

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวนโยบายเกี่ยวกับงานจราจร

นโยบายของรัฐบาล

นโยบายของรัฐบาล ที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2551 มีเนื้อหาสาระ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ดังนี้

1. นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ

1.1 ขยายการให้บริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิต ของประชาชนให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง เพียงพอ และมีคุณภาพ ทั้งบริการน้ำสะอาด ไฟฟ้า สื่อสาร โทรคมนาคมพื้นฐาน และที่อยู่อาศัย รวมทั้งพัฒนาถนนไร้ฝุ่น โดยยกระดับมาตรฐาน ทางในชนบทเป็นถนนคอนกรีตหรือลาดยาง

1.2 พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ทั้งในด้านการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมธุรกิจ การให้บริการ โลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการพัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ รวมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาด้าน โลจิสติกส์อย่างจริงจัง

1.3 พัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ อย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค เป็นต้น เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพและลดต้นทุน โลจิสติกส์

1.4 พัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้มีความสมบูรณ์ และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกรวดเร็ว ในราคาที่ เหมาะสม รวมทั้งขยายการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนไปยังเมืองหลักในภูมิภาค

1.5 พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการ ขนส่งหนาแน่น และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุง บูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน เพื่อเพิ่มความ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดต้นทุนการขนส่ง

1.6 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายประธาน สายหลัก และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาคและเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะโครงข่ายรถไฟ รวมทั้ง การปรับปรุงทางหลวง และมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพิ่มประสิทธิภาพ และความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้า

1.7 พัฒนากิจการพาณิชย์นาวี และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังให้มีมาตรฐานเป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก พัฒนาการขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น

1.8 พัฒนาและขยายความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานหลักในภูมิภาค ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอในอนาคต พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด และพัฒนารัฐกิจอุตสาหกรรมการบิน เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชีย

1.9 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่ง เช่น การต่อเรือ การต่อตู้รถไฟและรถไฟฟ้ามหานคร เป็นต้น โดยให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีทั้งด้านการผลิต และการบริหารจัดการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

1.10 เร่งแก้ไขปัญหาลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนิน โครงการขนาดใหญ่ อย่างจริงจัง ภายใต้กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน และปรับโครงสร้างการบริหารจัดการ และการกำกับดูแลการพัฒนาและการให้บริการ โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค และมีการแข่งขันที่เป็นธรรม

1.11 พัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาค และเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งตามแนวเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ แนวเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมอ่าวไทยและอันดามัน และโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงอินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย รวมทั้งปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนในพื้นที่บริเวณชายแดนที่สำคัญ คือ ด่านหนองคาย แม่สอด มุกดาหาร สระแก้ว ด่านสิงขร และช่องเม็ก เป็นต้น

ยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดทำแผนกลยุทธ์ สนข. (พ.ศ. 2552-2556, ฉบับทบทวน เมื่อเดือนกันยายน 2553) เพื่อใช้เป็นทิศทางการดำเนินงานให้กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2554)

1. วิสัยทัศน์ “องค์กรนำในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ ”

2. พันธกิจ

- 2.1 กำหนดนโยบายและจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร
- 2.2 กำหนดมาตรการและมาตรฐานด้านการขนส่งและจราจร
- 2.3 ส่งเสริมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร
- 2.4 ขับเคลื่อนนโยบายและแผนเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ
- 2.5 จัดทำและเผยแพร่ข้อมูล สารสนเทศ และองค์ความรู้ด้านการขนส่งและจราจร

3. เป้าประสงค์

- 3.1 เพื่อให้มีกรอบการพัฒนาการขนส่งและจราจรของประเทศ
- 3.2 เพื่อให้มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด
- 3.3 เพื่อให้มีบริการสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรที่สามารถเข้าถึงได้
- 3.4 เพื่อให้มีระบบประสานงาน ติดตาม และประเมินผลแผนงาน โครงการ
- 3.5 เพื่อให้มีองค์ความรู้ และนวัตกรรมด้านการขนส่งและจราจร

4. ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและวางแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุน ด้านการขนส่งและจราจรที่มีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ศึกษา วิจัยด้านการขนส่งและจราจร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และการประหยัดพลังงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมและพัฒนาระบบฐานข้อมูล การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในกระบวนการทำงานทุกระดับอย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ เพื่อประสาน ติดตามและประเมินผลแผนงาน โครงการด้านการขนส่งและจราจรขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 เสริมสร้างพัฒนาการจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) ตอบสนองต่อการพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรและทรัพยากร

แผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติแม่บท ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2550-2554)

แผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติแม่บท ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2550-2554) ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

1. งานบริการงานจราจร

1.1 พัฒนาระบบงานจราจรไปสู่แนวทางการบริหารจัดการที่ดี มีเอกภาพและนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ภายใต้ระบบควบคุมสั่งการจราจร (Traffic Control Management) อย่างต่อเนื่องตามแผนแม่บทเดิม และเป็นการเสริมระบบการแก้ไขปัญหาจราจรแบบการจัดการในระบบถนน (Road Management)

1.2 รวบรวมข้อมูลสถิติที่เกิดจากปัญหาการจราจร เช่น สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนงานในการแก้ไขปัญหาการจราจร

2. งานอำนวยความสะดวกการจราจร การป้องกันอุบัติเหตุและมลภาวะ

2.1 อำนวยความสะดวกในการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ให้สามารถเพิ่มอัตราความเร็วเฉลี่ยได้อย่างต่อเนื่อง

2.2 ดำเนินการทุกวิธีทางเพื่อลดอุบัติเหตุและมลภาวะที่เกิดจากการจราจร

2.3 ให้ความรู้ ความเข้าใจ สร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ตลอดจนอุบัติเหตุและมลภาวะที่เกิดจากการจราจร

