพต่อการเกิดปัญหาจราจร





จึงควรทบทวนมาตรการทางกฎหมาย ของกฎหมายจราจรในปัจจุบัน ว่ามีสภาพบังคับให้เกิดผลตามเจตนารมณ์แห่งบทบัญญัติของกฎหมายหรือไม่ และทบทวนกระบวนการบังคับใช้กฎหมายว่ามีปัญหาข้อบกพร่องหรือขัดข้องอย่างไร จวรที่จะมีการแก้ไขออกข้อกำหนด ข้อบังคับเพิ่มเติมหรือไม่และมีแนวทางใดบ้างที่จะมาช่วยเหลือสร้างการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ตลอดจนกระบวนการพิจารณาคดีจราจร ซึ่งใช้กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในศาลไทยปัจจุบันมีความเหมาะสมกับคดีความผิดตามกฎหมายจราจรหรือไม่เพียงไร ซึ่งการดำเนินการในการเสริมสร้างวินัยด้วยการเพิ่มมาตรการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นนี้ ควรดำเนินการควบคู่กันไปกับการดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาทางวิศวกรรมจราจรและการให้การศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดผลสูงสุดในการแก้ไขปัญหา (มณฑลทัศนีย์ บุญนาค, 2533 : 22)

จะเห็นได้ว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร มีปัจจัยหนึ่งที่เป็นสาเหตุของปัญหาการจราจร นั่นคือ ปัจจัยเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร และส่วนหนึ่งคือผู้รักษากฎหมาย โดยเฉพาะเจ้าพนักงานจราจร และตำรวจจราจร จากการศึกษาวิจัย พบว่าความล้มเหลวในการบังคับใช้กฎหมายจราจรจากปัจจัยดังนี้

- เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย
- กฎหมายมีสภาพบังคับใช้ทำเพราะเปิดโอกาสให้มีการตีความมากเกินไป
- การใช้อิทธิพลเพื่อแสวงหาผลประโยชน์
- ระบบบริหารจัดการขาดเอกภาพ
- การละเลยในการปฏิบัติหน้าที่
- ขาดแรงจูงใจในกลุ่มเจ้าหน้าที่
- ความบกพร่องในการใช้กฎหมาย
- การขาดอุปกรณ์และอัตรากำลังคน (สุพัตรา สุภาพและคณะ, 2540 : 33)

ดังนั้นปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร จึงเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหการจราจร หากว่าการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรมีประสิทธิภาพก็ย่อมส่งผลให้ผู้ขับขี่รถเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ไม่กล้ากระทำความผิดกฎหมาย ทำให้เกิดระเบียบวินัยในการใช้รถ ใช้ถนนก็ย่อมส่งผลต่อสภาพการจราจร ให้ดีขึ้นในส่วนหนึ่งอันเนื่องมาจากการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพนั่นเอง

กฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ขาดความสะดวก วิธีดำเนินการให้เกิดความเหมาะสม

เมื่อได้กำหนดกฎหมายและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายที่เหมาะสมแล้ว ย่อมทำให้กระบวนการยุติธรรมสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำผิดได้ดีขึ้นเกิดผลในการบังคับและยับยั้งการกระทำผิด ก่อให้เกิดวินัยในการขับรถสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดได้

เพื่อให้การบังคับใช้ตามวิธีการที่เสนอนี้บังเกิดผล ต้องมีการสนับสนุนทั้งงบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ประกอบกับการมีทัศนคติที่ดีในการเคารพกฎจราจรของประชาชน จะทำให้การดำเนินการและการบังคับใช้กฎหมายบรรลุผลในการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป (มลฑลทัศน์ บุญนาค, 2528 : 30)

## 1.2 มูลเหตุจูงใจในการศึกษา

โดยที่ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร นับวันจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น โดยในแต่ละปี มีการสูญเสียชีวิตของประชาชน ตลอดจนทรัพย์สินของรัฐและเอกชนเป็นจำนวนมาก ยิ่งไปกว่านั้น ยังก่อให้เกิดปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคมอีกด้วย การดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจร นอกจากจะดำเนินการในด้านวิศวกรรมจราจรและทำให้การศึกษาแล้ว การแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการเสริมสร้างวินัย และการบังคับใช้กฎหมายจราจรก็เป็นสิ่งที่ควรดำเนินการควบคู่กันไป

เนื่องจากในปัจจุบันมีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรเป็นจำนวนมาก และเจ้าพนักงานไม่สามารถที่จะรักษากฎหมาย หรือปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจราจรได้อย่างเต็มที่หรือให้เกิดความเป็นธรรมอย่างที่สุดได้

ผู้ศึกษาได้ทบทวนวรรณกรรมของผู้ทรงคุณวุฒิหลายท่าน ก็เกี่ยวกับการจราจร โดยเฉพาะของท่านอาจารย์ สุพัตรา สุภาพ และคณะที่ได้วิจัยพฤติกรรม และทัศนคติของผู้ใช้รถและถนน ต่อมาตรการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ทำให้ทราบทัศนคติของผู้ใช้รถและถนน แต่ในส่วนของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร ยังไม่ได้มีการวิจัยถึงตำรวจจราจร และโดยเฉพาะในส่วนของปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร

ว่า จะมีสาเหตุใดหรือปัจจัยใดที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้ หรือมีปัจจัยตัวใดที่มีผลต่อความล้มเหลวของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ในฐานะที่ผู้ศึกษาเป็นเจ้าของพนักงานจราจร มีประสบการณ์ในด้านการจราจร ทราบและเข้าใจปัญหาด้านการจราจรพอสมควร จึงอยากจะศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรดังกล่าวอย่างมาก เพื่อจะได้นำผลการศึกษานำไปปฏิบัติงานในหน้าที่ เพื่อแก้ปัญหาจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร ของผู้ได้บังคับบัญชาต่อไป

### 1.3 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร
2. เพื่อทราบถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร
3. เพื่อทราบถึงแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพ

### 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร
  2. ได้ทราบถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร
  3. ได้ทราบถึงแนวทางแก้ไขในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ให้มีประสิทธิภาพ
  4. เพื่อนำผลการศึกษาไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร
  5. เป็นการเผยแพร่ให้ประชาชนและผู้สนใจได้เห็นความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดปัญหาการจราจร
- การศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ผู้วิจัยได้ศึกษาและรวมกรอบแนวคิดในการศึกษาครั้งนี้คือ

## 1.5 ขอบเขตในการศึกษา

### ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาถึงขอบเขตเนื้อหาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของ ตำรวจจราจร

### ขอบเขตด้านประชากรและพื้นที่

ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร ระดับรองสารวัตรจราจร และตำรวจจราจร  
ชั้นประทวนในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรมตำรวจ