สำนักวิทยบริการ
28 พ.ย. 2547
สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

V384

การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8

จ่าสิบตำรวจ วรนาถ ทับมั่น

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา
ปีการศึกษา 2546

ISBN 974-373-238-1

ลิขสิทธิ์ของสถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จฯ
วัน เดือน ปี 28 พ.ย. 2547
เลขทะเบียน 00194753
เลขเรียกหนังสือ

DC

THE TRAFFICE JUDGEMENT TO TAFFICE IN METROPOLITAN POLICE BUREAU DIVIVSION 8th

POLICE SERGEANT MAJOR WORANAT TABMAN

A thesis Submitted in Partial fulfillment of the Requirements

For the Master of Arts (Social Sciences of Development)

At Rajabhat Institute Bansomdejchaopraya

Academic Year 2003

ISBN : 974-373-238-1

วิทยานิพนธ์	การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8
โดย	จ่าสิบตำรวจ วรนาถ ทับนั่น
สาขาวิชา	สังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา
อาจารย์ที่ปรึกษา	รศ.ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	ผศ.สุพิศวง ธรรมพันทา
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	พันตำรวจตรี พิทักษ์ เอียงอุบล

บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา อนุมัติให้วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ดร.สรายุทธ์ เศรษฐขจร)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์ ดร.สายหยุด จำปาทอง)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุพิศวง ธรรมพันทา)

..... กรรมการ

(พันตำรวจตรี พิทักษ์ เอียงอุบล)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ บุปผา แช่มประเสริฐ)

..... กรรมการและเลขานุการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.นันทา วิทวุฒิศักดิ์)

ลิขสิทธิ์ของสถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

วรนาถ ทับมั่น. (2546). การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร วิทยานิพนธ์ระดับมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา คณะกรรมการควบคุม : รศ.ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์ ผศ.สุพิศวง ธรรมพันทา พ.ต.ต.พิทักษ์ เอียงอุบล.

การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวัตถุ-ประสงค์ 1) เพื่อศึกษาถึงการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 2) ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 3) เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงให้การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรให้มีมาตรฐานเดียวกัน

การศึกษาครั้งนี้ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ โดยประชากรที่นำมาศึกษาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน และพลตำรวจ ประจำสถานีตำรวจนครบาล 8 จำนวน 10 สถานี ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 105 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และค่า t-test ใช้ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ผลการศึกษาพบว่า

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอัตราเงินเดือน อายุราชการ ระดับการศึกษา และฐานะทางเศรษฐกิจต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรแตกต่างกัน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ไม่แตกต่างกัน

2. ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามกับดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

3.ผลจากการศึกษาครั้งนี้ทำให้ได้แนวทางในการพัฒนาคุณภาพของตำรวจจราจรในการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรที่เหมาะสมดังนี้

3.1 การใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ต้องใช้ปัจจัยหลาย ๆ ด้านผสมผสานกัน ทั้งความรู้ ความเข้าใจกฎหมายจราจร ประสบการณ์ในการทำงานด้านการจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร รวมทั้งการใช้ปัญญา ความรู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร

3.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวนควรได้รับการฝึกอบรมกฎหมายจราจร และความรู้ด้านพฤติกรรมศาสตร์ เพื่อนำมาใช้ประกอบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ และมีมาตรฐานเดียวกัน

3.3 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรมีเวลาพักผ่อนให้เพียงพอ และควรได้รับการดูแลด้านสุขภาพ และสวัสดิการต่างๆ อย่างเหมาะสม

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ต้องปฏิบัติงานที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของตำรวจจราจร ซึ่งจะส่งผลต่อความเครียดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทำให้ไม่สามารถใช้ดุลยพินิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ควรศึกษาปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ส่งผลต่อการปฏิบัติงาน และการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

Woranat Tabman.(2003). The Traffic Judgement to Arrest Traffic in Metropolitan Police Bureau Division 8th Bangkok : Graduate School, R.I.B. Advisor committee: Assoc. Prof. Dr.Nongluksana Thepsawasdi, Asst.Prof. Supisawong Tampunta, Police Colonel Pitak Aeungaubon.

A study on "The Traffic Judgement to Arrest Traffic in Metropolitan Police Bureau Division 8th" aims to study factors effecting the traffic judgement to Arrest Traffic was an exploratory research, The population studies were traffic Polices in Metropolitan Police Bureau Division 8th (10 Police stations under Metropolitan Police Bureau division 8th) totally 105 cases. The data was analyzed by statistical method using co-valuation of Pearson and t-test at the level of significance 0.05.

The findings were:-

1. The level of the traffic judgement to arrest traffic had significance among the Groups difference in payroll rate, work experience, education and economy status but knowledge about traffic law had no significance.

2. The working experience had no relation with the traffic judgement to arrest traffic.

3. This study recommend that

3.1 The police traffic need many factors to making arrest traffic with knowledge about traffic law and traffic experience.

3.2 The police traffic need training about traffic law and behavior to making decision.

3.3 The police need relax time, good healthcare and benefit.

Recommendation for the next research

1. There should be study on health and stress that are factors effecting the Traffic judgement to arrest Traffic.

2. The should be study on traffic management that is factor effecting the traffic judgement to arrest Traffic.

ประกาศคุณูปการ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่ง จากท่านอาจารย์ รศ.ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์ ผศ.สุพิศวง ธรรมพันทา พ.ต.ต.พิทักษ์ เอียงอุบล ศ.ดร.สายหยุด จำปาทอง รศ.ดร.นันทา วิทวุฒิศักดิ์ และ ผศ.บุปผา แช่มประเสริฐ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ ข้อคิดต่าง ๆ ทำให้วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ ท่านสารวัตรจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ของกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 และคุณวิยะดา เรืองฤทธิ์ ที่ช่วยวิเคราะห์ข้อมูล พร้อมทั้ง บิดา มารดา พี่สาว และเพื่อน ๆ ทุกท่าน ที่เป็นกำลังใจและให้การสนับสนุนจนสำเร็จการศึกษา

คุณค่าและประโยชน์ที่เกิดจากวิทยานิพนธ์นี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่ บุพการี ครูอาจารย์ ข้าราชการตำรวจ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่านที่มิได้กล่าวถึงในที่นี้ด้วยความเคารพยิ่ง

จ่าสิบตำรวจ วรนาถ ทับมั่น

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย ..... ง

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ ..... จ

ประกาศคุณูปการ ..... ช

สารบัญ..... ..... ซ

สารบัญตาราง..... ญ

สารบัญแผนภาพ..... ฎ

บทที่ 1 บทนำ..... 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา..... 1

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย..... 3

สมมติฐานของการศึกษา..... 4

ขอบเขตของการวิจัย..... 4

คำนิยามศัพท์ 5

กรอบแนวคิดในการวิจัย..... 6

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ..... 8

บทที่ 2 อกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 9

แนวคิดด้านการใช้ดุลยพินิจ..... 9

แนวคิดด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม..... 15

ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย..... 18

ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมโดยสภาพแวดล้อม..... 19

ทฤษฎีทางด้านการจราจร..... 21

ทฤษฎีการรับรู้ทางพฤติกรรม..... 58

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง..... 57

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย 60

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา 60

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา 61

การเก็บรวบรวมข้อมูล 64

การวิเคราะห์ข้อมูล 64

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล 64

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล 66

ข้อมูลทั่วไป 66

ผลการทดสอบสมมติฐาน 74

ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ 79

ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร 80

บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผล 81

สรุปผลการวิจัย 82

อภิปรายผลการศึกษาวิจัย 83

ข้อเสนอแนะ 88

ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป 89

บรรณานุกรม 90

ภาคผนวก 93

หนังสือเชิญผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ 94

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถาม 95

แบบสอบถาม 96

แผนภูมิสายงานของกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 104

ประวัติผู้วิจัย 105

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	สถิติผลการจับกุมของเจ้าหน้าที่จราจรตั้งแต่ปี 2540-2545	2
2	ระยะเวลาการตัดสินใจ (PIEV) ของผู้ขับรถ.....	22
3	ขนาดกลุ่มตัวอย่าง.....	61
4	ข้อมูลทั่วไป.....	66
5	แสดงค่าระดับความคิดเห็นด้านความรู้จากประสบการณ์การทำงาน ด้าน การจราจร.....	69
6	แสดงค่าระดับความคิดเห็นด้านความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร.....	71
7	แสดงค่าระดับความคิดเห็นการใช้ดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิด กฎหมายเกี่ยวกับจราจร.....	73
8	เปรียบเทียบดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม อัตราเงินเดือน.....	74
9	เปรียบเทียบดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม อายุราชการ.....	75
10	เปรียบเทียบดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม ระดับการศึกษา.....	76
11	เปรียบเทียบดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม ฐานะทางเศรษฐกิจ.....	77
12	ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิด กฎหมายเกี่ยวกับจราจรและตัวแปรประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร.....	78
13	เปรียบเทียบดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย.....	79

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
1	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	7
2	แบบจำลองของทฤษฎีความคาดหวังจากสื่อ.....	56

บทที่ 1
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 14 ของโลกมีอายุกว่า 200 ปี มีพื้นที่ประมาณ 1,568 ตารางกิโลเมตร ประชากรที่จดทะเบียนสำมะโนประชากรมีประมาณ 5,580,380 คน และประชากรแฝงที่อาศัยอยู่แถบชานเมืองและปริมณฑลอีกประมาณ 3,325,763 คน ซึ่งรวมแล้วมีประชากรรวมประมาณ 9,006,143 คน กรุงเทพมหานครได้รับการขนานนามว่า "เมืองหลวงแห่งรถติดของโลก" สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครหนาแน่นเกือบตลอดวัน ประชากรอาศัยกันอยู่อย่างหนาแน่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง ทำให้ประชากรพากันอพยพหลั่งไหลเข้ามาอยู่ในเมืองหลวงแห่งนี้กันเป็นจำนวนมาก การเจริญเติบโตทางวัตถุและเทคโนโลยีต่างๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว ในทางตรงกันข้ามการพัฒนาทางด้านจิตใจไม่ได้สอดคล้องกันไปด้วย ปัญหาที่เกิดขึ้นมามีความซับซ้อนและยากต่อการป้องกันและแก้ไข ดังเช่น ปัญหาการจราจรนับเป็นปัญหาสำคัญอันดับแรกที่ประชาชนเรียกร้องให้แก้ไข เพราะเป็นปัญหาที่อยู่ใกล้ตัวซึ่งส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันของประชาชน ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ มาจากปัจจัยสำคัญ ได้แก่ **ปัญหาจากถนนและผังเมือง** สภาพในกรุงเทพมหานครยังไม่มีการวางผังเมืองดีพอ จึงทำให้เกิดปัญหาต่างๆ รวมทั้งปัญหาการจราจร ปัญหาเกี่ยวกับผังเมืองและการวางโครงข่ายถนน อันได้แก่ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง และถนนสายย่อย (ยอดพล ธนาบริบูรณ์ 2537: 1) **ปริมาณรถและทิศทางการเดินรถขาดความสมดุล** ปริมาณถนนไม่เพียงพอกับรถเป็นปัญหาที่สำคัญอีกอย่างหนึ่ง รถมีปริมาณมากทำให้ถนนและที่จอดรถไม่สามารถรองรับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้ สาเหตุสำคัญคือ ระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพ ค่านิยมการมีรถส่วนตัวและความต้องการมีบ้านอยู่ชานเมืองที่ระบบขนส่งมวลชนไม่สามารถรองรับได้ ทำให้เกิดปัญหาทิศทางการเดินรถ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้รถติด **พฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ไม่ถูกต้อง** ปัญหาของพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขาดวินัยจราจร มีทัศนะความเชื่อที่ผิดๆ คิดว่าการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นเรื่องเล็กน้อยที่ต่อรองได้ โดยไม่คำนึงถึงปัญหาการจราจรที่ตามมา **การบริหารงานจราจรยังไม่สมบูรณ์** การบริหารงานจราจรในประเทศไทย มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก เช่น กรมทางหลวง กรมโยธาธิการ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่ง บริษัทขนส่งจำกัด การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น ทำให้ขาดเอกภาพในการบริหารงาน ขาดการวางแผนและประสานงานกันที่ดี หลายหน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบซ้ำซ้อน ทำให้เกิดการสิ้นเปลืองงบประมาณ งานบางอย่างไม่มีหน่วยงานใดรับผิดชอบ ได้มีความพยายามแก้ปัญหาหลายรัฐบาลแต่ยังไม่ประสบผลสำเร็จ และ **กฎจราจรบังคับใช้ไม่ได้ผล** ตำรวจจราจรนับว่าเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในการแก้ไขปัญหา

จราจร ตำรวจเป็นผู้ที่ใกล้ชิดกับปัญหาจราจรมากที่สุด มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายในฐานะเป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรมิให้มีการกระทำผิด หรือฝ่าฝืนกฎจราจรที่ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจร ในขณะที่กรุงเทพมหานครมีสภาพการจราจรที่ติดขัด อากาศร้อนอบอ้าว เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียง ส่งผลให้ตำรวจจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถที่จะบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ได้อย่างเต็มที่ และไม่มีกฎเกณฑ์ที่แน่นอนตายตัว (ต่อศักดิ์ สอาดพรรค 2527: 1)

การเลือกใช้ดุลยพินิจให้ถูกต้องเหมาะสมในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้บังคับบัญชา และเจ้าพนักงานตำรวจจราจรทุกคนควรจะทำความเข้าใจให้ถูกต้องตรงกัน แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ ความรู้ วุฒิภาวะ อารมณ์ และปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมที่จะเป็นตัวกำหนดว่า การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรนั้นเหมาะสมเพียงใด การจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของเจ้าพนักงานจราจรในแต่ละปีที่ผ่านมา มีสถิติการจับกุมเป็นจำนวนมาก และมีผู้กระทำความผิดเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ของเจ้าพนักงานจราจรโดยการจับกุมและเขียนใบสั่งไม่ใช่การแก้ปัญหาการจราจรที่ได้ผล สถิติการจับกุมของข้าพนักงานจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครทั้ง ในส่วนของสถานีตำรวจนครบาลและกองบังคับการตำรวจจราจร ดังนี้

ตารางที่ 1 สถิติผลการจับกุมของเจ้าพนักงานจราจรตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2540-2543

ปี	ผลการจับกุมโดยรวมของ บช.น. (จำนวน/ราย)	มารายงานตัว	ผลการจับกุมของ บก.จร. (จำนวน/ราย)	มารายงานตัว	ค่าปรับ (บาท)
2542	1,551,294	896,856	300,884	173,879	200,854,913
2543	1,283,767	748,312	273,917	167,488	260,341,340
2544	1,874,395	1,098,407	378,249	276,170	297,079,300
2545	1,848,527	1,117,325	354,018	263,652	301,929,600

ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร : 2545.

จากสถิติการจับกุม และการเปรียบเทียบปรับจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทำให้ตำรวจต้องทำงานหนัก เมื่อการใช้ดุลยพินิจเป็นประเด็นที่ไม่มีขอบเขตแน่นอน ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างดังได้กล่าวมาแล้ว ทำให้เกิดปัญหาความขัดแย้งระหว่างตำรวจกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เมื่อมีการตรวจจับมักจะมีปัญหากล่าวโทษตำรวจว่าไม่มีความยุติธรรม ทั้งนี้เพราะมีตำรวจจราจรที่มีโอกาสที่จะแสวงหาผลประโยชน์จากการปฏิบัติหน้าที่ ดังที่มีข่าวปรากฏตามสื่อต่าง ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่มิชอบ การรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎจราจร สร้างความเสื่อมเสียแก่หน่วยงาน ขวัญและกำลังใจของตำรวจจราจรที่ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่เป็นอย่างมาก แม้จะมีบทกำหนดโทษสูงและมีตำรวจจราจรถูกลงโทษอยู่บ่อยครั้ง แต่ก็ยังไม่สามารถทำให้ตำรวจจราจรกระทำผิดน้อยลง

การศึกษาเรื่อง **"การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8"** เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีต่อการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับเปลี่ยนการใช้ดุลยพินิจในการจับกุมของตำรวจจราจรให้อยู่ในแนวทางเดียวกัน อันจะส่งผลดีต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในระยะยาว และส่งผลดีต่อภาพพจน์ขวัญและกำลังใจของตำรวจจราจร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8
3. เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงให้การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรให้มีมาตรฐานเดียวกัน

สมมติฐานการวิจัย

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอัตราเงินเดือนต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายต่างกัน

4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

5. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์การทำงานมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

6. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน มีดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวนและพลตำรวจประจำสถานีตำรวจนครบาลในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 ซึ่งมีพื้นที่รับผิดชอบกรุงเทพมหานครด้านฝั่งธนบุรี ประกอบด้วยสถานีตำรวจนครบาล 10 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ สถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะ สถานีตำรวจนครบาลบางมด สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม สถานีตำรวจนครบาลบุคคโล สถานีตำรวจนครบาลตลาดพลู สถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน และสถานีตำรวจนครบาลสมเด็จเจ้าพระยา

คำนิยามศัพท์

ดุลยพินิจ หมายถึง การวินิจฉัยตามที่เห็นสมควรในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

จราจร หมายถึง การเคลื่อนไหวไปมาตามเส้นทางของยวดยาน คน หรือสัตว์

เจ้าพนักงานจราจร หมายถึง ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายถึง ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

ข้าราชการตำรวจชั้นประทวน หมายถึง ข้าราชการตำรวจที่มียศ สิบตำรวจตรี สิบตำรวจโท สิบตำรวจเอก จ่าสิบตำรวจ และนายดาบตำรวจ

ผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร หมายถึง ผู้ที่กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

ข้าราชการชั้นพลตำรวจ หมายถึง พลตำรวจสำรองพิเศษ พลตำรวจสมัคร

อัตราเงินเดือน หมายถึง เงินเดือนที่ตำรวจจราจรได้รับแยกเป็น 2 กลุ่มคือ เงินเดือนไม่ถึง 7,500 บาท และเงินเดือน 7,500 บาทขึ้นไป

อายุราชการ หมายถึง จำนวนปีเต็มที่รับราชการ แบ่งเป็น 2กลุ่มคือ อายุราชการน้อย เป็นจำนวนปีเต็มที่รับราชการตำรวจ 1-10 ปี และ อายุราชการมาก เป็นจำนวนปีเต็มที่รับราชการตำรวจมากกว่า 10 ปีขึ้นไป

ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของตำรวจจราจร แบ่งออกเป็น 3 ระดับคือ ต่ำกว่าปริญญาตรี ปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี

สถานะทางเศรษฐกิจ หมายถึง ระดับความพึงพอใจในรายได้ของครอบครัว แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ มีรายได้พอเพียง และรายได้ไม่พอเพียง

ประสบการณ์การทำงาน หมายถึง จำนวนปีเต็มที่ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ ประสบการณ์น้อยคือ มีประสบการณ์ในการเป็นตำรวจจราจร 1-10 และประสบการณ์มาก คือ มีประสบการณ์ในการเป็นตำรวจจราจรมากกว่า 10 ปีขึ้นไป

กฎหมายเกี่ยวกับจราจร หมายถึง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

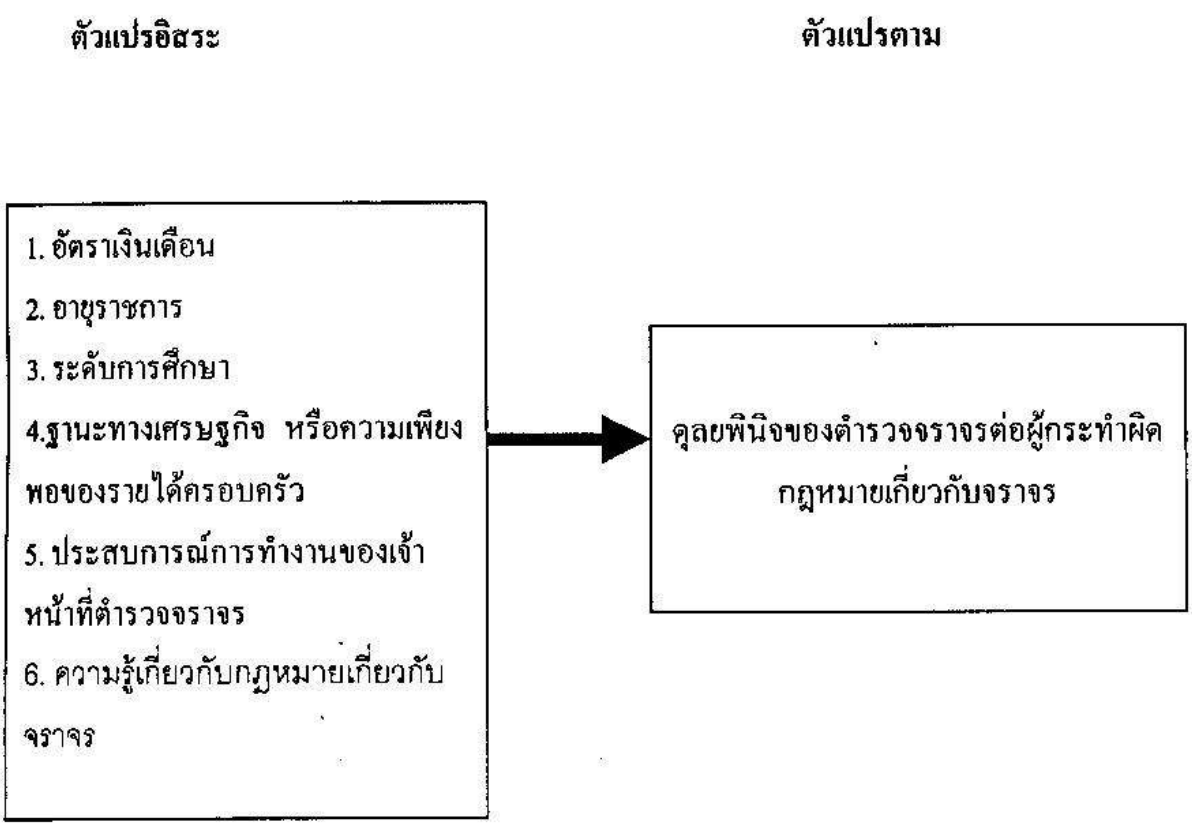
การฝึกอบรมความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร หมายถึง การได้รับการอบรมกฎหมายเกี่ยวกับจราจร แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ ได้รับการอบรมความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร และไม่ได้รับการอบรมกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ ได้ศึกษาภายใต้แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลยพินิจ ประกอบด้วย แนวคิดด้านการใช้ดุลยพินิจของ สมเกียรติ อัศวิษณุ (2525: 363) เป็นแนวคิดที่ชี้ให้เห็นถึงกรอบแนวคิดที่ครอบคลุมสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจนำไปตัดสินวินิจฉัยสถานการณ์ต่าง ๆ แนวคิดเกี่ยวกับงานตำรวจชุมชนสัมพันธ์ของปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526 : 15) ชี้ให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างตำรวจกับประชาชนที่ทำให้เกิดความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของตำรวจมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจกฎหมาย ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายของ พอล (Paul : 1979) ชี้ให้เห็นถึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับตำรวจที่จะนำมาใช้ศึกษา ปัจจัยที่ทำให้เกิดดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดด้านการใช้กฎหมายเกี่ยวกับจราจรทั้งยังเป็นแนวทางที่ใช้ในการป้องกันอาชญากรรมที่ก่อความเดือดร้อนให้กับประชาชน ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมโดยสภาพแวดล้อมของ ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526: 17-22) ใช้ศึกษาสภาพแวดล้อม ซึ่งเป็นมาตรการสำหรับสายตรวจตำรวจที่ใช้ป้องกันอาชญากรรมทั้งรูปธรรมและนามธรรม ทฤษฎีการจราจรของ ยอดพล ธนาบริบูรณ์ (2537: 1) เป็นทฤษฎีที่ชี้ให้เห็นถึงการควบคุมการจราจร ที่ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานของตำรวจจราจรใช้พิจารณาในการจับกุม และแนวความคิดในการปรับของเจ้าพนักงานจราจร เป็นกฎระเบียบที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีความรู้ในการใช้งานและต้องนำมาประกอบดุลยพินิจในการตัดสินใจกับผู้กระทำผิด ทฤษฎีรับรู้ทางพฤติกรรมของ ยุบล เบญจรงค์กิจ (2530: 93) ชี้ให้เห็นว่ามนุษย์เป็นอิสระ ไม่เพียงแต่อิสระที่จะเลือก

แสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ได้เท่านั้น หากยังมีอิสระที่จะให้ความหมายส่วนตัวกับพฤติกรรมและประสบการณ์ต่างๆ ได้ จากแนวคิดทฤษฎีดังกล่าว ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ร่วมกับหลักฐานเชิงประจักษ์พัฒนาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังแสดงรายละเอียดไว้ดังแผนภาพที่ 1

แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย



ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ได้ทราบถึงสภาพการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8

2. เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8

3. เพื่อนำผลที่ได้ไปเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงให้การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรให้มีมาตรฐานเดียวกัน

บทที่ 2
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง "การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8" ผู้วิจัยได้นำเอาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มาเป็นกรอบแนวทางในการศึกษาวิจัย ในประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดด้านการใช้ดุลยพินิจ
2. แนวคิดด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม
3. ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย
4. ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมโดยสภาพแวดล้อม
5. ทฤษฎีทางด้านการจราจร
6. ทฤษฎีการรับรู้ทางพฤติกรรม
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดด้านการใช้ดุลยพินิจ

"วิจารณญาณ" กับ "ดุลยพินิจ" มีความหมายใกล้เคียงกัน (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542, 2545 : 1072-1073) คำว่า"วิจารณญาณ" หมายถึง ปัญญาหรือความรู้ในการพิจารณาไตร่ตรอง ใคร่ครวญ ไต่สวน สันนิษฐานหาเหตุผล ส่วน "ดุลยพินิจ" หมายถึง การวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร การใช้ปัญญา ความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร

ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจมีหลายรูปแบบแตกต่างกันไปตามสถานการณ์ โดยที่ตำรวจเป็นหน่วยงานที่ได้รับอำนาจในการใช้อาวุธแม้ในยามสงบสุข ประกอบกับความรับผิดชอบของตำรวจนั้น มีตั้งแต่การต่อสู้กับอาชญากรรม การรักษากฎหมาย การให้บริการประชาชนในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนอยู่เย็นเป็นสุข ตำรวจมีหน้าที่ปกป้อง (To protect) และให้บริการ (To serve) ในยามทุกข์เข็ญ ในยามโกลาหล ในยามหน้าสิ่วหน้าขวาน ในยามที่มีอันตรายต่อชีวิต และพร้อมเมื่อประชาชนต้องการและเรียกร้องให้ตำรวจเข้าปกป้อง รักษาให้พ้นจากภยันตราย ยิ่งกว่านั้นประชาชนยังต้องการให้ตำรวจเสี่ยงชีวิตในการปกป้องประชาชนและชีวิตของผู้ต้องหาด้วย ดังนั้น

ความผาสุกของประชาชนจึงขึ้นอยู่กับการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ เช่น การรีบรุดมายังที่เกิดเหตุเพื่อแก้ไขสถานการณ์ให้เป็นปกติ การไปที่เกิดเหตุโดยไม่เตรียมตัวรับสถานการณ์ร้ายที่อาจเกิดขึ้น เช่น คนร้ายมีอาวุธปืน ซึ่งสามารถทำอันตรายต่อตำรวจและผู้เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา เหล่านี้อาจนำมาซึ่งความสูญเสียอย่างใหญ่หลวงได้

อาชีพของตำรวจเป็นอาชีพที่แตกต่างจากอาชีพอื่นในลักษณะที่ผู้ใช้บริการของตำรวจต่างจากผู้ให้บริการของหน่วยงานอื่น ถ้าประชาชนไม่เห็นด้วยกับนโยบายหรือหลักการวิธีการปฏิบัติของหน่วยงานนั้นอาจมีผลให้เกิดการหลีกเลี่ยงไม่ใช้บริการ การบริการของตำรวจเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความทุกข์ร้อน ความเป็นความตายเกี่ยวกับอนาคต ชื่อเสียง ดังนั้น แนวนโยบายหรือหลักการของตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่จึงเป็นเรื่องสำคัญที่เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด แต่ในทางปฏิบัติแล้ว ตำรวจกลับปฏิบัติหน้าที่ตามคำสั่งเป็นส่วนใหญ่ การปฏิบัติตามกฎหมายมีความหมายกว้างมาก จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของตนเองอย่างมากในการปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดผลดีมากที่สุด ซึ่งในการใช้ดุลยพินิจนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถที่จะใช้หลักเกณฑ์แน่นอนตายตัวสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ได้ นอกจากคิดแต่เพียงว่าได้กระทำสิ่งที่ดีที่สุดสำหรับสถานการณ์นั้นแล้ว

ตามสภาพความเป็นจริง เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ที่มีบทบาทและส่วนเกี่ยวข้องกับประชาชนมากที่สุดคือเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นผู้น้อย ซึ่งเป็นผู้ที่มีตำแหน่งหน้าที่ต่ำที่สุดในองค์การบริหาร แต่ในทางปฏิบัติเป็นผู้ที่ต้องใช้ดุลยพินิจมากที่สุด

ประเภทของดุลยพินิจ

การที่กฎหมายได้ถูกกำหนดวางมาตรการไว้กว้าง ๆ (General) ก็เพื่อจะได้นำกฎหมายไปใช้ในสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ไม่เหมือนกันได้ ตำรวจต้องใช้ดุลยพินิจในการนำกฎหมายนั้น ๆ ไปใช้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ประเภทของการใช้ดุลยพินิจแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ (สมเกียรติ อัศวิษณุ 2525: 60)

1. วิจารณญาณวิธีการ การใช้วิจารณญาณประเภทนี้ เป็นการใช้ในลักษณะการ "เลือก" วิธีประยุกต์ (Apply) ให้ได้ผลตามกฎหมายนั้นหรือตามวัตถุประสงค์นั้น มิได้เป็นการเลือกหรือตัดสินใจที่เกี่ยวกันถึงตัวบทกฎหมายหรือเป้าหมายนั้นแต่อย่างใด เช่น การที่ตำรวจจะจับกุมผู้ต้องสงสัยรายหนึ่งที่กระทำความผิด เรื่องพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดอันเกิดจากการใช้เช็ค ก็อาจจะพิจารณาได้ว่าจับกุมด้วยวิธีการใด หรือในลักษณะใด ซึ่งอาจเป็นแบบนิ่มนวล หรือจู่โจมด้วยความรวดเร็วก็ได้