2.4 แสวงหาความร่วมมือจากประชาชนในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาจราจร

2.5 บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่องและเสมอภาคต่อผู้ฝ่าฝืน

การบังคับใช้กฎหมายจราจร

เนื่องด้วยหลักสำคัญของกฎหมายทั่วไปที่บังคับใช้ทั่วโลก คือ พลเมืองภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐนั้นๆ จะต้องดำเนินชีวิตภายใต้กรอบของกฎหมายจะยกข้อแก้ตัวขึ้นอ้างว่าตนเองไม่ทราบ ไม่เข้าใจกฎหมายนั้นไม่ได้ ทั้งนี้เพื่อความเรียบร้อย และความสงบสุขของสังคมโดยส่วนรวมของรัฐ หากมีการฝ่าฝืนหรือจะฝ่าฝืนกฎหมาย รัฐจะใช้มาตรการต่าง ๆ บังคับให้เป็นไปตามกรอบของกฎหมาย จึงกล่าวได้ว่ากฎหมายเป็นแก่นแกนศูนย์กลางในสังคมของทุกสังคม เช่นเดียวกันในมิติของการจราจรก็มีกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรวางแนวทางไว้เป็นหลักยึดในการประพฤติปฏิบัติเกี่ยวกับการจราจร การใช้รถใช้ถนนทุกประการที่ประชาชนทั่วไปจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ฉะนั้นแล้วหากฝ่าฝืนอาจจะต้องถูกลงโทษจากรัฐในทางใดทางหนึ่ง เช่นนี้

ความรู้ความเข้าใจสาระสำคัญของกฎหมายเกี่ยวกับจราจรจึงมีความสำคัญในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ซึ่งทำให้เกิดความสงบเรียบร้อยของสภาพการจราจร โดยรวมและยังส่งผลให้ตัวผู้ปฏิบัติเองได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และไม่ได้รับโทษทัณฑ์แต่อย่างใดอีกด้วย

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในหน้าที่ตำรวจ เป็นความพยายามของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะควบคุมบุคคลทั่วไปให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หลังจากที่มาตรการเกี่ยวกับการให้การศึกษา สาธารณะ การฝึกหัดขับขี่ยวดยาน การวิศวกรรมจราจร และกิจกรรมอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน ประสบความสำเร็จ ด้วยเหตุนี้การบังคับใช้กฎหมายจึงมิได้มีความหมายแคบ แต่เพียงการใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับ การจับกุม และการดำเนินคดีอาญาเท่านั้น ความหมายของคำดังกล่าว ยังรวมถึงการสอดส่องตรวจตรา โดยสายตรวจจราจรทั้งในและนอกเครื่องแบบการว่ากล่าวตักเตือน ตลอดจนการฝึกอบรมแก่ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรในหลักสูตรพิเศษ เป็นต้น นอกจากนี้ผู้รักษากฎหมายที่มีความสามารถ ย่อมต้องรู้จักประยุกต์ใช้มาตรการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ชุมชน และบุคคลผู้ละเมิดกฎหมายจราจร สิ่งที่น่าพึงระลึกสำหรับผู้รักษากฎหมาย ก็คือผู้ละเมิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่มิใช่อาชญากร และไม่ควรปฏิบัติต่อบุคคลเหล่านี้เยี่ยงผู้กระทำความผิดอาญาร้ายแรง จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ก็เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งผู้ละเมิดหรือผู้มีแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมาย หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะเดียวกันการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เหมาะสมนั้น มิใช่เพื่อทำให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกิดความเสียหน้า ความคับข้องใจ หรือความเกลียดชังผู้บังคับใช้กฎหมาย แต่เพื่อให้ผู้ละเมิดได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น การบังคับใช้กฎหมายจึงอาจจัดเป็นกระบวนการทางการศึกษาในแง่ที่ว่าพฤติกรรมละเมิดกฎหมายจราจรก่อให้เกิดสิ่งเร้าที่ไม่พึงปรารถนา ซึ่งจะมีผลย้อนกลับไปในทิศทางลดพฤติกรรมดังกล่าว อนึ่งเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นไปโดยสอดคล้องกับมาตรฐานการปฏิบัติอันพึงประสงค์ ตำรวจควรกำหนดแผนนโยบาย เพื่อเป็นแนวทางบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ นโยบายดังกล่าวควรครอบคลุมสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

ประการแรก การใช้ดุลยพินิจของตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ควรเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในลักษณะ “ตีความตามตัวอักษร” เจ้าหน้าที่ตำรวจควรผ่อนปรน โดยตระหนักถึงโอกาสความผิดพลาด ความเคลื่อนที่ที่เกี่ยวกับมนุษย์ และ/ หรือ เครื่องยนต์กลไกที่อาจเกิดขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น ในการตรวจจับความเร็วของยวดยานบนท้องถนน ยวดยานที่ใช้อัตราความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดไม่เกิน 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ควรอยู่ในดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการพิจารณาผ่อนผันได้ เป็นต้น อย่างไรก็ตามนักบริหารงานตำรวจควรกำหนดนโยบาย เพื่อยอมรับการใช้

ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติการในระดับและขอบเขตที่เหมาะสม ซึ่งจะไม่ละเมิดเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ประการที่สอง การว่ากล่าวตักเตือน จัดเป็นมาตรการที่จำเป็นมาตรการหนึ่งในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเหมาะสมสำหรับที่จะใช้ในกรณีที่เพิ่งมีการประกาศใช้กฎหมาย หรือบังคับจรรยาใหม่หรือในกรณีที่มีการรณรงค์ควขันวินัยในการใช้รถใช้ถนน มาตรการดังกล่าวมีจุดมุ่งหมาย ทั้งเพื่อข่มขวัญ ข่มขู่ และเพื่อให้การศึกษาแก่ผู้ละเมิด หรือมีแนวโน้มจะละเมิดกฎหมายจรรยา อย่างไรก็ตามมาตรการนี้ย่อมคลาคลายความศักดิ์สิทธิ์ หากใช้อย่างพร่ำเพรื่อโดยไม่คำนึงถึงสถานการณ์ด้วยเหตุนี้ นักบริหารงานตำรวจควรกำหนดนโยบายให้ชัดเจนว่า การว่ากล่าวตักเตือน ควร และไม่ควรใช้ในสถานการณ์ประเภทใด

ประการที่สาม การจับผิดผู้ละเมิดกฎหมายจรรยา โดยไม่ตั้งใจ การบังคับใช้กฎหมายจรรยาควรมีจุดมุ่งหมายดังที่กล่าวมาแล้ว คือ เพื่อการข่มขวัญข่มขู่ และเพื่อให้การศึกษาแก่ผู้ละเมิดกฎหมาย มิใช่เพื่อจุดมุ่งหมายอื่น เช่น การหารายได้จากเงินค่าปรับชำระรัฐหรือผู้บังคับใช้กฎหมายเอง การตอบโต้แก่ผู้กระทำความผิด หรือการกำหนดผลงานสำหรับบุคลากรตำรวจ โดยการเขียนใบสั่ง เป็นต้น นักบริหารงานตำรวจ จึงควรมีนโยบายที่แน่นอนในการหลีกเลี่ยงการจับผิดผู้ละเมิดกฎหมายจรรยาโดยไม่ตั้งใจ การติดตั้งเครื่องหมายจรรยาเพื่อเตือนแก่ผู้ขับขี่รถยนต์จึงมีความสำคัญยิ่ง เช่น ทางแยกใดที่สามารถเลี้ยวซ้าย ผ่านตลอดได้ หรือทางแยกใดที่ห้าม หรืออนุญาตให้เลี้ยวกลับรถ เป็นต้น การจับผิดนอกจากจะไม่ก่อให้เกิดผลดีต่อการควบคุมจรรยาแล้ว ยังสร้างความเกลียดชังต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกด้วย

ประการที่สี่ การเลือกบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบัน นักบริหารงานตำรวจเริ่มยอมรับความเป็นจริงว่า หน่วยงานตำรวจไม่มีอัตรากำลังเพียงพอที่จะบังคับใช้กฎหมายทุกบทมาตราทั่วทุกมุมเมืองตลอดเวลา 24 ชั่วโมงต่อวันได้ ด้วยเหตุนี้การเลือกบังคับใช้กฎหมายจึงเป็นความจำเป็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างไรก็ตามในการกำหนดนโยบายเพื่อการบังคับใช้กฎหมายจรรยา นักบริหารงานตำรวจต้องตระหนักถึงเหตุผลและความจำเป็นของการเลือกบังคับใช้กฎหมายโดยอาศัยข้อมูล และการวางแผนเพื่อประโยชน์ของส่วนรวมเป็นสำคัญ การเลือกบังคับใช้กฎหมายโดยการเดาที่ปราศจากการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล หรือยิ่งไปกว่านั้น เพื่อกลั่นแกล้งบุคคลบางกลุ่มบางพวกย่อมเป็นการใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ การเลือกบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมต้องอาศัยการวิเคราะห์ข้อมูล และการวางแผนโดยอาศัยผลการวิเคราะห์ เพื่อจัดวางอัตรากำลังตำรวจอย่างเหมาะสม รวมทั้งกำหนดมาตรการแก้ไขสาเหตุของความไม่คล่องตัวในการจรรยา และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจรรยา

ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญต่อการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากเป็นผลดีต่อทั้งตัวผู้ขับขี่ และเพื่อนร่วมทางรอบข้าง แต่ทำไมสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์จึงเพิ่มมากขึ้นทุกขณะ ซึ่งเมื่อตัดปัจจัยของการเพิ่มรถยนต์บนท้องถนน ที่มีโอกาสทำให้ตัวเลขผู้ประสบอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นแล้ว “ความประมาท” และ “การขาดความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนน” น่าจะเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุ อันน่าสลดใจเหล่านี้ การเป็นนักขับรถที่ดีไม่ใช่จะขับรถอย่างเดียวต้องมีความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนในหลายๆ ด้าน ดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับรถที่นำมาใช้

- 1.1 ห้ามนำรถที่สภาพไม่มั่นคงแข็งแรง มาใช้ในทางเดินรถ เพราะอาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้ผู้ใช้ และคนรอบข้างเสียสุขภาพ เช่น รถตัวถังผุ ขางล้อรถไม่มีดอกยาง และมีควันดำ
- 1.2 รถที่นำมาใช้ต้องมีคอมไฟหน้าหลัง ไฟเลี้ยว ไฟจอด ไฟเบรก ไฟลูกบิด เบรกมือที่ใช้การได้ ที่ปัดน้ำฝน ครบถูกต้องตามกฎหมาย และต้องติดแผ่นป้ายทะเบียนหน้า – หลัง และติดป้ายวงกลมแสดงการเสียภาษีด้วย

2. ความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุจราจรและการป้องกัน อุบัติเหตุเป็นเรื่องที่เราป้องกันได้ โดย

