



เอกสารศึกษา : บทความ

เรื่อง

แนวทางการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1

โดย

พันตำรวจโท ศุภฤกษ์ ตรีเจตน์ เลขที่ 136

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำเอกสารศึกษาส่วนบุคคล

วิชาเอกสารศึกษา หลักสูตรผู้กำกับการ รุ่นที่ 143

วิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พ.ศ. 2567

เอกสารศึกษา : บทความ

เรื่อง

แนวทางการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1

โดย

พันตำรวจโท ศุภฤกษ์ ตริเจตน์ เลขที่ 136

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำเอกสารศึกษาส่วนบุคคล

วิชาเอกสารศึกษา หลักสูตรผู้กำกับการ รุ่นที่ 143

วิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พ.ศ. 2567

แนวทางการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1

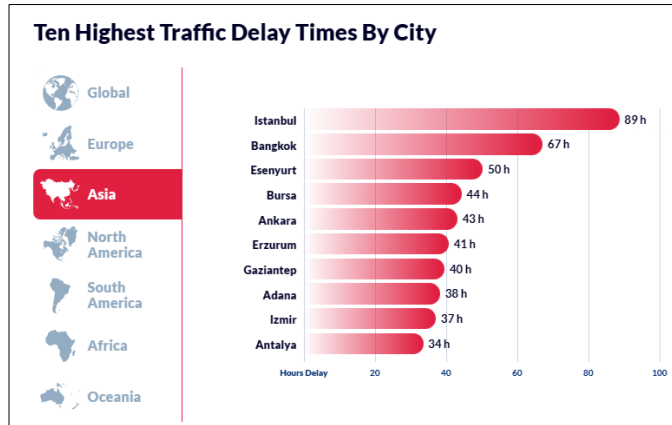
บทนำ

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เป็นเรื่องที่ประชาชนต้องประสบพบเจอทุกวันไม่ว่าจะเป็นช่วงเวลาไหน ก็หลีกเลี่ยงไม่ผลปัญหาการจราจรติดขัด จากการประเมินสภาพจราจรทั่วโลก หรือ Global Traffic Scorecard Report ประจำปี พ.ศ. 2565 เผยว่ากรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่รถติดมากเป็นอันดับ 32 ของโลก และเป็นอันดับ 2 ของเอเชีย (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2566) ซึ่งทำให้เสียเวลาในการเดินทาง สิ้นเปลืองพลังงานไปกับปัญหาการติดบนท้องถนน โดยแนวทางการแก้ปัญหาจราจรนั้นอยู่ในนโยบายของรัฐบาลเกือบทุกยุคสมัยที่จะเข้ามาแก้ปัญหาการจราจรติดขัดมาโดยตลอด และกรุงเทพมหานครรวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบปัญหาและร่วมหาแนวทางกันแก้ปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงพบว่าปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครยังมีปัญหาอยู่รายส่วน ทั้งโครงสร้างถนนที่ไม่เชื่อมต่อกัน มีปริมาณถนนน้อยกว่ามาตรฐานเมืองโดยถนนในกรุงเทพมหานครมีเพียงร้อยละ 7 ของพื้นที่เมืองเท่านั้น (ถนนตามมาตรฐานเมืองที่ดีต่อพื้นที่เมืองต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 - 25 มาตรฐานของสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองเป็นตัวชี้วัดคุณภาพเมืองด้านโครงสร้างเมือง) (อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี, 2562)

ระบบขนส่งมวลชนที่มีราคาแพงและไม่มาตรฐานด้านสภาพรถหรือด้านการตรงต่อเวลาในการให้บริการ ปัญหาการจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การกระจุกตัวของศูนย์กลางในการทำงาน สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า ทำให้เกิดความต้องการเข้าถึงพื้นที่จำนวนมากด้วย การควบคุมปริมาณการซื้อรถของบุคคล เป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกันไม่สามารถแยกแก้ปัญหาจราจรได้เพียงด้านใดด้านหนึ่งหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งได้

จากปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้ประชาชนเลือกหรือตัดสินใจใช้รถส่วนตัวมากกว่าใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยมีปัจจัยในการตัดสินใจในด้านความคุ้มค่าในการเดินทาง ประหยัดเวลา ไม่ต้องรอรถ ราคาบางส่วนตัวถูกกว่าเมื่อเทียบกับการใช้ระบบขนส่งมวลชน ไม่ต้องเดินทางหลายต่อ เช่น เดินมาขึ้นรถจักรยานยนต์สาธารณะเพื่อไปต่อรถขนส่งมวลชน เป็นต้น จากเหตุผลนี้ส่งผลให้ปริมาณรถมีมากกว่าปริมาณถนนในกรุงเทพมหานครที่จะรองรับได้

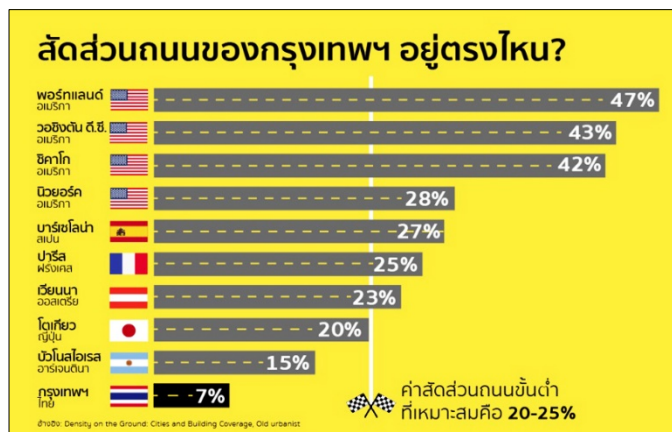
ในการนำเสนอบทความครั้งนี้ผู้เขียนในฐานะผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรจึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 โดยเน้นไปที่ด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ส่งผลต่อปัญหาการจราจรติดขัด นำบทสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ด้านงานจราจร ผู้ประกอบอาชีพพนักงานรับส่งอาหาร (ไรเดอร์) มาสังเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ปัญหาจราจรต่อไป



10 อันดับเมืองในทวีปเอเชียที่ความประสบปัญหาความล่าช้าของการจราจรมากที่สุดในปี 2022
ที่มา: INRIX (2023)



กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่รถติดมากเป็นอันดับ 32 ของโลก
ที่มา: INRIX (2023)



ตัวอย่างค่าสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองของเมืองต่าง ๆ ทั่วโลก
ที่มา: อดิศักดิ์ กันทะเมืองลี (2562)

สถานการณ์การจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1

กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 เป็นหน่วยงานภายใต้กำกับของกองบัญชาการตำรวจนครบาล มีเขตรับผิดชอบทั้งหมด 9 สถานีตำรวจ ประกอบด้วย สถานีตำรวจนครบาลชนะสงคราม สถานีตำรวจนครบาลดุสิต สถานีตำรวจนครบาลดินแดง สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง สถานีตำรวจนครบาลบางโพ สถานีตำรวจนครบาลพญาไท สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน สถานีตำรวจนครบาลสามเสน และสถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง โดยมีพื้นที่ทางน้ำและทางบกที่รับผิดชอบ รวมทั้งสิ้น 38.77 ตารางกิโลเมตร

มีรองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 1 จำนวน 1 ตำแหน่ง รับผิดชอบงานเฉพาะงานจราจร ควบคุมการจราจรระดับกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 มีรองผู้กำกับการจราจร จำนวน 8 ตำแหน่ง (ยกเว้นสถานีตำรวจนครบาลบางโพ ไม่มีตำแหน่งรองผู้กำกับการจราจร) มีสารวัตรจราจร จำนวน 9 ตำแหน่ง รับผิดชอบงานจราจรควบคุมการจราจรแต่ละพื้นที่สถานีตำรวจ (กองบังคับการตำรวจนครบาล 1, 2566)

สภาพการจราจรในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 อยู่บริเวณใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร มีที่ตั้งศาลากลางกรุงเทพมหานคร ทำเนียบรัฐบาล อาคารรัฐสภา ที่ตั้งที่ทำการกระทรวงต่างๆ อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ มีถนนสายหลัก สายรอง มีศูนย์การค้า วัด โบราณสถาน และสถานศึกษา จึงถือได้ว่าเป็นย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง (Central Business District : CBD) และมีเขตพระราชฐานตั้งอยู่ในพื้นที่ด้วย สถานีตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 อยู่ในเขตรับผิดชอบของสำนักงานเขตจำนวน 5 เขต ได้แก่ สำนักงานเขตห้วยขวาง สำนักงานเขตดินแดง สำนักงานเขตดุสิต สำนักงานเขตปทุมวัน และสำนักงานเขตพระนคร