2. วิจารณญาณเป้าหมาย ในทางตรงกันข้าม การใช้วิจารณญาณประเภทนี้ เป็นการ "เลือก" กฎหมายใดกฎหมายหนึ่งหรือเป้าหมายใดเป้าหมายหนึ่ง ไม่ใช่การเลือกวิธีการ ตัวอย่างเช่น การที่เจ้าพนักงานตำรวจจับคนร้ายได้และพิจารณาว่าจะฟ้องด้วยข้อหาใด จะเป็นข้อหาหนักหรือเบาเป็นต้น แต่เดิมนั้น ทุกคนยังมีความเชื่อมั่นและคิดอยู่เสมอว่า ตำรวจจะเป็นผู้รับบงการจากผู้มีอำนาจในการบริหารให้ปฏิบัติการใด ๆ ตามกฎหมายที่ตำรวจได้รับคำสั่งมา ดังนั้น เมื่อมีการกล่าวถึงการใช้วิจารณญาณของตำรวจ คำตอบก็คือ ตำรวจไม่มีบทบาทอะไรมากไปกว่าการได้รับคำสั่ง และตัดสินหาทางทำให้ดีที่สุด แต่เมื่อเราพิจารณาดูอย่างถ่องแท้แล้ว จะเห็นได้ว่าตำรวจเองกลับมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่จะใช้วิจารณญาณในการเลือกใช้กฎหมายหรือบทบัญญัติใด ๆ เพราะโดยอำนาจหน้าที่ของตำรวจนั้นจะกลายเป็นผู้ตัดสินเบื้องต้นหากเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ผู้มีอำนาจในการบริหารมิได้ชี้เฉพาะ เจาะจง ในกฎหมายหรือระเบียบใด ๆ ให้ตำรวจปฏิบัติตามอย่างแน่ชัด

สภาพการใช้วิจารณญาณของตำรวจ (สมเกียรติ อัศวิษณุ 2525: 363) งานของตำรวจนั้นพอจะจัดแบ่งออกได้เป็น

1. งานที่เน้นทางด้านการใช้กฎหมายเป็นหลัก
2. งานที่เน้นทางด้านการรักษาสถานการณ์
3. งานที่เน้นทางด้านการให้บริการ

งานที่เน้นการให้บริการมักจะเป็นปัญหาที่น้อยที่สุด เพราะเป็นงานที่ตำรวจให้บริการในด้านต่าง ๆ ตามความต้องการและตามความเรียกร้องของประชาชนเอง ฉะนั้น สภาพที่เป็นปัญหาในการใช้วิจารณญาณของตำรวจจึงควรพิจารณาถึงการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจให้เป็นไปตามกฎหมายและการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจในด้านการรักษาความสงบ หรือรักษาสถานการณ์

วิลสัน และ แมคลาเรน (Wilson & Melaren : 1973) ได้แยกประเภทงานตำรวจออกเป็น

1. รักษากฎหมาย
2. รักษาสถานการณ์

ความสำคัญของตำรวจ

ปัจจุบันผู้บริหารของตำรวจในประเทศไทย ยังไม่สามารถที่จะสร้างหลักการใด ๆ ขึ้นมาเพื่อเป็นหลักการที่แน่นอนของงานตำรวจ อันจะเป็นเครื่องยึดถือสร้างความศรัทธาและความเชื่อมั่นในวิชาชีพตำรวจได้ แต่เมื่อพิจารณาถึงการศึกษาวิจัย การสำรวจของนักวิชาการทางตำรวจที่เกี่ยวกับหลักในการปฏิบัติหน้าที่โดยทั่วไปแล้ว พอสรุปหน้าที่ของตำรวจได้ดังนี้

ประเสริฐ เมฆมณี (2523:43) ได้กำหนดหลักการของอาชีพตำรวจ ซึ่งเป็นปัจจัยเอื้ออำนวยส่งเสริมให้ตำรวจดำรงอยู่ในฐานะที่เป็นผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ดังต่อไปนี้

1. การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม เป็นภารกิจพื้นฐานของตำรวจ (Prevention of crime II the basic mission of police)

2. ตำรวจต้องได้รับความเคารพ นับถือ ยกย่องจากประชาชนอย่างแท้จริง (Police must have the full respect of the citizenary)

3. การที่ประชาชนเคารพปฏิบัติตามกฎหมาย เป็นการชักนำให้ประชาชนเคารพยำเกรงต่อตำรวจ (A citizen's respect for law develops his respect for the police)

4. การปฏิบัติหน้าที่เชิงบังคับขู่เข็ญของตำรวจจะเป็นผลให้ประชาชนสนับสนุนกิจการตำรวจลดน้อยลงเป็นสัดส่วนเท่ากัน (Cooperate of the public decreases as the use of force Increases)

5. ตำรวจจะต้องปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายด้วยความเที่ยงธรรม (Police must render impartial enforcement of law)

6. ตำรวจพึงใช้กำลังอาวุธในกรณีจำเป็นสุดวิสัย ซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงได้แล้ว (Physical force is used only as a last resort)

7. ตำรวจและประชาชนเสมือนบุคคลคนเดียวกัน (The police are the public & The public are the police)

8. ตำรวจเป็นตัวแทนของกฎหมาย (Police represent the law)

สังคมที่ปลอดภัยจากอาชญากรรมและมีความสงบเรียบร้อยเป็นการทดสอบถึงประสิทธิภาพของตำรวจ (The absence of Crime & Disorder is the test of police efficiency)

ประเสริฐ เมฆมณี (2523: 45) ได้กล่าวถึงแนวคิดของ กอฟฟ์แมน ที่ว่าการบริหารงานที่ก่อให้เกิดความประทับใจเป็นองค์ประกอบสำคัญอย่างยิ่งต่อการเสริมสร้างสัมพันธภาพระหว่างบุคคลและการปรับปรุงพัฒนากิจกรรมทางสังคมที่มีประสิทธิผล โดยอาศัยปัจจัยกระบวนการพัฒนาบุคลิกภาพ กระบวนการอบรมบ่มนิสัย (Socialization process) และการมองภาพพจน์ตนเอง (The looking glass self) ในแง่ปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดความประทับใจแก่ประชาชนและความภูมิใจในศักดิ์ศรีของงานตำรวจเองด้วยการคำนึงถึงหลักที่สำคัญดังนี้

1. หลักประสิทธิภาพ (Efficiency)

2. หลักจริยธรรมของตำรวจ (Law enforcement code of ethics)

3. หลักความเป็นธรรมและศักดิ์ศรีของตำรวจ (Police's equity & Integrity)

4. หลักความเห็นอกเห็นใจ เมตตา สงสาร ของตำรวจต่อความทุกข์ยากของประชาชน (The police compassion toward public) โดยอาศัยปัจจัยในการปฏิบัติงานของตำรวจ ดังนี้

4.1 การยึดถือในหลักสัมพันธภาพอันดี

4.2 การมีจิตใจแจ่มใส ร่าเริงอยู่เสมอ

4.3 การสนองการบริการแก่ประชาชนด้วยความกระตือรือร้น

5. หลักสามัคคีธรรม สมานรักใคร่ของตำรวจด้วยกันเองในการปฏิบัติหน้าที่

นอกจากหลักการที่กล่าวมาแล้วนั้น ยังมีนักวิชาการทางตำรวจที่ได้ทำการสำรวจ วิจัย และกำหนดคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ไว้ ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

ประเสริฐ เมษมณี (2523: 45-46) ได้กล่าวถึง ผลการสำรวจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่รัฐพึงประสงค์ต่อสถาบันกระทรวงยุติธรรม ประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนี้

1. สามารถปฏิบัติงานที่จำเจได้ทุกวัน

2. มีความรอบรู้ทั้งกาย และภาวะการณ์ในบริเวณท้องที่รับผิดชอบคอยตรวจตราป้องกันเพื่อทราบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว

3. มีความสามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้อย่างถูกต้อง ต่อภาวะการณ์ผิดปกติ ต่าง ๆ ถึงความรุนแรงหรือมีผลกระทบ

4. สามารถประเมินขนาดความรุนแรงของปัญหา และเลือกแนวทางแก้ไขได้เหมาะสม

5. สามารถตัดสินใจได้อย่างรวดเร็วอย่างมีประสิทธิภาพในภาวะการณ์ร้ายแรงที่เกี่ยวกับชีวิต

6. สามารถปรับตัวเข้ากับคนประเภทต่าง ๆ และสถานการณ์ได้ง่าย

7. มีมนุษยสัมพันธ์ดี

8. มีความอดทนต่อคำหยาบคายและการทำร้ายร่างกายจากประชาชน

9. มีความสามารถปฏิบัติหน้าที่หลายอย่าง อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ความกดดัน

10. สามารถแสดงออกถึงความเชื่อมั่นในตนเองและควบคุมตนเองในขณะปฏิบัติหน้าที่กับผู้กระทำผิด สาธารณชนหรือศาล

11. มีความเข้าใจ ปัญหาความขัดแย้งและปัญหาสังคม

12. มีทักษะในการสอบสวนขั้นต้น

13. สามารถปฏิบัติงานประสานงานกับกลุ่มอื่น ๆ ในสถานการณ์พิเศษภายใต้การควบคุมหลายฝ่าย

14. อดทนต่อความเครียดในทุกรูปแบบ

15. แสดงความกล้าหาญ ในขณะเผชิญสถานการณ์อันตราย ซึ่งอาจจะต้องเสี่ยงต่อชีวิต

16. วางตัวเป็นกลางในขณะปฏิบัติหน้าที่

17. มีมโนธรรมและคุณธรรม

18. ส่งเสริมตนเองด้วยการศึกษาเกี่ยวกับปัญหากระบวนการยุติธรรม และกฎหมายอยู่เสมอ

สิทธิศักดิ์ สุพรรณเภสัช (2525: 97) ได้กล่าวถึงคุณลักษณะของตำรวจที่ดีในทัศนะของประชาชนไว้ว่า ประชาชนจะให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีถ้าตำรวจได้สร้างความเลื่อมใส ศรัทธาแก่ประชาชน โดย

1. ดำรงตำแหน่งตั้งอยู่ในความสุจริต

2. ดำรงตนมั่นอยู่ในความยุติธรรม

3. มีความเฉลียวฉลาดและสุขุมรอบคอบ

4. มีความสัมพันธ์ในสังคมดี (มนุษย์สัมพันธ์ดี)

5. มีความกล้าหาญและกล้าตัดสินใจในการทำงาน

6. ปิดบังความลับได้เป็นอย่างดี

7. ใจคอกว้างขวางเสียสละได้ ไม่ตระหนี่ เห็นแก่ตัว

8. เป็นมิตรแท้ของประชาชน

9. ไม่เป็นผู้ลุ่มหลงในอบายมุข จนประชาชนขาดความไว้วางใจ

10. มีความจริงใจ แสดงออกทางกิริยา มิใช่เสแสร้ง

11. มีกิริยาที่ดี เป็นที่น่ารัก น่าเคารพนับถือ มิใช่น่าเกลียด น่ากลัว น่าหมั่นไส้

12. มีวาจาดีสุภาพเรียบร้อย มีเสน่ห์ จับใจผู้ฟัง ไม่หยาบคาย หลายโลน ทะลึ่งตึงตัง หรือมีลักษณะข่มขู่ ดูหมิ่นเหยียดหยาม หรือเสแสร้ง เอาใจโดยไม่จริงใจ

13. มีกัลยาณมิตตาธรรม เป็นกัลยาณมิตรของประชาชน

14. มีอัปปมาทะธรรม คือ ความไม่ประมาท มีความเป็นอยู่ไม่ขาดสติ มีสติกำกับความประพฤติของตนอยู่เสมอ ไม่ละโอกาสที่จะสร้างความดี

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526: 46) ได้กล่าวถึง องค์การ Berkley Police Department ซึ่งได้มีการกำหนดให้สายตรวจจะต้อง

1. เป็นผู้มีความคิดริเริ่ม

2. มีความสามารถที่จะรับผิดชอบในระดับสูง สามารถผจญภัยในสถานการณ์ฉุกเฉิน

3.มีทักษะและมีมนุษยสัมพันธ์ในการติดต่อกับคนในทุกชนชั้นที่แตกต่างกันทางวัฒนธรรมเศรษฐกิจ และเชื้อชาติ

4. มีความสามารถทางจิตใจ ที่จะเรียนรู้สาขาวิชาหลายประเภทได้ถูกต้อง และรวดเร็ว

5. มีความต้องการ และความสามารถที่จะปรับแนวคิดให้สมกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและสังคม

6. มีความเข้าใจในมนุษย์และปรารถนาที่จะช่วยผู้อื่นในเวลาอันจำเป็น

7. มีสุขภาพอารมณ์มั่นคง เป็นกลาง สามารถเป็นผู้นำภายใต้สถานการณ์ที่ตึงเครียดทางอารมณ์

8. มีความแข็งแรงทางร่างกายและอดทนที่จะปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

การจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้ดุลยพินิจในการจับกุม ซึ่งผู้ที่ทำการจับกุมเป็นกลุ่มผู้ปฏิบัติที่มีความใกล้ชิดกับประชาชน มีหน้าที่เข้าไปแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง ความไม่เข้าใจ และปัญหาอื่น ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้รับบริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ต้องมองถึงความเจริญก้าวหน้าและมั่นคงปลอดภัยของคนในสังคมเป็นสำคัญ ดังนั้นการใช้ดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้ความรู้ในการพิจารณาไตร่ตรอง ไต่สวน สันนิษฐานหาเหตุผล การวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร ในการใช้วิจารณญาณหรือการใช้ดุลยพินิจของตำรวจนั้น เป็นการใช้ปัญญา ความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ของเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร การใช้วิจารณญาณหรือการใช้ดุลยพินิจของตำรวจที่ค่อนข้างจะสลับซับซ้อน และตำรวจก็จะหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจไม่ได้ ซึ่งแนวคิดด้านดุลยพินิจของ สมเกียรติ อัศวิษณุ (2525) เป็นแนวคิดที่ชี้ให้เห็นถึงกรอบแนวคิดที่ครอบคลุมสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจนำไปตัดสินวินิจฉัยสถานการณ์ต่าง ๆ จึงใช้เป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้

2. แนวคิดด้านการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

มนุษย์มีสัญชาตญาณในการต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอด (Struggle for servival) เหมือนกับสัตว์โลกประเภทอื่น ซึ่งมักจะเป็นไปตามความต้องการของแต่ละภาวะที่แตกต่างกันไป มาสโลว์ (Maslow 1960: 122-144) นักทฤษฎีมนุษย์สัมพันธ์ ได้เสนอ "ทฤษฎีลำดับขั้นความต้องการ" (Hierarchy of needs) ว่ามนุษย์ทุกคนมีความต้องการหลายอย่าง ซึ่งจัดลำดับความต้องการก่อนหลังได้ ดังนี้

1. ความต้องการทางกายภาพ (Basic physiological needs) เช่น ความต้องการอาหาร การนอน การหายใจ และสิ่งอื่น ๆ ที่เป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำรงชีวิตมนุษย์ ถือว่าเป็นความต้องการขั้นต่ำสุดและขั้นแรกของมนุษย์

2. ความต้องการทางด้านความปลอดภัย (Safety and security needs) เมื่อมนุษย์ได้รับการตอบสนองความต้องการด้านร่างกายแล้ว ก็จะมีความต้องการลำดับถัดไปคือ ความปลอดภัยและมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น การได้รับความคุ้มครองให้ปลอดภัยจากภยันตรายต่าง ๆ

3. ความต้องการที่จะผูกพันในสังคม (Love affection and social activities) คือ ความต้องการที่จะมีความผูกพันในสังคม เพื่อให้มีความอบอุ่นทางใจโดยการเข้าไปมีส่วนร่วมในสังคมต่าง ๆ เช่น ครอบครัว เพื่อนฝูง เพื่อให้เกิดความรู้สึกว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของสังคมนั้น

4. ความต้องการที่จะมีฐานะเด่น และได้รับการยกย่องในสังคม (Esteem and self respect needs) หมายถึงความต้องการที่จะประสบความสำเร็จ มีความรู้ความสามารถ และความเชื่อมั่นในตัวเองสูง และการได้รับการยกย่องจากสังคมในสถานภาพที่สูง

5. ความต้องการที่จะประจักษ์ในตนเองหรือตระหนักถึงความจริงใจของตนเอง (Self actualization) เป็นลำดับขั้นความต้องการของมนุษย์สูงที่สุด หมายถึง การที่มนุษย์ได้ใช้ความสามารถของตนที่มีอยู่อย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้มนุษย์สามารถสนองความต้องการของตนเองได้เท่าที่ความสามารถจะทำได้การกระทำใดของมนุษย์เพื่อตอบสนองความต้องการของตนเพื่อต่อสู้ดิ้นรนให้มีชีวิตรอดในสังคมและสิ่งแวดล้อม หากการกระทำนั้น ๆ ไม่ถูกต้อง ไม่เป็นที่ยอมรับของสังคม และเป็นการขัดต่อกฎระเบียบที่สังคมได้กำหนดไว้ การกระทำนั้นก็เป็นอาชญากรรม

สรุปได้ว่า การป้องกันอาชญากรรมของมนุษย์เป็นการสนองความต้องการด้านความปลอดภัยในชีวิตและความมั่นคงในชีวิต (Safety and security needs) ในสังคมขนาดเล็กก็อาจกำหนดรูปแบบขนบธรรมเนียมประเพณีของสังคมในการยึดถือปฏิบัติ แต่ถ้าเป็นสังคมขนาดใหญ่ก็กำหนดเป็นกฎหมาย ระเบียบ เพื่อควบคุมการประพฤติปฏิบัติตนของคนในสังคมนั้น แนวคิดในการป้องกันอาชญากรรมพอสรุปได้ดังนี้

1. การป้องกันอาชญากรรมต้องมีการวางรากฐาน โดยนักปรัชญาที่เฉลียวฉลาดพร้อมด้วยคุณธรรม รวมทั้งการบัญญัติกฎหมายที่เที่ยงธรรม

2. การป้องกันอาชญากรรมต้องอาศัยผู้รักษากฎหมายและผู้ตีความกฎหมายที่เที่ยงธรรม

3. การป้องกันอาชญากรรม ต้องครอบคลุมถึงการสนับสนุนคุณงามความดีในสังคมโดยยกย่องสรรเสริญ และให้รางวัลแก่ผู้ประพฤติชอบ

4. การป้องกันอาชญากรรมต้องเป็นความสำคัญที่ส่งเสริมปรับปรุงการศึกษาให้สมบูรณ์

Tappan, Paul. (เทบเพน พอล, 1979 : 25) บิดาของการตำรวจยุคใหม่ ผู้ก่อตั้งกรมตำรวจนครบาล แห่งลอนดอน เมื่อ ค.ศ. 1829 ได้กล่าวว่า "การป้องกันอาชญากรรมคืองานหลักของตำรวจซึ่งมีความสำคัญยิ่งกว่างานสืบสวนสอบสวนจับกุมหรือลงโทษผู้กระทำผิด"

ในประเทศไทย ได้มีกฎหมายลักษณะการปกครองสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย จุลศักราช 1114 ได้วางแนวทางป้องกันอาชญากรรมไว้ดังนี้

ผู้ใหญ่บ้านมีอำนาจกล่าวว่าลูกบ้านและจัดการป้องกันโจรผู้ร้าย โดย

1. จัดการให้ลูกบ้านผลัดเปลี่ยนกันอยู่ยามตรวจตราในหมู่บ้าน
2. ให้มีเครื่องสัญญาณสำหรับเรียกกันมาช่วยเหลือต่อสู้จับกุมคนร้าย
3. ถ้ามีเหตุเกิดขึ้น ให้จัดแบ่งพวกออกติดตามก้าวสกัดจับโดยผู้ร้ายตามสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อจับเอาตัวคนร้ายให้ได้

นอกจากนี้ ประเสริฐ สุนทร (2543: 23) ได้อธิบายถึง ทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ (Communities relation approach) ที่มีรากฐานมาจากความคิดและผลงานวิจัยของนักอาชญาวิทยากลุ่มชิคาโก หรือสำนักนิเวศวิทยาอาชญากรรม (The ecological school or criminology) ซึ่งได้รับอิทธิพลด้านแนวความคิดเกี่ยวกับความสำคัญของชุมชน 3 แนวทาง คือ

แนวทางแรก จากความคิดของ ดาร์วิน (Darwin) เกี่ยวกับพึ่งพาอาศัยระหว่างสัตว์และพืช

แนวทางที่สอง ข้อเขียนของ เซมิ (Simmel) ว่าด้วยคุณลักษณะด้านเวลาและสถานที่ของความสัมพันธ์ทางสังคม

แนวทางที่สาม จากทฤษฎีของ เดอไคม์ (Durkheim) ที่กำหนดว่าความหนาแน่นของประชากรเป็นปัจจัยที่กระทบต่อความแก่งแย่งทางสังคมและการแบ่งงาน

โดยสรุป แนวความคิดตามทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์เพื่อป้องกันอาชญากรรมนี้กล่าวว่า การจัดสภาพทั่วไปไม่ว่าในระดับเมือง ชุมชน หรือละแวกบ้านในลักษณะเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลให้ง่ายต่อการควบคุม สังเกตตรวจตราโดยไม่ล่วงล้ำสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคล รวมทั้งมุ่งส่งเสริมให้สมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของตนเอง และบุคคลอื่นให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม หรืออาจกล่าวได้ว่า เป็นวิธีที่ใช้ชุมชนเป็นแกนนำ แต่อย่างไรก็ตาม แนวคิดตามทฤษฎีนี้ไม่ได้มองข้ามบทบาทของตำรวจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรม แต่ได้เสนอแนะให้มีการปรับบทบาทของการตำรวจท้องที่ทั้งหมดตามแนวทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ ตำรวจมีบทบาทในการวางแผน สนับสนุน และให้คำปรึกษาแก่ชุมชน หรืออาจกล่าวว่าตำรวจไม่มีสภาพเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการป้องกันอาชญากรรมอีกต่อไป นอกจากนี้ ข้อเสนอที่ตามมาก็คือ การยกเลิกตำรวจสายตรวจที่ได้ปฏิบัติสืบทอดกันมาเป็นเวลานานโดยปริยาย (ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ 2526: 16)

แนวคิดด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ของปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526: 16) ชี้ให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างตำรวจกับประชาชน ที่ทำให้เกิดความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของตำรวจ และมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมได้ ทั้งยังทำให้ทราบความต้องการของมนุษย์ความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจกฎหมาย ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน ที่ส่งผลต่อการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมที่เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แนวคิดนี้มีความสอดคล้องกับการศึกษาการใช้ดุลยพินิจในการจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในครั้งนี้ จึงได้นำมาใช้เป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้

3. ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement Aaproach)

ประเสริฐ เมฆมณี (2519: 44-45) ได้อธิบายถึง การป้องกันอาชญากรรมว่าเป็นเป้าประสงค์หลักของตำรวจ ตามแนวคิดของพอล (Paul 1979) ซึ่งก่อตั้งกรมตำรวจนครบาลแห่งกรุงลอนดอน เมื่อปี ค.ศ. 1829 พอล (Paul) ได้รับการยกย่องในเวลาต่อมาว่า เป็น "บิดาของกรมตำรวจยุคใหม่" โดยเน้นว่าการป้องกันอาชญากรรมเป็นงานหลักของตำรวจ ที่สำคัญยิ่งกว่างานสืบสวน สอบสวน การจับกุมและลงโทษผู้กระทำผิด ซึ่งทัศนะของ พอล ได้กลายเป็นพื้นฐานของการก่อกำเนิดทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งยุทธวิธีของตำรวจในการป้องกันอาชญากรรมก็คือการตรวจท้องที่ ซึ่งถือว่าเป็นกระดูกสันหลังของตำรวจ สาระสำคัญของแนวทฤษฎีนี้คือ การปรากฏตัวของตำรวจย่อมมีผลในการยับยั้งผู้ที่มีแนวโน้มจะประกอบอาชญากรรมเพราะเกรงกลัวการจับกุม ฉะนั้น ตำรวจสายตรวจจึงต้องแต่งเครื่องแบบและรถตำรวจสายตรวจควรมีลักษณะเด่นชัด เพื่อเป็นการข่มขวัญยับยั้งอาชญากรรม นอกจากนี้การตรวจท้องที่อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องจะทำให้สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกว่ามีตำรวจอยู่ทั่วไปทุกหนแห่ง ด้วยเหตุนี้ การปรากฏตัวของตำรวจและการกระจายกำลังตำรวจให้ครอบคลุมทั่วชุมชนจะช่วยป้องกันอาชญากรรม โดยลดช่องโอกาสสำหรับผู้ที่ตั้งใจกระทำผิดกฎหมาย

ยุทธวิธีหลักในการป้องกันอาชญากรรม ตามแนวทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย คือ การตรวจท้องที่ การปรากฏตัวของตำรวจ และการเข้าระงับยับยั้งอาชญากรรมเมื่อมีเหตุเกิดขึ้น องค์ประกอบหลักของยุทธวิธีก็คือ กำลังตำรวจ อาวุธ เครื่องมือสื่อสาร ยานพาหนะ เขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ ในการตรวจท้องที่ในงานประจำ การระดมกำลังรวมตัวกันอย่างเร่งด่วนในกรณีเหตุพิเศษ (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ 2526 :10)

แนวคิดเกี่ยวกับการใช้กฎหมายของ พอล (Paul 1979) ชี้ให้เห็นถึงสิ่งจำเป็นสำหรับตำรวจซึ่งสามารถนำมาใช้ศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดด้านการใช้

กฎหมายเกี่ยวกับจราจร ทั้งยังเป็นแนวทางที่ใช้ในการป้องกันอาชญากรรมที่ก่อความเดือดร้อนให้กับประชาชน ผู้วิจัยจึงได้นำมาเป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้

4. ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมโดยสภาพแวดล้อม

ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม หรือที่เรียกย่อ ๆ ว่า ทฤษฎี ค.อ.ส. เป็นแนวความคิดรวมระหว่างทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายกับทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ โดยทฤษฎีนี้ได้นำเอาข้อดีของแต่ละทฤษฎีมาประยุกต์ให้เกิดประโยชน์เกื้อกูลกันแทนที่จะหักล้างกัน

ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมได้รับการพัฒนาขึ้นโดยมีข้อกำหนดดังนี้ (ประชัย เปี่ยมสมบรูณ์ 2526 : 17-26)

1. มุ่งลดช่องโอกาสสำหรับการประกอบอาชญากรรม โดยอาศัยสภาพแวดล้อม แต่มิได้ละเลยความสำคัญของตัวบุคคลซึ่งมีแนวโน้มที่จะสำนึกละเมิดหรือไม่ละเมิดกฎหมาย

2. มีความเพียงพอต่อการควบคุมอาชญากรรมประเภทประทุษร้ายต่อทรัพย์ให้อยู่ในสภาพเหมาะสมและยอมรับได้

3. มีคุณค่าในทางปฏิบัติระดับสูง รวมทั้งส่งเสริมหลักศีลธรรม มนุษยธรรม

4. มุ่งสนับสนุนการรวมตัวของชุมชนเพื่อให้เกิดสัมพันธภาพระหว่างสุจริตชน ในการต่อต้านชนกลุ่มน้อยที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบ

4. หลักทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมโดยสภาพแวดล้อม หมายถึง กฎหมาย ซึ่งตราขึ้นเพื่อผลประโยชน์ของประชาชนเป็นส่วนรวม

ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม แบ่งรูปแบบของการประพฤติละเมิดกฎหมายเป็น 4 ลักษณะตามสำนึกที่จะละเมิดหรือไม่ละเมิดกฎหมายของบุคคลกับสภาพสิ่งแวดล้อมดังนี้

1. ถ้าบุคคลมีสำนึกไม่ละเมิดกฎหมาย (O^+) กับสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการละเมิดกฎหมาย (E^-) ทำให้เกิดพฤติกรรมไม่ละเมิดกฎหมาย (B^+)

2. ถ้าบุคคลมีสำนึกละเมิดกฎหมาย (O^-) กับสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวยต่อการละเมิดกฎหมาย (E^-) ทำให้เกิดพฤติกรรมพยายามละเมิดกฎหมาย ($B^{\pm}$)

3. ถ้าบุคคลมีสำนึกไม่ละเมิดกฎหมาย (O^+) กับสภาพแวดล้อมเอื้ออำนวยต่อการละเมิดกฎหมาย (E^+) ก่อให้เกิดพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย ($B^{\pm}$)

4. ถ้าบุคคลมีสำนึกละเมิดกฎหมาย (O^-) กับสภาพแวดล้อมเอื้ออำนวยต่อการละเมิดกฎหมาย (E^+) ก่อให้เกิดพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย (B^-)

สำหรับการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมตามทฤษฎีนี้ มุ่งเน้นที่จะจัดการสภาพแวดล้อมเพื่อขัดขวางการละเมิดกฎหมาย โดยแบ่งสภาพแวดล้อมออกเป็น 2 มิติ คือ

1. สภาพแวดล้อมด้านรูปธรรม หมายถึง สภาพแวดล้อมที่มีรูปร่าง ตัวตน สัมผัสได้ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการลดช่องโอกาสของการประกอบอาชญากรรมได้ โดยแบ่งตามการเข้าครอบครองของบุคคลได้ 3 ประเภท คือ

1.1 พื้นที่ปฐมภูมิ หมายถึง พื้นที่หรืออาณาบริเวณที่เข้าครอบครองหรือใช้ประโยชน์โดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลจำนวนจำกัด สามารถควบคุมพื้นที่นั้นได้อย่างถาวร แสดงความเป็นเจ้าของอย่างชัดเจน บุคคลทั่วไปไม่สามารถเข้าออกได้ปกติ เช่น บ้านพักอาศัย

1.2 พื้นที่ทุติยภูมิ หมายถึง พื้นที่หรืออาณาบริเวณที่บุคคลหรือกลุ่มบุคคลสามารถแสดงสิทธิการครอบครอง รวมทั้ง ควบคุมการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จากบุคคลภายนอกได้ในระดับหนึ่ง โดยพื้นที่ทุติยภูมินี้จัดเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ปฐมภูมิกับพื้นที่สาธารณะ เช่น ถนนในหมู่บ้านจัดสรร ทางเดินหน้าห้องพักตามแฟลต ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการป้องกันอาชญากรรม เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่บุคคลภายนอกสามารถใช้ได้

1.3 พื้นที่สาธารณะ หมายถึง อาณาบริเวณที่บุคคลทั่วไปสามารถเข้าไปได้โดยชอบธรรม หรือสามารถใช้สัญจรไปมาได้โดยอิสระภายใต้ขอบเขตของกฎระเบียบที่วางไว้ เช่น สวนสาธารณะ สถานีรถไฟ พื้นที่สาธารณะจึงไม่อยู่ในการควบคุมของบุคคลใดหรือกลุ่มบุคคลใดโดยเฉพาะ

การจัดสภาพแวดล้อมรูปธรรมเพื่อการป้องกันอาชญากรรม มีหลายมาตรการ เช่น การวางผังเมืองและชุมชน การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง การออกแบบอาคาร การสลักเครื่องหมายบนทรัพย์สิน การใช้สัญญาณเตือนภัยต่าง ๆ เป็นต้น

2. สภาพแวดล้อมทางด้านนามธรรม หมายถึง สภาพแวดล้อมที่ไม่มีตัวตน และไม่อาจสัมผัสได้ แต่เป็นสิ่งที่คู่กับชุมชนและสังคม เช่น ความร่วมมือร่วมใจ ความสามัคคี เนื่องจากให้ความสนใจในการป้องกันอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมด้านรูปธรรมแต่เพียงอย่างเดียว อาจจะไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร และมักมีประสิทธิภาพต่ำ อาจเป็นเพราะต้องสิ้นเปลืองค่าวัสดุและค่าใช้จ่ายมากเกินไป โดยต่างคนก็ต่างที่จะหาทางป้องกันตัวเอง ไม่มีการติดต่อประสานงานกับเพื่อนบ้าน ในที่สุดการป้องกันอาชญากรรมก็ตกเป็นภาระหน้าที่ของตำรวจแต่เพียงฝ่ายเดียว

มาตราการในการป้องกันอาชญากรรมภายใต้สภาวะแวดล้อมด้านนามธรรม ได้แก่ การใช้มาตรการเพื่อเตือนภัย สายตรวจประชาชน และมาตรการตรวจตามบ้านเรือน เป็นต้น (ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ 2526: 66-68)

ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมโดยสภาพแวดล้อมของ ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526) ใช้ศึกษาสภาพแวดล้อม เป็นมาตรการสำหรับสายตรวจตำรวจที่ใช้ป้องกันอาชญากรรมได้ทั้งรูปธรรมและนามธรรม ที่ตำรวจสามารถนำมาพิจารณาและใช้เป็นดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดได้ ผู้วิจัยจึงได้นำมาใช้เป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้

5. ทฤษฎีด้านการจราจร

วิศวกรรมการจราจร (Traffic engineering) เป็นวิศวกรรมแขนงหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบ การควบคุมระบบการจราจรของถนนทางหลวง ตลอดจนการใช้บริเวณที่ดินใกล้เคียงและศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่น หรือหมายถึงการนำเอาหลักการ เครื่องมือ วิธีการ เทคนิค ตลอดจนการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์เพื่อให้ได้มา ซึ่งความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ (ยอดพล ธนาบริบูรณ์ 2537: 1)

องค์ประกอบการจราจร มี 3 ประการ คือ

1. คนขับและคนเดินถนน (Driver and pedestrian) คนขับรถอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรได้ 2 ลักษณะ คือ มารยาทในการขับรถ ซึ่งมีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อม ได้แก่ ดินฟ้า อากาศ ภูมิประเทศ สภาพการจราจร ปัจจัยด้านจิตใจ ได้แก่ อารมณ์ อายุ เพศ ของคนขับ ปัจจัยด้านกายภาพ ได้แก่ การมองเห็น การได้ยิน การตอบสนอง เป็นต้น และการตัดสินใจ ซึ่งก็คือระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางสายตา หู สัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการให้มือและเท้าเหยียบเบรก ระยะเวลาต่าง ๆ นี้คือ ระยะเวลาตัดสินใจ ซึ่งทฤษฎีของระยะเวลาตัดสินใจอธิบายไว้ดังนี้

ทฤษฎีของระยะเวลาตัดสินใจ (PIEV) ประกอบไปด้วย 4 ปัจจัย คือ

1. Perception time คือ ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์

2. Intellection time คือ ระยะเวลาใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่เห็นคืออะไร

3. Emotion time คือ ระยะเวลาใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์ที่เห็น

4. Volition time คือ ระยะเวลาใช้ในการปฏิบัติการตามที่สมองสั่งการ

ค่า PIEV นี้ มีความสำคัญต่อปัญหาการจราจรเป็นอย่างมาก สาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น สืบเนื่องมาจากการตัดสินใจไม่ฉับพลันของผู้ขับรถ ซึ่งคนโดยทั่วไปควรมีค่า PIEV ประมาณ 1-2 วินาที ตามมาตรฐานการออกแบบของ AASHO (American Association of State

Highway Officials) ได้กำหนดค่า PIEV ของคนโดยปกติประมาณ 2-2.5 วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายอ่อนล้าหรือเหนื่อยหน่าย ระยะเวลาดังกล่าวก็อาจเพิ่มขึ้นเป็น 4 วินาที

ในทางวิศวกรรมการจราจรนั้น การคำนวณหาระยะหยุดรถที่ปลอดภัย (Safe stop distance) และการออกแบบของระยะเวลาสัญญาณไฟเหลือง (Amber time) ควรมีระยะเวลาประมาณ 3-5 วินาที ถ้าหากใช้เวลาสั้นกว่านั้นอาจเกิดอุบัติเหตุได้เนื่องจากผู้ขับรถไม่สามารถหยุดรถได้ทัน แต่ถ้าหากใช้เวลานานกว่านั้นจะทำให้คนขับรถฉวยโอกาสฝ่าฝืนแล่นผ่านทางร่วมทางแยกมากขึ้น

ตารางที่ 2 ระยะเวลาการตัดสินใจ (PIEV) ของผู้ขับรถ

การกระทำ	ระยะเวลาที่ใช้
1. กดแตร โดยเริ่มต้นจากมืออยู่บนพวงมาลัย ตัดสินใจกดแตรรถส่งสัญญาณ	0.56 วินาที
2. แตะเบรก โดยเริ่มต้นจากเท้าอยู่บนคันเร่ง ถอนเท้าออกจากคันเร่งมาเหยียบเบรกเพื่อชะลอหรือหยุดรถ	0.59 วินาที

ที่มา : ยอดพล ธนาบริบูรณ์ 2537: 1.

การมองเห็น (Vision) ของคนขับรถโดยปกติแล้วขณะอยู่กับที่สามารถมองเห็นภาพในลักษณะกรวยจอกว้าง (Peripheral vision) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นจะลดลง เช่น

1. ที่ความเร็ว 40 กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 100 องศา
2. ที่ความเร็ว 75 กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 60 องศา
3. ที่ความเร็ว 100 กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 40 องศา

ความคมชัดของภาพที่ตาคนปกติมองเห็นได้ชัดที่สุด (Clearest vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย 3-5 องศา และความคมชัดที่มองเห็นได้รองลงมา (Clear vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย 10-12 องศา ในช่วงที่เลยพิกัดนี้ออกไปความคมชัดของภาพก็จะลดน้อยลงตามลำดับ

สภาพของการมองเห็นในเวลากลางคืนของคนขับรถ ถ้ามีแสงสว่างเข้าตาจากรถที่แล่นสวนทางมาหรือจากการสะท้อนของกระจกมาเข้าตา จะทำให้เกิดการพร่ามัวชั่วขณะหนึ่ง ซึ่งตาของมนุษย์จะต้องใช้เวลาในการปรับขยาย หรือหดตัวของม่านตา โดยถ้าเป็นกรณีที่ผ่านจากที่มืดออกสู่

ที่สว่าง จะใช้เวลาประมาณ 3 วินาที แต่ถ้าเป็นการผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มืด จะใช้เวลาในการปรับประมาณ 6 วินาที

2. รถ (Vehicle) มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ

2.1 ลักษณะขนาดและน้ำหนักของรถ (Statics) หมายถึง ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูง และน้ำหนักของรถ ขนาดของรถมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนน ไหล่ถนน ที่จอดรถ รัศมีความโค้ง เกาะกลางถนน ส่วนน้ำหนักรถมีผลต่อการออกแบบความหนาของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มความเร็วของรถ

2.2 ลักษณะของแรงต่าง ๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของรถ (Kinermatics) รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งจะทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ (Power) คือความสามารถในการขับเคลื่อนของรถ ที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่าง ๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า อัตราเร่ง คืออัตราระหว่างความเร็วที่คงที่ต่อระยะเวลา

2.3 ลักษณะของแรงต่าง ๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของรถ (Dynamic) รถในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่าง ๆ มากระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่ แรงดังกล่าวได้แก่

2.3.1 แรงต้านของอากาศ (Air resistance) เกิดจากแรงเสียดทานของตัวถังรถยนต์ขณะเคลื่อนที่ไปในอากาศ ขนาดของแรงต้านขึ้นอยู่กับรูปร่าง พื้นที่หน้าตัดของตัวยานพาหนะและความเร็วขณะขับเคลื่อนที่

2.3.2 แรงต้านทานเนื่องจากการเคลื่อนที่ (Rolling resistance) เกิดขณะที่รถแล่นไปบนทางราบในแนวตรงด้วยอัตราเร่งคงที่ขณะที่ล้อหมุนไปบนผิวทาง ในสภาพพื้นผิวจราจรปกติ แรงต้านเนื่องจากการเคลื่อนที่ มีค่าประมาณ 12 กก./ตัน ขณะรถเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว 100 กม./ชม.

2.3.3 แรงต้านทานเนื่องจากความชัน (Grade resistance) เกิดขึ้นเมื่อรถแล่นขึ้นเนินที่มีความลาดชัน จะเกิดแรงต้านระหว่างน้ำหนักของตัวรถและความลาดชันของพื้น

2.3.4 แรงเสียดทาน (Friction resistance) เป็นแรงต้านการเร่งของยานพาหนะเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน แรงต้านทานเนื่องจากความโค้งของทาง (Curve resistance) รถเมื่อแล่นเข้าโค้งจะเปลี่ยนทิศทางการเคลื่อนที่จะเกิดมีแรงหนีศูนย์กลาง (Centrifugal force) รถมีโอกาสที่จะไถลออกนอกโค้ง หรือบางครั้งอาจพลิกคว่ำได้ แรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางนี้จะทำให้เกิดโมเมนต์พลิกคว่ำ (Verturning moment) ซึ่งตรงข้ามกับโมเมนต์ทรงตัว (Stabilizing moment) รถจะคว่ำต่อเมื่อโมเมนต์พลิกคว่ำมากกว่าโมเมนต์ทรงตัว แรงต้านที่มิให้รถลื่นถลาออกจากผิวทางโค้ง คือ ความฝืดระหว่างล้อกับผิวทาง และการสร้างถนนยกระดับ (Superelevation) จะช่วยลดปัญหา

การไถลออกนอกโค้งและการพลิกคว่ำของรถลงได้ แรงที่กระทำต่อรถยนต์จะสมมุติให้กระทำที่จุดศูนย์ถ่วงของรถ ยกเว้นแรงเสียดทานที่กระทำที่ล้อและผิวถนน แรงเนื่องจากความเสียดทานนี้เองที่ทำให้คนขับสามารถเริ่มต้นหยุด และขับเคลื่อนรถ แรงเสียดทานสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. **แรงเสียดทานเนื่องจากการไถล** (Sliding friction)

2. **ความเสียดทานเนื่องจากการกลิ้ง** (Rolling friction) การไถลของรถยนต์เป็นลักษณะของรถเมื่อผู้ขับขี่เหยียบเบรก หรือหยุดรถอย่างกะทันหัน ทำให้มีการห้ามล้อของรถ แต่เนื่องจากรถไม่สามารถหยุดได้ในทันทีทันใด จึงยังมีการลื่นไถลไปอีกระยะหนึ่ง ระยะที่รถลื่นไถลไปอีกนั้นเรียกว่า ระยะลื่นไถล (Skid distance) หรือระยะเบรก (Braking distance)

3. **ถนน (Road)** ถนนเป็นปัจจัยของการจราจรอย่างหนึ่ง เนื่องจากถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนต้องออกแบบตามด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road alignment), การออกแบบทางโค้ง ระยะสายตา (Sight distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น

3.1 การออกแบบถนน (Geometric design) จะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เช่น ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของรถยนต์ประเภทต่าง ๆ รวมทั้งความเร็วของรถ ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ทางลาด ทางชัน ระยะสายตาอย่างกะทันหัน มีสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบควบคุมสัญญาณต่าง ๆ เช่น ป้ายจราจร ไฟจราจร ต้องคำนึงถึงความประหยัด การบำรุงรักษา ความสวยงาม ความพอใจของผู้ใช้รถและผู้อาศัยอยู่ใกล้เคียง ประโยชน์ต่อสังคมและมลภาวะที่จะเกิดขึ้น

3.2 ประเภทของถนน ในประเทศไทย มีถนน 7 ประเภท คือ

3.2.1 ทางหลวงแผ่นดิน

3.2.2 ทางหลวงจังหวัด

3.2.3 ทางหลวงชนบท

3.2.4 ทางหลวงเทศบาล

3.2.5 ทางหลวงสัมปทาน

3.2.6 ทางหลวงพิเศษ

3.2.7 ทางหลวงสุขาภิบาล

3.3 ประเภทของถนนตามหลักวิศวกรรมจราจร มี 4 ประเภท (ยอดพล ธนาบริบูรณ์ 2537: 25)

3.3.1 ทางด่วน (Expressway or freeway system) เป็นถนนที่สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกและการเดินทางไปอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการจราจรได้เป็นจำนวนมาก อนุญาตเฉพาะรถยนต์ที่มีเครื่องยนต์ ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินข้าม ไม่มีทางแยกตัดขวาง ถ้าจำเป็นต้องมีทางแยกจะเป็นทางยกระดับหรือทางลดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงจุดตัด

3.3.2 ถนนสายประธาน (Arterial) เป็นถนนที่ใช้เชื่อมระหว่างเมือง และใช้สัญจรในเมือง เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน

3.3.3 ถนนสายตรง (Collector road) เป็นถนนที่ใช้เชื่อมถนนสายประธาน โดยทั่วไปจะรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายประธาน เช่น ถนนอโศก เป็นต้น

3.4 โครงข่ายถนน (Road network) คือเส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยกที่ประกอบกันเป็นโครงข่าย มีรูปแบบต่าง ๆ เช่น ลักษณะเป็นตาราง เป็นวงแหวนมีรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง โครงข่ายถนนประกอบด้วย โครงข่ายถนนในจังหวัด, โครงข่ายถนนในเมือง

3.5 โครงข่ายการจราจร (Traffic network) ประกอบด้วยกลุ่มถนนชนิดต่าง ๆ ทั้งที่เป็นสายหลักและสายรอง เชื่อมต่อกันระหว่างทางแยกซึ่งมีสัญญาณไฟ (Signalized intersection) ถนนแต่ละสายในโครงข่ายเรียกว่า Link ซึ่งอาจมีลักษณะในทิศทางเดียว (One Way) หรือสองทิศทางสวนกัน (Two Way) ซึ่งโครงข่ายถนนนี้อาจแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

3.5.1 โครงข่ายถนนแบบเปิด (Open network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้น (Origin) และจุดปลายทาง (Destination) ไม่บรรจบกัน

3.5.2 โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้น (Origin) และจุดปลายทาง (Destination) มาบรรจบกัน

3.6 ถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง มี 2 ประเภท คือ

3.6.1 ทางโค้งในแนวดิ่ง (Vertical curve) ซึ่งแยกออกเป็นทางโค้งลักษณะนูน (Crest vertical curve) และทางโค้งลักษณะเว้า (Sag vertical curve)

3.6.2 ทางโค้งในแนวราบ (Horizontal curve) เป็นทางโค้งที่มีการยกระดับถนนเพื่อป้องกันการถูกแรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางหรือการพลิกคว่ำ

3.7 ทางแยก (Intersection) หมายถึง บริเวณร่วมที่มีถนนสองสายหรือมากกว่าตัดกันหรือมาพบกัน ซึ่งเมื่อถนนสองสายพบกันหรือตัดกันย่อมเกิดปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ ลักษณะทางแยกแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

3.7.1 ทางแยกลักษณะปกติ ไม่มีการก่อสร้างเกาะกลางถนนหรือสิ่งเพิ่มเติม รวมทางแยกที่มีการขยายถนนแต่ไม่มีสิ่งก่อสร้างพิเศษอื่น ๆ

3.7.2 ทางแยกที่มีเกาะกลางถนน เป็นแยกที่มีการก่อสร้างเกาะเพิ่มเติม ทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบมากขึ้น

3.7.3 ทางแยกยกระดับ เป็นทางแยกที่มีถนนยกระดับสร้างขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์หลีกเลี่ยงความขัดแย้งของทางแยก ทำให้การจราจรสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย แต่ต้องใช้พื้นที่มากและค่าใช้จ่ายสูง

3.8 วงเวียน (Rotary Roundabout) เป็นการออกแบบทางแยกให้มีลักษณะเป็นวงกลมเหมาะสมมากกับบริเวณที่มีทางแยกมากกว่า 4 แยก และในบริเวณทางแยกมีรถเลี้ยวมากกว่ารถทางตรง ซึ่งโดยทั่วไปปริมาณรถทุกแยกรวมกันไม่ควรเกิน 3,000 คันต่อชั่วโมง

ผลดีของการมีวงเวียน คือ

1. เหมาะสมกับทางแยกที่มี 5 แยก หรือมากกว่า
2. เมื่อปริมาณการจราจรเบาบาง การเคลื่อนที่ในทิศทางเดียวจะช่วยลดปัญหาความล่าช้า
3. ประหยัดค่าใช้จ่ายการก่อสร้างมากกว่าการก่อสร้างทางแยกยกระดับ

ผลเสียของการมีวงเวียน คือ

1. ก่อให้เกิดความขัดแย้งเนื่องจากการเคลื่อนที่ตัดสลับ
2 จำเป็นต้องใช้เนื้อที่บริเวณมาก
3. ค่าใช้จ่ายสูงกว่าการก่อสร้างทางแยกทั่วไป
4. ไม่เหมาะสมกับบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น เนื่องจากจะทำให้เกิดปัญหาความล่าช้า

3.9 การจัดระบบเดินรถทางเดียว (One-way street system) เป็นการจัดระบบการจราจรบนถนนชนิดที่ให้รถวิ่งไปในทิศทางเดียวกันในแต่ละถนนโดยไม่มีการสวนทางกัน เพื่อเพิ่มความจุให้ถนน ลดจุดตัดของกระแสการจราจร และลดการเกิดอุบัติเหตุ การจัดระบบทางเดินรถทางเดียวสามารถใช้ได้ผลดีกับย่านชุมชนได้จำนวนหนึ่ง แต่ไม่ใช่จะได้ผลในทุกชุมชน จึงควรมีการศึกษาถึงความเหมาะสม สภาพแวดล้อมมาก่อน โดยเฉพาะลักษณะการวางผังเมือง ในการเดินรถทางเดียวจำเป็นต้องมีทางขนาน (Parallel street) และมีถนนตัดเชื่อมทางขนานให้มีการติดต่อกันการเดินรถทางเดียวจึงจะได้ผลดี

ผลดีของการเดินรถทางเดียว

1. เพิ่มความจุของถนน
2. ลดการเกิดอุบัติเหตุ

3. ลดปัญหาความล่าช้าและความขัดแย้งเนื่องจากรถเลี้ยว

4. มีโอกาสจอดรถบนถนนได้มากกว่า (ในกรณีอนุญาตให้จอดรถ)

ผลเสียของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

1. เพิ่มระยะเวลาการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง

2. จำเป็นต้องมีระบบการควบคุมจราจรเพิ่มขึ้น

3. ไม่สะดวกต่อการจัดเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน เช่น รถเมล์ อาจทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทาง

4. สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่

ผังเมืองและทฤษฎีการเกิดเมือง

ผังเมือง (Urban planning) หมายความว่า การวางแผนสำหรับเมือง เพื่อให้การบริหารจัดการ พัฒนา ก่อสร้าง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความสวยงาม ตลอดจนการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของเมืองนั้น เป็นไปอย่างมีระบบ ตามแผนที่ได้วางไว้ล่วงหน้า มิให้เมืองเติบโตไปตามยถากรรม ไร้ทิศทาง ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองนั้น สามารถใช้ชีวิตอยู่อย่างมีความสุข ปลอดภัย และมีคุณภาพชีวิตที่ดี

การวางผังเมืองนั้น เปรียบเสมือนการออกแบบบ้านที่พักอาศัย ถ้าต้องการให้บ้านน่าอยู่ สะอาด ปลอดภัย รองรับการขยายตัวในอนาคต ก็ควรมีการวางแผนล่วงหน้า และมีข้อกำหนดบังคับเพื่อให้คนในบ้านสามารถอยู่ได้อย่างมีความสุข

เมือง หมายถึง บริเวณที่มีผู้คนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น และประชากรส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพเกษตรกรรม แต่มีการประกอบอาชีพที่หลากหลาย เช่น พ่อค้า ข้าราชการ แพทย์ ครู มีการก่อสร้างอาคาร บ้านเมืองอยู่ชิดติดกัน มีเส้นทางคมนาคมสะดวกสำหรับการเดินทางทั้งภายในเมืองและออกสู่เมืองอื่น ๆ โดยมีรายละเอียดของการเมืองในทฤษฎีการเกิดเมืองและการขยายของตัวเมืองดังนี้

ทฤษฎีการเกิดเมือง มีหลายสาเหตุ เช่น

1. แหล่งอุดมสมบูรณ์ บริเวณใดที่มีความอุดมสมบูรณ์ ด้านอาหารและน้ำย่อมมีโอกาสเกิดเป็นเมือง ตรงกันข้ามบริเวณใดที่มีความแห้งแล้ง ขาดแคลน อาหารและน้ำ ย่อมยากที่จะเกิดเป็นเมือง

2. ทรัพยากรธรรมชาติ บริเวณใดที่เป็นแห่งทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ถ่านหิน เหมืองเพชร พลอย ทองคำ หรือสถานที่สวยงาม เช่น น้ำตก ทะเล แม้จะไม่อุดมสมบูรณ์ ก็อาจเกิดเป็นเมืองได้

3. เส้นทางคมนาคม บริเวณที่เป็นจุดพักรถ หรือเป็นชุมทาง เป็นทางแยก ก็ย่อมมีโอกาสเกิดเป็นเมืองได้

4. ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ บริเวณนั้นต้องไม่เกิดภัยธรรมชาติบ่อยครั้ง เช่น น้ำท่วม แผ่นดินไหว ภูเขาไฟ พายุ เป็นต้น

5. ปลอดภัยจากข้าศึกศัตรู เป็นบริเวณที่ข้าศึกศัตรูฝ่ายตรงข้ามโจมตีได้ยาก เช่น มีแม่น้ำขวางกั้น หรืออยู่บนยอดเขาสูง เป็นต้น

6. เป็นไปตามความต้องการของผู้นำ เช่น ผู้นำประเทศ หัวหน้าชุมชน หัวหน้าเผ่า

ทฤษฎีการขยายตัวของเมือง

1. ทฤษฎีการขยายตัวของเมืองแบบวงกลม หมายถึง บริเวณย่านใจกลางเมืองเป็นย่านศูนย์การค้าธุรกิจ ถัดมาเป็นที่พักของผู้มีรายได้ต่ำ ถัดมาเป็นย่านอุตสาหกรรม ถัดมาเป็นที่พักของผู้มีรายได้ปานกลาง และรอบนอกสุดเป็นย่านพักอาศัยของผู้มีรายได้สูง

2. ทฤษฎีการขยายตัวของเมืองแบบหลายศูนย์กลาง หมายถึง เมืองนั้นไม่ได้มีศูนย์กลางของเมืองเพียงจุดเดียว แต่มีหลายศูนย์กลาง ซึ่งจะมีย่านที่พักอาศัย หรือย่านอื่น ๆ อยู่ล้อมรอบ เช่น มีย่านการค้าอยู่ 3 ศูนย์การค้า ย่านอุตสาหกรรมอยู่ 2 ย่าน ย่านราชการ 1 ย่าน นอกนั้นเป็นที่พักอยู่รอบ ๆ ศูนย์กลางเหล่านั้น หรืออาจมีย่านที่พักที่หนาแน่นเป็นศูนย์กลางอีกแห่งก็ได้

3. ทฤษฎีการขยายตัวของเมืองแบบรูปลิ่ม หมายถึง ที่มีศูนย์กลางอยู่แห่งหนึ่งและมีย่านการใช้ที่ดินแต่ละแบบ อยู่ต่อเนื่องกันเป็นทางยาวคล้ายรูปลิ่ม ตามเส้นทางคมนาคม เช่น ย่านพักอาศัย ติดต่อกันเป็นเส้นด้านหนึ่งของเมือง ย่านอุตสาหกรรม ติดต่อกันเป็นเส้นทางอีกด้านหนึ่งของเมือง

การแบ่งเขตเมืองชั้นใน-เขตเมืองชั้นนอก

การแบ่งเขตเมืองชั้นในและเขตเมืองชั้นนอกไม่มีอะไรแน่นอน ตายตัว เพียงแต่เป็นการแบ่งเขตตามเจตนาการปกครอง หรือตามเส้นทางคมนาคมที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ได้สะดวกขึ้น ส่วนใหญ่จะพิจารณาจาก ความหนาแน่นของประชากรและความเจริญ ซึ่งการแบ่งลักษณะเช่นนี้มักจะขยับขยายเพิ่มขึ้นไปเรื่อย ๆ เช่น กรุงเทพฯ ในอดีต เขตเมืองชั้นในเฉพาะเขตพระนคร ต่อมาเพิ่มเขตดุสิต และเขตพญาไทตามลำดับ

การผังเมืองกับปัญหาในเขตกรุงเทพมหานคร

การที่คนไทยส่วนใหญ่ทั้งระบบการเมืองและภาคราชการ ไม่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องการวางผังเมือง ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะการขาดความรู้ ขาดการปลูกจิตสำนึก จึงทำให้คนทั่วไปไม่ค่อยสนใจ และค่อนข้างจะพอใจในปัจจุบัน เช่น การมีอู่ซ่อมรถยนต์ ร้านอาหาร สวนอาหาร โรงงาน อยู่ข้างบ้านต่างเห็นว่าสะดวกดี แต่เนื่องจากสภาพที่กรุงเทพฯ ยังไม่มีการวางผังเมืองดีพอ จึงทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น

1. การไฟฟ้า เดินสายไฟฟ้าแรงสูงมายังบริเวณย่านพักอาศัย ให้เพียงพอกับการใช้งานในบ้านเรืองธรรมดา แต่เมื่อไม่มีการวางแผนล่วงหน้า มีการก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม หรือมีการเกิดย่านธุรกิจในบริเวณดังกล่าว ทำให้กระแสไฟฟ้าไม่พอใช้ ไฟตก น้ำประปาไหลไม่แรงพอ คู่สายโทรศัพท์ไม่เพียงพอ

2. ด้านการศึกษา โรงเรียนมีคุณภาพแตกต่างกัน และกระจุกตัวอยู่แต่ในเมือง ทำให้เกิดการมุ่งไปเรียนที่เดียวซึ่งไม่ได้คำนึงถึงระยะทาง ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร ซึ่งตามหลักผังเมืองนั้น ย่านพักอาศัยต้องมีโรงเรียนประจำชุมชน ซึ่งนักเรียนสามารถเดินทางด้วยเท้าไปเรียนได้

3. ย่านการค้า ธุรกิจ อาคารสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า มีการปลูกสร้างอาคารสูง โดยไม่มีการควบคุม เป็นผลให้บริเวณดังกล่าวมีผู้คนขับรถเข้ามามากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ในต่างประเทศจะมีการควบคุมอาคารด้วยค่า F.A.R. หรือ Floor area ratio คือค่าสัดส่วนระหว่างพื้นที่ผิวดินกับพื้นที่ทุกชั้นของอาคารรวมกัน เช่น ค่า F.A.R. เท่ากับ 1:6 หมายถึง ถ้ามีพื้นที่ดิน 1 ไร่ จะสามารถสร้างอาคารสูงกี่ชั้นก็ได้แต่เมื่อรวมพื้นที่อาคารทั้งหมดจะต้องไม่เกิน 6 ไร่ ผลก็คือ ทำให้ย่านนั้นมีการก่อสร้างอาคารแบบกระจายตัว

การแก้ไขปัญหาการจราจรทางด้านกายภาพ

1. สร้างถนนให้มากขึ้น เป็นการแก้ไขปัญหาที่ตรงเป้า เพราะเป็นการกระจายตัวของรถไม่ต้องมาแออัดในถนนเพียงไม่กี่สาย เพื่อให้เป็นทางเลือกสำหรับผู้ขับรถที่จะไม่ต้องมากระจุกตัวที่ถนนเพียงเส้นเดียว

2. ระบบขนส่งมวลชน (Mass transit) ได้แก่ รถประจำทาง รถไฟ รถไฟลอยฟ้า รถไฟใต้ดิน เรือประจำทาง เพื่อลดประมาณรถในเขตเมือง แต่การแก้ไขที่ถูกต้องคือปลายทางต้องอยู่นอกเมือง แล้วเข้าสู่ใจกลางเมือง ไม่ควรสร้างเฉพาะใจกลางเมืองเท่านั้น ในต่างประเทศมีการก่อสร้างรถไฟใต้ดินในเขตเมือง และสร้างรถไฟลอยฟ้าในเขตนอกเมือง เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ส่วนรถไฟใต้ดินนั้น เมื่อการก่อสร้างเสร็จสิ้น ก็สามารถใช้ผิวการจราจรได้ นอกจากนั้นยังสามารถใช้เดินสายไฟฟ้าและสายโทรศัพท์ได้โดยไม่ต้องขุดถนนบ่อยครั้งด้วย

การควบคุมและสั่งการจราจร

ระบบควบคุมสั่งการจราจร (Traffic command control system) คือ ระบบที่ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมการจราจร หรือสั่งการไปยังเจ้าหน้าที่บนท้องถนนในการประสานการทำงาน จัดการจราจร เพื่อให้เกิดการควบคุมสภาพการจราจร และมีการวางแผนการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

1. หลักการของระบบควบคุมสั่งการจราจร ประกอบด้วย 5 กลุ่มย่อย ดังนี้ (กองบัญชาการตำรวจนครบาล 2537)

1.1 ระบบควบคุมและสั่งการ (Command control system) ประกอบไปด้วย

1.1.1 ระบบ CCTV เพื่อควบคุมสภาพการจราจรบนท้องถนน

1.1.2 ระบบ ATC เพื่อควบคุมสัญญาณไฟจราจรทางแยก

1.1.3 ระบบอ่านป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติ (License scanning)

1.1.4 ระบบถ่ายภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟฯ เป็นต้น

1.2 ระบบการสื่อสาร (Communication system) ประกอบด้วย

1.2.1 สร้างข่ายวิทยุสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ และศูนย์ควบคุมการจราจรทำงานประสานงานกันได้เป็นระบบเดียวกัน

1.2.2 สร้างข่ายวิทยุสื่อสารของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องต่อการจราจรให้สามารถทำงานประสานงานกันได้เป็นระบบเดียวกัน

1.2.3 สร้างข่ายวิทยุสื่อสารของเอกชน เช่น รถแท็กซี่ รถประจำทาง รถบรรทุก เป็นต้น

1.3 ระบบสารสนเทศ (Information system) ประกอบด้วย

1.3.1 ระบบสถิติสถานภาพและข้อมูลจราจร

1.3.2 ระบบแผนที่กราฟฟิก (Graphic mapping)

1.3.3 ระบบจำลองสถานการณ์จราจร (Traffic simulation)

1.4 ระบบประชาสัมพันธ์ (Public relation system) ประกอบด้วย

1.4.1 ระบบแผ่นป้ายสลับข้อความ (Variable massage signboard)

1.4.2 ระบบการแจ้งข่าวสารด้วยเสียง (Voice massage)

1.4.3 ระบบรายงานข่าวทางวิทยุกระจายเสียง, โทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์

2. เทคโนโลยีและเครื่องมืออุปกรณ์ ในการจัดการจราจร มีเครื่องมือและอุปกรณ์ทางเทคโนโลยีที่สำคัญ ได้แก่

2.1 ระบบเครือข่ายวิทยุสื่อสารแบบทรังค์ (Trunk radio network) เป็นระบบวิทยุสื่อสารที่สามารถกลุ่มผู้ฟัง และแบ่งใช้ความถี่ที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยคอมพิวเตอร์ วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งก็คือลดความหนาแน่นของวิทยุ VHF/FM เดิม และต่อเชื่อมลูกข่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร รวมทั้งหน่วยงานราชการ และกลุ่มรถยนต์เอกชนทุกกลุ่ม ผลดีที่จะได้รับจากระบบวิทยุนี้ คือ การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (Route traffic management) และเป็นศูนย์กลางด้านข้อมูลข่าวสารการจราจรของกรุงเทพฯ และปริมณฑล

2.2 ระบบเครือข่ายวิทยุติดตามตัว (Pager) เพื่อลดความเครียดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจากการฟังวิทยุ และเรียกตัวมาปฏิบัติหน้าที่ได้ทันเวลา ผลดีก็คือสามารถเข้าประจำจุดได้รวดเร็ว ในกรณีการจราจรติดขัดเป็นวงแหวน

2.3 ระบบป้ายสลับข้อความ (Variable massage board) เป็นแผงป้ายสี่เหลี่ยมบรรจุหลอดเปล่งแสงชนิด Light emitting dioade (LED) Full matrix 16 x 16 Dots ขึ้นไปอย่างน้อย 3 สี ติดตั้งป้ายอยู่ริมถนนและเชื่อมโยงสัญญาณมายังศูนย์ควบคุม ประโยชน์ของป้ายสลับข้อความ คือ ใช้แจ้งเตือนเมื่อมีเหตุ หรือให้คำแนะนำเส้นทางแก่ประชาชน, แจ้งความยาวรถค้นสุดท้าย ความหนาแน่นของรถ และความเร็วเฉลี่ย เป็นต้น

2.4 โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เป็นกล้องโทรทัศน์ชนิดสี สามารถหมุนส่าย (Pan) ตัวกล้องได้ 360 องศา และก้มเงยได้ 90 องศา มี Housing ป้องกันตัวกล้อง เชื่อมต่อสัญญาณภาพด้วยระบบใยแก้วนำแสง (Fiber optic cable) มายังศูนย์ควบคุม บังคับการทำงานของกล้องด้วยชุดเลือกสัญญาณภาพ (Matrix switcher) จากศูนย์ได้ กล้อง CCTV มีประโยชน์ในการตรวจสอบสภาพการจราจรบนถนนแต่ละเส้น ตรวจสอบการรายงานของเจ้าหน้าที่ และตรวจหาสาเหตุรถติด

2.5 ระบบเสียงแจ้งข่าวสาร (Voice massage) เป็นระบบแจ้งข่าวสารโดยใช้คลื่นวิทยุจากสถานีส่งที่ตั้งอยู่บนศูนย์ควบคุม ออกไปยังเสาอากาศที่ติดตั้งอยู่ริมถนนเพื่อส่งคลื่นไปยังวิทยุติดรถยนต์ของประชาชนเมื่อขับรถผ่านเส้นทางที่มีปัญหาการจราจร ระบบเสียงแจ้งข่าวสารอีกชนิดหนึ่งก็คือ มีลักษณะเป็นลำโพง (Speaker) ขนาดเล็ก ติดตั้งอยู่ริมถนน หน้าโรงเรียน ตรอกซอยต่าง ๆ เพื่อรับสัญญาณเสียงจากศูนย์ควบคุมไปแจ้งเตือนเหตุหรือบอกข่าวสารแก่ประชาชน

2.6 ระบบเตือนเหตุปัญหาจราจรวงแหวน ในปัจจุบันปัญหาการติดล็อควงแหวนเป็นสาเหตุของการจราจรติดพันไปทั่วกรุงเทพฯ ระบบนี้จะติดตั้งเครื่องมือตรวจวัด (Detector) ชนิดกล้องโทรทัศน์ตรวจสอบความหนาแน่นของรถในแต่ละถนนหลายทิศประกอบกัน รอบวงแหวนเพื่อร้องเตือนเหตุ (Alarm) กรณีมีแนวโน้มจะเกิดการติดล็อค ให้ศูนย์ควบคุมสั่งการแก้ไข ระบบนี้มีประโยชน์ในการชี้บอกเหตุของการติดล็อค เพื่อให้มีการป้องกันล่วงหน้าซึ่งดีกว่าการแก้ไข

2.7 ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์สถิติสถานภาพจราจร เป็นการวางเครือข่าย (Network) ด้านข้อมูลข่าวสาร 3 ส่วนสำคัญ คือ สถานีตำรวจ ศูนย์ควบคุมฯ และผู้บริหาร โดยเครื่อง

คอมพิวเตอร์จะส่งข้อมูลจากสถานีตำรวจต่าง ๆ ไปประมวลผลที่ส่วนกลาง คือ อาคารศูนย์ควบคุมจราจรฯ ซึ่งจะมีเครื่องคอมพิวเตอร์ระดับสถานีงาน (Workstation) สรุปรายงานประมวลผลการจราจรแจ้งไปยังสถานีตำรวจและผู้เกี่ยวข้องทราบ ในการประมวลผลนี้อาจแสดงเป็นแผลที่คอมพิวเตอร์กราฟฟิก (Graphic mapping) ให้ปรากฏเป็นสภาพการจราจร เช่น แสดงความยาวของท้ายแถวรถในแต่ละถนน ใช้แสดงตำแหน่งของยานพาหนะ เป็นต้น

2.8 ระบบถ่ายภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นระบบที่ใช้ตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟบริเวณทางแยกโดยใช้กล้อง CCTV ถ่ายภาพขณะรถวิ่งฝ่าฝืน โดยมีเครื่องตรวจวัดชนิดฝังในดิน (Loop detector) หรือชนิดฉายลำแสง (Infra red detector) เป็นตัวตรวจจับ โดยภาพที่ได้จะส่งสัญญาณผ่านสายเคเบิ้ลไปยังเครื่องบันทึกภาพ (Video recorder) ซึ่งติดตั้ง ณ ศูนย์ควบคุมฯ และสามารถพิมพ์ภาพออกมาได้ ซึ่งจุดที่จะติดตั้งเครื่องมือตรวจจับระบบนี้ควรเป็นแยกที่มีการขับรถด้วยความเร็วสูง ฝ่าฝืนสัญญาณไฟมาก และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

2.9 ระบบรายงานข่าวและประชาสัมพันธ์จราจร เป็นระบบรายงานข่าวและประชาสัมพันธ์ประจำศูนย์โดยอำนวยความสะดวกแก่สถานีวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ให้มีการเชื่อมโยงสัญญาณจากศูนย์ควบคุมฯ ไปเผยแพร่แก่ประชาชน

2.10 ระบบตรวจอ่านป้ายทะเบียนคอมพิวเตอร์ (License plate scanning system) เป็นระบบ คอมพิวเตอร์วิเคราะห์ภาพ (Image processing) โดยนำสัญญาณภาพที่ได้มาจากการบันทึกของ CCTV มา Scan อ่านภาพแผ่นป้ายทะเบียน (License plate) ของรถแต่ละคันว่าเป็นรถคันที่เจ้าหน้าที่ต้องการตรวจจับหรือไม่ หากเป็นรถคันที่ต้องการก็จะมีการร้องเตือน และสั่งการไปยังด่านสกัดโดยอัตโนมัติ

2.11 ระบบเปิดสัญญาณไฟจราจร หรือระบบ ATC (Area traffic control) ซึ่งมีการติดตั้งตัวนับ (Detector) ซึ่งฝังไว้ในถนน เมื่อมีรถยนต์วิ่งผ่านมากก็จะมีการคำนวณปริมาณรถที่ผ่านแต่ละแยก แล้วคอมพิวเตอร์จะเปิดสัญญาณไฟให้สัมพันธ์กับปริมาณรถแต่ละด้าน เมื่อรวมกันหลายด้านก็จะสัมพันธ์กันเป็นเส้นทาง

3. ระบบ IVHS (Intelligent vehicle highway system) เป็นระบบอัตโนมัติซึ่งเชื่อมโยงเทคโนโลยีหลายชนิดเข้าด้วยกัน โดยมีเครื่องคอมพิวเตอร์เป็นตัวควบคุมจัดการแทนคน เพื่อจัดการจราจรบนทางหลวง ทางด่วน และถนนในเขตเมือง ประกอบด้วย 5 ระบบย่อย คือ

3.1 Advanced traffic management system (ATMS) เป็นระบบจัดการจราจรล่วงหน้า ได้แก่ ทำนายสภาพการจราจรติดขัดล่วงหน้า แนะนำเส้นทางหรือทางเลือกให้แก่ผู้ขับขี่ ควบคุมประสิทธิภาพการใช้โครงข่ายถนน และรักษาลำดับความสำคัญของรถมวลชน

3.2 Advanced traveller information system (ATIS) เป็นระบบข้อมูลผู้เดินทางล่วงหน้า เพื่อช่วยให้การกำหนดการเดินทางของรถยนต์หรือรถขนส่งสาธารณะ (Public

transportation) ไปถึงจุดหมายปลายทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจร สภาพถนนและสภาพอากาศ, เส้นทาง, ความเร็วที่เหมาะสม, การก่อสร้างถนน, ห้ามเข้าบางช่องทาง ซึ่งข้อมูลดังกล่าวใช้ในการวางแผนการเดินทางโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ช่วยในการสอบถาม

3.3 Advanced vehicles control system (AVCS) เป็นระบบควบคุมยานพาหนะโดยอัตโนมัติ เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ หรือเพื่อการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ระบบเตือนไม่ให้รถชนกัน (Collision warning systems) โดยรถที่ขับขี่จะได้รับการเตือนและหลีกจากจุดที่อาจเกิดการชน โดยอัตโนมัติด้วยอุปกรณ์ที่ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถยนต์

3.4 Commercial vehicle operation (CVO) เป็นระบบควบคุมรถทางพาณิชย์ ได้แก่ รถบรรทุก รถประจำทาง รถแวน รถแท็กซี่ และรถฉุกเฉิน โดยติดตั้งระบบแจ้งตำแหน่งของรถ (Automatic location system) และวิทยุรับส่งเชื่อมโยงติดต่อระหว่างรถและศูนย์ควบคุมเพื่อแจ้งข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ระบบแจ้งรหัสประจำตัวรถ (Automatic vehicle identification) เพื่อผ่านด่านเก็บเงิน ระบบแจ้งตำแหน่งของรถผ่านดาวเทียม (Automated vehicle location) และระบบแสดงตำแหน่งของรถ เพื่อควบคุมการออกนอกเส้นทาง ควบคุมเวลาทำงาน การถูกจี้ปล้น เป็นต้น

3.5 Advance Public Transportation System (APTS) เป็นระบบควบคุมการขนส่งมวลชน โดยใช้เทคโนโลยีของระบบต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว เพื่อพัฒนาการเดินทางให้เป็นไปแบบใช้ความจุสูงในการเดินทาง (High occupancy vehicle : HOV) เช่น รถประจำทาง รถเก๋ง และรถแวนร่วมกัน (Car and van pools) ระบบควบคุมนี้ จะแจ้งทางเลือกของเที่ยวการเดินทางและคำนวณค่าใช้จ่ายต่อการเดินทางหนึ่งด้วยข้อมูลที่รวดเร็ว เพื่อให้ผู้ขับขี่ตัดสินใจวางแผนใช้รถร่วมกันให้ถึงจุดหมายปลายทางสอดคล้องกัน รวมถึงการใช้บัตร (Smart card) เพื่อเข้าสถานีขนส่ง การจ่ายเงินค่าจอดรถ และด่านเก็บเงินโดยไม่ใช้เงินสด และการใช้สิทธิได้สัญญาณไฟเขียวแก่รถมวลชนด้วย

อำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

เนื่องจากปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่กระทบต่อชีวิตประจำวันของบุคคลในสังคม โดยเฉพาะในเมืองใหญ่อย่างกรุงเทพมหานคร ดังนั้น หากตำรวจจราจรซึ่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับต่อการแก้ไขปัญหาจราจร ได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบที่กฎหมายกำหนดก็ย่อมจะทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นเกราะกำบังตัวตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี แต่ถ้าหากไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎระเบียบที่วางไว้แล้ว ก็ยิ่งจะทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรไม่ประสบผลสำเร็จ และตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็อาจถูกร้องเรียนหรือถูกผู้บังคับบัญชาตำหนิได้ ดังนั้น จึงควรมีการเรียนรู้บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานให้สามารถปฏิบัติงาน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีคำที่เกี่ยวข้องกับการจราจรอยู่ 2 คำ ได้แก่

เจ้าพนักงานจราจร (มาตรา 4 (37) พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ) หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร เช่น ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล หรือ ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

พนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 4 (38) พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ) หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ได้แก่ ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในท้องถนน ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในการควบคุมหรืออำนวยความสะดวกในด้านการจราจรก็ตาม

อย่างไรก็ตาม หน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่แบ่งออกเป็น 2 ประการ ได้แก่

1. หน้าที่ตามกฎหมาย ได้แก่ หน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการจับกุมผู้ฝ่าฝืนและกระทำผิดกฎหมายอาญา, พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ, พ.ร.บ.รถยนต์, พ.ร.บ.ขนส่งทางบกฯ ซึ่งล้วนแต่เป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญาทั้งสิ้น ดังนั้น เมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งที่ฝ่าฝืนมาตราในกฎหมายดังกล่าว ตำรวจจราจรก็ย่อมมีอำนาจจับกุมในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา นอกจากนี้แล้ว ตำรวจจราจรยังมีหน้าที่อื่น ๆ ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร เช่น

1.1 การให้สัญญาณจราจร ไม่ว่าจะเป็นสัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีดก็ตาม (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 24,25)

1.2 การแสดงเครื่องหมายจราจร (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 28)

1.3 การจัดการจราจรชั่วคราว ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ ตามที่เหตุสมควรเพื่อความสะดวกและปลอดภัยในขณะนั้น (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 138)

1.4 การจับกุมโดยการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร การเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่หรือว่ากล่าวตักเตือน (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 140)

1.5 การสั่งให้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้องหยุด หรือรถที่ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 142)

1.6 การเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องมือบังคับรถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 59 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2535 มาตรา 12)

1.7 การทดสอบผู้ขับขี่เพื่อพิสูจน์ว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่รถ หรือไม่ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 142 วรรคสอง)

2. หน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) กำหนดได้แก่หน้าที่ของรองสารวัตรจราจรและตำรวจจราจรที่กำหนดไว้ในคำสั่งกรมตำรวจ ที่ 507/2538 ลงวันที่ 30 เมษายน 2538 เรื่อง การกำหนดหน้าที่การงานของข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจนครบาล ตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจ ซึ่งกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรไว้ ดังนี้

2.1 หน้าที่ของรองสารวัตรจราจร

2.1.1 จัดการและควบคุมการจราจร เช่น การดูแลเจ้าหน้าที่ให้อยู่ปฏิบัติหน้าที่ตามจุดที่กำหนด ซึ่งสามารถพิจารณาเปลี่ยนแปลงได้ตามเหตุผลความจำเป็น รวมทั้งการติดต่อประสานงานในกรณีเกิดปัญหาความขัดแย้งด้านการจราจร

2.1.2 ศึกษารวบรวมเก็บสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในการจราจร เช่น เก็บสถิติอุบัติเหตุจราจร ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจราจร

2.1.3 ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจจราจร อบรมชี้แจงให้รู้สภาพปัญหาจราจร กฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ฝึกอบรมระเบียบ วินัย

2.1.4 ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

2.1.5 จัดการอุบัติเหตุเบื้องต้น เช่น แจ้งพนักงานสอบสวน รักษาสถานที่เกิดเหตุปฐมพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บเบื้องต้น ช่วยเหลือพนักงานสอบสวนในการรักษาร่องรอยพยานหลักฐานต่าง ๆ

2.1.6 เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม เสนอผู้บังคับบัญชาที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2.1.7 จับกุมผู้กระทำผิดซึ่งหน้า ซึ่งถ้าหากไม่จับกุมทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้

2.1.8 ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจ หรือเจ้าหน้าที่อื่นตามความเหมาะสม

2.1.9 เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลัน หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ในการระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

2.1.10 ช่วยสารวัตรจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ภายในของเขตหน้าที่คำสั่งที่กำหนด

2.1.11 ช่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

2.1.12 ช่วยงานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

2.2 หน้าที่ของเจ้าหน้าที่จราจร

2.2.1 ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร ตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรสั่งการ และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

2.2.2 จัดและควบคุมการจราจร ตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรสั่งการ

2.2.3 สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

2.2.4 ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่ง หรือออกใบสั่ง จับกุม ผู้ละเมิดกฎ ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการจราจร

2.2.5 จัดการรักษาสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น แยกรถคู่กรณีให้พ้นการกีดขวางการจราจรตามความเหมาะสม พร้อมทั้งทำแผนที่สังเขปไว้ ให้ปรากฏตำแหน่งของร่องรอยพยานหลักฐาน เช่น ตำแหน่งรถที่หยุดอยู่หลังการเฉี่ยวชนกัน ตำแหน่งของผู้บาดเจ็บหรือตาย รอยขูดขีดหรือรอยครูดบนถนน รอยห้ามล้อ สิ่งของต่าง ๆ ที่ตกในสถานที่เกิดเหตุ เป็นต้น ดำเนินการให้คู่กรณี และพยานพบพนักงานสอบสวน ปฐมพยาบาลแก่ผู้บาดเจ็บเบื้องต้น

2.2.6 เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้เสนอต่อรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร ในกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ แล้วค่อยรายงานต่อรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด

2.2.7 ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่รวบรวมได้แก่ฝ่ายป้องกันปราบปราม

2.2.8 จับกุมผู้กระทำผิดซึ่งหน้า ซึ่งถ้าหากไม่จับกุมในทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีก็ได้

2.2.9 ให้ความช่วยเหลือแก่เจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ในการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำผิดตามความเหมาะสม

2.2.10 เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลัน หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ในการระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น

2.2.11 ช่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

2.2.12 ช่วยงานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

ท่าสัญญาณจราจร

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (มาตรา 24) ได้กำหนดท่าสัญญาณจราจร เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติเป็นแบบอย่างอันเดียวกัน และถูกต้องตามกฎหมายจราจร-ทางบก กำหนดไว้ ดังนี้

สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า คนจูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

ท่าสัญญาณจราจร มี 2 ท่าใหญ่ ๆ คือ

1.1 ท่าห้ามรถ

1.1.1 ห้ามรถด้านหน้า มี 1 จังหวะ ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนขวาท่อนบน และให้ขนานกับพื้น ตั้งฝ่ามือขึ้น โดยหันฝ่ามือไปข้างหน้า นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน

1.1.2 ห้ามรถด้านหลัง มี 3 จังหวะ

จังหวะ 1 สลัดหน้าไปด้านหลังทางซ้ายเพื่อมองรถด้านหลัง

จังหวะ 2 ยกแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ หรือขนานกับพื้น หันฝ่ามือไปทางด้านหน้า นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน

จังหวะ 3 สลัดหน้ากลับ

1.1.3 ห้ามรถด้านขวา มี 4 จังหวะ

จังหวะ 1 สลัดหน้าไปทางขวา เพื่อมองรถทางด้านขวา

จังหวะ 2 ยกแขนขวาออกไปเสมอระดับไหล่หรือขนานกับพื้นคว่ำฝ่ามือลงขนานกับพื้น นิ้วทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน

จังหวะ 3 หักฝ่ามือขึ้น ดูให้พอสวยงาม นิ้วมือเรียงชิดติดกัน

จังหวะ 4 สลัดหน้ากลับ

1.1.4 ห้ามรถด้านซ้าย มี 4 จังหวะ

จังหวะ 1 สลัดหน้าไปทางซ้าย เพื่อมองรถด้านซ้าย

จังหวะ 2 ยกแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ หรือขนานกับพื้นคว่ำฝ่ามือลงขนานกับพื้น นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน

จังหวะ 3 หักฝ่ามือขึ้น พอให้ดูสวยงาม นิ้วมือเรียงชิดติดกัน

จังหวะ 4 สลัดหน้ากลับ

1.2 ท่าปล่อยรถ หรือให้รถไปได้ ต้องมาจากท่าห้ามรถ

1.2.1 ปล่อยรถทางด้านหน้า มี 4 จังหวะ

จังหวะ 1 หักแขนไปข้างหน้า ประมาณ 90 องศา ฝ่ามือหันเข้าหาตัว

จังหวะ 2 สลัดมือและแขนช่วงล่างไปข้างหน้าให้ขนานกับพื้น ฝ่ามือหงายขึ้น

จังหวะ 3 โบกมือและแขนช่วงล่างไปด้านหลัง 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น

จังหวะ 4 เก็บมือไปอยู่ในทางตามระเบียบพัก

1.2.2 ท่าปล่อยรถทางด้านหลัง มี 4 จังหวะ

จังหวะ 1 สลัดหน้าไปทางด้านหลังทางซ้าย เพื่อมองรถทางด้านหลัง

จังหวะ 2 ลดมือและแขนซ้ายลง ทำมุมประมาณ 45 องศา กับลำตัว

จังหวะ 3 เปิดมือไปทางด้านหลังพอประมาณ แล้วโบกไปข้างหน้า 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น

จังหวะ 4 เก็บมือไปอยู่ในท่าระเบียบพักพร้อมสลัดหน้ากลับ

1.2.3 ท่าปล่อยรถทางด้านขวา มี 4 จังหวะ

จังหวะ 1 สลัดหน้าไปทางด้านขวา เพื่อมองดูรถด้านขวา

จังหวะ 2 พลิกฝ่ามือขึ้น

จังหวะ 3 โบกมือและแขนช่วงล่างไปทางด้านหลัง 3 ครั้ง

จังหวะ 4 เก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพักพร้อมสลัดหน้ากลับมาอยู่ในท่าตรง

1.2.4 ท่าปล่อยรถทางด้านซ้าย มี 4 จังหวะ

จังหวะ 1 สลัดหน้าไปทางซ้าย เพื่อมองดูรถทางซ้าย

จังหวะ 2 พลิกฝ่ามือขึ้น

จังหวะ 3 โบกมือและแขนช่วงล่างผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น

จังหวะ 4 เก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพัก พร้อมสลัดหน้ากลับมาอยู่ในท่าตรงสัญญาณนกหวีด มี 2 อย่าง คือ ใช้เสียงสัญญาณนกหวีด เป่ายาว 1 ครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที และใช้สัญญาณนกหวีดสั้น 2 ครั้ง ติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

ในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร นอกจากจะใช้ท่าสัญญาณมือแล้วยังต้องใช้สัญญาณนกหวีดให้เป็นและถูกต้องด้วย เพราะในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น ผู้ขับขี่รถอาจมองไม่เห็นเจ้าหน้าที่จราจร จำเป็นจะต้องใช้สัญญาณนกหวีดช่วยให้ได้ยิน ข้อสำคัญก็คือการเป่านกหวีดต้องเป่าให้เต็มแรง และเฉียบขาดทุกครั้งโดยจะใช้เฉพาะให้สัญญาณเท่านั้น ไม่ควรใช้เสียงนกหวีดพร่ำเพรื่อ เพราะจะทำให้เกิดความรำคาญและจะหมดความหมาย ไม่ศักดิ์สิทธิ์ การปฏิบัติหน้าที่เป็นหมู่ควรให้หัวหน้าเป็นผู้เป่าคนเดียว

การใช้ท่าสัญญาณมือพร้อมสัญญาณนกหวีด มีวิธีใช้ดังนี้

1. การเป่านกหวีดให้รถหยุดเมื่อใช้สัญญาณมือห้ามรถหยุดเรียบร้อยแล้ว ให้เป่ายาว 1 ครั้ง

2. การเป่านกหวีดให้รถไปได้ เป่าเมื่อกำลังใช้สัญญาณมือ หรือในขณะที่โบกรถพร้อมกับนกหวีดเสียงสั้น ๆ 2 ครั้ง ติดกัน

การควบคุมสัญญาณจราจรด้วยมือ

1. ก่อนใช้สัญญาณมือจะต้องดูจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้ถูกต้อง เมื่อปฏิบัติหน้าที่บริเวณที่มีสัญญาณไฟจราจร

2. ก่อนห้ามรถด้วยสัญญาณมือให้ดูความเร็วของรถคันแรกและคันหลัง รวมทั้งระยะห่างรถที่จะห้ามเหมาะสมเพียงพอกับระยะที่จะให้รถหยุดหรือไม่

3. ให้สัญญาณมือและสัญญาณเสียงด้วยนกหวีด ให้ผู้ขับขี่มองเห็นและได้ยินในลักษณะเด่นและชัดเจน

สังเกตผู้ขับขี่มองเห็นและเข้าใจสัญญาณมือหรือไม่

การควบคุมการจราจรในเวลาเช้ามืดและค่ำ

1. แต่งกายให้ผู้ขับขี่เห็นเด่นชัด เช่น ใส่เสื้อสะท้อนแสง

2. ใช้ไฟฉายช่วยในการใช้สัญญาณมือ

3.ใช้สัญญาณนกหวีดให้ดังและยาวกว่าปกติ

4. ระมัดระวังการยืนบริเวณที่ไม่มีแสงสว่าง

5. ระมัดระวังรถไม่เปิดสัญญาณไฟส่องสว่างหน้ารถที่แล่นสวนมาในเวลากลางคืน

6. ผู้ขับขี่ที่เมาสุราหรือหลับใน อาจเกิดอุบัติเหตุในการให้สัญญาณมือได้

การตั้งจุดตรวจ

ความหมายของด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด หมายถึง ด่านตรวจตรวจ หมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำผิดในเขตทางเดินรถ (ความหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) หรือทางหลวง (ความหมายตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535) โดยระบุสถานที่ไว้ชัดแจ้งเป็นการถาวร การตั้งด่านตรวจต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมาย ว่าด้วยทางหลวงหรือกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน (กอ.รมน.) แล้วแต่กรณี

จุดตรวจ หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง ในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้วจะต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

จุดสกัด หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวง ในกรณีมีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราว และต้องยุบเลิกเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจดังกล่าว

ความสำคัญของการตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด

1. เพื่อค้นบุคคลหรือยานพาหนะที่ผ่านเข้าหรือออกพื้นที่
2. เพื่อเป็นการบีบบังคับคนร้ายไม่ให้มีโอกาสหลบหนีออกจากพื้นที่ปิดล้อม
3. เพื่อตรวจค้นอาวุธ เครื่องมือ หรือเครื่องใช้ที่ใช้ในการกระทำความผิด
4. เพื่อค้นหาสิ่งของผิดกฎหมายในยานพาหนะต้องสงสัย
5. เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด และตัดช่องโอกาสในการประกอบอาชญากรรมของคนร้าย

หลักพื้นฐานของการตั้งจุดสกัด

1. ใช้เมื่อกรณีมีเหตุจำเป็นหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินเร่งด่วน
2. การปฏิบัติในการตรวจค้น จับกุม ต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ว่าด้วยการนั้นโดยเคร่งครัด
3. ได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง
4. มีนายตำรวจสัญญาบัตรเป็นหัวหน้าควบคุม
5. แต่งเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่
6. ที่จุดตรวจ ต้องมีแผงกั้นที่มีเครื่องหมายการจราจรว่า "หยุดตรวจ" โดยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่จุดตรวจจะต้องมี ในการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายการจราจร ควรจัดให้มีสิ่งกีดขวางหรือสัญญาณอื่นใดให้เป็นที่สังเกตได้ง่ายในระยะไกล เช่น กรวยยางคาดแถบสะท้อนแสงเพื่อช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้
7. ในเวลากลางคืน ต้องให้มีแสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นอย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ก่อนถึงจุดตรวจ และให้มีแผ่นป้ายแสดงยศ ชื่อ นามสกุล และตำแหน่งของหัวหน้าเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ประจำด่านตรวจและจุดตรวจดังกล่าว และให้มีแผ่นป้ายแสดงข้อความว่า "หากพบเจ้าหน้าที่ทุจริต หรือประพฤติมิชอบให้แจ้ง ผู้บังคับการ โทร....." (ให้ใส่หมายเลข

โทรศัพท์ของผู้บังคับการไว้) ข้อความดังกล่าวข้างต้นให้มองเห็นชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 15 เมตร

8. กำหนด "เขตพื้นที่ปลอดภัย" ไว้สำหรับเป็นบริเวณตรวจค้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ต้องสงสัยที่ถูกตรวจค้นและเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ทำการตรวจค้นด้วย

9. ควรวางกำลังส่วนหนึ่งไว้บริเวณทางแยกหรือจุดกลับรถก่อนถึงจุดตรวจ หรือจุดสกัด เพื่อไว้ทำหน้าที่สกัดกั้น หรือไล่ติดตามผู้ที่เลี้ยวหรือกลับรถย้อนหลบหนีการตรวจค้น และควรมีชุดติดตามอีกอย่างน้อย 1 ชุด บริเวณเลยจุดตรวจ, จุดสกัด ในระยะพอสมควร เพื่อติดตามยานพาหนะที่ไม่หยุดตรวจค้น

10. การตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด ให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยใกล้เคียงให้ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยที่มีเขตพื้นที่รับผิดชอบต่อกัน โดยมิให้เกิดการตั้งจุดตรวจค้นหรือจุดสกัดซ้ำซ้อนกัน อันเป็นเหตุให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนและผู้สัญจรไปมาเป็นอันขาด

11. พึงใช้ความระมัดระวังและตั้งอยู่ในความไม่ประมาททุกขณะทำการตรวจค้น

12. พึงเป็นผู้ที่มีมารยาทที่ดีงาม และรักษากิริยาวาจาระหว่างทำการตรวจค้น

13. ใช้ความสังเกตและให้ความสนใจเป็นพิเศษแก่ยานพาหนะที่มีลักษณะพิรุธ เช่น รถจักรยานยนต์ที่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน หรือพับงอแผ่นป้ายทะเบียนเพื่อปิดบังอำพรางหมายเลขทะเบียน หรือยานพาหนะที่มีการดัดแปลง

14. ในปฏิบัติการตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานและประชาชน และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนผู้ใช้ทางโดยไม่จำเป็น

การเปรียบเทียบปรับความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของเจ้าพนักงานจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติในเรื่องความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้ฝ่าฝืน ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญาอีกประเภทหนึ่งโดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน เป็นกฎหมายที่ประกาศขึ้นมาเพื่อใช้แทนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ฉบับเดิมที่ใช้มาเป็นเวลานาน ด้วยเหตุผลเนื่องจากการคมนาคมและการขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขึ้นและจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้เพิ่มปริมาณขึ้นมาก จึงได้มีการปรับปรุงกฎหมายจราจรฉบับเก่าที่ใช้มาเป็นเวลานานให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร และปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นทุกวัน และเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้จำแนกออกเป็น 19 ลักษณะ และทั้งหมด 163 มาตรา ซึ่งอาจแยกข้อบังคับออกเป็น 3 ประการใหญ่ ๆ คือ (ศราวุฒิ พนัศขาว 2524 : 12-13)

1. ข้อบังคับเกี่ยวกับตำแหน่งสถานที่ (Rules of position) ได้แก่ การหยุดรถ การจอดรถ เป็นต้น

2. ข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดลำดับก่อนหลัง (Rules of priority) ได้แก่ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร เป็นต้น

3. ข้อบังคับเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ (Rule of responsibility) ได้แก่ การขับรถ การแซง และการผ่านขึ้นหน้า เป็นต้น

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุสำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่าเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อเป็นข้อห้ามของสังคม หรือเรียกว่าเป็นความผิดเนื่องจากกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด การกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนหรือขัดแย้งก็จะเป็นความผิดและได้รับโทษ กฎหมายดังกล่าวไม่มีลักษณะความถูกผิดในตัวของมันเอง แต่ความผิดจะเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ขึ้นมา เป็นลักษณะกฎหมายทางเทคนิค (Technical law) ไม่ได้บัญญัติขึ้นมาตามเหตุผลทางศีลธรรม (Moral reason) ทั้งนี้ เพื่อการจัดระเบียบของสังคม (Social order) ลักษณะของความผิดดังกล่าวจึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกของประชาชน ทั้งนี้ ก็เพื่อให้เกิดความ สะดวกและปลอดภัยต่อผู้ใช้การจราจรนั่นเอง โดยมุ่งที่จะคุ้มครองประโยชน์ของส่วนรวม ผู้ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรจึงเป็นเพียงผู้ละเมิดข้อตกลงร่วมกันของสังคม มากกว่าที่จะเป็นอาชญากร

จากเหตุผลที่ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นความผิดประเภทที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดที่มิใช่ความผิดในตัวเอง ละมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อย กฎหมายจึงกำหนดให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ ประกอบกับ ผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มักจะแตกต่างจากอาชญากรทั่วไป ที่ไม่มีเจตนาชั่วร้ายในการกระทำแต่อย่างใด ความรู้สึกของประชาชนโดยส่วนใหญ่จึงมองว่าการกระทำตามความผิดกฎหมายจราจรไม่เป็นการกระทำผิดที่ร้ายแรง ดังนั้น กฎหมายจึงได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการจัดการกับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่ การเปรียบเทียบปรับนั่นเอง

ในอดีต ราว ร.ศ. 110 (พ.ศ. 2434) ผู้มีอำนาจเต็มที่ในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดที่เป็นความผิดเล็กน้อย คือ เจ้าพนักงานตำรวจที่เรียกว่า "พลตระเวน" โดยจะทำหน้าที่ในการจับกุมตัวผู้กระทำผิดมายังที่ทำการของพลตระเวน เรียกว่า "ศาลกองตระเวน" แล้วทำการเปรียบเทียบไกล่เกลี่ย ตัดสินคดีเล็กน้อยให้เสร็จสิ้นไปทั้งในทางแพ่งและทางอาญา (อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์ 2539: 12)

ต่อมาในปี ร.ศ. 111 (พ.ศ. 2435) พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งศาลโปริสภาขึ้น เป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร ขึ้นอยู่

กับกระทรวงยุติธรรม มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาที่เป็นความผิดลหุโทษ ซึ่งมีโทษเพียงกำหนดเฒี่ยน 50 ทีลงมา และจำตารางตั้งแต่ 6 เดือนลงมา กับมีปรับไหมเพียงเงิน 2 ชั่งลงมา และมีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีทุนทรัพย์ตั้งแต่ 2 ชั่งลงมา กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลโปริสภาเป็นศาลกองตระเวนสำหรับกรุงเทพมหานคร

ในปีถัดมา ร.ศ. 114 (พ.ศ. 2438) ได้มีการจัดตั้งศาลโปริสภาขึ้นอีก 3 ศาล คือ ศาลโปริสภาที่ 1 พิจารณาพิพากษาคดีในเขตพระนครใต้ ศาลโปริสภาที่ 2 พิจารณาพิพากษาคดีในเขตพระนครเหนือ และศาลโปริสภาที่ 3 พิจารณาพิพากษาคดีในเขตธนบุรี โดยพลตระเวนทำหน้าที่เป็นโจทก์ฟ้องคดีในศาลโปริสภาที่ 3 เรียกว่า "ผู้ฟังคดี" ศาลโปริสภาจะทำการไกล่เกลี่ยคดีทุกคดีและโจทย์เป็นผู้ว่าคดีความต่อศาล ผู้พิพากษาศาลโปริสภาผู้พิจารณาคดี เรียกว่า "ศาลไต่สวน" ผลการไต่สวนคดีหากปรากฏว่า หากคดีใดเกินอำนาจศาลโปริสภาก็ให้ศาลไต่สวนดำเนินการส่งรายงานการไต่สวนคดีที่เกินอำนาจไปถึงเจ้ากรมยัยการตามความในพระราชบัญญัติความที่มีโทษใช้พลางก่อนร.ศ.115

ถึงแม้ว่าการดำเนินคดีในความผิดเล็กน้อยจะอยู่ในอำนาจของศาลโปริสภาแล้วก็ตาม ต่อมาก็มีแนวความคิดที่จะให้เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองมีอำนาจในการไกล่เกลี่ยระงับคดีเล็กน้อย ที่ได้เกิดขึ้นในท้องถิ่นของตนเองโดยไม่ต้องไปศาล ทั้งนี้ ก็เพราะในสมัยก่อนนั้นศาลยังมีจำนวนน้อยไม่อาจดูแลตัดสินคดีได้อย่างทั่วถึง จึงได้มีการให้อำนาจแก่นายอำเภอเป็นผู้อำเนินการแทนตามพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ พ.ศ. 2457 ซึ่งบัญญัติไว้ใน บทที่ 3 ว่าด้วยลักษณะปกครองอำเภอ มาตรา 105 ว่า "ความผิดใด ๆ อันต้องต้องประมวลกฎหมายอาญาหรือกฎหมายอื่นกำหนดเป็นลหุโทษก็ดี ความผิดล่วงละเมิดพระราชบัญญัติภายีอากร อันเบี้ยปรับกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติไม่เกินสองร้อยบาทก็ดี เมื่อกรมการอำเภอไต่สวนเห็นจำเลยมีพิรุธ ให้กรมการอำเภอมีอำนาจที่จะเปรียบเทียบให้ตกลงกันได้ ถ้าตกลงกันไม่ได้ก็ดี หรือกรมการอำเภอเห็นว่าโทษของจำเลยเกินกว่าปรับสองร้อย หรือเป็นโทษทั้งปรับทั้งจำ หรือโทษจำอย่างเดียวก็ดี ก็ให้ส่งคดีเรื่องนั้นไปยังเมือง

ต่อมาในปี พ.ศ. 2477 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติให้ใช้พระธรรมนูญศาลยุติธรรม พุทธศักราช 2477 ศาลโปริสภาจึงเปลี่ยนชื่อใหม่ว่า "ศาลแขวง" มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เป็นความผิดเล็กน้อย และมีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477 ในปี พ.ศ. 2478 มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในการดำเนินคดีเล็กน้อยไว้ 2 กรณี คือ

1. การเลิกคดีเล็กน้อยโดยการเสียค่าปรับอย่างสูงตามมาตรา 37(1) (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2529)

มาตรา 37 (1) บัญญัติว่า "ในคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนที่ศาลพิจารณา"

2. การเลิกคดีอาญาโดยการเปรียบเทียบของเจ้าพนักงานตามมาตรา 37 (2)-(4) และมาตรา 38 (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. 2477)

มาตรา 37 (2) บัญญัติว่า "ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายภาษีอากร ซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว"

มาตรา 37 (3) บัญญัติว่า "ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษหรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าความผิดลหุโทษหรือคดีอื่นที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดขึ้นในกรุงเทพฯ เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไป หรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้กระทำการในตำแหน่งนั้น ๆ ได้เปรียบเทียบแล้ว"

มาตรา 37 (4) บัญญัติว่า "ในคดีซึ่งเปรียบเทียบปรับได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว"

มาตรา 38 บัญญัติว่า "ความผิดตามอนุมาตรา (2), (3) และ (4) แห่งมาตราก่อนถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุก ให้อำนาจเปรียบเทียบดังนี้

1. ให้กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาพึงจะชำระ ถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดให้ภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกินสิบห้าวันแล้ว คดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

(ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับ ภายในเวลาที่กำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป)

2. ในคดีที่มีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบ ให้เจ้าหน้าที่กะจำนวนตามที่เห็นสมควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน"

มาตราการดังที่กล่าวมาแล้วนั้น เป็นกระบวนการที่จะระงับคดีอาญาที่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยโดยความสมัครใจของผู้กระทำผิดเสียก่อนที่คดีจะมาสู่ศาล และได้ยกเลิกอำนาจการเปรียบเทียบปรับของนายอำเภอและตำรวจภูธรไปเป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนในการที่จะเปรียบเทียบในคดีความผิดเล็กน้อยแทน

จากประวัติความเป็นมาดังกล่าวจะเป็นได้ว่า ความผิดทางอาญาเล็กน้อยที่มีอัตราโทษต่ำและไม่ร้ายแรงนั้น ตามกฎหมายของไทยจะให้เป็นอำนาจของตำรวจในการเปรียบเทียบปรับ ทั้งนี้ก็เพื่อจะแบ่งเบาภาระของศาลซึ่งในสมัยนั้นยังไม่มีเพียงพอซึ่งต่อมาการเปรียบเทียบปรับโดยเจ้าพนักงานก็ได้มีการพัฒนาต่อมา จนถือได้ว่าเป็นเครื่องมือของฝ่ายปกครองในการบริหาร เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 145 วรรคแรกให้อำนาจแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจในการเปรียบเทียบได้ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 163 วรรคแรก ให้อำนาจแก่อธิบดีหรือผู้ซึ่ง

อธิบดีมอบหมายมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ต้องหาได้ และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 102 และมาตรา 102 ทวิ ให้อำนาจอธิบดีและคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้แทนศุลกากร ผู้แทนกระทรวงการคลัง และผู้แทนตำรวจ เป็นผู้มีอำนาจเปรียบเทียบคดีศุลกากรได้ เป็นต้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่ได้ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค จึงเป็นกฎหมายที่บัญญัติให้เป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ การกระทำผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True crime) แต่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา ซึ่งก็ด้วยเหตุผลที่บัญญัติขึ้นมาก็เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรนั่นเอง ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จึงมิใช่ความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ถ้าฝ่าฝืนจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดดังกล่าวว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offence) นอกจากนี้แล้วความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย ซึ่งพอจะแบ่งอธิบายลักษณะของความผิดได้ดังนี้

1. ลักษณะของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) นั้น จะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Common Law) โดยสามารถที่จะจัดการดำเนินการด้วยกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันตามกฎหมายคอมมอนลอว์ สิ่งที่แตกต่างที่สำคัญของความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) และความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) คือ หลัก "เจตนาร้าย" โดยที่เจตนาร้ายถือว่าเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) ไม่ถือหลักเจตนาร้าย เป็นส่วนสำคัญ

ในประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา กลางศตวรรษที่ 19 ศาลได้เริ่มมีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิสูจน์เจตนาร้าย สำหรับความผิดที่เรียกว่า ความผิดเล็กน้อยต่อตำรวจ (Petty police offences) โดยความผิดเหล่านี้ไม่ถือเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (Crimes) ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ และไม่ถือว่าเป็นการกระทำผิดที่มีลักษณะผิดศีลธรรม (Morally wrong) แต่จัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนของกฎระเบียบ (Regulatory scheme) และจะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของฝ่ายบริหาร (Administrative agency) มากกว่าจะถูกบังคับใช้โดยฝ่ายตำรวจ โดยลักษณะความผิดต่อกฎระเบียบดังกล่าวนั้น ยากต่อการพิสูจน์เจตนาร้ายเป็นความผิดที่ถูกบัญญัติขึ้น และเหตุที่เป็นความผิดเพราะกฎหมายห้ามไว้ มากกว่าที่จะผิดในตัวของมันเอง

ด้วยเหตุผลดังกล่าวมาแล้วความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory offences) เหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษเพียงตำหนิติเตียนเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวมุ่งที่จะคุ้มครองประโยชน์ใน

ด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในการบริหารปกครอง โดยมุ่งที่จะยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของประชาชนให้สูงขึ้น และระงับความรุนแรงอันเกิดจากการอยู่ร่วมกัน ดังนั้น โทษที่จะลงจึงเป็นโทษที่ไม่รุนแรง อาจจะปรับเพียงเล็กน้อยเท่านั้น (อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์ 2539: 24)

2. ลักษณะความผิดที่เป็นการก่ออันตราย วัตถุประสงค์ในการบัญญัติพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวกในการจราจรอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ดังนั้น การลงโทษผู้กระทำผิดตามกฎหมายนี้จึงมีการลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะที่จะเป็นการก่ออันตรายอีกด้วย ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง แม้ว่าผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็ตาม ก็สามารถลงโทษผู้กระทำผิดได้ ความผิดที่เป็นการก่ออันตรายจึงมี "ความสมควรลงโทษ" อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย

เหตุผลที่มีการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตราย (A crime causing danger or a crime of danger) นั้น ก็เพราะมีแนวคิดอยู่ 2 ประการ ได้แก่ แนวความคิดของการรับผิดในผล กล่าวคือ ในความผิดในทางอาญา บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กันในระหว่างการกระทำและผลโดยไม่คำนึงถึงความชั่ว (Guilt) ต่อมาเมื่อสังคมพัฒนาขึ้น การปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้เกิดความเจริญก้าวหน้าและเกิดเทคโนโลยีต่าง ๆ มากมาย การยึดถือแนวความคิดว่าบุคคลต้องรับผิดต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากการกระทำของ ผู้กระทำผิดอาจก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น ขับรถเร็วด้วยความคึกคะนองในที่ชุมชน แม้จะยังไม่เกิดความเสียหายแต่ก็อาจเกิดอันตรายกับคนอื่น ๆ ดังนั้น แนวความคิดนี้จึงเกิดการพัฒนาขึ้น ส่วนอีกแนวความผิดได้แก่การพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามกระทำความผิดนั้น หากเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจากการกระทำอันตรายโดยเจตนานั้น ผู้กระทำอาจรับผิดฐานพยายามได้ หากกระทำไม่สำเร็จ เช่น ความผิดฐานพยายามฆ่า เป็นต้น แต่หลักกฎหมายในเรื่องพยายามนั้น ไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น การกระทำที่เกิดจากการประมาทอย่างจงใจ ตัวอย่างเช่น การที่นาย ก. โยนก้อนหินก้อนหนึ่งผ่านหน้าต่างโดยประมาทอย่างจงใจ โดยนาย ก. ย่อมเล็งเห็นได้ว่าการกระทำดังกล่าวอาจจะเกิดอันตรายต่อผู้คนที่เดินผ่านไปมาได้ หากการกระทำดังกล่าวไม่ก่อให้ใครได้รับบาดเจ็บ นาย ก. ก็ไม่ต้องรับผิดแม้แต่ความผิดฐานพยายาม เพราะกรณีที่จะถือได้ว่า เป็นการพยายามกระทำความผิดได้ ผู้กระทำผิดต้องมีเจตนากระทำความผิด (เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์ 2531 : 308-309)

จากเหตุผลทั้งสองประการที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงได้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ของผลที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้มีการ

บัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมายลำดับรอง ซึ่งนับวันมีแต่จะเพิ่มขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้ เพราะว่าในความสัมพันธ์ในชีวิตในปัจจุบันโดยทั่วไปแล้ว ได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตามลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

กฎหมายอาญา คือ กฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นความผิดและกำหนดโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิด และตาม มาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า "บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา" จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่าการกระทำความผิดซึ่งทำให้ผู้กระทำต้องมีความรับผิดทางอาญานั้นโดยหลักทั่วไปจะต้องเป็นกระทำโดยเจตนา เว้นแต่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดแม้จะได้กระทำโดยประมาทหรือกฎหมายบัญญัติไว้อย่างแจ้งชัดให้รับผิดกรณีที่ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา หากพิเคราะห์ถึงการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะเห็น ได้ว่าผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเตนา แต่มีบางฐานความผิดที่แม้ว่าผู้กระทำจะได้กระโดยประมาท ก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐานขับรถโดยประมาท ตามมาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า "ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน"

แม้ว่าหลักทั่วไปของความรับผิดทางอาญาตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม หากพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวแล้วจะเห็นได้ว่ามีการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ด้วย ทั้งนี้ เพราะบางกรณีผลของการกระทำอันเดียวนั้นจะมีอย่างเดียว แต่อาจเป็นผลจากการกระทำโดยเจตนา และประมาทพร้อม ๆ กันก็ได้ เช่น การขับขี่รถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้แม้ว่าผู้ขับขี่นั้นจะไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับขี่รถในขณะเมาสุรา จริงอยู่แม้ในขณะเมาสุราแม้จะไม่รู้ว่าตนได้กระทำอะไรลงไป ซึ่งอาจถือได้ว่าไม่มีการกระทำแต่ก่อนที่ตนจะเมาสุรานั้นผู้ขับขี่รู้ตัวอยู่แล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายขึ้นจากการขับขี่รถในขณะเมาสุราแต่ก็ยังฝืนดื่ม กรณีเหล่านี้ถือว่าผู้ขับขี่ได้กระทำโดยประมาทตั้งแต่ต้น เรียกว่าเป็นการประมาทโดยจงใจ (Recklessness) ดังนั้น หากการขับขี่รถนั้นไปชนคนตาย ผู้ขับขี่นอกจากจะต้องรับผิดตามมาตรา 67 หรือมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีความผิดฐานฆ่าคนตายโดยประมาท ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291 อีกด้วย

จากการศึกษาลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สามารถที่จะแยกลักษณะความผิดออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ (อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์ 2539: 39-40)

1. ความผิดที่มีลักษณะไม่ร้ายแรง ความผิดประเภทนี้จะมีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ออกมาเพื่อความสะดวกหรือความมีระเบียบในการจราจร

2. ความผิดที่มีลักษณะร้ายแรงความผิดประเภทนี้จะเป็นความผิดที่บัญญัติขึ้นมา เพื่อป้องกันอันตรายจากการกระทำที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมาย คือ ความปลอดภัยในการจราจร

จากลักษณะความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความเป็นระเบียบและเป็นการป้องกันอันตรายจากการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายในการจราจรนั้นมีความมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัยและคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในรัฐเพื่อประโยชน์ในการปกครองบริหารความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค และมีลักษณะเป็นความผิดเพราะกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ การกระทำความผิดจึงเป็นการละเมิดข้อตกลงในสังคม ดังนั้น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยเนื้อแท้แล้วถือว่าเป็นความผิดในทางปกครอง จึงมีปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปว่าควรจะมีการลงโทษปรับต่อความผิดจราจรที่มีลักษณะเป็นความผิดในทางปกครองอย่างไร จึงจะได้ผลในการปกครองคุ้มครองสังคมให้ได้มากที่สุด เพราะวัตถุประสงค์ของการลงโทษก็เพื่อคุ้มครองสังคมมากกว่าเพื่อเหตุอื่นใดนั่นเอง

การเขียนใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร

ในการที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะทำการเขียนใบสั่งที่ออกตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 ให้ถูกต้องสมบูรณ์ เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสามารถนำข้อมูลจากใบสั่งไปวิเคราะห์ประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ได้โดยสะดวก ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร จึงมีหลักการเขียนในสั่งจราจร ดังนี้

แบบใบสั่ง

แบบใบสั่งจราจรนี้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรค 7 ได้บัญญัติไว้ว่า "ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด" ซึ่งแบบใบสั่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ เป็นแบบใบสั่งที่กำหนดโดยข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่งและกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตาม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2540 โดยแบบใบสั่งดังกล่าวสามารถใช้ได้ทั่วราชอาณาจักร

แบบใบสั่งในปัจจุบันที่ออกโดยอธิบดีกรมตำรวจ ในฐานะเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร มีขนาดความกว้าง 12.5 ซ.ม. ยาว 25 ซ.ม. ได้รับการออกแบบมาเพื่อให้เขียนน้อยและเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ตลอดจนการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ ใบสั่ง 1 เล่ม มี 25 ชุด โดยมีเลขที่ใบสั่งอยู่บนมุมบนด้านขวา เรียงติดต่อกันไปตั้งแต่ 1-25 และมีหมายเลขเล่มใบสั่งอยู่มุมบนด้านซ้าย ใบสั่งแต่ละชุดมี 4 แผ่น คือ

แผ่นที่ 1 สีขาว สำหรับผู้รับใบสั่งที่กระทำผิด

แผ่นที่ 2 สีเหลือง สำหรับส่งให้งานที่ 1 กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร (สำหรับความผิดที่เกิดเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร)

แผ่นที่ 3 สีชมพู สำหรับมอบให้พนักงานสอบสวนพร้อมใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิด

แผ่นที่ 4 สีฟ้า สำหรับเก็บเป็นคู่ฉบับอยู่ในเล่ม ที่ผู้จับกุมเก็บไว้เป็นหลักฐาน

การเขียนใบสั่ง 1 ครั้ง จะติดทีเดียวทั้ง 4 แผ่น โดยไม่ต้องใช้กระดาษคาร์บอน สำหรับใบสั่งที่ใช้อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ได้รับการสนับสนุนการจัดพิมพ์โดยกรุงเทพมหานคร

ขั้นตอนการปฏิบัติในการเบิกและนำใบสั่งไปใช้ในการปฏิบัติหน้าที่

ตามระเบียบกรมตำรวจ ว่าด้วยการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์จัดระบบใบสั่งผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2532 ได้กำหนดการปฏิบัติในการใช้ใบสั่ง แก่ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรกับการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ไว้ในข้อ 312 (1) ของบทที่ 3 ลักษณะ 9 แห่งประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ซึ่งมีขั้นตอนการปฏิบัติในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนี้

1. หน่วยที่ใช้ใบสั่งแต่ละสถานีตำรวจนครบาล ต้องแจ้งรายชื่อผู้ใช้ใบสั่งให้กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจรทราบ เพื่อกำหนดรหัสประจำตัวในการออกใบสั่งและทำการบัญชีเบิกใบสั่งเพื่อจ่ายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสังกัด

2. เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ออกใบสั่ง จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าหน้าที่ผู้จับจะต้องรีบนำใบสั่งพร้อมใบอนุญาตขับขี่ส่งมอบพนักงานสอบสวน ภายใน 8 ชั่วโมง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรคสอง

3. ให้หน่วยที่ใช้ใบสั่ง รวบรวมสำเนาใบสั่งสีเหลือง ส่งให้กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร ทุกวัน ทุกชุด อย่าให้ข้ามหมายเลข แม้ที่ชำรุดหรือไม่ได้ใช้ก็ให้รวบรวมส่งด้วย โดยขีดคร่อมและหมายเหตุว่า ไม่ใช้เพราะเหตุใด และให้เรียงเล่มที่ เลขที่ จากน้อยไปหามาก

4. เมื่อผู้ได้รับใบสั่งมารายงานตัวชำระค่าปรับแล้ว ให้พนักงานสอบสวนที่ปฏิบัติหน้าที่ร้อยเวรฯ แต่ละผลัดทำบัญชีผู้มารายงานตัว ตามระเบียบดังกล่าวส่งกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจรทุกวันเมื่อออกเวรแล้ว และเนื่องจากแบบใบสั่งกำหนดให้ต้องลงชื่อ เจ้าพนักงานจราจรในใบสั่ง ดังนั้น ใบสั่งเล่มที่แจกจ่ายให้แก่หน่วยที่ใช้ใบสั่งในกองบัญชาการตำรวจนครบาล จะมีลายมือชื่อของผู้บังคับการตำรวจจราจรในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพฯ ตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 387/2541 ลงวันที่ 14 สิงหาคม 2541 เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 สำหรับใบสั่งที่ออกโดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในจังหวัดอื่น ๆ หรือในหน่วยงานอื่น ๆ ในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น กองตำรวจน้ำ กองตำรวจรถไฟ หรือกองตำรวจทางหลวง ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดหรือผู้บังคับการหน่วยงานนั้น ๆ มีอำนาจลงนามในฐานเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจและพื้นที่รับผิดชอบ ตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ 387/2541 ดังกล่าว

การกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงในใบสั่ง

ในมาตรา 140 แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติไว้ว่า "เมื่อเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือ กฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผู้ใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย"

เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และเพื่อประโยชน์ในการประมวลผลทางคอมพิวเตอร์ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ออกใบสั่งจะต้องคำนึงถึงการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงในใบสั่งให้ถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ ชัดเจน ด้วยมิฉะนั้นจะมีผลกระทบต่อการสอบสวนเปรียบเทียบ และการแจ้งนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และการขนส่งทางบกเพื่องดรับชำระภาษีประจำปี ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ทวิ แก้ไขเพิ่มเติม โดยมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ตลอดจนกระบวนติดตามผลใบสั่ง นอกจากนี้การเขียนใบสั่งจะต้องเขียนด้วยลายมือที่อ่านออกง่าย ไม่เขียนหวัด ใช้ตัวเลขอารบิคในการเขียน ควรใช้ปากกาลูกลื่นเพราะจะทำให้กดทับสำเนาได้ชัดเจน และควรมีกระดาษแข็งรองไว้หลังแผ่นที่ 4 เพื่อป้องกันการซ้อนทับใบสั่งชุดต่อไป

การกรอกใบสั่งที่ถูกต้อง ครบถ้วน และสมบูรณ์ มีแนวทางในการกรอกข้อมูล ดังนี้

1. การกรอกประเภทของรถที่พบในการกระทำความผิด ให้ใช้เครื่องหมายถูกกาลงในช่องสี่เหลี่ยมขนาดเล็กหน้าประเภทของรถ ซึ่งในแบบใบสั่งนั้นแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1.1 รถจักรยานยนต์ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

1.2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่จดทะเบียนตามพระราช-บัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

1.3 รถประเภทอื่น ได้แก่ รถที่มิได้ถูกบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และมิได้เป็นรถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เช่น รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งมิได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

1.4 รถขนส่ง ได้แก่ รถที่ถูกบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เช่น รถโดยสารประจำทาง, รถโดยสารไม่ประจำทาง, รถโดยสารส่วนบุคคล, รถบรรทุกประจำทาง, รถบรรทุกไม่ประจำทาง และรถบรรทุกส่วนบุคคล เป็นต้น

วิธีการสังเกตรถคันใดที่ถูกบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ก็คือ การสังเกตจากแผ่นป้ายทะเบียนรถ ซึ่งจะใช้ตัวเลข 2 ตัวเป็นเลขรหัสแสดงประเภทการขนส่งแล้วตามด้วยเลขอีก 4 ตัว **(ในการกรอกประเภทของรถจะต้องเขียนยี่ห้อรถลงในใบสั่งด้วยทุกครั้ง)**

2. การกรอกหมายเลขทะเบียนรถ ต้องเขียนหมวดอักษรและหมายเลขทะเบียนรถให้ชัดเจน ในช่องสี่เหลี่ยมขนาดเล็กในแบบใบสั่ง และให้ระบุด้วยว่าเป็นแผ่นป้ายทะเบียนของจังหวัดใด โดยใช้เครื่องหมายถูกกาลงในช่องกรุงเทพมหานคร หรือช่องจังหวัด สำหรับช่องจังหวัดให้เขียนเพิ่มเติมด้วยว่าเป็นจังหวัดใด นอกจากนั้น ให้ระบุสีของแผ่นป้ายทะเบียนด้วย โดยในแบบใบสั่งมีช่องให้กาเครื่องหมายของสีแผ่นป้ายทะเบียนไว้แล้ว

3. การกรอกข้อความหรือฐานความผิด ในแบบใบสั่งมีข้อหารือฐานความผิดที่มักพบบ่อยพิมพ์ไว้ในแล้ว ผู้ออกใบสั่งสามารถใช้เครื่องหมายถูกกาลงในช่องหน้าข้อหาได้ทันที หากพบการกระทำความผิดหลายข้อหาก็หาหลายช่อง ถ้าหากพบความผิดที่ไม่ได้พิมพ์ไว้ในแบบฟอร์ม ก็ให้กาในช่องอื่น ๆ แล้วเขียนข้อหาหรือฐานความผิดที่ระบุไว้ในกฎหมายให้ถูกต้องชัดเจน มิใช่คิดข้อหาด้วยถ้อยคำของตนเอง

4. การกรอกสถานที่เกิดเหตุและวันเวลาที่เกิดเหตุ ให้ลงรายละเอียดให้ครบในช่องตรอก/ซอย, ถนน, ตำบล/แขวง, อำเภอ/เขต, จังหวัดที่เกิดเหตุและกรอกวันเวลาที่เกิดเหตุให้ถูกต้อง เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนและการกรอกบันทึกเปรียบเทียบ (ใบเหลือง) เพื่อส่งพนักงานอัยการต่อไป

5. การกรอกหรือระบุสถานที่ชำระค่าปรับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ให้ผู้ออกใบสั่งกรอกสถานที่ให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไปรายงานตัวชำระค่าปรับต่อพนักงานสอบสวน ให้ชัดเจนว่าให้ไปรายงานตัวที่สถานีตำรวจใดหรือสถานที่อื่นซึ่งมิใช่สถานี

วฬ
364 1ฯ
ว215ก
ส54
ฉ.2

สำนักวิทยบริการ
สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

00194753

ตำรวจและหมายเลขโทรศัพท์ไปสอบถาม นอกจากนี้การชำระค่าปรับบางแห่งเปิดทุกวันไม่เว้นวันหยุดราชการ บางแห่งเปิดทำการเฉพาะวันเวลาราชการ ควรจะระบุเวลาของสถานที่ชำระค่าปรับด้วยว่าเปิดทำการเมื่อใดถึงเมื่อใด เปิดทำการทุกวันหรือไม่ โดยอาจประทับเป็นตรายางให้ชัดเจน

6. การกรอกที่ทำการไปรษณีย์ และจำนวนเงินค่าปรับตามข้อกำหนดของกรมตำรวจ เนื่องจากแบบใบสั่งในปัจจุบัน ออกแบบมาเพื่อสามารถให้ผู้กระทำผิดชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ได้ จึงให้ระบุที่ทำการไปรษณีย์ ที่ใกล้เคียงกับสถานีตำรวจที่ให้ไปรายงานตัว โดยควรศึกษาว่าสถานีตำรวจที่ให้ไปรายงานตัวสะดวกที่จะไปรับเงินค่าปรับจากที่ทำการไปรษณีย์ใด เพื่อจะได้กรอกให้ถูกต้อง หากในขณะออกใบสั่งผู้ออกใบสั่งไม่ทราบจริง ๆ ว่าควรระบุที่ทำการไปรษณีย์ใด ก็ควรแนะนำประชาชนว่าให้สอบถามได้ ณ ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขทุกสาขา การสื่อสารแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือเวียนไปทั่วประเทศแล้วว่าควรส่งธนาณัติสั่งจ่ายให้สถานีตำรวจนั้น ๆ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ใด นอกจากนี้ให้ระบุจำนวนเงินค่าปรับตามข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนเงินค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2540 และข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2540 ลงในช่องค่าปรับตามข้อกำหนดกรมตำรวจในแบบใบสั่งด้วยทุกครั้ง ส่วนข้อหาใดไม่ได้ระบุจำนวนเงินค่าปรับไว้ในข้อกำหนดกรมตำรวจก็ไม่ต้องกรอก สำหรับในช่องการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคาร ในปัจจุบันยังไม่มีข้อตกลงระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับธนาคารในเรื่องดังกล่าว จึงยังไม่ต้องกรอกรายละเอียดในส่วนนี้

7. การกรอกรายละเอียดในส่วนใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ในแบบใบสั่งจะมีส่วนที่เป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 140 วรรค 3 และวรรค 4 ดังนั้น หากผู้ออกใบสั่งจะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราว ก็จะต้องกรอกรายละเอียดในส่วนใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้ถูกต้อง ครบถ้วน โดยใช้ข้อมูลจากใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ เช่น ชื่อ นามสกุลผู้ขับขี่ เลขประจำตัวใบอนุญาตขับขี่ ใบอนุญาตขับขี่เลขที่/ฉบับที่ วันอนุญาต นายทะเบียนจังหวัด สาขา เป็นใบขับขี่รถประเภทใด เป็นชนิดชั่วคราวหรือตลอดชีพ

8. เมื่อกรอกรายละเอียดลงในใบสั่งครบถ้วนแล้ว ให้ผู้ออกใบสั่งลงลายมือชื่อในใบสั่งและกรอกรหัสผู้ออกใบสั่งด้วย โดยควรใช้ตรายางประทับยศ ชื่อ และตำแหน่ง ตัวบรรจงของผู้ออกใบสั่งไว้ด้วย เพื่อประโยชน์ในการติดตามตัวผู้ออกใบสั่ง หากมีความจำเป็นในภายหลัง สำหรับรหัสประจำตัวผู้ออกใบสั่งนั้น ในกองบัญชาการตำรวจนครบาล กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นผู้กำหนดรหัสของผู้ออกใบสั่งตามระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์จัดระบบใบสั่งผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2532

ขั้นตอนการปฏิบัติในการจับกุม แจ้งข้อหาและเขียนใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร

ในการเขียนใบสั่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น ก่อนเขียนใบสั่ง ขณะเขียนใบสั่ง และหลังการเขียนใบสั่ง จะต้องถือปฏิบัติตามหนังสือกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ 0609.(อก.) 43/24123 ลงวันที่ 16 ตุลาคม 2541 เรื่อง แนวทางการปฏิบัติงานด้านจราจรและหนังสือกองบังคับการตำรวจจราจร ที่ 0609.(จร.)66/7488 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2541 เรื่อง ขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมายในการจับกุมและการสอบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับการจราจรโดยเคร่งครัด ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนการปฏิบัติ ได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้จับกุมต้องอยู่ในจุดหรือตำแหน่งที่เปิดเผย เห็นได้ชัดเจน ไม่แอบแฝง ซ่อนเร้น การแสดงตัวต้องแสดงตัวอย่างเปิดเผยให้ประชาชนเห็นได้ชัดเจน การดักจับโดยอำพรางหรือซุ่มดักจับให้เลิกโดยเด็ดขาด

2. การเรียกหรือหยุดรถเพื่อจับ ให้ใช้สัญญาณนกหวีดหรือสัญญาณมือด้วยท่าทางที่ถูกต้องและสุภาพ พร้อมทั้งชี้นำให้หยุดรถในที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร

3. การเข้าหาผู้ถูกจับกุม ให้เข้าหาทางด้านผู้ถูกจับกุมนั่งอยู่ แสดงการทักทายด้วยท่าวันทยาหัตถ์ พร้อมกับใช้วาจาที่สุภาพว่า สวัสดีครับ แล้วชี้แจงเหตุผลของการเรียกรถให้หยุดพร้อมแจ้งข้อกล่าวหาที่ชัดเจน จากนั้นจึงสามารถขอตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่รถได้ ห้ามยึดกุญแจรถโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรและห้ามใช้มือหรือวัตถุสิ่งของที่ถืออยู่ เช่น วิทยุสื่อสาร หรือเสาอากาศทุบรถหรือเตะรถของผู้ถูกจับกุมโดยเด็ดขาด ทั้งนี้ การจับกุมต้องไม่เป็นลักษณะการจ้องจับผิด หรือหวังผลประโยชน์ตอบแทน ควรจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนได้กระทำผิดชัดแจ้งแล้ว ไม่เป็นการเรียกรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม ควรจับกุมในข้อหาที่มีผู้ฝ่าฝืนได้กระทำผิดชัดแจ้งแล้ว ไม่เป็นการเรียกรถเพื่อที่จะหาความผิดจับกุม และการจับกุมจะต้องทำอย่างเสมอภาคกัน

4. การพูดคุยหรือชี้แจง ให้ใช้ถ้อยคำสุภาพ ห้ามใช้คำพูดว่า "ลื้อ, อั๊ว, มึง, กู" หรือคำพูดที่ไม่สุภาพ อย่างเด็ดขาด พึงระมัดระวังกิริยาที่ไม่มีมารยาท

5. การเขียนใบสั่งต้องดำเนินการโดยไม่ชักช้า เปิดเผย ชัดเจน ถูกต้อง เรียกร้อย มอบให้กับผู้ถูกจับกุมไป ณ จุดที่ถูกจับกุม เมื่อเสร็จแล้วให้ทำความเคารพ ด้วยท่าวันทยาหัตถ์อีกครั้ง

6. ห้ามนำผู้ถูกจับกุมเข้าไปในตู้ยามหรือตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร เพื่อพูดคุยหรือเขียนใบสั่งโดยเด็ดขาด เพราะจะทำให้ผู้พบเห็นเกิดภาพพจน์ที่ไม่ดีงามต่อตำรวจจราจร รีบเขียนใบสั่ง แจ้งข้อหาให้ชัดเจน มอบให้ผู้ขับขี่โดยเร็ว แล้วทำความเคารพด้วยท่าวันทยาหัตถ์ พร้อมกับกล่าวคำว่า ขอบคุณครับ หรือขอโทษครับ อีกครั้ง

7. การว่ากล่าวตักเตือนตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นั้น สามารถกระทำได้ด้วยกิริยาวาจาที่สุภาพ ห้ามใช้ถ้อยคำในลักษณะต่อรอง เช่น "จะเอาอย่างไร" "จะเสียค่าปรับที่โรงพักหรือเสียค่าปรับที่นี่" อันเป็นการแสดงเจตนาที่ไม่บริสุทธิ์

8. การนำส่งใบอนุญาตขับขี่ ต้องดำเนินการส่งให้สถานีตำรวจท้องที่ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทันที หรือกรณีมีความจำเป็นภายใน 8 ชั่วโมง หลังจากที่จับกุมและเขียนใบสั่งแล้ว

การติดตามการมารายงานตนชำระค่าปรับของผู้กระทำผิด

เมื่อมีการออกใบสั่งไปแล้ว ยังมีกระบวนการสอบสวนตามกฎหมายตามมาอีก หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถที่ได้รับใบสั่งเลือกที่จะชำระค่าปรับทางไปรษณีย์หรือเดินทางไปชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจต่อพนักงานสอบสวน ตามสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 และยินยอมชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบแล้ว คดีอาญาก็เป็นอันเลิกกันตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141(2) แล้วแต่กรณี

แต่ถ้าหากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนแล้ว แต่ไม่ยินยอมชำระค่าปรับ พนักงานสอบสวนก็จะต้องดำเนินคดี โดยต้องทำสำนวนการสอบสวนเสนอต่อพนักงานอัยการเพื่อส่งพิจารณาในชั้นศาลต่อไป แต่หากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน ตามพระราชบัญญัติทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 ทวิ ได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติไว้ คือ พนักงานสอบสวนจะต้องออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ และหากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่ปฏิบัติตามหมายเรียกโดยไม่มีเหตุอันสมควรตามกฎหมายที่จะอ้างได้ พนักงานสอบสวนก็จะต้องออกหมายจับตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 66 (3) และดำเนินการติดตามจับกุมต่อไป

แต่หากไม่สามารถส่งหมายเรียกแก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้จัดทำบัญชีส่งให้นายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเพื่องดชำระภาษีประจำปีต่อไป

การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์

ในปัจจุบันผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถที่ได้รับใบสั่ง สามารถชำระเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ตามจำนวนเงินค่าปรับที่ผู้ออกใบสั่งระบุไว้ได้ โดยมีขั้นตอนการชำระเงินค่าปรับโดยการส่งธนาณัติหรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคาร โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มาตรา 18 ซึ่งบัญญัติไว้ ดังนี้

ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

2. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยการส่งธนาณัติหรือการส่งตั๋วและเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนสั่งจ่ายแก่อธิบดี พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวันเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน รีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลา 10 วัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติหรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในส่วนของพนักงานสอบสวนของสถานีตำรวจท้องที่ หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่สอบสวนที่ผู้ออกใบสั่งระบุไว้ เมื่อได้ธนาณัติหรือตั๋วแลกเงินจากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถแล้ว ก็จะต้องปฏิบัติตามระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยวิธีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้รับใบสั่ง พ.ศ.2540 กล่าวคือ จะต้องให้หัวหน้าสถานีตำรวจ หรือหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวนคดีจราจรทางบก ตำแหน่ง ตั้งแต่สารวัตรขึ้นไป หรือผู้บังคับการตำรวจจราจรตามคำสั่งกรมตำรวจที่ 757/2540 ลงวันที่ 11 กรกฎาคม 2540 มอบฉันทะให้ข้าราชการตำรวจยศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไป ดำเนินการขอรับเงินตามธนาณัติหรือตั๋วแลกเงิน เมื่อได้รับเงินค่าปรับมาแล้วให้พนักงานสอบสวนบันทึกการเปรียบเทียบปรับและออกใบเสร็จรับเงิน โดยประทับตราข้อความว่า "ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์" ในบันทึกการเปรียบเทียบปรับ, ใบเสร็จรับเงิน และสำเนาใบเสร็จรับเงิน พร้อมส่งใบอนุญาตขับขี่ (ถ้ามี) และใบเสร็จรับเงินค่าปรับไปให้ผู้ได้รับใบสั่ง ภายในวันที่ออกใบเสร็จรับเงิน หรืออย่างช้าในวันทำการถัดไป แล้วลงรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีไว้เป็นหลักฐาน

แนวคิดทฤษฎีการจราจรของยอดพล ธนาบริบูรณ์ (2537) เป็นทฤษฎีที่ชี้ให้เห็นถึง การควบคุมการจราจร ที่ใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานของตำรวจจราจรใช้พิจารณาในการจับกุม และแนวความคิดในการปรับของเจ้าพนักงานจราจร เป็นกฎระเบียบที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีความรู้ในการใช้งานและต้องนำมาประกอบดุลยพินิจในการตัดสินใจกับผู้กระทำผิด ผู้วิจัยจึงนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาครั้งนี้

6. ทฤษฎีการรับรู้ทางพฤติกรรม

ยุบล เบญจรงค์กิจ (2530: 93) ได้อธิบายถึง ทฤษฎีการรับรู้ทางพฤติกรรมมีพื้นฐาน 3 ประการ ได้แก่

1. พฤติกรรมของมนุษย์เป็นอิสระ ไม่เพียงแต่อิสระที่จะเลือกแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ได้เท่านั้น หากยังมีอิสระที่จะให้ความหมายส่วนตัวกับพฤติกรรมและประสบการณ์ต่าง ๆ ได้ ซึ่งจำเป็นต้องมีความคิดเห็นเหมือนกับคนอื่น ๆ

2. แม้ว่าจะมีแรงจูงใจบางอย่างอยู่ภายในมนุษย์ แต่ควรเลือกศึกษาเฉพาะพฤติกรรมที่ผู้รับสารสามารถอธิบายความหมายและวัตถุประสงค์ที่แสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ออกมา

3. สิ่งที่สำคัญที่สุดสำหรับแนวทฤษฎีนี้ ได้แก่ อนาคตที่ผู้รับสารสามารถคาดการณ์ได้ว่าหากพฤติกรรมเช่นนี้เกิดขึ้น จะมีสิ่งใดเกิดขึ้นตามมาบ้างในอนาคต จึงทำให้เกิดทฤษฎีความคาดหวัง (Expectancy Theory) ได้รับการนำมาใช้กับแนวทฤษฎีนี้ โดยได้นำมาใช้ศึกษาเกี่ยวกับผู้รับสารและพฤติกรรมการสื่อสาร แผนภาพจำลองความคาดหวังจากสื่อ แสดงในแผนภาพที่ 3

แผนภาพที่ 2 แบบจำลองของทฤษฎีความคาดหวังจากสื่อ

ที่มา: ยุบล เบญจรงค์กิจ 2530 : 93.

ยุบล เบญจรงค์กิจ (2530 : 93) ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทฤษฎีความคาดหวังจากสื่อว่าสามารถนำแนวทฤษฎีนี้มาประยุกต์ใช้กับการศึกษาพฤติกรรมของผู้กระทำผิดได้

แนวคิดทฤษฎีรับรู้ทางพฤติกรรมของยุบล เบญจรงค์กิจ (2530) ชี้ให้เห็นว่ามนุษย์เป็นอิสระ ไม่เพียงแต่อิสระที่จะเลือกแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ได้เท่านั้น หากยังมีอิสระที่จะให้ความหมายส่วนตัวกับพฤติกรรมและประสบการณ์ต่าง ๆ ได้ ซึ่งจำเป็นต้องมีความคิดเห็นเหมือนกับคนอื่น ๆ แม้ว่าจะมีแรงจูงใจบางอย่างอยู่ภายในมนุษย์ แต่ควรเลือกศึกษาเฉพาะพฤติกรรมที่ผู้รับสารสามารถอธิบายความหมายและวัตถุประสงค์ที่แสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ออกมา สิ่งที่สำคัญที่สุดสำหรับแนวทฤษฎีนี้ ได้แก่ อนาคตที่ผู้รับสารสามารถคาดการณ์ได้ว่าหากพฤติกรรมเช่นนี้เกิดขึ้น จะมีสิ่งใดเกิด

ขึ้นตามมาบ้างในอนาคต จึงทำให้เกิดทฤษฎีความคาดหวัง ใช้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้กระทำผิด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดในกรณีต่าง ๆ ผู้วิจัยจึงนำมาเป็นกรอบในการศึกษาครั้งนี้

7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ต่อศักดิ์ สอาดพรรค (2527 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องการใช้วจารณญาณเบื้องต้นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ วิเคราะห์โดยหลักการทางสังคมสงเคราะห์ ศึกษากรณี : เจ้าพนักงานตำรวจประจำกองกำกับการตำรวจนครบาล 11 ผลการศึกษาพบว่า ภูมิหลังของเจ้าพนักงานตำรวจได้แก่ อายุตัว อายุราชการ อัตราเงินเดือน การศึกษา สภาพการสมรส จำนวนผู้อยู่ในอุปการะ ลักษณะงานที่เคยปฏิบัติและการฝึกอบรมหลักสูตรวิชาการด้านสายตรวจ มีส่วนสัมพันธ์กับการใช้วิจารณญาณเบื้องต้นในการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานสายตรวจ พบว่า ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจส่วนใหญ่มีความคล่องตัว และมีประสบการณ์ความชำนาญงานค่อนข้างสูง การศึกษาเกี่ยวกับอัตราเงินเดือนค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับภาระความรับผิดชอบของผู้ที่อยู่ในอุปการะและครอบครัว ทำให้เจ้าพนักงานตำรวจสายตรวจบางนายมีแนวโน้มที่จะประพฤติเสื่อมเสียทุจริตต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ในการจุนเจือครอบครัว และการฝึกอบรมเน้นหนักทางปฏิบัติมากกว่าทางทฤษฎี ทำให้บางครั้งขาดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงาน ความมั่นใจในหลักทางทฤษฎีและทางปฏิบัติเป็นปัจจัยสำคัญในการที่จะใช้วิจารณญาณเบื้องต้นในการตัดสินใจดำเนินการใด ๆ แต่ยังขาดความสนใจที่จะเพิ่มความสังเกต ความสงสัย พิรุธ และเข้าทำการตรวจค้น จับกุมด้วยตนเอง ในการใช้วิจารณญาณพบว่า เจ้าพนักงานตำรวจเห็นความสำคัญของการปฏิบัติต่อประชาชนด้วยความสุภาพนุ่มนวล แสดงถึงความตั้งใจที่จะสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างตำรวจกับประชาชน และวิธีการเลือกบังคับใช้กฎหมาย อาจแตกต่างกันตามความรู้ ทักษะ ความชำนาญอิทธิพล โดยเฉพาะพบว่า เจ้าพนักงานตำรวจสายตรวจใช้วิจารณญาณของตนเองมากที่สุดในการดำเนินการใด ๆ ต่อบุคคลและกลุ่มชน

สมศักดิ์ บุญถม (2541: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร อันได้แก่ อายุ ระยะเวลาในการ ทำงานด้านการจราจร ยศ รายได้ สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ กำลังตำรวจจราจร ความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยศึกษาจากกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เป็นตำรวจจราจรระดับรองสารวัตรจราจรและ ตำรวจชั้นประทวน ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 341 นาย ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30-39 ปี มีระยะ เวลาในการทำงานด้านจราจรส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-5 ปี

มียศส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง จ่าสิบตำรวจถึงนายดาบตำรวจ และมีรายได้ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 5,000 บาท ถึง 10,000 บาท ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร อายุของตำรวจจราจร และยศ ของตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 เป็นสมมติฐานที่ได้รับการยอมรับ รายได้ สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ กำลังตำรวจจราจร ความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจร ไม่มี ความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรแต่อย่างใด สมมติฐานที่ตั้งไว้ได้รับการปฏิเสธ

สรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับภูมิหลัง ความรู้ที่เกิดจากประสบการณ์การทำงานด้านการจราจรพบว่า ภูมิหลัง ประสบการณ์การทำงานด้านการจราจร การฝึกอบรม เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ดุลพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ธิดาพร มีกิ่งทอง. (2542 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเกี่ยวกับความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยประชากร รูปแบบการสื่อสาร กับความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงาน ของตำรวจจราจร โดยใช้กลุ่มตัวอย่างตำรวจจราจร สังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 400 นาย ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้ 1) ความเหนื่อยหน่ายของตำรวจจราจร โดยรวม อยู่ในระดับนาน ๆ ครั้ง ที่ค่าเฉลี่ย 2.49 โดยความเหนื่อยหน่ายด้านการลดความสำเร็จส่วนบุคคลเกิดขึ้นมากกว่าด้านอื่น ๆ ในระดับบ่อยครั้ง ที่ค่าเฉลี่ย 2.94 2) ปัจจัยประชากรที่มีความสัมพันธ์ทางลบ กับความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ อายุ และแรงสนับสนุนทางสังคมจากครอบครัว 3) รูปแบบการสื่อสารที่มีความสัมพันธ์ทางบวก กับความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ปิยะ สุขประเสริฐ (2525: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องทัศนะของประชาชนต่อประสิทธิภาพของตำรวจ ระดับสถานีตำรวจในการให้บริการประชาชน ศึกษาเฉพาะกรณี สถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ จากการศึกษาพบว่า ภูมิหลังของประชาชนผู้มาติดต่อสถานีตำรวจอันได้แก่ เพศ รายได้ และการศึกษาของประชาชนผู้มาติดต่อกับทางสถานี มีส่วนสัมพันธ์กับการมองประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยส่วนรวมประชาชนผู้มาติดต่อไม่พึงพอใจต่อบริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคดีเช่น การรับแจ้งความ การไปดูสถานที่เกิดเหตุ เป็นต้น แต่ประชาชนผู้มาติดต่อส่วนใหญ่พึงพอใจต่อบริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจในส่วนที่ไม่เกี่ยวกับคดี เช่น การรับแจ้งเอกสารหาย การประกาศคนพลัดหลง ในทัศนะส่วนรวมแล้วยังเห็นว่าตำรวจยังปฏิบัติงานได้ในระดับปานกลาง

พงษ์อินทิรา ตันติวัฒนา. (2524 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่องการประยุกต์ค่านิยมพื้นฐานและจรรยาบรรณของงานสังคมสงเคราะห์ในหัวข้อวิชาจริยศึกษาและศีลธรรม หลักสูตรสำหรับการฝึกอบรมนักเรียนพลตำรวจโรงเรียนตำรวจนครบาล กรมตำรวจ สรุปได้ว่า ปัญหาจริยธรรมของตำรวจนั้นมีปรากฏอยู่ในสังคมทุกรูปแบบ ทั้งสังคมที่พัฒนาแล้วและด้อยพัฒนา ซึ่งจะมีความแตกต่างกันไปตามสภาพสังคมนั้น ๆ พิจารณาได้จากลักษณะและปริมาณของปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละสังคมทั้งนี้ เพราะตำรวจเป็นผู้ที่ได้รับอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติงานในด้านการดูแลปราบปรามผู้กระทำผิดหรือละเมิดกฎหมาย ซึ่งเป็นการปฏิบัติงานวิชาชีพที่แตกต่างไปจากงานวิชาชีพอื่น ๆ อย่างเห็นได้ชัด หรือแม้นแต่ในวงการของกระบวนการยุติธรรมเองก็ตาม

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องสรุปได้ว่า ระดับการศึกษา ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร การฝึกอบรม อายุราชการ ระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจร ฐานะทางเศรษฐกิจมีผลต่อการปฏิบัติงานด้านการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้วิจัยจึงนำตัวแปรเหล่านี้มาเป็นแนวทางในการตั้งสมมติฐานในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์ และสังเคราะห์ร่วมกับหลักฐานเชิงประจักษ์พัฒนาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ อัตราเงินเดือน อายุราชการ ระดับการศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ ประสบการณ์การทำงาน ความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

ตัวแปรตาม ได้แก่ ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

บทที่ 3
วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษา การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ในสังกัดกองกำกับการตำรวจนครบาล 8 ได้ศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาแบบสอบถามสำหรับเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และนำมาทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติที่เหมาะสม ทดสอบสมมติฐาน สรุปผล และเสนอข้อเสนอแนะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย เป็นประชากรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน ประจำสถานีตำรวจนครบาล จำนวน 10 สถานี ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ สถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะ สถานีตำรวจนครบาลบางมด สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม สถานีตำรวจนครบาลบุคคโล สถานีตำรวจนครบาลตลาดพลู สถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน สถานีตำรวจนครบาลสมเด็จเจ้าพระยา ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 243 นาย ที่ปฏิบัติหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในด้านการจราจร และจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ในการศึกษาครั้งนี้เลือกเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน เนื่องจากเป็นผู้ที่ใกล้ชิดสถานการณ์ด้านการจราจรและเป็นผู้ที่ใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจมากที่สุดมาทำการศึกษา

การเลือกกลุ่มตัวอย่างและการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง อย่างง่าย (Simple Random Sampling) จากประชากรซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้ง 10 สถานี โดยใช้สัดส่วน 30% ซึ่งเป็นเกณฑ์สูงสุด ตามเกณฑ์การคำนวณสัดส่วนของ บุญชม ศรีสะอาด (2543: 27-32) ที่ใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 15-30% จากประชากรทั้งหมดที่มีหลักร้อย และส่งแบบสอบถามแบบเจาะจงไปยังสารวัตรจราจรของแต่ละสถานีตามสัดส่วนที่กำหนด โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

สถานีตำรวจ	จำนวนประชากร	ขนาดกลุ่มตัวอย่าง
1. สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ	14	4
2. สถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะ	52	16
3. สถานีตำรวจนครบาลบางมด	54	16
4. สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม	56	17
5. สถานีตำรวจนครบาลบุคคโล	54	16
6. สถานีตำรวจนครบาลตลาดพลู	32	10
7. สถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ	50	15
8. สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่	48	14
9. สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน	14	4
10. สถานีตำรวจนครบาลสมเด็จเจ้าพระยา	14	4
รวม	**388**	**116**

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

1. การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ เอกสาร ตำรา วารสาร วิทยานิพนธ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำความรู้ที่ได้จาการศึกษามาสร้างกรอบแนวคิด และสร้างเครื่องมือศึกษาภาคสนาม

2. การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา โดยนำความรู้ต่าง ๆ ที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้าจากเอกสารต่าง ๆ รวมทั้งคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญในการวิจัย อีกทั้งประสบการณ์ของผู้วิจัยเอง ได้สร้างแบบสอบถามขึ้น ซึ่งแบบสอบถามนี้มีทั้งลักษณะปลายปิด โดยได้กำหนดคำตอบไว้หลายคำตอบ เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เลือกตอบตามต้องการ และแบบสอบถามปลายเปิดที่เปิดโอกาสให้ผู้ตอบแบบได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ ซึ่งเนื้อหาของแบบสอบถามแบ่งเป็น 5 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยภูมิหลังส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นคำถามปลายปิดให้เลือกตอบและคำถามปลายเปิด จำนวน 7 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุราชการ ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการจราจร ระดับการศึกษาสูงสุด อัตราเงินเดือน ฐานะทางเศรษฐกิจ และการฝึกอบรมกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

ส่วนที่ 2 แบ่งเป็น 2 ตอนคือ

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้จากประสบการณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ลักษณะเป็นคำถามปลายปิด เป็นคำถามที่จำแนกระดับความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ คือ 5- เห็นด้วยอย่างยิ่ง 4- เห็นด้วย 3-ไม่แน่ใจ 2-ไม่เห็นด้วย 1-ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เกณฑ์การให้คะแนนคำตอบมีผลในเชิงบวก จำนวน 20 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร จำแนกระดับความคิดเห็นออกเป็น 2 ระดับ คือ 1- ใช่ 2- ไม่ใช่ จำนวน 15 ข้อ

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 กองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยแบ่งเป็นสถานการณ์ต่าง ๆ เป็นคำถามที่จำแนกระดับความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ คือ 5- เห็นด้วยอย่างยิ่ง 4-เห็นด้วย 3-ไม่แน่ใจ 2-ไม่เห็นด้วย 1-ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 10 ข้อ

เกณฑ์การให้คะแนนคำตอบในส่วนที่ 2 ตอนที่ 1 และส่วนที่ 3 มีผลในเชิงบวกดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	5 คะแนน
เห็นด้วย	=	4 คะแนน
ไม่แน่ใจ	=	3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	=	2 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	=	1 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาขอบเขตของคะแนนเฉลี่ยเพื่อใช้ในการแปลผลข้อมูลตามความหมายของข้อมูล กำหนดไว้เป็น 3 ระดับ มีเกณฑ์การพิจารณาจากพิสัยดังนี้

พิสัย = (คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) / 3
= (5 - 1) / 3
= 1.33

จากเกณฑ์ดังกล่าวนำมากำหนดระดับของตัวแปรต่างๆ จากคะแนนเฉลี่ย ได้ดังนี้

3.67 - 5.00	หมายถึง	อยู่ในระดับสูง
2.34 - 3.66	หมายถึง	อยู่ในระดับปานกลาง
1.00 - 2.33	หมายถึง	อยู่ในระดับต่ำ

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

ส่วนที่ 5 เป็นคำถามที่ให้ผู้ตอบแบบสอบถามเขียนข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร มีลักษณะเป็นคำถามปลายเปิด

การพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสร้างเครื่องมือมีขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถามซึ่งเป็นเครื่องมือในการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. ศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ทำการศึกษาวิจัย เพื่อทำความเข้าใจในเรื่องที่จะศึกษา

2. ศึกษาทบทวนระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์และเทคนิคในการออกแบบสอบถาม

3. นำแนวความคิดที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม มาใช้ในการสร้างแบบสอบถาม และกำหนดคำถามให้มีลักษณะครอบคลุมเนื้อหาในเรื่องที่ต้องการศึกษา

4. นำแบบสอบถามที่ได้ไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน และกรรมการวิทยานิพนธ์ตรวจสอบและเสนอแนะ เพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity)

5. นำแบบสอบถามที่ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแล้ว มาแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่อง จากนั้นจึงแบบสอบถามนั้นไปเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทดสอบแบบสอบถาม โดยประชากรที่ใช้มีลักษณะใกล้เคียงกับประชากรที่ต้องการศึกษา

6. นำแบบสอบถามที่ได้รับการทดสอบจำนวน 30 ชุด มาหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟ่า (α Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.8968

7. เมื่อแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องของแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว จึงนำแบบสอบถามไปใช้เก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรที่ต้องการศึกษาต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการโดยทำหนังสือขอความร่วมมือจากบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา ถึงสารวัตรจราจรแต่ละสถานีเพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน และพลตำรวจ ที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำตามสถานีตำรวจนครบาล ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 กองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 10 สถานี ในการตอบคำถามในแบบสอบถามด้วยตนเองแต่ละสถานี ตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลประมาณ 2 เดือน และสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้คิดเป็นร้อยละ 90.5 ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่ตั้งไว้

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามมาลงรหัสเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer) และนำข้อมูลที่ลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปบันทึกไว้ในเครื่องคอมพิวเตอร์ จากนั้นได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows โดยใช้ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 เป็นเกณฑ์ในการตอบรับหรือปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. สถิติเชิงพรรณา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน กับตัวแปรอิสระทุกตัว
2. ค่า t-test เพื่อหาความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวแปร
3. ค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปร

การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอัตราเงินเดือนต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์สมมติฐานที่ 1- 4 ได้แก่ ค่า t-test

สมมติฐานที่ 5 ความรู้จากประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์ทางบวกกับดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์สมมติฐานที่ 5 ได้แก่ ค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

สมมติฐานที่ 6 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์สมมติฐานที่ 6 ได้แก่ ค่า t-test

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามจำนวน 105 ชุด เพื่อศึกษา การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ดังจะนำเสนอผลการวิจัยตามลำดับดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไป

ตารางที่ 4 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	**105**	100
หญิง		
2. อายุราชการ		
1-10 ปี (อายุราชการน้อย)	31	29.5
มากกว่า 10ปีขึ้นไป (อายุราชการมาก)	74	**70.5**
3. ประสบการณ์การทำงานด้านการจราจร		
1-10 ปี (ประสบการณ์น้อย)	71	**67.6**
มากกว่า 10ปีขึ้นไป (ประสบการณ์มาก)	34	32.4
4. สถานภาพสมรส		
โสด	22	21.0
สมรส	83	**79.0**
5. ระดับการศึกษา		
ระดับต่ำกว่าปริญญาตรี	83	**79.0**
ระดับปริญญาตรีขึ้นไป	22	21.0

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
6. เครื่องอำนวยความสะดวกภายในบ้าน		
รถยนต์		
- ไม่มี	59	**56.2**
- มี	46	43.8
เครื่องปรับอากาศ		
- ไม่มี	61	**58.1**
- มี	44	41.9
เครื่องซักผ้า		
- ไม่มี	38	36.2
- มี	67	**63.8**
คอมพิวเตอร์		
- ไม่มี	85	**81.0**
- มี	20	19.0
อื่น ๆ		
- ไม่มี	77	**73.3**
- มี	28	26.7
7. อัตราเงินเดือน		
น้อยกว่า 7,500 บาท	14	13.3
มากกว่า 7,500 บาทขึ้นไป	91	**86.7**
8. ความเพียงพอของรายได้ (ฐานะทางเศรษฐกิจ)		
รายได้ไม่เพียงพอ	74	**70.5**
รายได้เพียงพอ	31	29.5
9. การฝึกอบรมกฎหมายเกี่ยวกับจราจร		
เคยได้รับการอบรม	85	**81.0**
ไม่เคยได้รับการอบรม	20	19.0

จากตารางที่ 4 แสดงข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ผลจากการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็นเพศชาย จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 100 มีอายุราชการอยู่ในช่วง มากกว่า 10 ปีขึ้นไป มากที่สุด มีจำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 และอายุราชการ 1-10 ปี จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 ประสบการณ์การทำงานด้านการจราจร 1-10 ปี มากที่สุด จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 67.6 และ

ประสบการณ์ด้านการจราจรมากกว่า 10 ปีขึ้นไป จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 สถานภาพเป็นโสด จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 และสถานภาพเป็นสมรส จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 79.0 ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 79.0 และระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0

ด้านเครื่องอำนวยความสะดวกภายในบ้านพบว่า ไม่มีรถยนต์ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 56.2 และมีรถยนต์จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 ไม่มีเครื่องปรับอากาศ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 58.1 และมีเครื่องปรับอากาศ จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 41.9 ไม่มีเครื่องคอมพิวเตอร์ จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 81.0 และมีเครื่องคอมพิวเตอร์ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 73.3 และมีเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 26.7

ด้านอัตราเงินเดือน พบว่า ส่วนใหญ่เงินเดือนมากกว่า 7,500 บาทขึ้นไป จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 86.7 และอัตราเงินเดือนต่ำกว่า 7,500 บาท จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 และในส่วนของความพอเพียงของรายได้หรือฐานะทางเศรษฐกิจพบว่า เป็นผู้ที่รายได้ไม่เพียงพอ จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 และรายได้เพียงพอ จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5

ด้านการได้รับความรู้จากการฝึกอบรมกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรพบว่า เคยได้รับการฝึกอบรมกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 79.0 และไม่เคยได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจร จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0

ตารางที่ 5 แสดงค่าระดับความคิดเห็นด้านความรู้จากประสบการณ์การทำงานด้าน การจราจร

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น						
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.
1. การจอดรถกีดขวางการจราจรเป็นความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่ประชาชนฝ่าฝืนมากที่สุด	**45.7**	44.7	4.8	4.8	-	4.33	.74
2. รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์เล็กและรถสองแถว) เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจราจรมากที่สุด	**54.2**	41.0	3.8	1.0	-	4.95	.62
3. รถจักรยานยนต์ไม่เป็นปัญหาเกี่ยวกับการจราจร	14.3	**41.0**	16.1	25.7	2.9	3.38	1.10
4. การไม่ข้ามถนนในทางข้ามไม่มีผลต่อการจราจร	27.6	**36.2**	2.9	21.0	12.3	3.46	1.41
5. การขึ้นลงรถนอกป้ายรถประจำทางไม่มีผลต่อการจราจร	**41.9**	40.0	2.9	5.7	9.5	3.99	1.24
6. เมื่อมีสัญญาณไฟจราจรแล้วไม่จำเป็นต้องมีตำรวจจราจร	41.0	**45.7**	1.0	8.6	3.7	4.11	1.05
7. การฝ่าสัญญาณไฟจราจรเกิดจากการที่ไม่มีตำรวจจราจรอยู่ประจำ	15.3	25.7	9.5	**37.1**	12.4	2-94	1.32
8. ป้ายเครื่องหมายจราจรมีไม่เพียงพอ	25.7	**51.4**	6.7	11.4	4.8	3.82	1.09
9. การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน	**61.9**	29.5	-	3.8	4.8	4.40	1.02
10. กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน	**44.8**	41.9	1.9	8.6	2.8	4.70	1.02

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น						
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.
11. การจอดรถกีดขวางทางเดินรถทำให้เกิดการจราจรติดขัด	**71.4**	27.6	1.0	-	-	4.70	.48
12. การที่ตำรวจจราจรปล่อยปละละเลยการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทำให้เกิดปัญหาจราจร	37.1	**50.5**	6.7	3.8	1.9	4.17	.86
13. การฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับจราจรเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน	18.1	**61.9**	4.8	13.3	1.9	3.81	.95
14. การจราจรติดขัดเกิดจากผู้ขับขี่ขับรถช้าและไม่ชิดช่องทางเดินรถด้านซ้าย	15.2	**64.8**	9.5	10.5	-	3.85	.81
15. การฝ่าฝืนกฎจราจรเกิดจากเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน	8.6	**32.4**	16.2	35.2	7.6	2.99	1.16
16. ความผิดตามพรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นความผิดที่มิใช่ความผิดในตัวเองและเป็นความผิดที่มีลักษณะเล็กน้อย	8.6	**32.4**	19.0	30.5	9.5	3.0	1.17
17. ในการกำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาพึงชำระ เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามจำนวนที่กำหนดภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกิน 15 วันคดีนั้นเป็นอันเสร็จสิ้น	8.6	**55.2**	14.3	18.1	3.8	3.47	1.01
18. ความผิดทางอาญาเล็กน้อยที่มีอัตราโทษต่ำและไม่ร้ายแรง ตำรวจมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ	23.8	**53.3**	10.5	8.6	3.8	3.85	1.01
19. การทำความผิดตามพรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท	10.5	**44.8**	21.0	21.0	2.7	3.39	1.02
20. พรบ.จราจรทางบกพ.ศ.2522 มีการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีลักษณะที่จะเป็นการก่ออันตรายไว้ด้วย	1.9	14.3	9.5	**58.1**	16.2	2.28	0.97
					รวม	3.73	.31

จากตารางที่ 5 พบว่า การกระทำความผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เกิดจากการจอดรถกีดขวางทางเดินรถ ทำให้เกิดจราจรติดขัด ปัญหาจราจรติดขัดผู้ขับขี่รถช้าและไม่ชิดช่องทางเดินรถด้านซ้าย การฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับจราจรเกิดขึ้นในเวลาเร่งด่วน และการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มาจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนนมากที่สุด

ตารางที่ 6 แสดงค่าระดับความคิดเห็นด้านความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น			
	ใช่	ไม่ใช่	$\bar{X}$	S.D.
1. ท่านมีความรู้กฎหมายจราจรมากกว่ากฎหมายอื่น	**54.3**	45.7	1.46	.50
2. กฎหมายจราจรมีบทกำหนดโทษไม่รุนแรง	**88.6**	11.4	1.11	.32
3. การนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงออกมาใช้ในถนน มีความผิดทางกฎหมายจราจร	**98.1**	1.9	1,02	.14
4. การนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละออง หรือเขม็มาใช้ในทางเดินรถมีความผิดตามกฎหมายจราจร	**91.4**	8.6	1.09	.28
5. รถที่ใช้ไฟแสงวับวาม เสียงที่เป็นเสียงนกหวีด เป็นความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร	**92.4**	7.6	1.08	.27
6. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์ผู้อื่นได้รับความเสียหายเป็นมาตราความผิดที่อ้าง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(4),157	**86.7**	13.3	1.13	.34
7. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ แล้วต้องหยุดช่วยเหลือแจ้งเหตุแสดงตนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที	**97.1**	2.9	1.03	.17
8. ขับรถโดยประมาททรัพย์สินผู้อื่นเสียหายเป็นคดีที่มีความเห็นควรสั่งฟ้อง อำนาจสั่งคดีเป็นของสารวัตรฯ	**58.1**	41.9	1,42	.50
9. การขับรถออกจากที่จอด ซึ่งมีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้าโดยไม่ต้องให้สัญญาณ	**83.8**	16.2	1.16	.37
10. ผู้ขับขี่ไม่ลดความเร็วของรถเมื่อจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถไม่ถือว่าเป็นความผิด	**79.0**	21.0	1.21	.41
11. การเดินรถทางเดียวเป็นการเพิ่มความจุของถนนและลดอุบัติเหตุ	**78.1**	21.9	1.22	.42
12. ระยะหยุดรถที่ปลอดภัยและระยะเวลาสัญญาณไฟเหลืองควรมีระยะเวลา 3 – 5 วินาที	**84.8**	15.2	1.15	.36
13. การมีวงเวียนเหมาะกับทางแยกที่มีน้อยกว่า 5 แยก	46.7	**53.3**	1.53	.50
14. บริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นไม่เหมาะกับการมีวงเวียน	**70.5**	29.5	1.30	.46
15. การใช้สัญญาณมือไม่จำเป็นต้องดูจังหวะสัญญาณไฟจราจรเมื่อปฏิบัติหน้าที่บริเวณที่มีสัญญาณไฟจราจร	36.2	**63.8**	1.64	.48

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น			
	ใช่	ไม่ใช่	$\bar{X}$	S.D.
16. ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์สถิติสถานภาพจราจรเป็นการวางเครือข่ายด้านข้อมูลข่าวสารของสถานีตำรวจ ศูนย์ควบคุมฯ และผู้บริหาร	**93.3**	6.7	1.07	.25
17. ระบบถ่ายภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ใช้ตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟบริเวณทางแยกขณะรถวิ่งฝ่าฝืนจะส่งสัญญาณไปยังศูนย์ควบคุมฯ	**87.6**	12.4	1.12	.33
18. การปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร นอกจากใช้ท่าสัญญาณมือแล้วไม่จำเป็นต้องใช้สัญญาณนกหวีด	**92.4**	7.6	1.08	.27
19. การตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด เพื่อเป็นการบังคับคนร้ายไม่ให้มีโอกาสหลบหนีออกจากพื้นที่	**87.6**	12.4	1.12	.33
20. ในเวลากลางคืนต้องมีแสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นอย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตรก่อนถึงจุดตรวจ	**94.3**	5.7	1.06	.23
		รวม	1.20	.11

จากตางรางที่ 6 พบว่า ความผิดด้านกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากผู้กระทำความผิดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงออกมาใช้ในถนน ขับรถโดยประมาท เป็นเหตุให้ทรัพย์สินผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ กาย หรือจิตใจ ผู้กระทำผิดต้องหยุดช่วยเหลือแจ้งเหตุ แสดงตนต่อพนักงาน เจ้าหน้าที่ ที่ใกล้เคียง มีการใช้ไฟแสงวับวาม เสียงที่เป็นนกหวีด และนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิด ก๊าซ ฝุ่น ควัน ละออง หรือ เคมี มาใช้ในทางเดินรถ

ตารางที่ 7 แสดงค่าระดับความคิดเห็นด้านการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น						
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.
1. ท่านต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากต่อผู้กระทำความผิด	**51.4**	46.7	-	-	1.9	4.46	.69
2. ไม่จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำความผิดและจับกุมได้ทันทีถ้าเห็นว่ากระทำความผิด	12.4	**58.1**	3.8	21.9	3.8	3.53	1.08
3. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีความหมายกว้างขวาง ตำรวจจึงจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของตนเป็นอย่างมากในการปฏิบัติหน้าที่	44.7	**50.5**	1.0	3.8	-	4.36	.70
4. การใช้ดุลยพินิจต่อต้องมีกฎเกณฑ์ตายตัว	9.5	16.2	8.6	**54.3**	11.4	2.58	1.17
5. เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนเป็นผู้ที่มีตำแหน่งต่ำที่สุดแต่ใช้ดุลยพินิจมากที่สุด	38.1	**42.9**	4.8	11.4	2.8	4.02	1.07
6. การใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีหลายรูปแบบแตกต่างกันออกไปตามสถานการณ์	38.1	**55.2**	1.0	5.7	-	4.26	.75
7. การใช้ดุลยพินิจไม่จำเป็นต้องใช้ปัญญา ความรู้	22.9	**49.5**	5.7	13.3	8.6	3.65	1.22
8. ท่านคิดว่าตำรวจหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจได้	13.3	**44.8**	11.4	22.9	7.6	3.33	1.19
9. การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ยุ่งยากซับซ้อน	4.8	27.6	11.4	**41.0**	15.2	2.66	1.18
10. การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องให้เหมาะกับสถานการณ์	**50.4**	47.6	1.0	1.0	-	4.48	.57
					รวม	3.73	.40

จากตางรางที่ 7 พบว่า ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ไม่จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการจับกุมและจับกุมได้ทันทีถ้าเห็นว่ากระทำความผิด การใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีหลายรูปแบบแตกต่างกันออกไปตามสถานการณ์ การใช้ดุลยพินิจในการจับกุมไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการจับกุม การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีความหมายกว้างขวาง ตำรวจจึงจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของตนเป็นอย่างมากในการปฏิบัติหน้าที่ และการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องให้เหมาะกับสถานการณ์

2. ผลการทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม อัตราเงินเดือน

ตัวแปร	อัตราเงินเดือน	N	Mean	S.D.	t
ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร	ต่ำกว่า 7,500 บาท	14	3.7571	.3056	.250*
	มากกว่า 7,500 บาท	91	3.7286	.4097	

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การทดสอบสมมติฐานที่ 1 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอัตราเงินเดือนต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

ผลวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย จำแนกตามอัตราเงินเดือนของตำรวจจราจร จากตารางที่ 8 พบว่า ค่าเฉลี่ยของอัตราเงินเดือนอยู่ในระดับสูง และตำรวจจราจรที่มีอัตราเงินเดือนต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 9 เปรียบเทียบดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำแนกตาม อายุราชการ

ตัวแปร	อายุราชการ	N	Mean	S.D.	t
ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร	1 – 10 ปี	31	3.7774	.3019	.752*
	มากกว่า 10 ปี	74	3.7135	.4301	

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การทดสอบสมมติฐานที่ 2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรต่างกัน

ผลวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย จำแนกตามอายุราชการของตำรวจจราจร จากตารางที่ 9 พบว่าของอายุราชการอยู่ในระดับสูงและ ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการต่างกันมีดุลพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 11 เปรียบเทียบดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม ฐานะทางเศรษฐกิจ

ตัวแปร	ฐานะทางเศรษฐกิจ	N	Mean	S.D.	t
ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร	รายได้ไม่เพียงพอ	74	3.7932	.3710	2.492
	รายได้เพียงพอ	31	3.5871	.4225	

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การทดสอบสมมติฐานที่ 4 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรต่างกัน

ผลวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย จำแนกตาม ฐานะทางเศรษฐกิจของตำรวจจราจร จากตารางที่ 11 พบว่า ค่าเฉลี่ยของรายได้ไม่เพียงพออยู่ในระดับสูง ส่วนรายได้เพียงพออยู่ในระดับปานกลางและ ตำรวจจราจรที่มีฐานเศรษฐกิจต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 12 ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร และ ตัวแปรประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD.	*p*
ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร	3.7324	.3963	- .098
ประสบการณ์การทำงาน	1.2010	.1092	

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การทดสอบสมมติฐานที่ 5 ความรู้จากประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์ทางบวกกับดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร

ผลวิเคราะห์ ค่าสหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร และประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จากตารางที่ 12 พบว่า ค่าเฉลี่ยของดุลยพินิจต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรอยู่ในระดับสูง ส่วนประสบการณ์การทำงานอยู่ในระดับต่ำ และความรู้จากประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์ไปในทางตรงกันข้ามกับดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ แสดงว่า ตำรวจที่มีความรู้จากประสบการณ์การทำงานมาก จะใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรน้อย และในทางกลับกัน ถ้าตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์การทำงานน้อยจะใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดมาก

ตารางที่ 13 เปรียบเทียบดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำแนกตาม ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย

ตัวแปร	ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย	N	Mean	S.D.	t
ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร	เคยได้รับการอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจร	85	3.7694	.3761	2.003
	ไม่เคยได้รับการอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจร	20	3.5750	.4494	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การทดสอบสมมติฐานที่ 6 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรแตกต่างกัน

ผลวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย จำแนกตาม ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของตำรวจจราจร จากตารางที่ 13 พบว่าค่าเฉลี่ยของการได้รับการอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับสูง ส่วนไม่เคยรับการอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับปานกลาง และตำรวจจราจรที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

3. ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่

ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่างพบว่า พฤติกรรมผู้กระทำผิดเกิดจากการไม่มีระเบียบวินัย การจัดระเบียบการจราจร ด้านการใช้รถใช้ถนนยังไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องเท่าที่ควร ผู้ขับขี่รถประจำทางส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ผู้ที่สอบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่ควรได้รับการอบรมให้เกิดจิตสำนึก มีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนนเห็นแก่ส่วนรวม ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรอย่างเคร่งครัดและผู้ขับขี่ไม่บำรุงรักษาสภาพรถให้มีสภาพดีก่อนนำออกใช้

4. ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ ต้องปฏิบัติงานหลายหน้าที่ ไม่มีอุปกรณ์ในการป้องกันมลพิษทางอากาศในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ที่ดีเพียงพอ สวัสดิการไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยต่อชีวิตและสุขภาพ งบประมาณด้านเชื้อเพลิงไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ ผู้บังคับบัญชาในระดับสูงไม่รู้ปัญหาที่แท้จริง มีระบบอุปถัมภ์ทำให้มีผลเสียต่อขวัญและกำลังใจของผู้ปฏิบัติงานด้วยความตั้งใจ ผู้บังคับบัญชาที่ได้รับการแต่งตั้งควรเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการจราจร การบริหารจัดการไม่มีประสิทธิภาพ มีผู้บังคับบัญชาหลายคน มีความแตกต่างด้านแนวทางการปฏิบัติ ทำให้ยุ่งยากต่อการปฏิบัติงาน ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงานยังมีการแข่งขันขัดแย้งกัน จำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจรน้อยไม่มีคุณภาพและไม่เพียงพอต่อการให้บริการประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

กรุงเทพมหานครได้รับการขนานนามว่า "เมืองหลวงแห่งรถติดของโลก สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครหนาแน่นเกือบตลอดวัน ประชากรอาศัยกันอยู่อย่างหนาแน่น การเจริญเติบโตทางวัตถุและเทคโนโลยีต่าง ๆ เป็นไปอย่างรวดเร็ว ปัญหาที่เกิดขึ้นมามีความซับซ้อนและยากต่อการป้องกันและแก้ไข ปัญหาการจราจรนับเป็นปัญหาสำคัญอันดับแรกที่ประชาชนเรียกร้องให้แก้ไขเพราะเป็นปัญหาที่อยู่ใกล้ตัวซึ่งส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันของประชาชน การเลือกใช้ดุลยพินิจให้ถูกต้องเหมาะสมในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้บังคับบัญชาและเจ้าพนักงานตำรวจจราจรทุกคนควรจะทำความเข้าให้ถูกต้องตรงกัน แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ ความรู้ วุฒิภาวะ อารมณ์ และปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมที่จะเป็นตัวกำหนดว่า การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรนั้นเหมาะสมเพียงใดการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของเจ้าพนักงานจราจรในแต่ละปีที่ผ่านมา มีสถิติการจับกุมเป็นจำนวนมากและมีผู้กระทำความผิดเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ การใช้ดุลยพินิจเป็นประเด็นที่ไม่มีขอบเขตแน่นอน ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างดังได้กล่าวมาแล้ว ทำให้มีตำรวจจราจรมีโอกาสแสวงหาผลประโยชน์จากการปฏิบัติหน้าที่ดังที่มีข่าวปรากฏตามสื่อต่าง ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่มิชอบ การรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎจราจร สร้างความเสื่อมเสียแก่หน่วยงาน ขวัญและกำลังใจของตำรวจจราจรที่ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่เป็นอย่างมาก แม้จะมีบทกำหนดโทษสูงและมีตำรวจจราจรถูกลงโทษอยู่บ่อยครั้ง แต่ก็ยังไม่สามารถทำให้ตำรวจจราจรกระทำผิดน้อยลง

การศึกษาเรื่อง ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรในสังกัดกองกำกับการตำรวจนครบาล 8 มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8

2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8

3. เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงให้การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรให้มีมาตรฐานเดียวกัน

ในการศึกษาครั้งนี้ ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย เป็นประชากรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน ประจำสถานีตำรวจนครบาล จำนวน 10 สถานี ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งครุ สถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะ สถานีตำรวจนครบาลบางมด สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม สถานีตำรวจนครบาลบุคคโล สถานีตำรวจนครบาลตลาดพลู สถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน สถานีตำรวจนครบาลสมเด็จเจ้าพระยา ที่ปฏิบัติหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในด้านการจราจร และจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ในการศึกษาครั้งนี้เลือกเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน เนื่องจากเป็นผู้ที่ใกล้ชิดสถานการณ์ด้านการจราจรและเป็นผู้ที่ใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจมากที่สุดมาทำการศึกษา จำนวนทั้งสิ้น 105 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถามประกอบด้วย ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยภูมิหลังส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นคำถามปลายปิดให้เลือกตอบและคำถามปลายเปิด จำนวน 7 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุราชการ ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการจราจร ระดับการศึกษาสูงสุด อัตราเงินเดือน ฐานะทางเศรษฐกิจ และการฝึกอบรมกฎหมายเกี่ยวกับจราจร คำถามเกี่ยวกับความรู้จากประสบการณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร คำถามเกี่ยวกับความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร และคำถามเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 มีระดับความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.8968

การดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้ทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามและได้รับคืนมาอยู่ในสภาพสมบูรณ์พอที่จะนำมาวิเคราะห์ได้จำนวน 105 ชุด ค่าสถิติที่ใช้ประกอบด้วย สถิติเชิงพรรณา ค่าสถิติ t-test และค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

สรุปผลการวิจัย

1. การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอัตราเงินเดือน อายุราชการ ระดับการศึกษา และฐานะทางเศรษฐกิจต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรแตกต่างกัน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรต่างกันมีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรไม่แตกต่างกัน

2. ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8 พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามกับดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

3. ผลจากการศึกษาครั้งนี้ทำให้ได้แนวทางในการพัฒนาคุณภาพของตำรวจจราจรในการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรที่เหมาะสมและมีมาตรฐานเดียวกันดังนี้

3.1 การใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ต้องใช้ปัจจัยหลาย ๆ ด้านผสมผสานกัน ทั้งความรู้ ความเข้าใจกฎหมายจราจร ประสบการณ์ในการทำงานด้านการจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร รวมทั้งการใช้ปัญญา ความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร

3.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวนควรได้รับการฝึกอบรมกฎหมายจราจร และความรู้ด้านพฤติกรรมศาสตร์ เพื่อนำมาใช้ประกอบการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3.3 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรมีเวลาพักผ่อนให้เพียงพอ และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรได้รับการดูแลด้านสุขภาพ และสวัสดิการต่าง ๆ อย่างเหมาะสม

อภิปรายผลการศึกษาวิจัย

การสรุปและอภิปรายผลการศึกษาการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในครั้งนี้มีประเด็นสำคัญที่พบดังนี้

ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1

การศึกษาตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร จำแนกตามอัตราเงินเดือนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่า ตำรวจจราจรที่มีอัตราเงินเดือนแตกต่างกันมีดุลพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ แสดงให้เห็นว่า ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรของตำรวจจราจร แสดงให้เห็นว่า ตำรวจที่มีอัตราเงินเดือนน้อย เป็นตำรวจที่เพิ่งเข้าทำงานในหน้าที่ตำรวจจราจร จึงมีความรู้ความสามารถในการใช้วิจารณญาณน้อยกับตำรวจจราจรที่มีอาวุโสมากกว่า หรือมีอัตราเงินเดือนมากกว่า ผู้ที่มีอาวุโสมากกว่าย่อมผ่านงาน

ด้านการใช้กฎหมายจราจร มีประสบการณ์ด้านการปฏิบัติงานและมีความรู้ความเข้าใจพฤติกรรมผู้กระทำผิดมากกว่าผู้มีอาวุโสน้อยกว่า จึงให้ข้อสนับสนุนได้ว่า ผู้ที่มีอาวุโสมากกว่าจะใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดน้อยกว่าผู้มีอาวุโสน้อย ซึ่งต้องทำความเข้าใจองค์ประกอบต่าง ๆ มากกว่าเพราะไม่มีประสบการณ์ในการทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับ ยอดพล ธนาบริบูรณ์ (2537 : 1) ที่ชี้ให้เห็นถึง ความรู้ด้านการจราจรและการควบคุมการจราจรเป็นข้อมูลพื้นฐานของตำรวจจราจรใช้พิจารณาในการจับกุม โดยตำรวจต้องมีความรู้ในการใช้งานและนำมาประกอบดุลยพินิจในการตัดสินใจกับผู้กระทำผิด เพราะทำให้ตำรวจมีความเข้าใจเกี่ยวกับการกระทำผิดได้ดีกว่า ซึ่งอธิบายได้ว่าตำรวจที่มีความรู้ ความชำนาญมากกว่า ย่อมใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดได้ดีกว่าผู้มีประสบการณ์น้อยหรือความรู้น้อย

สมมติฐานที่ 2

การศึกษาตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร จำแนกตามอายุราชการของตำรวจจราจรพบว่า ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการต่างกัน มีดุลพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ แสดงให้เห็นว่าตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์ในการทำงานมากย่อมมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงานมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์-น้อย ซึ่งส่งผลต่อการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นอย่างมาก ผลจากการศึกษาสอดคล้องกับแนวคิดของ สมเกียรติ อัศวิษณุ (2525) ที่อธิบายไว้ว่า การจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ผู้ที่ทำการจับกุมเป็นกลุ่มผู้ปฏิบัติที่มีความใกล้ชิดกับประชาชน มีหน้าที่เข้าไปแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง ความไม่เข้าใจ และปัญหาอื่น ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้รับบริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้ความรู้ในการพิจารณาไตร่ตรอง ใต่สวน สันนิษฐานหาเหตุผล การวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร ในการใช้วิจารณญาณหรือการใช้ดุลยพินิจของตำรวจนั้น เป็นการใช้ปัญญา ความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ของเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร การใช้วิจารณญาณหรือการใช้ดุลยพินิจของตำรวจที่ค่อนข้างจะสลับซับซ้อน และตำรวจก็จะหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจไม่ได้ ซึ่งสนับสนุนได้ว่าตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์มากย่อมมีความรู้ความเข้าใจ และเผชิญปัญหาต่าง ๆ มาก ย่อมมีวิจารณญาณในการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรได้ดีกว่าตำรวจผู้มีประสบการณ์ด้านการจราจรน้อย

สมมติฐานที่ 3

การศึกษาตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร จำแนกตามระดับการศึกษาของตำรวจจราจรพบว่า ตำรวจจราจรที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีดุลพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ แสดงให้เห็นว่าระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีผลต่อการใช้ดุลยพินิจ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สมเกียรติ อัศวิษณุ (2525) ที่อธิบายไว้ว่า การใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้ความรู้ในด้านกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในการพิจารณาไตร่ตรอง ไต่สวน สันนิษฐานหาเหตุผล การวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร ในการใช้วิจารณญาณหรือการใช้ดุลยพินิจของตำรวจนั้นเป็นการใช้ปัญญา ความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ของเจ้าหน้าที่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร การใช้วิจารณญาณหรือการใช้ดุลยพินิจของตำรวจที่ค่อนข้างจะสลับซับซ้อน และตำรวจก็จะหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจไม่ได้ ซึ่งการมีปัญญา มีความรู้เกิดจากการเรียนรู้ และการศึกษา ดังนั้นผู้ที่มีการศึกษาสูงย่อมมีกระบวนการคิดที่เป็นขั้นเป็นตอน และมีเหตุผลมากกว่า ผู้ที่ไม่มีความรู้ เพราะความรู้ความเข้าใจโดยเฉพาะกฎหมายเป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องนำไปตัดสินวินิจฉัยสถานการณ์ต่าง ๆ

สมมติฐานที่ 4

การศึกษาตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร จำแนกตามฐานะทางเศรษฐกิจหรือความเพียงพอของรายได้ พบว่า ตำรวจจราจรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่างกัน มีดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกันแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ แสดงให้เห็นว่าความเพียงพอของรายได้ของตำรวจจราจร ไม่มีผลต่อการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิด เพราะการใช้ดุลยพินิจเกิดจากวิจารณญาณเป็นการใช้ปัญญาหรือความรู้ในการพิจารณาไตร่ตรอง ใคร่ครวญ ไต่สวน สันนิษฐานหาเหตุผล เพื่อวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร การใช้ปัญญา ความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร ดังนั้นความเพียงพอของรายได้และสวัสดิการของตำรวจจึงเป็นปัญหาส่วนบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผู้กระทำความผิด ซึ่งสอดคล้องกับของ สมศักดิ์ บุญถม (2541) ที่พบว่า รายได้และสวัสดิการของตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เพราะการทำงานของตำรวจต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายต้องใช้วิจารณญาณ และแนวคิดของ สมเกียรติ อัศวิษณุ (2525 : 363) ที่อธิบายไว้ว่างานของตำรวจนั้น เป็นงานที่เน้นทางด้านการใช้กฎหมายเป็นหลัก รวมทั้งเป็นงานที่เน้นทางด้าน

การรักษาสถานการณ์ และการบริหาร ดังนั้นการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงไม่มีความสัมพันธ์กับรายได้ เมื่อพบการกระทำผิดจึงเป็นหน้าที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องจับกุมอยู่แล้ว

สมมติฐานที่ 5

การศึกษาตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร และประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามกับดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร แสดงว่า ตำรวจที่มีความรู้จากประสบการณ์การทำงานมาก จะใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรน้อย และในทางกลับกัน ถ้าตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์การทำงานน้อยจะใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรมาก จึงอธิบายได้ว่า จ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีประสบการณ์ในการทำงานด้านการจราจรน้อย ทำให้ไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเพียงพอจะส่งผลต่อการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิด ทั้งนี้เพราะการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจมีหลายรูปแบบแตกต่างกันไปตามสถานการณ์ ประกอบกับความรับผิดชอบของตำรวจนั้นมีตั้งแต่การต่อสู้กับอาชญากรรม การรักษากฎหมาย การให้บริการประชาชนในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนอยู่เย็นเป็นสุข ตำรวจมีหน้าที่ปกป้อง และให้บริการในยามหน้าสิ่วหน้าขวาน ในยามที่มีอันตรายต่อชีวิต และพร้อมเมื่อประชาชนต้องการและเรียกร้องให้ตำรวจเข้าปกป้องรักษาให้พ้นจากภยันตราย ยิ่งกว่านั้นประชาชนยังต้องการให้ตำรวจเสี่ยงชีวิตในการปกป้องประชาชนและชีวิตของผู้ต้องหาด้วย การตัดสินใจที่ดี ตัดสินใจได้รวดเร็วจึงต้องมาจากประสบการณ์ เมื่อมีประสบการณ์มาก ก็ใช้ดุลยพินิจน้อยลง ในขณะที่ไม่มีประสบการณ์ก็ต้องใช้ดุลยพินิจมากซึ่งเป็นไปในทางตรงกันข้าม อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎหมายมีความหมายกว้างมาก จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของตนเองอย่างมากในการปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดผลดีมากที่สุด ซึ่งในการใช้ดุลยพินิจนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถที่จะใช้หลักเกณฑ์แน่นอนตายตัวสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ได้