การแก้ไขจากสาเหตุที่ทำให้เกิดนั้น สำหรับการใช้รถใช้ถนนแล้ว สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะตลอดจนสร้างความเสียหายแก่ผู้อื่นโดยส่วนรวม ได้แก่ ผู้ขับขี่ขาดความรู้ในการใช้รถใช้ถนน ประชาชนผู้เดินทางขาดความรู้เกี่ยวกับการเดินทาง ตลอดจนการโดยสารที่ปลอดภัย และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับรถอยู่บนความประมาท ขาดความระมัดระวัง หรือขับรถในขณะที่มึนเมา ซึ่งอุบัติเหตุบนท้องถนนในปัจจุบันที่กำลังเพิ่มปริมาณขึ้นเกิดจากสาเหตุนี้โดยหลักใหญ่ดังจะเห็นได้ว่ามีโครงการณรงค์ไม่ให้ผู้ขับขี่ดื่มสุรา หรือของมีเมาขณะขับรถ

3. ความรู้ในการขับรถที่เสี่ยงต่ออันตราย ความรู้ในการขับรถที่เสี่ยงต่ออันตราย

หมายถึง การขับรถบนถนนที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เช่น ถนนลื่น ขึ้นลงเขาหรือขับรถทางไกล ซึ่งผู้ขับขี่ควรมีความรู้ต่าง ๆ ดังนี้

- 3.1 ขับรถขณะฝนตกถนนลื่น ควรชะลอความเร็วรถให้ช้าลงกว่าปกติ และทิ้งระยะห่างจากคันหน้าให้มากขึ้น ถ้าขับรถอยู่บนทางที่ไถ่รถขับสวนกัน ก็ควรปิดไฟหน้ารถเพื่อเตือนให้รถที่วิ่งสวนมามองเห็น เวลาจะหยุดรถควรใช้เกียร์ช่วย ไม่ควรเหยียบเบรกโดยกะทันหัน หรือหักพวงมาลัยรถอย่างฉับพลัน เพราะอาจทำให้รถบิดหรือหมุนได้

- 3.2 การขับรถขึ้นลงเขาสูง เวลาขับรถขึ้นเขา ควรใช้เกียร์ต่ำที่มีกำลังพอ เพราะถ้าเครื่องยนต์ไม่มีกำลังพอจะทำให้รถดับได้ ถ้ารถดับและไหลลงจากเขา ต้องเหยียบเบรก และใช้

เบรกมือช่วย ส่วนเวลาลงเขาก็ควรใช้เกียร์ต่ำเช่นกัน เพื่อลดกำลังไม่ให้ไหลเร็วจนเกินไป หรือคอยประคองรถด้วยการเหยียบเบรกชะลอให้รถช้าพอที่จะบังคับได้

3.3 การขับรถทางไกล ในบางครั้งเมื่อมีความจำเป็นต้องขับรถเดินทางไกลซึ่งอาจมีโอกาสน่าประสพอุบัติเหตุได้ ดังนั้นผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตน ดังนี้ ตรวจสอบสภาพและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี และปลอดภัยก่อนออกเดินทาง ได้แก่ ตรวจสอบช่วงล่าง คันส่งคันชัก พวงมาลัย ตรวจสอบทั้ง 4 ล้อ และยางอะไหล่ด้วย ยางไม่มีดอกควรเปลี่ยน น็อตล้อขันแน่นหรือไม่ วัดลมยางทั้ง 4 ล้อ ให้ได้ขนาดเหมาะสมกับรถ และควรมีที่วัดลมยางติดไปด้วย เตรียมแม่แรง ประจํารถ เหล็กขันแม่แรง และกุญแจขันแม่แรง พร้อมทั้งตรวจสอบว่าใช้การได้หรือไม่ ตรวจสอบระบบเบรก ผ้าเบรก น้ำมันเบรก และตรวจสอบเบรกมือว่าใช้การได้หรือไม่ ตรวจสอบระบบเครื่องยนต์ ลองสตาร์ทเครื่องว่าเดินเรียบหรือไม่ ถ้าเครื่องเดินไม่เรียบอาจต้องเปลี่ยนหัวเทียน หรือทองขาว ตรวจสอบไฟหน้าทั้งสองดวง รวมถึงไฟทุกดวงของรถ ต้องสว่างเพียงพอ และใช้การได้ดีทุกดวง ปรับไฟสูง ไฟต่ำ ให้ได้ขนาดตามที่กำหนดไว้ ถ้าหลอดขาด หรือฟิวส์ขาดให้เปลี่ยน ตรวจสอบระดับน้ำกลั่นในแบตเตอรี่ น้ำในหม้อน้ำ (รังผึ้ง) ถ้าหม้อน้ำแห้งหรือทางเดินของน้ำหมุนเวียนอุดตัน เครื่องยนต์จะร้อน สังเกตได้จากหน้าปัดวัดความร้อน อาจทำให้เสื้อสูบแตกหรือชาร์ปละลาย ตรวจสอบน้ำล้างกระจก ท่อฉีดน้ำล้างกระจกต้องไม่อุดตัน ที่ปัดน้ำฝนยังใช้การได้ดี ตรวจสอบน้ำมันเครื่อง และไส้กรอง น้ำมันเครื่องจะต้องเปลี่ยนทุก ๆ 5,000 - 10,000 กิโลเมตร ตรวจสอบน้ำมันเชื้อเพลิงว่ามีเพียงพอหรือไม่ และไส้หม้อกรองน้ำมันเชื้อเพลิงต้องสะอาด ซึ่งต้องเปลี่ยนทุก ๆ 10,000 - 20,000 กิโลเมตร น้ำมันเชื้อเพลิงต้องเติมให้ค่าออกเทนตรงกับสภาพรถ ซึ่งสามารถสอบถามได้ตามสถานบริการน้ำมันต่าง ๆ ตรวจสอบระบบแอร์ว่าใช้การได้ดีหรือไม่ ตรวจสอบระบบปรับอากาศ (แอร์) ถ้าน้ำยาแอร์ไม่พอ แอร์จะไม่เย็น และให้ตรวจสอบสายพานแอร์ ตรวจสอบการรั่วไหลของน้ำ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นต่าง ๆ นำรถไปอู่คิดจากระบิลล์ เติมน้ำมันเกียร์ น้ำมันเฟืองท้าย