ตารางที่ 1 ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจร ในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ระหว่างปี 2564 - 2566

ปี	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (คน)
2564	41	14	32
2565	186	41	198
2566	63	40	40

ที่มา: ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (CRIMES) (2566)

ปัญหาการปฏิบัติงานการจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1

เนื่องจากกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 มีเขตรับผิดชอบบริเวณใจกลางกรุงเทพมหานคร และถือว่าเป็นพื้นที่จัดการจราจรพิเศษ เนื่องจากมีเขตพระราชทานในพื้นที่ จึงมีการจัดการจราจรเป็นการเฉพาะด้วย เช่น พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลดุสิต สถานีตำรวจนครบาลสามเสน สถานีตำรวจนครบาลพญาไท เป็นต้น สถานที่ที่พื้นที่ส่วนมากเป็นย่านธุรกิจการค้า สถานที่ราชการ และสถานศึกษาจำนวนมาก จึงทำให้มีปริมาณรถเข้าออกพื้นที่ในช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นหนาแน่น ไม่มีถนนสายรองที่มารองรับ สถานีตำรวจนครบาลพญาไท สถานีตำรวจนครบาลดินแดง สถานีตำรวจนครบาลบางโพ

นอกจากนี้ยังมีสถานีที่มีสถานศึกษาอยู่ในโครงสร้างถนนที่แคบ เข้าออกได้ทางเดียว เช่น สถานีตำรวจนครบาลสามเสน สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง และพื้นที่ที่มีตลาดนัดกลางคืนขนาดใหญ่ และแหล่งท่องเที่ยวกลางคืน ทำให้ช่วงเวลากลางคืนมีปัญหาการจราจรติดขัดด้วยเป็นบางพื้นที่ เนื่องจากถนนสายรอง รองรับปริมาณรถได้ไม่เพียงพอ ที่จอดรถไม่เพียงพอ ทำให้การจราจรติดขัด เช่น พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง สถานีตำรวจนครบาลมักกะสัน สถานีตำรวจนครบาลชนะสงคราม

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือโดยความบังเอิญ ถึงแม้เกิดขึ้นโดยการกระทำของบุคคลโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ตาม โดยสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรเกิดจาก 4 ปัจจัย ได้แก่

1. คนและพฤติกรรมจราจร เช่น การขับซัดรถประมาท ขับรถขณะเมาสุรา ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับซัดรถไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ ขาดจิตสำนึกและความตระหนักในกฎของการขับขี่ปลอดภัย ขาดความชำนาญในการขับขี่หรือไม่มีการวางแผนในการเดินทาง นักท่องเที่ยวต่างชาติหรือแรงงานข้ามชาติขาดความรู้ความเข้าใจกฎระเบียบของประเทศไทย เป็นต้น

2. รถ เช่น ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานและอุปกรณ์ความปลอดภัย การปรับแต่งยานพาหนะและใช้งานผิดประเภท การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัยรถมีสภาพไม่พร้อมใช้งานหรือไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพที่ถูกต้อง สมรรถภาพของรถเอื้อต่อการใช้ความเร็วเกินกำหนด ไม่มีการตรวจสอบควบคุมรถโดยสารสาธารณะป้ายดำอย่างจริงจัง

3. ถนน เช่น สภาพการจราจรมีความหนาแน่น มีเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง การซ่อมแซม ถนนที่ยังไม่แล้วเสร็จ เส้นทางมีลักษณะที่เป็นอันตราย (ทางโค้ง ทางคดเคี้ยว ทางลาดชัน จุดตัดทางรถไฟ ทางลัดผ่านถนน) บริเวณไหล่ทางแคบหรือไม่มีไหล่ทาง สภาพถนนเป็นดินลูกรัง

4. สภาพสิ่งแวดล้อม เช่น ไม่มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ป้ายสัญญาณเตือนหรือชำรุด สิ่งกีดขวางเส้นทางสัญจร ลักษณะภูมิอากาศเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร (มีฝนตก ถนนลื่น ปัญหาหมอกควันไฟป่า หรือการเผาหญ้าริมทาง)

ระบบขนส่งมวลชน (เฉพาะทางบก) คือ การบริการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารที่สามารถใช้ได้ในการเดินทางทั้งที่ไม่เป็นสาธารณะ เช่น รถแท็กซี่ รถร่วม รถจักรยานยนต์สาธารณะ รถสามล้อสาธารณะ หรือรถโดยสารเช่าเหมาคันที่จะไม่รับผู้โดยสารแปลกหน้าหากไม่มีการตกลงกันก่อนล่วงหน้า รวมถึงการขนส่งที่เป็นสาธารณะ เช่น รถประจำทางสาธารณะ รถราง รถไฟ ระบบขนส่งมวลชนเช่นรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้ใต้ดิน ที่รัฐมีไว้บริการให้ผู้โดยสารทุกคนสามารถใช้บริการในรูปแบบเสียค่าโดยสารหรือไม่เสียค่าโดยสาร

ตำรวจจราจร หมายถึง เจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และตำรวจที่ได้รับมอบหมายให้ควบคุมดูแลบริหารงานจราจรตามคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กฎหมายจราจร หมายถึง กฎหมายที่สร้างความเป็นระเบียบ ความปลอดภัย ให้แก่ผู้ใช้รถและผู้ใช้ทาง เพื่อให้ผู้ใช้รถขับซื้ออย่างปลอดภัย ลดอุบัติเหตุ ลดความสูญเสีย

ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครหรือในเมือง หมายถึงการจราจรติดขัด สภาพการณ์ที่ยานพาหนะมีความคับคั่งบนท้องถนน เคลื่อนตัวได้ล่าช้าเป็นปัญหาต่อการไหลของกระแสการจราจร เป็นผลให้สูญเสียเวลาเดินทาง ทรัพยากรต่าง ๆ และเกิดมลภาวะ โดยสาเหตุเกิดจาก 4 ปัจจัยได้แก่

1. ถนน หมายถึง ถนนและผังเมืองในกรุงเทพมหานคร มีปริมาณไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถที่หนาแน่นเนื่องจากลักษณะทางกายภาพของถนนมีน้อยแต่ขณะที่เมืองเจริญเติบโตอย่างไร้ทิศทางและขาดการวางแผนเมืองที่ดี

กรุงเทพมหานครมีถนนสายย่อยไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถทำหน้าที่เป็นถนนภายในพื้นที่แต่ละย่านที่เชื่อมต่อกับถนนสายรอง และไม่สามารถรองรับการจราจรจากจุดต่าง ๆ ภายในย่านโดยตรงต่อการสัญจรในพื้นที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดในถนนสายประธานและถนนสายหลักในพื้นที่กรุงเทพมหานคร รวมถึงความกว้างของถนนบางเส้นกว้างไม่ได้มาตรฐานตามที่กรมโยธาธิการและผังเมืองได้กำหนดไว้ ซึ่งส่งผลให้ถนนแต่ละประเภทไม่สามารถทำหน้าที่ตามเกณฑ์ของกรมโยธาธิการและผังเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการระบายรถยนต์บนถนนได้น้อยกว่าที่ควร จึงเป็นผลให้เกิดการจราจรติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบางถนนที่มีความกว้างเชื่อมต่อกันไม่เป็นไปตามมาตรฐานทำให้เกิดลักษณะคอขวดของถนน

โดยถนนตามสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ได้แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1) ถนนสายประธาน (Principal Arterial) เป็นถนนซึ่งมีเส้นทางที่ต่อเนื่องระหว่างเมืองทำหน้าที่เดินทางจากเมืองชั้นนอก เข้าสู่เมืองชั้นในหรือย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง (CBD) รองรับปริมาณจราจรได้สูง ดังนี้

- Principle Arterial มีหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชนกับชุมชน
- Expressway มีหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชนกับเมือง
- Freeway (Motor Way) มีหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองกับเมือง

2) ถนนสายหลัก (ARTERIAL STREET) ทำหน้าที่บริการเดินทางระยะยาวระหว่างเมืองเชื่อมโยงกับถนนสายรอง

