

ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

สุฤทธิ หลวงวงศ์¹ และกฤษฎณพงศ์ พุทธระกูล²

วันได้รับบทความ: 20 มิถุนายน 2567 วันแก้ไข: 16 กรกฎาคม 2567 วันยอมรับเผยแพร่: 17 กรกฎาคม 2567

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ผลการวิจัยพบว่า ปัญหา อุปสรรค ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง คือ ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษกฎหมายจราจร การบูรณาการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน นโยบายภาครัฐ และงบประมาณ ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ควรกำหนดให้การแก้ไขปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นนโยบายแห่งชาติ มีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษของกฎหมายจราจรให้สูงขึ้น มีกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ ใช้เทคโนโลยีกล้องต่าง ๆ ตัดปัญหาเรื่องการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ และให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรกับประชาชนตั้งแต่เด็ก สำหรับข้อเสนอแนะในการวิจัย ควรให้สิทธิอำนาจการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีนโยบายที่ชัดเจน และส่งเสริมความรู้และเทคโนโลยีในงาน

คำสำคัญ: การบังคับใช้กฎหมายจราจร, อุบัติเหตุทางถนน, สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

¹ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาอาชีวศึกษาและการบริหารงานยุติธรรม คณะอาชีวศึกษาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต (ผู้ประพันธ์บทความ)

² ประธานกรรมการคณะอาชีวศึกษาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต



Problems and Obstacles in the Enforcement of Traffic Laws to Reduce Accidents: A Case Study of Areas Under the Responsibility of Thung Song Hong Police Station

Surit Luangwong¹ & Krisanaphong Poothakool²

Received Date: June 20, 2024 Revised Date: July 16, 2024 Accepted Date: July 17, 2024

Abstract

The objective of this study was to investigate the problems, obstacles, and guidelines for improving the efficiency of traffic police officers at Thung Song Hong Police Station. The goal was to develop recommendations for enhancing the enforcement of traffic laws to reduce road accidents. The results showed that the problems and obstacles faced by traffic police officers at Thung Song Hong Police Station included issues related to traffic laws and penalties, lack of integration with other relevant organizations, the behavior of road users, government policies, and budget constraints. To enhance the efficiency of traffic police officers, addressing traffic law violations should be considered a national policy. Penalties and penalty rates should be increased, and there should be a robust monitoring mechanism to detect traffic law violations. It is recommended that police officers use cameras instead of relying on their discretion. Additionally, children should be educated about traffic laws from a young age. This study suggests that the authority to enforce traffic laws should be clearly vested in traffic police officers. The policy should be clear, and the promotion of knowledge and the use of technology should be emphasized.

Keywords: Enforcement of traffic laws, Road accidents, Thung Song Hong Police Station

¹ Master of Arts in Criminology and Justice Administration, Faculty of Criminology and Justice Administration, Rangsit University (Corresponding author)

² Chairman, Faculty of Criminology and Justice Administration, Rangsit University.

บทนำ (Introduction)

ปัจจุบันสภาพสังคมและการคมนาคมต่างๆภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีการเปลี่ยนแปลงเป็นสังคมเมืองอย่างชัดเจน สืบเนื่องจากการมีประชาชนและการสร้างที่อยู่อาศัยที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีการจัดตั้งสถานประกอบการเอกชน หน่วยงานราชการขนาดใหญ่ อาทิ ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ กระทรวงยุติธรรม และอื่น ๆ ทั้งยังมีการก่อสร้างแนวรถไฟฟ้าสายสีชมพูผ่านเขตพื้นที่รับผิดชอบของ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องบริเวณถนนแจ้งวัฒนะ อันส่งผลกระทบต่อโดยตรงกับประชาชนผู้ใช้เส้นทาง เป็นเหตุให้เกิดปัญหาสภาพการจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง

ทั้งนี้ตำรวจจราจรมีบทบาทสำคัญในการเข้าอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้กับประชาชน เช่น โบกจรตามจุดทางร่วมทางแยก จุดกัลป์รถ รวมทั้งควบคุมสัญญาณไฟตามตู้ควบคุมสัญญาณไฟต่าง ๆ โดยเฉพาะ ตู้ควบคุมสัญญาณไฟ แยกหลักสี่ และแยกบางเขน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบ รวมถึงให้ความช่วยเหลือประชาชนขณะรถเสีย ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาสภาพการจราจรติดขัด

ตารางที่ 1 แสดงรายงานผลการจับกุมคดีจราจรของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องประจำปี 2567

มาตรการ	จำนวนยานพาหนะถูกเรียกตรวจ						รวมทั้งหมด
	ม.ค.67	ก.พ.67	มี.ค.67	เม.ย.67	พ.ค.67	มิ.ย.67	
1. ความเร็วเกินกำหนด	-	0	0	0	0	0	0
2. ขับรถย้อนศร	-	10	13	4	0	6	33
3. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	-	13	13	15	0	0	41
4. ไม่มีใบขับขี่	-	18	44	31	3	9	105
5. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	-	2	10	15	0	0	27
6. แสงในที่คับขัน	-	0	0	0	0	0	0
7. เมาสูรา	-	1	4	0	0	0	5
8. ไม่สวมหมวกนิรภัย	-	77	88	104	4	13	286
9. มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย	-	0	0	0	0	0	0
10. ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	-	0	0	2	0	0	2
11. จอดรถในเขตห้ามจอด	-	15	101	86	0	227	429
12. จอดรถกีดขวางการจราจร	-	29	25	18	0	20	92
13. วิ่งรถบรรทุกเวลาห้าม	-	37	76	22	3	16	154
14. ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	-	0	0	9	0	1	10
รวมการออกใบสั่งจราจร	0	202	374	306	10	291	1,174
จำนวนผู้ถูกกล่าวหา (แอปซบตี)	-	53					53

ที่มา: รายงานผลการจับกุมคดีจราจรของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องประจำปี, 2567

เนื่องจากในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีทั้งที่อยู่อาศัยและชุมชน รวมถึงหน่วยงานราชการอื่น ทำให้มีประชาชนทั้งที่มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งประชาชนที่พักอาศัยอยู่นอกพื้นที่ แต่มาใช้เส้นทางในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ ทำให้มีปริมาณการใช้รถจำนวนมาก โดยประชาชนบางส่วนที่ขับขี่ในท้องถนน ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน โดยไม่ได้มีการเคารพกฎจราจร จนเกิดปัญหาสภาพการจราจรติดขัด นอกจากนี้ยังส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้น (รายงานผลการจับกุมคดีจราจรของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องประจำปี, 2567) ดังนั้น การศึกษาแนวทางการบังคับใช้กฎหมาย จึงมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งต่อการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

สำหรับด้านการบังคับใช้กฎหมาย จะเป็นการศึกษาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าพนักงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร รวมทั้งศึกษาถึงการปรับปรุง ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่จะต้องมีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพสังคมไทย ทั้งนี้เพื่อจะได้นำข้อมูลมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการจราจร แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงเข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและเป็นประโยชน์ต่อตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเอง

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย (Research Objectives)

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
2. เพื่อศึกษาถึงแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

นิยามศัพท์ (Definition)

1. ประชาชน หมายถึง ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ที่ขับขี่ยานพาหนะเข้ามาในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง หรือที่ติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งได้รับมอบหมายภารกิจความรับผิดชอบในการควบคุม อำนวยการจัดการจราจร และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ทำหน้าที่ควบคุมการจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง
3. การจราจร หมายถึง การเดินทางหรือการขนส่งของผู้คน เฉพาะการเดินทางโดยทางบก รวมทั้งผู้ขับขี่ งานด้านการพัฒนาทรัพยากรด้านการบริหารจราจร งานอำนวยความสะดวกด้านการจราจร งานบริการประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาจราจร และงานด้านการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรอีกด้วย

4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การควบคุมตรวจจับเมื่อกระทำผิดโดยการเขียนใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเมื่อประชาชนในกลุ่มตัวอย่างกระทำผิดกฎหมายจราจร รวมถึงการตั้งจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ และทำการจับกุมตัวผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าปริมาณที่กฎหมายกำหนดส่งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดี

5. กฎหมายจราจร หมายถึง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวง ข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

6. การพัฒนาความรู้ หมายถึง การฝึกอบรมให้ความรู้และทักษะในการปฏิบัติงานด้านงานจราจรให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งจัดขึ้นโดยหน่วยงานภายใต้สังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งหลักสูตรระยะสั้นและระยะยาว

การทบทวนวรรณกรรม (Literature Review)

1. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

1) กระบวนการจับกุมของเจ้าพนักงาน การดำเนินการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เริ่มต่อเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดหรือบุคคลในรถฝ่าฝืนหรือรณีสภาพไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สามารถสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถและดำเนินการได้ 2 แบบ คือ ว่ากล่าวตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปยังสถานีตำรวจ หรือที่ทำการของเจ้าพนักงานจราจร เพื่อชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ การดำเนินการดังกล่าวสามารถดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรได้ทุกความผิด โดยโทษนั้นต้องเป็นโทษปรับสถานเดียวหรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ ยกเว้นความผิดร้ายแรง เช่น ความผิดฐานขับซิ่งรถภายใต้การเสพของยาเสพติด การขับรถในขณะหย่อนความสามารถเมาสุรา การขับแข่งรถในทาง เป็นต้น ซึ่งกฎหมายห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับ ต้องนำตัวส่งพนักงานสอบสวนเพื่อสอบสวนส่งฟ้องศาลตามเขตอำนาจต่อไป

2) กระบวนการออกใบสั่ง เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานจราจร ไม่ว่าจะพบด้วยตนเองหรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ หรือโดยวิธีการอื่นใดว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถหรือการใช้ทางที่เป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนและมีโทษปรับ เจ้าพนักงานจราจรจะว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้นั้นชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

3) กระบวนการตรวจยึดใบขับขี่ ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ผู้ใดตามมาตรา 140 แล้ว หากเจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าผู้ขับขี่ผู้นั้นอยู่ในสภาพที่หากให้ขับรถต่อไปอาจเป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของตนเองหรือผู้อื่น ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ดังกล่าว หรือบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูล

อิเล็กทรอนิกส์ หรือระงับการใช้รถเป็นการชั่วคราวเพื่อมิให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถ และให้เจ้าพนักงานจราจรคืนใบอนุญาตขับขี่ หรือยกเลิกการบันทึกการยึดใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือยอมให้ผู้ขับขี่ขับรถได้เมื่อผู้ขับขี่นั้นอยู่ในสภาพที่สามารถขับรถต่อไปได้หรือเมื่อเจ้าพนักงานจราจรแน่ใจว่าผู้ขับขี่จะไม่ขับรถในขณะที่อยู่ในสภาพดังกล่าว

