



## รูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

ธีร์ เกสทอง อาภาศิริ สุวรรณานนท์ สุขุม เฉลยทรัพย์

มหาวิทยาลัยสวนดุสิต

E-mail : taozaa@hotmail.com

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1.ศึกษาสภาพปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจร ในเขตความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 2.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 3.นำเสนอรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล การวิจัยนี้ใช้วิธีแบบผสมวิธี (Mixed Methodology)คือการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 26 คน โดยการสัมภาษณ์ เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) กลุ่มตัวอย่างได้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำนวน 381 คน เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบสอบถามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีต่อรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่น 0.89 สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษาพบว่า

1. สภาพปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจร ส่วนมากได้แก่ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถและการจอดในลักษณะกีดขวาง การจราจรการจอดในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด การขับรถในขณะเมาสุรา การกลับรถในทางเดินรถกีดขวางการจราจร เป็นต้น

2. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานจราจร ได้แก่ อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เด็ดขาด จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น บทบัญญัติกฎหมายที่มีความคลุมเครือ ประชาชนไม่เคารพกฎหมายจราจรจำนวนมาก การทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ การขาดแคลนงบประมาณและเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดการจราจรไม่ทันสมัยไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจร

3. รูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ประกอบด้วย 5 ด้านได้แก่ 1) ด้านการบังคับใช้และการปรับปรุงกฎหมาย 2) ด้านการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ 3) ด้านรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร 4) ด้านการจัดสภาพแวดล้อมบนท้องถนน 5.ด้านการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ส่วนความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ในภาพรวมและทุกด้านอยู่ในระดับเห็นด้วย

**คำสำคัญ :** รูปแบบการป้องกัน, การละเมิดกฎหมายจราจร, กองบัญชาการตำรวจนครบาล



## The Model of Traffic Law Prevention and Violation of Metropolitan Police Bureau

Thee Gesthong, Apasiri Suwannanon and Sukhum Chaleysub

Suan Dusit University

E-mail : taozaa@hotmail.com

### Abstract

The purposes of this research were 1) to study the current problems on the traffic law violation in the responsibility areas of Metropolitan Police Bureau, 2) to study the problems and barrier in action on traffic of Metropolitan Police Bureau, and 3) to proposed the model of traffic law prevention and violation of Metropolitan Police Bureau. The mixed methodology was used in this study. In the qualitative method, the data collection by interview from 26 experts which used structured interview form and content analysis. In the quantitative research, this state was surveyed from the 381 traffic polices by using questionnaire to survey the opinion of traffic polices toward the model of traffic law prevention and violation of Metropolitan Police Bureau which has the reliability at 0.89. The statistics used were Mean and Standard Deviation (S.D.)

The results showed as follow.

1. The current state of majority problems in traffic law violation were traffic lights violation, driving and parking block others people, parking no parking sign, driving while drunk. And U-turn in driving lane which cause traffic jam etc.

2. The problems and barrier in traffic action were the authorities indecisive power, the increasing number of car, the ambiguous law provisions, most people not follow traffic rules, corruption, lack of budget and lack of appropriated modern technology in traffic management.

3. The model of traffic law prevention and violation of Metropolitan Police Bureau consisted of 1) enforcement and improvement in law, 2) implementation of modern technology, 3) campaigns to build consciousness and traffic discipline, 4) building the environment among roads or streets, and 5) the cooperation with related organizations. Moreover, the results of overall of opinion toward the model of traffic law prevention and violation of Metropolitan Police Bureau were in agreement.

**Keywords:** the model of prevention, traffic law and violation, Metropolitan Police Bureau



## บทนำ

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ คือ เป็นศูนย์กลางการค้า ธุรกิจ การพาณิชย์ อุตสาหกรรม การศึกษา การท่องเที่ยว การคมนาคมขนส่ง การสาธารณสุข กิจกรรมทางทหาร ระบบราชการ จึงทำให้ประชาชนจากทุกส่วนของประเทศมุ่งเข้ากรุงเทพมหานคร โดยในปี พ.ศ. 2558 มีประชากรประมาณ 12 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 18.85 ของประชากรทั้งประเทศ สำหรับ ปี พ.ศ. 2559 เดือนมกราคม มีรถจดทะเบียนใหม่ จำนวน 83,730 คัน เดือนกุมภาพันธ์ มีรถจดทะเบียนใหม่ จำนวน 78,234 คัน เดือนมีนาคม มีรถจดทะเบียนใหม่ จำนวน 84,198 คัน เดือนเมษายน มีรถจดทะเบียนใหม่ จำนวน 56,470 คัน (กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2559) จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่คล่องตัว นอกจากนี้ที่จอดรถนอกถนนไม่เพียงพอ การก่อสร้างที่ไม่ปฏิบัติตามข้อบัญญัติ ทำให้ถนนทุกสายแคบ ผิวถนนกลายเป็นที่จอดรถ ทำให้เหลือช่องทางสำหรับรถวิ่งน้อยลง เป็นสาเหตุที่ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดการละเมิด กฎจราจรในที่สุด

คนกรุงเทพมหานครต้องเผชิญอย่างหนักทั้งจากกรณีที่มีจำนวนถนนในปัจจุบันไม่สมดุลกับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก จากสถิติผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร เดือนมกราคม ถึง เดือนธันวาคม 2548 กองบังคับตำรวจนครบาล 1-9 และกองบังคับการตำรวจจราจร มีจำนวน 499,909 ราย แยกได้เป็น **มาตรการ6จริง** ได้แก่ก่งคับล้อ (ล็อกล้อ) 153,733 ราย เคลื่อนย้ายรถ 2,796 ราย จอดรถในเวลาห้าม 191,938 ราย จอดรถบนทางเท้า 21,176 ราย จอดรถซ้อนคัน 13,346 ราย ขับรถในขณะเมาสุรา 13,249 ราย **มาตรการจับจริง** ได้แก่ ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง 39,989 ราย แซง

รถในที่คับขันปาดเบียด 47,935 ราย หยุดรถในเวลาห้ามหยุด 9,895 ราย ไม่ติดแผ่นป้ายที่ทางราชการออกให้ 38,146 ราย เปลี่ยนแปลงปิดบังเครื่องหมายเลขที่นายทะเบียนออกให้ 14,725 ราย ขับรถฝ่าฝืนทิศทางการเดินรถ(ย้อนศร) 52,153 ราย ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ 12,659 ราย มาตรการลดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ขับรถบนทางเท้า 53,763 ราย ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย 39,764 ราย ไม่สวมหมวกนิรภัย 159,782 ราย ขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด 16,909 ราย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 194,692 ราย (กองบังคับการตำรวจจราจร, 2559, น.2)

กองบัญชาการตำรวจนครบาล มีภารกิจสำคัญประการหนึ่งคือ การจัดและอำนวยความสะดวกด้านจราจร ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาสภาพปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจร ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล แล้วนำผลการศึกษาดังกล่าวมาสร้างรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล เพื่อนำมาเป็นข้อปรับปรุงการดำเนินงานด้านการจราจร ต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจร ในเขตความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล
3. เพื่อนำเสนอรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

## ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method Research) ระหว่างการวิจัยเชิงคุณภาพ Qualitative Research) และ



การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) เพื่อนำเสนอรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล การวิจัยเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ (Key Information) ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จาก 3 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 10 คน กลุ่มผู้ทรงคุณวุฒิที่เป็นนักวิชาการ 12 คน (ด้านอาชญาวิทยา 4 คน ด้านการจราจร 4 คน ด้านกฎหมายจราจร 4 คน) และกลุ่มประชาชนผู้ใช้บริการการจราจร 4 คนรวม 26 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง มีลักษณะเป็นประเด็นข้อคำถามเกี่ยวกับ 1) สภาพการละเมิดกฎหมายจราจรในเขตความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 2) ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 3) รูปแบบการป้องกันละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งประกอบด้วยแนวทางด้านการบังคับใช้และการปรับปรุงกฎหมาย ด้านการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร ด้านการจัดสภาพแวดล้อมบนท้องถนนและด้านการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) นำผลการวิเคราะห์มาจัดทำรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล การวิจัยเชิงปริมาณกลุ่มตัวอย่างเป็นตำรวจจราจรสังกัดบัญชาการตำรวจนครบาล ปี พ.ศ. 2560 จำนวน 381 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยการเปิดตารางสำเร็จรูปของ ทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane) ที่ค่าความคลาดเคลื่อน  $\pm 5\%$  จากประชากร 6,912 คน ได้กลุ่มตัวอย่าง 381 คน ทำการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นที่มีต่อรูปแบบการละเมิดกฎหมายจราจรของ

กองบัญชาการตำรวจนครบาล มีลักษณะเป็นแบบประมาณค่า 5 ระดับ ซึ่ง 5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง 4 หมายถึง เห็นด้วย 3 หมายถึง ไม่แน่ใจ 2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.89 การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อศึกษาความคิดเห็นที่มีต่อรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร โดยกำหนดเกณฑ์การแปลผลค่าคะแนนเฉลี่ย (บุญชม ศรีสะอาด, 2545, น.139) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.51 – 5.00	หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ค่าเฉลี่ย 3.51 – 4.50	หมายถึง เห็นด้วย
ค่าเฉลี่ย 2.51 – 3.50	หมายถึง ไม่แน่ใจ
ค่าเฉลี่ย 1.51 – 2.50	หมายถึง ไม่เห็นด้วย
ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.50	หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

### ผลการวิจัย

1. สภาพปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจรในเขตความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่พบมากที่สุดได้แก่ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด การขับรถในขณะเมาสุรา การกลับรถในทางเดินรถกีดขวางการจราจร เป็นต้น สภาพปัญหาเหล่านี้ สาเหตุของการละเมิดกฎหมายจราจรนั้นมาจากเพื่อความสะดวก เพื่อความรวดเร็วของตนเองในการเดินทาง ในขณะที่ประชาชนผู้ขับขีรถยนต์ก็ขาดความรู้และยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร



2. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน  
จรรยา ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

2.1เกี่ยวกับอำนาจของพนักงาน  
เจ้าหน้าที่ที่ไม่เด็ดขาดที่เห็นได้ในการ  
ปฏิบัติงาน คือ อำนาจ

ในการยึดใบอนุญาตขับขี่ ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถยนต์  
รถจักรยานยนต์ รถรับจ้างหรือผู้ประจำเครื่อง  
อุปกรณ์การขนส่งได้กระทำความผิดตามพ.ร.บ.พ.ศ.  
2552 ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ปฏิบัติงานใน  
ท้องที่หรือตามท้องถนน คือ ตำรวจจราจรชั้น  
ประทวน หรือแม้แต่นายตำรวจชั้นสัญญาบัตร อัน  
ได้แก่ รองสารวัตรจราจร สารวัตรจราจร รองผู้กำกับ  
จราจร ซึ่งในทางกฎหมายไม่มีอำนาจในการยึด  
ใบอนุญาตขับขี่ กำหนดให้เป็นอำนาจของผู้  
บัญชาการตำรวจ นครบาล ผู้บังคับการตำรวจ  
จราจร หรือผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้บัญชาการ  
ตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เท่านั้น  
และยังเกิดจากความเกรงกลัว เกรงอก เกรงใจ ต่อ  
กลุ่มคนบางกลุ่ม บางคน เช่น พ่อค้า นักธุรกิจ  
ข้าราชการด้วยกัน หรือผู้ที่มีอุปการคุณแก่สถานี  
ตำรวจ เป็นต้น

2.2 จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น  
สาเหตุที่สำคัญ เป็นผลพวงมาจาก 1.โครงการ  
รถยนต์คันแรกที่ต้องการกระตุ้นให้ประชาชนซื้อ  
รถยนต์ส่วนตัว ทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่าง  
รวดเร็ว ในขณะที่พื้นผิวถนนยังคงเท่าเดิม การจด  
ทะเบียนรถยนต์นั้นส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน  
กรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นอย่างมาก ตั้งแต่ปี 2556  
จนถึงปีปัจจุบัน 2560 มีรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นไม่เกิน  
7 คน จดทะเบียนรถยนต์ใหม่มากกว่า 450,000 คัน  
ทุก ๆ ปี 2.ค่านิยมของสังคมคนไทยที่ต้องมีรถยนต์  
เป็นของตนเอง 3.ระบบการขนส่งสาธารณะยังไม่ดี  
พอและไม่พอเพียง 4.การมีรถยนต์ไว้บริการคนใน  
ครอบครัว ในหลายๆกรณีหรือในยามฉุกเฉิน 5.

อาชีพบางอย่างมีความจำเป็นที่จะต้องมียอดยนต์  
ส่วนตัว 6.เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน  
ซึ่งการมีรถยนต์ส่วนตัวทำให้การเดินทางปลอดภัย  
ยังบ้านอยู่ในซอยลึก ๆ

3.3 บทบัญญัติกฎหมายที่มี  
ความคลุมเครือ กฎหมายจราจรของประเทศไทยที่ใช้  
อยู่นี้ มีอยู่หลายฉบับ และจากหลายหน่วยงาน ทำให้  
มาตราบางมาตราที่กำหนดไม่เหมาะสมกับเหตุการณ์  
และสถานการณ์ในปัจจุบัน เกิดความคลุมเครือ ทำ  
ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้ดุลยพินิจในการ  
พิจารณาความผิด ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มี  
ประสิทธิภาพและส่งผลให้เกิดปัญหาความไม่เป็น  
ธรรมได้ ซึ่งกฎหมายนั้นได้แก่ พ.ร.บ.จราจรขนส่ง  
ทางบก พ.ศ. 2522 พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522  
พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 และยังมีกรออก  
กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง  
ข้อกำหนดอีกมากมาย