3) ถนนสายรอง (COLLECTOR ROAD) ทำหน้าที่เป็นถนนรวบรวมและกระจายปริมาณจราจรจากถนนเชื่อมต่าง ๆ เพื่อป้อนรถเข้าสู่ถนนสายหลัก เชื่อมโยงกับถนนสายหลักและสายรอง และ

4) ถนนสายย่อย (LOCAL ROAD) หรือตรอก ซอย ทำหน้าที่เป็นถนนภายในย่านสำหรับการเข้าออกอาคารสถานที่และแปลงที่ดินสู่ต่อเชื่อมต่อกับถนนสายรอง

โดยหลักการแล้วถนนทั้ง 4 ประเภท ควรมีลักษณะที่เชื่อมถึงกันเป็นโครงข่าย โดยมีถนนสายหลักรองรับปริมาณการจราจรในทิศทางสำคัญทั้ง 4 ทิศของเมืองคือ เหนือ ใต้ ออก ตก เพื่อเชื่อมระหว่างย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง(CBD) กับเมืองชั้นกลางและชั้นนอกให้เดินทางติดต่อกันได้ นอกจากนี้ควรมีถนนสายหลักในแนววงแหวนรอบเมืองเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางจากทุกทิศ ส่วนถนนสายรองควรเชื่อมต่อระหว่างถนน

สายหลักอีกชั้นหนึ่ง และลำดับสุดท้ายควรมีถนนสายย่อย (ตรอก ซอย) เชื่อมพื้นที่ขนาดเล็กจำนวนมากเข้ากับ ถนนสายรอง

หากโครงข่ายถนนในเมืองต่าง ๆ มีการจัดลำดับดังกล่าวปัญหาการจราจรจะได้รับการแก้ไข ตั้งแต่เบื้องต้นการก่อสร้างถนนเพื่อรองรับการจัดการจราจรจะต้องศึกษาความต้องการเดินทางของชุมชนจาก บ้านพักไปยังหมู่บ้าน อำเภอและเมือง โดยวัดปริมาณความต้องการเดินทางของประชาชนเป็นอันดับแรก ว่ามีความต้องการเดินทางจากจุดเริ่มต้นและปลายทางใด มีปริมาณรถที่ต้องการเท่าใดเสร็จแล้วจึงวางแผน ออกแบบถนนให้เพียงพอกับการรองรับปริมาณการจราจรที่จะมีขึ้น

2. รถ หมายถึง ทิศทางการเดินทางและปริมาณรถ ทิศทางการเดินทางรถเป็นปัญหาอย่างมากในการจราจรในกรุงเทพมหานคร สังเกตได้จากทิศทางการเดินทางในช่วงเช้า มีความต้องการจะเข้าสู่ใจกลางย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง (CBD) และช่วงเย็นมีความต้องการเดินทางออกนอกเมือง (กลับที่พักอาศัย) ทิศทางการเดินทางเป็นไปในลักษณะทิศทางเดียวกันในช่วงเวลาเดียวกัน จึงส่งผลให้การจราจรติดขัดตามช่วงเวลาและทิศทางการเดินทาง

ปริมาณรถที่มีจำนวนมากกว่าพื้นที่ของถนนของกรุงเทพมหานครที่จะรับได้โดยวิเคราะห์ได้จากปริมาณรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครบางประเภท ปี 2564 - 2566 ซึ่งมีมากถึง 2,478,701 คัน (เฉลี่ยรถยนต์คันละ 4 เมตร) ซึ่งหากนำเฉพาะรถยนต์และรถจักรยานยนต์นำมาวางเต็มพื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานครได้ประมาณ 9,674 กิโลเมตร แต่ความยาวถนนในกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ถนนเพียง 4,074 กิโลเมตรเท่านั้น (NISITJOURNAL, 2020) ดังนั้นปริมาณรถและทิศทางการเดินทางที่มีมากกว่าความจุของถนนในแต่ละวัน ส่งผลทำให้การจราจรติดขัด

ตารางที่ 2 สถิติรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (บางประเภท) ในกรุงเทพฯ ระหว่างปี 2564 - 2566

ประเภทรถ	ปี 2564 (คัน)	ปี 2565 (คัน)	ปี 2566 (คัน)
รย.1 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	269,825	337,485	327,083
รย.3 รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	71,049	80,644	51,042
รย.4 รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	16	32	19
รย.12 รถจักรยานยนต์	427,685	462,962	448,822
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ	676	714	647

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก (2566)

3. คน หมายถึง พฤติกรรมการขับขี่ของคน โดยพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รวมถึงคนที่ใช้รถใช้ถนน ถือเป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาการจราจรติดขัดด้วย เช่น พฤติกรรมขับขี่ที่ผิดกฎหมาย หรือขับขี่รถโดยประมาทส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทำให้รถกีดขวางบนถนนส่งผลให้การจราจรติดขัด พฤติกรรมการขับขี่ที่ส่งผลปัญหาการจราจรติดขัดที่พบเห็นได้บ่อยครั้ง เช่น ฝ่าสัญญาณไฟจราจร, ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

(ย้อนศร, ล้ำเส้นแบ่งเลนถนน) จอctrถบริเวณเส้นทแยงห้ามจอด จอctrถขวางอยู่กลางแยก จอctrถกีดขวางทางเข้าออก ขับขี่รถปาดหน้าเพื่อที่จะเข้าห้างสรรพสินค้าหรือสถานที่สำคัญ กลับรถในที่ห้ามกลับรถ เป็นต้น

ผู้เขียนได้นำสถิติข้อมูลการจับกุมการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรมาวิเคราะห์ ในกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ปี 2564 - 2566 พบว่าจำนวนออกใบสั่ง เมื่อเทียบกับการชำระค่าปรับแล้วพบว่าม้อตราที่จะไม่ชำระค่าปรับจราจรมากกว่า โดยมองว่าประชาชนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอยู่

ปี พ.ศ.	สถานีตำรวจนครบาล	ดุสิต	สามเสน	นางเลิ้ง	ชนะสงคราม	พญาไท	มักกะสัน	ดินแดง	ห้วยขวาง	บางโพ
2566	ใบสั่งทั้งหมด (ใบ)	1738	5213	9039	5614	10575	836	7128	1688	1080
	ใบสั่งที่ชำระเงินแล้ว (ใบ)	478	4516	4812	4949	10372	148	6720	1064	463
	ใบสั่งที่ยังไม่ชำระเงิน (ใบ)	1260	697	4227	665	203	688	408	624	617
2565	ใบสั่งทั้งหมด (ใบ)	4103	7231	9475	331	10860	2300	7868	3807	393
	ใบสั่งที่ชำระเงินแล้ว (ใบ)	1035	6173	4712	190	9820	270	4689	1317	91
	ใบสั่งที่ยังไม่ชำระเงิน (ใบ)	3068	1058	4763	141	1040	2030	3179	1890	302
2564	ใบสั่งทั้งหมด (ใบ)	3027	5966	6685	492	9878	2641	3224	3616	952
	ใบสั่งที่ชำระเงินแล้ว (ใบ)	1460	4574	2683	182	8679	424	800	1797	142
	ใบสั่งที่ยังไม่ชำระเงิน (ใบ)	1567	1392	4002	310	1199	2217	2424	1819	810

ภาพที่ 3 สถิติใบสั่งจราจรในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ระหว่างปี 2564 - 2566

ที่มา: ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (CRIMES) (2566)

นอกจากนี้ผู้เขียนได้สนใจกรณีจำนวนใบอนุญาตขับรถเมื่อเทียบกับปริมาณรถในกรุงเทพมหานคร โดยผู้เขียนมองว่าบนถนนมีความไม่ปลอดภัยหรือเสี่ยงภัยเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีประชาชนที่ไม่รู้หรือไม่ได้ผ่านการอบรมความรู้กฎหมายจราจรและกฎความปลอดภัยบนท้องถนน แต่ยังสามารถขับขีรถบนท้องถนนได้ แม้ว่าจะมีกฎหมายจราจรกำหนดไว้เป็นความผิดก็ตาม ก็ยังพบว่าการขับขีรถโดยไม่ได้รับอนุญาตขับขี นอกจากส่งผลต่อการจราจรแล้วยังก่อให้เกิดอันตรายบนท้องถนนอีกด้วย

ตารางที่ 3 สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถเฉพาะใบอนุญาตออกใหม่ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (บางประเภท) ในกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2564-2566