4) กระบวนการเปรียบเทียบปรับ เมื่อมีการกระทำผิดและเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดจะต้องมารายงานตัว เพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการสอบสวนเปรียบเทียบปรับ สำหรับอธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายนั้นมียอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้ที่กระทำผิดในคดีความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียว และผู้ต้องหายอมให้เปรียบเทียบ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 163 และพระราชบัญญัติ รถยนต์มาตรา 67 ทวิ) ในทางปฏิบัติ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้มอบอำนาจให้การเปรียบเทียบปรับบรรดาความผิดต่อพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ และพระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ที่มีโทษปรับสถานเดียวให้แก่พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับแทนได้

5) กระบวนการตัดแต้มใบขับขี่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เปิดเกณฑ์การ "ตัดแต้มใบขับขี่" เป็นระบบคะแนนความประพฤติในการขับขี่ เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร เป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งจะเริ่มบังคับใช้ในวันที่ 9 ม.ค. 2566 โดยกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่ทุกคนมีคะแนนความประพฤติ 12 คะแนน ไม่ว่าผู้ขับขี่นั้นจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ที่ชนิดก็ตาม หากทำผิดตามกฎหมายจราจรในข้อหาที่ระบุไว้จะถูกตัดคะแนนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนด โดยแบ่งเป็นการหักคะแนนแบบ "ตัดคะแนนทันทีที่กระทำผิด" และ "ตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง"

1.2 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ปัจจุบัน ได้มี พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ประกาศ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 สำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 นี้ เป็นกฎหมายกลางในการพิจารณาและกำหนดมาตรการสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรง โดยเรียกมาตรการใหม่นี้ว่า "การปรับเป็นพินัย" ซึ่งกำหนดให้ผู้กระทำความผิดต้องชำระเงินค่าปรับตามที่กำหนด โดยการปรับนี้มีใช้เป็นโทษปรับทางอาญา รวมทั้งไม่มีการจำคุกหรือกักขังแทนการปรับ ตลอดจนไม่มีการบันทึกลงในประวัติอาชญากรรม ทั้งนี้ยังกำหนดให้การนำการปรับเป็นพินัยมาใช้บังคับกับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก เพื่อให้ระบบการ ลงโทษปรับในกฎหมายมีมาตรฐานเดียวกัน

หลักเกณฑ์การพิจารณากำหนดค่าปรับให้เหมาะสมกับสภาพความผิดและกำหนดค่าปรับให้เหมาะสมกับผลกระทบจากการกระทำความผิด โดยให้พิจารณาจากระดับความรุนแรงของผลกระทบต่อชุมชนหรือสังคม ผลประโยชน์ที่ผู้กระทำความผิด หรือบุคคลอื่นได้รับจากการกระทำความผิดทางพินัย ตลอดจนสถานะทางเศรษฐกิจของผู้กระทำความผิด โดยในกรณีผู้กระทำความผิดไม่สามารถหาเงินมาชำระค่าปรับในคราวเดียวสามารถขอผ่อนชำระเป็นรายงวดได้หรือในกรณีที่ผู้กระทำความผิดไม่มีเงินชำระค่าปรับไม่ว่าผู้ขับขี่นั้นจะร้องขอหรือศาลเห็นเอง ได้กำหนดให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์แทนค่าปรับได้ถ้าผู้ขับขี่นั้นยินยอม โดยจะไม่มีการกักขังแทนค่าปรับ และในกรณีที่บุคคลใดได้

กระทำความผิดเพราะเหตุแห่งความยากจนขั้นแค้นหรือเพราะความจำเป็นอย่างแสนสาหัสในการดำรงชีวิต ศาลจะกำหนดค่าปรับเป็นพินัยต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้เพียงใด หรือจะว่ากล่าวตักเตือนโดยไม่ปรับเป็นพินัยเลยก็ได้อันเป็นกลไกทางกฎหมายเพื่อสร้างความเป็นธรรมและขจัดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

เนื่องจากการกระทำความผิดที่กำหนดให้ต้องชำระค่าปรับเพียงอย่างเดียว การกำหนดค่าปรับให้สูงสำหรับผู้ที่มีฐานะดี สามารถป้องปรามการกระทำความผิดได้ ในทางกลับกัน มีกลไกในการลดผลกระทบจากการกระทำความผิดสำหรับผู้ที่มีฐานะยากจนเพื่อให้ไม่ต้องเผชิญกับการถูกกักขังแทนค่าปรับ ในกรณีที่การกระทำความผิดเกิดจากความยากจนขั้นแค้นหรือเพราะความจำเป็นอย่างแสนสาหัสในการดำรงชีวิต ซึ่งกลไกนี้ในกฎหมายว่าด้วยความผิดต่อกฎระเบียบของประเทศเยอรมนีให้เป็นอำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ แต่ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เป็นอำนาจของศาลเพื่อป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน เนื่องจากในการรับฟังความคิดเห็นมีผู้ห่วงกังวลในเรื่องการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่

1.3 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

การทำงานให้หน่วยงานต่าง ๆ ไม่ว่าจะองค์กรภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชน ต่างก็ตระหนักถึงการปรับเปลี่ยนกระบวนการหรือวิธีการทำงานเพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล กลยุทธ์ในการสร้างความสำเร็จในการทำงาน หรือเทคนิคการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน ตลอดจนการทำงานอย่างไรให้มีความสุข นั้นแสดงว่าองค์กรทั้งหลายต่างก็มีความเห็นตรงกันว่าองค์กรจะมีความเจริญก้าวหน้าหรือพัฒนาไปสู่ความเป็นเลิศได้นั้น สิ่งสำคัญประการหนึ่งอยู่ที่ ผู้ปฏิบัติงานมีคุณภาพ และสามารถทำงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ดังนั้นผู้ที่มีประสิทธิภาพในการทำงานจึงเป็นผู้ที่ฉลาดในการเรียนรู้ รู้ว่าการทำงานอย่างไรจึงจะบรรลุผลสำเร็จในเวลาอันรวดเร็วและมีความผิดพลาดน้อย นั่นก็คือการลงทุนน้อย แต่ได้ผลตอบแทนมากกว่าในเชิงเศรษฐศาสตร์อาจเน้นความคุ้มค่าหรือความคุ้มค่าในการปฏิบัติงานด้วย

1) การพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน คือ การปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม ความสามารถ และทักษะในการทำงานของตนเองหรือผู้อื่นให้ดีขึ้นเจริญขึ้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร ซึ่งจะทำให้ตนเองผู้อื่นและองค์กรเกิดความสุขในที่สุด โดยการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาองค์กรหรือการพัฒนาสังคม ประโยชน์ของการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน มีดังนี้

(1) ช่วยทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนกระบวนการหรือวิธีการทำงานใหม่ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

(2) ช่วยเพิ่มกลยุทธ์ในการสร้างความสำเร็จในการทำงานและช่วยลดความซ้ำซ้อนของงาน

(3) ช่วยทำให้การทำงานบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ด้วยวิธีการที่รวดเร็ว

(4) ช่วยทำให้องค์กรมีความเจริญก้าวหน้า หรือพัฒนาสู่ความเป็นเลิศ

(5) ทำให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพ ลดความสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ประหยัดเวลาทรัพยากร และกำลังคน

(6) องค์กรมีความสามารถในการกำหนดกลยุทธ์ เทคนิค วิธีการ ด้วยวิธีการทำงานที่เหมาะสม ลดปัญหาอุปสรรคและมีความสุขในการทำงาน

(7) ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาตนเอง เมื่อพัฒนาตนเองแล้วจะสามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการพัฒนานั้นไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่องานและองค์กรต่อไป

2) ประสิทธิภาพ เป็นเรื่องของการใช้ปัจจัยและกระบวนการในการดำเนินงาน โดยประสิทธิภาพอาจไม่แสดงเป็นค่าประสิทธิภาพเชิงตัวเลข แต่แสดงด้วยการบันทึกถึงลักษณะการใช้เงิน วัสดุ คน และเวลา ในการปฏิบัติงานอย่างคุ้มค่า ประหยัด ไม่มีการสูญเปล่าเกินความจำเป็น รวมถึงมีการใช้กลยุทธ์ หรือเทคนิควิธีการปฏิบัติที่เหมาะสม สามารถนำไปสู่การบังเกิดผลได้เร็วและมีคุณภาพ ประเภทของประสิทธิภาพ มี 2 ระดับคือ

(1) ประสิทธิภาพของบุคคล หมายถึง การทำงานเสร็จโดยสูญเสียเวลาและพลังงานน้อยที่สุด ค่านิยมการทำงานที่ยึดกับสังคม เป็นการทำงานได้เร็วและได้งานดี บุคคลที่มีประสิทธิภาพในการทำงาน คือบุคคลที่ตั้งใจปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถ ใช้กลวิธีหรือเทคนิคการทำงานที่จะสร้างผลงานได้มาก เป็นผลงานที่มีคุณภาพ เป็นที่น่าพอใจ โดยสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย พลังงานและเวลาน้อย เป็นบุคคลที่มีความสุขและพอใจในการทำงาน เป็นบุคคลที่มีความพอใจจะเพิ่มพูนคุณภาพและปริมาณของผลงาน คิดค้น ดัดแปลง วิธีการทำงานให้ได้ผลดียิ่งขึ้นอยู่เสมอ

(2) ประสิทธิภาพขององค์กร คือการที่องค์กรสามารถดำเนินงานต่าง ๆ ตามภารกิจหน้าที่ขององค์กร โดยใช้ทรัพยากร ปัจจัยต่าง ๆ รวมถึงกำลังคนอย่างคุ้มค่า มีการสูญเปล่าน้อยที่สุด มีลักษณะการดำเนินงานไปสู่ผลตามวัตถุประสงค์ โดยประหยัดทั้งเวลา ทรัพยากร และกำลังคน องค์กรมีความสามารถในการใช้ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เทคนิควิธีการ และเทคโนโลยี ทำให้เกิดวิธีการทำงานที่เหมาะสม มีความราบรื่นในการดำเนินงาน มีปัญหาอุปสรรค และความขัดแย้งน้อยที่สุด บุคลากรมีขวัญกำลังใจดี และมีความสุขในการทำงาน

3) การพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เป็นการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมความสามารถ และทักษะในการทำงานของตนเองหรือผู้อื่นให้ดีขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร ซึ่งองค์ประกอบการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาองค์กร โดยผู้วิจัยยกตัวอย่างแนวคิดของนักวิชาการมีดังนี้

(1) ปีเตอร์สัน (Peterson) และ โพลแมน (Plowman) ได้กล่าวว่า องค์ประกอบของประสิทธิภาพการทำงาน ไว้ดังนี้คือ 1) คุณภาพของงาน (Quality) จะต้องมีความสูงคือ ผู้ผลิตและผู้ใช้ได้ประโยชน์คุ้มค่าและมีความพึงพอใจ 2) ปริมาณ (Quantity) งานที่เกิดขึ้นต้องเป็นไปตามความคาดหวังของหน่วยงาน 3) เวลา (Time) คือเวลาที่ใช้ในการดำเนินงานต้องอยู่ในลักษณะที่ถูกต้อง เหมาะสมกับหลักการและทันสมัย 4) ค่าใช้จ่าย (Cost) เป็นในการดำเนินการทั้งหมดจะต้องเหมาะสมกับงานและวิธีการ คือจะต้องลงทุนน้อยและได้ผลกำไรมากที่สุด

(2) จิตติมา อัครดิพงษ์ (2556) ได้กล่าวว่า ประสิทธิภาพในการทำงานในองค์กรเป็นหัวใจสำคัญในการนำองค์กรไปสู่การบรรลุผลความสำเร็จของการดำเนินงาน องค์กรจะมีผลผลิต

เป็นที่น่าพอใจทั้งในด้านการผลิต การบริการ มีความเจริญก้าวหน้า และสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้าและบุคลากรองค์กร ซึ่งองค์ประกอบการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานที่สำคัญ มีดังนี้ 1) สิ่งแวดล้อมนอกองค์กร ได้แก่ ตลาดความต้องการของลูกค้า สภาพเศรษฐกิจของสังคมและประเทศ เช่น ภาวะเงินเฟ้อ สภาพคล่องทางการเงินการธนาคาร กำลังการซื้อของลูกค้า ความเปลี่ยนแปลงของสังคม 2) สิ่งแวดล้อมในองค์กร ได้แก่ นโยบาย วิสัยทัศน์ และปรัชญาขององค์กรที่กำหนดทิศทางการดำเนินงาน วัฒนธรรมองค์กร และการจัดบรรยากาศการทำงานที่ส่งเสริมการทำงานของบุคลากร 3) ปัจจัยขององค์กร ได้แก่ สภาพความพร้อมขององค์กรในด้านที่ดิน อาคารสถานที่ อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ เงินทุน เทคโนโลยี และศักยภาพของบุคคล 4) ด้านบุคลากรหรือบุคคล ถือเป็นหัวใจของการพัฒนาประสิทธิภาพขององค์กร บุคคลต้องมีประสิทธิภาพในการทำงานดังนั้นองค์ประกอบด้านตัวบุคคลที่นำไปสู่การพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน ได้แก่ ปรัชญาและอุดมการณ์ บุคลิกภาพ ความต้องการ ค่านิยม เป้าประสงค์ของชีวิตและการทำงาน การสำรวจตนเอง ความสามารถในการพิชิตอุปสรรคในการทำงาน และการสร้างความเชื่อมั่นในตนเอง เป็นต้น

4) กระบวนการขององค์กร เป็นองค์ประกอบสำคัญลำดับสองต่อจากองค์ประกอบด้านบุคคล กระบวนการที่สำคัญขององค์กร คือ การดำเนินงานทั้งหมดที่จะทำให้เกิดการผลิต และการบริการที่น่าพอใจ ขอบข่ายของกระบวนการขององค์กรที่เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพขององค์กร ได้แก่ การจัดโครงสร้างงานขององค์กร การวางแผน การจัดองค์กรในด้านบุคลากร การสร้างแรงจูงใจในการทำงาน การควบคุมคุณภาพการทำงาน และการพัฒนาองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ Certo, Samuel C. (2000) ได้กล่าวว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพขององค์กร ประกอบด้วย 3 ปัจจัยคือ

(1) ปัจจัยด้านโครงสร้างองค์กร องค์กรจะมีประสิทธิภาพเพียงใดขึ้นอยู่กับลักษณะโครงสร้างที่เหมาะสม โดยจะเกี่ยวข้องกับปัจจัยย่อยที่สำคัญ ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านนโยบายที่ครอบคลุมถึงการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดพันธกิจที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ การกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กรทั้งระยะสั้นและระยะยาว การกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน และการดำเนินงาน เป็นต้น

(2) ปัจจัยด้านการบริหารและการจัดการที่ครอบคลุมถึงการจัดโครงสร้างเกี่ยวกับงานใหม่ ความซับซ้อนความเป็นทางการ การรวมศูนย์หรือกระจายอำนาจ การจัดสายงาน การบังคับบัญชา การจัดกลุ่มงาน การจัดความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มงาน การวางแผน การสั่งการ การควบคุมการทำงาน การจัดสรรทรัพยากร การติดตามกำกับดูแล และการประเมินผลการทำงาน

(2) ปัจจัยด้านบุคคล เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดเพราะบุคคลคือหมู่คณะที่รวมตัวกันเป็นองค์กร มีวัตถุประสงค์ร่วมกัน มีบทบาทในการทำงาน หรือดำเนินงานต่าง ๆ สัมพันธ์กัน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ดังนั้นบุคคลที่มีตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ตามโครงสร้างงานในองค์กร ครอบคลุมบุคคลระดับสูง กลาง และล่าง รวมถึงบุคคลในระดับการทำงานทั้งหมด ซึ่งประสิทธิภาพขององค์กรจะขึ้นอยู่กับคุณลักษณะและคุณสมบัติที่พึงปรารถนาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ จำนวนบุคลากรในแต่ละกลุ่มงาน ความรู้ความสามารถพื้นฐาน ความรู้ความสามารถที่เกี่ยวกับงานในหน้าที่ ความเป็นผู้นำ ทักษะการสื่อสาร ทักษะด้านเทคโนโลยี ทักษะด้านการบริหารจัดการ เจตคติ ค่านิยมที่พึงปรารถนา ความสามารถในการพัฒนาคน พัฒนางาน และการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับนโยบาย และแผนการดำเนินงานขององค์กร

(3) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการออกแบบผลิตภัณฑ์ การออกแบบการบริหาร การใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์ที่ทันสมัยในกระบวนการผลิต การควบคุมและการตรวจสอบคุณภาพ การจัดทำระบบข้อมูลการเชื่อมโยงการตลาด การบริการ เพื่อการจำหน่ายผลิตภัณฑ์สู่สังคม

สมยศ นาวิการ (2547) ได้กล่าวว่า แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการทำงานในองค์กร มี 7 ปัจจัยคือ 1) ปัจจัยด้านกลยุทธ์ (Strategy) เป็นการกำหนดภารกิจ การพัฒนาจุดอ่อน จุดแข็ง การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคภายใน และภายนอกองค์กร 2) ปัจจัยด้านโครงสร้าง (Structure) เป็นการจัดโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยให้งานสะดวกขึ้น 3) ปัจจัยด้านระบบ (System) เป็นระบบขององค์กรที่ทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย 4) ปัจจัยด้านรูปแบบ (Styles) เป็นรูปแบบเกี่ยวกับการบริหารจัดการของผู้บริหาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร 5) ปัจจัยด้านบุคลากร (Staff) เป็นผู้ปฏิบัติงานในองค์กร 6) ปัจจัยด้านความสามารถ (Skill) คือความรู้ความสามารถ ทักษะของบุคลากรที่เหมาะสมในการปฏิบัติงาน 7) ปัจจัยด้านค่านิยม (Shared Value) เป็นค่านิยมร่วมเกี่ยวกับบุคลากรในองค์กร

ดังนั้นสรุปว่าจากที่กล่าวมานั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการปฏิบัติเพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานของบุคคล โดยผู้วิจัยได้นำเสนอเป็นเพียงตัวอย่างให้ผู้อ่านได้นำไปปฏิบัติเพื่อการพัฒนาตนเอง นอกจากแนวทางปฏิบัติดังกล่าวยังมีแนวทางปฏิบัติอื่น ๆ ที่สามารถประยุกต์ได้อีกหลายวิธี แต่สิ่งสำคัญที่สุดการพัฒนาตนเอง คือการมีจิตใจที่มุ่งมั่นในการที่จะเปลี่ยนแปลงตนเองไปในทิศทางที่ดีขึ้น (ปัทมาพร ท่อชู, 2567: ออนไลน์)

1.4 แนวคิดเกี่ยวกับการจรรยาบรรณ

แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติว่า การจรรยาบรรณ หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่หรือไล่ต้อนสัตว์ ซึ่งเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พ.ศ. 2522 จะทำให้ทราบว่าเป็นกฎหมายที่ไม่ได้บัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลทางศีลธรรม แต่เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบกไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True crime) แต่มีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา ซึ่งก็ด้วยเหตุผลที่บัญญัติขึ้นมาทำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรนั่นเอง ความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณทางบก พ.ศ. 2522 จึงมิใช่ความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะที่เป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม ถ้าฝ่าฝืนจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดดังกล่าวว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regular of lender)

ตารางที่ 2 แสดงการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ

ประเด็น	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา
ข้อกฎหมาย	ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ,ไม่สวมหมวกนิรภัย,ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยขับรถเร็วเกินกำหนด, ขับรถบนทางเท้า, ไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย,ไม่หลบรถฉุกเฉิน,ขับรถโดยประมาท นำพาหุศาส,ขับรถไม่ติดป้ายทะเบียนหรือเปลี่ยนแปลง ปิดบัง,ไม่ติดป้ายภาษี,ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร,ขับรถย้อนศร,ขับรถระหว่างโดนพักใช้ หรือเพิกถอนใบขับขี่,ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถขับรถจนแล้วหนี่,เมาแล้วขับ,แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต	จำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 0.08% ห้ามใช้อุปกรณ์เคลื่อนที่ขณะขับรถ ชิดจำกัดความเร็วทั่วไป 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่ที่ขับเร็วเกินกำหนดจะถูกปรับและให้คะแนนเสีย ผู้ขับขี่ยานพาหนะและผู้โดยสารต้องสวมเข็มขัดนิรภัย เว้นแต่จะได้รับการยกเว้นทางการแพทย์ ผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 1 ปี ต้องนั่งเบาะนิรภัยสำหรับเด็กหรือเข็มขัดนิรภัยแบบปรับได้	ขับพวงมาลัยซ้ายหน่วยวัดความเร็วใช้หน่วยเป็น ไมล์ต่อชั่วโมง ป้ายจำกัดความเร็วมี 2 แบบหลักคือแบบที่เขียนว่า Speed Enforced by Radar และ Speed Enforced by Aircraft ซึ่งแบบแรก จะเป็นกล้องจับความเร็วที่อยู่บนรถตำรวจ ซึ่งจะซูมจอดอยู่ตาม ทางเข้าออกไฮเวย์ (Highway Ramp) คล้ายๆ ป้ายข้างรถ หรือไม่ก็อยู่ในกล่องติดตั้งอยู่ข้างถนน ทุกสี่แยก หรือ สามแยก สามารถกลับรถได้
บทลงโทษ	ขับรถเร็วเกินกำหนด ปรับไม่เกิน 4,000 บาท ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ปรับไม่เกิน 4,000 บาท ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย ปรับไม่เกิน 4,000 บาท ขับรถย้อนศร ปรับไม่เกิน 2,000 บาท จอดรถในที่ห้ามจอด ปรับไม่เกิน 2,000 บาท ไม่สวมหมวกนิรภัย ปรับไม่เกิน 2,000 บาท	ปรับ 100 ดอลลาร์สิงคโปร์ ขึ้นไปตามประเภทยานยนต์หรือนำขึ้นฟ้องศาลให้ลงโทษหรือจำคุกสูงสุด 6 เดือน หรือทั้งจำและปรับ อีกทั้งตัดคะแนนการขับรถ ในแต่ละครั้งที่ทำผิดจะถูกตัดคะแนน 12 คะแนน/ครั้ง ผู้ขับขี่ยานยนต์ในสิงคโปร์ ได้รับ Merit Permit จำนวน 24 คะแนน/ปี หากภายใน 1 ปี ถูกตัดคะแนนหมด ก็จะถูกยกเลิกใบอนุญาตการขับรถยนต์	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต หรือใบอนุญาตถูกเพิกถอน มีโทษปรับสูงสุดถึง 25000 ดอลลาร์สหรัฐ และมีโทษจำคุก 5 ปี กรณีที่ไม่ใช่ความผิดซ้ำ โดยจะมีการบันทึกประวัติการละเมิดกฎจราจรตลอดชีวิต การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ระดับโทษรุนแรงแล้วแต่รัฐ มีการชดใช้ค่าเสียหายตามจริง การบำเพ็ญประโยชน์ในกรณีทำผิดครั้งแรก
เทคโนโลยี	ประเภทของระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ เป็นการพัฒนาระบบขนส่งและการจราจรทางบกด้วยการเลือกสรร พัฒนา และการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีต่าง ๆ โดยเฉพาะ	Electronic Road Pricing (ERP) การเก็บเงินค่าผ่านทางใช้วิธีตั้งเป็น 'ซุ้ม' (Gantry System) อยู่ด้าน บนของถนนตามจุดต่างๆ โดยที่ในรถจะต้องมีสิ่งที่เรียกว่า In-	ระบบไฟจราจรอัจฉริยะ คือแต่ละจุดสัญญาณไฟจราจรจะสามารถตัดสินใจที่จะเปลี่ยนไฟด้วยตัวเอง มีการติดตั้งคอมพิวเตอร์กับกล้องตรวจจับคุณภาพการจราจรแบบ real-

ประเด็น	ไทย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา
	ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีทางคอมพิวเตอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ	Vehicle Unit (IU) ติดอยู่ตรงกระจกหน้าที่มีมุมล่างด้านขวา เป็นเซนเซอร์คอยเก็บเงิน เวลารถแล่นไปที่ใด ก็จะถูกเก็บเงินไปเรื่อยๆ (Road Pricing) ตามแต่ว่าจะแวะเข้าไปบริเวณไหน	time ที่ทุกแยกการจราจร โดยกล้องเหล่านี้จะคอย และจะทำการวางแผนว่าจะให้สัญญาณไฟเป็นแบบไหน ถึงจะมีประสิทธิภาพที่สุด
การให้ความรู้ภาคประชาชน	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ในระดับส่วนกลางและระดับพื้นที่ศวปถ. มีส่วนในการผลักดันองค์ความรู้สู่หน่วยงานระดับส่วนกลาง เพื่อกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ นโยบายสาธารณะ	จัดตั้งหน่วยงาน Singapore Road Safety Council (SRSC) องค์กรที่เข้ามาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิต บาดเจ็บ จากการใช้ถนน นอกจากนี้ยังมีแอปพลิเคชัน MyTransport.SG ของรัฐบาลที่คอยให้บริการแผนที่แบบโต้ตอบกล้องจราจร และข้อมูลเรียลไทม์สำหรับการชนส่งมวลชนแก่ประชาชนอีกด้วย	Department of Transportation เป็นหน่วยงานในการเก็บและรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบก ทำหน้าที่เก็บและรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกที่แบ่งตามบทบาทหน้าที่ในการรวบรวมข้อมูล และจัดเผยแพร่ออกสู่สาธารณะทั้งในรูปแบบของการเผยแพร่ใน โสมเพจภายในหน่วยงานและการจัดทำเป็นรายงานประจำปีออกมาเป็นรูปเล่ม

ที่มา: นริศรา ศรีวิชัย, 2566; ADPTnews, 2565; พัชรี บอนคำ, 2564: ออนไลน์

2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กฤษณพงศ์ พุตระกูล และคณะ (2560) ได้ศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก สรุปผลการวิจัยว่า แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพอันส่งผลต่อการลดลงของสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ผลปรากฏดังนี้ 1) กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายจราจรปัจจุบันมีอัตราโทษที่น้อยเกินไป โดยเฉพาะโทษปรับ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ 2) ควรมีกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซึ่งถือว่าเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดลงของสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนน ทั้งนี้โดยการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ของกรมการขนส่งทางบกกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีผลต่อการตอบอนุญาตขับขี่ ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำผิดกฎจราจรเกิดความเกรงกลัวและเคารพกฎจราจรมากยิ่งขึ้น 3) ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมาย ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต้องมีความชัดเจน มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ควร

กำหนดขอบเขตของการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน 4) การใช้เทคโนโลยี เช่น กล้อง CCTV เพื่อลดการเผชิญหน้าระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้กระทำความผิด และเพื่อให้มีหลักฐานการกระทำความผิดที่ชัดเจน 5) การสร้างจิตสำนึก การรับรู้ และการสร้างวินัยจราจร โดยการปรับเปลี่ยนทัศนคติรวมทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ปาริณา นกจันทร์ (2565) ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติในการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พบว่า ปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติคือ 1) ด้านสภาพแวดล้อมสถานที่ปฏิบัติงาน 2) ด้านแผนการดำเนินงาน 3) ด้านบริหารจัดการงานคดี 4) ด้านการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดและการบริการสังคม 5) ด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนางานควบคุมและสอดส่อง กรมคุมประพฤติควรแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งควรพัฒนากระบวนการจำแนกและมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิด และพัฒนาระบบงานด้านเทคโนโลยี

จตุรงค์ ผัดวงศ์ (2562) ได้ศึกษาถึงสภาพ ปัญหา และแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีศึกษา พื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท ศึกษาเกี่ยวกับความพร้อมของทรัพยากรด้านการบริหารจัดการ 4M ได้แก่ บุคลากร งบประมาณ อุปกรณ์ การบริหารจัดการ และ ศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ด้านความรวดเร็ว ความแน่นอน ความเป็นธรรม และความเหมาะสมของบทลงโทษ ผลการศึกษาพบว่า ด้านการบริหารทรัพยากร 4 M 1) ด้านบุคลากร (Man) จำนวนเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติภารกิจไม่เพียงพอและภาระงานมีจำนวนมาก 2) ด้านแผนงาน (Method) ไม่มีความสอดคล้องและตรงกับความต้องการของผู้ปฏิบัติงาน 3) ด้านวัสดุ อุปกรณ์ (Material) อุปกรณ์และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงานมีน้อย 4) ด้านการบริหารจัดการ (Management) พื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพญาไทเป็นพื้นที่ที่มีความแออัด มีสถานที่สำคัญ ๆ จำนวนมากและมีการสนับสนุนกำลังจากหน่วยงานอื่นน้อย สำหรับด้านประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรของกลุ่มงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลพญาไท พบว่า มีความพร้อมในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ในด้านความแน่นอนในการบังคับใช้กฎหมาย ความเป็นธรรม แต่ยังมีอุปสรรคในด้านความรวดเร็วในการบังคับใช้กฎหมายและความเหมาะสมของบทลงโทษที่ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัวและกระทำความผิดกฎจราจรเป็นประจำ ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย กลุ่มงานจราจรสถานีตำรวจนครบาลพญาไทจึงควรพิจารณาจัดทำแผนบริหารจัดการ 4 M ได้แก่ คนหรือบุคคล (Man) เงินหรืองบประมาณ (Money) วัสดุสิ่งของหรือวัสดุอุปกรณ์ (Material) และการบริหารจัดการ (Management) ให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยในการปฏิบัติภารกิจเพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบมากยิ่งขึ้น

อดิศักดิ์ แก้ววงษา และสัญญาพงษ์ ลิ้มประเสริฐ (2558) ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 พบว่า ด้านกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7 พ.ศ.

2550) ยังมีช่องว่างให้ผู้ขับรถยนต์สาธารณะสามารถฝ่าฝืนหลักเลี้ยวซ้ายเบี่ยงไม่ยอมเป่าลมหายใจ ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์หรือการประวิงเวลา เพื่อให้ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจางลง และการฝ่าฝืนไม่ยอมเป่า มีโทษปรับสถานเบา แต่หาก ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์สูงเกินกว่ากฎหมายกำหนดจะมีโทษที่สูงกว่า เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ไม่ยอมเป่าลมหายใจเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์โดยยอมเสียค่าปรับในสถานเบาแต่ถ้าไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เมื่อตรวจวัดแล้วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นการกระทำผิดครั้งแรกและไม่รุนแรงผู้พิพากษาส่วนใหญ่จะพิจารณาลงโทษสถานเบา ซึ่งอาจทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวไม่เช็ดหาลาบ เนื่องจากไม่ต้องถูกจำคุกจริงและเสียค่าปรับเพียงเล็กน้อยอาจก่อให้เกิดการกระทำผิดซ้ำอีก

ด้านบุคลากร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีหน้าที่โดยตรงในการกวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ มีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ด้านอุปกรณ์และเทคโนโลยีในการปฏิบัติงาน เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์มีไม่เพียงพอ ส่วนใหญ่เป็นเครื่องที่เก่าเสียหายชำรุดแม้จะมีการตรวจสอบสภาพของเครื่องทุก 6 เดือน ซึ่งเป็นข้ออ้างในการหลีกเลี่ยงการตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่มีการนำเอาระบบบันทึกคะแนน การตัดแต้ม ยึดใบขับขี่ มาบังคับใช้อย่างจริงจัง และระบบตรวจสอบผู้กระทำความผิดซ้ำ ยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลของผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบสามารถตรวจสอบได้อย่างสะดวกและรวดเร็วด้านนโยบายของรัฐและงบประมาณ มาตรการโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ มีมากแต่การนำนโยบายไปปฏิบัติยังไม่จริงจังและต่อเนื่อง งบประมาณไม่เพียงพอต่อการดำเนินงาน ด้านสังคม ประเพณี และวัฒนธรรม ประชาชนมองว่าการดื่มแอลกอฮอล์หรือสุราเป็นเรื่องปกติธรรมดาสังคมยอมรับได้และสังคมไทยยังเป็นระบบอุปถัมภ์ มีการใช้สิทธิเหนือกฎหมายหรืออาศัยช่องว่างของกฎหมายและความสัมพันธ์พิเศษ

สุวิทย์ ภูหนองโอ (2558) ได้ศึกษาทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อการ ตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัด ทางจราจรของเจ้าพนักงานในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เห็นว่า ตนเองได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างชัดเจนและเหมาะสมแล้ว แต่ในบางกรณีอาจมีความไม่เสมอภาคบ้าง เพราะต้องทำงานภายใต้ระบบอุปถัมภ์ และขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ส่วนประชาชนกลับมองว่า การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นการแสวงหาผลประโยชน์และทำความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงได้รวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มโซเชียลเน็ตเวิร์ค เพื่อแจ้งสถานที่จุดตรวจและโจมตีการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อีกทั้งยังมองว่าการขาดการสื่อสารที่ดี ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับประชาชนเป็นอุปสรรคสำคัญในการสร้างความร่วมมือในการทำงาน ระหว่างตำรวจกับประชาชน

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

1. รูปแบบการวิจัย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้วิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นข้อคิดเห็นและทัศนคติที่รอบด้าน ผู้วิจัยได้วางแผนการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงาน และผู้เกี่ยวข้องในระบบงานบังคับใช้กฎหมายจราจรรวมทั้งสิ้น 12 คน ดังนี้

- 1) ผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร จำนวน 1 คน
- 2) ผู้บริหารระดับสูงของตำรวจนครบาล 2 , สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง และสำนักงานเขตหลักสี่ จำนวน 4 คน
- 3) ผู้ปฏิบัติงาน ประกอบด้วย ระดับหัวหน้าชุดปฏิบัติการจราจร ดูแลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง จำนวน 1 คน ระดับปฏิบัติการ ตำแหน่งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง โดยมีประสบการณ์ การทำงาน ไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 2 คน
- 4) อาสาสมัครภาคประชาชน ซึ่งปฏิบัติการกิจกรรมบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่ ไม่ต่ำกว่า 3 ปี จำนวน 1 คน
- 5) ภาควิชาประชาชน ตัวแทนที่น่าเชื่อถือและสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง จำนวน 2 คน
- 6) นักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร จำนวน 1 คน

2. การเก็บข้อมูลและเครื่องมือในการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีการเก็บข้อมูลแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดยใช้เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสัมภาษณ์ 3 ชุด ได้แก่ ชุดที่ 1 สำหรับผู้กำหนดนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ผู้บริหารระดับสูง และนักวิชาการด้านการศึกษางานจราจร ชุดที่ 2 สำหรับผู้ปฏิบัติงาน ชุดที่ 3 สำหรับอาสาสมัครภาคประชาชน และภาคีประชาชน

2.1 ขั้นตอนในการดำเนินการ

- 1) ศึกษาทบทวนองค์ความรู้จากเอกสารการศึกษาวิจัย (Documentary research) เกี่ยวกับสภาพปัญหา อุปสรรค ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการบริหารจัดการการจราจรตั้งแต่อดีตที่ผ่านมาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน ทั้งในส่วนของบทความ งานวิจัยของหน่วยงานราชการ สถาบันศึกษา เอกสารที่มีการพิมพ์เผยแพร่หรือมีการบันทึกในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ของต่างประเทศ และวิทยานิพนธ์ที่มีเนื้อหาที่น่าสนใจ รวมทั้งศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากประเทศที่ประสบความสำเร็จ
- 2) จัดทำกรอบแนวคิดและการสรุปเนื้อหาในแต่ละประเด็น และสรุปข้อค้นพบสำคัญ
- 3) รวบรวมข้อมูลที่ได้มาประมวลผล วิเคราะห์ และสรุป เพื่อกำหนดแนวทางประเด็นคำถามเพื่อใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย
- 4) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-dept Interview) เพื่อเก็บข้อมูลที่เป็นข้อคิดเห็นและมุมมองจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ
- 5) เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสังเกตการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลนครบาลทุ่งสองห้อง
- 6) จัดทำรูปเล่มวิทยานิพนธ์ฉบับสมบูรณ์

3. การพิทักษ์สิทธิอาสามัครในการวิจัย/จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

งานวิจัยนี้ได้รับการรับรองโครงการวิจัยจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน มหาวิทยาลัยรังสิต: COA No.RSUERB2023-179 วันที่รับรอง 21 พฤศจิกายน พ.ศ.2566 โดยผู้วิจัยได้ปฏิบัติตามหลักจริยธรรมการวิจัยในคน คือ หลักความเคารพในบุคคล หลักผลประโยชน์ และความยุติธรรม

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นในการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 6 ประเด็นดังต่อไปนี้

- 1) ปัจจัยเกี่ยวกับตัวกฎหมายและบทลงโทษ
- 2) การบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 3) การบูรณาการการทำงานขององค์กรที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 4) พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน
- 5) นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 6) งบประมาณที่ใช้ในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ผลการวิจัย (Results)

ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดระเบียบเรียงหมวดหมู่และวิเคราะห์ผลการศึกษา ซึ่งสามารถสรุปประเด็นสำคัญ โดยแบ่งเป็นผลการศึกษาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

1.1 ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ กฎหมายจราจรในประเทศไทยมีจำนวนหลายฉบับ หลายหน่วยงาน การบังคับใช้ยังไม่เชื่อมโยงกัน นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง ระเบียบข้อบังคับ และคำสั่งต่าง ๆ ที่แยกไปจากนั้น คือ พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ยังไม่มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน ลงโทษผู้กระทำความผิดได้ยุ่งยากและมีขั้นตอนที่ใช้เวลามากขึ้น ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ซึ่งประเด็นที่ควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วน คือ การออกนโยบายการทำงานที่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมาย ก็จะส่งผลต่อการลดลงของสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้ โดยผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดเห็นว่าควรมีการปรับปรุง

การลงโทษอันจะมีผลเป็นการป้องกัน คือ การลงโทษเพื่อเตือนให้ผู้กระทำความผิดและผู้อื่นให้ตระหนักถึง ผลการฝ่าฝืนกฎหมาย การลงโทษผู้กระทำความผิดต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดที่เขาควรได้รับจากรัฐ เช่นเดียวกับบุคคลอื่น ดังนั้น ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับการเยียวยาเพื่อให้มีชีวิตอยู่กับคนส่วนใหญ่ในสังคมได้ และความชอบธรรมของระบบการลงโทษจึงไม่ใช่การลงโทษที่รุนแรงแต่เป็นวิธีการที่อยู่บนพื้นฐานของความมีมนุษยธรรม หากผู้กระทำความผิดถูกลงโทษจริงก็จะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่

1.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจร การบังคับใช้กฎหมายจราจรยังมีข้อจำกัดในหลาย ๆ ด้านที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานทางปกครองของแต่ละพื้นที่ การจัดการเป็นแบบแยกส่วนกันไม่เชื่อมโยง อันมีผลต่อดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ตัวบุคลากรเองขาดความเข้าใจ และความชัดเจนในการกำหนดภารกิจอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน

พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ลดอำนาจการจับกุมของตำรวจจราจร ทำให้เกิดการขาดช่วงในการปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายจราจรในช่วงที่นโยบายยังไม่ชัดเจน อัตรากำลังคนลดลง อุปกรณ์เครื่องมือไม่ได้รับการสนับสนุน การเปลี่ยนแปลงนโยบายจากส่วนกลางอันส่งผลกระทบต่อการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร หากการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เสมอภาค โปร่งใส เป็นธรรม ก็จะส่งผลให้เป็นการป้องปรามการกระทำความผิด ในแนวคิดอรรถประโยชน์นิยม (Utilitarianism) ที่ว่าการลงโทษต้องเกิดประโยชน์ด้วย ซึ่งประโยชน์ในที่นี้หมายถึงการยับยั้งการกระทำความผิดขึ้นอีกในสังคม โดยการลงโทษให้ผู้กระทำความผิดรู้สึกเข็ดหลาบ และเป็นเยี่ยงอย่างไม่ให้ผู้อื่นกระทำการอันเป็นความผิด

ทั้งนี้โดยการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ของกรมการขนส่งทางบก กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีผลต่อการตอบใบอนุญาตขับขี่ ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดจราจรเกิดความเกรงกลัวและเคารพกฎจราจรมากยิ่งขึ้น 3) ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมาย ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต้องมี ความชัดเจน มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ควรกำหนดขอบเขตของการใช้ ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน

1.3 การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ปัจจัยในเรื่องการบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญ แต่อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านจราจรมีความซ้ำซ้อนกัน พื้นที่ที่สามารถใช้กฎหมายจราจรโดยเจ้าหน้าที่จราจรทับซ้อนกันหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ หรือล่าช้า เกิดการเกี่ยงกันที่จะไม่ปฏิบัติหน้าที่