สมมติฐานที่ 6

การศึกษาตัวแปรดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร จำแนกตามความรู้ความเข้าใจกฎหมายเกี่ยวกับจราจรของตำรวจจราจรพบว่า ตำรวจจราจรที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ต่างกันมีดุลพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ แสดงให้เห็นว่า ตำรวจจราจรซึ่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับต่อการแก้ไขปัญหาจราจรได้ต้องมีความรู้ความเข้าใจพฤติกรรมของผู้กระทำผิด เพื่อให้นำมาพิจารณาร่วมกับกฎหมาย

โดยใช้วิจารณญาณในการปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบที่กฎหมายกำหนดจึงจะเป็นการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นเกราะกำบังตัวตำรวจจราจร ผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี นอกจากกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรแล้ว ตำรวจควรมีการเรียนรู้บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจร พฤติกรรมทางสังคม เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานให้สามารถปฏิบัติงาน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับพระราชบัญญัติจราจร ปี 2522 ที่กล่าวถึงหน้าที่ตามกฎหมาย ฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงต่อผู้ฝ่าฝืนและกระทำผิดกฎหมายอาญา พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ร.บ. ขนส่งทางบกฯ ซึ่งล้วนแต่เป็นพระราช-บัญญัติที่มีโทษทาง-อาญาทั้งสิ้น ดังนั้นตำรวจจราจรมีความรู้ความเข้าใจกฎหมาย และเข้าใจพฤติกรรมของบุคคลนำมาพิจารณาร่วมกัน ประกอบการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งที่ฝ่าฝืนมาตราในกฎหมาย ซึ่งเป็นไปตามบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรที่มีอำนาจจับกุมในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

นอกจากนี้แล้ว ตำรวจจราจรยังมีหน้าที่อื่น ๆ ซึ่งพระราช-บัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร เช่น การให้สัญญาณจราจร ไม่ว่าจะเป็นสัญญาณมือหรือสัญญาณนกหวีดก็ตาม (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 24,25) การแสดงเครื่องหมายจราจร (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 28) การจัดการจราจรชั่วคราว ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ ตามที่เหตุสมควรเพื่อความสะดวกและปลอดภัยในขณะนั้น (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 138) การจับกุมโดยการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร การเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ หรือว่ากล่าวตักเตือน (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 140) การสั่งให้รถที่มีสภาพไม่ถูกต้องหยุด หรือรถที่ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 142) การเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องมือบังคับรถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 59 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2535 มาตรา 12) การทดสอบผู้ขับขี่เพื่อพิสูจน์ว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่รถหรือไม่ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 142 วรรคสอง) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ความรู้ความเข้าใจกฎหมายเป็นสิ่งจำเป็นพื้นฐาน แต่การรู้และเข้าใจกฎหมายแต่เพียงอย่างเดียวยังไม่เพียงพอต่อการใช้ดุลย-พินิจต่อผู้กระทำผิดตามผลของการศึกษา นอกจากนี้ ผลการศึกษาของสมพงษ์ จำรูญพันธุ์ (2540 : 1) ให้ข้อสนับสนุนว่าประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่าการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในปัจจุบันเหมาะสมแล้วและผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นให้ความสนใจต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าวค่อนข้างมาก แต่จำนวนของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานยังมีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

สรุปแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงการใช้ดุลพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ควรปรับปรุงด้านฝึกอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรให้กับตำรวจจราจรที่เข้ามาปฏิบัติงานใหม่ให้มากขึ้น ควรปรับปรุงด้านเวลาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรให้เหมาะสมสอดคล้องกับสุขภาพอนามัยของตำรวจจราจร ควรมีเวลาพักผ่อนเพียงพอ และควรให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น มีการประชาสัมพันธ์ด้านการจราจรอย่างทั่วถึง และปรับปรุงด้านการบริหารงานและกฎระเบียบในการปฏิบัติงานด้านการจราจรให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และมีความสอดคล้องการสถานการณ์ด้านการจราจรในปัจจุบัน

ข้อเสนอแนะ

ผลจากการศึกษาครั้งนี้ได้ข้อสนเทศเกี่ยวกับ การใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ต้องใช้ปัจจัยหลาย ๆ ปัจจัยผสมผสานกัน ทั้งความรู้ ความเข้าใจกฎหมายจราจร ประสบการณ์ในการทำงานด้านการจราจร โดยตำรวจจราจรต้องวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร การใช้ปัญญา ความรู้ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในการพิจารณาหาเหตุผล แล้วตัดสินวินิจฉัยตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ในความเห็นของผู้วิจัยเห็นว่าต้องทำภายใต้ความมีคุณธรรม จริยธรรม โดยใช้หลักนิติศาสตร์และรัฐศาสตร์ควบคู่กันไป

ผลจากการศึกษาครั้งนี้ยังได้พบว่า ตำรวจจราจรชั้นประทวนได้รับการฝึกอบรมน้อย และเป็นผู้ที่ต้องใช้วิจารณญาณ การไตร่ตรอง ใคร่ครวญถึงพฤติกรรมต่าง ๆ ของผู้กระทำผิดเป็นอย่างมาก ซึ่งการไม่มีความรู้ด้านการจราจรที่เพียงพอทำให้การทำงานไม่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ตำรวจจราจรควรได้รับการศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้กระทำผิด ที่ยังที่พบว่าส่วนใหญ่ต้องการความเป็นอิสระที่จะเลือกแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ เพื่อให้เข้าใจความหมาย และวัตถุประสงค์ที่ผู้กระทำผิดแสดงพฤติกรรมนั้น ๆ ออกมา เพื่อนำความรู้นี้ไปใช้ประกอบดุลพินิจต่อผู้กระทำผิดได้ในอนาคต สามารถคาดการณ์ได้ว่าหากพฤติกรรมเช่นนี้เกิดขึ้น จะมีสิ่งใดเกิดขึ้นตามมาบ้างในอนาคต และจะมีผลดีต่อการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดในกรณีต่าง ๆ ได้ และยังเป็นการสร้างแรงจูงใจให้ตำรวจจราจรทำงานได้อย่างรวดเร็ว และจับกุมผู้กระทำผิดได้ถูกต้อง

ผลจากการศึกษาครั้งนี้ได้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับอุปสรรคในการปฏิบัติงานได้แก่

1. พฤติกรรมผู้กระทำผิดเกิดจากการไม่มีระเบียบวินัย
2. การจัดระเบียบจราจรด้านการใช้รถใช้ถนนยังไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องเท่าที่ควร
3. ผู้ขับขี่รถประจำทางส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร

4. ผู้ที่สอบเพื่อรับใบขับขี่ควรได้รับการอบรมให้เกิดจิตสำนึก มีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน เห็นแก่ส่วนรวม

5. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจรอย่างเคร่งครัด

6. ผู้ขับขี่ไม่บำรุงรักษาสภาพรถให้มีสภาพดีก่อนนำออกใช้

ผลการศึกษาเกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่า

1. ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ และต้องปฏิบัติงานหลายหน้าที่

2. ไม่มีอุปกรณ์ในการป้องกันมลพิษทางอากาศในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ที่ดีเพียงพอ

3. สวัสดิการไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยต่อชีวิตและสุขภาพ

4. งบประมาณด้านเชื้อเพลิงไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่

5. ผู้บังคับบัญชาในระดับสูงไม่รู้ปัญหาที่แท้จริง มีระบบอุปถัมภ์ทำให้มีผลเสียต่อขวัญและกำลังใจของผู้ปฏิบัติงานด้วยความตั้งใจ ผู้บังคับบัญชาที่ได้รับการแต่งตั้งควรเป็นผู้ที่มีความรู้ความ-สามารถเกี่ยวกับการจราจร

6. การบริหารจัดการไม่มีประสิทธิภาพ มีผู้บังคับบัญชาหลายคน มีความแตกต่างด้านแนว-ทางการปฏิบัติ ทำให้ยุ่งยากต่อการปฏิบัติงาน

7. ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงานยังมีการแข่งขันขัดแย้งกัน

8. จำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจรน้อยไม่มีคุณภาพ ไม่เพียงพอต่อการให้บริการประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ต้องปฏิบัติงานในสถานที่ที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของตำรวจจราจร ซึ่งจะส่งผลต่อความเครียด จิตใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจทำให้ไม่สามารถใช้ดุลยพินิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ควรศึกษาปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ส่งผลต่อการปฏิบัติงานและการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

บรรณานุกรม

กองบังคับการตำรวจจราจร. (2545). **คู่มือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2531). **คำอธิบายกฎหมายอาญาภาค 1**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

คณิต ณ นคร. (2528). **กฎหมายพิจารณาความอาญา**. กรุงเทพฯ : เจริญการพิมพ์.

_____. **เงื่อนไขแห่งการลงโทษทางภาวะวิสัย : รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์**, รวบรวมโดย สมยศ เชื้อไทย. กรุงเทพฯ : พี.เค.พริ้นติ้งเฮ้าส์.

_____. (2537). **หลักกฎหมายและพื้นฐานความเข้าใจ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม.

ต่อศักดิ์ สอาดพรรค. (2527). **การใช้วิจารณญานเบื้องต้นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจวิเคราะห์โดยหลักการทางสังคมศาสตร์ : ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าพนักงานตำรวจสายตรวจประจำกองกำกับการตำรวจนครบาล 11**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ตำรวจ, กรม กองวิจัยและวางแผน. (2534). **แผนกรมตำรวจแม่บทฉบับที่ 2 (พ.ศ.2535-2539)**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตำรวจ.

_____. (2527). **บทบาทและหน้าที่ตำรวจไทย**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตำรวจ.

ตำรวจ, กองบังคับชาการตำรวจนครบาล. (2536). **ข้อเสนอโครงการจัดซื้อ ศูนย์สั่งการควบคุมและสื่อสารข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์**. กรุงเทพฯ : บริษัทล๊อกซ์เล่ย์ อินเตอร์เนชั่นแนล.

ตำรวจจราจร, กองบังคับการ. (2525). **คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตำรวจ.

_____. (2522). **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ตำรวจ.

ธิดาพร มีกิ่งทอง. (2543). **ปัจจัยประชากร รูปแบบการสื่อสารกับความเหนื่อยหน่ายในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร สาขาวิชานิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**.

นิภา ส.ตุมรสุนทร. (2531). **การสังคมสงเคราะห์กลุ่มชน**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

บุญชม ศรีสะอาด. (2543). **การวิจัยเบื้องต้น**. กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น.

ปิยะ สุขประเสริฐ. (2525). **ทัศนะของประชาชนต่อประสิทธิภาพของตำรวจระดับสถานีในการให้บริการประชาชน : ศึกษากรณีสถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 16 พ.ศ. 2529. (2538). **กฎหมาย**. สุชาติ จิวะชาติ. กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ.

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. 2477. (2528). **กฎหมาย.** สุชาติ จิวะชาติ. กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ.

ประเสริฐ สุนทร. (2543). **การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมศึกษากรณี : กองบังคับการตำรวจนครบาล 6.** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ประเสริฐ เมฆมณี. (2523). **ตำรวจและกระบวนการยุติธรรม.** กรุงเทพฯ : บพิธการพิมพ์.

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2526). **การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม : หลักทฤษฎีและมาตรการ.** กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์.

_____. (2523). **บุคลากร หัวใจของงานตำรวจ.** กรุงเทพฯ : ไพศาลศิริ.

พงษ์อินทิรา ตันติวัฒนา. (2524). **การประยุกต์ค่านิยมพื้นฐานและจรรยาบรรณของงานสังคมสงเคราะห์ในหัวข้อวิชาจริยศึกษาและศีลธรรม หลักสูตรสำหรับฝึกและอบรมนักเรียนพลตำรวจ โรงเรียนตำรวจนครบาล กรมตำรวจ.** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 . (2546). กรุงเทพฯ : นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์.

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (ม.ป.ป). **กฎหมาย, พระราชบัญญัติ.** กรุงเทพฯ : สูตรไพศาล.

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535. **กฎหมาย, พระราชบัญญัติ.** กรุงเทพฯ : สูตรไพศาล.

พิทยา บวรวัฒนา. (2535). **รัฐประศาสนศาสตร์ :ทฤษฎีและแนวทางการศึกษา (ค.ศ.1970-1980).** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ยอดพล ธนาบริบูรณ์. (2537). **วิศวกรรมจราจร.** กรุงเทพฯ : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเซีย.

ยุบล เบญจรงค์กิจ. (2530). **บริบทการสื่อสาร : ระดับบุคคล กลุ่ม องค์การและสื่อสารมวลชน.** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

_____. (2538). **โครงการจัดทำแผนแม่บทและประชาสัมพันธ์ด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม.** คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

_____. (2540). **ฐานข้อมูลเทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาชนบท สถาบันเทคโนโลยีเพื่อการพัฒนาชนบท.** จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2540). **พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2540.** กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์.

วิจิตร ระวิวงศ์. (2524). **สังคมสงเคราะห์วิชาชีพ.** กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ศราวุฒิ พนัศขาว. (2524). **อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร.** วารสารอาชญวิทยาและงานยุติธรรม 1 (มกราคม – มีนาคม 2524) : 12.

สมเกียรติ อัศวิษณุ. (2525). **ปัญหาการบริหารงานตำรวจ.** กรุงเทพฯ : 68 การพิมพ์.

สมศักดิ์ บุญถม. (2541). **ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร.** กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. รัฐศาสตร์ (สังคมวิทยา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สิทธิศักดิ์ สุพรรณเภสัช. (2525). **วรรณกรรมชุดอนุสรณ์ก่อนเกษียณ : บทที่ 12 ว่าด้วยคุณลักษณะของตำรวจที่ดีในทัศนะของประชาชน.** นครราชสีมา : ตราเสือการพิมพ์.

สุพัตรา สุภาพ. (2525). **ปัญหาสังคม.** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.

สุรพงษ์ ไทยประเสริฐ. (2541). **การใช้วิจารณญานเบื้องต้นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจรับแจ้งเหตุอาชญากรรม : ศึกษาเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กองกำกับสายตรวจ กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191).** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อัมรินทร์ ทัพพะวัฒนะ. (2538). **การใช้วิจารณญานเบื้องต้นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจรับแจ้งเหตุอาชญากรรม (191).** วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์. (2539). **การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.** วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Durkhiem, Emile. (1980). **The Normal and Pathological in Sociology of Crime and Deliquency.** New York : Cornell University.

Felise P.Biestek. (1967). **Problems in Identifying Social Work Values, In Values in Social Work : A Reexamination.** New York : National Association of Social Workers.

Maslow, A.H. (1954). **Motivation & Personality.** New York : Harper & Row.

_____. (1960). **A Theory of Human Motivation.** In Human Relation in Management, Edited by I.L.Hackman Jr., and S.G. Huneryager. Cincinati : South-Western Publishing.

Melany, E. Bache . (1960). **Psychological Assessment of Patrolman Qualification, In Relation to Field Performance Report to the officer of Enforcement Assistance United State Dept. Of Justice.** Washington, D.C : Government Printing officer.

Police Training officer, Quoted by Stenen L. Wasley. (1978). **Policy Training About Criminal Procedure : Infrequent in Police Studies Joural.** 1 : 7 Special Issues.

Tappan, Paul. (1979). **Crime Justice and Correction.** New York : Mcgraw-Hill.,

Wilson & Mclaren. (1973). **Police Administration.** New York :Mcgraw Hill.,

---

ภาคผนวก

พิเศษ/ 2546

สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
1061 ถนนอิสรภาพ แขวงหิรัญรูจี
เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร 10600

24 มกราคม 2546

เรื่อง เรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. เค้าโครงวิทยานิพนธ์ จำนวน 1 ชุด
2. แบบสอบถาม จำนวน 2 ชุด

ด้วย จ่าสิบตำรวจ วรนาถ ทับมั่น นักศึกษาหลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา รุ่นที่ 2 สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "การใช้ดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8" โดยมีคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ ดังนี้

1. รศ.ดร.นงลักษณ์ เทพสวัสดิ์
2. ผศ.สุพิศวง ธรรมพันทา
3. พันตำรวจตรี พิทักษ์ เอียงอุบล

การทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้นักศึกษาจำเป็นต้องตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของเครื่องมือ เพื่อให้ได้เครื่องมือที่สมบูรณ์ที่สุด ทางบัณฑิตวิทยาลัยได้พิจารณาเห็นว่าท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิมีความรู้ความสามารถทางด้านการทำวิจัยเป็นอย่างดี จึงขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์แก่นักศึกษาด้วยจักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ นันทา วิทวุฒิศักดิ์)
รักษาการคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

บัณฑิตวิทยาลัย
โทร. 890-0841-50 ต่อ 809
โทรสาร 890-1786

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ

1. ดร.เปรมสุรีย์ เชื่อมทอง
   กรรมการและเลขานุการบัณฑิตวิทยาลัย
2. รศ.ดร.สัญญา สัญญาวิวัฒน์
   วิทยากรบรรยายพิเศษนักศึกษาปริญญาโท สถาบันราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
3. พันตำรวจโท ประพันธ์ ธารเปี่ยม
   รองผู้กำกับหัวหน้าสถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน

แบบสอบถาม

คำชี้แจง การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาดุลยพินิจของตำรวจจราจรต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 8

ข้อแนะนำเกี่ยวกับแบบสอบถาม

แบบสอบถามชุดนี้มีทั้งหมด 5 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับภูมิหลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้จากประสบการณ์การทำงานด้านการจราจรและความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร แบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้จากประสบการณ์การทำงานด้านการจราจร จำนวน 20 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร จำนวน 20 ข้อ

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวการใช้ดุลยพินิจต่อผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร จำนวน 10 ข้อ

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่

ส่วนที่ 5 เป็นข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

แบบสอบถาม

ชุดที่ 1-3 ☐☐☐

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย √ ลงในวงเล็บหน้าข้อความ และเติมข้อความลงในช่องว่างตามความเป็นจริง

ข้อ 1. เพศ ☐ 4

( ) 1. ชาย ( ) 2. หญิง

ข้อ 2. อายุราชการ..... ปี ☐ 5

ข้อ 3. ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการจราจร .....ปี ☐ 6

( ) 1. โสด ( ) 2. สมรส

ข้อ 4. ระดับการศึกษาสูงสุด ☐ 7

( ) 1. ต่ำกว่าปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ( ) 2. ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า

( ) 3. ปริญญาโท หรือวุฒิอื่นที่เทียบเท่า

ข้อ 5. อัตราเงินเดือน ☐ 8

( ) 1. น้อยกว่า 7,500 บาท

( ) 2. มากกว่า 7,500 บาทขึ้นไป

ข้อ 6. ความเพียงพอของรายได้ (ฐานะทางเศรษฐกิจ) ☐ 9

( ) 1.รายได้ไม่เพียงพอ ( ) 2. รายได้เพียงพอ

ข้อ 7. การฝึกอบรมกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ☐ 10

( ) 1.เคยได้รับการอบรม ( ) 2.ไม่เคยได้รับการอบรม

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้จากประสบการณ์การทำงานด้าน การจราจรและความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย √ ในช่องระดับความคิดเห็นที่ตรงกับความเป็นจริงหรือสอดคล้องกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด

ตอนที่ 1 ความรู้จากประสบการณ์การทำงานด้านการจราจร

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					ส่วนของผู้วิจัย
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	11-13
1. การจอดรถกีดขวางการจราจรเป็นความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่ประชาชนฝ่าฝืนมากที่สุด						☐ 14
2. รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์เล็กและรถสองแถว) เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจราจรมากที่สุด						☐ 15
3. รถจักรยานยนต์ไม่เป็นปัญหาเกี่ยวกับการจราจร						☐ 16
4. การไม่ข้ามถนนในทางข้ามไม่มีผลต่อการจราจร						☐ 17
5. การขึ้นลงรถนอกป้ายรถประจำทางไม่มีผลต่อการจราจร						☐ 18
6. เมื่อมีสัญญาณไฟจราจรแล้วไม่จำเป็นต้องมีตำรวจจราจร						☐ 19
7. การฝ่าสัญญาณไฟจราจรเกิดจากการที่ไม่มีตำรวจจราจรอยู่ประจำ						☐ 20
8. ป้ายเครื่องหมายจราจรมีไม่เพียงพอ						☐ 21
9. การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน						☐ 22
10. กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน						☐ 23

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					ส่วนของผู้วิจัย
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	
11. การจอดรถกีดขวางทางเดินรถทำให้เกิดการจราจรติดขัด						☐ 24
12. การที่ตำรวจจราจรปล่อยปละละเลยการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทำให้เกิดปัญหาจราจร						☐ 25
13. การฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับจราจรเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน						☐ 26
14. การจราจรติดขัดเกิดจากผู้ขับขี่ขับรถช้าและไม่ชิดช่องทางเดินรถด้านซ้าย						☐ 27
15. การฝ่าฝืนกฎจราจรเกิดจากเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน						☐ 28
16. ความผิดตามพรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นความผิดที่มิใช่ความผิดในตัวเองและเป็นความผิดที่มีลักษณะเล็กน้อย						☐ 29
17. ในการกำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาพึงชำระเมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามจำนวนที่กำหนดภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกิน 15 วันคดีนั้นเป็นอันเสร็จสิ้น						☐ 30
18. ความผิดทางอาญาเล็กน้อยที่มีอัตราโทษต่ำและไม่ร้ายแรง ตำรวจมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับ						☐ 31
19. การทำความผิดตามพรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีลักษณะความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท						☐ 32
20. พรบ.จราจรทางบกพ.ศ.2522 มีการลงโทษผู้กระทำความผิดที่มีลักษณะที่จะเป็นการก่ออันตรายไว้ด้วย						☐ 33

ตอนที่ 2 ความรู้กฎหมายเกี่ยวกับจราจร

ข้อความ	ความคิดเห็น		ส่วนของผู้วิจัย
	ใช่	ไม่ใช่	
1. ท่านมีความรู้กฎหมายจราจรมากกว่ากฎหมายอื่น			35
2. กฎหมายจราจรมีบทกำหนดโทษไม่รุนแรง			36
3. การนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงออกมาใช้ในถนน มีความผิดทางกฎหมายจราจร			37
4. การนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละออง หรือเคมีมาใช้ในทางเดินรถมีความผิดตามกฎหมายจราจร			38
5. รถที่ใช้ไฟแสงวับวาม เสียงที่เป็นเสียงนกหวีด เป็นความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจร			39
6. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์ผู้อื่นได้รับความเสียหายเป็นมาตราความผิดที่อ้าง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(4),157			40
7. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้ทรัพย์ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กาย หรือจิตใจ แล้ว ต้องหยุดช่วยเหลือแจ้งเหตุแสดงตนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที			41
8. ขับรถโดยประมาททรัพย์สินผู้อื่นเสียหายเป็นคดีที่มีความเห็นควรสั่งฟ้อง อำนาจสั่งคดีเป็นของสารวัตรฯ			42
9. การขับรถออกจากที่จอด ซึ่งมีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้าโดยไม่ต้องให้สัญญาณ			43
10. ผู้ขับขี่ไม่ลดความเร็วของรถเมื่อจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถไม่ถือว่าเป็นความผิด			44
11. การเดินรถทางเดียวเป็นการเพิ่มความจุของถนนและลดอุบัติเหตุ			45
12. ระยะหยุดรถที่ปลอดภัยและระยะเวลาสัญญาณไฟเหลืองควรมีระยะเวลา 3 – 5 วินาที			46
13. การมีวงเวียนเหมาะกับทางแยกที่มีน้อยกว่า 5 แยก			47
14. บริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นไม่เหมาะกับการมีวงเวียน			48
15. การใช้สัญญาณมือไม่จำเป็นต้องดูจังหวะสัญญาณไฟจราจรเมื่อปฏิบัติหน้าที่บริเวณที่มีสัญญาณไฟจราจร			49

ข้อความ	ความคิดเห็น		ส่วนของผู้วิจัย
	ใช่	ไม่ใช่	
16. ระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์สถิติสถานภาพจราจรเป็นการวางเครือข่ายด้านข้อมูลข่าวสารของสถานีตำรวจ ศูนย์ควบคุมฯ และผู้บริหาร			☐ 50
17. ระบบถ่ายภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ใช้ตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟบริเวณทางแยกขณะรถวิ่งฝ่าฝืนจะส่งสัญญาณไปยังศูนย์ควบคุมฯ			☐ 51
18. การปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร นอกจากใช้ท่าสัญญาณมือแล้วไม่จำเป็นต้องใช้สัญญาณนกหวีด			☐ 52
19. การตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัด เพื่อเป็นการบังคับคนร้ายไม่ให้มีโอกาสหลบหนีออกจากพื้นที่			☐ 53
20. ในเวลากลางคืนต้องมีแสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นอย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตรก่อนถึงจุดตรวจ			☐ 54

<u>ส่วนที่ 3</u> เป็นคำถามเกี่ยวการใช้ดุลยพินิจในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น					ส่วน ของ ผู้วิจัย
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	☐ 55
1. ท่านต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการจับกุม						☐ 56
2. ไม่จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการจับกุมและจับกุมได้ทันทีถ้าเห็นว่ากระทำความผิด						☐ 57
3. การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีความหมายกว้างขวาง ตำรวจจึงจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจของตนเป็นอย่างมากในการปฏิบัติหน้าที่						☐ 58
4. การใช้ดุลยพินิจในการจับกุมต้องมีกฎเกณฑ์ตายตัว						☐ 59
5. เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนเป็นผู้ที่มีตำแหน่งต่ำที่สุดแต่ใช้ดุลยพินิจมากที่สุด						☐ 60
6. การใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีหลายรูปแบบแตกต่างกันออกไปตามสถานการณ์						☐ 61
7. การใช้ดุลยพินิจไม่จำเป็นต้องใช้ปัญญา ความรู้						☐ 62
8. ท่านคิดว่าตำรวจหลีกเลี่ยงการใช้ดุลยพินิจได้						☐ 63
9. การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ยุ่งยากซับซ้อน						☐ 64
10. การใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องให้เหมาะกับสถานการณ์						☐ 65

<u>ส่วนที่ 4</u> เป็นคำถามปลายเปิดเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

<u>ส่วนที่ 5</u> เป็นข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

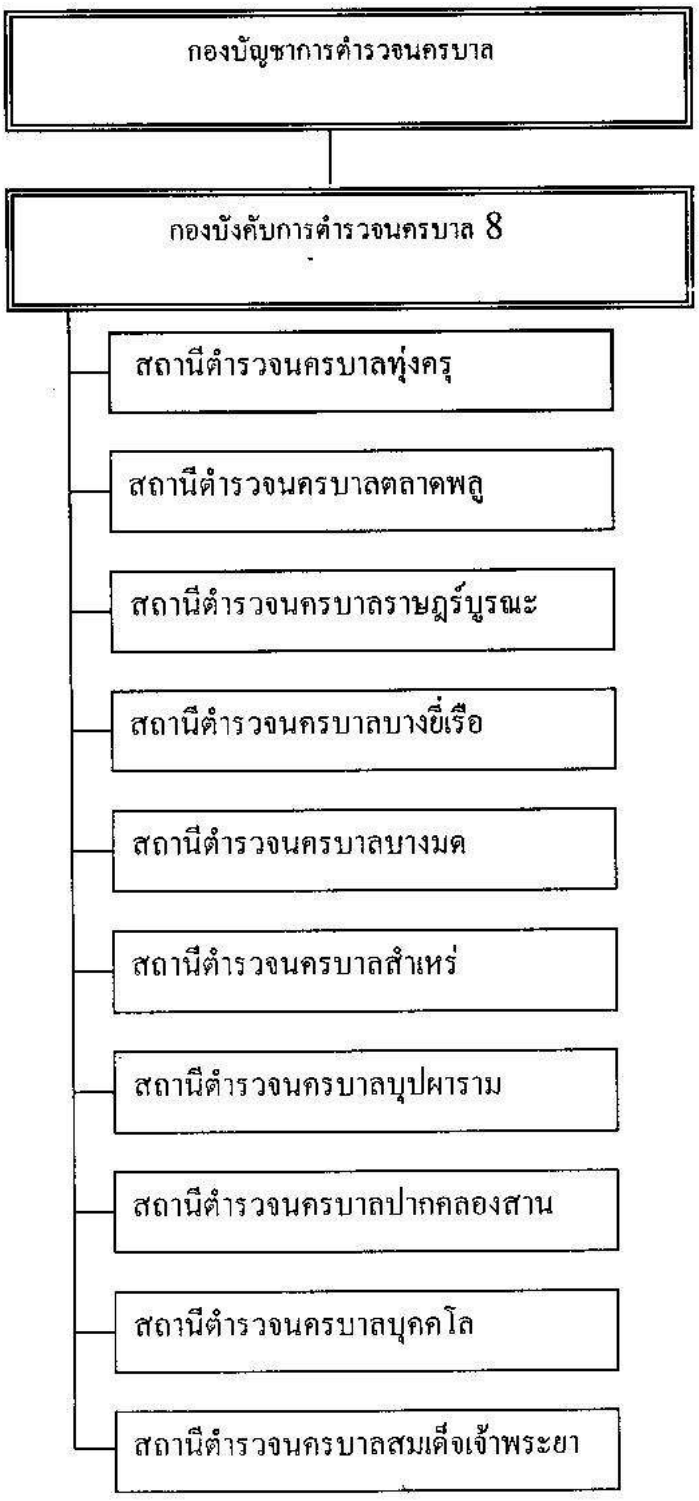
.....

ผู้วิจัยขอขอบคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านได้สละเวลาตอบแบบสอบถามฉบับนี้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในอนาคต

จ.ส.ต.วรนาถ ทับมั่น

(ผู้วิจัย)

แผนภูมิสายงานของกองบังคับการตำรวจนครบาล 8



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ จ่าสิบตำรวจ วรนาถ ทับมั่น

วัน เดือน ปีเกิด 27 พฤษภาคม 2511

สถานที่เกิด กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ประวัติการศึกษา ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ พ.ศ. 2539
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน

- สถานีตำรวจนครบาล ทุ่งครุ
ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พ.ศ. 2536 - ปัจจุบัน