ชนิดใบอนุญาต	ปี 2564 (ใบ)	ปี 2565 (ใบ)	ปี 2566 (ใบ)
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว	65,368	91,320	100,987
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว	12	232	722
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว	34,391	45,390	53,158
ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล	89,462	104,070	79,703
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	46	54	69
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	45,159	52,453	37,908
ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ	682	4,149	4,377
ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ	37	34	109
ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ	889	1,111	3,444

ที่มา: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก (2566)

4. การบริหาร หมายถึง กระบวนการบริหารงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร เนื่องจากการบริหารงานจราจรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานและต้องสนับสนุนร่วมกันคิดวิเคราะห์ วางแผน ศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรร่วมกันอย่างเป็นระบบ และต้องไปในทิศทางเดียวกัน ยกตัวอย่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคม องค์การขนส่งมวลชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น แต่ในบทความนี้ขอเสนอการบริหารงานจราจรเฉพาะด้านสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่มีตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร แก้ปัญหาจราจรเท่านั้น

โครงการบริหารงานในส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร แบ่งการจัดการจราจรของตำรวจไว้ 3 ลักษณะได้แก่

1. การจัดการจราจรโดยแบ่งเขตพื้นที่ (สถานีตำรวจ)
2. การจัดการจราจรในภาพรวม (กองบังคับการตำรวจจราจร)
3. การจัดการจราจรลักษณะพิเศษตามโครงการพระราชดำริ (อยู่ในสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร)

โดยผู้เขียนในฐานะหัวหน้างานจราจรระดับสถานีตำรวจได้นำหลักการการบริหารงานจราจรตามคู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557) มาเป็นหลักในการบริหารงานจราจรดังนี้

1. Enforcement การบังคับใช้กฎหมายให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่ที่ออกใบสั่งและการตักเตือน เพื่อความปลอดภัย เคารพกฎจราจร
2. Education การให้การศึกษา ความรู้ การทำสื่อประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร
3. Engineering การดำเนินการทางวิศวกรรมแก้ปัญหาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พัฒนาระบบควบคุมการจราจรโดยใช้เทคโนโลยี
4. EMS หรือ Emergency medical Service Unit ระบบการบริการแพทย์ฉุกเฉิน การช่วยเหลือ การกู้ชีพ กู้ภัย โดยตำรวจจราจรต้องเข้าระงับเหตุโดยรวดเร็ว อำนวยความสะดวกการจราจรให้รถฉุกเฉินในโอกาสแรก
5. Evaluation ระบบการประเมินผล ดำเนินการตามแนวทางการตรวจราชการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อประเมินผลการปฏิบัติงาน
6. Empowerment การมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาจราจร แสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่

ปัจจุบันยังพบว่าในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรยังประสบปัญหาในบริหารงานจราจร ได้แก่ 1) ตำรวจจราจรที่จบใหม่ยังขาดทักษะในการบริหารจัดการจราจร ขาดการอบรมอย่างต่อเนื่อง 2) ระบบ

งบประมาณของงานจราจร ยังขาดประสิทธิภาพ เช่น อุปกรณ์ในการจัดการจราจร เงินสนับสนุนค่าวิชาชีพ ตำรวจจราจรที่น้อย เครื่องมืออุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น 3) แผนงานจราจรปรับเปลี่ยนตามยุคสมัยของผู้บังคับบัญชา ไม่ต่อเนื่องหรือตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ 4) การขาดบุคลากรมืออาชีพหรือบุคคลต้นแบบด้านงานจราจร ที่จะสามารถเป็นแบบอย่างได้ 5) การขาดความเชื่อมต่อของข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การเชื่อมข้อมูลรถกับข้อมูลในสั่งจราจรระหว่างกรมการขนส่งและสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ยังไม่เสถียร ทำให้เป็นปัญหาในการใช้ข้อมูล 6) การประสานงานระหว่างตำรวจพื้นที่ยังขาดการประสานงานที่ดี ต่างสถานีตำรวจต่างปล่อยสัญญาณไฟให้รถหมดเฉพาะพื้นที่ของตนเองเท่านั้น หรือให้รถไปติดพื้นที่อื่น ไม่ได้จัดการจราจรแบบระยะทาง 7) ระบบขั้นตอนของกฎหมายจราจรกำหนดให้ตำรวจจราจรมีขั้นตอนทางราชการที่หลายขั้นตอนใช้เวลามากในการบังคับให้ประชาชนที่กระทำผิดกฎหมายจราจรชำระค่าปรับ ทำให้เป็นภาระของตำรวจสถานีตำรวจเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีกำลังพลไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับปริมาณงานที่ตำรวจรับผิดชอบ

ทฤษฎีพันธะทางสังคม (Social Bonding Theory)

ทฤษฎีพันธะทางสังคม (Social Bonding Theory) ของทราวิส เฮอร์ซีย์ ได้นำเสนอทฤษฎีควบคุมโดยมีใจความสำคัญว่าบุคคลที่มีความผูกพันกับองค์กรหรือกลุ่มในสังคม ซึ่งได้แก่ ครอบครัว โรงเรียน และเพื่อนฝูง มักจะมีแนวโน้มที่จะไม่ประกอบอาชญากรรม

หลักการสำคัญของทฤษฎีนี้คือ พันธะทางสังคมหรือความผูกพันกับสังคม (Social Bond) แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. ความผูกพัน (Attachment) หมายความว่า การที่บุคคลมีความผูกพัน หรือความรักใคร่กับบุคคลอื่น หรือมีความสนใจกับความรู้สึกนึกคิดของบุคคลอื่น ซึ่งความสัมพันธ์นี้เป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญที่จะทำให้บุคคลสร้างความรู้สึกร่วมหรือสำนึกที่จะควบคุมตนเองให้เป็นบุคคลที่ดีในสังคม ดังนั้นความผูกพันจึงเป็นองค์ประกอบด้านอารมณ์หรือด้านความรักของพันธะหรือสัญญาผูกมัดที่บุคคลมีต่อสังคม

2. ข้อผูกมัด (Commitment) การที่บุคคลถูกผูกมัดกับการดำเนินชีวิตตามทำนองคลองธรรมของสังคม กล่าวคือได้ศึกษาเล่าเรียนเพื่อที่จะประกอบอาชีพโดยสุจริต และเพื่อที่จะได้ประสบความสำเร็จในชีวิต ซึ่งจะส่งผลให้บุคคลไม่อยากจะกระทำผิดกฎหมาย

3. การเข้าร่วม (Involvement) การที่บุคคลได้เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของสังคมเป็นเหตุให้บุคคลถูกจำกัดเวลาที่จะไปประกอบอาชญากรรม

4. ความเชื่อ (Belief) ระดับของความเชื่อถือที่บุคคลมีต่อค่านิยมและบรรทัดฐานของสังคม หากบุคคลมีระดับความเชื่อต่อค่านิยมและบรรทัดฐานในสังคมสูง จะมีแนวโน้มที่จะไม่กระทำผิดกฎระเบียบของสังคม

ทฤษฎีนี้มีสมมุติฐานว่า “บุคคลที่มีพันธะทางสังคมหรือมีความผูกพันทางสังคมน้อย จะมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมอาชญากรรม”

ทฤษฎีสำนึกอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Theories of the Classical School of Criminology)

แนวความคิดของกลุ่มสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมจากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปแนวคิดของทฤษฎีของสำนักอาชญาวิทยาแบบดั้งเดิม ได้ดังนี้

1. กระบวนการยุติธรรมที่มีความรุนแรง รวดเร็ว และแน่นอน ในการลงโทษผู้กระทำความผิด กฎหมาย จะสามารถป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยวัตถุประสงค์ของการลงโทษนั้น ไม่ใช่เป็นการทรมานหรือยกเลิกอาชญากรรมที่เกิดขึ้นแล้ว แต่เพื่อป้องกันไม่ให้อาชญากรรมเกิดขึ้นอีกและป้องกันไม่ให้บุคคลอื่นประกอบอาชญากรรมที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว

2. มนุษย์เป็นผู้ควบคุมพฤติกรรมของตนเอง มนุษย์จะใช้เหตุผลและความรู้เพื่อวิเคราะห์ถึงผลดีและผลเสียก่อนที่ลงมือกระทำการใด ๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายควบคุมการใช้เหตุผลและความรู้ของมนุษย์ ให้งดเว้นพฤติกรรมที่เป็นอาชญากรรม

3. เจตจำนงเสรี (Free will) เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของมนุษย์ คือ มนุษย์เป็นผู้มีเหตุผลในการมุ่งแสวงหาเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์สูงสุดทางด้านวัตถุและในการตัดสินใจเลือกกระทำการหรืองดเว้นการกระทำใด ๆ มนุษย์จะพิจารณาทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่อย่างมีเหตุมีผล เพื่อพิจารณาและคำนวณถึงผลประโยชน์หรือผลเสียที่จะได้รับจากการกระทำนั้น ๆ

การปรับเป็นพินัย

การปรับเป็นพินัย ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 หมายความว่า สั่งให้ผู้กระทำความผิดทางพินัยต้องชำระค่าปรับเป็นพินัยไม่เกินที่กฎหมายกำหนด โดยความผิดทางพินัยคือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎหมายนั้นบัญญัติให้ต้องชำระค่าปรับพินัย โดยมีพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 เกี่ยวข้องกับตำรวจจราจรโดยตรง ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2566

กรณีศึกษา

กรณีศึกษาจากบทสัมภาษณ์ ผู้เขียนได้สัมภาษณ์ข้าราชการตำรวจที่มีประสบการณ์ด้านงานจราจรในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 จำนวน 3 ท่าน และสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพรับส่งอาหาร (ไรเดอร์) จำนวน 1 ท่าน ได้พูดถึงปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นและได้เสนอแนวทางในการแก้ปัญหาจราจรไว้ด้วย มีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

1. พันตำรวจเอก สันทัด ลยางกูร รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 1 ประสบการณ์ในระดับรองผู้บังคับการควบคุมด้านการจราจรจำนวน 3 ปี ได้ให้สัมภาษณ์ว่า

“การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่หรือทำอย่างไรให้ผู้ขับขี่มีวินัยจราจรกระทำได้อย่าง เนื่องจากสภาพวัฒนธรรมของสังคมไทยการใช้วิถีชีวิตของคนไทย ประกอบกับสภาพการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันยังมีการคิดปรับปรุงให้เหมาะสมมากยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันมีพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้ว (ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2566) ตำรวจจราจรต้องศึกษาและทำความเข้าใจ

เข้าใจเพื่อบังคับใช้กฎหมายได้อย่างถูกต้องและให้มีประสิทธิภาพ และหากพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่สมบูรณ์บังคับใช้กฎหมายไม่ได้จริง จึงควรรับฟังข้อคิดเห็นจากประชาชนว่าทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์หรือไม่เป็นการเพิ่มภาระให้กับประชาชน เช่น แทนที่จะชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจได้เลย แต่ถ้าไม่ชำระค่าปรับตามเวลาที่กำหนดเจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องส่งเรื่องไปที่พนักงานอัยการ และประชาชนต้องไปรายงานตัวที่พนักงานอัยการหรือที่ศาลซึ่งมีขั้นตอนเพิ่มมากขึ้นเพื่อชำระค่าปรับ เป็นต้น”

จากบทสัมภาษณ์สรุปได้ว่า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญในการแก้ปัญหาการจราจรและสามารถลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อีกด้วย กฎหมายที่เกี่ยวข้องมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรและประชาชนโดยเฉพาะพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565

2. พ.ต.ท.วรกฤษฎ์ นุใหม่ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลพญาไท ประสบการณ์ด้านการจราจร ตั้งแต่รองสารวัตร ถึง รองผู้กำกับการจราจร จำนวน 10 ปี ได้ให้สัมภาษณ์ว่า

“หากจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่นั้น เห็นควรที่จะต้องส่งเสริมการศึกษาตั้งแต่ยังเด็ก โดยกำหนดให้วิชานักเรียนหรือกฎหมายจราจรเป็นหลักสูตรพื้นฐาน โดยการสอนต้องสอนให้ถึงผลลัพธ์ของการฝ่าฝืนกฎหมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรส่งผลร้ายแรงอย่างไร เช่น การขับขี่รถที่ไม่ปลอดภัยอาจทำให้ได้รับบาดเจ็บ อาจถึงพิการหรือเสียชีวิตได้ เป็นต้น ซึ่งทุกวันนี้มีน้อยมากที่นักเรียน นักศึกษาจะได้รับความรู้หรือถูกปลูกฝังเรื่องวินัยจราจร เมื่อนักเรียน นักศึกษาพบเห็นการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องอาจเกิดพฤติกรรมเลียนแบบได้

เชื่อว่าผู้ขับขี่ทุกคนกลัวการเกิดอุบัติเหตุแต่ไม่เกรงกลัวกฎหมายจราจร เนื่องจากสภาพบังคับใช้กฎหมายยังไม่ชัดเจนแม้ว่าจะมีบทลงโทษก็จริง แต่สภาพบังคับใช้ให้ปฏิบัติตามกฎหมายยังไม่มีเท่าที่ควร เช่น กรณีไม่มาชำระค่าปรับใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร ผู้ขับขี่สามารถขับขี่รถได้อยู่ ไม่จำเป็นต้องรีบชำระค่าปรับ เพราะกฎหมายจราจรมีหลายขั้นตอนในการดำเนินการ ผู้ขับขี่ไม่จำเป็นต้องรีบชำระค่าปรับก็ได้ บางกรณีไปชำระค่าปรับเมื่อถึงรอบการชำระภาษีรถยนต์ประจำปี หรือบางกรณีผู้ขับขี่ปล่อยให้ใบสั่งขาดอายุความไปเลย เป็นต้น แม้ปัจจุบันมีพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้ว แต่มองว่าการปรับเป็นพินัย ในบริบทของสังคมไทยยังไม่เหมาะสม เพราะกฎหมายจราจรและกฎหมายเกี่ยวกับรถยนต์มีอัตราโทษไม่ร้ายแรงมาก การกระทำผิดเกิดขึ้นได้ทุกวัน ทำให้ประชาชนมองว่ายุ่งยาก ไม่เข้าใจ มีขั้นตอนเชิงระบบหลายอย่างมากเกินไป ขอยกตัวอย่างการบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศสหรัฐอเมริกา (ประสบการณ์จากภริยา) หากผู้ขับขี่ได้ใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรแล้ว ผู้ขับขี่จะไม่สามารถต่อรองค่าปรับกับเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสั่งได้เลย จะต้องไปศาลเพื่อทำการไต่สวนและชำระค่าปรับที่ศาลเท่านั้น ไม่ได้มีประวัติอาชญากรรม ไม่มีระบบการบันทึกหรือตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ แต่มีประวัติการกระทำผิดกฎหมายจราจร ศาลจะเก็บประวัติไว้แล้วเพิ่มเติมหากกระทำผิดอีก แนวทางนี้เป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ในประเทศสหรัฐอเมริกาเกรงกลัวกระทำผิดกฎหมายจราจรอย่างมาก”

จากบทสัมภาษณ์สรุปได้ว่า ควรส่งเสริมระบบการศึกษา (Education) เพื่อปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กนักเรียนและเยาวชน การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้ แต่ต้องมีสภาพบังคับใช้ได้จริงและเหมาะสมกับบริบทของสังคมไทย

3. พ.ต.ท.เกริก แก้วแสนต่อ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง ประสบการณ์ด้านการจราจร ตั้งแต่รองสารวัตร ถึงรองผู้กำกับการจราจร จำนวน 11 ปี ได้ให้สัมภาษณ์ว่า

“ปัญหาการจราจรติดขัดวิเคราะห์เฉพาะด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่นั้นมองว่า สาเหตุของผู้ขับขี่ที่ส่งผลทำให้การจราจรติดขัดเกิดจากวัฒนธรรมของคนไทย ที่รักสบาย ทำอะไรง่าย ๆ ยกตัวอย่างเช่น การที่เรามีจักรยานยนต์รับจ้างจำนวนมากทุกซอกซอย ใช้รถส่วนตัวมากกว่าใช้ระบบรถขนส่งสาธารณะ ทำให้ปริมาณรถมากกว่าถนน ด้านระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ดี ทำให้คนต้องใช้รถส่วนตัวมากขึ้น ส่วนหนึ่งเกิดจากการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะยังเข้าถึงได้ยาก เช่น ราคาสูง ความสามารถของรถขนส่งบางคันไม่ดี ปริมาณรถเยอะทำให้รถติด

ด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ ควรกำหนดข้อกฎหมายให้เข้ากับสภาพสังคมหรือรูปแบบเมืองหรือชนบทแตกต่างกันไป เช่น ในเขตเมืองอย่างหนึ่ง ชนบทอีกอย่างหนึ่ง ควรให้เหมาะสมแต่ละพื้นที่ด้วยการกฎหมายต้องบังคับใช้ได้ทันทีและได้รับผลทันที เช่น การบังคับล้อ คนถูกบังคับก็ต้องไปชำระค่าปรับและเกรงกลัวไม่กล้ากระทำผิดอีก เป็นต้น การกำหนดอัตราโทษที่เหมาะสมก็เป็นส่วนหนึ่ง แต่ควรเน้นมาตรการที่ให้มีสภาพบังคับใช้ให้มีประสิทธิภาพ เช่น พบผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถตรวจยึดรถหรือรั้งรถไว้ชั่วคราว เพราะการขับขี่ไม่มีใบขับขี่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่และคนใช้รถใช้ถนน อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาทก็เพียงพอแล้ว แต่ให้คนมีใบขับขี่หรือเจ้าของรถมารับรถไป เชื่อว่าสามารถแก้ปัญหาคนไม่มีใบขับขี่ได้ เพราะในต่างประเทศใบขับขี่มีคุณค่าผู้ขับขี่จะรักษาอย่างดี เพราะต้องรับผิดชอบต่อสังคมบนท้องถนน ควรควบคุมการซื้อขายรถของประชาชน เช่น คนทุกคนต้องมีที่จอดรถก่อน ถึงจะซื้อรถได้ ลดปัญหาการนำรถมาจอดบนถนนสาธารณะ ซึ่งเป็นเหตุทำให้ถนนใช้ไม่ได้เต็มประสิทธิภาพ และสุดท้ายควรณรงค์ ให้แต่ละองค์กร สถานศึกษา บริษัท สร้างความสัมพันธ์ทางสังคมตามทฤษฎีพันธะทางสังคม (Social Bonding Theory) ในเรื่องการสร้างกฎเกณฑ์ขององค์กรตนเอง เช่น ตำรวจ ทหาร ข้าราชการไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากผิดกฎหมายแล้ว ยังผิดวินัย และถูกสังคมมองว่าไม่ดี จากประสบการณ์เชื่อว่าคนเกรงกลัวกฎระเบียบขององค์กรมากกว่าเคารพกฎจราจร เนื่องจากมีผลกระทบโดยตรงต่อหน้าที่การงานด้วยกฎหมาย”

จากบทสัมภาษณ์สรุปได้ว่า บริบทของสังคมไทย วัฒนธรรมของคนไทย ส่งผลต่อพฤติกรรมของการขับขี่ระบบการขนส่งสาธารณะส่งผลในการตัดสินใจของประชาชนในการใช้รถส่วนตัวมากกว่าใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ที่มีสภาพบังคับใช้ได้จริงและเหมาะสมกับสภาพแต่ละสังคม สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ได้ การควบคุมปริมาณการซื้อรถสามารถแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้ และการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน (Empowerment) ในการกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ร่วมกันภายในหน่วยงานหรือบริษัทของตนเอง ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ได้

4. กรณีตัวอย่างพนักงานรับส่งอาหารหรือไรเดอร์ ได้ให้สัมภาษณ์ว่า

“การเป็นไรเดอร์ทางบริษัทผู้ว่าจ้างจะบังคับให้ผู้ที่จะสมัครเป็นไรเดอร์ต้องมีใบอนุญาตขับรถ และรถต้องจัดทำการประกันภัยรถภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ด้วยการที่ไรเดอร์บางคนกระทำผิดกฎหมาย เช่น ขับรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน, ขับขี่รถย้อนศร ผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถบนฟุตบาท ขับขี่รถไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น มองว่าเป็นเรื่องของตัวเองแต่ละบุคคลไม่ใช่ไรเดอร์ทุกคนจะมีพฤติกรรมอย่างนั้น แต่ที่พบเห็นจำนวนมากกระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะไม่เกรงกลัวกฎหมายมากกว่า เพราะบางทีโดนใบสั่งก็ยังไม่ยอมขับขี่รถได้อยู่ดี และมองว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะตนเองชินพื้นที่ รู้เส้นทางเป็นอย่างดีถึงฝ่าฝืนกฎหมายเพื่อที่จะได้ประหยัดเวลา ระยะทาง น้ำมันเชื้อเพลิง และสามารถรับงานรายการใหม่ได้เร็วขึ้น (โดยมาตรฐานระยะทางส่งอาหาร 3 กิโลเมตรแรก จะได้ค่าจ้างต่อรายการครั้งละ 38 บาท) และได้เสนอแนวทางแก้ไขในการแก้ปัญหาจราจรไว้ว่า หากพบผู้ขับขี่กระทำผิดกฎหมายจราจรแล้ว ถูกเจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่ง กฎหมายจะต้องบังคับให้ไปชำระค่าปรับตามใบสั่งทันที น่าจะทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย เพราะหากถูกจับแล้วต้องไปชำระค่าปรับเลย อาจกระทบต่อรายได้ของตนเอง ไม่คุ้มค่าต่อการทำความผิด”

จากบทสัมภาษณ์สรุปได้ว่า พฤติกรรมการขับขี่ขึ้นอยู่กับแต่ละบุคคลที่จะกระทำผิดหรือไม่กระทำผิดกฎหมายจราจร การบังคับใช้กฎหมายที่รวดเร็ว เด็ดขาด แน่นนอน สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ได้



ภาพที่ 4 การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 และแนวทางในการแก้ไขปัญหา

แนวทางการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1

จากสภาพปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและจากบทสัมภาษณ์กรณีศึกษา สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ได้ ดังนี้

1. ด้านถนน (ถนนและผังเมือง)

1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงพัฒนาถนนในด้านเพิ่มจำนวนถนน ทำถนนให้มีมาตรฐาน ความกว้างของถนนให้ต่อเนื่อง การเวนคืนที่ดิน หรือหน่วยงานราชการสนับสนุนถนนในหน่วยงานเพื่อให้ประชาชนใช้ได้ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม

1.2 สนับสนุนการขนส่งสาธารณะแบบราง รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน (BTS, MRT) ให้เชื่อมต่อเป็นโครงการขยายสามารถใช้ได้ตามทิศทางในการเดินทางของประชาชน

1.3 พัฒนาการใช้พื้นที่ของเมืองตามจุดที่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าหรือรถไฟฟ้าใต้ดินให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแบบครบวงจร เช่น มีสถานที่ทำงาน การศึกษา ที่พัก ห้างสรรพสินค้า ลดการเดินทางในการทำงานที่จากเมืองชั้นนอกเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง

2. รถ (ทิศทางการเดินทางและปริมาณรถ)

2.1 ตำรวจจราจรต้องศึกษาทิศทางของกระแสรถแต่ละช่วงเวลาแต่ละพื้นที่ แต่ละเส้นทาง เพื่อส่งเสริมระบบเดินทางให้ได้รับความสะดวก เช่น การรับรถเข้าพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจในช่วงเช้า การระบายรถออกนอกเมืองตอนเย็น เป็นต้น

2.2 การจัดการจราจรแบบเส้นทางอย่างต่อเนื่องสามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ โดยถนนแต่ละเส้นต้องมีสัญญาณไฟจราจรที่สัมพันธ์กันเป็นเส้นทาง

2.3 การควบคุมการปริมาณมีรถไว้ในครอบครองของประชาชน สามารถลดปัญหาจราจรติดขัด ขวางบนถนนสาธารณะได้ เช่น ก่อนซื้อรถต้องมีที่จอดรถสำหรับจอดรถได้ตามมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดเกี่ยวกับความกว้างยาวที่จอดรถ เป็นต้น

2.4 ระบบขนส่งสาธารณะแบบราง รถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน (BTS, MRT) ที่ราคาถูกลดปริมาณรถบนท้องถนนได้

3. คน (พฤติกรรมจราจรของประชาชน)

3.1 การบังคับใช้กฎหมายที่รวดเร็ว เด็ดขาด แน่นนอน สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจรของประชาชน และสามารถป้องกันการลอกเลียนแบบด้วย

3.2 ส่งเสริม พัฒนาการให้ความรู้กฎหมายจราจรให้กับประชาชน โดยเริ่มตั้งแต่เด็ก โรงเรียน สถานศึกษาให้ความสำคัญในการขับขี่รถตามกฎหมายจราจรและการขับขี่รถให้ปลอดภัย

3.3 สภาพการบังคับใช้กฎหมายต้องสามารถบังคับได้จริง รวดเร็ว เด็ดขาด แน่นนอน จึงสามารถลดการฝ่าฝืนการกระทำผิดกฎหมายได้

3.4 ตำรวจจราจรนอกจากมีหน้าที่การบังคับใช้กฎหมายแล้ว ยังมีหน้าที่บริการ อำนวยความสะดวกการจราจรให้กับประชาชนด้วย ทำให้ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายน้อยลง ควรนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายด้วย เช่น กล้องตรวจจับความผิด โดยมีหน่วยงานหลักเพียงหน่วยงานเดียวรับผิดชอบในการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร เป็นต้น

4. การบริหาร (กระบวนการบริหารงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร)

4.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงข้อมูล ประสานงาน วางแผนร่วมกันอย่างใกล้ชิด อย่างเป็นระบบ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เช่น ขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมายสำนักงานตำรวจแห่งชาติเชื่อมโยงข้อมูลกับกระทรวงคมนาคม ขั้นตอนการจัดระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบการขนส่ง กรุงเทพมหานคร เชื่อมโยงข้อมูลกับกระทรวงคมนาคม เป็นต้น

4.2 การส่งเสริมระบบขนส่งของเมืองให้เป็นระบบเชื่อมโยงกัน เช่น จากนอกเมืองเข้ามาย่านใจกลางเมือง มีสถานที่จอดรถหรือสถานีจอดแล้วจร (park and ride) เพื่อนั่งรถระบบขนส่งสาธารณะไปยังสถานที่ทำงาน หรือสถานศึกษา

4.3 ส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีในการควบคุมการจราจรแบบพื้นที่ระดับกองบังคับการ โดยมีตำรวจจราจรรับผิดชอบในการประสานงานสั่งการและใช้ได้จริง มีระบบตรวจจับการกระทำความผิดและบังคับใช้กฎหมายด้วย ระบบสัญญาณไฟจราจรที่ต่อเนื่องสัมพันธ์กัน ระบบสารสนเทศ ป้ายสลับข้อความ

4.4 ระบบราชการปรับแก้ไขลดการติดต่อแบบเผชิญหน้ากับประชาชนให้มากขึ้นเพื่อลดการเดินทางไปยังหน่วยงานของรัฐ และต้องทำธุรกรรมได้และถูกกฎหมาย หรือการย่อสถานที่รัฐ เพื่อกระจายอำนาจเข้าถึงพื้นที่การให้บริการ

4.5 วางแผนการแก้ไขปัญหาจราจรโดยใช้มาตรฐานที่หน้าเชื่อถือและปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสังคมไทย

4.6 สนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุ มีวินัยจราจร โดยการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง หาแนวร่วมประชาชนแนวปฏิบัติการในการเป็นอาสาจราจร เพื่อให้มีความรู้ด้านกฎหมายจราจร เป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงานจราจรได้

แนวทางในการแก้ไขปัญหการจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1

แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ซึ่งอยู่บริเวณใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร โดยสภาพปัญหาการจราจรติดขัดมีทุกช่วงเวลาและเกือบทุกวันเนื่องจากสภาพพื้นที่มีสถานที่ราชการ สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า สถานที่ท่องเที่ยวทั้งกลางวันและกลางคืน แม้ว่าตำรวจจราจรจะมีหน้าที่หลักในการบริหารจัดการการจราจรก็ตาม แต่ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันแก้ปัญหา โดยเฉพาะหน่วยงานของกรุงเทพมหานครต้องร่วมมือกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการจัดการปัญหาจราจรให้เป็นระบบ แม้ว่าปัญหาการจราจรมีปัจจัยหลายอย่างที่ต้องแก้ปัญหา แต่ทิศทางในการแก้ปัญหาควรไปในทิศทางเดียวกัน เป็นรูปธรรม ชัดเจน วัตถุประสงค์ความสำเร็จได้

1. ด้านการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นเรื่องสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่จะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้ขับขี่อย่างถูกต้องตามกฎหมายจราจรและกฎของความปลอดภัย ตำรวจจราจรจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการบังคับใช้กฎหมายด้วย แม้ว่าขั้นตอนในการบังคับใช้กฎหมายจะมีหลายขั้นตอนก็ตาม แต่การบังคับใช้กฎหมายเป็นเรื่องสำคัญที่จะละเลยไม่ได้ หากได้เทคโนโลยีในตรวจจับความผิดจนนำไปสู่การดำเนินคดีเชื่อว่าประชาชนจะปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น
2. ด้านการศึกษา ให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชน ทางสื่อสังคมออนไลน์ หรือสื่อต่าง ๆ เป็นเรื่องสำคัญที่จะให้เห็นคุณค่าของใบอนุญาตขับขี่ การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรสามารถทำให้ผู้ขับขี่ปลอดภัยลดอุบัติเหตุได้
3. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนจำเป็นต้องแสวงหาความร่วมมืออย่างต่อเนื่อง ในการให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยเฉพาะตำรวจพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงประชาชนแต่ละพื้นที่ หากร่วมกันวางแผนการจัดการจราจรได้ ระหว่างแกนนำประชาชนกับตำรวจพื้นที่ จะสามารถแก้ปัญหาการจราจรได้ตรงจุด
4. ด้านระบบขนส่งมวลชนเป็นสิ่งจำเป็นในการตัดสินใจให้ประชาชนใช้บริการเพื่อลดปัญหาการใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง ควรจัดทำให้เป็นระบบ ควบคุมปริมาณทางแบบสาธารณะ และแบบเหมารับจ้างให้มีปริมาณที่เหมาะสม มีมาตรฐานในการตรงต่อเวลา รถมีความสะอาดสบายและปลอดภัย และมีราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถส่วนบุคคล
5. ด้านการพัฒนาตำรวจ ควรมีการจัดอบรมความรู้เฉพาะทางด้านจราจรอยู่เป็นประจำ โดยผู้ที่มาให้ความรู้ต้องมีความรู้และประสบการณ์เฉพาะทางในการถ่ายทอดและสามารถให้ผู้รับการอบรมนำไปปฏิบัติเข้าใจการบริหารจัดการจราจรได้จริง ปฏิบัติได้จริง

บทสรุป

กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 เป็นหน่วยงานภายใต้กำกับของกองบัญชาการตำรวจนครบาล มีเขตรับผิดชอบทั้งหมด 9 สถานีตำรวจ โดยสภาพการจราจรในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 อยู่บริเวณใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร มีที่ตั้งศาลากลางกรุงเทพมหานคร ทำเนียบรัฐบาล อาคารรัฐสภา ที่ตั้งที่ทำการกระทรวงต่างๆ อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ มีถนนสายหลัก สายรอง มีศูนย์การค้า วัด โบราณสถาน และสถานศึกษา จึงถือได้ว่าเป็นย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง และมีเขตพระราชฐานตั้งอยู่ในพื้นที่ด้วย

ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครหรือในเมือง คือสภาพการณ์ที่ยานพาหนะมีความคับคั่งบนท้องถนน เคลื่อนตัวได้ล่าช้าเป็นปัญหาต่อการไหลของกระแสการจราจร เป็นผลให้สูญเสียเวลาเดินทาง ทรมานต่าง ๆ และเกิดมลภาวะ โดยสาเหตุเกิดจาก 4 ปัจจัย ประกอบด้วย ถนน กรุงเทพมหานครมีถนนสายย่อยไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถทำหน้าที่เป็นถนนภายในพื้นที่แต่ละย่านที่เชื่อมต่อกับถนนสายรอง และไม่สามารถรองรับการจราจรจากจุดต่าง ๆ ภายในย่านโดยตรงต่อการสัญจรในพื้นที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดในถนนสายประธานและถนนสายหลักในพื้นที่ ปัญหาเรื่องรถ ทั้งจากทิศทางการเดินทางและปริมาณรถ ทิศทางการเดินทางรถเป็นปัญหาอย่างมากในการจราจรในกรุงเทพมหานคร สาเหตุจาก คน คือพฤติกรรมขับขี่ของคน โดยพฤติกรรมขับขี่ของผู้ขับขี่รวมถึงคนที่ใช้รถใช้ถนน ถือเป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาการจราจรติดขัด เช่น

พฤติกรรมซ้ำๆที่ผิดกฎหมาย หรือซ้ำซ้อนโดยประมาทส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทำให้รถเกิดขวางบนถนนส่งผลให้การจราจรติดขัด และปัจจัยด้านการบริหาร คือกระบวนการบริหารงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร เนื่องจากการบริหารงานจราจรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานและต้องสนับสนุนร่วมกันคิดวิเคราะห์ วางแผน ศึกษาแนวทางแก้ปัญหาจราจรร่วมกันอย่างเป็นระบบ และต้องไปในทิศทางเดียวกัน

โดยแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ซึ่งอยู่บริเวณใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร และมีสภาพปัญหาการจราจรติดขัดมีทุกช่วงเวลาและเกือบทุกวันเนื่องจากสภาพพื้นที่มีสถานที่ราชการ สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า สถานที่ท่องเที่ยวทั้งกลางวันและกลางคืน และถึงแม้ว่าตำรวจจราจรจะมีหน้าที่หลักในการบริหารจัดการจราจรก็ตาม แต่ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันแก้ปัญหา ซึ่งจะประสบความสำเร็จได้ ต้องดำเนินการด้วยวิธีการบังคับใช้กฎหมายที่จะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้ขับขี่อย่างถูกต้องตามกฎหมายจราจรและกฎของความปลอดภัย ให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนให้เห็นคุณค่าของใบอนุญาตขับขี่ การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรสามารถทำให้ผู้ขับขี่ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุได้ แสวงหาความร่วมมืออย่างต่อเนื่องในการให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยเฉพาะตำรวจพื้นที่สามารถเข้าถึงประชาชนแต่ละพื้นที่ หากร่วมกันวางแผนการจัดการจราจรได้ ระหว่างแกนนำประชาชนกับตำรวจพื้นที่ จะสามารถแก้ปัญหารถติดตรงจุด ด้านระบบขนส่งมวลชนเป็นสิ่งจำเป็นในการตัดสินใจให้ประชาชนใช้บริการเพื่อลดปัญหาการใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง ควรจัดทำให้เป็นระบบ ควบคุมปริมาณทางแบบสาธารณะ และแบบเหมาจ่ายให้มีปริมาณที่เหมาะสม มีมาตรฐานในการตรงต่อเวลา รถมีความสะอาดสบายและปลอดภัย และมีราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถส่วนบุคคล สุดท้ายด้านการพัฒนาตำรวจจราจร ควรมีการจัดอบรมความรู้เฉพาะทางด้านจราจรอยู่เป็นประจำ โดยผู้ที่มาให้ความรู้ต้องมีความรู้และประสบการณ์เฉพาะทางในการถ่ายทอดและสามารถให้ผู้รับการอบรมนำไปปฏิบัติเข้าใจการบริหารจัดการจราจรได้จริง ปฏิบัติได้จริง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครควรจัดการจราจรแบบเส้นทางเพื่อลดปัญหารอยต่อระหว่างสถานีตำรวจ ยกตัวอย่าง การจัดการจราจรบนถนนทางด่วน โดยมีตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจรรับผิดชอบ การจัดการจราจรบนถนนทางหลวง โดยมีตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจทางหลวง รับผิดชอบ เพื่อความเอกภาพในการบริหารจัดการ แม้ว่าแต่ละพื้นที่ในกรุงเทพมหานครจะมีตำรวจจราจรจากกองบังคับการตำรวจจราจรรับผิดชอบแต่ละพื้นที่สถานีตำรวจอยู่แล้ว แต่การบริหารจัดการก็ยังไม่ให้ตำรวจจราจร สถานีตำรวจพื้นที่บริหารจัดการจราจรอยู่ดี

กรุงเทพมหานครควรสนับสนุนห้องปฏิบัติการกล้องวงจรปิดให้ทุกกองบังคับการเพื่อใช้ในการบริหารสั่งการแบบเส้นทาง และสนับสนุนกล้องตรวจจับความผิดปกติจราจรให้ครอบคลุมและมีการบังคับใช้กฎหมายและเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งด้วย

ข้อเสนอแนะในการนำไปปฏิบัติ

การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับผู้ขับขี่ที่ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถนั้น ควรมีมาตรการเฉพาะเนื่องจากกฎหมายในปัจจุบันกำหนดเป็นความผิดไว้อยู่แล้ว แต่ควรให้อำนาจหรือขั้นตอนตามกฎหมายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจยึดรถไว้ชั่วคราว ในข้อหานี้ ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีอัตราโทษหนักไปกว่าปัจจุบัน แต่สามารถบังคับให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่แท้จริงมาชำระค่าปรับหรือยึดรถไว้จนกว่าจะมีผู้มีใบอนุญาตขับขี่ขับรถไปให้เท่านั้น ซึ่งผู้เขียนเชื่อว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถและเจ้าของรถจะเกรงกลัวต่อการกระทำความผิดมากขึ้น ส่งผลให้ถนนปลอดภัยมากขึ้นด้วย

เอกสารอ้างอิง

- กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (2566). *สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ เฉพาะใบอนุญาตออกใหม่ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (บางประเภท) ในกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2564-2566*.
- กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (2566). *สถิติรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (บางประเภท) ในกรุงเทพฯ ระหว่างปี 2564 – 2566*.
- กองบังคับการตำรวจนครบาล 1. (2566). <https://div1.metro.police.go.th/>.
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2566). *ผลวิเคราะห์เผย กรุงเทพฯ เมืองรถติดอันดับ 2 ในเอเชีย ปี 2565*. Prachachat. <https://www.prachachat.net/general/news-1190075>.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2566). *ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจร ในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ระหว่างปี 2564 – 2566*.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). *คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ*.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2566). *สถิติใบสั่งจราจรในพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ระหว่างปี 2564 – 2566*.
- อติศักดิ์ กันทะเมืองลี. (2562). กรุงเทพฯ: เมืองใหญ่ ถนนน้อย ทางแก้ด้วยคุณภาพ. Theurbanis. <https://theurbanis.com/mobility/01/11/2019/3056>.
- NISITJOURNAL. (2020). *ทางสัญจรในกรุงเทพฯ ไม่ใช่ของทุกคน แต่เป็นของรถเก๋ง!*. Nisitjournal.press. <https://nisitjournal.press/2020/01/21/cars-rule-bkk-roads/>.
- INRIX. (2023). *INRIX 2022Global Traffic Scorecard*. <https://inrix.com/scorecard/>.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล	พันตำรวจโท ศุภฤกษ์ ตรีเจตน์
ตำแหน่งการทำงาน	รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลสามเสน
ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้	544 ถนนสามเสน แขวงดุสิต เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ระดับปริญญาตรี - รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (ร.บ.บ.(ตร.)) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมธิราช ระดับปริญญาโท - รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรังสิต

ประสบการณ์ในการทำงาน

พ.ศ. 2552	พนักงานสอบสวน (สบ 1) สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง
พ.ศ. 2554	พนักงานสอบสวน (สบ 1) สถานีตำรวจภูธรชุมแสง จังหวัดนครสวรรค์
พ.ศ. 2555	รองสารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรอุทัย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
พ.ศ. 2558	นายเวร (สบ 1) ผู้บังคับการ กองบังคับการสืบสวน ตำรวจภูธรภาค 1
พ.ศ. 2559	สารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
พ.ศ. 2561	สารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรปรามบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
พ.ศ. 2562	สารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
พ.ศ. 2562	สารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจนครบาลแสมดำ
พ.ศ. 2563	สารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลท่าข้าม
พ.ศ. 2564	รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลสามเสน

ผลงานทางวิชาการ

ปัจจัยที่มีผลทำให้เด็กและเยาวชนกระทำความผิดซ้ำเกี่ยวกับยาเสพติด กรณีศึกษา สถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (2557) หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญวิทยา และการบริหารงานยุติธรรม สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต

คำรับรอง

ข้าพเจ้า พันตำรวจโท ศุภฤกษ์ ตริเจตน์ ตำแหน่ง รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลสามเสน ผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตรผู้กำกับการรุ่นที่ 143 จัดทำเอกสารศึกษา บทความหัวข้อ แนวทางการแก้ปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 ขอรับรองว่าบทความดังกล่าวไม่ได้คัดลอกของผู้หนึ่งผู้ใด โดยตรง ถ้าจะมีข้อความบางส่วนของเอกสารของผู้เขียนรายใดบ้าง ได้ยึดหลักการอ้างอิงไว้ท้ายบทความ

พันตำรวจโท ศุภฤกษ์ ตริเจตน์

(ศุภฤกษ์ ตริเจตน์)

รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลสามเสน

วันที่ 16 เดือน มกราคม 2567