การที่มีหลายหน่วยงานดำเนินการในเรื่องเดียวกันอาจมีความขัดแย้งไปคนละทิศทาง เกิดความสับสนและขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ขาดความประสานงานระหว่างหน่วยงาน ความไม่เป็นเอกภาพของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง แต่มีการรับรู้ แต่ขาดงบประมาณ กำลังคน ทำให้การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องยังไม่ประสบผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร

1.4 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เพราะอาจมองว่าการกระทำของตนเป็นเรื่องเล็กน้อย สามารถอนุโลมได้ ไม่มีผลต่อผู้อื่น เช่น โทรศัพท์ขณะขับรถ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถย้อนศร เป็นต้น เนื่องจากโทษทางกฎหมายไม่รุนแรง และการเข้มงวดทางการใช้กฎหมายของตำรวจจราจรในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงตามพระราชบัญญัติว่า

ด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ.2565 ไม่ส่งผลกระทบต่อมากเหมือนก่อน พฤติกรรมการจงใจฝ่าฝืนกฎหมายมีการขยายตัวมากขึ้น

เมื่อเห็นว่าการกระทำความผิดสามารถทำได้ง่ายและไม่ถูกดำเนินคดี เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยในการสัญจรแบบวิถีชาวบ้านในระยะทางใกล้ ๆ เพราะมองว่าไม่จำเป็นใช้เวลาไม่นานมาก การวิ่งรถของรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยไม่คำนึงถึงเวลาอนุญาตการวิ่ง การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร การขับรถโดยประมาทต่าง ๆ ความเสี่ยงจากการตัดแปลงมาตรฐานของรถที่ใช้บนท้องถนน การใช้รถโดยผู้ปวยรุนแรง ผู้เยาว์ หรือไม่มีใบขับขี่ เมาแล้วขับ ผู้กระทำความผิดซ้ำซาก ซึ่งยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนกับบุคคลพวกนี้

ในการบัญญัติกฎหมาย ให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์ จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์หรือความสุข ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่าการทำผิดกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้แล้ว ปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัว ที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

1.5 นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้ถูกปรับให้มีความเข้มงวด จริงจัง และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันให้มากที่สุด โดยได้กำหนดตั้งเป้าหมายให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุให้น้อยลงกว่าปีที่ผ่านมา โดยใช้ตัวชี้วัดกฎหมาย นโยบาย คำสั่งต่าง ๆ กำหนดให้ผู้ปฏิบัติตามหน่วยต่าง ๆ ปฏิบัติตามที่ภาครัฐกำหนด แต่ยังคงขาดความชัดเจนจากภาครัฐ ในแนวทางปฏิบัติที่มีการเปลี่ยนแปลง ขาดการสร้างความรู้ให้กับทั้งตัวเจ้าหน้าที่เอง และประชาชนอย่างต่อเนื่อง ขาดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ขาดการติดตามผลการดำเนินงาน หรือบทลงโทษของหน่วยงานที่ละเลยการปฏิบัติหน้าที่

1.6 งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ผู้วิจัยได้รวบรวมปัญหาที่เกี่ยวข้องกับงบประมาณที่จะช่วยสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ดังนี้

1) วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ เช่น กล้องบันทึกภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ เสื้อสะท้อนแสง กรวยกั้นถนน ยานพาหนะ ค่าเชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษายานพาหนะสำหรับทำงาน ซึ่งยังต้องขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกเพิ่มเติมจากงบประมาณที่มีอยู่ หรือบางอย่างต้องใช้เงินส่วนตัวของเจ้าหน้าที่เอง

2) ขาดเทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันที่สามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้ขับขี่เพื่อนำมาขยายผลได้จากแอปพลิเคชันเดียว มีการดำเนินการในแอปพลิเคชันที่ซ้ำซ้อน หรือแอปพลิเคชันใช้งานไม่ได้ ไม่สมบูรณ์

3) การฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยตรง ยังขาดความรู้ความเข้าใจในงาน การวินิจฉัยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงาน

4) จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับพื้นที่ในความดูแล และคดีจราจรที่เพิ่มมากขึ้น มีผลต่อการปฏิบัติงาน สวัสดิการที่ยังไม่เพียงพอ ทำให้ขาดขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

2. แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

2.1 ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายจราจรในปัจจุบันมีอัตราโทษต่ำ และเอื้อประโยชน์ให้ผู้กระทำผิดมากขึ้น โดยเฉพาะโทษปรับ ซึ่งสามารถลดหย่อน หรือเพิกเฉยได้มากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ ยกตัวอย่างเช่น เมื่อมีการกระทำความผิดจราจร ผู้ที่จะออกใบสั่งได้จะมีแค่เจ้าพนักงานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งต้องเป็นระดับสารวัตรขึ้นไป ไม่สามารถยึดใบขับขี่หรือกักตัวได้ หากมิใช่เจ้าพนักงานที่ได้รับมอบหมาย ทำได้แค่กล่าวตักเตือนหรือบันทึกภาพเป็นหลักฐานเท่านั้น และถึงจะมีการออกใบสั่งให้ไปชำระค่าปรับ หากผู้กระทำผิดไม่สามารถชำระค่าปรับได้ ก็สามารถร้องขอเปลี่ยนเป็นการบำเพ็ญประโยชน์ทดแทนได้ หรือสามารถยืดระยะเวลาจนกระทั่งส่งฟ้องศาลได้ จึงเห็นควรให้มีการปรับอัตราโทษใหม่ และให้สิทธิในการบังคับใช้กฎหมายให้กับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน

2.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรมีกลไกในการตรวจสอบการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซาก ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือผู้เยาว์ ซึ่งถือว่าไม่ได้สำนึกในการกระทำความผิด และเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ควรมีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ทะเบียนราษฎร กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อตรวจสอบผู้ที่กระทำความผิด อันนำไปถึงการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ เพื่อจะทำให้กฎหมายยังคงความศักดิ์สิทธิ์ไว้ ระเบียบ กฎเกณฑ์ของกฎหมายที่เจ้าหน้าที่ใช้ในการปฏิบัติงานประจำวันในพื้นที่ต้องมีความชัดเจน ถูกต้อง คล่องตัวในการปฏิบัติงาน สนับสนุนการปฏิบัติงานให้ถูกต้องเหมือนกันเป็นมาตรฐาน ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

2.3 การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร การบังคับใช้กฎหมายควรจะต้องมีการบูรณาการการทำงานทั้งในระดับนโยบายและระดับพื้นที่โดยให้ทุกส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐ ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น ดำเนินการบนหลักความมีเอกภาพ จะต้องมีการประสานงานหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ให้การดำเนินการสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับการใช้กฎหมาย ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ให้ประชาชนเกิดความตระหนักเป็นวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การกวาดล้างวินัยจราจร การติดตั้งป้ายสัญลักษณ์เพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

2.4 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน การสร้างจิตสำนึกในการเสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน เพิ่มความรู้ด้านการวินัยคดีจราจรให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีกรรมรงค์และประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง ทันสมัย น่าสนใจ เพื่อให้ประชาชนสนใจและใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

2.5 นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร การที่มีการปรับปรุงกฎหมายจราจร เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกฎหมายจราจรอันส่งผลให้ประชาชนเกรงกลัวไม่กล้าละเมิดกฎหมาย ลดการกระทำผิดซ้ำ แต่ทางภาครัฐควรมีการส่งเสริมการให้ความรู้ความเข้าใจในวินัยจราจรให้กับประชาชนอย่างทั่วถึงมากกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้การใช้รถใช้ถนนร่วมกันในสังคมสามารถเป็นไปด้วยดี โดยไม่ต้องใช้กฎหมายที่รุนแรงมากขึ้น แต่การกระทำผิดก็มากขึ้นเช่นเดียวกันดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

2.6 งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร การใช้เทคโนโลยี เช่น กล้อง Body camera เพื่อบันทึกหลักฐานในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้กระทำความผิด การนำเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาใช้ในการปฏิบัติงานจะช่วยลดข้อผิดพลาดในการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ และการใช้ระบบอุปถัมภ์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิด ดังที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวไว้

อภิปรายผลการวิจัย (Discussion)

1. ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

1.1 ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ กฎหมายจราจรในประเทศไทยมีจำนวนหลายฉบับ หลายหน่วยงาน การบังคับใช้ยังไม่เชื่อมโยงกัน เช่น พระราชบัญญัติจราจร พระราชบัญญัติขนส่ง พระราชบัญญัติรถยนต์ นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง ระเบียบข้อบังคับ และคำสั่งต่าง ๆ ที่แยกไปกว่านั้น คือพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ยังไม่มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจน ลงโทษผู้กระทำความผิดได้ยุ่งยากและมีขั้นตอนที่ใช้เวลามากขึ้น ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ซึ่งประเด็นที่ควรจะมีการปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วนคือ การออกนโยบายการทำงานที่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายก็จะช่วยส่งผลต่อการลดลงของสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้

ตามแนวคิดเรื่องการลงโทษทฤษฎีอรรถประโยชน์ การลงโทษที่ดีตามแนวคิดนี้ต้องประกอบด้วยหลักการลงโทษผู้กระทำความผิด มิได้มุ่งถึงการลงโทษสิ่งผิดที่ผู้กระทำความผิดนั้นกระทำมาแล้วในอดีต แต่เป็นการลงโทษเพื่อป้องกันการที่ผู้กระทำความผิดหรือบุคคลอื่นในสังคมจะกระทำความผิดขึ้นมาใหม่ การลงโทษการกระทำที่เป็นความผิดจะมีความชอบธรรม ถ้าได้กระทำเพื่อเป็นการป้องกันการกระทำผิดที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การลงโทษอันจะมีผลเป็นการป้องกัน คือ การลงโทษเพื่อเตือนให้ผู้กระทำความผิดและผู้อื่นให้ตระหนักถึงผลการฝ่าฝืนกฎหมาย การลงโทษผู้กระทำความผิดต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดที่เขาควรได้รับจากรัฐ เช่นเดียวกับบุคคลอื่น ๆ ดังนั้น ผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับการเยียวยาเพื่อให้เขามีชีวิตอยู่กับคนส่วนใหญ่ในสังคมได้ และ

ความชอบธรรมของระบบการลงโทษจึงไม่ใช่การลงโทษที่รุนแรง แต่เป็นวิธีการที่อยู่บนพื้นฐานของความมีมนุษยธรรม หากผู้กระทำผิดถูกจำคุกแล้วถูกลงโทษจริงก็จะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการซ้ำช้ำ