3.4 เตรียมอุปกรณ์และอะไหล่ที่จำเป็นระหว่างทาง คือ ฟิวส์ต่าง ๆ ของรถ หลอดไฟหน้า – หลัง แกลลอนหรือถังน้ำสำหรับเติมน้ำในหม้อน้ำ แกลลอนน้ำมันเครื่อง น้ำมันเชื้อเพลิง ไฟฉาย เครื่องดับเพลิงสำหรับรถ น้ำยาปะอุดยางพร้อมเติมลมได้ด้วย เชือกไนลอนขนาดนี้วก้อยยาวประมาณ 10 เมตร สำหรับลากรถเมื่อรถเสีย ชุดปฐมพยาบาล และไม้รองล้อทั้ง 4 ล้อ

3.5 ก่อนขับรถทางไกล ผู้ขับขี่ควรพักผ่อนอย่างเพียงพอ

3.6 การขับรถทางไกลในระยะเกินกว่า 150 กม. ควรมีอีกคนคอยเปลี่ยนขับ

3.7 งดเว้นการดื่มสุรา หรือของมึนเมาทุกชนิด

3.8 ถ้ามีฝนตกขณะเดินทาง น้ำโคลนกระเด็นเปื้อนไฟรด ควรหยุดรถ แล้วเช็ดให้

สะอาด

3.9 ถ้าน้ำให้หม้อน้ำหมักระหว่างขับรถ เวลาเติมน้ำในหม้อน้ำ ควรใช้ความระมัดระวัง อย่าเอาน้ำเข้าใกล้มาก เพราะน้ำจะดันฝาไอน้ำร้อนจะเข้าตาหรือถูกมือ และอย่าเติมน้ำทันที ต้องปล่อยให้เย็นเสียก่อน มิฉะนั้นฝาสูบ หรือเสื้อสูบจะแตก

3.10 ควรศึกษาแผนที่ คู่มือการท่องเที่ยว

3.11 ขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น อย่าแซงรถในที่คับขัน ขณะขึ้นลงเขาสูง บนสะพาน ทางโค้ง ทางแยก ทางร่วมหรือจุดที่มีเส้นขาวทึบ หรือเหลืองทึบ อย่าขับรถตามหลังคันอื่นในระยะทางกระชั้นชิด อย่าขับรถแข่งกันด้วยความคึกคะนอง อย่าขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด ควรให้สัญญาณก่อนหยุดรถ เลี้ยวรถ ขอบทางแซง รถที่ขับช้ากว่ารถคันอื่น ๆ ควรใช้ทางเดินรถด้านซ้าย ทางเดินรถที่มีมากกว่า 1 ช่อง ให้ขับชิดช่องทางที่ 1 ขับรถสวนกันควรใช้ไฟต่ำ เวลาขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขา หรือระหว่างเนินควรชิดขอบทางซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งควรส่งสัญญาณให้รถอื่นที่สวนมารู้

ความรู้ในการใช้รถหลังจากเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว หากผู้ขับรถมีความรู้เพียงพอที่จะบรรเทาเหตุนั้นไม่ได้ให้ นำไปสู่ความรุนแรงได้ ก็จะเป็นอีกหนทางหนึ่งที่จะช่วยป้องกันได้ ซึ่งอุบัติเหตุที่ควรรู้ และสามารถแก้ไขได้ทันที มีดังต่อไปนี้

1. เบรกแตก คือ เมื่อเหยียบเบรกแล้ว คันเหยียบเบรกจมหายไปและรถไม่หยุดก็อย่าตกใจ แก้ไขโดยใช้เกียร์ต่ำในทันที หากจวนตัวมากก็ควรเปลี่ยนจากเกียร์ 4 มาเกียร์ 2 แล้วดึงเบรกมือช่วย พร้อมกับประคองพวงมาลัยรถให้อยู่ในบังคับเพื่อหลบหลีกกรณีอื่น ๆ ในกรณีคับขันได้
2. ข้างแตกหรือระเบิด อาการของข้างแตกเพราะรั่วโดยสาเหตุใดสาเหตุหนึ่งข้างจะค่อย ๆ แบนลงพวงมาลัยรถจะหนัก หรือกินไปทางด้านนั้น วิธีแก้ต้องรีบเบรกทันทีโดยเปลี่ยนเกียร์ลงเรื่อย ๆ เพื่อใช้เครื่องชะลอรถให้ช้าลง ในขณะที่รถแล่นด้วยความเร็วสูง “อย่าเหยียบเบรก” จะเหยียบได้ก็ต่อเมื่อรถช้าลงแล้ว และแอบเข้าข้างทางเพื่อจะเปลี่ยนยางต่อไป ในกรณีที่ยางระเบิดมีเสียงดัง และรถมีอาการทรุดฮวบ แฉลบ หรือปัดเฉออกนอกแนวทาง ก็อย่าตกใจ ต้องคุมสติให้อยู่อย่าเหยียบเบรก เพราะรถอาจคว่ำได้ พยายามบังคับพวงมาลัยให้รถอยู่ในเส้นทาง รีบปล่อยคันเร่ง พร้อมกับเปลี่ยนใช้เกียร์ต่ำลงเรื่อย ๆ เพื่อชะลอให้รถช้าลง จึงค่อยเหยียบเบรกและแอบรถเข้าข้างทางเพื่อเปลี่ยนยางต่อไป รถเสียให้นำรถจอดแอบเข้าข้างทาง และจะต้องเปิดไฟสัญญาณฉุกเฉินเพื่อเตือนให้รถอื่น ๆ เห็นเมื่อรถชนกันกลางถนนไม่สามารถแอบเข้าข้างทางได้ ผู้ประสบเหตุ หรือประชาชนไม่ควรเข้าไปมุงดู โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลากลางคืน เพราะอาจเกิดอันตรายจากรถที่วิ่งสวนทางมาได้ บางครั้งรถอื่นอาจพุ่งเข้าไปในฝูงชนจะทำให้ตาย และบาดเจ็บเพิ่มมากขึ้น และควรรีบแจ้งตำรวจหรือตำรวจจราจรให้เข้ามาดูแลสถานการณ์โดยเร็ว