2.4 ประชาชนไม่เคารพกฎ  
จราจรจำนวนมาก เนื่องมาจาก 1. การขาดความรู้  
ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับกฎจราจร 2.  
อุปนิสัยส่วนตัวของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีนิสัยมักง่าย ไม่  
ตระหนักที่จะปฏิบัติตามกฎหมายจราจร 3. ความไม่  
เกรงกลัวต่อกฎหมาย 4. โครงสร้างของกฎหมายที่มี  
สภาพบังคับที่ต่ำและยังเปิดโอกาสให้เลือกปฏิบัติได้  
อย่างเช่น การเลือกว่ากล่าวตักเตือนแทนการปรับ  
หรือการเลือกปรับในอัตราที่ต่ำ 5. ความบกพร่องใน  
การบังคับใช้กฎหมายของตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น  
การเลือกและการหลีกเลี่ยงบังคับใช้กฎหมายแก่  
ผู้กระทำความผิด 6. เจ้าหน้าที่ตำรวจขาดความรู้ความ  
เข้าใจ ขาดประสบการณ์ ที่เกี่ยวกับการใช้กฎหมาย  
ในการจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษ 7. ขาด  
ความเป็นเอกภาพในการบริหาร งานจราจร ระหว่าง  
สถานีตำรวจนครบาลกับกองบังคับการจราจร 8.  
การขาดแคลนอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจ 9.



การขาดแคลนเครื่องมือ เครื่องใช้ ตลอดจนอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการควบคุมและจับกุมผู้กระทำความผิด นอกจากนั้นยังเกิดจากประชาชนผู้ขับขี่รถยนต์ไม่ได้ศึกษาเส้นทางก่อนที่จะเดินทาง หรือบางคนขับขี่รถยนต์โดยไม่มีความชำนาญ ในขณะที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลขาดการกวดขันด้านวินัยจราจรของประชาชนอย่างแท้จริงและต่อเนื่อง ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจเองยังไม่ีมีมากพอเท่าที่ควร เนื่องจากมีผลประโยชน์อื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง

2.5 การทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเกิดจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ โดยการเรียกรับสินบน แสวงหาผลประโยชน์ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเลือกปฏิบัติในการจับกุม ปิดเบี่ยงพยานหลักฐาน ผู้กระทำความผิดยอมที่จะยอมเสียเงินให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อความสะดวกสบาย ไม่ต้องเสียเวลาในการที่จะเดินทางและยังมีอัตราที่ต่ำกว่าที่จะไปเสียค่าปรับที่สถานีตำรวจ นอกจากนั้นการคอร์รัปชันยังเกิดจากบริษัท ห้าง ร้าน ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน ที่อยู่บริเวณที่มีการจราจรแออัด มักจะให้ค่าตอบแทนเป็นรายเดือน แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มาบริการจัดการจราจรหรือละเว้นการปฏิบัติ

2.6 การขาดแคลนงบประมาณ โดยเฉพาะที่จะนำมาใช้ในการบริหารงานด้านการจราจร ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบที่ดีขึ้น กับการขาดแคลนงบประมาณในการส่งเสริมพัฒนาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพราะต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก ประกอบกับสถานีตำรวจจุดหรือศูนย์บริการจราจรมีจำนวนมากหลายแห่ง จึงทำให้เกิดการขาดแคลนงบประมาณในการบริหารจัดการจราจร

2.7 เครื่องมืออุปกรณ์ในการจัดการจราจรที่ไม่ทันสมัย ไม่เหมาะสมกับสภาพ

จราจร มีปัญหาคือ 1. ในด้านปริมาณยังไม่เพียงพอ ด้านประสิทธิภาพไม่เท่าที่ควร 2. งบประมาณที่จะนำมาใช้ในการจัดหาระบบเทคโนโลยีและอิเล็กทรอนิกส์ค่อนข้างจะมีราคาสูง 3. ผู้บังคับบัญชาาระดับสถานีตำรวจบางคน ไม่ให้ความสำคัญในการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์และระบบเทคโนโลยีทางด้านจราจร 4. ระบบ C31 มีปัญหามากในกรณีที่ฝนตกหรือน้ำท่วม 5. กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่เป็นกล้องของกรุงเทพมหานครและของเอกชน ซึ่งเป็นกล้องที่คุณภาพต่ำ รายละเอียดของภาพก็ไม่ชัดเจน

3. รูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 1. **ด้านการบังคับใช้และการปรับปรุงกฎหมาย** มีแนวทางการดำเนินงาน คือ 1.1 กำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นเส้นทางตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 1.2 ฝึกอบรมประชาชนผู้ที่มีคุณสมบัติตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่เกี่ยวกับการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร 1.3 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจดำเนินการในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น 1.4 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบ ในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดที่เห็นว่า จะเป็นการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของประชาชนได้และมีความสะดวกในการจราจร 1.5 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจท้องที่ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร เมื่อพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่า ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร 1.6 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบสั่งไปรายงานตัว ณ สถานที่ระบุไว้ในใบสั่ง 1.7 ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในกรณีผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร 1.8 เร่งรัดการตรวจสอบการกระทำความผิดกฎหมาย



จรรยา และตรวจสอบทะเบียนรถ ใบอนุญาตขับขี่ที่  
กองบังคับการตำรวจจราจร โดยใช้ศูนย์ควบคุมสั่ง  
การจราจรออนไลน์แบบการแสดงผลหน้าจอต่อเชื่อม  
เข้ากับศูนย์ประมวลข่าวสารของสำนักงานตำรวจ  
แห่งชาติ 1.9 ตรวจสอบการกระทำผิดของยวดยาน  
บนถนน มาয়้งกองบังคับการตำรวจจราจร หรือศูนย์  
ประมวลข่าวสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 1.10  
ตรวจสอบคำสั่งด้านจราจร และอุบัติเหตุบนท้อง  
ถนนที่ขัดกับ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ร.บ. รถยนต์  
พ.ร.บ. การขนส่งและกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถ  
1.11 กวดขันและมีมาตรการอย่างจริงจังและ  
ต่อเนื่องเกี่ยวกับวินัยการขับขี่ยวดยาน 1.12 กวดขัน  
และมีมาตรการอย่างจริงจังและต่อเนื่องเกี่ยวกับการ  
ใช้ยวดยานพาหนะ 1.13 จัดให้มีสมุดสมุดคู่มือผู้ขับขี่  
ที่ถูกต้องและสมบูรณ์ 1.14 ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย  
ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนและยานพาหนะ 1.15  
ปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์ให้มีประสิทธิภาพและ  
วิธีการเปรียบเทียบปรับ

**2. ด้านการใช้เทคโนโลยี  
สมัยใหม่** มีแนวทางการดำเนินงาน คือ 2.1 มี  
หน่วยงานที่เป็นศูนย์รวบรวมฐานข้อมูลเกี่ยวกับ  
เทคโนโลยีสารสนเทศในกองบัญชาการตำรวจนคร  
บาล 2.2 จัดทำสถานีตำรวจนครบาลต้นแบบด้าน  
การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ 2.3 ในสถานีตำรวจจัดทำ  
ระบบสถานีตำรวจอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic  
Police Station) 2.4 ระบบเทคโนโลยี เป็นระบบที่  
ใช้เครือข่ายอินเทอร์เน็ตในการเชื่อมต่อข้อมูลถึงกัน  
2.5 ระบบข้อมูลผู้กระทำผิดกฏจราจร เป็นระบบที่  
ออนไลน์ เชื่อมต่อข้อมูลจากหน่วยงานอื่นของรัฐ 2.6  
จัดทำสื่อในการประสานงานหรือติดต่อกับประชาชน  
ผู้ขับขี่รถยนต์ 2.7 เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ  
จราจร ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านระบบ  
เทคโนโลยี ประจำแต่ละสถานีตำรวจ 2.8 จัดอบรม  
ความรู้เกี่ยวกับระบบภาคเทคโนโลยีสมัยใหม่กับงาน  
ด้านจราจร ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ 2.9 พัฒนาองค์

ความรู้และการบริหารจัดการงานเทคโนโลยี  
สารสนเทศสมัยใหม่ให้แก่ละสถานี 2.10 สนับสนุน  
ด้านงบประมาณในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อใช้  
ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 2.11  
พัฒนาคลังวงจรปิด 2.12 มีห้องเกี่ยวกับเทคโนโลยี  
สารสนเทศที่เป็นสัดส่วน พร้อมอุปกรณ์ 2.13 ออก  
ระเบียบเรื่องอายุการใช้งาน ของวัสดุ อุปกรณ์ด้าน  
เทคโนโลยี 2.14 ระบุฐานข้อมูล และอุปกรณ์ด้าน  
เทคโนโลยีการจราจรของสถานีตำรวจทุกพื้นที่ ควรมี  
การเชื่อมต่อกัน 2.15 นำระบบเลข 13 หลัก ในบัตร  
ประชาชนมาใช้ในระบบงานข้อมูลและงานด้าน  
เทคโนโลยี 2.16 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ควร  
จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับหน่วยงานที่  
เกี่ยวข้องกับการคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลที่  
สำคัญ

**3. ด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัย  
จราจร** มีแนวทางการดำเนินงาน คือ 3.1 กำหนด  
มาตรการในการรณรงค์ให้รถยนต์ผู้โดยสารไม่เกิน 4  
คนขึ้นไปสามารถใช้ทางพิเศษหรือใช้ถนนบางสายที่  
จะมีการประกาศเป็นเส้นทางพิเศษในการเข้าออก  
กรุงเทพมหานครเป็นถนนพิเศษ 3.2 ดำเนินการ  
จับกุมผู้ฝ่าฝืนกฏหมายจราจร ทั้งในเวลาปกติและใน  
เวลาเร่งด่วนโดยเคร่งครัดและต้องปฏิบัติต่อทุกคน  
โดยเท่าเทียมกัน 3.3 ให้ข้อมูลข่าวสาร เพื่อ  
ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่มีระเบียบวินัยในการขับขี่  
3.4 ปรับปรุงเครื่องหมายและสัญญาณจราจรให้  
ชัดเจน 3.5 พิจารณากฎหมายให้การจับกุมผู้ฝ่าฝืน  
กฏจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน 3.6 ควบคุมโรงเรียนสอบ  
ขับรถให้มีประสิทธิภาพ 3.7 อบรมเรื่องระเบียบวินัย  
แก่เด็ก 3.8 สนับสนุนหรือให้กำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติตาม  
ระเบียบวินัย 3.9 ปลุกฝังคนในครอบครัวให้รักษา  
ระเบียบวินัยและกฏเกณฑ์ต่าง ๆ อย่าให้ใช้สิทธิ  
พิเศษ 3.10 ออกกฎหมาย ให้มีการทดสอบความรู้ผู้  
ขับขี่ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติอย่างจริงจัง 3.11  
ประชาสัมพันธ์ถึงความลำบากในการทำงานของ



ตำราวจรจร 3.12 ตั้งศูนย์ข้อมูลประวัติผู้ขับขี่ ยวดยาน 3.13 ใช้สื่อมวลชนช่วยปลูกจิตสำนึก ให้ ประชาชนเคารพปฏิบัติตามกฎหมายจราจร 3.14 จัดตั้ง โรงเรียนการจราจร ให้ความรู้และอบรมงานจราจร แก่ตำรวจจราจรประชาชน **4.ด้านการจัด สภาพแวดล้อมบนท้องถนน** มีแนวทางการ ดำเนินงาน คือ 4.1 ปรับปรุงสัญญาณไฟ ให้มี ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น ความเข้มสัญญาณไฟ และ ช่วงระยะเวลา 4.2 การให้ความสว่างแก่คนขับและ คนเดินเท้า 4.3 การปรับปรุงแก้ไขสำหรับคนเดินเท้า เช่น การสร้างเกาะทางถนน ทางข้ามม้าลาย 4.4 ประกาศพื้นที่ห้ามจอดรถยนต์ ห้ามขนถ่ายสินค้า 4.5 จัดช่องทางเดินรถ เครื่องหมายจราจรให้เด่นชัด 4.6 ปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับป้ายจราจร ให้ถูกต้องและ ครบถ้วน 4.7ปรับปรุงพื้นผิวทางให้ได้ตามมาตรฐาน **5.ด้านการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องกับการจราจร** มีการประสานความร่วมมือ กันของหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวกับ 5.1 การวาง นโยบาย การกำหนดแผนยุทธศาสตร์ การแก้ปัญหา การละเมิดกฎหมายจราจร 5.2 การสนับสนุนของแต่ละ หน่วยงานเพื่อการแก้ปัญหการละเมิดกฎหมายจราจร 5.3 การวางแผนการดำเนินงานจราจรร่วมกัน 5.4 การ เก็บ แลกเปลี่ยนข้อมูล สารสนเทศการจราจรร่วมกัน 5.5 การใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ ต่าง ๆ ร่วมกัน 5.6แลกเปลี่ยนบุคลากรร่วมกัน 5.7 การพัฒนาบุคลากรร่วมกัน 5.8 การพัฒนางาน วิชาการด้านการจราจร 5.9การดูแล ปรับปรุง บำรุงรักษา เครื่องมือ อุปกรณ์ สัญญาณจราจรต่าง ๆ 5.10 การทำงานตามหน้าที่ การขอใช้พื้นที่ ของแต่ละหน่วยงาน เช่น การขุดท่อ วางระบบ ไฟฟ้า 5.11 การศึกษาและการเข้าศึกษาดูงานใน หน่วยงาน 5.12 การติดตามผู้กระทำความผิดกฎหมาย จราจร 5.13 การปรับปรุง แก้ไข กฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ ที่

เกี่ยวกับการจราจร 5.14 การตอบข้อปัญหาจราจร ต่าง ๆ 5.15 การวิจัยเพื่อพัฒนาอุปกรณ์ เครื่องมือ รวมถึงการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการ จราจร 5.16 การร่วมกันเสนอปัญหา และ นำเสนอแนวทางการการแก้ปัญหาการจราจรต่อ รัฐบาล 5.17 การผลักดันงบประมาณ เพื่อแก้ปัญหา จราจรในกรุงเทพมหานคร

จากการสำรวจความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรเกี่ยวกับรูปแบบการป้องกันการละเมิด กฎหมายจราจร ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ในภาพรวมพบว่า อยู่ในระดับเห็นด้วย และทุกด้าน อยู่ในระดับเห็นด้วย

### สรุปและอภิปรายผล

ผลการวิจัยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. สภาพปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจร ได้แก่ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถ ในลักษณะกีดขวางการจราจร การจอดรถในลักษณะ กีดขวางการจราจร การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมาย ห้ามจอด เป็นต้น

2. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน จราจร ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้แก่ เกี่ยวกับอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ไม่เด็ดขาด อยู่ในตัว จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น บทบัญญัติ กฎหมายที่มีความคลุมเครือ ประชาชนไม่เคารพกฎ จราจรจำนวนมาก การทุจริตคอร์ปชั่นของเจ้าหน้าที่ ตำรวจ การขาดแคลนงบประมาณและ เครื่องมือ อุปกรณ์ ในการจัดการจราจรที่ไม่ทันสมัย

3. รูปแบบการป้องกันการละเมิด กฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนคร บาล ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้และการ ปรับปรุงกฎหมาย ด้านการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร ด้าน การจัดสภาพ แวดล้อมบนท้องถนน ด้านการ





ประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ  
การจราจร

จากผลการวิจัยสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

1. สภาพปัญหาการละเมิดกฎหมายจราจร  
ได้แก่ การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถ  
ในลักษณะกีดขวางการจราจร การจอดรถในลักษณะ  
กีดขวางการจราจร การจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมาย  
ห้ามจอด การขับรถในขณะเมาสุรา ทั้งนี้เป็นเพราะผู้  
ขับขี่รถ ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน ขาด  
ระเบียบวินัยจราจร ไม่เคารพกฎจราจร ไม่สนใจใน  
กฎหมายจราจร ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ  
ชำนาญ มีปลอด (2546) และพิทยา กิจติวรา  
นนท์ (2551) ที่พบว่า พฤติกรรมการกระทำความผิด  
กฎจราจรเนื่องจากความมั่งง่ายของผู้ขับขี่ ความ  
ประมาท ความรีบเร่ง ความเห็นแก่ตัว ความใจร้อน  
และความคึกคะนองของผู้ขับขี่

2. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน  
จราจร ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

2.1 เกี่ยวกับอำนาจของ  
พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ไม่เด็ดขาดอยู่ในตัว ทั้งนี้เป็น  
เพราะ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่ได้ให้อำนาจ  
พนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานจราจร ซึ่ง  
ผู้ปฏิบัติงานใน บนท้องถนน แต่เป็นอำนาจของผู้  
บัญชาการตำรวจ นครบาลหรือแม้แต่การสั่งพักใช้  
ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของเอก  
รัตน์ โลหะ (2553) ที่พบว่า พนักงานเจ้าหน้าที่  
ตำรวจไม่มีอำนาจที่จะสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อสงสัย  
ว่าขับรถฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถ  
หรือเพื่อขอตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่

2.2 จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น  
ทั้งนี้เป็นเพราะโครงการรถยนต์คันแรก ที่รัฐบาล  
ต้องการที่จะกระตุ้นให้ประชาชน ซื้อรถยนต์ส่วนตัว  
จึงส่งผลให้ในกรุงเทพมหานครมีจำนวนรถยนต์  
เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในปี พ.ศ.2556 ซึ่ง

เป็นปีแรกของโครงการรถยนต์คันแรกสอดคล้องกับ  
บทสรุปของคณะกรรมการการคมนาคมสภานิติ  
บัญญัติแห่งชาติ (2559, น.1) ที่สรุปสาเหตุหลัก  
ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล  
เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2559 ไว้ว่า สาเหตุหนึ่งที่สำคัญ  
มากคือ อัตราการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะ

2.3 บทบัญญัติกฎหมายที่มี  
ความคลุมเครือ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องใช้  
ดุลยพินิจในการพิจารณาความผิด ซึ่งมีผลให้การ  
บังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้อาจเป็น  
เพราะกฎหมายจราจรของประเทศไทยที่ใช้อยู่มีอยู่  
หลายฉบับด้วยกัน และจากหลายหน่วยงาน ซึ่ง  
สอดคล้องกับผลการวิจัยของ จรุงญู ไบยา (2548) ที่  
พบว่า มีบทบัญญัติกฎหมายจราจรหลายข้อที่มีความ  
คลุมเครือ ทำให้พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องใช้ดุลยพินิจใน  
การตีความและการตีความของพนักงานเจ้าหน้าที่ก็  
ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งส่งผลต่อการปฏิบัติการ  
ของพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ขับขี่

2.4 ประชาชนไม่เคารพกฎ  
จราจรจำนวนมาก ทั้งนี้เป็นเพราะประชาชน ผู้ขับขี่  
จำนวนมากยังขาด ความรู้ ความเข้าใจ ในกฎหมาย  
จราจร ในการใช้รถใช้ถนน บางคนมีอุปนิสัยส่วนตัว  
ที่มั่งง่าย ไม่ตระหนักถึงการที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย  
จราจร ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายจราจรอันเนื่องจาก  
การกำหนดอัตราโทษที่ต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับ  
ผลการวิจัยของ กิตติเมธ สาคุณ (2554) ที่พบว่า  
ประชาชนไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎหมายและเห็นว่าการ  
กระทำบางอย่างที่เป็นการละเมิดกฎหมาย สามารถ  
กระทำได้ ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม

2.5 การทุจริตคอร์รัปชันของ  
เจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่า ยังมีการทุจริตคอร์รัปชันอยู่  
อย่างมาก ทั้งนี้เป็นเพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจมีกฎหมาย  
เป็นเครื่องมือในการแสวงหาผลประโยชน์ ในขณะที่  
ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ยินยอมที่จะจ่ายค่า



สินบนแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ตำรวจก็ยินยอมที่จะรับสินบนหรือบางครั้งตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็เป็นฝ่ายเรียกร้องค่าสินบนจากผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมายจราจร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเลือกปฏิบัติในการจับกุมได้หรือใช้วิธีบิดเบือนพยานหลักฐานในคดีการละเมิดกฎหมายจราจร หากผู้ขับขี่ยินยอมหรือยินดีที่จะจ่ายเงินให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ พิทยา กิจติวรานนท์ (2551) ที่พบว่า พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการใช้ดุลยพินิจพิจารณาความผิดของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะการใช้ดุลยพินิจก่อให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน

2.6 การขาดแคลนงบประมาณ โดยเฉพาะในส่วนที่จะนำมาใช้ในการบริหารงานด้านการจราจร ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบที่ดีขึ้น ทั้งนี้เป็นเพราะรัฐบาลต้องใช้งบประมาณส่วนใหญ่ในการพัฒนาระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายการขนส่งทางบก ทั้งทางระบรางและระบบถนน โครงข่ายการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของอรุณรัตน์ ไชยวิริยโชติ (2546) ที่พบว่า ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ คือ ปัญหาเกี่ยวกับงบประมาณไม่เพียงพอต่อการดำเนินงาน และสอดคล้องกับผลการวิจัยของ วีระเดช บัวประเสริฐยิ่ง (2547) ที่พบว่า ปัญหาและอุปสรรคที่เป็นปัจจัยในการลดประสิทธิภาพของการใช้ระบบ C31 ในกองบัญชาการตำรวจนครบาลได้แก่ การขาดแคลนงบประมาณในการจัดหา เนื่องจากเครื่องมือมีราคาสูงมากและในการซ่อมแซมบำรุงรักษาก็ใช้งบประมาณสูงมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ พัชรา สินลอยมา (2548) ที่พบว่า การพัฒนาระบบสารสนเทศทะเบียนประวัติอาชญากรของสถานีตำรวจนครบาล

เช่น ระบบข้อมูลทะเบียนยานพาหนะ การใช้ระบบข้อมูลรถยนต์ จักรยานยนต์ถูกโจรกรรม โดยสิ่งเป็นปัญหามากที่สุดคือการขาดแคลนงบประมาณในการพัฒนาระบบสารสนเทศทะเบียนประวัติอาชญากร ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ เกรียงศักดิ์ อีร์ศรันยานนท์ (2550) ที่พบว่า ปัญหาอุปสรรคต่อการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (E-COP) ที่สำคัญได้แก่ การขาดแคลนงบประมาณสนับสนุนการซ่อมบำรุงเครื่องคอมพิวเตอร์ในหน่วยงาน สอดคล้องกับผลการวิจัยของ นุชนารถ เท่งแจ่ง และ ศุภกร นิธินพวรรณ (2559) ที่พบว่า มีปัญหาด้านการขาดแคลนงบประมาณเป็นอย่างมากในการเตรียมการดำเนินงานต่าง ๆ เช่น ขาดแคลนอุปกรณ์ในการตรวจวัดความเร็ว ขาดแคลนอุปกรณ์ตรวจความเร็วขาดอุปกรณ์ตรวจควันดำ การจัดการเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรดูแลจุดเกิดเหตุ เป็นต้น

2.7 เครื่องมืออุปกรณ์ ในการจัดการจราจรที่ไม่ทันสมัย ไม่เหมาะสมกับสภาพจราจร พบว่า มีปัญหาทั้งในด้านปริมาณของอุปกรณ์ที่มีจำนวนไม่เพียงพอ ยังล้าสมัยและประสิทธิภาพไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ อุนิษา เลิศโตมรสกุล และคณะ (2553) ที่พบว่า ประสิทธิภาพของกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ดำเนินการติดตั้งโดยสถานีตำรวจนครบาลจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนา ทั้งจำนวนกล้องโทรทัศน์วงจรปิดที่ควรมีการติดตั้งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และคุณสมบัติของกล้องวงจรปิด ซึ่ง วันจักร น้อยจันทร์ (2561) ได้ศึกษาแนวทางป้องกันการกระทำผิดโดยใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) พบว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติควรประสานกับกรุงเทพมหานครและเอกชนในการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) โดยการเชื่อมต่อสัญญาณให้เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้ตลอดเวลาเพื่อป้องกันการกระทำผิดได้ทันที รวมทั้งปรับปรุงระบบ



สายตรวจรถจักรยานยนต์ หรือสายตรวจรถยนต์ที่มีอยู่ ให้มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ทั้งในแง่จำนวนของยานพาหนะ ความถี่ในการตรวจ เทคนิคการตรวจต่างๆ ต้องเข้มงวดกวดขันในการปราบปรามจับกุมผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง การควบคุม การอนุญาตให้ดำเนินการ การจับกุมหรือดำเนินคดีกับสถานบันเทิง ร้านเกม ร้านอินเทอร์เน็ต และแหล่งอบายมุขต่างๆ ต้องเคร่งครัดไม่ปล่อยปะละเลยหรือเลือกปฏิบัติ

3. รูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล อภิปรายได้ดังนี้ 3.1 ด้านการบังคับใช้และการปรับปรุงกฎหมาย ทั้งนี้เป็นเพราะการบังคับใช้กฎหมาย นับว่าเป็นหัวใจสำคัญของการบริหารงานจราจร เป็นหน้าที่หลักของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติงานด้านการจราจร สอดคล้องกับผลการวิจัยของ เผลด็จ ยศอินตะ (2546) ที่พบว่า การบังคับใช้กฎหมาย ว่าเป็นมาตรการที่ดี ถ้าหากมีการปฏิบัติอย่างจริงจังและสามารถลดการละเมิดกฎหมายจราจรได้ 3.2 ด้านการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ทั้งนี้เพราะการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ จะเชื่อมโยงระบบงานจราจรทั้งหมด ทำให้พัฒนาระบบเช่น การแจ้งข้อมูลจราจรและการเสียค่าปรับเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด การรับ – ส่ง ข้อมูลจากหน่วยงานกลางของกองบัญชาการตำรวจนครบาล สอดคล้องกับผลการวิจัยของ เกรียงศักดิ์ ธีรศรีณยานนท์ (2550) ที่พบว่า การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (E-COP) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมข้อมูล ทำให้สามารถประหยัดเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้ 3.3 ด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร อันได้แก่ การจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเคร่งครัด และต้องปฏิบัติต่อทุกคนโดยเท่าเทียมกัน อบรมเรื่องระเบียบวินัยแก่ นักเรียน ประชาชน ซึ่งสอดคล้องกับ

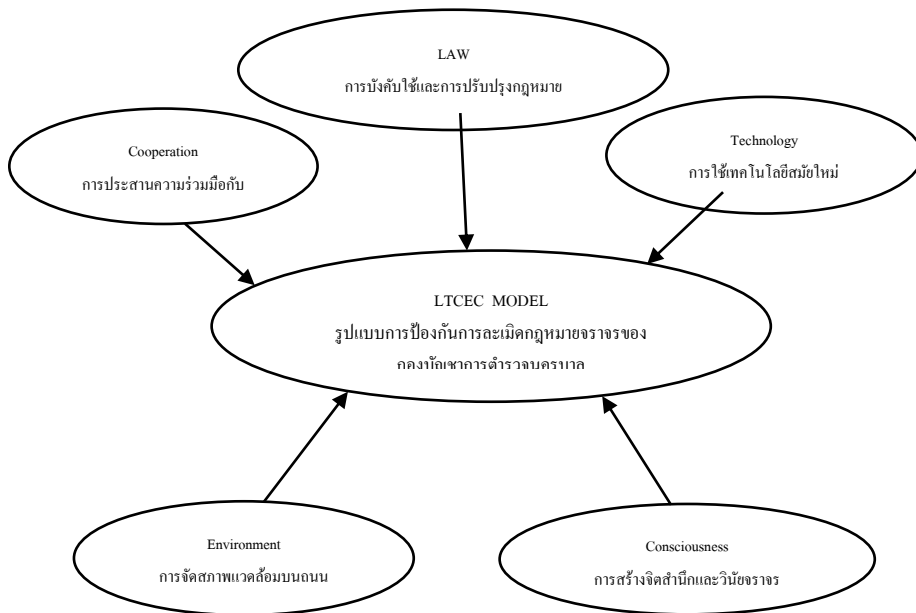
ตำรวจภูธรภาค 4 (2555) ที่เสนอแนวทางการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร ได้แก่ จับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ทั้งในเวลาปกติและในเวลาเร่งด่วน อบรมเรื่องระเบียบวินัยแก่เด็กนักเรียน สนับสนุนหรือให้กำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติตามระเบียบวินัย การปลูกฝังคนในครอบครัวให้รักษาระเบียบวินัย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ 3.4 ด้านการจัดสภาพแวดล้อมบนท้องถนน ทั้งนี้ เพราะการปรับปรุงสัญญาณไฟ การจัดพื้นที่ห้ามจอดและห้ามขนถ่ายสินค้า การปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับป้ายจราจร การปรับปรุงพื้นผิวจราจร เหล่านี้จะช่วยลดอุบัติเหตุ ลดการละเมิดกฎหมายจราจร ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Adecl Ahmed Khan and Zafar Fatmi (2014) ที่พบว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตของประชากร ดังนั้นจึงควรมีการสร้างสภาพแวดล้อมบนท้องถนนที่ปลอดภัยกับผู้ใช้ถนน (Environment safer for road users) 3.5 ด้านการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งเพราะ การประสานความร่วมมือในการวางแผนนโยบาย การแลกเปลี่ยนข้อมูล การใช้อุปกรณ์ เครื่องมือ การติดตามผู้กระทำความผิด การปรับปรุง แก้ไข กฎหมาย การวิจัยพัฒนาการจัดการจราจร การเสนอแนวทางการการแก้ปัญหาจราจร รวมถึงการผลักดันงบประมาณ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุและลดการละเมิดกฎหมายจราจรได้ สอดคล้องกับผลการวิจัยของ อารมณัฐ สมานภู (2547) ที่พบว่า การดำเนินงานตามโครงการลดอุบัติเหตุ ลดการละเมิดกฎหมายจราจร ควรต้องประสานความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน และสอดคล้องกับแนวคิดของ ธรรมนูญ สุขสมัย (2559) ที่กล่าวถึง การประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรว่า เป็นการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรขององค์กรฝ่ายอำนวยการที่เกี่ยวกับการ



วางแผนระดับชาติ เป็นการประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ในเรื่องเกี่ยวกับการวางนโยบาย แผนงาน หรือโครงการใหญ่ ๆ ตลอดจนการจัดสรรเงินงบประมาณที่ใช้ในแผนงาน / โครงการ การจราจร และกำลังบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน กับการ

ประสานความร่วมมือขององค์กรฝ่ายปฏิบัติการที่เกี่ยวกับภาคสนาม ในการแก้ไขปัญหาการจราจร ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้กฎหมาย การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ หรือการเสริมสร้างวินัยด้านการจราจรของผู้ใช้รถ และใช้ถนน

จากสังเคราะห์ผลการวิจัย ผู้วิจัยได้นำมาสร้างรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยใช้ LTCEC MODEL ได้ดังนี้



แผนภาพที่1 แสดงรูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล

L = Law คือ การบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งเป็นการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจพบการกระทำความผิดก็จะดำเนินการตามอำนาจและหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายจราจรนี้มิได้จำกัดขอบเขตแต่เพียงจับกุมและออกใบสั่งเท่านั้น แต่จะรวมไปถึงการป้องกัน มิให้ผู้ขับขี่รถและคนเดินเท้าละเมิดโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือไม่ตั้งใจ เช่น การ

เลี้ยวรถในที่ห้าม เป็นต้น การบังคับใช้กฎหมายจราจรในกองบัญชาการตำรวจนครบาล มีเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมขนส่งทางบก เป็นผู้ที่มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

T = Technology คือ การนำเครื่องมือ อุปกรณ์ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่ มาใช้ในการปฏิบัติงานด้านการจราจร โดยการมีศูนย์ปฏิบัติการและศูนย์รวบรวมข้อมูล เทคโนโลยีสารสนเทศที่



เกี่ยวกับการแจ้งข้อมูลการจราจร ข้อมูลทะเบียนพาหนะ ข้อมูลใบอนุญาตขับรถ ข้อมูลผู้กระทำความผิด ข้อมูลอุบัติเหตุจราจร การเสียค่าปรับ มีการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบเครือข่ายการสืบสวนสอบสวน การใช้ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต การใช้กล้องวงจรปิด(CCTV) การติดตามผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจร การเชื่อมโยงข้อมูลที่สามารถออนไลน์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม เป็นต้น รวมถึงการประสานงานติดต่อกับประชาชนผู้ขับขี่ ซึ่งจะต้องมีสื่อสังคมออนไลน์ (Social network) เว็บไซต์

C = Consciousness คือ การสร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร ซึ่งการขับขี่รถที่ขาดวินัยจราจรของคนเป็นผลมาจากค่านิยมทัศนคติและความเคยชินของคนที่มีอยู่อย่างผิด ๆ เช่น การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟตามทางแยกในช่วงรถติดพัน การหยุดรถบนถนนขวางทางเข้า-ออกซอย การจอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น แนวทางการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร ได้แก่ ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ต้องมีประสิทธิภาพเพื่อให้ได้ผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพ การใช้เทคโนโลยีระบบสารสนเทศเพื่อควบคุม ใบสั่ง ใบขับขี่ที่เจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจตรวจยึดทั่วประเทศ การให้การศึกษาอบรมแก่ประชาชนในการใช้รถใช้ถนน ให้ตระหนักในเรื่องวินัยจราจร และเพิ่มทักษะการขับขี่ที่ไม่เห็นแก่ตัว รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง การรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร จะต้องประกอบด้วย ปัจจัย 3 ประการ หรือ 3E ซึ่งได้แก่ Education คือ การให้การศึกษา Enforcement คือ การบังคับใช้กฎหมาย Engineering คือการดำเนินการทางวิศวกรรมควบคู่กันไป

E = Environment คือ การจัดสภาพแวดล้อมบนท้องถนน เป็นการปรับปรุงแก้ไข เพื่อมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ละเมิดกฎ

จราจร โดยการปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรให้มีประสิทธิภาพ การจัดพื้นที่ห้ามจอดรถยนต์ พื้นที่ห้ามขนถ่ายสินค้า พื้นที่ห้ามจอดบริเวณทางแยก การจัดช่องทางเดินรถ ตลอดจนการจัดทำเครื่องหมายแสดงทิศทางของการเดินรถแต่ละช่องทาง การปรับปรุงป้ายจราจรให้มีคุณสมบัติถูกต้องและครบถ้วน การปรับปรุงพื้นที่ผิวทางใหม่ให้ได้มาตรฐาน การทำการป้องกันการลื่นและตีเส้นขาวบนถนน และการจัดการเกี่ยวกับการจราจรโดยการจัดทิวทางเวียนขนาดเล็กลงและใหญ่ การจัดการเดินรถทางเดียวและการทำเหล็กริมถนน เป็นต้น

C =Cooperation คือ การประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีหน้าที่เกี่ยวกับงานด้านการขนส่งหรืองานการจราจรและสถาบันการศึกษา เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้กฎหมาย การเสริมสร้างวินัยด้านจราจรของผู้ใช้รถและใช้ถนน การวางนโยบาย การกำหนดแผนยุทธศาสตร์ การวางแผนการดำเนินงาน การใช้ การเก็บการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศการใช้ การดูแล บำรุงรักษา เครื่องมืออุปกรณ์ เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ สัญญาณจราจรต่าง ๆ การพัฒนาบุคลากร การวิจัยและการพัฒนางานวิชาการด้านจราจร การติดตามผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร การจราจร การขอใช้พื้นที่ของแต่ละหน่วยงาน เช่น การขุดท่อ การวางระบบไฟฟ้า เป็นต้น การปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎกระทรวง ประกาศ ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับการจราจร การเสนอปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาราจรต่อรัฐบาล รวมถึงความร่วมมือในการผลักดันงบประมาณเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร



### ข้อเสนอแนะ

#### ข้อเสนอแนะทั่วไป

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมายและการปรับปรุงกฎหมาย กองบัญชาการตำรวจนครบาล ต้องเป็นเจ้าภาพในการปรับปรุงกฎหมายจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ที่มีสภาพการบังคับใช้ที่ไม่เหมาะสมและหรือขัดแย้งกันที่เป็นอุปสรรคปัญหาต่อการปฏิบัติงานและการตีความ

2. ด้านเทคโนโลยีสมัยใหม่ กองบัญชาการตำรวจนครบาลต้องสนับสนุนทุก ๆ ด้านอย่างจริงจัง

3. ด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาลต้องประสานร่วมมือกับทุก ๆ หน่วยงานและต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

4. ด้านการจัดสภาพแวดล้อมบนท้องถนน กองบัญชาการตำรวจนครบาล ต้องตรวจสอบและดำเนินการจัดสภาพแวดล้อมบนท้องถนน ทุกเส้นทางให้เหมาะสม ถูกต้อง ตามหลักวิศวกรรมจราจร

5. ด้านการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาลต้องให้ความสำคัญกับหน่วยงานอื่นที่ทำงานด้านการจราจร ต้องจัดทำแผนการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และมีการประสานงานกับทุก ๆ หน่วยงาน อย่างต่อเนื่องตลอดเวลาโดยมีบุคลากร หน่วยงานที่รับผิดชอบที่แน่นอน

#### ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

จากผลการวิจัยเรื่อง ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

1. รูปแบบการสร้างจิตสำนึกวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถ ในเขตกรุงเทพมหานคร

2. การพัฒนาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

3. การพัฒนาแบบแผนการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของประชาชน

4. การพัฒนารูปแบบความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ในการบริหารจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

5. การพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานคร

### References

Baiya, J. (2005). **Enforcement of traffic police law on respect for traffic rules Case study of the municipality Lamphun, Lamphun Province.** Master of Science Thesis College Chiang Mai University.

Chaiviriyachot, A. (2003). **Guidelines for preventing road traffic accidents during the festival.** Master of Engineering Thesis Faculty of Engineering King Mongkut's University of Technology Thonburi.

Khan, Adeel Ahmed and Fatmi Zafar. (2014). **Strategies for Prevention of Road Traffic Injuries in Pakistan : Situational Analysis.** *Journal of the College of Physicians and*



- Khuat Viet Hungle ThuHuyen. (2011, March). **Education influence in traffic safety :A case study in Vietnam.** 34 (2) : 87-93.
- Kitiwaranon, P. (2008). **Problems in the enforcement of the Land Traffic Act, BE 2522, field study Bangkok and Chiang Mai (Nonthaburi) Pathum Thani and Samut Prakan.** Process Management Program High Level Justice (B.E.) College of Justice Office of the Court of Justice
- Lerttomrongsakun, U. and other. (2010). **The effectiveness of closed-circuit television cameras in preventing and suppressing Crime.** Bangkok: Office of Justice Affairs.
- Meplod, C.(2003). **Traffic violation behavior in Chiang Mai Municipality.** Thesis Master of Arts College Chiang Mai University.
- Noichan, W.(2018). **Factors Affecting Motor Vehicle Theft Committed By Inmates In Bangkok Prison.** **Suan Sunandha Academic and Research Review**, 12(1), 1-14.
- Pormna, C.(2005). **Law enforcement strategy for traffic offense law: case study of provinces One in the south.** Master of Arts Thesis Faculty of Humanities and Sciences University Phuket Rajabhat University.
- Sakhun, K. (2011). **Factors affecting obedience and compliance with the laws of the people: case studies Metropolitan Police Division 1.** Master of Arts Master of Arts Faculty of Social Work
- Samanphu, A. (2004). **Evaluation of accident reduction programs on motorway routes in the country.** Master of Science Thesis College Chiang Mai University.
- Sinloima, P. (2005). **Development of criminal history information system registration of the Metropolitan Police Station.** Nakhon Pathom: Police Cadet School.
- Sookamai, N. (2016). **Traffic Management in Bangkok.** Bangkok **Surgeons Pakistan.** 24(5) : 356-360. Thammasat University.



- Thangjang, N. and Nithinphawan, S. (2016). Guidelines for solving problems in the operation of police officersTraffic at Sampran Provincial Police Station Nakhon Pathom. In **the National Interdisciplinary Asia Conference South East 2016 No. 3.**
- Theerasaranayanon, K. (2007). **Evaluation of the use of information technology systems of the Provincial Police Stations in Chiang Mai Provincial Police.** Master of Public Administration Thesis. Chiang Mai University.
- Traffic Police Division. (2016). **The performance of the Chority of the Land, 1-9 and the Royal Thai Army** from January - December 2015.
- Yosintha, P.(2003). **Law enforcement by recording scores and suspension of licenses Driving in violation of traffic rules In Mueang Chiang Mai district Chiangmai Province.** Master of Arts Thesis College Chiang Mai University.