1.2 การบังคับใช้กฎหมายจราจร การบังคับใช้กฎหมายจราจร ยังมีข้อจำกัดในหลาย ๆ ด้านที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานทางปกครอง อาทิเช่น สำนักงานเขต องค์การบริหารส่วนจังหวัดหรือองค์การบริหารส่วนตำบลต่างต่าง ของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

การจัดการเป็นแบบแยกส่วนกัน ไม่เชื่อมโยง อันมีผลต่อดุลยพินิจในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ตัวบุคลากรเองขาดความเข้าใจ และความชัดเจนในการกำหนดภารกิจอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการปรับเป็นพินัยลดอำนาจการจับกุมของตำรวจจราจร ทำให้เกิดการขาดช่วงในการปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้กฎหมายจราจรในช่วงที่นโยบายยังไม่ชัดเจน อัตรากำลังคนลดลง อุปกรณ์เครื่องมือไม่ได้รับการสนับสนุน การเปลี่ยนแปลงนโยบายจากส่วนกลางอันส่งผลต่อการเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของกฤษณพงศ์ พุตระกูล และคณะ (2560) ได้ศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางบก สรุปผลการวิจัยว่า แนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพอันส่งผลต่อการลดลงของสถิติ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกผลปรากฏดังนี้ 1) กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น เนื่องจากกฎหมายจราจรปัจจุบันมีอัตราโทษที่น้อยเกินไปโดยเฉพาะโทษปรับ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ 2) ควรมีกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซึ่งถือว่าเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดลงของสถิติอุบัติเหตุ จากการจราจรบนถนนทั้งนี้ โดยการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ของกรมการขนส่งทางบกกับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีผลต่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดจราจรเกิดความเกรงกลัวและเคารพกฎจราจรมากยิ่งขึ้น 3) ระเบียบ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมาย ที่ใช้ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต้องมี ความชัดเจน มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ควรกำหนดขอบเขตของการใช้ ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานที่ชัดเจน

1.3 การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ปัจจัยในเรื่องการบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญ แต่อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านจราจรมีความซ้ำซ้อนกัน พื้นที่ที่สามารถใช้กฎหมายจราจรโดยเจ้าหน้าที่จราจรทับซ้อนกันหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ หรือล่าช้า เกิดการเกี่ยงกันที่จะไม่ปฏิบัติหน้าที่

การที่มีหลายหน่วยงานดำเนินการในเรื่องเดียวกันอาจมีความขัดแย้งไปคนละทิศทาง เกิดความสับสนและขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ขาดความประสานงานระหว่างหน่วยงาน ความไม่เป็นเอกภาพของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่ง

สองห้อง แต่มีการรับรู้ แต่ขาดงบประมาณ กำลังคน ทำให้การบูรณาการจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องยังไม่ประสบผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร

สอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของปาริณา นกจันทร์ (2565) ได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติในการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พบว่า เพื่อเป็นการพัฒนางานควบคุมและสอดส่องกรมคุมประพฤติ ควรพัฒนากระบวนการจำแนกและมีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำความผิดควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในงานควบคุมและสอดส่อง

1.4 พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน พฤติกรรมการจงใจฝ่าฝืนกฎหมายมีการขยายตัวมากขึ้น เมื่อเห็นว่าการกระทำความผิดสามารถทำได้ง่ายและไม่ถูกดำเนินคดี เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยในการสัญจรในระยะทางใกล้ ๆ เพราะมองว่าไม่จำเป็นใช้เวลาไม่นานมาก การวิ่งรถของรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยไม่คำนึงถึงเวลาอนุญาตการวิ่ง การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การจอดรถในที่ห้ามจอด กีดขวางการจราจร การขับรถโดยประมาทต่าง ๆ ความเสี่ยงจากการดัดแปลงมาตรฐานของรถที่ใช้บนท้องถนน การขับขี่ในขณะที่ร่างกายไม่พร้อม เป็นผู้เมาแล้ว หรือไม่มีใบขับขี่ เมาแล้วขับ โดยบุคคลบางกลุ่มเป็นผู้กระทำความผิดซ้ำซาก ซึ่งยังไม่มีมาตรการที่ชัดเจนในการลงโทษไม่ให้เกิดผลซ้ำกับบุคคลพวกนี้

สอดคล้องกับที่นักปรัชญา คือ เจเรมี เบนธัม (Jeremy Bentham) ได้มีแนวคิดที่ว่า สิ่งที่ดีที่ถูกต้องสำหรับมนุษย์ก็คือ สิ่งที่น่าพอใจและนำความสุขมาให้มนุษย์ ความคิดในข้อนี้ Bentham เรียกว่า หลักแห่งประโยชน์ (Principle of Utility) กล่าวคือ ถ้าการกระทำกระทบแต่เพียงบุคคลเดียว ก็สามารถวัดความดีความเลวของการกระทำนั้น โดยการพิจารณาว่าเป็นการนำความสุขมาสู่บุคคลนั้นหรือไม่เป็นส่วนตัว แต่ถ้าผลของการกระทำความผิดกระทบถึงคนหลายฝ่ายหรือสังคมแล้ว ความดีที่สุดคือการกระทำที่ก่อให้เกิดความสุขมากที่สุดแก่คนจำนวนมากที่สุด (The Greatest Happiness of the Greatest Number) ในการบัญญัติกฎหมาย ให้พิจารณาว่ากฎหมายนั้นทำให้ความสุขของสังคมเพิ่มขึ้นหรือไม่ ถ้าเพิ่มขึ้นก็ควรออกกฎหมายนั้น กฎหมายที่มีพื้นฐานบนหลักประโยชน์ จะมีหน้าที่ห้ามการกระทำของปัจเจกชนที่มีผลประโยชน์หรือความสุข ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลประโยชน์ของสังคม วิธีการก็คือ ทำให้ปัจเจกชนรู้สึกว่าการฝ่าฝืนกฎหมายก็จะถูกลงโทษ ซึ่งนำความเจ็บปวดมาสู่ตนเอง เช่นนี้แล้ว ปัจเจกชนก็จะปฏิบัติเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัว ที่ไม่ขัดกับผลประโยชน์ของสังคม ผลประโยชน์ทั้งหมดและความสุขของสังคมก็จะเกิดขึ้น

1.5 นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้ถูกปรับให้มีความเข้มงวด จริงจัง และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันให้มากที่สุด แต่ยังคงขาดความชัดเจนจากภาครัฐ ในแนวทางปฏิบัติที่มีการเปลี่ยนแปลง ขาดการสร้างความรู้ให้กับทั้งตัวเจ้าหน้าที่เองและประชาชน ขาดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่ สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ขาดการติดตามผลการดำเนินงาน หรือบทลงโทษของหน่วยงานที่ละเลยการปฏิบัติหน้าที่

ดังเช่นในประเทศญี่ปุ่น ญี่ปุ่นเป็นประเทศหนึ่งที่ขึ้นชื่อเรื่องกฎระเบียบที่เคร่งครัดในการทำใบขับขี่ และมีบทลงโทษค่อนข้างหนักสำหรับคนที่ทำผิดกฎจราจร และให้ความสำคัญกับการปลูกฝัง

เรื่องกฎจราจรให้กับเด็ก ๆ ตั้งแต่วัยอนุบาลเป็นต้นไป เพื่อให้เด็กในวันนี้เติบโตไปเป็นพลเมืองที่เคารพกฎจราจรได้ในวันหน้าเหตุที่ต้องปลูกฝังเรื่องกฎจราจรตั้งแต่เด็กเป็นเพราะว่าใน ค.ศ. 1960 มีรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในญี่ปุ่นในแต่ละปีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ใน ค.ศ. 1970 มีรายงานการเสียชีวิตที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์ประมาณ 17,000 ราย และจากจำนวนทั้งหมดเหล่านี้ พบว่า ผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจำนวนมากเป็นเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี จึงทำให้รัฐบาลต้องหันกลับมาหาทางแก้ไขเพื่อความปลอดภัยในชีวิตของเด็ก ๆ

กระทรวงศึกษาธิการของญี่ปุ่นจึงได้เพิ่มเรื่องกฎจราจรเข้าไปในหลักสูตรการศึกษา เพื่อให้ความรู้ในการใช้ถนนตั้งแต่เด็ก ๆ และจัดตั้ง 'Traffic Parks' ที่เพียงแค่เปลี่ยนสวนสาธารณะใกล้ชุมชนที่อยู่อาศัยหลายแห่งในญี่ปุ่นให้เป็นสวนจำลองการจราจรสำหรับเด็ก เพื่อให้ได้เรียนรู้กฎจราจรได้ง่าย ๆ ในชีวิตประจำวัน และได้เรียนรู้ของจริงนอกห้องเรียนสวนสาธารณะ

ตัวอย่างไอเดียการทำ 'Traffic Parks' ในสวนสาธารณะในญี่ปุ่นทำให้เห็นว่า ความปลอดภัยบนท้องถนนไม่ใช่สิ่งที่ต้องขอความร่วมมือประชาชนให้มีจิตสำนึกเท่านั้น แต่รัฐสามารถออกแบบระบบ หรือออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยสร้างความรู้และความเข้าใจให้กับประชาชนได้

1.6 งบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร งบประมาณเป็น 1 ในปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้องประสบความสำเร็จ ซึ่งปัจจุบันได้มีการปรับเพิ่มงบประมาณอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เพียงพอกับปัญหาในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้รวบรวมปัญหาที่เกี่ยวข้องกับงบประมาณที่จะช่วยสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน กรณีพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง ดังนี้

1) วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ เช่น กล้องบันทึกภาพขณะปฏิบัติหน้าที่ กล้องบันทึกภาพผู้กระทำความผิดตามจุดเสี่ยง เสื้อสะท้อนแสง กรวยกั้นถนน ยานพาหนะ ค่าเชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษายานพาหนะสำหรับทำงาน ซึ่งยังต้องขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกเพิ่มเติมจากงบประมาณที่มีอยู่ หรือบางอย่างต้องใช้เงินส่วนตัวของเจ้าหน้าที่เอง ซึ่งมีความทันสมัย ใช้งานได้จริง และได้รับรวดเร็วกว่ารองงบประมาณส่วนกลาง

2) ขาดเทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันที่สามารถตรวจสอบข้อมูลของผู้ขับขี่เพื่อนำมาขยายผลได้จากแอปพลิเคชันเดียว มีการดำเนินการในแอปพลิเคชันที่ซ้ำซ้อน หรือแอปพลิเคชันใช้งานไม่ได้ ไม่สมบูรณ์ ขาดในส่วนของอุปกรณ์ที่ใช้ในงานด้านเทคโนโลยี เช่น คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ เครื่องพิมพ์เอกสาร ระบบปฏิบัติการภายใน ระบบประมวลผลที่มีค่าช้า ไม่เสถียร ล้วนเป็นอุปสรรคต่อการทำงานทั้งสิ้น

3) การฝึกอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยตรง ยังขาดความรู้ความเข้าใจในงาน การวินิจฉัยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงาน

4) จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง มีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับพื้นที่ในความดูแล และคดีจราจรที่เพิ่มมากขึ้น มีผลต่อการปฏิบัติงาน สวัสดิการที่ยังไม่เพียงพอ ทำให้ขาดขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

2. แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนกรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง

2.1 กฎหมายจราจรต้องมีการปรับบทลงโทษและอัตราโทษให้สูงขึ้น กฎหมายจราจรจะต้องเข้มงวดและจริงจัง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องหาวิธีการร่วมกันที่จะสามารถบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจาก กฎหมายจราจรในปัจจุบันมีอัตราโทษต่ำ และเอื้อประโยชน์ให้ผู้กระทำผิดมากขึ้น (กฤษณพงศ์ พุทธะกุล และคณะ, 2560) โดยเฉพาะโทษปรับ ซึ่งสามารถลดหย่อน หรือเพิกเฉยได้มากขึ้น ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ

2.2 ควรมีกฎในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ที่กระทำความผิดซ้ำซาก ผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่หรือผู้เยาว์ ซึ่งถือว่าไม่ได้สำนึกในการกระทำความผิด และเป็นบุคคลอันตรายบนท้องถนน แล้วนำผลของการจำแนกมากำหนดแผนการบังคับใช้กฎหมายลดการกระทำความผิดซ้ำ เพื่อเป็นการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร และควรมีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น ทะเบียนราษฎร์ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อตรวจสอบผู้ที่กระทำความผิด อันนำไปถึงการยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ เพื่อจะทำให้กฎหมายยังคงความศักดิ์สิทธิ์ไว้

2.3 การใช้เทคโนโลยีกล้องต่าง ๆ เช่น กล้องวงจรปิด กล้องตรวจจับความเร็ว กล้องตรวจหับเส้นจราจร กล้องประจำตัวเจ้าหน้าที่ เป็นต้น เพื่อลดการเผชิญหน้าระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้กระทำความผิดให้มีหลักฐานการกระทำความผิดที่ชัดเจน ตัดปัญหาเรื่องการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ การใช้ระบบอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิด ช่วยลดการกระทำความผิดลงไปได้

2.4 รัฐบาลควรกำหนดให้การแก้ไขปัญหาคาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นนโยบายแห่งชาติ เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เกิดกลไกการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม มีการกำหนดตัวชี้วัดได้ มีการติดตามประเมินผลได้ เพราะเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ควรร่วมกันแก้ไข มีการสร้างจิตสำนึกในการเสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน เพิ่มความรู้ด้านการวินัยจราจรให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีการรณรงค์และประชาสัมพันธ์การใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง ทันสมัย น่าสนใจ เพื่อให้ประชาชนสนใจและใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง

ข้อเสนอแนะ (Recommendations)

1. ควรมีการปรับปรุงแก้ไขการให้สิทธิอำนาจการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ และออกนโยบายที่ชัดเจนอย่างเป็นรูปธรรม สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงาน โดยมีการบูรณาการร่วมกันระหว่างทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง การแก้ไขบทลงโทษของกฎหมายจราจรให้สูงขึ้น ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์การสร้างความรู้ความเข้าใจในกฎหมายจราจรให้กับประชาชน เพื่อเป็นการสร้างวินัยและวัฒนธรรมการใช้ท้องถนนร่วมกันอย่างยั่งยืน

2. ควรเพิ่มหลักสูตรการอบรมวิชาการด้านงานจราจรเป็นหลักสูตรพื้นฐานของการเป็นตำรวจ หรือ อาจเพิ่มเป็นหลักสูตรที่ต้องทบทวนอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

3. ควรมีกลไกในการตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำ ๆ ซึ่งถือว่าเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้ถนน เพื่อเป็นการป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร โดยควรมีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เช่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานเขต สำหรับการตรวจสอบผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรซ้ำซาก ซึ่งจะมีผลต่อการต่อใบอนุญาตขับขี่ ต่อภาษี จะทำให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์เพื่อจะทำให้ประชาชนเกรงกลัวและเคารพกฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น

4. หากปัจจุบันสามารถตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่แบบเรียลไทม์ซึ่งมีการอัปเดตข้อมูลให้เป็นปัจจุบันได้ ก็จะมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น

5. ระเบียบของกฎหมายที่ใช้ในการปฏิบัติงานควบคุมกฎหมายของเจ้าหน้าที่ควรมีความชัดเจน ไม่ควรใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงาน ซึ่งอาจทำให้เกิดการเลือกปฏิบัติ ควรจะมีมาตรการในการปฏิบัติงานที่เหมือนกัน รวมถึง ระเบียบกฎหมาย พระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่ออกมาใช้ในปัจจุบัน ยังถือว่าไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากกฎหมายออกมามีข้อบกพร่องให้ประชาชนผู้กระทำความผิดมากเกินไป และเป็นการยากของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายว่าด้วยการปรับเป็นพินัยมีผลต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเป็นอย่างมาก ซึ่งความคิดเห็นของผู้วิจัยเห็นควรให้ถอดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึง พระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับจราจรออกทั้งหมด เพื่อคืนอำนาจให้กับเจ้าหน้าที่และลดขั้นตอนในการปฏิบัติ ซึ่งจะเกิดผลดีกับตัวประชาชนรวมถึงเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าทีเองด้วย

6. ปัจจัยหนึ่งของความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจคือ หลักการใช้ดุลยพินิจ ซึ่งหากมีคนกลาง สามารถที่จะตัดสินในเรื่องการใช้ดุลยพินิจในการกระทำความผิดด้านงานจราจรได้ก็จะเป็นเรื่องดีอย่างยิ่ง ผู้วิจัยเห็นว่า ควรจัดตั้งศาลจราจรขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ในการพิจารณาคดีจราจรเพียงอย่างเดียว ซึ่งอย่างน้อยก็จะเป็นหลักประกันความยุติธรรมให้กับประชาชน และเป็นการลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนด้วย

7. ให้นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ อาทิเช่น กล้อง Ai ตรวจจับการกระทำความผิด เช่น กล้องตรวจจับการขับขี่ย้อนศร ขับขี่บนทางเท้า รวมถึงกล้อง CCTV ซึ่งระบุการกระทำความผิดอื่น ๆ ในพระราชบัญญัติจราจร เพื่อลดปัญหาการกระทบกระทั่ง หรือ การใช้ดุลยพินิจที่อาจไม่สมเหตุสมผล ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและประชาชน และอีกส่วนก็ยังคงเป็นการช่วยลดปัญหาการขาดแคลนกำลังพลได้ด้วย เนื่องจากการนำเทคโนโลยีมาใช้ ไม่จำเป็นต้องเฝ้าหรือคอยดูอยู่ตลอดเวลา โดยสามารถใช้กล้องในการตรวจจับการกระทำความผิดได้เลย ซึ่งเป็นการช่วยลดภาระให้กับหน่วยงานอย่างมากด้วย

เอกสารอ้างอิง (References)

- กฤษณพงศ์ พุทธระกุล และคณะ. (2560). การศึกษาข้อเสนอในเชิงนโยบายเพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก [รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์]. สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- กานดา ปานดา. (2557). การบังคับโทษปรับ: ศึกษากรณีบังคับให้ทำงานแทนค่าปรับ [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- จตุรงค์ ผึ้งวงศ์. (2562). แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจร: กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จิตติมา อัครธิตินพงศ์. (2556). เอกสารประกอบการสอนวิชาการพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน (Efficiency Development). คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.
- นริศรา ศรีวิชัย. (2563). 10 ประเทศกฎหมายแรงที่ประชาชนไม่กล้ามาแล้วขับ. https://trafficthai.com/shop/article_detail-phpid_art15665/.
- ปัทมาพร ท่อชู. (2567). แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน. http://www.thailandindustry.com/indust_newweb/onlinemag_preview.php?cid=771.
- ปาริณา นกจันทร์. (2565). ปัญหาและอุปสรรคของพนักงานคุมประพฤติในการปฏิบัติงานควบคุมและสอดส่องในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยรังสิต.
- พงศ์นเรศ ศิริเสถียร. (2559). กฎหมายจราจรทางบกเพื่อการคมนาคมขนส่งในประชาคมอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกฎหมายของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- พัชรี บอนคำ. (2564). สิงคโปร์ต้นแบบเมืองปลอดภัย. <https://urbancreature.co/singapore/>.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2556). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554. นานมีบุ๊คส์พับลิเคชันส์.
- สมยศ นาวิการ. (2547). ทฤษฎีองค์การ. บรรณกิจ.
- สุวิทย์ ภูหนองโอ. (2561). ทศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อจุดตรวจจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. การบริหารท้องถิ่น, 8(2), 73-93.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2561). พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522. [https://www.senate.go.th/assets/portals/28/fileups/146/filesจราจรทางบก_2%20\(1\).pdf](https://www.senate.go.th/assets/portals/28/fileups/146/filesจราจรทางบก_2%20(1).pdf).
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2565). รายงานจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหายที่ราชอาณาจักรปี 2555-2564. กลุ่มคลังข้อมูลสถิติ กองสถิติพยากรณ์.
- องค์การอนามัยโลก. (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. บริษัท สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด.



อดิศักดิ์ แก้ววงษา และสัญญาพงศ์ ลิ้มประเสริฐ. (2558). ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนครบาล 6. *วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์*, 1(1), 128-136.

ADPTnews. (2565). การทดลองใช้ AI ควบคุมไฟจราจรในเยอรมนี.

<https://www.adpt.news/2022/02/04/ki4lsa-fraunhofer-ai-traffic-light-lemgo/>.

Bentham, J. (2021). The path not taken. *Stanford Encyclopedia of Philosophy*.

<https://plato.stanford.edu/entries/bentham/>.

Certo, C. S. (2000). *Modern management*. Prentice Hall.

World Health Organization. (2024). *Global status report on road safety 2023*.

<https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>.

RPCA-JCS