ความรู้สำหรับคนเดินเท้า

1. การเดินถนน ถนนที่มีทางเท้าจัดไว้ ควรเดินบนทางเท้า อย่าเดินใกล้ทางรถ โดยหันหลังให้รถที่กำลังแล่นมา ก่อนที่จะก้าวลงทางรถ ต้องมองซ้าย ขวาก่อนเสมอ ถนนที่ไม่มีทางเท้า ควรเดินชิดขอบทางขวาของถนนและถ้าหากเป็นหมู่คณะ ก็ไม่ควรเดินคู่กัน ควรเดินเรียงเดียว เวลาของเด็กควรให้เด็กเดินด้านในของถนน และจับมือเด็กไว้ให้แน่นเพื่อป้องกันเด็กวิ่งออกไปในทางรถ การเดินถนนในที่มืด ควรสวมเสื้อขาว และถ้าเป็นไปได้ควรพกไฟฉายติดตัวไว้สำหรับส่องทาง แฉวหรือขบวน ทหาร ตำรวจ ลูกเสือ หรือนักเรียนที่เดินกันอย่างเป็นระเบียบ จะเดินบนทางรถก็ได้ โดยเดินชิดทางรถด้านขวา หรือด้านซ้ายตามความจำเป็น

2. การข้ามถนน ควรข้ามถนนทางม้าลายทุกครั้ง หรือใช้สะพานลอย ซึ่งถือเป็นวิธีที่ปลอดภัยที่สุด และหากจำเป็นต้องข้ามถนนในเวลาฉุกเฉิน ก็ควรหาที่ข้ามที่มีแสงสว่างก่อนข้าม ถนนทุกครั้ง ควรมองซ้าย – ขวา ให้แน่ใจว่าไม่มีรถกำลังแล่นมา จึงจะข้ามได้ และควรเดินอย่างรวดเร็ว อย่าวิ่งข้ามถนน อย่าข้ามถนน โดยออกจากที่กำบังตัว เช่น ออกจากซอย รถที่จอดอยู่ เพราะหากรถที่สวนมามองไม่เห็นล่วงหน้าอาจทำให้เกิดอันตรายได้ การข้ามถนนที่รถเดินทางเดียว ต้องแน่ใจเสียก่อนว่ารถแล่นมาทางไหน และมีความปลอดภัยพอจะข้ามได้ ถนนที่มีเกาะกลางถนนต้องข้ามที่เกาะกลางถนน โดยข้ามครั้งแรกแล้วพักที่เกาะกลาง จากนั้นจึงข้ามครั้งหลังต่อไป การข้ามถนนในช่องทางข้ามที่บริเวณทางแยก ควรระวังรถที่จะเลี้ยวเข้ามาหาตัวท่านด้วย อย่าข้ามถนนเมื่อตำรวจกำลังปล่อยรถเดินอยู่ หรือเมื่อตำรวจให้สัญญาณห้ามคนเดินเท้าอยู่ และถ้าไม่มีตำรวจแต่มีสัญญาณไฟคอยบอก ถ้าเห็นรูปคนสีเขียวกะพริบขึ้นที่สัญญาณ ไฟก็ให้รีบข้ามถนนโดยเร็ว

3. การขึ้นลงรถประจำทาง อย่าขึ้น หรือลงรถประจำทางจนกว่ารถจะหยุดสนิทที่ป้ายหยุดรถ และถ้าจะข้ามถนนต้องรอให้รถประจำทางออกไปให้พ้นเสียก่อน จะได้มองเห็นรถคันอื่นที่แล่นมาได้ชัดเจน

การสวมหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อก

เป็นกฎบังคับอย่างเคร่งครัดที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสาร จะต้องสวมหมวกนิรภัย ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม เพื่อความปลอดภัยต่อตัวผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ซึ่งหากมีการละเมิดฝ่าฝืนไม่ทำตามทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร จะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท เตือนตัวเองไว้เสมอว่า “ลืมหมวก เจอหมู”

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ความสำคัญของกฎหมายจราจร เหตุผลที่ต้องมีกฎหมายจราจรมาใช้บังคับ ก็เพื่อให้เกิดความสะดวก (รถไม่ติดขัด) และปลอดภัย (ไม่เกิดอุบัติเหตุ) นั่นเอง กฎหมายจราจรนั้น มีหลาย

มาตรา บางมาตราก็บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวก บางมาตราก็บัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัย และมีความสำคัญ ดังนี้ ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการจราจร ใช้เป็นหลักตัดสินว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายประมาทเมื่อเกิดอุบัติเหตุข้อควรจำ การขับรถต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด จุดมุ่งหมายของกฎหมายจราจร คือ เพื่อความสะดวก และปลอดภัย

กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายหลัก ในการบังคับควบคุมให้การใช้รถใช้ถนน เป็นไปด้วยความเรียบร้อย แต่ความยุ่งยากของกฎหมายก็คือ เมื่ออ่านกฎหมายแล้ว มักจะไม่เข้าใจ จะมีนักขับรถสักกี่คนอยากรู้กฎหมายอย่างแท้จริง จะมีนักขับรถกี่คนที่เอากฎหมายจราจรติดรถไปด้วย เพราะขึ้นชื่อว่ากฎหมายแล้ว ไม่ว่าฉบับไหน คงยากที่จะเข้าใจได้ง่าย ๆ อย่างที่แต่ประชาชนทั่วไปเลย นักกฎหมายก็ยังไม่ค่อยที่จะรู้กฎหมายจราจรเท่าใดนัก ยังขับรถผิดกฎหมายอยู่บ่อย ๆ แต่อย่าเพิ่งกังวลถึงจะไม่รู้กฎหมายจราจร ก็สามารถที่จะเป็นนักขับรถที่ดีได้ เพราะกฎหมายจราจรที่เรารู้รู้อันนั้น ก็เอามาจากกฎหมายจราจรนี้เอง

กฎหมายจราจรที่ใช้เป็นหลักในบ้านเรา ก็คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และก่อนที่ศึกษากฎหมายต้องเข้าใจก่อนว่ากฎหมายจราจรมีองค์ประกอบที่สำคัญของกฎหมายจราจร 6 อย่าง ดังนี้

1. ตัวบทกฎหมาย ซึ่งจะกำหนดสิทธิ และหน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนน ผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
2. ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ คนขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนด้วย) คนที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้าข้ามถนน ขี่ จักร หรือไล่ต้อนสัตว์)
3. ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ
4. เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร
5. เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจเช็ควิน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ
6. วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การลงโทษจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ถ้าไม่ปฏิบัติตามหรือปฏิบัติผิด ก็จะถูกลงโทษ (ด้วยเครื่องมือต่าง ๆ) เมื่อถูกจับแล้วก็จะถูกลงโทษด้วยวิธีการต่าง ๆ ตามฐานความผิด

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง คุณภาพการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองพัทยา ผู้วิจัยขอนำเสนองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ณรงค์กร พรหมประสิทธิ์ (2546) ได้วิจัยเรื่อง การนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปปฏิบัติ กรณีศึกษา เฉพาะกรณีโครงการเมาไม่ขับในเขตกรุงเทพมหานครของกองบังคับการตำรวจจราจร โดยศึกษาจากประชากรศึกษาในกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการศึกษา พบว่า ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญในการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ ลำดับแรกคือ ประชาชนไม่ค่อยให้ความร่วมมือ รองลงไป คือการขาดแคลนงบประมาณ และการขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์ และเครื่องมือใช้ตามลำดับ จากการศึกษายังพบว่า ปัจจัยด้านสมรรถนะขององค์กรซึ่งประกอบไปด้วยบุคลากร โครงสร้างขององค์กร สถานที่งบประมาณ และวัสดุอุปกรณ์/ เครื่องมือเครื่องใช้ และปัจจัยด้านการพัฒนาองค์กรซึ่งประกอบไปด้วยภาวะผู้นำ การทำงานเป็นทีม ความผูกพันและการยอมรับการมีส่วนร่วม และการมุ่งใจเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติที่ระดับนัยสำคัญ .05 ผลกระทบจากการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่เลิกดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เมื่อต้องขับขียานพาหนะ และประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ตามโครงการเมาไม่ขับไปสู่การปฏิบัติ ทั้งในด้านการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การประชาสัมพันธ์ให้ทราบนโยบายและประสิทธิผลของโครงการเมาไม่ขับ

นพมาศ เรืองสงคราม และคณะ (2546) ได้วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการจัดระเบียบสังคมด้านการจราจร เขตจังหวัดนครสวรรค์ไปปฏิบัติ ผลการวิจัย พบว่าความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการจัดระเบียบสังคมด้านการจราจรไปปฏิบัติ ในด้านภาวะผู้นำพบว่าอยู่ในระดับสูง และในด้านความชัดเจนของวัตถุประสงค์อยู่ในระดับปานกลาง และในด้านสมรรถนะขององค์กรอยู่ในระดับปานกลาง ผลการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย พบว่าคุณภาพด้านภาวะผู้นำพบว่าอยู่ในระดับสูง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติสูงสุด ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความชัดเจนของวัตถุประสงค์อยู่ในระดับปานกลาง และในด้านสมรรถนะขององค์กรอยู่ในระดับปานกลาง

มนัส สุวรรณ (2546) ได้วิจัยเรื่อง ปัญหาการจราจรเมืองเชียงใหม่ และได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาไว้ดังนี้ ส่วนที่ 1 เป็นการแก้ไขปัญหายานนอก คือ 1. กำหนดจำนวน หรือปริมาณรถประเภทต่าง ๆ ที่จะเข้ามาในเขตเมืองเชียงใหม่ ในแต่ละช่วงเวลาให้เป็นการแน่นอน 2. รถหรือ

พาหนะบางชนิด เช่น รถสองสามล้อถีบ รถบรรทุก รถเข็น รถพ่วงข้าง ห้ามใช้ถนนเด็ดขาดในช่วง
 รีบเร่ง หรือถ้ามีการอนุญาตให้กำหนดให้เฉพาะบางสายเท่านั้น 3. การขยายถนนและปรับพื้นถนน
 ให้เรียบจะสามารถทำให้รถแล่นได้สะดวกเพิ่มขึ้น 4. การใช้ถนนเป็นที่จอดรถต้องเลิกอนุญาต
 เด็ดขาดการกระทำลักษณะเช่นนี้เป็นสาเหตุสำคัญของการจราจรติดขัดในเมืองเชียงใหม่ 5.

กฎหมายจราจรและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติต้องดำเนินการบังคับใช้กฎหมายให้บังเกิดผล
 สูงสุด ส่วนที่ 2 แก้ปัญหาที่ภายใน คือ 1. สร้างเสริมและเพิ่มจิตสำนึกความรับผิดชอบให้มีในตนเอง
 และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อย่าเอารัดเอาเปรียบกัน 2. ลดค่านิยมในการบริโภค ลด
 ความโก้หรู อดมั่งอวดมึ เช่น บ้านหลังเดียวมีรถ 3 – 4 คัน ซึ่งเป็นการเพิ่มจำนวนบนท้องถนน
 3. สร้างกุศลวิตกให้เกิดขึ้นในใจให้มีความเสียสละ ไม่คิดอิจฉา หรือเบียดเบียนใคร 4. สร้างกุศล
 คุณธรรมมีหิริโอตตัปปะให้พอกพูนในจิตใจของชนให้มีความละเอียดและเกรงกลัวต่อบาป ผู้ศึกษา
 แนะนำเพิ่มเติมว่าปัญหานี้เป็นปัญหาคอขวดเพราะปัญหาการจราจรเป็นปัญหาของสังคมเมืองที่
 สามารถสร้างผลกระทบต่อสิ่งต่าง ๆ ได้หลายอย่าง

พุทธชาติ เหลืองขจร (2547) ได้ศึกษารูปแบบที่เหมาะสมของการจัดระเบียบจราจร
 ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยสถิติ
 ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ
 ค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการจัดระเบียบจราจรในปัจจุบันอยู่ใน
 ระดับปานกลาง ในด้านการบริหารงานจราจร การกวดขัน จับกุมผู้ใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่
 ความรู้ ความเข้าใจในงานจราจร แต่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกการจราจรอยู่ใน
 ระดับสูง 2. ประชาชนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการจัดระเบียบจราจรในปัจจุบันอยู่ในระดับ
 ปานกลาง ในด้านการบริหารงานจราจร การเผยแพร่ความรู้และความเข้าใจในงานจราจรการอำนวยความสะดวก
 การจราจร และการกวดขัน จับกุมผู้ใช้รถใช้ถนน 3. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และ
 ประชาชนมีความพึงพอใจต่อรูปแบบของการจัดระเบียบจราจรในปัจจุบันอยู่ในระดับปานกลาง
 และ 4. ปัญหาและอุปสรรคในการจัดระเบียบจราจร สามารถสรุปได้ดังนี้ 4.1 ปัญหาด้านประชาชน
 ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่ ความไม่รู้กฎระเบียบของการจราจร การไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติ
 ตามกฎจราจร ความไม่มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน การขาดสำนึกในประโยชน์ส่วนรวม และการจับ
 จี้ด้วยความประมาท 4.2 ปัญหาด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ความไม่เหมาะสมของตำแหน่งในการ
 ตั้งด่านตรวจจับ การปฏิบัติหน้าที่โดยการเลือกปฏิบัติ การประชาสัมพันธ์เรื่องกฎ และวินัยจราจร
 ไม่มีความทั่วถึง การขาดแคลนจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร การขาดแคลนงบประมาณเพื่อจัดการ
 ด้านการจราจร การขาดสิ่งจูงใจในการปฏิบัติงาน และการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่จริงจัง และ 4.3

ปัญหาด้านอื่น ๆ ได้แก่ การขายของ หาบเร่แผงลอย หรือตั้งร้านค้าข้างถนน และการก่อสร้าง ปรับปรุง ซ่อมแซม สิ่งก่อสร้างต่าง ๆ บนท้องถนน ซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางการจราจร สัญญาณไฟจราจร ชำรุด และการวางผังเมืองที่ไม่เหมาะสม

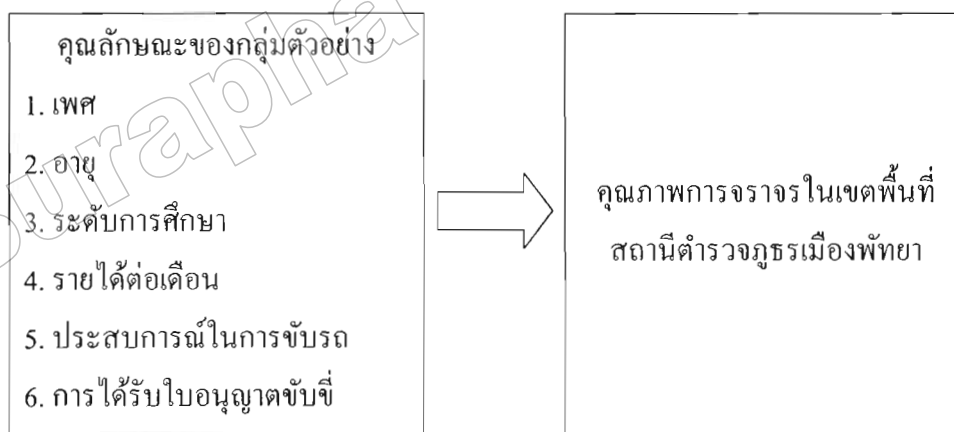
ศิวนารถ กิตติวัฒน์ (2551) ได้วิจัยเรื่องการศึกษาทัศนคติของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในเขตอำเภอฝาง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการวิจัยพบว่า ทัศนคติ ของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของตำรวจจราจร ด้านการเข้าถึงผู้ใช้บริการ การติดต่อสื่อสาร ความสามารถ ความมีน้ำใจ ความน่าเชื่อถือ ความไว้วางใจ การตอบสนองผู้ใช้บริการความปลอดภัย การสร้างบริการให้เป็นที่รู้จักและการเข้าใจ และรู้จักผู้ใช้บริการ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีทัศนคติที่อยู่ในระดับมากที่สุด คือ ด้านความสามารถ และด้านความน่าเชื่อถือ ประชาชนที่มีเพศ อายุ และระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการให้บริการของตำรวจจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย ดังต่อไปนี้

ตัวแปรต้น (Independent Variables)

ตัวแปรตาม (Dependent Variables)



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย