สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจ
ที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจร
ในสถานีตำรวจ

พ.ศ.๒๕๕๗

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นตำรวจมืออาชีพ
เพื่อความผาสุกของประชาชน”

ตำรวจมืออาชีพ ต้องเป็นข้าราชการตำรวจที่มีความรู้ ความสามารถ รู้ลึก รู้รอบ รู้จริง ในงานที่ทำและต้องเป็นคนดีมีคุณธรรม ซื่อสัตย์ ซื่อตรง อดทน เสียสละ ต้องขยัน และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง สิ่งสำคัญที่สุดต้องตระหนักเสมอว่า เป้าหมายการทำงานของตำรวจคือความผาสุกของประชาชน

พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เรื่อง ให้ใช้คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายการบริหารราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๗ มุ่งเน้นการพัฒนาข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ ให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผู้บังคับบัญชาจะต้องอบรมข้าราชการตำรวจให้ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ ให้มีความซื่อสัตย์ สุจริต และให้บริการช่วยเหลือประชาชนด้วยความสุภาพเท่าเทียมกัน เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ดังนั้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้จัดทำ “คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ” ฉบับปี พ.ศ.๒๕๕๗ พร้อมดำเนินการฝึกอบรมหัวหน้าสายงานและข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ ให้มีความพร้อมที่จะไปทำการฝึกอบรมหรือสอนงานให้กับข้าราชการตำรวจในสังกัดทุกคนสู่ความ “เป็นตำรวจมืออาชีพ เพื่อความผาสุกของประชาชน”

ฉะนั้น จึงให้ทุกหน่วยใช้ “คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ” นี้ เป็นคู่มือหลักสำหรับใช้ในการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจในสังกัดทุกคน ตั้งแต่วันประกาศนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๗

พลตำรวจเอก

(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

คำนำ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายการบริหารราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๗ กำหนดงานด้านการจราจร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ ให้สามารถคลี่คลายปัญหาและอำนวยความปลอดภัยทางถนน ลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ได้อย่างรวดเร็วและเป็นระบบ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม ทั้งนี้ เพื่อยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรให้เป็นที่ยอมรับและเชื่อมั่นศรัทธาของประชาชนอย่างแท้จริง โดยผู้บังคับบัญชาจะต้องอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรทุกนาย ให้มุ่งมั่นพัฒนาสู่ความเป็นตำรวจมืออาชีพที่มีอุดมการณ์ มีความพร้อมทั้งความรู้ความสามารถ มีคุณธรรม จริยธรรม ยึดมั่นในหลักนิติธรรม มีความซื่อสัตย์ สุจริต มีจิตสำนึกในการให้บริการประชาชน มีทัศนคติที่ดีต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่จะนำไปสู่ความเป็น **“สุภาพบุรุษจราจร”** ที่เป็นผู้คิดดี พูดดี ประพฤติดี มีเกียรติ น่าเชื่อถือ น่ายกย่อง อันจะเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เพื่อให้นโยบายการบริหารราชการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีคำสั่งที่ ๖๐๐/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจ และคำสั่งที่ ๖๒๒/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำหลักสูตรและโครงการฝึกอบรมผู้นำหน่วยหัวหน้าสายงานจราจรและข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ เพื่อส่งเสริมให้กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตำรวจภูธรภาค ๑ - ๙ และศูนย์ปฏิบัติการตำรวจจังหวัดชายแดนภาคใต้ มีวิทยากรประจำหน่วยที่มีความรู้ความสามารถและทักษะในการถ่ายทอดให้กับข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ พร้อมทั้งมีการจัดทำคู่มือและได้ผลิตสื่อประกอบการฝึกอบรมเพื่อให้วิทยากรสามารถนำไปใช้ในการฝึกอบรมในทุกระดับอย่างเป็นมาตรฐานเดียวกัน

คู่มือฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ช่วยให้วิทยากรและข้าราชการตำรวจในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ นำไปศึกษา ทบทวน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานด้านการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศชาติต่อไป

พลตำรวจเอก

(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

คำนำ

นโยบายการบริหารราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ด้านการจราจรกำหนดให้ข้าราชการตำรวจยึดหลักและแนวทางการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ การเกิดภัยธรรมชาติและสาธารณภัย การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ การจัดตั้งจุดตรวจจราจร เพื่อความปลอดภัยทางถนนและสถานการณ์อื่นที่มีผลกระทบด้านการจราจร เพื่อให้การจัดการจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้แก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการดูแลด้านสุขภาพอนามัยของตำรวจผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจรให้มีสุขภาพที่ดีพร้อมที่จะปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพอย่างเต็มศักยภาพ

เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายดังกล่าว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๖๒๒/๒๕๕๖ ลง ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๖ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำหลักสูตรและโครงการฝึกอบรมผู้นำหน่วยหัวหน้าสายงานจราจร และข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ เพื่อเสริมสร้างให้ข้าราชการตำรวจเป็นตำรวจมืออาชีพอย่างแท้จริง คณะอนุกรรมการฯ ได้รับความร่วมมือจากผู้แทนหน่วยที่เป็นวิทยากร ในสังกัด กองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑-๙ ศูนย์ปฏิบัติการตำรวจจังหวัดชายแดนภาคใต้ กองบัญชาการศึกษา และหน่วยที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันจัดทำคู่มือสำหรับฝึกอบรมข้าราชการตำรวจสายงานจราจร ที่เป็นมาตรฐาน มุ่งเน้นให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่งานด้านการจราจรให้มีความรู้ ความสามารถบริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ในงานจราจรที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันในทุกสถานีตำรวจ

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

		หน้า
คำนำ		ก
สารบัญ		ข - จ
บทที่ ๑	**บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร**	
	- นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการจราจร	๑
	- บทบาทด้านการลดอุบัติเหตุจราจร	๒
	- บทบาทการพัฒนาการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย	๓
	- บทบาทด้านการบังคับใช้กฎหมาย	๖
	- บรรณานุกรม	๓๑
บทที่ ๒	**การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน**	
	- สภาวการณ์และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของโลก	๓๓
	- WHO ชี้ไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันดับ ๓ ของโลก	๔๕
	- สถานภาพอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	๔๘
	- หนทางแก้ไขตามปฏิญญาสากล	๕๓
	- อันดับพฤติกรรมเสี่ยงของคนไทย ๑๐ อันดับ	๕๔
	- ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของโครงสร้างสังคม	๕๕
	- แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	๕๖
	- การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจร	๖๐
	- การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน	๖๕
	- บรรณานุกรม	๘๓
บทที่ ๓	**การจัดการศึกษาในรูปแบบของการสัมมนา**	
	- การจัดการศึกษาในรูปแบบของการสัมมนา	๘๕
	- การสัมมนาปัญหาและข้อขัดข้องในงานจราจร	๘๘
	- บรรณานุกรม	๙๖

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
บทที่ ๔	**ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น**	
	- ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น	๙๗
	- การวิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขการจราจรในสถานการณ์ปกติ	๑๑๘
	- เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร	๑๔๐
	- บรรณานุกรม	๑๕๕
บทที่ ๕	**เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร**	
	- ความหมายของเทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร	๑๕๗
	- แนวคิดทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร (Law Enforcement Theory)	๑๕๗
	- ความหมายการบังคับใช้กฎหมาย	๑๕๘
	- การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในงานจราจร	๑๕๘
	- การแสวงหาความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการบังคับใช้กฎหมาย	๑๘๙
	- จิตวิทยาในการใช้กฎหมาย	๒๐๕
	- บรรณานุกรม	๒๒๓
บทที่ ๖	**การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่**	
	- บทนำ	๒๒๕
	- วัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่	๒๒๖
	- การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร	๒๒๖
	- การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ	๒๓๐
	- การฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่	๒๓๒
	- บรรณานุกรม	๒๓๕

สารบัญ

		หน้า
บทที่ ๗	**งานอำนวยการสายงานจราจร**	
	- การจัดทำแผนและโครงการ	๒๓๗
	- การจัดทำงบประมาณ	๒๔๓
	- การจัดทำระบบใบสั่งจราจร	๒๔๔
	- สิทธิประโยชน์ของตำรวจจราจร	๒๔๖
	- บรรณานุกรม	๒๕๑
บทที่ ๘	**การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย**	
	- ภาคีเครือข่าย	๒๕๓
	- เทคนิคการประสานงานกับภาคีเครือข่าย	๒๖๐
	- แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย	๒๖๔
	- การสร้างอาสาจราจร และผู้ช่วยเหลือตำรวจจราจร	๒๖๖
	- กรณีศึกษา	๒๗๙
	- บรรณานุกรม	๒๘๕
บทที่ ๙	**เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรทางถนน**	
	- บทนำ	๒๘๗
	- การวิเคราะห์ข้อมูลจราจร	๒๙๒
	- การจัดทำแผน และ คำสั่ง	๒๙๗
	- ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจ	๓๐๒
	- เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน	๓๐๒
	- บรรณานุกรม	๓๑๘

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑๐ การประชาสัมพันธ์ในงานจราจร	
- หลักการประชาสัมพันธ์	๓๑๙
- หลักการประชาสัมพันธ์ในงานจราจร	๓๒๔
- การใช้สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ในงานจราจร	๓๒๖
- ภาคีเครือข่ายประชาสัมพันธ์	๓๓๕
- บรรณานุกรม	๓๓๖
บทที่ ๑๑ จิตวิทยาการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพของตำรวจจราจร	
- บทนำ	๓๓๗
- จิตวิทยาการจัดการความเครียด	๓๓๘
- ทัศนคติเชิงบวกในการปฏิบัติงาน	๓๕๗
- การดูแลสุขภาพที่ดีในระหว่างปฏิบัติงานของตำรวจจราจร	๓๖๓
- แบบประเมินและวิเคราะห์ความเครียดด้วยตนเอง	๓๗๔
- บรรณานุกรม	๓๗๗
บทที่ ๑๒ การจัดการสถานที่เกิดเหตุจราจร	
- บทนำ	๓๗๙
- การจัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์	๓๘๐
- การจัดการสถานที่เกิดเหตุเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร	๓๘๕
- การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น	๓๘๙
- การรักษาสถานที่เกิดเหตุเพื่อประโยชน์ในการเก็บพยานหลักฐานทางคดี	๓๙๔
- บรรณานุกรม	๓๙๗

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑๓ การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ	
- บทนำ	๓๙๙
- การจัดการจราจรในเส้นทางทางเสด็จพระราชดำเนิน	๔๐๑
- การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในเส้นทางบุคคลสำคัญ	๔๑๖
- การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษอื่นๆ	๔๒๐
- บรรณานุกรม	๔๒๓
บทที่ ๑๔ ภาวะผู้นำและหลักธรรมาภิบาล	
- ภาวะผู้นำ (Leadership)	๔๒๕
- หลักธรรมาภิบาล (Good governance)	๔๓๘
- สุภาพบุรุษจราจร	๔๔๘
- บรรณานุกรม	๔๕๐
ภาคผนวก	๔๕๑
- ภาคผนวก ก เอกสารประกอบบทที่ 1	
- ภาคผนวก ข คำสั่ง	
- ภาคผนวก ค รายชื่อผู้จัดทำ	

บทที่ ๑
บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

๑. นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการจราจร

นโยบายการบริหารราชการของพลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗ มีนโยบายด้านการปฏิบัติงานด้านการจราจร จำนวน ๘ ข้อ ดังนี้

นโยบายด้านการปฏิบัติงานด้านการจราจร[๑]

๑) พัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย

๒) ให้มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การจัดงานสำคัญ ฝนตกน้ำท่วม ถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

๓) อำนวยความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญามอสโก

๔) ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์วางแผนและอำนวยการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ

๕) ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างวินัยการจราจรให้กับประชาชนโดยเฉพาะการกวดขันจับกุม ๑๐ ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี่หรือโดยสารรถทุกประเภท

๖) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียมเป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๗) กวดขันวินัยความประพฤติและปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน

๘) ดำเนินการทางวินัยและอาญาอย่างเด็ดขาดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

จากนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ คือ นโยบายด้านการลดอุบัติเหตุการจราจร นโยบายด้านการพัฒนางานจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมาย นโยบายด้านคุณธรรมจริยธรรมในการปฏิบัติงาน และนโยบายด้านการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถนำนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของหัวหน้างานจราจรได้

---

[๑] นโยบายการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗. โรงพิมพ์ตำรวจ กรุงเทพฯ. หน้า ๘-๙

บทบาทหน้าที่ของหัวหน้างานจราจร ต้องถือปฏิบัติตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา โดยอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายนั้นได้ถูกนำมาใส่ไว้ในเนื้อหาของอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการที่หัวหน้างานจราจรสามารถปฏิบัติหน้าที่ตามหน้าที่ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาได้ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ย่อมครอบคลุมถึงการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติไว้ด้วยเช่นกัน

๒. บทบาทด้านการลดอุบัติเหตุจราจร

ตามนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๗ ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ดำเนินการลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนโดยยึดหลัก “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญามอสโก จึงส่งผลให้หัวหน้างานจราจร มีบทบาทในการเป็นผู้ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพราะในการปฏิบัติงานด้านการจราจร สถานีตำรวจถือเป็นหน่วยงานสำคัญในการดำเนินการ เนื่องจากสถานีตำรวจเป็นหน่วยงานที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด เป็นผู้ปฏิบัติงานที่แท้จริง ดังนั้น เพื่อให้นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้านการจราจรบรรลุผล หัวหน้างานจราจรประจำสถานีตำรวจจึงต้องรับบทบาทเป็น “ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน”

๒.๑ สถานการณ์อุบัติเหตุด้านการจราจร

ตามข้อมูลขององค์การอนามัยโลก พ.ศ.๒๕๕๖ ได้รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตทั่วโลก กว่า ๑.๓ ล้านคน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ กว่า ๕๐ ล้านคน ทั่วโลกและเมื่อมาพิจารณาถึงประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กว่า ๒๖,๐๐๐ คน/ปี คิดเป็นอัตราต่อจำนวนประชากร ๑ แสนคน ได้ ๓๘.๑ ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกแล้ว พบว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับสามของโลกรองจากประเทศเกาะนีอูเอ และประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน

๒.๒ บทบาทหัวหน้างานจราจรในการลดอุบัติเหตุจราจร

เป็นที่ทราบกันดีว่า การลดอุบัติเหตุด้านการจราจรนั้นประกอบไปด้วยหน่วยงานหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและเอกชน สำนักงานตำรวจแห่งชาตินับเป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีหน้าที่ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร เช่นเดียวกัน และหน่วยงานในสังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งทำหน้าที่หลักในการดำเนินการ ได้แก่ สถานีตำรวจ

เมื่อพิจารณาถึงบุคลากรในสถานีตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ย่อมหนีไม่พ้นตำรวจจราจร ซึ่งมีหัวหน้างานจราจรเป็นหัวหน้า ดังนั้น หัวหน้างานจราจรของสถานีตำรวจจึงถือได้ว่าเป็น

กำลังหลักในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร และมีหลักในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ หลัก ๕E+๑

หลักการดำเนินการ ๕E+๑

๑. Enforcement
๒. Education
๓. Engineer
๔. EMS
๕. Evaluation
๖. Empowerment

๓. บทบาทการพัฒนาการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจรย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ทั้งภายในและภายนอกประเทศทั่วโลกเพื่อนำความรู้และวิสัยทัศน์มาพัฒนาการจราจรในเขตรับผิดชอบของตน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๓.๑ การพัฒนางานจราจรสู่มาตรฐานสากล

แนวคิดในการพัฒนางานจราจรของอารยประเทศทั่วโลก ยึดหลักความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการจะทำให้ระบบการจราจรของประเทศไทยไปสู่ผลสำเร็จตามแนวคิดดังกล่าว จำเป็นต้องมีการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ทั้งด้าน คน งบประมาณ แผนงาน โครงการต่างๆ ต้องมีความสอดคล้องกัน

๓.๒ ความสำคัญขององค์กรระหว่างประเทศ

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจร ย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ด้านองค์กรหรือหน่วยงานใดบ้างที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการแก้ไขปัญหาจราจรในปัจจุบันและอนาคต

- องค์กรสหประชาชาติ (United Nation) มีหน้าที่ดูแลสันติภาพของโลก และความมั่นคงระหว่างประเทศ การส่งเสริมให้มนุษย์ชาติมีส่วนสำคัญในการจัดระเบียบโลกและออกกฎหมายหรือปฏิญญาสนธิสัญญาอนุสัญญาต่างๆ เพื่อให้ชาติต่างๆ ในโลกอยู่ร่วมกันอย่างสินติสุข

ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณทางถนน ลงนามที่กรุงเวียนนาเมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๑๑ โดยประเทศซึ่งเป็นภาคี นำไปเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการขนส่งและจัดการต่อไป

- **องค์การอนามัยโลก(WHO)** ดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน

- **กลุ่มประชาคมอาเซียน (AEC) ดำเนินการแลกเปลี่ยนทางศิลปวัฒนธรรม** สินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ มีเนื้อหาสนธิสัญญา ได้แก่

๑. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement)

๒. กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

๓. ความตกลงว่าด้วย การยอมรับหนังสือรับรอง การตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้า และการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน

๔. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ-ปอยเปต

๕. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

๖. ข้อตกลงระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนลาว และเวียดนาม ในการดำเนินการขนส่งทางถนน เพื่อการท่องเที่ยว

๗. ข้อตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดน โดยถนนจากประเทศไทย ผ่านมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์

๓.๓ ความสำคัญขององค์กรภายในประเทศ

เมื่อทราบถึงปัจจัยผลกระทบที่เกิดจากองค์กรระหว่างประเทศแล้ว องค์กรภายในประเทศไทยเอง ก็มีบทบาทหน้าที่ร่วมกันจัดการจราจร ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่ เช่น

- สำนักนายกรัฐมนตรี มีหน่วยงานซึ่งเรียกว่า คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ภารกิจในการเสนอนโยบายและแผนหลักการจัดระบบจราจรทางบกต่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบแผนงานโครงการกำหนดมาตรฐานและมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรปรับปรุงกฎหมายที่มีผลต่อระบบการจราจรให้เหมาะสม เร่งรัดและประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรการนโยบายและแผนงานที่กำหนด

- กระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ยกระดับการให้บริการประชาชน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมขนส่ง ให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึงทำให้ระบบคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิต ประสานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะทั้งคนและสินค้าและขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึงกันมีหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

- กรมการขนส่งทางบก มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(๔) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

(๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

- กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัด กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ควบคุมและดำเนินการก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษา ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน[๒] เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ หน่วยงานในสังกัดได้แก่ สำนักสำรวจและออกแบบ แขวงการทาง ตามพื้นที่ต่างๆ

- กรมทางหลวงชนบท เป็นส่วนราชการ ระดับกรม สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยบุคลากรโอนภารกิจมาจากกรมโยธาธิการ และกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท มีหน้าที่ในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาชายแดน การพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (By-pass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยงด้านการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (คปถ.)

- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)เป็นหน่วยงานของรัฐอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี มีรายได้จากภาษีสรรพสามิตยาสูบและสุราในอัตราร้อยละ ๒ ต่อปี ทำหน้าที่ จุดประกาย กระตุ้น สนับสนุน และประสานความร่วมมือกับกลุ่มบุคคล องค์กร และชุมชนทั่วไป (ภาคี สร้างเสริมสุขภาพ) โดยมุ่งหวังให้คนไทยมีสุขภาพดีครบสี่ด้าน กาย จิต ปัญญา สังคม เพื่อร่วมสร้างประเทศไทยให้น่าอยู่ โดยไม่จำกัดกรอบวิธีการ และยินดีเปิดรับแนวทางปฏิบัติการใหม่ๆ ที่เป็นความคิด สร้างสรรค์สามารถนำไปสู่การขยายค่านิยมและการสร้างพฤติกรรมสร้างเสริมสุขภาพแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและกว้างขวาง

- องค์การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น (อปท.) ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล ในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ

- องค์การบริหารส่วนจังหวัด มีหน้าที่พัฒนาจังหวัด ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา สาธารณสุข การอาชีพ สาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น จัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องทั้งเทศบาลและ

อบต. เช่น การก่อสร้างถนนสายหลัก จัดสร้างระบบสาธารณูปโภคที่เกินอำนาจเทศบาลและ อบต. เช่น สร้างบ่อบำบัดน้ำเสียเนื่องจากใช้งบประมาณในการจัดสร้างสูง

- เทศบาล มีหน้าที่ การให้บริการแก่ราษฎร ในกิจการสาธารณะ เช่น การรักษาความสะอาดถนนหรือทางเดินและที่สาธารณะ รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อม เช่น กำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล การป้องกันและระงับโรคติดต่อ การให้ราษฎรได้รับความรู้โดยการศึกษาอบรม การรักษาความสงบเรียบร้อย การจัดให้มีเครื่องใช้ดับเพลิง การนำที่ดินสาธารณะมาใช้ประโยชน์กับท้องถิ่น

๔. บทบาทด้านการบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากการจราจรส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำรงชีวิตของบุคคลในสังคม หากตำรวจจราจรได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบและตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ย่อมเป็นเกราะกำบังตัวผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี แต่หากปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ยึดหลักระเบียบกฎหมายที่กำหนดไว้แล้ว อาจถูกร้องเรียนจากประชาชน หรือถูกสังคมตำหนิได้ ดังนั้นจึงควรมีการเรียนรู้เกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานในอันที่จะปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๑ อำนาจหน้าที่ตามที่ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและการรักษาความปลอดภัยทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๕๓๗/๒๕๕๕ เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ในส่วนของสายงานจราจร ระบุไว้ในคำสั่งข้อ๕.๖ – ๕.๗ มีใจความดังนี้

หัวหน้างานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานจราจร รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการจราจร วางแผนอำนวยการ สั่งการ ควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลงานด้านการควบคุมจราจร จัดการ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร รวมทั้งงานจราจรตามโครงการพระราชดำริ และงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจรตลอดจนพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน โดยจำแนกออกเป็นงานต่างๆ ดังนี้

๑. งานควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร

๒. งานวางแผนจัดการและควบคุมการจราจร ตลอดจนจัดทำแผนที่จราจรของพื้นที่รับผิดชอบ และของพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน

๓. งานศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร แนะนำวิทยากรต่างๆ มาใช้ในงานจราจร

๔. งานให้ความรู้และการศึกษาอบรมผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจร

๕. งานสอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

๖. งานเก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดการควบคุมการจราจร

๗. งานการส่งข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และส่งให้งานป้องกันปราบปราม

๘. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๙ .กรณีมีการกระทำความผิดให้พิจารณาสั่งการให้ผู้ปฏิบัติงานจราจรดำเนินการจับกุมหรือดำเนินการจับกุมด้วยตนเอง

๑๐. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๑๑. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี และอื่นๆ

๑๒. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๑๓. งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ทั้งในด้านการปฏิบัติงานความประพฤติและระเบียบวินัย

๑๔. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

๑๕. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๑๖. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

สารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

๑. ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร

๒. จัดและควบคุมการจราจร

๓. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่างๆ มาใช้ในงานจราจร

๔. ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

๕. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

๖. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

๗. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

๘. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และส่งให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม

๙. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๑๐. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๑๑. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๑๒. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๑๓. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานจราจรทราบทันที

๑๔. งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๑๕. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๑๖. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

๑. ปฏิบัติงานตามหน้าที่ของสารวัตรจราจร ข้อ ๑ – ๑๒

๒. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานจราจร หรือสารวัตรจราจรทราบในทันที

๓. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๔. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรตำแหน่งผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตรจราจร (ตำแหน่งควบ) มีหน้าที่

๑. ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไป และอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๒. ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๓. ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าจราจร

๔. ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านจราจรของหน่วยงาน

๕. ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งรองสารวัตรหรือเทียบเท่า

๖. ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

ผู้บังคับหมู่จราจร มีหน้าที่

๑. เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร ตลอดจนนำวิทยาการต่างๆ มาใช้

๒. จัดและควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจรมอบหมายสั่งการ

๓. จัดและควบคุมการจราจร โดยจัดและควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจร

๔. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

๕. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร

๖. การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

๗. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ต่อผู้บังคับบัญชา หรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้นๆ ก่อน ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หัวหน้าสถานีตำรวจกำหนด

๘. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแต่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๙. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๑๐. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้น จับกุม

๑๑. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันหรือทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุมสกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๑๒. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๑๓. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๔.๒ บทบาทหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด

[๒]บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมาย และระเบียบคำสั่งต่างๆ อาทิ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้นๆ สามารถแยกประเด็นเรื่องอำนาจหน้าที่ ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ตามระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

---

[๒]จินดา กลับกลาย.(๒๕๕๖). พันตำรวจเอกหญิง.**อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจราจร.** หน้า ๘-๒๕

๑. อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

คำนิยามศัพท์ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทนิยามในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้นิยามคำว่า เจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ดังนี้

"เจ้าพนักงานจราจร" หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร มาตรา ๔ (๓๗)

เจ้าพนักงานจราจร ตามมาตรานี้ นอกจากจะต้องเป็นข้าราชการตำรวจแล้ว ยังเป็นผู้ที่รัฐมนตรีที่รับผิดชอบในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจรด้วย โดยรัฐมนตรีที่รับผิดบอบ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มีอำนาจในการแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรและมีอำนาจในการออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการต่างๆ อื่นใด เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ การออกกฎกระทรวงในเรื่องใดตามอำนาจที่กำหนด จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มาตรา ๕

คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ มีดังนี้[๓]

๑. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร

๒. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพฯ

๓. ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวง ที่รับผิดชอบทั่วราชอาณาจักร

๔. ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาคเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรภาค

๕. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรจังหวัด

เจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ จะเป็นข้าราชการตำรวจระดับสัญญาบัตรที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้ง ตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ ให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร ทำให้มีอำนาจหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบในการทำงานด้านการจราจร เพื่อสามารถนำเอาข้อมูลกฎหมาย กฎ ระเบียบต่างๆ ไปบังคับใช้และจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีอำนาจในการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร หรือประกาศต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจัดการจราจรภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่

---

[๓] คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕

ความรับผิดชอบของตนเอง ดังนั้น การทำความเข้าใจบทบาท อำนาจหน้าที่ในเขตรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน จะเป็นการป้องกันการซ้ำซ้อนในการทำงานด้วย

"พนักงานเจ้าหน้าที่" หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (มาตรา ๑ (๓๘))

ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรได้แก่ ข้าราชการตำรวจทั้งในระดับชั้นประทวนและระดับสัญญาบัตร ที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ทำหน้าที่ปฏิบัติงานการควบคุมหรืออำนวยความสะดวกในด้านการจราจรบนท้องถนน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเรียกว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือที่เรียกกันว่า ตำรวจจราจร นั่นเอง

อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทบัญญัติของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องนี้ สามารถแบ่งอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรได้เป็น ๒ ประการ ได้แก่ ๑) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และ ๒) อำนาจหน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

๔.๓ อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่[๔]

หน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ถือว่าเป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายอาญา ดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนกระทำผิดกฎหมายในทางอาญา ได้แก่ ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายอื่นที่มีโทษทางอาญา เช่น พระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญา ต่างๆ อาทิ พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พระราชบัญญัติแรงงานต่างด้าว พระราชบัญญัติอาวุธปืนฯ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้นเมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำความผิดใดที่เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามกฎหมายทางอาญา ตำรวจจราจรย่อมมีอำนาจจับกุม ตรวจค้นในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้

หน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร และได้บัญญัติให้ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่อย่างอื่นเพื่ออำนวยความสะดวกและการจัดการจราจรด้วย โดยได้บัญญัติไว้เฉพาะในลักษณะ ๑๘ มาตรา ๑๓๕-๑๔๕ ดังนี้

๑) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนด "ทาง" ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (มาตรา ๑๓๕)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนดบริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร เป็น "ทาง" ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ตามมาตรา ๑๓๕

---

[๔] จินดา กลับกลาย.(๒๕๕๖). พันตำรวจเอกหญิง.**อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจราจร.** หน้า ๘-๒๕

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้ให้คำจำกัดความ คำว่า “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และ ลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

“ทาง” ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะสถานที่เกิดเหตุในคดีจราจรจะต้องเกิดขึ้นในทางเสียก่อน เมื่อคดีเกิดขึ้นในทางแล้วจึงจะนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ไปพิจารณามีความเห็นทางคดีได้ แต่ถ้าเมื่อใดสถานที่เกิดเหตุไม่ใช่ทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แล้ว พนักงานสอบสวนก็ไม่สามารถจะนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เข้าไปปรับเพื่อมีความเห็นทางคดีได้ เมื่อพิจารณาตามคำจำกัดความของคำว่า “ทาง” ตามมาตรา ๔(๒) แล้ว สามารถอธิบายได้เป็น ๒ ประการ คือ

๑) **“ทาง”** ตามความหมายที่ ๑ หมายถึง ถนนหนทางต่างๆ ตรอก ซอย โดยสภาพมองเห็นชัดเจนและอยู่ในความดูแลของทางราชการหรือของแผ่นดิน ในการพิจารณาใช้เป็นสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนในทางปฏิบัตินั้นไม่มีปัญหาเพราะสามารถพิจารณาดูได้ เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนเพชรเกษม ฯลฯ ซอยต่างๆ ที่แยกออกจากถนนเช่นว่านี้ และตามถนนเหล่านี้ก็จะมีเครื่องหมายการจราจรกำหนดไว้

๒) **“ทาง”** ตามความหมายที่ ๒ หมายถึง ทางส่วนบุคคล ไม่ว่าจะเป็นของบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่จะต้องไม่ใช่ของทางราชการหรือแผ่นดิน แต่เป็น “ทาง” เพราะพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ กำหนดให้เป็นทาง ทางที่เป็นของส่วนบุคคลที่จะจัดว่าเป็นทาง ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ นั้น หมายถึง ทางที่ส่วนบุคคลนั้นเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร

สำหรับ “ทาง” ในความหมายที่ ๒ นี้ มักเป็นปัญหาต่อพนักงานสอบสวนค่อนข้างมาก เพราะบางสถานที่ไม่สามารถจะพิจารณาได้ชัดเจนว่าเจ้าของทางนั้น “ยินยอม” ให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือไม่ และคำว่ายินยอมนั้นมีความหมายเพียงใดถึงจะถือว่ายินยอม

กรณีนี้จึงเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น ในการที่จะกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทาง เช่น ถนนส่วนบุคคลภายในหมู่บ้านต่างๆ หากเจ้าของไม่ได้เปิดหรือยินยอมให้ใช้เป็นทาง ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ก็ไม่สามารถนำมาตรการทางกฎหมายไปใช้บังคับได้ ดังนั้น หากเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ประกาศใช้เป็น “ทาง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แล้ว ก็ย่อมอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ตัวอย่างเช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มอบพื้นที่ถนนเส้นทางหลักภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดการจราจร เจ้าพนักงานจราจรจึงได้มีประกาศเป็นทาง ตามประกาศเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น

๒) อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งอาสาจราจร (มาตรา ๑๓๖)

"มาตรา ๑๓๖ ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่จะกำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอาสาจราจรและหน้าที่ของอาสาจราจร ตลอดจนเครื่องแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด"

"มาตรา ๑๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา"

อำนาจในการแต่งตั้งอาสาจราจรเพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติโดยการแต่งตั้งจะต้องแต่งตั้งจากบุคคลที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยกำหนดให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญา

ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดคุณสมบัติรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอาสาจราจร พ.ศ.๒๕๕๕ (๑๓ ม.ค. ๕๕) กำหนดให้ผู้ที่ผ่านการศึกษาอบรมและทดสอบหลักสูตรอาสาจราจรครบถ้วนแล้ว เมื่อได้รับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นอาสาจราจร ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการจัดทำทะเบียน ประวัติ กำหนดหมายเลขประจำตัว และจัดให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ควบคุม และจัดการจราจร บริเวณที่มีการจราจรติดขัดคับคั่ง หรือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ เว้นแต่กรณีไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในที่นั้น จึงปฏิบัติหน้าที่โดยลำพังได้

(๒) ดูแล การหยุดรถ จอดรถ การข้ามทาง เพื่อให้การจราจรสะดวกและปลอดภัย ในบริเวณที่มีการฝ่าฝืนกฎหมาย จนการจราจรไม่สะดวก

(๓) ชี้แจง ตักเตือน แนะนำ ตลอดจนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตาม

(๔) รายงานการกระทำความผิดของผู้ขับรถ การชำรุดเสียหาย ข้อขัดข้องของเครื่องหมายและสัญญาณจราจร ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบเพื่อดำเนินการต่อไป

(๕) แจ้งอุบัติเหตุจราจรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบเพื่อดำเนินการโดยไม่ชักช้า

จึงสรุปได้ว่า อาสาจราจร จะถือเป็นเจ้าพนักงานตามมาตรา ๑๓๗ เฉพาะเมื่อได้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีหน้าที่เพียง ๕ ประการตามที่กำหนด แต่อาสาจราจรก็ไม่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ แต่อย่างใด ถึงแม้มาตรา ๑๓๗ จะได้กำหนดให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญาก็ตาม

๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง (มาตรา ๑๓๘)

"มาตรา ๑๓๘ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการจราจรในอาณาบริเวณนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

(๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางใด

(๒) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือทางตอนใด

(๔) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว

ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง ถ้าไม่เป็นความผิดที่ได้กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

การใช้อำนาจตามมาตรา ๑๓๘ นี้จะเป็นในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณนั้นๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ กล่าวคือ ตำรวจจราจรทุกชั้นยศ มีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในเขตอาณาบริเวณใดอาณาบริเวณหนึ่งตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา ๑๓๘ โดยเป็นการดำเนินการในช่วงเวลาใดช่วงเวลาหนึ่งเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งนี้ จะมีความผิดฐานฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการห้ามรถหรือคนเดินเท้า เดินบนถนนทางสายใด ห้ามหยุดหรือจอดในทางใด ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือทางตอนใด หรือเกี่ยวกับกำหนดให้ทางสายใดหรือเฉพาะตอนใดที่ให้เดินรถได้ทางเดียว

๔) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร ในการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร (มาตรา ๑๓๙)

"มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่า ถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

(๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน

(๒) ห้ามหยุดหรือจอด

(๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ

(๔) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว

(๕) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน

(๖) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๗) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและล่อง

(๘) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท

(๙) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ

(๑๐) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท

(๑๑) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน

(๑๒) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน

(๑๓) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ

(๑๔) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก

(๑๕) ขีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

(๑๖) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่กำหนดไว้ได้

(๑๗) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง

(๑๘) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

(๑๙) กำหนดการใช้โคมไฟ

(๒๐) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

(๒๑) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง”

มาตรา ๑๓๙ เป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดก็ได้ เจ้าพนักงานจราจรจึงได้อาศัยอำนาจตามมาตรานี้ออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดการจราจรไว้หลายเรื่อง เช่น ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร จังหวัดกระบี่ว่าด้วยกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในถนนอิศรา ถนนมหาราช ซอย ๔ (ประชาชื่น) ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๔๙

คำสั่ง ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบใด ที่เจ้าพนักงานจราจร ออกมาเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรดังกล่าว จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้ว

ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่ง สั่ง หรือประกาศ ตามมาตรา ๑๓๙ ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

๕) อำนาจของเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการว่ากล่าว ตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ (มาตรา ๑๔๐)

“มาตรา ๑๔๐ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าวตักเตือน ผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้แต่ต้องออกใบรับแทน

ใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าวเว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด”

ตามบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๐ นี้ กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติเมื่อพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ (หมายถึง กฎหมายอื่นๆ ที่บัญญัติถึงรถที่จะนำมาใช้ในทาง เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นต้น) โดยให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการที่จะดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

(๑) อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่เป็นอำนาจของตำรวจจราจรทั้งระดับชั้นสัญญาบัตรและระดับประทวน โดยสามารถดำเนินการได้ทันทีขณะที่พบเห็นการกระทำความผิด เมื่อเจ้าหน้าที่เลือกใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนแล้วก็ไม่ต้องออกใบสั่ง

(๒) อำนาจออกใบสั่ง[๕] ให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบเป็นกรณีที่ตำรวจจราจรที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร หรือตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถนั้นๆ แล้วไม่เลือกการว่ากล่าวตักเตือน มาตรา ๑๔๐ ให้อำนาจแก่ตำรวจจราจรในการที่จะดำเนินการดังนี้

ออกใบสั่งและกำหนดค่าปรับ ตามอัตราเปรียบเทียบปรับที่กำหนดตามบัญชีท้ายข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้[๖] หรือจะไม่กำหนดค่าปรับตามเปรียบเทียบแต่ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับต่อไป

ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ เช่น จอดรถทิ้งไว้ในที่ห้ามจอด ซึ่งเป็นกรณีที่ตำรวจจราจรมิอาจใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนได้ จึงเป็นกรณีที่จำเป็นต้องใช้อำนาจในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับเท่านั้น กรณีนี้กฎหมายได้ให้อำนาจในอันที่จะออกใบสั่งโดยติดหรือผูกใบสั่งนั้นไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย เช่น เสียบใบสั่งไว้กับก้านที่ปัดน้ำฝน แปะติดไว้กับกระจกด้านหน้ารถ เป็นต้น

ถ้าเป็นการออกใบสั่งต่อหน้าผู้ขับขี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มาตรา ๑๔๐ วรรคสาม ให้อำนาจตำรวจจราจรในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ กล่าวคือ เป็นการให้ตำรวจจราจรใช้ดุลยพินิจที่จะเรียกเก็บใบหรือไม่เรียกเก็บก็ได้อาศัยอำนาจตาม

---

[๕] ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร เรื่อง กำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.๒๕๕๐ หน้า ๒๙๑

[๖] ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๔๐ หน้า ๒๙๙

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๔๒ ให้อำนาจตำรวจจราจรในการขอตรวจดูหรือตรวจสอบใบอนุญาตขับรถนั้นๆ ได้ กรณีนี้แนวทางการปฏิบัติ ปกติตำรวจจราจรมักจะขอตรวจดูใบอนุญาตขับขี่รถจากผู้ขับขี่ก่อนเพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ หรือไม่ เช่น ใบอนุญาตขับรถตรงกับประเภทของรถที่ใช้หรือไม่ ใบอนุญาตขับรถหมดอายุแล้วหรือไม่ เป็นต้น ถ้าพบว่าไม่เป็นไปตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ กำหนด เช่น ไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือมีแต่หมดอายุ ผู้ขับขี่ก็จะมีความผิดเพิ่มอีกกระทงหนึ่ง นอกเหนือจากความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

เมื่อตำรวจจราจรใช้อำนาจในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราว เมื่อออกใบสั่งแล้วกฎหมายบังคับตำรวจจราจรให้ออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่ถือไว้แทนเพื่อใช้ในการขับรถต่อไป และต้องรีบนำใบอนุญาตขับขี่นั้นส่งมอบให้แก่พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่เกิดเหตุ (ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๕) ภายในกำหนดแปดชั่วโมง นับแต่เวลาออกใบสั่ง ในทางปฏิบัติแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรตามข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด จะแบ่งเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรก เป็นใบสั่ง ส่วนที่สอง จะเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ กรณีที่ตำรวจจราจรใช้อำนาจในการยึดใบอนุญาตขับขี่ ผู้ออกใบสั่งก็ดำเนินการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปในใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ตามหลักการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปในใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ การใช้อำนาจออกใบสั่งและเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวนี้ มีประเด็นที่ต้องคำนึง กล่าวคือ จะมีอำนาจเรียบเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ต่อเมื่อได้มีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ขับขี่ก่อน ถ้าไม่ออกใบสั่งก็ไม่มีใบอนุญาตเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่ และถ้าหากไปเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้โดยไม่ได้ออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้นอาจมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗ ได้[๗]

ในส่วนของผู้ขับขี่ที่ถูกเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องส่งมอบใบอนุญาตขับขี่ของตนให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้น ถ้าฝ่าฝืน ไม่ยอมส่งมอบให้ตามคำสั่งก็อาจมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมาอาญา มาตรา ๓๖๘[๘] และใบรับใบอนุญาตขับขี่ที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้นั้น สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราว ไม่เกินเจ็ดวัน ซึ่งกำหนดเจ็ดวันนี้ตรงหรือมีความสัมพันธ์กับจำนวนเจ็ดวัน ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องไปรายงานตัว ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑(๑)) เมื่อผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจร ก็อาจถูกว่ากล่าวตักเตือนหรืออาจถูกเปรียบเทียบให้ชำระค่าปรับแล้วแต่พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจรจะเห็นสมควร หลังจากนั้นจะต้องคืนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ทันที ส่วนผู้ขับขี่ที่ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑ (๒)) สามารถใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวันในช่วงแรก และเมื่อส่งค่าปรับทางไปรษณีย์แล้วยังสามารถใช้ใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้อีกจำนวนสิบวัน

---

[๗]ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗ บัญญัติว่า " ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใดหรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"

[๘]ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๖๘ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "ผู้ใดทราบคำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นโดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบวันหรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ"

นับแต่วันที่ส่งธนาณัติหรือตั๋วแลกเงินรวมเป็นจำนวน ๑๗ วันและการคืนใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องคืนทางไปรษณีย์ โดยเร็วทันทีเช่นกัน

วิธีปฏิบัติของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา ๑๔๑)

"มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด"[๙]

ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๕)

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามที่ปรับ (มาตรา ๑๔๑ ทวิ)

"มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับ

---

[๙]ระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยวิธีชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับคำสั่ง พ.ศ. ๒๕๔๐ หน้า ๓๓๕ และคำสั่งกรมตำรวจที่ ๗๕๗/๒๕๔๐ เรื่องมอบอำนาจให้เบิกเงินธนาณัติและตั๋วแลกเงิน ลง ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๔๐ หน้า ๓๓๗

แจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี”

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามบทเปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนมีอำนาจจัดการกับผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ดังนี้

(๑) ออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน ตามสถานที่ วัน เวลา ที่ระบุในหมายเรียก แล้วพนักงานสอบสวนจะเปรียบเทียบปรับ

(๒) กรณีพนักงานสอบสวนออกหมายเรียกแล้ว ส่งหมายเรียกไม่ได้ พนักงานสอบสวนจะแจ้งต่อนายทะเบียนรถยนต์หรือนายทะเบียนขนส่งทางบก ให้งดรับชำระภาษีประจำปีไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าผู้ได้รับใบสั่งจะมาพบพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก และยอมชำระค่าปรับให้เรียบร้อยเสียก่อน ในกรณีนี้ถ้าเป็นเหตุให้การต่อทะเบียนรถยนต์ล่าช้ากว่ากำหนด เจ้าของรถต้องเสียเงินเพิ่มอีก ร้อยละ ๒๐ ของจำนวนเงินค่าภาษีที่ค้างชำระตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ ผู้ขับขี่จะเอาเหตุที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้นายทะเบียนงดการต่อทะเบียนไว้ มาเป็นข้อยกเว้นการเสียเงินเพิ่มร้อยละ ๒๐ ไม่ได้

๖) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ (มาตรา ๑๔๒)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือรถที่ผู้มีผู้ขับขี่ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มาตรา ๑๔๒

“มาตรา ๑๔๒ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อ

(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ทดสอบแล้ว หากผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”[๑๐]

---

[๑๐] กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ.๒๕๓๗) การทดสอบผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หน้า ๒๒๕

โทษ ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง หรือ ๑๔๒ วรรคสอง ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดไว้แล้วตามมาตรานี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถตาม มาตรา ๑๔๒ มีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนหรือรถที่มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบไม่ครบตามกฎหมายว่าด้วยประเภทรถนั้นๆ มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา ๖)

"มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง" [๑๑]

สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร เกิดจากรถที่ผู้ขับขี่นำมาขับในทางมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ อุปกรณ์ชำรุด

(๒) เมื่อเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น เช่น พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดมีอำนาจเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป เช่น กลับรถในที่ห้ามกลับ ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้หยุดรถ เป็นต้น กรณีเช่นนี้ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถและใช้อำนาจตามมาตรา ๑๔๐ กล่าวคือ อาจว่ากล่าวตักเตือน หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรได้

แต่ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) คือขับขี่รถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือฝ่าฝืนมาตรา ๔๓(๒) คือขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นนั้น ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน (กรณีนำตัวผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายส่งพนักงานสอบสวนแล้ว) ต้องสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ก่อนที่จะดำเนินคดีหรือตั้งข้อหาดังกล่าวได้ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ทดสอบแล้ว ถ้าปรากฏว่าไม่ได้มีการฝ่าฝืน มาตรา ๔๓(๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

วิธีการทดสอบผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๓๗ มีวิธีการ ดังนี้

---

[๑๑] กฎกระทรวง หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖ ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๖ หน้า ๒๕๖ และประกาศทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หน้า ๓๔๘-๓๙๐

ข้อ ๑ การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยวิธีการตามลำดับ ดังนี้

(๑) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(๒) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(๓) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตาม (๒) หรือ (๓) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (๑) ได้เท่านั้น

ข้อ ๒ กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตาม ข้อ ๑(๓) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ ๓ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(๑) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(๒) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ ให้เปรียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ ๒,๐๐๐

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเศษ ๑ ส่วน ๑.๓

๗) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง (มาตรา ๑๔๓)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

“มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทางนอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้นๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง”

“มาตรา ๑๔๓ ทวิ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๐ ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง”

“มาตรา ๑๔๔ เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้ว ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ผู้ใดนำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไข มาตรา ๑๔๓ หรือ มาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมิได้รับใบตรวจรับรอง ตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องตาม มาตรา ๑๕๖

อุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับรถที่เกิดขึ้นในทางนั้น สาเหตุหนึ่งเกิดจากผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคง ไม่แข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ อุปกรณ์ชำรุด อันเป็นการฝ่าฝืน พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๖ ที่บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๔ จึงได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ตาม มาตรา ๑๔๒(๑) ถ้าไม่หยุดรถตามคำสั่ง มีโทษตามมาตรา ๑๕๔ ปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท และมีอำนาจส่งผู้ขับขี่พร้อมด้วยรถไปให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีในความผิด ตามมาตรา ๖ ซึ่งมีโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาทตาม มาตรา ๑๔๘

หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยเป็นไปตามกฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖[๑๒] ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชน ได้แก่ รถที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่าค่ามาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ[๑๓]

ข้อ ๒ วิธีการทดสอบสภาพของรถตามข้อ ๑ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จัดการซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี หากยังไม่จัดการซ่อมหรือแก้ไขรถให้

---

[๑๒] กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖ หน้า ๒๕๖

[๑๓] ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หน้า ๓๔๘-๓๙๐

ถูกต้อง ตามคำสั่งจะนำรถมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้ หากนำมาใช้ก็จะมีความผิดและอาจถูกดำเนินคดีทุกครั้งที่นำมาใช้

เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งสั่งตาม มาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้ว ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรอง เมื่อทำการตรวจสอบถูกต้องตามกฎกระทรวงแล้วเมื่อได้รับใบตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จึงจะนำรถออกใช้ในทางได้

การตรวจรับรองรถ ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง[๑๔] ฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๒๒) แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ.๒๕๔๖) ดังนี้

ข้อ ๑ เมื่อผู้ขับขี่ได้รับหนังสือสั่งตาม มาตรา ๑๔๓ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้อยู่ในสภาพตามที่สั่งแล้วนำรถพร้อมหนังสือสั่งให้เจ้าพนักงานจราจรในเขตท้องที่ซึ่งได้ออกหนังสือสั่งนั้นตรวจรับรอง

ข้อ ๒ เมื่อเจ้าพนักงานจราจร ตามข้อ ๑ ได้รับรถพร้อมหนังสือสั่งแล้ว ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีเป็นการตรวจรับรองที่ไม่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบให้ดำเนินการตรวจทันที เมื่อตรวจแล้วเห็นว่าถูกต้องตามหนังสือสั่ง ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือสั่งนั้นว่า “ตรวจแล้วเรียบร้อย” พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

(๒) ในกรณีเป็นการตรวจรับรองที่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจรรีบส่งรถพร้อมหนังสือสั่งให้ผู้ซึ่งผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งตรวจรับรอง เมื่อผู้ตรวจรับรองรถได้ตรวจแล้ว เห็นว่าถูกต้องตามหนังสือให้ปฏิบัติตามข้อ ๑ กล่าวคือ ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือนั้นว่า “ตรวจแล้วเรียบร้อย” พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

วิธีการตรวจรับรองรถ ตามข้อ ๒ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

กรณีตาม มาตรา ๑๔๓ ทวิ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา ๑๐ ทวิ ที่ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละออง เคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด [๑๕]มาใช้ในทางเดินรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมหยุดรถจะมีความผิดและมีโทษตามมาตรา ๑๕๔(๔) มีโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท และมีอำนาจ “สั่งเป็นหนังสือ” ให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้อยู่ในสภาพดี ไม่มีควันหรือเสียงดังเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ระหว่างที่ถูกใบสั่งดังกล่าวจะนำรถออกมาใช้ในทางไม่ได้ และเมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขให้ควันดำหรือเสียงหายไปแล้ว ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรองเมื่อทำการตรวจสอบถูกต้องตามกฎกระทรวงแล้ว เมื่อได้รับใบตรวจรับรองเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังจะนำรถออกใช้ในทางได้

---

[๑๔]กฎกระทรวงฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๒๒) หน้า ๒๓๗ และดูแก้ไขเพิ่มเติมในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ.๒๕๔๖) หน้า ๒๒๑

[๑๕]ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันดำ ก๊าซและระดับเสียงของรถซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยินยอมให้นำมาใช้ในทางเดินรถได้ หน้า ๒๕๘ และประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม หน้า ๓๔๘-๓๙๐

๘) อำนาจของพนักงานสอบสวน ในการเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือน ในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

"มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตรี ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้"

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้นหรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ"

บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๓๗ ให้อำนาจพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนคดีอาญา ไว้ดังนี้

"มาตรา ๓๗ คดีอาญาเลิกกันได้ดังต่อไปนี้

(๑) ในคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราโทษอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

(๒) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

(๓) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไปหรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้กระทำการในตำแหน่งนั้นได้เปรียบเทียบแล้ว

(๔) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามคำเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว"

จากบทบัญญัติมาตรา ๓๗(๔) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จึงสรุปได้ว่า แม้เป็นคดีความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่าความผิดลหุโทษ พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจเปรียบเทียบได้ประกอบกับบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๕ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้ให้อำนาจไว้

อำนาจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนเป็นไปตามมาตรา ๓๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

" มาตรา ๓๘ ความผิดตามอนุมาตรา (๒) (๓) และ (๔) แห่งมาตราก่อน ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุกให้มีอำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(๑) กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกิน ๑๕ วันแล้วคดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

(๒) ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับภายในเวลากำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(๓) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบให้เจ้าหน้าที่กะจำนวนตามที่เห็นสมควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน”

ในการใช้อำนาจเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวนก็ต้องเป็นไปตาม มาตรา ๓๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กล่าวคือ ในคดีความผิดที่ผู้ต้องหาและผู้เสียหายไม่ยินยอมตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ พนักงานสอบสวนก็ต้องดำเนินคดีความต่อไป โดยปกติผู้ต้องหามักจะยินยอมชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ ในส่วนของผู้เสียหายนั้นมักจะไม่เป็นปัญหา เพราะคดีความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ นั้นเป็นอาญาแผ่นดิน ลักษณะแห่งความผิดจึงเป็นการฝ่าฝืนข้อห้ามที่บัญญัติไว้ให้ผู้ใช้ทางในการจราจรกระทำหรือละเว้นไม่กระทำ ดังนั้น การกระทำผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ จึงเป็นการกระทำต่อสาธารณชนทั่วไป ไม่มีเอกชนใดได้รับความเสียหายเป็นการเฉพาะตัว รัฐเท่านั้นที่เป็นผู้เสียหายในคดีความผิดดังกล่าว การเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนจึงเป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนในฐานะเจ้าพนักงานของรัฐที่สามารถดำเนินการได้ โดยไม่ต้องพิจารณาถึงความยินยอมของผู้เสียหายอื่นใดอีก

จากบทบัญญัติของมาตรา ๓๗(๔) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ประกอบมาตรา ๑๔๕ พ.ร.บ.จราจรฯ บัญญัติให้บรรดาความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ แม้เป็นความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่าความผิดลหุโทษ พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และ มาตรา ๑๖๐ ตรี ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

๙) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ และพนักงานสอบสวน นอกจากที่บัญญัติในลักษณะ ๑๘

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่และพนักงานสอบสวน นอกจากที่บัญญัติในลักษณะ ๑๘ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีกรณีที่กฎหมายให้อำนาจไว้ตามมาตราอื่นๆ อีก ดังต่อไปนี้

(๑) แสดงสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร ตามมาตรา ๒๑ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๒๘ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจหน้าที่ในการติดตั้งหรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรในทาง และมีอำนาจในการรื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้ ตามมาตรา ๓๐

“มาตรา ๒๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย”

"มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ในทางที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๒๑"

"มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ขีดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง"

"มาตรา ๓๐ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏในทางโดยฝ่าฝืน มาตรา ๒๘ หรือ มาตรา ๒๙ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้"

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๙ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

(๒) การให้สัญญาณจราจร ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ พ.ศ.๒๕๒๒

"มาตรา ๒๔ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถแต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(๓) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(๔) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

(๕) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรานี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุดในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร"

"มาตรา ๒๕ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

(๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรจะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งใดๆ ที่เป็นการกีดขวางการจราจร (มาตรา ๑๑๔)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่จะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีผู้วาง ตั้ง ยื่น หรือแขวน หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรโดยไม่ได้รับอนุญาต

“มาตรา ๑๑๔ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๘ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษไม่เกินห้าร้อยบาท(มาตรา ๑๔๘)

กรณีนี้เป็นบทบัญญัติเพื่อมิให้สิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เช่น ร้านค้าที่วางของล่วงล้ำเข้ามาในทาง ร้านซ่อมรถยนต์ หรือจักรยานยนต์เอารถที่นำมาซ่อมจอดไว้ริมทางเดินรถ ทำให้รถอื่นแล่นผ่านไปมาไม่สะดวก เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนทำการรื้อถอนส่วนที่ล่วงล้ำเข้ามาในทาง หรือเคลื่อนย้ายรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ออกไปนอกทางเดินรถก่อน โดยกำหนดเวลาให้กระทำภายในเวลาอันสมควร ถ้าผู้ฝ่าฝืนยังไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจที่จะทำการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายเสียเองได้ แม้ผู้ฝ่าฝืนจะยินยอมหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งจะอนุญาตต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

การจอดในที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอด เช่น ริมทางที่มีสีเหลืองแดงถือเป็นการกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เจ้าพนักงานจราจรจะสั่งให้เคลื่อนย้ายรถคันนั้นออกไปเสียก่อน ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับขี่ไม่ยอมเคลื่อนย้ายไปเอง เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจใช้รถยกมาลาก หรือยกรถคันนั้นออกไปให้พ้นทางเดินรถได้

๑๐) อำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (มาตรา ๗๘)

“มาตรา ๗๘ ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถหรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๗๘ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา ๑๖๐ วรรคสอง)

บทบัญญัติมาตรา ๗๘ เป็นกรณีที่ผู้ขับขี่รถเกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นแล้วหลบหนี กฎหมายให้ตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวน มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีไว้จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถคันนั้นไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุให้รถคันนั้นตกเป็นของรัฐ เป็นบทบัญญัติบังคับให้ผู้ขับขี่รถ ต้องปฏิบัติหน้าที่ทางศีลธรรมที่จะต้องช่วยเหลือผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรในทางจากการก่อให้เกิดความเสียหายของตนเอง โดยต้องหยุดรถ และต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร กล่าวคือ นำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล ช่วยพยาบาลเบื้องต้น ช่วยติดต่อญาติเป็นต้น และต้องแสดงตนและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที หมายถึง ทันทีที่พอจะแจ้งได้และพนักงานเจ้าหน้าที่ที่นี้ น่าจะหมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจโดยทั่วไป

กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุมีผลตามกฎหมายคือ

(๑) สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำผิด กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ กฎหมายให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำผิด ดังนั้นหากผู้ขับขี่มาแสดงตัวภายหลังและสู้คดี ภาระการพิสูจน์ในการที่จะนำสืบพยานมาหักล้างข้อสันนิษฐานก็สามารถกระทำได้ว่าตนไม่ได้เป็นฝ่ายกระทำผิด

(๒) พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตัว สำหรับประเด็นนี้แม้ผู้ขับขี่ไม่หลบหนี แต่ไม่ยอมแสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ก็ทำให้รถอาจถูกยึดได้เช่นเดียวกัน สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่นี้หมายถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยทั่วไป และผู้ที่ใช้อำนาจยึดรถในส่วนนี้มักจะเป็นพนักงานสอบสวน โดยการยึดรถตาม มาตรา ๗๘ นี้ กฎหมายให้คำว่า ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นอำนาจดุลพินิจ ดังนั้นพนักงานสอบสวนจะยึดรถหรือไม่ก็ได้

(๓) การสิ้นสุดอำนาจยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่ มี ๒ กรณีคือ กรณีคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ในกรณีที่ได้ตัวผู้กระทำผิด ไม่ว่าจะเป็นเพราะผู้ขับขี่มามอบตัวเองหรือถูกจับได้ก็ตาม อำนาจในการยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่จะสิ้นสุดลงทันที แต่หากยังไม่ได้ตัวผู้ขับขี่ อำนาจในการยึดรถก็ยังคงมีต่อไปจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ซึ่งหมายถึง จนกว่าคดีขาดอายุความทางอาญา หรือมีคำสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้อง โดยพิจารณาว่าผู้ต้องหาที่หลบหนีนั้นไม่มีความผิดทางอาญาใดๆ นอกจากนี้

เนื่องจากการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ดังนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่จะคืนรถให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเมื่อใดโดยมีเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ กล่าวคือ จะคืนรถทั้งๆ ที่ยังไม่ได้ตัวผู้ขับขี่ และคดียังไม่ถึงที่สุดก็ได้ เพราะการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจดุลพินิจ

คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๑๔/๒๕๓๗ ภายหลังจากเกิดเหตุรถชนแล้ว มีผู้นำผู้ตายและโจทก์ร่วมส่งโรงพยาบาล ผู้ตายถึงแก่ความตายในตอนนั้น ส่วนจำเลยอยู่ในที่เกิดเหตุประมาณ ๒ นาทีแล้วหลบหนีไป ต่อมาอีก ๖ วัน จำเลยจึงเข้ามอบตัวต่อสู้คดี ดังนี้ การที่จำเลยไม่ได้ให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที เป็นเหตุให้โจทก์ร่วมได้รับอันตรายสาหัส และผู้ตายถึงแก่ความตาย การกระทำของจำเลยเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๑๖๐ วรรคสอง

คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๒๗๘/๒๕๒๑ จำเลยขับรถเกิดอุบัติเหตุชนคนตาย จำเลยมีอาการงงเลือดเต็มหน้า มีคนนำจำเลยไปส่งสถานีอนามัยรักษาตัวอยู่ ๒ วัน จึงมีญาติมารับตัวไปสถานีตำรวจ เป็นกรณีที่จำเลยได้รับบาดเจ็บไม่สามารถช่วยตนเองได้ ฟังไม่ได้ว่าจำเลยมีเจตนากระทำผิดฐานไม่กระทำการช่วยเหลือตามสมควรและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

๑๑) อำนาจสั่งยึดใบอนุญาต มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิดและการพักใบอนุญาต (มาตรา ๑๖๑)

"มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่ง ดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด"

อำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ในกรณีตาม มาตรา ๑๖๑ เป็นโทษเสริมในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ฐานใดฐานหนึ่ง กฎหมายให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว มีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกิน

หกสิบวัน นับตั้งแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ ตามมาตรา ๑๖๑ วรรคสอง และวรรคสาม เป็นกรณีที่ผู้ขับขี่กระทำผิดซ้ำ[๑๖] โดยกำหนดวิธีการดังนี้

๑. การดำเนินการตาม พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา ๑๖๑ แบ่งออกเป็น ๔ ส่วน คือ การบันทึกคะแนน การอบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด การยึดใบอนุญาตขับขี่ และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

๒. ตามปกติเมื่อมีการกระทำผิดกฎจราจร เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจออกใบสั่ง ผู้ขับขี่จะต้องไปชำระค่าปรับ และเจ้าหน้าที่จะบันทึกความผิดลงในสารบบคอมพิวเตอร์ ถ้าเป็นข้อหาที่กำหนดไว้ จะถูกบันทึกคะแนนโดยติดสติ๊กเกอร์ไว้ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ จากนั้นผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน

๓. หากผู้ขับขี่ผู้ใดถูกบันทึกคะแนนเกิน ๖๐ คะแนน จะถูกพักใช้ใบอนุญาตด้วยเป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน

๔. แต่ถ้าเป็นการกระทำผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายใน ๑ ปี นับจากการกระทำผิดครั้งแรกจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน พร้อมต้องเข้ารับการอบรมทดสอบให้ผ่านก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืนไป

---

[๑๖] ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๔๒ หน้า ๓๓๘

บรรณานุกรม

จินดา กลับกลาย.(๒๕๕๖).พันตำรวจเอกหญิง.**อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจราจร.**พิมพ์ครั้งที่ ๑. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ห้างหุ้นส่วนจำกัดพิมพ์โอเอ.

คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ ๕๓๗/๒๕๕๕ เรื่อง **การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ** ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕

นโยบายการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗. โรงพิมพ์ตำรวจ กรุงเทพฯ.

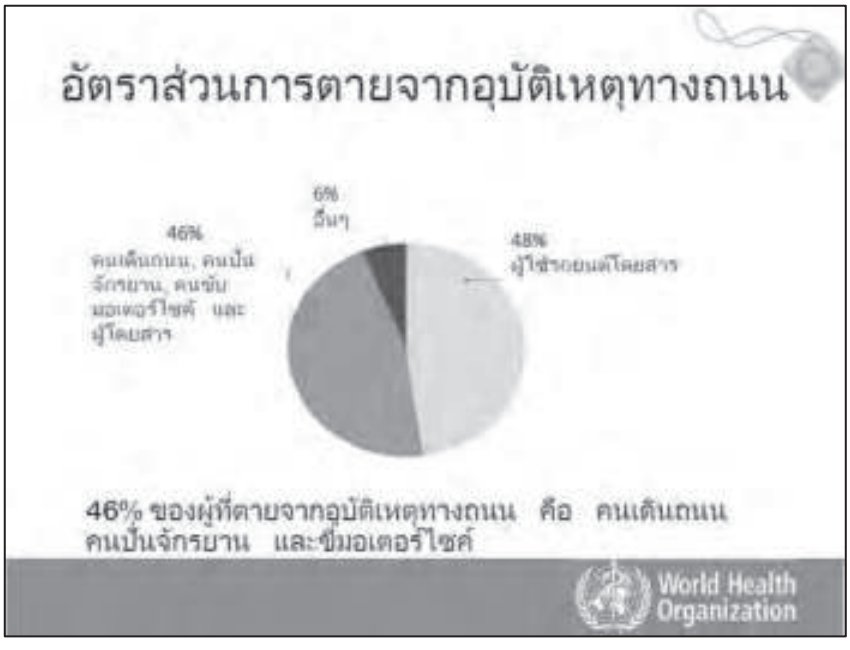
คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕

บทที่ ๒
การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

๑. สภาวการณ์และสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของโลก

ข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก

๔ อันดับการตายของโลก
อันดับที่ ๑ ตายจากโรคเอดส์ จำนวน ประมาณ ๑.๘ ล้านคน
อันดับที่ ๒ ตายจากโรควัณโรค จำนวน ประมาณ ๑.๓ ล้านคน
อันดับที่ ๓ ตายจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนประมาณ ๑.๓ ล้านคน บาดเจ็บประมาณ ๕๐ ล้านคน
อันดับที่ ๔ ตายจากโรคมาลาเรีย จำนวน ประมาณ ๑ ล้านคน

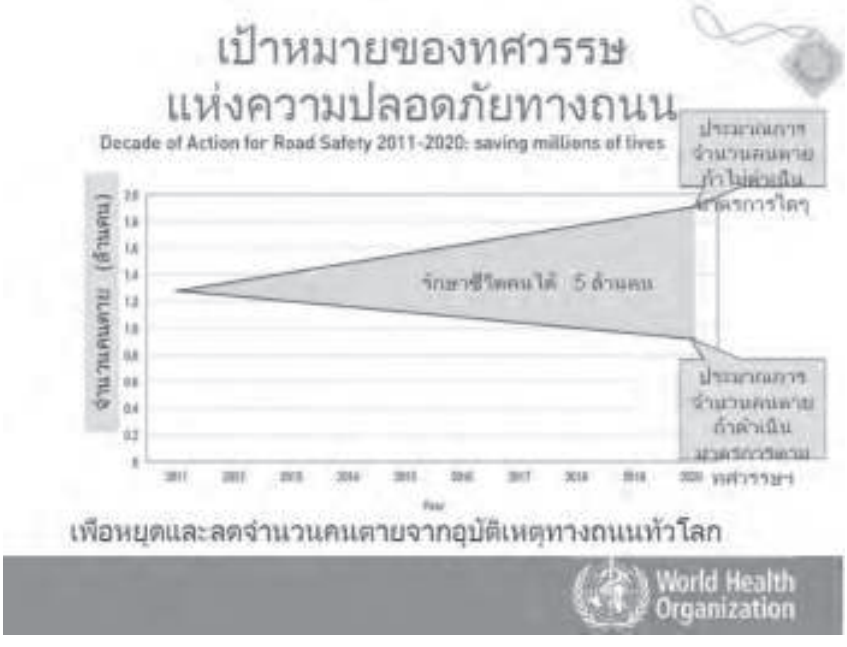


อัตราส่วนการตายจากอุบัติเหตุทางถนน
ร้อยละ ๔๘ ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้รถยนต์โดยสาร
ร้อยละ ๔๖ ผู้เสียชีวิตจากคนเดินถนน ผู้ขับขี่รถจักยาน จักรยานยนต์ และผู้โดยสาร

อันดับ	โรคหรือการบาดเจ็บ
1	โรคหัวใจ
2	โรคหลอดเลือดสมอง
3	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนล่าง
4	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง
5	อุจจาระร่วง
6	โรคเอดส์
7	โรควัณโรค
8	โรคกุ่มลม มะเร็งปอด
9	อุบัติเหตุทางถนน
10	พัฒนาการแรกเกิดต่ำ

อันดับ	โรคหรือการบาดเจ็บ
1	โรคหัวใจ
2	โรคหลอดเลือดสมอง
3	โรคปอดอุดกั้นเรื้อรัง
4	โรคติดเชื้อทางเดินหายใจส่วนล่าง
5	อุบัติเหตุทางถนน
6	โรคกุ่มลม มะเร็งปอด
7	โรคเบาหวาน
8	โรคหัวใจ
9	มะเร็งกระเพาะอาหาร
10	โรคเอดส์

WHO ได้กล่าวถึงสาเหตุการตายของประชากรโลกในปี ๒๕๕๗ อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอยู่ในอันดับที่ ๙ และจะขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ ๕ แซงสาเหตุการตายอื่นๆ ในปี ๒๕๗๓ หากไม่มีการระวังป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



เป้าหมายของ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน คือ เพื่อหยุดและลดจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ลง ๕๐ % ใน ๑๐ ปี

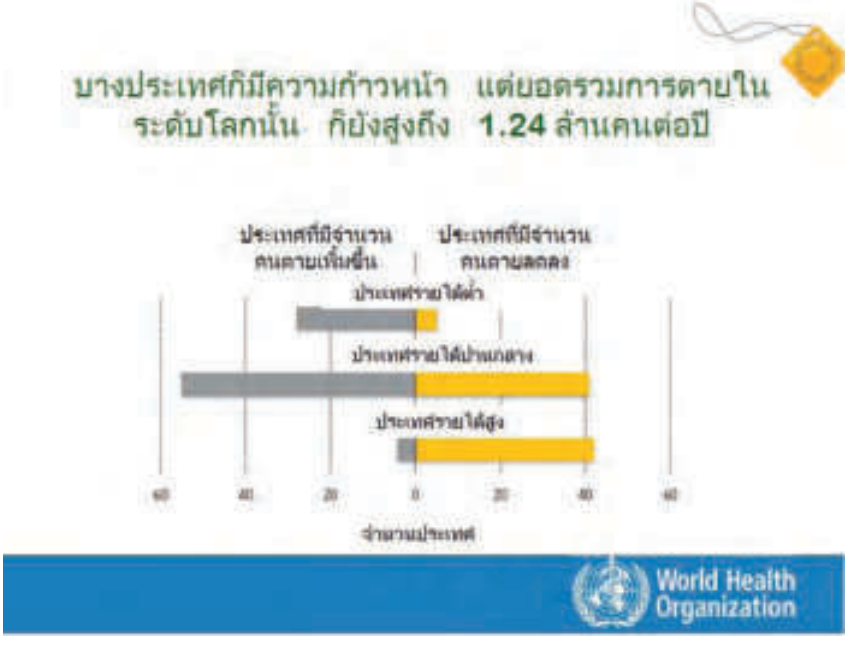
แผนงานระดับโลกเพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

- การบริหารจัดการเพื่อถนนที่ปลอดภัย
- ถนนและการคมนาคมที่ปลอดภัย
- ยานพาหนะที่ปลอดภัย
- ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
- การตอบสนองหลังอุบัติเหตุ

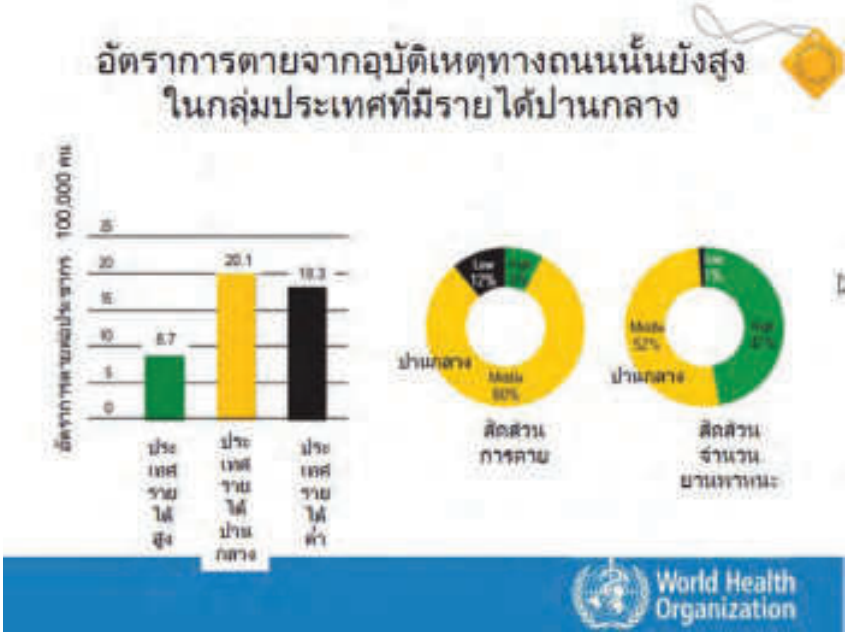
การบังคับใช้กฎหมายเป็นหัวใจของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของการลดความเร็ว การไม่สวมหมวกกันน็อก และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน

รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนของโลก ในปี ๒๕๕๖

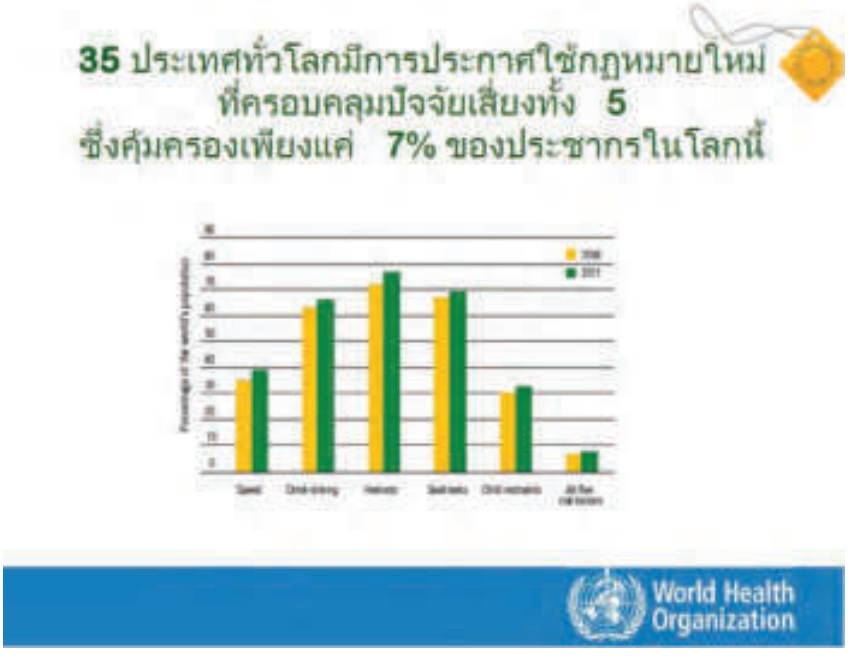
- เป็นรายงานข้อมูลจากแต่ละประเทศ ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหลาย ๆ ภาคส่วน
- มีประเทศที่เข้าร่วมให้ข้อมูลทั้งสิ้น ๑๙๕ ประเทศทั่วโลก
- ๘๘ ประเทศสามารถลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้ แต่ยอดรวมการตายในระดับโลกประมาณ ๑.๒๔ ล้านคนต่อปี ถือว่าจำนวนคนตายสูงมากเกินกว่าจะรับได้
- มี ๒๘ ประเทศที่มีกฎหมายครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงทั้ง ๕ ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถยนต์และโดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รถไม่มีที่นั่งปลอดภัยสำหรับเด็ก
- กว่าครึ่งของการตายจากอุบัติเหตุทางถนน นั้นอยู่ในกลุ่ม คนเดินถนน ขี่จักรยาน และขับขี่รถจักรยานยนต์



ประเทศที่มีความก้าวหน้าในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทำให้มีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้สูง ในทางตรงกันข้าม ประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางก็จะมีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ยอดรวมการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับโลกยังคงสูง ๑.๒๔ ล้านคนต่อปี


อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนนั้นยังสูง
ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง
อัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน
25
20
15
10
5
0
8.7
20.1
18.3
ประเทศรายได้สูง
ประเทศรายได้ปานกลาง
ประเทศรายได้ต่ำ
Low 12%
ปานกลาง
Male 88%
สัดส่วนการตาย
Male 52%
ปานกลาง
สัดส่วนจำนวนยานพาหนะ
World Health Organization

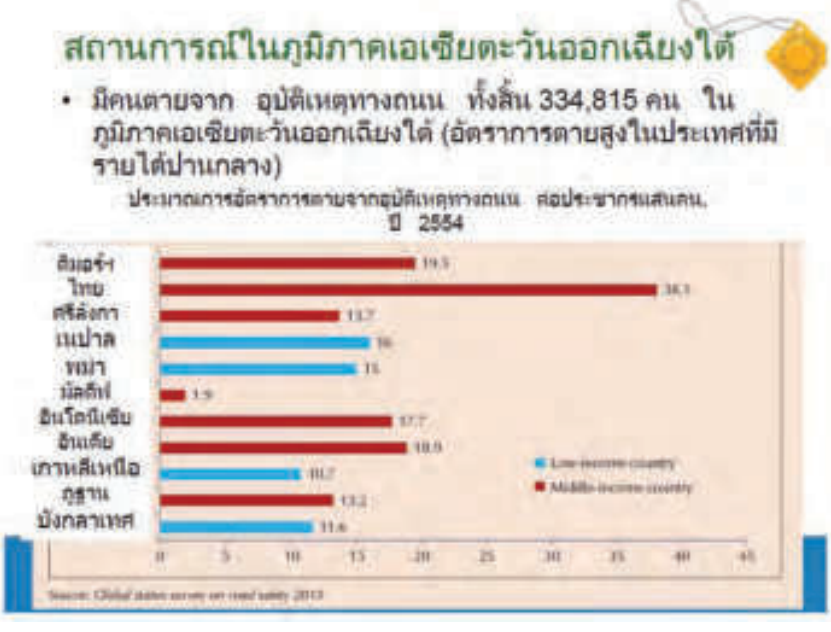
อัตราส่วนการตายต่อประชากรแสนคน
ทวีปแอฟริกามีอัตราการตายสูงที่สุด
WHO regions
16.1
10.3
21.3
24.3
18.5
18.5



สีเขียว : ประเทศที่สามารถแก้ไขกฎหมายจำกัดความเร็วรถไม่เกิน ๕๐ กม./ชม.
สีเหลือง : ประเทศที่ไม่สามารถแก้ไขกฎหมายจำกัดความเร็วรถไม่เกิน ๕๐ กม./ชม.
สีดำ : มีกฎหมายควบคุมความเร็วรถครอบคลุมถึงในเมืองเล็ก
สีแดง : มีกฎหมายควบคุมความเร็วรถครอบคลุมไม่ทั่วถึง
สีเทา : ไม่มีข้อมูล
(ดูภาพสีประกอบ จาก DVD)

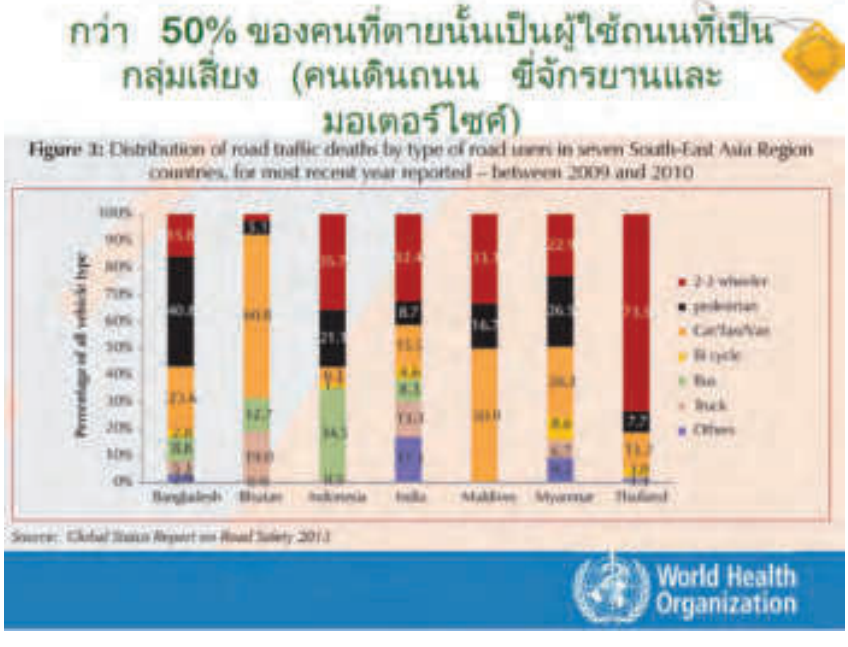
89 ประเทศมีกฎหมายที่ครอบคลุม
การห้ามขับรถขณะมึนเมาสุรา
กฎหมายที่ครอบคลุมการห้ามขับรถขณะเมาสุรา
= อัตราความเข้มข้นแอลกอฮอล์ (BAC)
ที่ 0.05 g/dl.
World Health
Organization

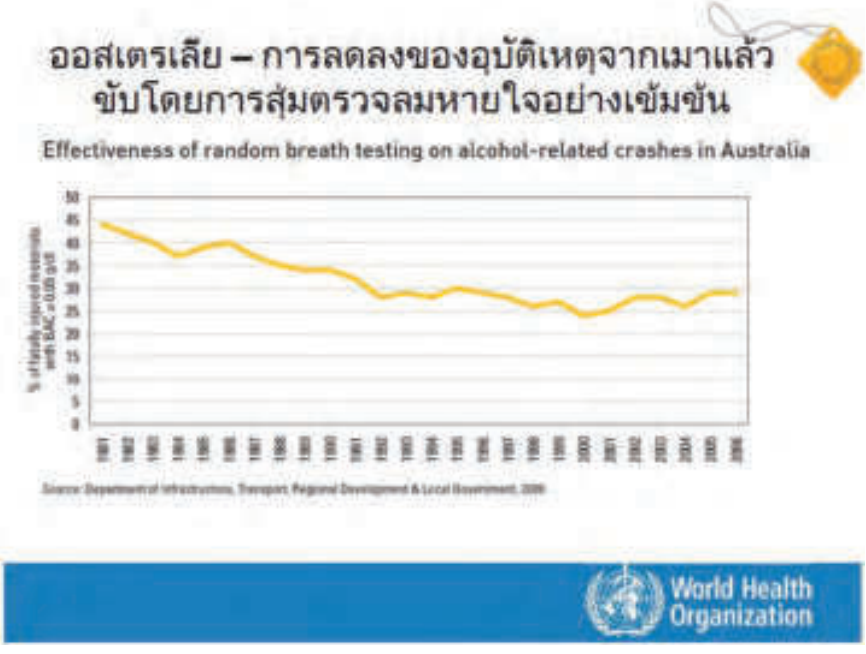
90 ประเทศมีกฎหมายที่ครอบคลุมการสวมหมวก
นิรภัยเมื่อขับขี่มอเตอร์ไซค์
กฎหมายที่ครอบคลุมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่
มอเตอร์ไซค์ = ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร, ในทุกๆ
ประเภทถนน, เครื่องยนต์ทุกชนิด และใช้หมวก
นิรภัยที่ได้มาตรฐาน
World Health
Organization



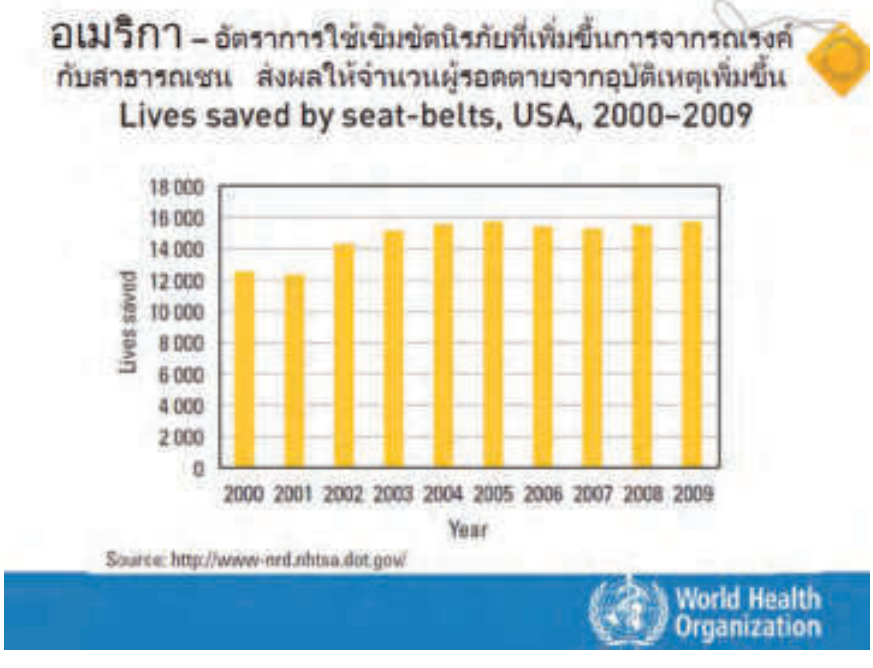
ประเทศไทยมีอัตราการตายสูงสุดในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้และในภูมิภาคนี้มีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งสิ้น ๓๓๔,๘๑๕ คน

ประเทศไทยมีอัตราการจดทะเบียนรถยนต์จำนวน ๔๑๒.๑ คันต่อประชากรแสนคน





ในประเทศออสเตรเลียมีการสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์ในลมหายใจอย่างเข้มข้น ถี่ และต่อเนื่อง เป็นผลให้อุบัติเหตุเกิดจากคนเมาลดน้อยลง



มาตรฐานของยานพาหนะที่ปลอดภัย

- ๕๒ ประเทศเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของเวทีสหประชาชาติเพื่อการควบคุมมาตรฐานยานพาหนะในปี ๒๕๕๓
- มีเพียง ๓๐ ประเทศเข้าร่วมโครงการประเมินคุณภาพยานพาหนะ
- ยานพาหนะส่วนใหญ่ออกแบบโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่และโดยสาร

ระบบข้อมูลข้อมูลในประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ยังไม่สมบูรณ์

- ประเทศส่วนใหญ่ ประมาณ ๗๑% ยังใช้ฐานข้อมูลของตำรวจเท่านั้น
- บางประเทศ ประมาณ ๑๗% ใช้ฐานข้อมูลจากหลายแหล่ง
- ประมาณ ๕๐% ใช้การกำหนดการตายที่ ๓๐ วัน
- ๑๐๔ ประเทศสามารถรายงานข้อมูลที่สมบูรณ์ ในแง่ของความครอบคลุมและครบถ้วน

ข้อเสนอสำหรับทุกประเทศทั่วโลก

- ปรับปรุงกฎหมายและข้อกำหนด พร้อมเพิ่มการบังคับใช้ให้ครอบคลุมทุกปัจจัยเสี่ยง
- การบังคับใช้กฎหมายเพื่อถนนปลอดภัยนั้นจำเป็นอย่างยิ่ง แต่จะต้องควบคู่กันไปกับการเพิ่มความตระหนักรู้ของประชาชน
- การลดจำนวนการตายจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น จะต้องพิจารณาถึงความปลอดภัยของคนเดินถนน ผู้ขับขี่รถจักรยานและรถจักรยานยนต์
- การทำให้ถนนและสิ่งก่อสร้าง ควรมีความปลอดภัยและมีการทดสอบมาตรฐานการชน
- พัฒนาการดูแลทางการแพทย์หลังการชน
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อนำมาใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหา

ข้อเสนอสำหรับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- กฎหมายที่ครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ และการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้น
- นโยบายที่สนับสนุนการใช้ขนส่งสาธารณะ และไม่ส่งเสริมการใช้พาหนะที่มีเครื่องยนต์
- เสริมศักยภาพการดูแลทางการแพทย์ภายหลังการชน
- พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
- เสริมศักยภาพของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ
- บูรณาการงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนสู่ระบบการให้บริการสาธารณสุข

๑.สถิติจำนวนคนบาดเจ็บ/คนตาย ช่วงอายุ

- จำแนกตามกลุ่มอาชีพ พบว่าเป็นนักเรียน/นักศึกษามากที่สุด รองลงมาได้แก่ ผู้ใช้แรงงาน เกษตรกรรม และไม่มีอาชีพ

๒. สถิติประเภท/จำนวนรถที่ทำให้เกิด อบถ.

- พบว่าเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงมากที่สุด รองลงมาเป็นรถกระบะ เก๋ง และคนเดินเท้า ตามลำดับ

๓. สถิติช่วงเวลาการเกิดเหตุ ๐๔.๐๐ น. – ๐๗.๐๐ น. ช่วง ๑๘.๐๐ น. – ๒๐.๐๐ น. และช่วง ๒๒.๐๐ น. – ๐๒.๐๐ น.

๔. สถิติลักษณะจุดเกิดเหตุ/ประเภทถนน ถนนตรง ทางร่วมทางแยก และทางหลวงชนบท

๕. สรุปสาเหตุการณ์เกิด อบถ.

จากอุบัติเหตุทางถนน มีความแตกต่างกันของจังหวัด ที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นโดยค่าเฉลี่ยของประเทศ สะท้อนปัจจัยที่แตกต่างซึ่งต้องรีบจัดหมวดหมู่ เพื่อแยกประเภทจังหวัดออกมาเทียบกันเอง และวางมาตรการแก้ไขที่แตกต่างกัน

๒. WHO ชี้ไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันดับ ๓ ของโลก

องค์การอนามัยโลกร่วมกับศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยและโรงพยาบาลขอนแก่น แถลงผลการรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนโลก ปี ๒๕๕๖ และจัดประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในหัวข้อ “ทำไมประเทศไทยถึงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่อันดับต้นของโลก” เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและแลกเปลี่ยนข้อเสนอแนะในการบรรเทาผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ดร.นิมา อัสการี รักษาการผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย เปิดเผยว่า รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี ๒๕๕๖ (Global Status Report on Road ๒๐๑๓) พบอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยพุ่งสูงขึ้นเป็นอันดับ ๓ ของโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตถึง ๓๘.๑ รายต่อประชากร ๑ แสนราย รองจากอันดับ ๑ คือ นีอูเอ (Niue) มีอัตราผู้เสียชีวิต ๖๘.๓ รายต่อประชากร ๑ แสนราย อันดับ ๒ คือ สาธารณรัฐโดมินิกัน มีอัตราผู้เสียชีวิต ๔๑.๗ รายต่อประชากร ๑ แสนราย

ส่วนสาเหตุของการเสียชีวิตทั่วโลกพบว่าเกิดจากการได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนและนำมาสู่การเสียชีวิตเป็นอันดับ ๘ ของโลก ซึ่งเกิดกับเด็ก เยาวชน และวัยรุ่น อายุระหว่าง ๑๕-๒๙ ปี หากแต่ละประเทศทั่วโลกไม่ดำเนินการจัดการปัญหาดังกล่าว การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอาจขึ้นมาเป็นอันดับ ๕ ในปี ๒๕๗๓ และขณะนี้องค์การอนามัยโลกกำลังเป็นห่วงสถานการณ์ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมาก เพราะมีข้อมูลชี้ชัดว่า ตัวเลขยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลกมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นอีก ๑๕ % และในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นจำนวน ๑.๒๔ ล้านราย ซึ่งตัวเลขดังกล่าว ทำให้หลายฝ่ายต้องหันมาตระหนักว่า จะทำอย่างไรเพื่อลดความสูญเสียลงได้

อย่างไรก็ตามองค์การอนามัยโลกชี้ว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำและรายได้ระดับปานกลาง มียอดผู้เสียชีวิตสูงถึง ๓๓ % บางประเทศสูงถึง ๗๕ % ซึ่งมีตัวเลขสูงจนไม่สามารถรับได้ เนื่องจากส่วนใหญ่เกิดในครอบครัวที่มีรายได้น้อยจึงไม่มีความสามารถในการจ่ายค่ารักษาพยาบาล นอกจากนี้ ยังพบข้อมูลสำคัญอีกว่า ๒๗ % ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั่วโลกเกิดกับคนเดินเท้าและคนขี่จักรยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ต่ำ และปานกลาง มีผู้เสียชีวิตมากเกือบ ๓ ส่วนในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด แต่มีบางประเทศที่สูงถึง ๗๕ % ซึ่งรัฐบาลของแต่ละประเทศต้องคำนึงถึง การสร้างความปลอดภัยให้กับคนกลุ่มนี้ด้วย รวมถึงที่ผ่านมาในปี ๒๕๕๓ รัฐบาลของทุกประเทศ ได้ประกาศอย่างเป็นทางการในการเข้าร่วม ทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ ที่มีเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อช่วยชีวิตคนกว่า ๕ ล้านคน ภายในเวลา ๑๐ ปี

"ในปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ ประชากรจำนวน ๑.๖ พันล้านคน ที่อาศัยอยู่ใน ๘๘ ประเทศแต่ละประเทศสามารถช่วยเหลือชีวิตประชาชนและลดอุบัติเหตุทางถนนได้เป็นจำนวนมาก และภาพรวมของการสำรวจจาก ๑๘๒ ประเทศ มี ๖ ประเทศที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างน่าชื่นชม ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ แต่อีก ๘๗ ประเทศยังน่าเป็นห่วงเพราะมีสถิติผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจุดมุ่งหมายของการลดจำนวนการตายบนท้องถนนต่อปียังไม่สามารถทำให้เป็นจริงได้ แต่การไม่มีจำนวนเพิ่มขึ้น แสดงให้เห็นว่า การแทรกแซงในเรื่องการปรับปรุงและพัฒนาความปลอดภัย บนท้องถนนระดับโลกจะช่วย บรรเทาปัญหาและลดจำนวนผู้ตายลงได้" ดร.นิมา กล่าว

สำหรับข้อเสนอถึงรัฐบาลแต่ละประเทศ รักษาการผู้แทนองค์การอนามัยโลกฯกล่าวว่า รัฐบาลของแต่ละที่ควรเร่งให้มีการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เสียชีวิตและพิการจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเร็ว ให้การสนับสนุนทั้งทางงบประมาณและกำลังคนในการบังคับใช้กฎหมาย และสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นกับสาธารณะ รวมถึงร่วมมือกันสร้างความปลอดภัยพื้นฐานให้กับคนเดินเท้า และคนขับขี่จักรยาน โดยกำหนดให้เป็นนโยบายเรื่องเร่งด่วน แผนการจราจรขนส่งและการออกแบบการใช้พื้นที่ ทั้งหมดนี้เพื่อความยั่งยืนในการแก้ปัญหาและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศภายใต้ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓

นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลกและโรงพยาบาลขอนแก่น กล่าวว่า เป็นที่น่าตกใจถึงข้อมูลที่ประเทศไทยรายงานผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเรียกว่าเป็นการประเมินตนเอง กับจำนวนจากการคาดการณ์ขององค์การอนามัยโลก ข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๕๔ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวมจากทุกพาหนะ และคนเดินเท้าแล้วเป็นจำนวนถึง ๑๓,๗๖๖ คน ซึ่งมีความแตกต่างจากการประมาณการการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยโดยองค์การอนามัยโลกในปี ๒๐๑๐ มีจำนวนสูงถึง ๒๖,๓๑๒ ราย คิดเป็นอัตรา ๓๘.๑ ต่อประชากร ๑ แสนราย สำหรับตัวเลขที่มีความแตกต่างกันนั้นอาจเกิดจากการเก็บข้อมูล ซึ่งของประเทศไทย โดยหลักการมี ๒ แบบ คือ การเก็บข้อมูลที่เป็นคดีความของทางตำรวจ กับข้อมูลจากการบันทึกของทางสาธารณสุขภายใน ๓๐ วัน ประกอบกับความเชื่อของชาวบ้านที่ว่า ต้องนำญาติที่บาดเจ็บสาหัสหรือใกล้เสียชีวิตกลับไปบ้านเพื่อให้วิญญาณกลับเข้าบ้านได้ อาจทำให้การบันทึกข้อมูลขาดหายไป แต่ขององค์การอนามัยโลกจะใช้ตัวชี้วัดทั้งหมด ๑๒ ตัว เช่น จีดีพีของประเทศ จำนวนพาหนะจดทะเบียนต่อประชากร ๑ แสนราย จำนวนถนนต่อพื้นที่เฮกเตอร์ เป็นต้น

จากการสำรวจสถิติขององค์การอนามัยโลกประเทศไทย เป็นอันดับ ๑ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งการวัดอัตราการเสียชีวิตของแต่ละประเทศด้วยบรรทัดฐานเดียวกัน คือ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร ๑ แสนคน ขณะนั้นข้อมูลของประเทศไทย มียานพาหนะจดทะเบียน (ข้อมูลก่อนนโยบายรถคันแรก) เป็นรถยนต์ ๔ ล้อ ๙,๘๘๗,๗๐๖ คัน รถ ๒ ล้อ และ ๓ ล้อ จำนวน ๑๗,๓๒๒,๕๓๘ คัน รถบรรทุกหนัก ๘๑๖,๘๔๔ คัน รถบัส ๑๓๗,๙๔๓ คัน อื่นๆ ๓๑๙,๗๙๘ คัน จำนวนผู้เสียชีวิตตามรายงาน ๑๓,๗๖๖ คน เป็นชาย ๗๙% หญิง ๒๑% ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ๓% ของ GDP ด้านความ

ช่วยเหลือฉุกเฉินทางการแพทย์ หลังอุบัติเหตุประเทศไทยมีเกือบครบ มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และสังเกตได้ว่า ทั้ง ๓ ประเทศที่ติดอันดับผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมีสิ่งที่เหมือนกันอยู่อย่างเดียว คือ ยังไม่มีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของการใช้เบาะที่นั่งสำหรับเด็กเล็กในรถยนต์ ส่วนคะแนนที่เหลือหากไม่นับเรื่องการสวมหมวกนิรภัยแล้ว ประเทศไทยเหนือกว่าอีก ๒ ประเทศทุกด้าน แต่ยังไม่สูงพอที่จะทำให้จำนวนอุบัติเหตุกับจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงได้

"ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยอยู่ในสถานการณ์ค่อนข้างวิกฤต เพราะทุกวันนี้มีคนเจ็บคนตายอยู่ทุกวัน เฉลี่ยแล้ว ชั่วโมงละ ๒ คน คนป่วยหนัก ประมาณ ๒๐๐ ราย และต้องกลายเป็นคนพิการ ๓ ราย ถ้าเปรียบเทียบเป็นเดือนก็ ๑ แสนราย ตาย ๒ พันราย เพราะฉะนั้นทุกคนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างยิ่ง สิ่งที่ควรทำคือต้องอาศัยพหุภาคีในภาคประชาสังคม สื่อมวลชนต้องช่วยกันนำเสนอข้อมูล ไม่เพียงบอกแต่ปัญหาเหตุที่เกิดต้องบอกถึงรากของมันเกิดขึ้นเพราะอะไร ทำไมรถถึงชนคนตาย ส่วนด้านนักวิชาการควรจะช่วยกันนำเสนอปัญหาทางออก และที่สำคัญที่สุดคือรัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ ตั้งองค์กรมารับผิดชอบ มีคน มีทรัพยากร มีงบประมาณ และการดำเนินการอย่างจริงจังในเรื่องนี้ ถึงจะสามารถแก้ปัญหาได้" นพ.วิทยา กล่าว

ด้าน นพ.มิทเชล โวล์ฟ ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือไทย-สหรัฐฯ ด้านสาธารณสุข ทางรัฐบาลรวมถึงหน่วยงานความร่วมมือด้านต่างๆ ของสหรัฐเห็นด้วยว่า ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความสำคัญอย่างยิ่ง ซึ่งภายใน ๖ วินาที จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณ ๙ ใน ๑๐ ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุและเกิดในประเทศที่กำลังพัฒนา จำนวนหนึ่งในนั้นเป็นเด็ก ดังนั้นการเข้าร่วมการประชุมเพื่อจะรับทราบถึงสถานการณ์ของอุบัติเหตุบนท้องถนนจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง และอยากให้ทุกประเทศให้ความสำคัญต่อการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้มากขึ้น เนื่องจากจะส่งผลถึงคุณภาพชีวิตในระดับบุคคล ครอบครัวและชุมชน และเพื่อให้ทุกคนได้รับทราบถึงสถานการณ์ บทบาท นโยบาย กม. และกิจกรรมที่ได้จัดทำขึ้นทั่วโลกอย่างชัดเจน

ประเทศไทยภายใต้ศูนย์ความร่วมมือไทย-สหรัฐ ด้านสาธารณสุข ในการพัฒนาระบบเฝ้าระวัง ซึ่งตอนนี้ เราทำอยู่ในสองจังหวัด คือ นครศรีธรรมราช และอุดรราชธานีเพื่อให้เฝ้าระวังใน ๒ จังหวัดมีความเข้มแข็งมากขึ้น ถ้ามีความเชื่อมั่นว่ามีระบบเฝ้าระวังและมีข้อมูลบนท้องถนนจะช่วยในระดับผู้บริหาร ส่วนของนโยบายสามารถจัดลำดับความสำคัญของปัญหาและวางนโยบายรวมทั้งให้การสนับสนุนด้านนโยบาย กม. ได้อย่างถูกต้อง ซึ่งทางเรามีความร่วมมือกับองค์กรในเรื่องการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

นายโดนัล ไบรน์ หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการฝ่ายกงสุลแห่งสถานทูตอังกฤษประจำประเทศไทย กล่าวว่า สำหรับความสูญเสียของคนอังกฤษที่เข้ามาท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุ มีสาเหตุมาจากการขับขี่จักรยานยนต์ และอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพในการจัดการ และอยากให้ประเทศไทยมีความปลอดภัย รวมถึงให้รัฐบาลไทยใส่ใจให้มากขึ้น

๓. สถานภาพ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ผลการศึกษามูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย

ในแต่ละปีนับตั้งแต่พ.ศ. ๒๕๔๘ เป็นต้นมานั้น มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในประเทศไทยเป็นจำนวนสูงถึง ๑๐๐,๐๐๐ - ๑๒๐,๐๐๐ ครั้ง ทำให้มีประชากรไทยประมาณ ๑๓,๐๐๐ คนต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในทุกๆ ปี บาดเจ็บอีกเป็นเรือนแสน สำหรับในช่วงหน้าเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ ซึ่งเป็นช่วงที่มีการเดินทางมากที่สุดของปี อุบัติเหตุทางถนนจะคร่าชีวิตคนไทยไปประมาณ ๑,๐๐๐ คน

สิ่งนี้ทำให้เกิดความเสียหายทั้งต่อสังคมและเศรษฐกิจอย่างมหาศาล จากการศึกษาของกรมทางหลวง ในรายงานเรื่อง "**มูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย**" ซึ่งมีคณะผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์เป็นผู้จัดทำนั้นพบว่า ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยต้องเผชิญในแต่ละปีนั้น คิดเป็นมูลค่าสูงถึง ๒๓๒,๐๐๐ ล้านบาท หรือร้อยละ ๒.๘ ของผลผลิตมวลรวมในประเทศทีเดียว จากการศึกษานี้จะทำให้เราได้เห็นว่า การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นใช่แต่จะช่วยรักษาชีวิตผู้คนเท่านั้น แต่ยังสามารถช่วยให้รัฐป้องกันการสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ไม่จำเป็นได้ด้วย

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยกรมทางหลวง โดยใช้งบประมาณส่วนหนึ่งมาจากเงินกู้เพื่อการขยายและบริหารจัดการทางหลวงแผ่นดินของธนาคารโลก จำนวน ๘๔ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ ๒,๖๘๘ ล้านบาท และมีผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการขนส่งของธนาคารโลกเป็นผู้ให้คำปรึกษาทางเทคนิค

การวิจัยชิ้นนี้เกิดขึ้นโดยใช้รูปแบบการคำนวณทุนมนุษย์ หรือ Human capital approach ซึ่งเป็นการหามูลค่าของปัจเจกบุคคลในระบบเศรษฐกิจ และสันนิษฐานว่าเราจะสามารถลดการสูญเสียกำลังการผลิตได้เท่าไหร่ หากเราสามารถลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้

ผลการศึกษาระบุว่า ในแต่ละอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตนั้นความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงถึง ๕,๓๐๐,๐๐๐ บาทโดยเฉลี่ย ส่วนอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดผู้บาดเจ็บถึงขั้นพิการนั้นมีมูลค่าสูงกว่าคือประมาณ ๖,๒๐๐,๐๐๐ บาทโดยเฉลี่ย

คณะทำงานจาก มอ. ต้องใช้เวลานานถึงสองปีในการรวบรวมสถิติทางอุบัติเหตุและสถิติอื่นๆ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานทั้งของรัฐและในภาคเอกชนและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทั้งในทางตรงและทางอ้อม (เหยื่อของอุบัติเหตุและครอบครัวของเขาเป็นต้น) บริษัทประกัน หมอและพยาบาล เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย ตำรวจ เจ้าหน้าที่ศาล ฯลฯ เพื่อให้การคำนวณแบบหามูลค่าทุนมนุษย์นั้นเป็นไปบนรากฐานของความเป็นจริงที่มีข้อมูลในเชิงวิทยาศาสตร์มาสนับสนุนให้มากที่สุด

วิธีการประเมินมูลค่าทุนมนุษย์นั้นได้มาจากการคำนวณความสูญเสียทางแรงงานและผลผลิต ค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ซึ่งรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ค่ารถพยาบาล และค่าดูแลรักษา ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่นำมาคำนวณรวมก็มีค่าใช้จ่ายในการสอบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจ ค่าใช้จ่ายในการส่งคดีขึ้นศาล ค่าทนาย ค่าใช้จ่ายของบริษัทประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะและทรัพย์สิน

อื่นๆ (เช่น ทรัพย์สินของทางการ เช่น เสาไฟฟ้า เกาะกลางถนน เป็นต้น) นอกจากนี้แล้วการจราจรที่ติดขัด อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุนั้นก็ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายตามมาต่อผู้ประกอบการ เพราะทำให้ค่าขนส่งและค่าแรงของพนักงานขับรถนั้นสูงขึ้นไปด้วย

องค์ประกอบที่สำคัญมากองค์ประกอบหนึ่งก็คือค่ารักษาพยาบาลผู้ที่ต้องพิการจากอุบัติเหตุและผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้พิการเอง รวมทั้งครอบครัวของเขาด้วย เพราะหากครอบครัวใดครอบครัวหนึ่งต้องทำการดูแลผู้พิการจากอุบัติเหตุไปตลอดชีวิตแล้ว วิถีชีวิตของสมาชิกในครอบครัวก็ย่อมจะต้องได้รับผลกระทบไปด้วยอย่างไม่ต้องสงสัย เนื่องจากการที่พวกเขาไม่สามารถจะออกไปทำกิจกรรมสันทนาการต่างๆเพื่อความบันเทิงหรือเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และเพื่อรักษาสุขภาพของตนเองได้ตามปกติเช่นครอบครัวอื่นๆ

ข้อมูลการจัดอันดับการประเมินตนเองด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (Thai National Status Report on Road Safety) เล่มที่ ๑ พ.ศ.๒๕๕๔

อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑ แสนคน <u>ต่ำที่สุด</u> ได้แก่ กาฬสินธุ์ ๒.๗๗ คน นครพนม ๓.๒๖ คน อำนาจเจริญ ๕.๖๔ คน นนทบุรี ๖.๐๖ คน ปัตตานี ๘.๑๔ คน พังงา ๑๐.๒ คน ร้อยเอ็ด ๑๐.๔๗ คน สกลนคร ๑๐.๘๙ คน ศรีสะเกษ ๑๑.๐๔ คน และ ปทุมธานี ๑๑.๒๓ คน

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร ๑ แสนคน <u>สูงที่สุด</u> ได้แก่ จันทบุรี ๖๗.๗๙ คน นครปฐม ๔๘.๙๓ คน อุบลราชธานี ๔๔.๕๕ คน สมุทรสาคร ๔๔ คน สระแก้ว ๓๔.๓๒ คน สุพรรณบุรี ๓๔.๐๘ คน แพร่ ๓๓.๒๙ คน ภูเก็ต ๓๒.๗๘ คน สระบุรี ๓๒.๕๖ คน และขอนแก่น ๓๑.๙๑ คน

อัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑๐,๐๐๐ คัน (๑ หมื่นคัน)

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑ หมื่นคัน <u>ต่ำที่สุด</u> ได้แก่ มหาสารคาม ๐.๙๘ คน กาฬสินธุ์ ๑.๑๔ คน อำนาจเจริญ ๒.๐๒ คน กระบี่ ๒.๑๙ คน พังงา ๒.๓ คน ยะลา ๒.๕๔ คน ปัตตานี ๒.๕๖ คน ระยอง ๒.๖๒ คน ชลบุรี ๒.๙ คน และภูเก็ต ๓.๑๖ คน

จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน ๑ หมื่นคัน <u>สูงที่สุด</u> ได้แก่ บึงกาฬ ๒๓.๖๖ คน สระแก้ว ๑๕.๓๓ คน อุบลราชธานี ๑๔.๒๕ คน สมุทรสาคร ๑๑.๗๙ คน จันทบุรี ๑๑.๗๖ คน นครปฐม ๑๐.๓๗ คน นครพนม ๑๐.๒๙ คน หนองบัวลำภู ๘.๘๔ คน ปทุมธานี ๘.๘๒ คน และขอนแก่น ๘.๕๗ คน

ดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

จังหวัดที่มีดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ <u>ต่ำที่สุด</u> ได้แก่ ปทุมธานี ๐.๐๐๒ นครพนม ๐.๐๐๓ กาฬสินธุ์ ๐.๐๐๓ แม่ฮ่องสอน ๐.๐๐๖ ยะลา ๐.๐๐๗ พังงา ๐.๐๐๗ สกลนคร ๐.๐๐๘ ภูเก็ต ๐.๐๐๘ ชัยภูมิ ๐.๐๐๘ และ ลำพูน ๐.๐๐๘

จังหวัดที่มีดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ สูงที่สุด ได้แก่ นครนายก ๐.๖๓๕ ประจวบคีรีขันธ์ ๐.๕๑๕ สมุทรสงคราม ๐.๔๓๙ บึงกาฬ ๐.๔๑๖ อำนาจเจริญ ๐.๓๒๓ เพชรบุรี ๐.๓๐๒ สระบุรี ๐.๒๒๕ ยโสธร ๐.๑๕๕ จันทบุรี ๐.๑๑๘ และสุพรรณบุรี ๐.๐๘๙

ดัชนีการเสียชีวิต คือ จำนวนผู้เสียชีวิตต่อจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ใช้ประเมินว่าอุบัติเหตุในจังหวัดนั้นมีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด หากมีค่ามากแสดงว่าอุบัติเหตุมีความรุนแรงสูงมาก แนวทาง ที่จะทำให้ดัชนีนี้มีค่าน้อยลง คือ การลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลง เช่น ลดความเร็วในการขับขี่ สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย เมาไม่ขับ ฯลฯ

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “เมาแล้วขับ” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ ขอนแก่น ๕๐๒.๐๙ คน สุรินทร์ ๓๕๖.๖๕ คน ตราด ๓๑๔.๑๔ คน เชียงใหม่ ๓๐๙.๑๖ คน สุราษฎร์ธานี ๒๖๙.๙๔ คน อุบลราชธานี ๒๖๑.๘๑ คน ลพบุรี ๒๖๑.๑๖ คน นครราชสีมา ๒๒๑.๓๕ คน ชัยภูมิ ๑๘๔.๘๗ คน และบุรีรัมย์ ๑๕๕.๘๔ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ สตูล ๑.๓๓ คน อุทัยธานี ๒.๖๔ คน ระยอง ๒.๙๘ คน ชุมพร ๓.๐๕ คน แม่ฮ่องสอน ๓.๑๗ คน พิจิตร ๔.๕๕ คน ตรัง ๔.๙๕ คน สุโขทัย ๕.๙๘ คน ฉะเชิงเทรา ๗.๗๒ คน และ เพชรบุรี ๗.๙๖ คน

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี“ไม่สวมหมวกนิรภัย”ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ นครราชสีมา ๑๓,๘๕๔.๘๒ คน ภูเก็ต ๑๒,๗๖๕.๔ คน เพชรบุรี ๑๑,๐๕๐.๐๗ คน อุบลราชธานี ๘,๔๑๘.๖๕ คน สุรินทร์ ๗,๗๕๖.๓๓ คน ขอนแก่น ๗,๕๖๘.๒๒ คน ชัยภูมิ ๗,๒๔๗.๘๙ คน อุดรธานี ๖,๗๔๙.๔๒ คน ชลบุรี ๖,๕๐๘.๗๐ คน และลพบุรี ๖,๓๐๑.๖๑ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ ระยอง ๒.๓๕ คน อุทัยธานี ๗.๖๔ คน สุโขทัย ๑๐๘.๙๒ คน ยะลา ๑๑๓.๒๑ คน สมุทรสาคร ๒๐๒.๐๒ คน แม่ฮ่องสอน ๒๗๘.๔๕ คน สิงห์บุรี ๓๓๒.๔๒ คน หนองบัวลำภู ๖๑๗.๒๖ คน พะเยา ๖๓๑.๓๘ คน และ ตรัง ๖๓๙.๘๕ คน

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “ขับรถเร็ว” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ ลำปาง ๒,๙๔๖.๑๔ คน อุบลราชธานี ๑,๓๓๘.๓ คน สระบุรี ๑,๒๑๕.๔ คน พิษณุโลก ๑,๑๙๒.๒๙ คน ยโสธร ๑,๑๘๑.๘๑ คน ชัยภูมิ ๑,๑๑๖.๓๓ คน พัทลุง ๙๗๑.๑๑ คน เลย ๙๔๒.๙๓ คน ขอนแก่น ๘๘๕.๗๒ คน และสุรินทร์ ๘๐๓.๘๓ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ สตูล ๐.๓๓ คน น่าน ๐.๓๘ คน สุราษฎร์ธานี ๐.๖๙ คน เชียงราย ๑.๘๔ คน สุโขทัย ๒.๙๙ คน กำแพงเพชร ๓.๐๓ คน นครศรีธรรมราช ๓.๖ คน พิจิตร ๓.๖๔ คน ตาก ๓.๘๓ คน และระยอง ๔.๓๙ คน

อัตราการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี “ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย” ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน (๑ แสนคน)

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี สูงที่สุด ได้แก่ นครราชสีมา ๕,๐๖๘.๔๕ คน พัทลุง ๓,๕๗๒.๙๕ คน สุรินทร์ ๓,๑๓๙.๒๕ คน อุบลราชธานี ๒,๕๒๑.๗๘ คน บุรีรัมย์ ๑,๙๗๐.๑ คน ขอนแก่น ๑,๙๖๓.๘๕ คน ตราด ๑,๘๔๖.๘๑ คน เพชรบุรี ๑,๕๒๕.๔๑ คน เลย ๑,๓๔๙.๒๔ คน และสระบุรี ๑,๒๗๐.๐๔ คน

จังหวัดที่มีการจับกุม/ปรับและดำเนินคดี ต่ำที่สุด ได้แก่ ระยอง ๑.๕๗ คน อ่างทอง ๒.๑๑ คน เชียงราย ๒.๗๖ คน กำแพงเพชร ๔.๕๔ คน แม่ฮ่องสอน ๘.๖ คน อุทัยธานี ๙.๖๙ คน ยะลา ๒๑.๖๗ คน อุดรธานี ๓๕.๔๔ คน ชุมพร ๔๓.๖๘ คน และสุโขทัย ๗๔.๗๑ คน

จากผลการประเมินและการจัดอันดับอาจตีความได้ว่า จังหวัดที่มีตัวเลขสูงเพราะมีผู้กระทำผิด “เมาแล้วขับ” “ไม่สวมหมวกนิรภัย” “ขับรถด้วยความเร็ว” และ “ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย” เป็นจำนวนมาก หรืออีกนัยหนึ่ง อาจเกิดจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจในจังหวัดนั้นมีความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งในอนาคตสามารถนำมาวิเคราะห์ร่วมกับ “จำนวนครั้งของการกระทำผิด” และ “จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ” จะทำให้เห็นความสัมพันธ์ของการบังคับใช้กฎหมายต่อการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

สำหรับข้อมูลการจัดอันดับการประเมินตนเองด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (Thai National Status Report on Road Safety) เล่มที่ ๑ พ.ศ.๒๕๕๔ อย่างละเอียด โปรดดูตามเอกสารแนบ หรือติดตามได้จากเว็บไซต์ สอจร. ที่ www.rswgs.com

องค์การอนามัยโลกได้เปิดเผยในรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. ๒๕๕๖ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๓) ภาพรวมของการสำรวจจาก ๑๘๒ ประเทศ มี ๖ ประเทศที่ลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างน่าชื่นชม ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ ส่วนที่เหลืออีก ๑๗๖ ประเทศ มี ๘๘ ประเทศที่ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้จริง ขณะที่ ๘๗ ประเทศ อีก ๑ ประเทศไม่ระบุ มีสถิติผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ในรายงานยังบอกว่า ๓ ใน ๔ ของผู้เสียชีวิตเป็นคนหนุ่มสาวอายุระหว่าง ๑๕-๒๙ ปี ถ้าแต่ละประเทศไม่ป้องกันการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุ จะขึ้นมาเป็นอันดับ ๕ ของการเสียชีวิตของคนทั้งโลกภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

ล่าสุดเมื่อวันที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๕๖ ที่ผ่านมา **องค์การอนามัยโลกร่วมกับศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลกกับโรงพยาบาลขอนแก่น แถลงผลการรายงานสถานะความปลอดภัยทางถนนโลก ปี ๒๕๕๖** และจัดประชุม แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ในหัวข้อ ทำไมประเทศไทยถึงมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่อันดับต้นของโลกเพื่อหาแนวทางแก้ไขและแลกเปลี่ยนข้อเสนอแนะในการบรรเทาผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่ง ดร.นิมา อัสการี รักษาการผู้แทนองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย เปิดเผยว่า รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี ๒๕๕๖ (Global Stabal Report on Road ๒๐๑๓) **พบอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยพุ่งสูงเป็นอันดับ ๓ ของโลก** โดยมีผู้เสียชีวิต ๓๘.๑ รายต่อประชากร ๑ แสนราย รองจากอันดับ ๑ แสนราย อันดับ ๒ คือ สาธารณรัฐโดมินิกัน มีอัตราผู้เสียชีวิต ๔๑.๗ รายต่อประชากร ๑ แสนราย และองค์การอนามัยโลกกำลังเป็นห่วง

ในเรื่องนี้ เพราะจากตัวเลขยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วโลกมีมากขึ้นร้อยละ ๑๕ และในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็น ๑.๒๔ ล้านราย

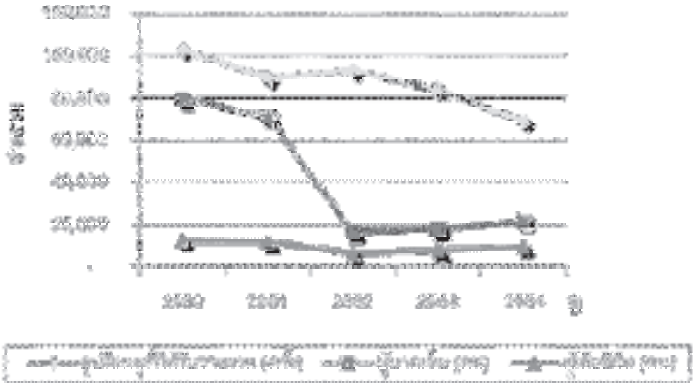
ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำถึงระดับปานกลาง มียอดผู้เสียชีวิตสูงถึงร้อยละ ๓๓ บางประเทศสูงถึงร้อยละ ๗๕ และจากการสำรวจระหว่างปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ ใน ๑๘๒ ประเทศ มีประเทศออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เนเธอร์แลนด์ สวีเดน และอังกฤษ ที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้อย่างน่าชื่นชม

อย่างไรก็ตาม นพ.วิทยา กล่าวย้ำว่า **เป็นที่น่าตกใจที่ข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ.๒๕๕๔ มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวมจากทุกพาหนะและคนเดินเท้าแล้ว แค่ ๑๓,๗๖๖ คน** ต่างจากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก ที่ทำการประเมินในปีเดียวกัน มีจำนวนสูงถึง ๒๖,๓๑๒ ราย คิดเป็นอัตรา ๓๘.๑ ต่อประชากร ๑ แสนราย เป็นอันดับ ๑ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งตัวเลขที่ต่างกันอาจเกิดจากวิธีการเก็บข้อมูลที่ต่างกัน แต่ก็มีความหมายเดียวกันว่า ปัญหาเรื่องอุบัติเหตุทางท้องถนนของประเทศไทย ถือว่าค่อนข้างวิกฤติมีคนเจ็บ คนตาย เฉลี่ยชั่วโมงละ ๒ คน และทุกคนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเหมือนกัน หรือติดตามได้จากเว็บไซต์
http://www.thaiall.com/blogacla/category/ranking/#sthash.N๓pRZiuo.dpuf

สถิติอุบัติเหตุแยกตามภาคการขนส่ง

การเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ทั่วราชอาณาจักร ในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลงเรื่อยมาโดยลดลงต่ำสุดในปี ๒๕๕๔ ถึงร้อยละ ๑๗.๖๒ และมีจำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิตมีอัตราการเพิ่มต่อปีลดลง ร้อยละ ๑.๒๖ และ ๕.๗๖ ตามลำดับ สำหรับปี ๒๕๕๖ คาดว่าจะมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุลดลง

ประเภทการขนส่ง	อุบัติเหตุที่ได้รับรายงาน (ครั้ง)					ผู้บาดเจ็บ (คน)					ผู้เสียชีวิต (คน)				
	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕*	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕*	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕*
- ถนน	๘๘,๖๘๙	๙๒,๐๘๒	๘๓,๒๖๑	๖๘,๕๘๓	๖๑,๑๒๖	๗๑,๐๕๙	๖๑,๙๙๖	๑๘,๑๙๐	๒๑,๙๑๖	๒๒,๒๘๐	๑๑,๕๖๑	๑๐,๗๑๗	๗,๔๖๘	๙,๒๐๕	๘,๖๗๕
- รถไฟ	๗๕๗	๕๕๓	๕๐๔	๔๑๔	๓๗๖	๓๑๔	๔๑๔	๒๐๙	๓๐๐	๒๐๖	๑๘๐	๒๙๙	๒๒๒	๑๐๘	๑๐๖
- น้ำในประเทศ	๑๑	๑๐	๑๐	๑๐	๒๕	๑๔	๖	๒๐	๐	๖	๑๗	๑๒	๖	๕	๑๒
- เลียบชายฝั่ง	๑๗	๒๒	๑๐	๑๐	๖	๑	๘	๓๐	๐	๑	๑๑	๑๒	๐	๑๓	๑
- ทะเล	๘	๘	๕	๕	๒	๐	๐	๓	๐	๐	๒๖	๗	๐	๐	๐
- อากาศ	๕	๓	๕	๑๑	๗	๐	๑๕	๐	๒	๖	๐	๑	๑	๒	๑
รวม	๘๙,๔๘๗	๙๒,๖๗๘	๘๓,๗๙๕	๖๙,๐๓๓	๖๑,๕๔๒	๗๑,๓๘๘	๖๒,๔๓๙	๑๘,๔๕๒	๒๒,๒๑๘	๒๒,๔๙๙	๑๑,๗๙๕	๑๑,๐๔๘	๗,๖๙๗	๙,๓๓๓	๘,๗๙๕



สรุปรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง

หมายเหตุ * : ข้อมูลเบื้องต้น

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และกรมการบินพลเรือน

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

จากการประชุมระดับรัฐมนตรีที่องค์การอนามัยโลก (WHO) และ องค์การสหประชาชาติ (UN) จัดให้มีขึ้นช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา เพื่อดึงให้นานาชาติร่วมกันลงนามในปฏิญญา พร้อมตั้งเป้า ลดผู้เสียชีวิตลงครึ่งในทศวรรษหน้า โดยการผลักดันให้ปี ๒๐๑๐-๒๐ เป็น “ทศวรรษความปลอดภัยถนน” (Decade of ACTION FOR Road Safety ๒๐๑๐-๒๐) ซึ่งก่อนหน้านี้ประเทศไทยมีการผลักดันให้อุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” โดย ครม. มีมติเมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๒ เห็นชอบแผนแม่บท พร้อมสั่งการให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นำแผนแม่บท (๒๕๕๒-๒๕๕๕) ลงสู่แผนปฏิบัติ โดยกำหนดให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นตัวชี้วัดร่วม ๓ กระทรวง (กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) หมายความว่าถ้าประเทศไทยจะทำยอดให้ได้ตามที่ลงปฏิญญากันไว้ เราต้องลดการเสียชีวิตลงเหลือ ๑๐.๑๐ ต่อประชากรแสนคนในปี ๒๕๕๙ (ปัจจุบัน ๑๗.๗๗ ต่อประชากรแสนคน) เป็นครึ่งทางแรก แล้วถ้าทำได้มากไปกว่านั้นอีกถือเป็นความสำเร็จสูงสุดของประเทศไปโดยปริยาย

๔. หนทางแก้ไขตามปฏิญญาสากล ที่นานาประเทศลงนามร่วมกันไว้ และประเทศไทยเองก็ต้องทำประกอบด้วย

๑. เรียกร้องให้รัฐบาลมีบทบาทนำในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน

๒. กำหนดเป้าหมายที่สูงและทำได้ในทางปฏิบัติเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตโดยโยงกับการลงทุนทางถนน กับแผนปฏิบัติการและระดมทรัพยากรที่จำเป็น

๓. ให้ความสำคัญเป็นการเฉพาะกับการกำหนดนโยบายและแผนในการปกป้องคนใช้ถนนโดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยง

๔. จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและส่งเสริมการใช้ให้มากขึ้น

๕. ปรับปรุงระบบความปลอดภัยทางถนนและยานยนต์ให้สอดคล้องกับระบบสากล

๖. บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด รวมถึงปรับปรุง กม.ให้ทัดเทียมมาตรฐานสากล
๗. ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุให้เชื่อถือได้
๘. เสริมสร้างระบบการรักษาผู้บาดเจ็บฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) รวมถึงบริการฟื้นฟูผู้ป่วยและการปรับตัวเข้าสู่สังคม
๙. กระตุ้นให้ภาคส่วนต่าง ๆ ที่อยู่ในประเทศพัฒนาแล้วและกำลังพัฒนาเข้ามามีส่วนร่วมมือกันดำเนินโครงการถนนปลอดภัยให้มากขึ้น
๑๐. เรียกร้องให้ United Nation General Assembly (UNGA) ประกาศปี ค.ศ. ๒๐๑๑-๒๐๑๐ เป็นทศวรรษของการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

วันที่ ๒๙ กันยายน พ.ศ.๒๕๕๒ รัฐบาลมีมติรับรองแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และประกาศให้อุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” พร้อมทั้งเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตให้น้อยกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคน ภายใน ๑๐ ปี

วันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ คณะรัฐมนตรีมีมติรับรองแผน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” พร้อมทั้งกำหนด ๘ ประเด็นหลักในการขับเคลื่อน โดยใช้แนวทางจากองค์การสหประชาชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ได้แก่

๔.๑ การสวมหมวกนิรภัย
๔.๒ เมาสุราแล้วขับ
๔.๓ ความเร็วรถ
๔.๔ ความรู้ สมรรถนะผู้ขับขี่และการออกใบอนุญาตขับรถ
๔.๕ ด้านยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน
๔.๖ การจัดการจุดเสี่ยง และมาตรฐานถนนที่ปลอดภัย
๔.๗ ระบบการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
๔.๘ การบริหารจัดการ

๕. อันดับพฤติกรรมเสี่ยงของคนไทย ๑๐ ลำดับ (Child watch, ๒๕๕๐)

๑. มีเพศสัมพันธ์ไม่ปลอดภัย
๒. สูบบุหรี่
๓. ดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
๔. ความดันโลหิตสูง
๕. การขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันน็อก
๖. การอ้วน
๗. การใช้สารเสพติด
๘. คอเลสเตอรอล
๙. การกินผักและผลไม้น้อย
๑๐. ขาดอาหาร ไม่ออกกำลังกาย/มลภาวะฝุ่นในอากาศ/บาดเจ็บจากอาชีพ/ขาดสุขาภิบาลและน้ำ

คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เฉลี่ย ๑.๕ – ๒ คนต่อชั่วโมง เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละ สามแสนล้านบาท บาดเจ็บสาหัสปีละ ๖๐๐,๐๐๐ คน ค่าเสียหายประมาณ ๙,๐๐๐ ล้านบาท ร้อยละ ๕๐ ขับขี่ขณะเมาสุรา/เกิดมากในเยาวชน และส่วนใหญ่กรณีเป็นรถมอเตอร์ไซค์

จากการสำรวจยังพบว่า เยาวชนไทย ร้อยละ ๓๙ ชอบดื่มสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และเยาวชนบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซค์ ปีละกว่า ๓๐,๐๐๐ คน เฉลี่ยวันละ กว่า ๘๐๐ คน ตายปีละกว่า ๗,๐๐๐ คน เฉลี่ยวันละ ๑๘ คน

๖. ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองของโครงสร้างสังคม

๑) พฤติกรรมของคน

ครอบครัว บุคคลในครอบครัวขาดการอบรมสั่งสอนในเรื่องคุณภาพชีวิตที่ดีและเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในขณะเดียวกันความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในการผลิตและประดิษฐ์ยานยนต์ยานพาหนะที่เร็วและแรงขึ้น ครอบครัวยังแสดงตัวอย่างที่ไม่เหมาะสมทำให้คนรุ่นใหม่เลียนแบบในสิ่งที่ไม่ดีเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

โรงเรียน ครู อาจารย์ หลักสูตร ไม่มีการสอนหรืออบรมให้เกิดความตระหนักรู้และเข้าใจความปลอดภัยและอันตรายจากยานพาหนะและการใช้รถใช้ถนน

เพื่อน เพื่อนร่วมเรียน เพื่อนร่วมชุมชน ร่วมสถาบัน เพื่อนฝูง การลอกเลียนแบบ ความคึกคะนอง การสร้างความเป็นผู้นำกลุ่ม การอวดโอ้ การยุยงส่งเสริมที่ส่งผลนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

ศาสนา ความเชื่อ ค่านิยมและวัฒนธรรม การจัดงานเทศกาล เลี้ยงรื่นเริง ความชอบสนุกสนาน ความเชื่อในเรื่องของโชคชะตาเคราะห์กรรมมากกว่าการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การทำบุญประเพณี ค่านิยมในการดื่มสุรา

สื่อ สื่อสารมวลชนในรูปแบบต่างๆ เกิดการลอกเลียนแบบและเอาอย่างภาพยนตร์ สื่อโฆษณา การแผ่กระจายอย่างรวดเร็ว

นโยบายรัฐบาล ความจริงจังในการแก้ปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มปริมาณรถบนถนน การสร้างถนน การขนส่งมวลชนและสินค้า ความจริงจังต่อเนื่องในการขับเคลื่อนนโยบาย การบังคับใช้กฎหมายและงานด้านจราจร

๒) สภาพรถ

- สภาพเก่า ใหม่ ชำรุด ไม่มีการตรวจสภาพ
- ต่อเติม ตกแต่ง ความไม่สมบูรณ์ของอุปกรณ์ส่วนควบ
- ใช้รถผิดประเภท นำรถบรรทุกมาใช้โดยสาร

๓) สภาพถนน

- การวิศวกรรมจราจรไม่ได้มาตรฐาน ไม่ปลอดภัย เช่น ทางโค้ง ความลาดเอียงไม่สมดุล การติดตั้งสัญญาณจราจรที่ไม่ถูกต้อง
- พื้นผิวถนนไม่ได้มาตรฐาน การสร้างถนนโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย
- ขนาดและลักษณะของถนนและไหล่ทาง

๔) สภาพแวดล้อม

- ทัศนวิสัยไม่ดี

- มีวัตถุ สิ่งของ ของเหลวตกหล่นบนถนน
- มีสิ่งกีดขวาง สิ่งก่อสร้าง เครื่องกีดกัน
- คน สัตว์เลี้ยง
- ต้นไม้ หลักกิโลเมตร เสาไฟฟ้า ฯลฯ

๗. แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

เป้าหมายในการดำเนินการ

ลดอุบัติเหตุจราจร ๕๐ % ใน ๑๐ ปี

กลุ่มเป้าหมายและมาตรการสำคัญ

- รถจักรยานยนต์
- รถปิคอัพ
- ทุกกลุ่มอายุ
- หมวกนิรภัย
- เข็มขัดนิรภัย
- ใบขับขี่
- เปิดไฟหน้ารถ
- จำกัดความเร็ว
- แก้ไขจุดเสี่ยง

ประเด็นพิจารณาในระยะยาว

- การผลักดันขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัดให้มีประสิทธิภาพ - พอเพียง
- การผลักดันระดับมาตรฐานความปลอดภัยของรถทุกประเภท ในระดับจังหวัด
- การผลักดันระบบมาตรฐานความปลอดภัยของถนน ในระดับจังหวัด

มาตรการในการดำเนินการ

๑. Enforcement
๒. Education
๓. Engineer
๔. EMS
๕. Evaluation
๖. Empowerment

กระบวนการในการดำเนินการ(วิทยา ชาติบัญชาชัย; ๒๕๕๒)

Enforcement (การบังคับใช้กฎหมาย)

เป็นหัวใจสำคัญที่สุดในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายไม่ใช่เป็นเพียงการจับกุม แต่หมายความรวมถึงการตักเตือนอบรมแทนค่าปรับ การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการชี้แจงเพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย หมายความรวมถึงการกระทำอย่างอื่นที่ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย

- ต้องบังคับใช้กฎหมายเพราะความปรารถนาดี เพื่อลดอุบัติเหตุ ลดการเจ็บ การตาย จับเพราะรัก ปรับเพราะห่วงใย
- ต้องบังคับใช้กฎหมายคู่ขนานกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์
- กลวิธีการบังคับใช้กฎหมาย ต้อง
    - มีความถี่ในการดำเนิน
    - สม่ำเสมอ , ต่อเนื่อง, ยาวนาน
    - ปรับหนัก ปรับเบา
    - สุ่มตรวจ (Random) แตกต่างเวลา แตกต่างสถานที่ หลากหลาย
- ควรให้ค่าตอบแทน ตำรวจตามผลงานเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน
- ควรพิจารณา นำค่าปรับมาใช้เป็นค่าตอบแทน
- ควรมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดย บุคคลภายนอก และประกาศผลการประเมินสู่สาธารณะ
- สนับสนุนอัตรากำลังการปฏิบัติงาน โดย อาสาสมัคร, ตำรวจหมู่บ้าน, อปพร., สมาชิกภาคีอื่นๆ ทั้งภาครัฐ-เอกชน

การดำเนินการกับเรื่อง หมวกนิรภัย, ใบขับขี่, เข็มขัดนิรภัย, พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, วินัยจราจร

- กระจายกำลังตรวจจับ ทุกพื้นที่ ช่วงกลางวันทุกวัน
- จะต้องมีการตั้งด่านลอยทุกคืนระหว่าง ๒๐.๐๐-๒๒.๐๐ น. มีค่าตอบแทน น้ำมันเชื้อเพลิง

เมาไม่ขับ

- ดำเนินการยากกว่าหมวกนิรภัย
- ต้องมีคณะทำงาน ประชุมวางแผนกำหนดขั้นตอนและเตรียมความพร้อมทุกขั้นตอน รวมถึงกระบวนการส่งฟ้องศาล
- ต้องดำเนินการในรูปแบบพหุภาคี
- ทีมที่ออกหน่วยอาจแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม

* กลุ่มที่ ๑ กลุ่มบังคับใช้กฎหมายร่วมกับภาคีเครือข่าย

- จะต้องมีการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ ปฏิบัติการตามสถานการณ์และข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ
- ควรจะขยายพื้นที่การดำเนินงานครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด

* กลุ่มที่ ๒ กลุ่มรณรงค์

- ร่วมกับภาคีเครือข่ายในการประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

Education (การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม) การดำเนินการในรูปแบบต่างๆ สื่อทุกชนิด การพูดหน้าเสาธง ครู ๕ นาทีและการขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีเครือข่าย

โรงเรียน

* จะต้องมีกลุ่มแกนหรือผู้นำในโรงเรียนที่เข้าใจปัญหา, เอาจริงเอาจังในการทำงาน

* มีกิจกรรมตลอดปี อาทิเช่น
    - นิทรรศการ
    - เสียงตามสาย
    - จัดบอร์ด ปชส.
    - จัดอบรม วินัยจราจร, ขับขี่ปลอดภัย
    - จัดสวนจราจรในโรงเรียน
    - ศึกษาดูงานนอกสถานที่ – โรงพยาบาล
    - สอดแทรกความรู้ในคาบอิสระ อาทิตย์ละ ๑ ชั้น ชั้นละ ๑ ชั่วโมง (๕ – ๖ ครั้งต่อชั้นต่อปีการศึกษา)
    - อาจารย์ประจำชั้น สอดแทรกสาระการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ วันละ ๑๕ นาที ทุกเช้า
    - ปฐมนิเทศผู้ปกครอง
    - หักคะแนนความประพฤติในผู้กระทำผิด
    - นวัตกรรมอื่น ๆ
* กิจกรรมที่ทำเน้นๆ ถี่ๆ ต่อเนื่อง เปลี่ยนรูปแบบเพื่อสร้างความสนใจ
* มีรูปแบบการประเมินผลชัดเจนโดยกำหนดเป็นตัวชี้วัด

ชุมชนปลอดภัย

* ต้องมีแกนนำชุมชน
* กิจกรรมชุมชนประกอบด้วย
    - การอบรมผู้นำชุมชน และสมาชิกชุมชน
    - การจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาล
    - การกระจายเสียงตามหอกระจายข่าว
    - นวัตกรรมอื่นๆ

- ผู้ขอรับใบขับขี่

* ต้องมีการดำเนินการปฏิรูปพหุภาคี
* กิจกรรม
    - การอบรม
    - การเยี่ยมคนไข้ที่ประสบภัยจากรถที่โรงพยาบาล

- งานประชาสัมพันธ์ ทั่วไปในพื้นที่

* เน้นการประชาสัมพันธ์คู่ขนานกับการบังคับใช้กฎหมาย
* การทำป้ายประชาสัมพันธ์ ขนาดเล็ก ขนาดใหญ่ แผ่นพับ สติ๊กเกอร์
* การเช่ารายการวิทยุ
* การผลิตบทความตีพิมพ์ ในสื่อท้องถิ่น เสียงตามสาย
* การขยายผลประชาสัมพันธ์ ที่เผยแพร่มาจากส่วนกลาง
* การผลิตสื่อ วัสดุ ทุกรูปแบบ (แบบผ้า,ใบปลิว, แถลงข่าว ฯลฯ)

- งานอื่นๆ ร่วมกับองค์กรและหน่วยงานที่เข้ามาเป็นภาคีเครือข่าย หรือผู้มีประสบการณ์ตรง เช่น
* ชมรมผู้พิการ

* ชมรมเมาไม่ขับ
* ชมรมหมออนามัย
* สภาเด็กและเยาวชน ฯลฯ

Engineering (วิศวกรรมจราจร)

* ต้องพัฒนาการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง โดยผสมผสานเทคโนโลยีเข้ากับการมีส่วนร่วมของชุมชน จากเทคโนโลยีง่าย ๆ ไปหายาก
* แก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้ข้อมูลพหุภาคี
* ต้องพิจารณาผลกระทบจะเกิดตามหลังการแก้ไข
* ต้องพัฒนาระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
* พัฒนาทีมตรวจสอบ
* การพัฒนาระบบอุปกรณ์ความปลอดภัยของยานพาหนะ เช่น เข็มขัดนิรภัยผู้โดยสารและเด็ก เป็นต้น

EMS (ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน) การช่วยเหลือ การกู้ชีพ กู้ภัย

* พัฒนาระบบ EMS ระดับจังหวัด
- คณะทำงาน
- ระบบสื่อสาร
- ระบบบุคลากร
- ระบบยานพาหนะ
* พัฒนาโครงข่าย EMS ระดับตำบล
* พัฒนาระบบประเมินผล
* การให้ความรู้การปฐมพยาบาลและการกู้ชีพเบื้องต้นแก่ข้าราชการตำรวจ

Evaluation (การประเมินผล)

* พัฒนาระบบข้อมูลและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพในระดับตำบล
* สร้างตัวชี้วัดที่เหมาะสม
* นำเสนอผลการประเมิน สู่ผู้ปฏิบัติเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง

Empowerment (การเสริมสร้างพลังอำนาจ) คือการสร้างศักยภาพให้ตนเอง บุคคลในองค์กรหรือผู้มีอำนาจในการเปลี่ยนแปลงสังคม เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการ นายกฯให้เกิดความตระหนักในศักยภาพของตนเองหรือผู้อื่น แล้วดึงเอาศักยภาพนั้นมาใช้ในการพัฒนาและทำงานให้บรรลุผลสำเร็จอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

- การเสริมการเรียนรู้ การสร้างความยอมรับ เชื่อมั่นตนเอง กล้าแสดงออก มีความภาคภูมิใจ เข้าใจและตระหนักคุณค่าของตนเองและผู้อื่น มีการพัฒนาบุคลิกภาพ การมีมนุษย์สัมพันธ์

- การนำเสนอข้อมูล การใช้ข้อมูลเพื่อกระบวนการตัดสินใจ กำหนดวิธีการดำเนินงานและควบคุมจุดมุ่งหมายที่กำหนดร่วมกัน
- การประสานงาน บูรณาการหน่วยงาน ภาคีเครือข่าย การมีส่วนร่วม การนำเสนอข้อมูลการเจ็บการตาย การเกิดอุบัติเหตุ สถิติ ผลกระทบเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้มีอำนาจเข้ามาสนใจงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับบัญชา ฯลฯ

๘. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจร (ประยุทธ โพธิ์แก้วกุล, ๒๕๕๔)

เนื่องจากปัจจุบัน การรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรในสถานีตำรวจไม่มีการบริหารจัดการข้อมูลและขาดระบบการรองรับการทำงานของสถานีตำรวจ เพื่อส่งเสริมการบริหารงานด้านการจราจรในสถานีตำรวจที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล บรรลุวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย จึงควรมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ในสถานีตำรวจ เพื่อรวบรวมบันทึกรายละเอียดต่างๆ ลงในระบบ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารของสถานีตำรวจ (Police Station Administrator) ในการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับพื้นที่ต่อไป ตามหลักการบริหารจัดการข้อมูล (Database Conceptual Scheme) ที่ว่า “ข้อมูลกำเนิดที่ไหน ต้องเก็บไว้ที่นั่น เพื่อให้เจ้าของข้อมูลได้ใช้ข้อมูล”

ข้อมูล คือ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในเหตุการณ์ต่างๆ ที่ได้จากการสังเกต การจดบันทึก การสัมภาษณ์และการสอบถาม

ข้อมูลดิบ ข้อมูลที่ยังไม่มีการประมวลผล ไม่มีการวิเคราะห์ หรือที่เป็นข้อมูลที่ยังไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ทันที

การจัดการข้อมูล คือ การบริหาร การจัดเก็บข้อมูล การประมวลข้อมูลให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีประโยชน์ที่พร้อมจะสามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ในทันที

การจัดการข้อมูลจะเกิดประโยชน์สูงสุดหรือมีประสิทธิภาพสูงสุด ก็ต่อเมื่อผู้ใช้ข้อมูลสามารถใช้ข้อมูลที่ต้องการได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นกลางมากที่สุด เพื่อจะได้นำข้อมูลเหล่านั้นมาช่วยในการตัดสินใจหรือนำไปใช้ประโยชน์อื่นๆ ต่อไปในปัจจุบันนี้ข้อมูลต่างๆ ข้อมูลควรถูกจัดการไว้อย่างเป็นระเบียบโดยเก็บไว้ในสิ่งที่เรียกว่า “แฟ้ม (File)”

หลักในการบริหารข้อมูลประกอบด้วย

- ความสามารถในการเข้าถึงข้อมูล (Access) หมายถึงทุกคนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ สามารถที่จะเข้าถึงข้อมูลได้ทุกคน โดยไม่ต้องรอให้หน่วยงานอื่นที่เป็นคนเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นคนส่งมาอีก ๑ ต่อ
- ในความสามารถเข้าถึงข้อมูลได้นั้น จะต้องมีระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Security) อย่างดี

- สามารถปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงข้อมูลได้ (Edit) เพื่อความทันสมัยของข้อมูล
- การจัดเก็บข้อมูล ต้องมีการแบ่งเป็นส่วนหรือสร้างเป็นตารางเพื่อง่ายแก่การปรับปรุงข้อมูล ในลักษณะการจัดการฐานข้อมูลแบบสัมพันธ์ (Relational database)

ประเภทของข้อมูล

ข้อมูลที่นำมาประมวลผลเพื่อให้เป็นสารสนเทศสามารถจำแนกตามแหล่งที่มาของข้อมูลได้ ๒ ประเภท คือ

๑. แหล่งข้อมูลภายในองค์กร แบบนี้จะเป็นการเก็บข้อมูลที่เกิดขึ้นภายในหน่วยงานของตนเอง เช่น ข้อมูลของงานสืบสวน ข้อมูลบุคคล ข้อมูลสถานที่ เป็นต้น

๒. แหล่งข้อมูลภายนอกองค์กร เป็นข้อมูลที่ได้มาจากแหล่งอื่นที่อยู่นอกหน่วยงาน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ส่วนมากจะเป็นข้อมูลที่มีความพิเศษกว่าข้อมูลภายในองค์กร เพราะต้องอาศัยความสามารถของหน่วยงานอื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อความเหมาะสม และความเป็นธรรมของข้อมูลนั้นๆ เช่น ต้องการทราบอัตราการเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีจำนวนมากที่สุด ๑๐ อันดับต้นของประเทศ จะเห็นว่าการต้องการทราบข้อมูลเหล่านี้จะต้องอาศัยแหล่งข้อมูลของที่อื่น เช่น จากการรายงานจากกรมควบคุมโรค บริษัทกลางประกันภัย เป็นต้น

การแบ่งประเภทข้อมูลอาจมีการแบ่งได้อีกแบบ ซึ่งแบบนี้จะแบ่งจากรูปแบบของข้อมูล โดยสามารถจำแนกออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่

๑. ข้อมูลชั้นต้น หรือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เป็นข้อมูลทางตรง ที่พบ หรือประสบด้วยตน หรือถ้าเป็นการเขียน ต้องเป็นการเขียนรวบรวมไว้เป็นครั้งแรก จากผู้เขียนโดยตรง ข้อมูลขั้นปฐมภูมินี้บางครั้งอาจจะเป็นข้อมูลที่ไม่ถูกต้องจากความเป็นจริง เพราะยังไม่ได้วิเคราะห์ข้อมูล

๒. ข้อมูลชั้นที่สองหรือข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลที่ได้จากบันทึกของบุคคลอื่น หรือการบอกกล่าวถ่ายทอดต่อเนื่องมาจากผู้อื่น

การรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูล คือ กระบวนการในการแสวงหาข้อมูล และเก็บบันทึกข้อมูลไว้เพื่อให้ง่ายต่อการนำไปใช้ ในกรณีที่มีข้อมูลจำนวนมากๆ ฉะนั้นการจัดเก็บข้อมูลจำนวนมากๆ จึงจำเป็นที่จะต้องจัดระบบการรวบรวมข้อมูล

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลที่สำคัญมี ๔ วิธี คือ

๑. การสอบถามจากผู้รู้โดยตรง

๒. วิธีการสังเกต

๓. วิธีการสำรวจ

๔. วิธีการค้นคว้าจากเอกสารหรือข้อมูลขั้นที่ ๒

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสอบถาม

ใช้ในกรณีที่ต้องการทราบข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งจากบุคคล และเป็นเรื่องที่มีรายละเอียดแบบเจาะลึก การใช้วิธี การสอบถามจะได้ข้อมูลที่มีรายละเอียดมาก แต่ข้อเสียของการรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสอบถามนี้คือ จะใช้ได้ในกรณีที่จะสอบถามบุคคลเพียงกลุ่มเล็กๆ เท่านั้น

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสังเกต

คือ การพิจารณาดูสิ่งนั้นๆ โดยตรง ภายในระยะเวลาและสถานที่ที่กำหนด การรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตนี้นิยมใช้กับสัตว์ หรือสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมได้ หรือสิ่งที่ต้องการให้เกิดความเป็นธรรมชาติมากที่สุด เช่น สังเกตพฤติกรรมของสัตว์ หรือ สังเกตพฤติกรรมของนักเรียนในชั่วโมงคณิตศาสตร์

การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสำรวจ

คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยส่งแบบสอบถาม การสัมภาษณ์บุคคลเป้าหมาย ซึ่งการสำรวจจะได้รับข้อมูลที่เฉพาะเจาะจงและลึกกว่าแบบสังเกต และสามารถที่จะรวบรวมข้อมูลจากบุคคลเป้าหมายได้จำนวนมาก

ฐานข้อมูลและการจัดการเบื้องต้น

การจัดการฐานข้อมูล (DBMS: Database Management System) เป็นการบริหารและจัดการฐานข้อมูลที่ถูกเก็บ รวบรวม ไว้ที่ศูนย์กลางข้อมูล ให้เป็นระเบียบ ไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บ ทั้งนี้เพราะฐานข้อมูลจะมีจำนวนมากๆ หากไม่มีการจัดการที่ดี ย่อมก่อให้เกิด ความซ้ำซ้อน สับสน ยุ่งยาก ต่อการนำมาใช้งาน เพื่อเป็นการป้องกัน และช่วยในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่จะนำข้อมูลไปใช้งาน จึงต้องมีระบบการจัดการฐานข้อมูลที่เรียกว่า DBMS

จะมีวิธีการจัดการข้อมูลในระบบโดยมีพจนานุกรมข้อมูล (Data Dictionary) เป็นองค์ประกอบ ที่สำคัญในระบบฐานข้อมูลซึ่งจะเป็นแหล่งโครงสร้างของข้อมูลในระบบ โปรแกรมจัดการฐานข้อมูลที่นิยมใช้ ได้แก่ โปรแกรม MS Access, Lotus ๑๒๓ เป็นต้น

ข้อดีในการจัดการฐานข้อมูล

๑. ในกรณีที่ต้องการจะปรับปรุงฐานข้อมูลสามารถทำได้สะดวกและรวดเร็ว
๒. การจัดเรียงข้อมูลจะเป็นระเบียบ ไม่ซ้ำซ้อน ลดขั้นตอนของการทำงาน
๓. เมื่อมีการใช้จัดการฐานข้อมูลอย่างเป็นระบบจึงทำให้สามารถเข้าไปใช้งานได้ทุกคน
๔. เมื่อข้อมูลมีการจัดการอย่างเป็นระเบียบแล้ว จึงทำให้สามารถรักษาความปลอดภัยได้ง่าย และมีประสิทธิภาพ
๕. สามารถที่จะปรับปรุงข้อมูลได้ง่าย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ			
สถิติการเสียชีวิต	ปี ๒๕๕๒	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔
คดีอาชญากรรม	๓,๗๘๔	๓,๓๒๘	๓,๓๓๕
คดีจราจร	๑๐,๗๑๗	๗,๔๖๘	๙,๒๐๕
อัตราเปรียบเทียบจำนวนเท่าจราจร : อาชญากรรม	๒.๙	๒.๓	๒.๘

ในแต่ละปี จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าการเสียชีวิตจากอาชญากรรม เฉลี่ยคิดเป็นประมาณ ๒ - ๓ เท่า บางจังหวัดมากถึง ๖ เท่า

	ปีงบประมาณ ๒๕๕๓	**ปีงบประมาณ ๒๕๕๔**
งบประมาณ สตช.	**๖๖,๕๙๔,๕๗๒,๔๐๐**	**๗๔,๙๙๐,๖๘๓,๗๐๐**
งบประมาณด้านจราจร	**๓,๗๑๙,๗๐๔,๔๐๐**	**๓,๔๙๙,๙๙๘,๐๐๐**

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

งบประมาณด้านจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีสัดส่วนที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับงบประมาณที่ได้รับทั้งหมด นอกจากนี้สัดส่วนงบประมาณยังมีแนวโน้มลดลง งบประมาณด้านการจราจร ปี ๒๕๕๔ ได้เพียงร้อยละ ๔.๖๗ และลดลงจากปี ๒๕๕๓ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๕.๕๙

การแก้ปัญหา

ควรยกระดับความสำคัญของงานด้านจราจรและความปลอดภัยทางถนน ให้ทุกหน่วยงานเห็นความสำคัญของการจัดเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งในปัจจุบันมีการจัดเก็บข้อมูลและนำข้อมูลด้านอาชญากรรมมาวิเคราะห์ โดยจัดกลุ่มคดีต่างๆ เป็น ๕ กลุ่ม มีการนำข้อมูลดังกล่าวมาพิจารณาวิเคราะห์ เพื่อใช้ในการแก้ปัญหาและลดอาชญากรรมในพื้นที่ขณะเดียวกันกับ ข้อมูลการเจ็บ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรหรืออุบัติเหตุทางถนน การบังคับใช้กฎหมาย มีการจัดเก็บแบบถูกส่งต่อไปยังที่ทำการปกครองอำเภอ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งข้อเท็จจริงสถานีตำรวจและตำรวจภูธรควรเก็บ และนำข้อมูลเหล่านั้นมาทำการพิจารณาวิเคราะห์ เพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือทางถนน และเพื่อประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดจำนวนการเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ดังนั้นควรมีการจัดเก็บข้อมูล โดยรายงานอุบัติเหตุจราจรและการบังคับใช้กฎหมายเป็นคดีกลุ่มที่ ๖ โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติออกเป็นระเบียบ คำสั่งให้สถานีตำรวจ ตำรวจภูธรจังหวัด กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค จัดเก็บข้อมูลดังกล่าวนำมาใช้วิเคราะห์แก้ไขปัญหา

ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นส่วนหนึ่งของระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ **(Police Information System-POLIS) ที่สร้างขึ้นตั้งแต่ปีพ.ศ.** ๒๕๓๙ การออกแบบระบบฐานข้อมูลฯ ถูกออกแบบให้เป็นระบบศูนย์กลาง (Centralization System) เป็นการประมวลผลผ่านศูนย์กลางปลายทาง และเรียกหาข้อมูลหรือโปรแกรมที่จะใช้จากส่วนกลาง โดยออกแบบให้ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดถูกกรอกผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศเสมือนส่วนตัว หรือที่เรียกว่า VPN การไหลของข้อมูลเริ่มจากสถานีตำรวจที่เกิดเหตุ ตามรูปแบบหรือแบบฟอร์มที่ระบบออกแบบไว้ ข้อมูลจะไหลเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลส่วนกลาง และเก็บข้อมูลทั้งหมดไว้ที่เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายส่วนกลาง

การรายงานสถิติอุบัติเหตุหรือข้อมูลทางอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น ฝ่ายประมวลผลของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลางมีหน้าที่โดยตรงในการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจและจัดทำรายงานในรูปแบบตาราง เสนอผู้บังคับบัญชาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามการร้องขอในรูปแบบตารางเปรียบเทียบในช่วงเวลาที่ผ่านมา ระบบการรายงานสถิติหรือข้อมูลทางอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีเพื่อให้ผู้บังคับบัญชานำไปวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมเพื่อกำหนดเป็นนโยบายต่างๆ เท่านั้น และเกิดปัญหาการเรียกข้อมูลและป้อนข้อมูลให้ระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Police -Information System-POLIS) เกิดขัดข้องอยู่เป็นประจำ และข้อมูลไม่ครอบคลุม

ดังนั้นในส่วนสถานีตำรวจจำเป็นจะต้องพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรหรืออุบัติเหตุทางถนนเพื่อนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรและการบังคับใช้กฎหมายมาวิเคราะห์เพื่อการแก้ไขปัญหาเพื่อประโยชน์ในการกำหนดเป้าหมายหรือตัวชี้วัดด้านการปฏิบัติตามของพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ และเสียชีวิตที่จะส่งผลให้ความปลอดภัยทางถนนลดลง เช่น ตัวชี้วัดพฤติกรรมเสี่ยง ตัวชี้วัดดื่มแล้วขับ ตัวชี้วัดการคาดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งตัวชี้วัดอื่นๆ ที่เหมาะสม ตามบริบทของสถานีตำรวจพื้นที่นั้นๆ ซึ่งจะต้องกำหนดตัวชี้วัดเป็นตัวเลขที่ชัดเจน

ฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่ดีจำเป็นต่อการประเมินสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งข้อมูลอุบัติเหตุส่วนหนึ่งมีภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องและมีการใช้ข้อมูลร่วมกันได้ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้ระบุว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจคือบุคคลที่ทำหน้าที่รวบรวมและบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุที่เหมาะสมที่สุด แต่จะต้องแก้ไขปัญหาให้มีการให้ความรู้เจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างถูกต้อง พร้อมกับจัดให้มีจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์อย่างพอเพียงเช่นกัน โดยทั่วไปแล้วข้อมูลอุบัติเหตุที่ดีนั้นควรตอบคำถามดังนี้

๑. อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นที่ไหน
๒. อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นเมื่อใด
๓. ใครและอะไรเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรนั้น
๔. ผลที่ตามมาจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรคืออะไร
๕. สภาพแวดล้อมของอุบัติเหตุจราจรคืออะไร
๖. การเกิดอุบัติเหตุจราจรดังกล่าวเกิดขึ้นได้อย่างไร
๗. การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องอะไร จุดใด เมื่อใด และจำนวนครั้งของการกระทำผิดซ้ำ

ในสถานีตำรวจกลุ่มงานที่รับผิดชอบเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรคือ**งานสอบสวน** ผู้รับผิดชอบการจัดเก็บข้อมูลด้านการบังคับใช้กฎหมายคือ**งานจราจร** ซึ่งมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่เป็นภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการใช้ข้อมูลร่วมกันประกอบด้วย

๑. เครือข่ายมหาดไทย
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
- ปกครองอำเภอ
- ท้องถิ่นจังหวัด

๒. เครือข่ายคมนาคม
- สำนักงานขนส่งจังหวัด
- แขวงการทางจังหวัด
- ทางหลวงชนบทจังหวัด

๓. เครือข่ายสาธารณสุข
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
- โรงพยาบาลจังหวัดหรือโรงพยาบาลศูนย์
- โรงพยาบาลชุมชนอำเภอ

๔. เครือข่ายประชาสัมพันธ์
- ประชาสัมพันธ์จังหวัด

๕. เครือข่ายการศึกษา
- สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา

๖. เครือข่ายท้องถิ่น
- องค์การบริหารส่วนจังหวัด
- องค์การบริหารส่วนตำบล
- เทศบาล

๗. เครือข่ายเอกชน
- มูลนิธิช่วยผู้ประสบภัย
- ผู้ประกอบการเกี่ยวกับรถ
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย
- เครือข่ายหมออนามัย

ภาคีเครือข่ายต่าง ๆ เหล่านี้ ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งกันและกัน พร้อมทั้งรับผิดชอบข้อมูลรวมกัน

ดังนั้นควรต้องมีพัฒนาระบบฐานข้อมูลจราจรและสารสนเทศทำให้ง่ายต่อการเข้าใช้ข้อมูลได้ทุกระดับตั้งแต่ระดับสถานีตำรวจ จังหวัด ภาค และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยสามารถเรียกหรือเข้าใช้ข้อมูลได้ตลอดเวลา

๙. การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (ณัฐกานต์ ไวยเนตร, ๒๕๔๙)

การสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน คือการเก็บรวบรวมข้อมูลและพยานหลักฐาน ลักษณะการชนและข้อมูลยานพาหนะในที่เกิดเหตุ สอบถามเหตุการณ์จากผู้รอดชีวิตและพยาน รวมทั้งรวบรวมข้อมูล

อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียดอาจนำไปเป็นประโยชน์ในเรื่องคดี และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์กับหน่วยงานอื่นทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน หน่วยงานวิจัย รวมทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้อีกทางหนึ่งด้วย

ข้อมูล ซึ่งเป็นข้อมูลในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อที่จะสามารถนำมาใช้วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง และพัฒนาหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด ดังนั้น การเก็บข้อมูลจำเป็นที่จะต้องมีรูปแบบที่ชัดเจน มีระบบฐานข้อมูล (Database) การจัดเก็บข้อมูลที่เป็นมาตรฐานง่ายต่อการนำไปใช้ และมีข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุอย่างละเอียด ได้แก่ Haddon's Matrix Model

- ข้อมูลก่อนการเกิดอุบัติเหตุ (Pre-crash Data)
- ข้อมูลอุบัติเหตุ (Crash Data)
- ข้อมูลหลังการเกิดอุบัติเหตุ(Post-crash Data)

โดยพิจารณาถึงปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ คน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม จึงควรมีทีมสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนขึ้นเพื่อให้มีการเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว และสามารถทำการศึกษาสภาพของการเกิดอุบัติเหตุ เก็บรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุนั้นๆ ได้อย่างครบถ้วน นอกจากนี้ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้ยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์กับหน่วยงานอื่นทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน หน่วยงานวิจัย รวมทั้งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้อีกทางหนึ่งด้วย

การสืบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน
ประกอบด้วยขั้นตอนต่อไปนี้

๑. รับรายงาน ตรวจสอบและยืนยันความถูกต้องของข้อมูล เตรียมทีม
๒. ศึกษาข้อมูลและลักษณะการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล
๓. สอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จากผู้อยู่ในเหตุการณ์และผู้พบเห็นเหตุการณ์
๔. ศึกษาสภาพแวดล้อม ณ บริเวณจุดเกิดเหตุ และสภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุ
๕. ติดตามข้อมูลจากผู้ประสบเหตุในชุมชน
๖. ประสานข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดี
๗. ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ในกรณีที่พบจากการสอบสวน
๘. การเขียนรายงานการสอบสวน

การสืบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากการจราจรทางถนนภาคสนาม โดยการ
พิจารณาถึงสาเหตุและปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยมีมุมมองดังต่อไปนี้

๑. การรับรายงาน ตรวจสอบและสามารถยืนยันความถูกต้องของข้อมูลเพื่อเตรียมทีมในการลงพื้นที่สืบสวน เตรียมทีมในการจัดเก็บข้อมูล
๒. การสืบสวนพฤติกรรมการขับขี่พฤติกรรมการโดยสาร หรือคนเดินเท้า

การสืบสวนการบาดเจ็บและตาย มุ่งเน้นที่การสืบสวนจากยานยนต์ สภาพถนน และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ผู้ใช้ถนน และสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ รวมทั้ง**บริบทของสังคมชุมชน**ที่อาจนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การขับรถไปงานเลี้ยงสังสรรค์

แล้วในงานเลี้ยง มีการชักชวนเชิญชวนให้มีการร่วมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยต่างก็ไม่ตระหนักว่ากำลังหยิบยื่นความเสี่ยงให้กับคนใกล้ชิด ในขณะเดียวกันผู้ที่ไปร่วมงานเลี้ยงเมื่อเลิกงาน จำเป็นต้องโดยสารกลับมาพร้อมกับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทุกคนต่างก็ตระหนักว่า ตัวเองเสี่ยง เมื่อต้องกลับบ้านพร้อมคนเมา แต่ไม่ได้คิดต่อไปว่า ควรจะออกมาจากความเสี่ยงนั้นด้วยวิธีใด เช่น โดยการไม่ยอมกลับด้วย การพักค้าง หรือหาวิธีอื่น ในสังคมไทยไม่กระทำเช่นนั้น เพราะถือเอาความเกรงใจมากกว่าความปลอดภัยของตัวเอง มักจะมีคำพูดติดปากคนไทยเสมอ คือ ไปด้วยกันก็ต้องกลับด้วยกัน ตัวอย่างอีกประเภทหนึ่งที่มักพบจากการสอบสวน คือ การโดยสารมาในหลังรถกระบะเป็นจำนวนมาก เป็นความเสี่ยงที่สุด เมื่อต้องเผชิญกับผู้ขับขี่ที่ง่วง และเพลียหรือถนนที่ไม่ปลอดภัย ความเสี่ยงดังกล่าวจึงเป็นสาเหตุของการเจ็บ การตายจากอุบัติเหตุทางถนน ภายหลังการเฉี่ยวชน และที่หนักกว่านั้นคือสังคมได้พยายามมองความเสี่ยงของเหตุการณ์เช่นนี้เป็นเรื่องของโชคชะตา หรือโชคเคราะห์ที่ทำให้คนเหล่านี้มาเสียชีวิตพร้อมๆ กัน ซึ่งเมื่อใช้หลักฐานทางวิทยาศาสตร์เข้ามาช่วยในกระบวนการตรวจสอบแล้ว สิ่งที่กล่าวมาทั้งหมด ล้วนแต่ป้องกันได้ทุกกรณี

เพราะฉะนั้น วิธีการสืบสวนหาสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน จึงเป็นการสืบสวนที่มุ่งเน้นหาสาเหตุ และปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บ เพื่อนำไปสู่การควบคุมป้องกันและการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยไม่ได้มุ่งเน้นที่จะตรวจสอบว่าเป็นความผิดของผู้ใด แต่มุ่งเน้นที่การหาข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยมีวิธีการดังนี้

หลักการสอบสวนพฤติกรรมการขับขี่พฤติกรรมการโดยสาร มีจุดมุ่งหมายในการค้นหาและวิเคราะห์สาเหตุหรือปัจจัยใด ที่นำไปสู่การบาดเจ็บ โดย มุ่งเน้นที่ สาเหตุและปัจจัย ที่ส่งผลต่อพฤติกรรม ก่อนการขับขี่และโดยสาร/ขณะขับขี่และโดยสาร และหลังการขับขี่และโดยสาร โดยจะใช้แบบรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุจราจร

การศึกษาข้อมูลและลักษณะการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล

การสืบสวนในส่วนนี้ เป็นส่วนที่สำคัญที่สุด เนื่องจากลักษณะการได้รับการบาดเจ็บ จะสัมพันธ์กับพฤติกรรมการโดยสารหรือลักษณะการเฉี่ยวชน เก็บข้อมูลด้านลักษณะการได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือผู้ขับขี่ในกรณีที่สืบสวนแล้ว ยังมีข้อมูลเชิงคุณภาพอีกหลายส่วนที่ได้จากหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉิน เช่น ความเสี่ยงของจุดเกิดเหตุในพื้นที่ ลักษณะภายหลังการเฉี่ยวชนและการบรรยายภาพภายหลังการเฉี่ยวชน กระทำได้โดยให้พยาบาลหรือเจ้าหน้าที่ EMS เป็นผู้ให้ถ้อยคำจุดเกิดเหตุ ลักษณะการบาดเจ็บของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต สัมภาษณ์ พยาบาลเวร EMS เพื่อให้อธิบายจุดเกิดเหตุและลักษณะการบาดเจ็บภายหลังการเฉี่ยวชน และวาดผังการกระจายและตำแหน่งที่พบผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ข้อมูลลักษณะนี้ใช้เพื่อตรวจสอบยืนยันกับข้อมูลในส่วนอื่นเพื่ออธิบายความเสี่ยงของยานยนต์และความรุนแรงของการชน

การสอบถามผู้โดยสารที่บาดเจ็บทำได้เฉพาะที่ได้รับอนุญาตจากทางโรงพยาบาล และผู้บาดเจ็บอนุญาตและการบาดเจ็บไม่รุนแรง การเข้าสอบถามในขณะที่ผู้ถูกสอบถามไม่พร้อมอาจทำให้เป็นการรบกวน และโอกาสได้ข้อเท็จจริงน้อยลง**สอบถามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ** จากผู้อยู่ในเหตุการณ์และผู้พบเห็นเหตุการณ์ การทำให้ผู้ถูกสอบถามบอกเล่าเหตุการณ์ให้ผู้สอบถามเข้าใจสภาพขณะเกิดเหตุที่ดี

ที่สุด อีกวิธีหนึ่ง คือ การวาดรูปและระบุตำแหน่ง ทิศทางของรถแต่ละคันที่เฉี่ยวชน วิธีการเช่นนี้จะทำได้ดีเมื่อผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ เห็นเหตุการณ์และรู้สึกตัวดีตลอด สิ่งที่ยุ่งยาก เช่น การระบุผังที่นั่งของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จะทำได้ง่ายขึ้นเมื่อทำการสอบถามผู้บาดเจ็บหรือผู้อยู่ในเหตุการณ์ เป็นกลุ่มหรือพร้อมๆ กันในชุมชน เทคนิคที่จะทำให้การสอบถามราบรื่น คือการป้อนคำถามต่อเนื่องแต่เว้นจังหวะให้ผู้ตอบได้คิดและอธิบาย ในขณะเดียวกันผู้ถามไม่ควรเป็นผู้ทำการบันทึกทั้งหมดเพราะจะเกิดความล่าช้าและไม่ต่อเนื่องผู้ให้ถ้อยคำอาจมีเวลาสอดแทรกความคิดเห็นโอกาสที่จะได้ข้อเท็จจริงน้อยลง ทีมที่ไปด้วยควรเป็นผู้ช่วยบันทึกข้อมูล

ศึกษาสภาพแวดล้อม ณ บริเวณจุดเกิดเหตุ และสภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุ

ผู้สืบสวนสามารถหาหลักฐานจากจุดเกิดเหตุได้ ในกรณีที่ออกสืบสวนเร็ว จะทำให้ได้หลักฐานจากจุดเกิดเหตุสามารถบอกสภาพก่อน/ขณะและหลังการเกิดเหตุได้เป็นอย่างดี ร่องรอยบางอย่าง รอยครูด รอยเบรก รอยยาง จะอธิบายลักษณะการเฉี่ยวชนที่เชื่อมโยงกับสภาพยานยนต์ สภาพถนนและสภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดีควรทำการสำรวจพื้นที่โดยรอบก่อนเพื่อหาจุดที่เฉี่ยวชนและร่องรอยการเฉี่ยวชนที่ยังหลงเหลือ ก่อนทำการวัดและเขียนภาพร่างจุดเกิดเหตุอย่างคร่าวๆ หรือสามารถวัดโดยการกะระยะโดยการก้าวเดินควรมีผู้ช่วยในการทำบันทึกภาพร่างและบันทึกการวัดนอกจากการทำภาพร่างสนามในจุดเกิดเหตุแล้ว ควรมีการสำรวจถนนและสิ่งแวดล้อมก่อนถึงจุดเกิดเหตุ ทั้งทิศไปและกลับ เพื่อหาความบกพร่องและปัจจัยเสริมของถนนและสิ่งแวดล้อมก่อนเกิดเหตุ**ติดตามข้อมูล จากผู้ประสบเหตุในชุมชน** พึงหลีกเลี่ยงข้อมูลที่ไม่ใช่ข้อเท็จจริงแต่เป็นความคิดเห็นและควรมีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลโดยวิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า (Triangulation Technique) ด้วยการใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลแบบหลายวิธี โดยดำเนินการดังนี้

๑) ตรวจสอบจากแหล่งข้อมูล คือ จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จากข้อมูลแวดล้อม และคำบอกเล่าของผู้ร่วมเหตุการณ์และผู้พบเห็นเหตุการณ์คนอื่น ๆ

๒) ตรวจสอบเชิงสถานการณ์ เช่น เมื่อสอบในบริเวณโรงพยาบาล ที่บ้าน และบางรายอาจมีการสอบถามที่จุดเกิดเหตุหรือสถานีตำรวจ

๓) ตรวจสอบด้านเวลา เช่น เมื่อผู้สัมภาษณ์ครั้งที่ ๑ และครั้งที่ ๒ หรือ ๓ ข้อมูลแตกต่างกันหรือไม่ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ที่รู้จักและคุ้นเคยกับผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถหรือเจ้าของกิจการ โอกาสที่จะทำให้ผู้สอบสวนได้ข้อมูล ด้านพฤติกรรมการขับขี่ ทั้งพฤติกรรมปกติประวัติการขับขี่ รวมทั้งประวัติการขับขี่ ก่อนการบาดเจ็บ

ประสานข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดี

พึงระวังอย่างยิ่งในการนำเสนอข้อมูลโดยมิให้เกี่ยวข้องหรือผูกพันกับรูปคดีและพึงระวังในการหาความผิดของผู้ใด ข้อมูลที่ได้ทั้งหมดนำเสนอให้เป็นไปในทางสนับสนุนทางวิชาการในการแก้ไขปัญหาเท่านั้น หลักฐานบางอย่างจากจุดเกิดเหตุในกรณีที่ทีมสอบสวนทำการสอบสวน เกินกว่า ๒๔ ชม. มักมีการเคลื่อนย้ายเพื่อเปิดการจราจรจึงจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนและขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ดูแลคดีในบางกรณีที่ติดตามผู้รอดชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ได้ จำเป็นต้องอาศัยหลักฐานการสอบปากคำ และอาจประสานขอข้อมูลที่อยู่ของผู้ได้รับบาดเจ็บที่เป็นปัจจุบันและสามารถติดต่อได้

ภาพร่างจุดเกิดเหตุที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดทำขึ้นใช้ประกอบภาพร่างที่ทีมสอบสวนจะได้จัดทำขึ้น ภายหลังการศึกษาสภาพถนน และสิ่งแวดล้อมที่จุดเกิดเหตุ ภาพร่างที่เกิดเหตุสามารถบรรยายลักษณะทิศทางของยานพาหนะที่ได้รับความเสียหายหลังการเฉี่ยวชนได้เป็นอย่างดโดยส่วนใหญ่ทีมสอบสวน อาจไปถึงจุดเกิดเหตุภายหลังที่หลักฐานต่างๆ ลบเลือนการใช้ภาพร่างที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดทำขึ้นเพื่อประกอบกับรูปถ่ายและการศึกษาจุดเกิดเหตุทำให้ผู้สืบสวนสามารถจำลองการเกิดเหตุได้ชัดเจนขึ้นหลักฐานบางอย่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถอธิบายพฤติกรรมการขับขี่ได้ เช่น หลักฐานใบอนุญาตขับขี่ เทียบกับอายุและวันที่ที่เกิดเหตุอธิบายความพร้อมและวุฒิภาวะของผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดี ยานพาหนะที่เกิดเหตุเกือบทั้งหมด จะถูกนำมาเก็บไว้ที่สถานีตำรวจ ผู้สอบสวนสามารถสอบสวนยานพาหนะหลังเกิดเหตุได้ สิ่งที่จะยังสามารถตรวจสอบได้ คือ ระบบเบรก ระบบยาง หรือโครงสร้างของรถ

ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ในกรณีที่พบจากการสืบสวน

วัตถุประสงค์หลักของระบบการสืบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน คือ การแก้ไขปัญหาในพื้นที่ เมื่อทีมสืบสวนค้นพบสาเหตุหรือปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บได้ ควรระบุข้อเสนอแนะและวิธีแก้ไข รวมทั้งการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บซ้ำในจุดเดิมอีก และควรให้องค์กรท้องถิ่นเป็นผู้ร่วมแก้ไขปัญหา การนำเสนอปัญหาและเสนอแนะการแก้ไขปัญหาที่พบจากการสืบสวนให้กับผู้บริหารในพื้นที่ เป็นหัวใจของการสืบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน และในการสืบสวนแต่ละครั้ง นอกจากจะมีทีมที่เป็นสหวิทยาการจากภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องแล้วจำเป็นต้องมีบุคลากรในท้องถิ่นร่วมทีมด้วย การเสนอแนะการแก้ไขปัญหาควรประกอบด้วยหลายหน่วยงาน

ข้อสรุปจากการสืบสวน ทำให้มีการเชิญหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องมาร่วมกันแก้ไขปัญหา เช่น ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ขนส่งจังหวัด ตำรวจทางหลวง ตำรวจท้องที่และหน่วยงานทางด้านสาธารณสุข ทำให้มีการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการการนำเสนอข้อค้นพบและเสนอแนะวิธีแก้ไขให้องค์กรท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบลเข้ามามีส่วนร่วม จะทำให้การแก้ปัญหาที่ตรงจุดและเพิ่มความมีส่วนร่วมของชุมชน

กระบวนการสืบสวนอุบัติเหตุ

กระบวนการประกอบด้วย ขั้นตอนดังต่อไปนี้

๑. พนักงานสอบสวนและตำรวจจราจรลงพื้นที่เพื่อสืบสวนอุบัติเหตุ

๒. เจ้าหน้าที่ตำรวจบันทึกรายงานสืบสวนอุบัติเหตุและประมวลผล เพื่อหานัยสำคัญ

๓. กปถ.สภ. ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุในท้องที่

- กำหนดแนวทางป้องกันตามปัญหาอุบัติเหตุ

๔. กปถ.อำเภอ ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุ

- แก้ปัญหาอุบัติเหตุในระดับอำเภอ

๕. กปอ.จังหวัด ประชุมวิเคราะห์อุบัติเหตุ

- แก้ปัญหาอุบัติเหตุในระดับจังหวัด

๑) การเก็บข้อมูล

แบบสืบสวน อบถ.

เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือทีมงานพหุภาคีเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุ เก็บข้อมูลและบันทึกลงแบบ-สืบสวนอุบัติเหตุทางถนน

๒) การบันทึกข้อมูลเข้าฐานข้อมูล อบถ.

www.roadsafetyteam.police.go.th

เจ้าหน้าที่ประจำสถานีนำข้อมูลจากแบบสืบสวนฯ กรอกเข้าสู่ระบบฐานข้อมูล

๓) การประชุมระดับสถานีตำรวจ

หัวหน้าสถานีเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะเร่งด่วน

- ใช้มาตรการที่ทำได้ทันที

๔) การประชุมระดับอำเภอ

นายอำเภอเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะสั้น

- ใช้มาตรการที่ทำได้โดยความร่วมมือของภาคีในพื้นที่

๕) การประชุมระดับจังหวัด

ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน

- ดำเนินการแก้ไข/ป้องกัน

ระยะยาว

- ใช้มาตรการที่ยั่งยืนและอาจใช้งบประมาณจำนวนมาก

การลำดับความสำคัญจุดเกิดเหตุ (Black Spot Ranking)

การจัดลำดับความสำคัญของจุดเกิดเหตุเพื่อระบุจุดที่มีความสำคัญมากน้อยสำหรับการจัดลำดับในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถทำได้หลายวิธีดังต่อไปนี้

๑. จำนวน อบถ. คือ การนำจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละสถานที่มาจัดลำดับ

๒. จำนวนผู้เสียชีวิต คือ การนำจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในแต่ละจุดเกิดเหตุมาจัดลำดับ

๓. ดัชนีความรุนแรง คือ การกำหนดตัวเลขแสดงระดับความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละจุดโดยกำหนดให้อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต(ไม่ว่ากี่รายก็ตาม) มีค่า ๔ ในกรณีอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส(ผู้บาดเจ็บต้องนอนรับการรักษาในโรงพยาบาล) แต่ไม่มีผู้เสียชีวิตมีค่าเท่ากับ ๓ และอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บแต่ไม่ถึงกับสาหัสมีค่าเท่ากับ ๑ แล้วนำผลรวมทั้งหมดในแต่ละจุดเกิดเหตุมาใช้จัดลำดับความสำคัญหรือความรุนแรง (ตาย, สาหัส, เจ็บ = ๔, ๓, ๑)
ตัวอย่างเช่น แยกที่ ๑ มีอุบัติเหตุตาย ๓ ครั้ง ก็จะเอาจำนวนครั้งคูณด้วย ๔ เท่ากับ ๑๒ บวกกับอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัสจำนวน ๒ ครั้ง ก็จะเอาจำนวนครั้งคูณด้วย ๓ เท่ากับ ๖ และบวกกับอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่สาหัสจำนวน ๔ ครั้ง คูณด้วย ๑ เท่ากับ ๔ เขียนเป็นเอกลักษณ์ของคณิตศาสตร์คือ (๓ x ๔) + (๒ x ๓) + (๔ x ๑) ค่าตัวเลขความรุนแรงเท่ากับ ๒๒

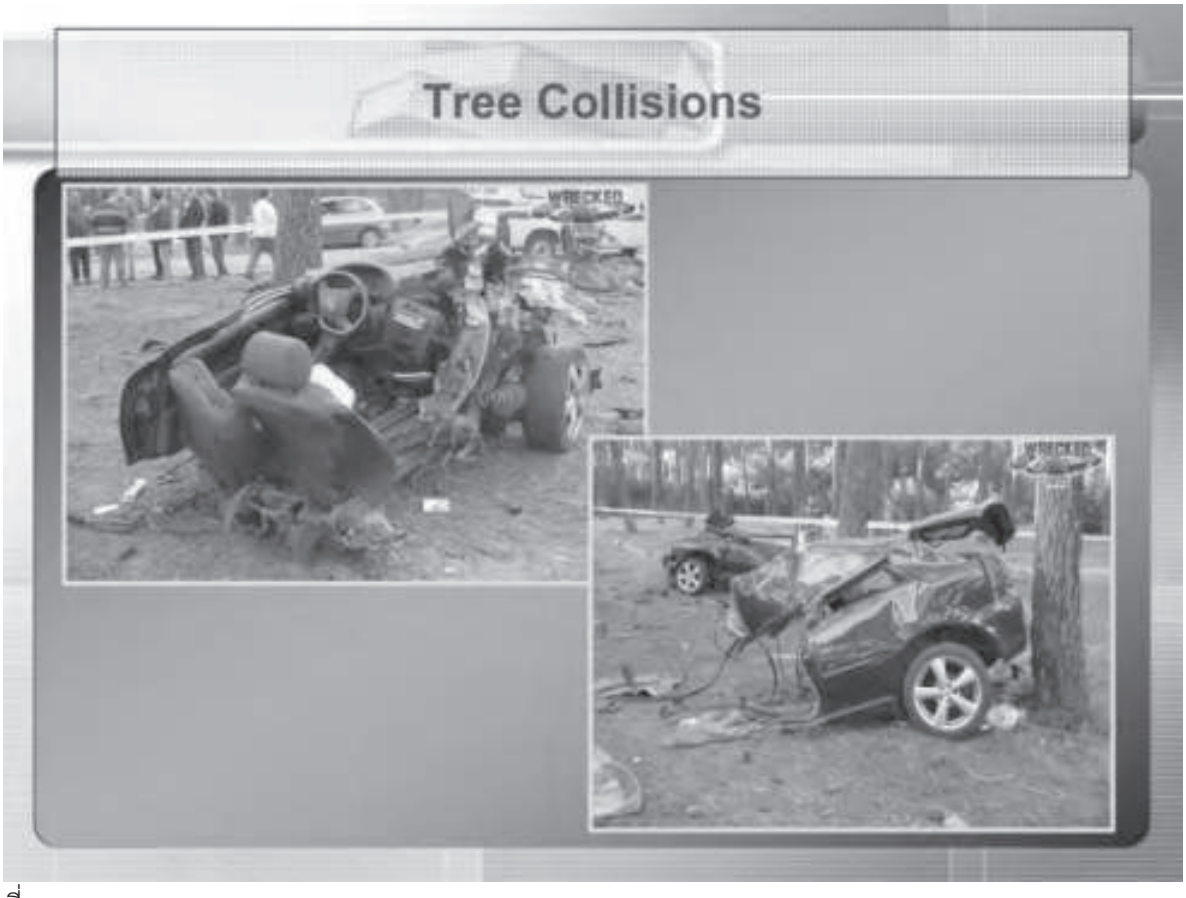
๔. อื่น ๆ

ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

การวิเคราะห์สาเหตุ

	สาเหตุ อบถ.	**สาเหตุ ความรุนแรง**
คน	- เมา - เร็ว - ประมาท, ฯลฯ	- ความเป็นเด็ก - ความชรา - สุขภาพที่ไม่ดี, ฯลฯ
รถ	- ยาง (ระเบิด, รั่ว, ไม่มีดอก) - เบรกเสีย - ไฟส่องสว่างเสีย, ฯลฯ	- โครงสร้างไม่แข็งแรง (ตัวถัง, ที่นั่ง)
ถนน	- โค้ง, ชัน, ลื่น - ป้ายเครื่องหมาย, สัญญาณ - ไฟฟ้าส่องสว่าง	-
สิ่งแวดล้อม	- หมอก, ควัน, ฝน - ลม	- สิ่งแวดล้อมข้างทาง (ต้นไม้, เสา, คูคลอง, เหว) ฯลฯ

ตัวอย่าง อันตรายข้างทาง



ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

หลักการป้องกัน/แก้ไขอุบัติเหตุโดยทั่วไป

Haddon Matrix

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)

	คน	รถ	ถนนและสภาพแวดล้อม
ก่อนเกิดอุบัติเหตุ (Pre-Crash)	การบังคับใช้กฎหมาย การให้การศึกษา การประชาสัมพันธ์/รณรงค์ -เมาแล้วขับ -ขับรถด้วยความเร็วเกิน -ขับรถด้วยพฤติกรรมเสี่ยง -บรรทุกน้ำหนักเกิน	ทำให้รถมีความเหมาะสมต่อการวิ่งบนทางหลวง -รถมีสภาพดีพร้อม -ยกมาตรฐานรถและควบคุมการดัดแปลงสภาพรถโดยสารและรถบรรทุก -ทำให้ตัวรถเป็นที่ประจักษ์: ติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง เปิดไฟหน้ารถ	ทำให้ถนนปลอดภัยขึ้น -การตรวจสอบความปลอดภัยของถนน -แก้ไขจุดอันตราย -ลดความเร็วรถโดยมาตรการสยบการจราจร (Traffic calming) -อุปกรณ์ควบคุมการจราจรเหมาะสมและเพียงพอ

แนวทางการแก้ไข

	ก่อนเกิดเหตุ	ขณะเกิดเหตุ	หลังเกิดเหตุ
คน	- การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่	การใช้อุปกรณ์นิรภัย (เข็มขัด, หมวกนิรภัย, ชุดป้องกัน)	EMS ระบบการกู้ชีพ กู้ภัย ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ
รถ	- จับกุมเรื่องสภาพรถ - ระบบ: ABS, EDB, VSC, EB	- ถุงลมนิรภัย - โครงสร้าง/ตัวถังนิรภัย	
ถนน	- มาตรฐานการสร้าง - การบำรุงรักษา เช่น แสง, เครื่องหมาย ฯลฯ	- อุปกรณ์กันชน เช่น ราวรั้ว, ตัวกันกระแทก ฯลฯ	
สิ่งแวดล้อม	- การบำรุงรักษา เช่น ตัดต้นไม้, ย้ายป้ายโฆษณา, ฯลฯ	- การยอมรับความผิดพลาดของผู้ขับขี่ เช่น ไม่มีต้นไม้ใหญ่	

* ABS : Anti Brake Lock System (ระบบป้องกันล้อตายตัว)

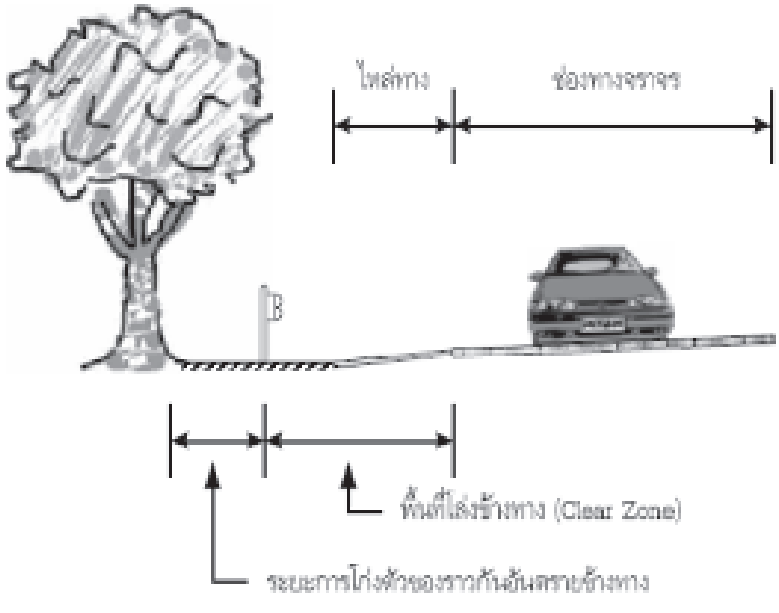
* EDB : Electronic Brake force Distribution System (ระบบกระจายแรงเบรก)

* VSC : Vehicle Stability Control (ระบบควบคุมการทรงตัวของรถ)

* EB : Emergency Brake System (ระบบเบรกฉุกเฉินอัตโนมัติ)

ตัวอย่างการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงที่มีอุบัติเหตุรถชนสิ่งกีดขวางข้างทาง

Clear Zone



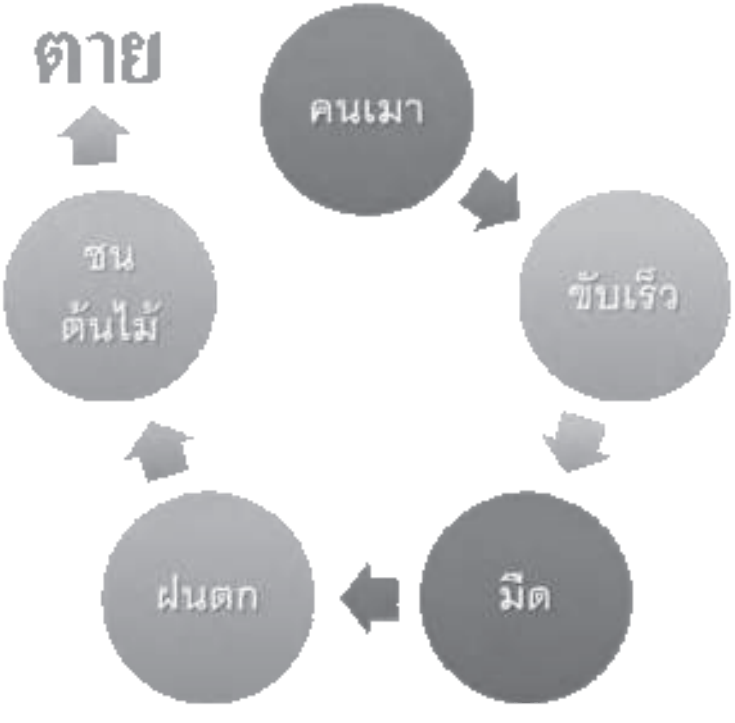
ที่มา: ผศ.ดร.พนกฤษณ, ๒๕๕๕

จุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุรถชนต้นไม้หรือสิ่งกีดขวาง การแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมจราจรอาจใช้หลักการให้อภัยผู้ขับขี่ (Forgiving Road) โดยถนนจะยอมรับความผิดพลาดของผู้ขับขี่ที่อาจเสียหลักลงข้างทางได้ โดยผู้ขับขี่จะไม่ได้รับความรุนแรงจากความผิดพลาดดังกล่าว เนื่องจากถนนจะจัดพื้นที่ปลอดภัย (Clear Zone) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ไม่มีสิ่งที่กีดขวางสร้างความปลอดภัยและอาจทำอันตรายผู้ขับขี่ พื้นที่ส่วนนี้จะมีอันตรายมากน้อยขึ้นอยู่กับระดับความเร็วของรถที่วิ่งในถนนแต่ละสาย

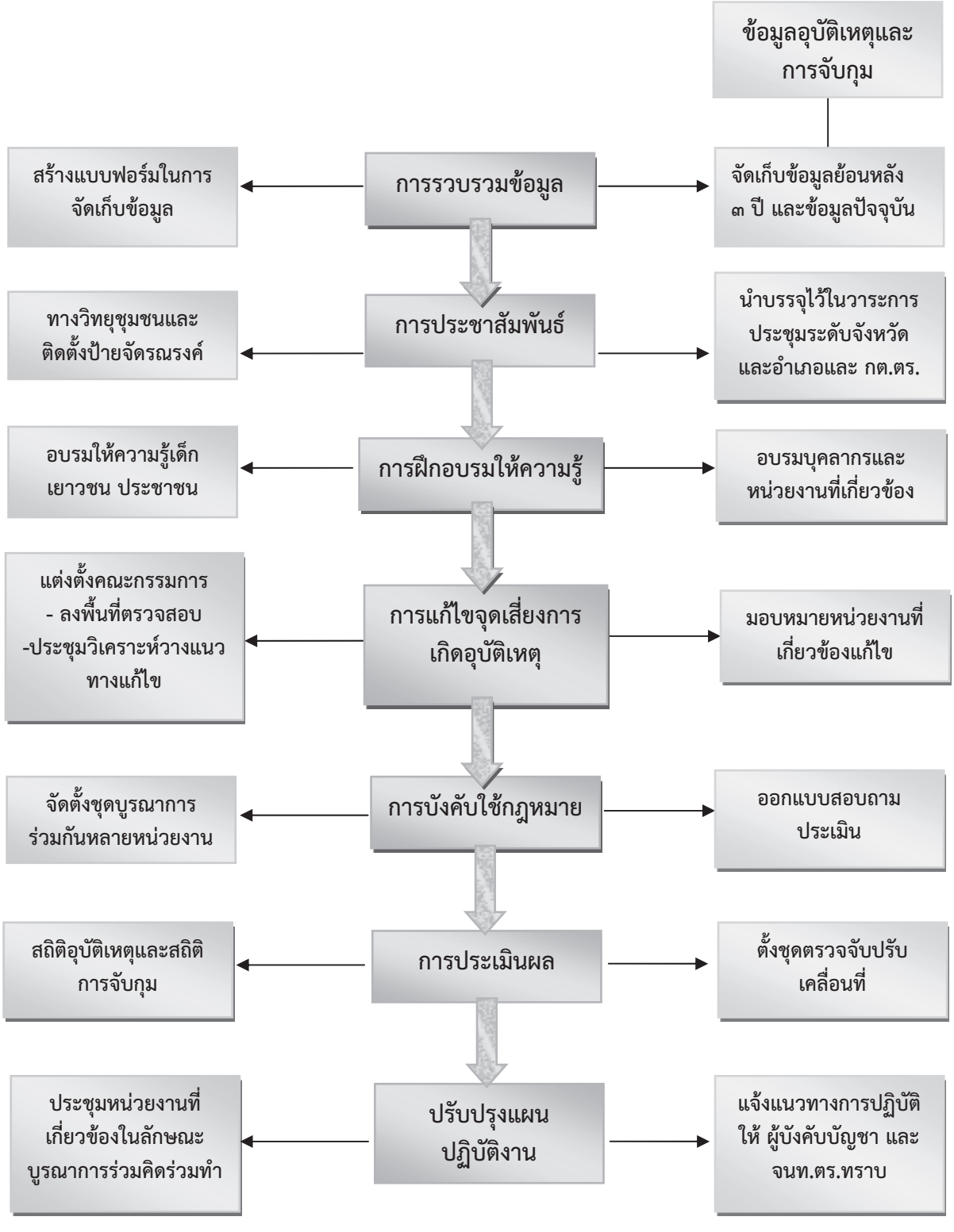
จากภาพตัวอย่างข้างต้น การเว้นระยะพื้นที่ไหล่ทางจากถนนกับต้นไม้หรือสิ่งกีดขวาง นักวิศวกรการจราจรกำหนดพื้นที่ลาดเอียงหรือระยะทางเพื่อความปลอดภัยในการป้องกันความรุนแรงหากรถเสียหลักเข้าพุ่งชนต้นไม้ หรือกรณีพื้นที่จำกัดอาจสร้างราวรั้วกันชนป้องกันรถมิให้เสียหลักไปชนต้นไม้หรือสิ่งกีดขวางดังกล่าว เพื่อเป็นการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ

วงจรการเกิด อบถ.

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมักเริ่มจากความประมาทของผู้ขับขี่ หรือการขาดสมรรถภาพของผู้ขับขี่ หรือโดยสภาพรถยนต์ เมื่อประกอบกับความบกพร่องของถนนหรือสิ่งแวดล้อมจะส่งผลให้มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ตัวอย่างเช่น กรณีคนเมาขับขี่จักรยานยนต์ด้วยความเร็วเมื่อมาถึงบริเวณที่มืดหรือมีน้ำท่วมขังจากฝนตก ทำให้เสียหลักชนต้นไม้ใหญ่ข้างทางจนเสียชีวิต หากสามารถตัดส่วนใดส่วนหนึ่งของวงจรการเกิดอุบัติเหตุได้ บุคคลดังกล่าวย่อมมีโอกาสรอดชีวิต เช่น หากตำรวจจับผู้ที่เมาแล้วขับหรือจับผู้ที่ขับขี่รถเร็ว เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลถนนติดแสงไฟให้สว่าง หรือมีช่องทางระบายน้ำที่ดีย่อมทำให้ลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุลงได้ แม้ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น หากมีการตัดต้นไม้ใหญ่ออกหรือมีราวรั้วป้องกันก็อาจจะเป็นการตัดวงจรหรือปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุได้อย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งจะสามารถลดการเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนได้ในที่สุด



ขั้นตอนการบริหารงานการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



“ถูกที่ ถูกคน ถูกเวลา”

“เที่ยงธรรม ชอบธรรม คุณธรรม”

“มีอุปสรรคต้องฟันฝ่า มีปัญหาต้องแก้ไข”

“มองยาว ไม่มองสั้น”

“Don’t Thai with me!!”

บรรณานุกรม

โกสินทร์ หินเธาว์,(๒๕๕๔) เอกสารคำบรรยายการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ณรงค์ศักดิ์ บวรวงค์พิทักษ์.(๒๕๕๒). ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ณัฐกานต์ ไวยเนตร,(๒๕๔๙) แนวทางการสอบสวน สาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน : กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไม่ติดต่อ สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ,นนทบุรี

ดวงเดือน พันธุนาวิน,(๒๕๒๒). ตำราจิตวิทยา,การพัฒนาจริยธรรม. กรุงเทพฯ : สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มศว.ประสานมิตร

ทรงพล ภูมิพัฒน์, (๒๕๔๑) จิตวิทยาสังคม,นนทบุรี : SR printing.

ประยุทธ โพธิ์แก้วกุล, (๒๕๕๕) แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลในสถานีตำรวจ.เอกสารการรายงานวิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วิทยา ชาติบัญชาชัย, (๒๕๕๒) เอกสารคำบรรยาย โครงการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด สำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ

สมคิด บางโม.(๒๕๓๘). หลักการจัดการ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์นามอักษรการพิมพ์.

ADB.(๒๐๐๓). Road Safety Guideline for the Asia and Pacific Region

wattong.ac.th/data.htm (๒๕๕๕, สิงหาคม ๗)

Who.(๒๐๐๙).Global Sataus eport on Road Safety.

บทที่ ๓
การจัดการศึกษาในรูปแบบของการสัมมนา

๑. ความมุ่งหมาย

การจัดการศึกษาเรียนรู้ในรูปแบบของการสัมมนา (Seminar) แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่เป็นผู้ใหญ่ มีความเป็นผู้นำ มีประสบการณ์และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมการเรียนการสอนสูง โดยเชิญผู้ทรงคุณวุฒิมาเป็นวิทยากรให้ความรู้ ข้อมูล ข้อเท็จจริงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามหัวข้อเรื่องที่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีประสบการณ์หรือมีความสนใจ เพื่อแลกเปลี่ยน เพิ่มพูนความรู้และเทคนิคการทำงานใหม่ๆ แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม อาจารย์จะกำหนดปัญหาไว้แน่นอน เป็นปัญหาค่อนข้างมีระดับการแก้ไขปัญหาสูงและต้องร่วมมือกันหลายฝ่าย สรุปผลการสัมมนาจะใช้เป็นแนวทางปฏิบัติหรือเสนอเป็นองค์ความรู้การปฏิบัติงานให้หน่วยงานเกี่ยวข้องรับไว้เป็นนโยบาย วิธีการสัมมนาใช้การแบ่งกลุ่มอภิปรายหรือถกแถลง (Group Discussion) เป็นกลุ่มย่อย โดยมีความมุ่งหมาย ๒ ประการ คือ

๑. เพื่อแก้ปัญหาในปัจจุบัน ลดข้อด้อย เพิ่มศักยภาพและพัฒนาขีดความสามารถของตนเอง

๒. เพื่อเพิ่มพูนความรู้และแสวงหาความรู้ใหม่ที่ช่วยให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเตรียมพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ในอนาคต

กระบวนการเรียนการสอนด้วยวิธีดังกล่าว จะช่วยส่งเสริมให้ผู้เรียนสามารถประยุกต์ใช้ทฤษฎี ความรู้ ประสบการณ์ในการทำงานมาใช้วิเคราะห์ สังเคราะห์ได้อย่างเป็นระบบ นอกจากนั้น การจัดการฝึกอบรมเพื่อให้ได้รับประสบการณ์ในการเรียนรู้ เสริมสร้างและปรับเปลี่ยนทัศนคติในการปฏิบัติงานให้เหมาะสม โดยผู้เรียนสามารถเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self directed Learning) และเรียนรู้โดยกลุ่ม (Collaborative Learning) จากการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ครูอาจารย์เป็นเพียงผู้ช่วยอำนวยความสะดวก (moderator/facilitator) กระตุ้นให้ความคิดและผู้เรียนตัดสินใจด้วยตัวเอง ซึ่งแตกต่างจากการเรียนรู้แบบเดิมที่ครูอาจารย์เป็นผู้ป้อนความรู้ (lecture) แก่ผู้เรียนเพียงช่องทางเดียว

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมแสดงความคิดเห็นและทัศนะต่อหัวข้อที่เลือกศึกษาได้อย่างมีวิจารณญาณและสร้างสรรค์

๒.๒ สามารถวางแนวทางการศึกษาด้วยการค้นคว้า รวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันถกแถลงในกลุ่มและนำเสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุม โดยเรียบเรียงเขียนเป็นเอกสารรายงานฉบับสมบูรณ์

๓. ผลลัพธ์ที่ต้องการ

การเรียนรู้ที่เน้นผู้เรียนเป็นศูนย์กลาง ส่งเสริมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมนำความรู้ในกลุ่มวิชาสัมพันธ์ คิดต่อ แสวงหาความรู้เพิ่มเติม เชื่อมโยงความคิดเห็น ประสบการณ์ผสมผสานกับทัศนะจากการเข้ากลุ่ม แล้วเรียบเรียงอย่างเป็นระบบและนำเสนอได้อย่างสร้างสรรค์

๔. ขอบเขตการศึกษา

กรอบการศึกษาสัมมนากลุ่ม ใช้รูปแบบกระบวนการ Dialogue เพื่อแสวงหาความรู้และการจัดการความรู้ที่ชัดแจ้ง (Explicit Knowledge) และความรู้ที่ฝังอยู่ในคน (Tacit Knowledge) ตามกระบวนการจัดการความรู้ ๗ ขั้นตอน เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สำหรับประเด็นที่ใช้สัมมนาโดยให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเลือกหัวข้อและเข้ากลุ่มตามความรู้และประสบการณ์ที่ฝังลึกอยู่ภายใน

๕. วิธีการศึกษา

๕.๑ บทบาทวิทยากร ผู้ทรงคุณวุฒิ ให้ความรู้เรื่องการจัดการความรู้ (Knowledge Managements) อาจารย์ผู้รับผิดชอบ แสดงความคิดเห็นและให้คำปรึกษาแนะแนวทางการศึกษาเป็นคณะ ตลอดจนการเรียบเรียงเอกสารเชิงวิชาการ

๕.๒ วิธีการจัดกลุ่มสัมมนา เพื่ออภิปรายหรือถกแถลง

๑) กำหนดหัวข้อเรื่องที่จะจัดการความรู้และแยกเป็นด้านการทำงาน ข้อเสนอแนะ ข้อสรุปประเด็น ความรู้ที่ฝังลึกอยู่ในคน (Tacit Knowledge) เพื่อต่อยอดความรู้หรือแสวงหาความรู้ในการปฏิบัติงานใหม่

๒) การสร้างและแสวงหาความรู้ ด้วยการเข้าสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ผ่านกระบวนการ Socialization มีการแบ่งปันและสร้างความรู้จาก Tacit Knowledge ไปสู่ Tacit Knowledge, Externalization ด้วยการสร้างและแบ่งปันความรู้จากการแปลง Tacit Knowledge ไปสู่ Explicit Knowledge เผยแพร่เป็นลายลักษณ์อักษร และ Combination การแบ่งปันและสร้างความรู้ จาก Explicit Knowledge ไปสู่ Explicit Knowledge เพื่อสร้างเป็นความรู้ต่อยอดหรือความรู้ใหม่ๆ กำหนดแบ่งหน้าที่อย่างชัดเจน

๓) การจัดการความรู้ให้เป็นระบบ และการประมวลกลั่นกรองความรู้ โดยการวิเคราะห์ สังเคราะห์อย่างเป็นระบบ ถอดบทเรียนและสรุปออกมาเป็นประเด็นและข้อแนะนำในการนำความรู้นั้นมาใช้ปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพต่อไป

๖. ขั้นตอนการจัดสัมมนา

การจัดสัมมนาเป็นรูปแบบการเรียนการสอนที่ผู้เรียนกลุ่มนั้นมีความสนใจร่วมกันและผู้เข้าร่วมสัมมนามีพื้นฐานความรู้เรื่องนั้นๆ เป็นอย่างดี โดยแบ่งกลุ่มผู้เรียนเป็นกลุ่มเล็กเพื่ออภิปรายเรื่องราวเรื่องใดเรื่องหนึ่งด้วยกระบวนการกลุ่มที่มีบทบาทสูง ต้องให้ผู้เรียนรู้จักการแก้ปัญหาร่วมกันโดยการให้เหตุผลและประสบการณ์ที่มีอยู่ เพื่อประโยชน์ร่วมกันในการแก้ปัญหาหรือสรุปแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินการการจัดสัมมนาจะแบ่งออกเป็น ๓ ขั้นตอน คือ

๑. การสำรวจประเด็นปัญหาและความต้องการถกแถลงสัมมนา
๒. การสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย
๓. การวิเคราะห์ผลการศึกษาและสรุปแนวทางเลือกปฏิบัติ

๑. สำรวจประเด็นปัญหาและความต้องการถกแถลงสัมมนาโดยพิจารณาจากสิ่งดังต่อไปนี้

ก. ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการทำงาน หรือปัญหาที่เกิดขึ้นในหน่วยงาน

ข. ความต้องการของบุคลากร โดยรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจความคิดเห็นแบบสอบถามหรือแบบสัมภาษณ์

ค. ใช้การจัดสัมมนาช่วยให้บุคลากรในหน่วยงานเข้าใจนโยบายของหน่วยงานและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

๒. การสัมมนากลุ่มใหญ่และกลุ่มย่อย

ก. โดยสัมมนากลุ่มใหญ่ มีวัตถุประสงค์เพื่อจะสร้างความเข้าใจที่ตรงกันให้แก่ผู้เข้าร่วมการสัมมนาและกิจกรรมที่นิยมจัดในห้องประชุมใหญ่ ได้แก่ การบรรยาย การอภิปราย และการสาธิต

ข. หลังจากที่ได้รับความรู้ ความคิดจากวิทยากรในการสัมมนากลุ่มใหญ่แล้ว จัดสัมมนากลุ่มย่อยให้แบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมสัมมนาออกเป็นกลุ่มย่อยตามลักษณะของปัญหาและความสนใจ ซึ่งในกลุ่มย่อยจะร่วมกันถกปัญหา เสนอข้อคิดเห็น โดยมีวิทยากรประจำกลุ่มทำหน้าที่ดำเนินการเลือกสมาชิกในกลุ่มขึ้นมาทำหน้าที่ต่างๆ คือ ประธานกลุ่ม รองประธานกลุ่ม เลขานุการกลุ่ม และผู้ช่วยเลขานุการกลุ่มย่อย

ค. สรุปผลการสัมมนา เพื่อรายงานผลการถกแถลงแนวทางการแก้ไขปัญหาของแต่ละกลุ่มย่อย อภิปรายผลทั่วไป โดยประธานกลุ่ม หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายรายงานผลการประชุมสัมมนาของแต่ละกลุ่มย่อยที่เสนอมานั้น ผู้เข้าสัมมนาทุกคนมีสิทธิที่จะเสนอแนะข้อคิดเห็นหรือสนับสนุนได้ หลังจากที่ได้ปรับปรุงแก้ไขผลของการสัมมนาของแต่ละกลุ่มจนเป็นที่พอใจของสมาชิกส่วนใหญ่แล้ว เลขานุการของแต่ละกลุ่มจะต้องจดข้อความที่เปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมจากสมาชิกทุกคนได้ร่วมกันอภิปราย เพื่อรวบรวมจัดพิมพ์เป็นรายงานผลการสัมมนาของแต่ละประเด็นปัญหานั้นต่อไป

การสัมมนาปัญหาและข้อขัดข้องในงานจราจร

๑. การบังคับใช้กฎหมาย

๑.๑ กฎหมายที่ล้าสมัย มีอัตราโทษน้อย เช่น พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ความผิด ๑๐ ข้อหาสำคัญ มีอัตราโทษน้อย, ไม่มีการกำหนดอัตราขั้นต่ำ

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำ และการเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น

๑.๒ ช่องว่างทางกฎหมาย เช่น กรณีผู้ขับขี่ไม่ยินยอมให้ทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ ยังไม่มีข้อกฎหมายที่กำหนดโทษไว้อย่างชัดเจนและเหมาะสม

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย เพื่อกำหนดวิธีการปฏิบัติและบทลงโทษให้ชัดเจนและมีอัตราที่เหมาะสม
- นำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาเทียบเคียงปรับใช้ เช่น ให้ดำเนินการจับกุมในข้อหาขับรถในขณะหย่อนความสามารถในการที่จะขับ

๑.๓ การใช้ดุลยพินิจที่ไม่เป็นธรรม เช่น ในความผิดฐานเดียวกัน สถานีตำรวจเดียวกัน แต่กลับเปรียบเทียบปรับไม่เท่ากัน อีกทั้งต่างสถานีตำรวจก็ไม่เท่ากัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้เจ้าพนักงานจราจรแต่ละท้องที่ ออกระเบียบข้อบังคับ เกี่ยวกับอัตราการเปรียบเทียบปรับให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่นั้นๆ เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในพื้นที่นั้น เช่น ข้อบังคับภายในจังหวัดนั้นๆ

- กำชับ หัวหน้าสถานีตำรวจ และพนักงานสอบสวนในพื้นที่เดียวกัน ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและเป็นแนวทางเดียวกัน

๑.๔ การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ไม่เท่ากันของแต่ละสถานีตำรวจ

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ ตร. กำหนดอัตราค่าเปรียบเทียบปรับทางไปรษณีย์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั่วทั้งประเทศและเป็นปัจจุบัน (เพิ่มอัตราให้สูงขึ้น) พร้อมทั้งมีมาตรการในการควบคุมการเปรียบเทียบปรับตามคำสั่งของ ตร.

๒. การปฏิบัติที่ประสบปัญหา

๒.๑ การจับกุมเด็กและเยาวชน เช่น กรณีผู้กระทำความผิดเป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๑๕ ปี (ระหว่าง ป.อาญา กับ พ.ร.บ.จราจรฯ)

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรดำเนินคดีกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถ และดำเนินคดีกับผู้ปกครองตาม พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ.๒๕๔๖ , ประสานสถานศึกษาเพื่อจัดทำข้อตกลงระหว่างสถานศึกษากับผู้ปกครองและสถานีตำรวจ เกี่ยวกับวินัยจราจรของนักเรียน นักศึกษา

- เห็นควรให้ฝ่ายกฎหมายของ ตร. หาข้อยุติ เพื่อให้เป็นแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้องและสะดวกต่อผู้ปฏิบัติงาน

๒.๒ ความแตกต่างของเงินรางวัลแต่ละ พ.ร.บ. เช่น พ.ร.บ.จราจรฯ มีอัตราน้อยกว่า พ.ร.บ.รถยนต์ฯ ทำให้เกิดปัญหาในการเลือกปฏิบัติ ตัวอย่างเช่น พบผู้กระทำความผิด ๒ ข้อหา คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย (พ.ร.บ.จราจรฯ) และไม่มีสำเนาคู่มือรถ (พ.ร.บ.รถยนต์ฯ) จะเลือกเปรียบเทียบปรับในข้อหาไม่มีสำเนาคู่มือรถ ทำให้ประชาชนเกิดความสับสน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรเสนอให้มีการปรับอัตราเงินรางวัลแต่ละ พ.ร.บ.ให้มีความใกล้เคียงกัน
- ปลูกจิตสำนึกจราจรผู้จับกุม และผู้เปรียบเทียบปรับ อย่ามุ่งเน้นเงินรางวัล

๒.๓ กฎหมายจราจรไม่เหมาะสมกับบางพื้นที่ เช่น ใน ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับความมั่นคงมักสวมหมวกนิรภัยในขณะกระทำความผิด เป็นอุปสรรคต่อการป้องกันปราบปราม และสืบสวน (ไม่สามารถเห็นใบหน้าได้ชัดเจน)

แนวทางแก้ไข

- การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ต้องคำนึงถึงกฎหมาย วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม สถานการณ์ของแต่ละพื้นที่

๓. เทคโนโลยี, ฐานข้อมูลเกี่ยวกับงานจราจร

๓.๑ การเพิ่มโทษกรณีทำผิดซ้ำและการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ยังมีน้อย ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวกฎหมาย

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรนำระบบเทคโนโลยีมาบันทึกเก็บรวบรวมข้อมูลของผู้กระทำผิดไว้ทุกครั้งทั่วทั้งประเทศ และสามารถสืบค้นนำมาใช้ได้โดยสะดวกและรวดเร็ว
- เห็นควรกำหนดวิธีการและอัตราโทษ กรณีทำผิดซ้ำ, เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกรงกลัวกฎหมายไม่กระทำความผิดซ้ำอีกและสร้างวินัยจราจร

๓.๒ ขาดเทคโนโลยี/เจ้าหน้าที่ผู้มีความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี กรณีบันทึกข้อมูลลงในสารบบฐานข้อมูล เช่น ข้อมูลใบสั่ง ข้อมูลผู้กระทำความผิด ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- จัดหาเทคโนโลยี/โปรแกรมที่มีประสิทธิภาพในการรวบรวมข้อมูล และสามารถนำมาใช้งานได้อย่างสะดวก รวดเร็ว
- จัดฝึกอบรมเพิ่มทักษะ ความรู้ในด้านเทคโนโลยีในการบันทึกข้อมูล
- จัดเจ้าหน้าที่ให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณงานในแต่ละพื้นที่

๔. การเงิน งบประมาณ

๔.๑ ขาดแคลนใบสั่งและใบเสร็จค่าปรับจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้พิจารณาจัดสรรงบประมาณในการจัดซื้อใบสั่งและใบเสร็จค่าปรับให้เหมาะสมกับปริมาณงานของแต่ละพื้นที่

๔.๒ ขาดแคลนเครื่องมือ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กรวยยาง เสื้อสะท้อนแสง ป้ายประชาสัมพันธ์ แผงกั้น

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น อปท./ภาคเอกชน

๕. การสืบสวนอุบัติเหตุจราจร

๕.๑ ขาดการวิเคราะห์สืบสวนอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำไปสู่การแก้ไข ลดอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ทุกสถานีตำรวจ จัดทำข้อมูลเชิงวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน เช่น กรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส เพื่อนำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
- ประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างบูรณาการ

๕.๒ ข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงานไม่ตรงกัน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

๕.๓ ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ไม่ครบถ้วน เช่น ตำรวจนำข้อมูลมาวิเคราะห์เฉพาะที่มีการรับเลขคดีจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้นำข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมดมาวิเคราะห์ เพื่อจะได้หาสาเหตุที่แท้จริงนำมาสู่การแก้ไขได้อย่างถูกต้อง

๖. การบูรณาการกับหน่วยงานต่างๆ

๖.๑ อปท. ไม่ใช้ระเบียบเดียวกันในเรื่องเงินรางวัลนำจับตาม พ.ร.บ.จราจรฯ เช่น ระหว่างเทศบาลกับ อบต. โดยเมื่อจับกุมในเขตเทศบาลจะได้รับเงินรางวัลมากกว่า อบต. เป็นเหตุให้มีการเลือกปฏิบัติ/ละเว้นการปฏิบัติในบางพื้นที่

๖.๑.๑ จับกุมในเขต อบต. แต่กลับบันทึกจับกุมเป็นในเขตเทศบาล

๖.๑.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เลือกปฏิบัติในการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด ในเขตเทศบาลมากกว่าเขต อบต.

๖.๑.๓ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เลือกปฏิบัติในการบันทึกจับกุมและเปรียบเทียบปรับข้อหาตามความผิด พ.ร.บ.รถยนต์ฯ มากกว่า พ.ร.บ.จราจรฯ

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้มีการออกระเบียบให้เท่าเทียมกันทุกหน่วยงานของ อปท.

๗. ความรู้/ทักษะของผู้ปฏิบัติงานจราจร

๗.๑ การแต่งตั้งคนไม่ตรงกับงาน เช่น ผู้ได้รับการตั้งแต่งมาดำรงตำแหน่งในสายงานจราจรไม่มีความรู้ ขาดทักษะและประสบการณ์พื้นฐานในด้านการจราจร

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรพิจารณาแต่งตั้งผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาดำรงตำแหน่งในสายงานจราจร เช่น ต้องมีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ สุขภาพแข็งแรง มีจิตอาสาในการบริการประชาชน เป็นต้น

๗.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจขาดทักษะในการใช้ภาษาต่างประเทศสื่อสารกับชาวต่างชาติ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (AEC) /เมืองท่องเที่ยว

แนวทางแก้ไข

- จัดอบรม เพิ่มพูนทักษะด้านภาษาต่างประเทศ ให้กับตำรวจจราจร เพื่อใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งต้องมีการประเมินผล เพื่อปรับปรุง พัฒนาให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสื่อสารได้จริง

๗.๓ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขาดความรู้ ความชำนาญในการปฏิบัติงาน

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรจัดตั้งสถาบันให้ความรู้ด้านการจราจรเป็นการเฉพาะ เช่น จัดตั้งสถาบันงานจราจร เพื่อจัดฝึกอบรม ให้ความรู้ เพิ่มทักษะให้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจรโดยตรง

๘. สวัสดิการ ขวัญกำลังใจของผู้ปฏิบัติงานจราจร

๘.๑ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักถูกร้องเรียนการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กรณีถูกกลั่นแกล้งมีบัตรสนเท่ห์ส่งไปยังผู้บังคับบัญชา

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรตรวจสอบข้อเท็จจริงให้ละเอียดรอบคอบ ให้ความยุติธรรม ก่อนสั่งการดำเนินการทางวินัย

๘.๒ ผู้บังคับบัญชาไม่ควบคุม กำกับดูแลการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชา ทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชาทุจริตต่อหน้าที่

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรดำเนินการตามคำสั่ง ตร.๑๒๑๒/๒๕๓๗ อย่างเคร่งครัด

- ผู้บังคับบัญชาควรพิจารณาลงโทษผู้ใต้บังคับบัญชาที่กระทำผิดทั้งทางอาญาและวินัยอย่างเฉียบขาด

๘.๓ สิทธิประโยชน์ของอาสาจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรเสนอให้ ตร.พิจารณาปรับปรุงระเบียบเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ของอาสาจราจรให้เป็นรูปธรรมและนำมาปฏิบัติได้จริง เช่น เครื่องแต่งกาย อุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน ประกันชีวิต ประกัน-สุขภาพ เบี้ยเลี้ยง

๙. จิตสำนึก ทัศนคติ ค่านิยม

๙.๑ การตั้งจุดตรวจ จุดสกัดโดยคำนึงถึงค่าปรับ มากกว่าเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชาควรปลูกฝังจิตสำนึก ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีจิตอาสา

- ผู้บังคับบัญชาควรปรับเปลี่ยนทัศนคติ ค่านิยม ให้มุ่งเน้นในการให้บริการประชาชนเป็นหลัก

๙.๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจและครอบครัวไม่ปฏิบัติตัวให้เป็นแบบอย่างแก่ประชาชน เช่น ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเอง ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถย้อนศร การจอดรถในเขตห้ามจอด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

แนวทางแก้ไข

- ผู้บังคับบัญชากำหนดมาตรการให้ตำรวจและครอบครัว เป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตามกฎจราจร
- ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนให้มีการดำเนินการทางวินัย
- จัดการฝึกอบรม ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร แก่ตำรวจและครอบครัว
- พิจารณาทัณฑ์ผู้บังคับบัญชาตามคำสั่ง ตร.๑๒๑๒/๒๕๓๗

๑๐. การบริหารจัดการ

๑๐.๑ ขาดหน่วยงานหลักของ ตร.ที่รับผิดชอบในด้านการจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรปรับโครงสร้างให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านการจราจร โดยมี รอง ผบ.ตร. เป็นหัวหน้ารับผิดชอบโดยตำแหน่ง

๑๐.๒ โครงสร้างในการจัดการจราจรในแต่ละจังหวัด(โดยเฉพาะจังหวัดใหญ่) ยังไม่เหมาะสม ขาดการประสานงานกันในระหว่างสถานีตำรวจใกล้เคียงกัน เช่น จังหวัดนครราชสีมา, จังหวัดขอนแก่น, จังหวัดภูเก็ต, จังหวัดเชียงราย

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรจัดให้มีโครงสร้างกลุ่มงานจราจร ในทุก ภ.จว เพื่อบริหารงานจราจรในภาพรวม

๑๐.๓ สถานีตำรวจขนาดใหญ่และมีการจราจรหนาแน่น แต่กลับไม่มีตำแหน่งสารวัตรจราจร เช่น สภ.กะทู้ จ.ภูเก็ต, สภ.แม่สาย จ.เชียงราย

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรกำหนดตำแหน่งสารวัตรจราจร เพื่อดูแลงานจราจรเป็นการเฉพาะ

๑๐.๔ กรอบอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอกับพื้นที่ และสภาพการจราจร

แนวทางแก้ไข

- เห็นควรให้ ตร. พิจารณาเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอกับความต้องการของแต่ละพื้นที่และตามความจริง เพื่อให้การบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ

บรรณานุกรม

ไพพรรณ เกียรติโชคชัย, (๒๕๔๕). **หลักการสัมมนา**. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ: การศึกษาจำกัด.

สมจิตร เกิดปรางค์ และ นุตประวีณ์ เลิศกาญจนวัต,(๒๕๔๕). **การสัมมนา.** กรุงเทพฯ: ส่งเสริมวิชาการ.

สุทธนู ศรีไสย,(๒๕๔๔). **หลักการจัดสัมมนาการศึกษา**. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บทที่ ๔
ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น

๑. ทฤษฎีการจัดการจราจรเบื้องต้น

๑.๑ <u>การจราจรคืออะไร</u>

"การจราจร" หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือ คนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔ (๑))

"จราจร" หมายความว่า การที่ยวดยานพาหนะ คน หรือ สัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง, เรียกผู้มีหน้าที่เกี่ยวด้วยการนั้น (พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน)

"การจราจร" หรือ "จราจร" ตรงกับภาษาอังกฤษคำว่า "Traffic" (พจนานุกรม อังกฤษ-ไทย อ.สอ เสถบุตร)

ดังนั้นเมื่อกล่าวถึงคำว่าการจราจร ย่อมหลีกหนีไม่พ้นหลักการทางวิทยาศาสตร์ที่นำมาประยุกต์ใช้กับการจราจร ซึ่งก็คือคำว่า "วิศวกรรมจราจร" (Traffic Engineering) ซึ่งถือว่าเป็นขอบข่ายของงานวิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering) จึงมีนิยามของวิศวกรรมจราจรว่า เป็นสาขาหนึ่งของวิศวกรรมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบทางเรขาคณิตและการควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานี พื้นที่โดยรอบถนน และความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งประเภทต่างๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกัน นอกจากนี้วิศวกรรมจราจร ยังรวมถึงการศึกษาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้เดินทาง ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของถนนและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และปฏิสัมพันธ์ต่อกันระหว่างยวดยานแต่ละคันในกระแสจราจรอีกด้วย

ดังนั้นการจราจรย่อมหลีกเลี่ยงไม่พ้นที่จะถูกนำมาบริหารจัดการ (Management) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดของการขับเคลื่อนระบบส่วนหนึ่งของการขนส่ง หรืออีกนัยหนึ่งเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ๆ ซึ่งอาจสรุปได้สั้นๆ ว่าเกิดจากสาเหตุ ดังต่อไปนี้

๑. การเพิ่มขึ้นของปริมาณยานพาหนะ ที่มีสัดส่วนที่สูงกว่าอัตราการขยายตัวของพื้นผิวจราจรที่จะรองรับ
๒. ปริมาณถนนและระบบขนส่ง ไม่เพียงพอต่อความต้องการการเดินทางเพื่อรองรับการเดินทางต่างๆ
๓. การวางผังเมืองและโครงข่ายถนน ที่มีการเจริญเติบโตอย่างไม่มีการควบคุมทำให้ไม่สอดคล้องกับการเดินทางสัญจร
๔. วินัยจราจรภาคประชาชน เป็นปัจจัยที่เป็นปัญหาทำให้การจราจรติดขัดในวงกว้าง รวมถึงอุบัติเหตุบนท้องถนน
๕. การบริหารงานจราจร มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องทำให้ขาดการบูรณาการในภาพรวม

จากสาเหตุของปัญหาจราจรตามที่กล่าวข้างต้น ทำให้เกิดแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยการจัดการจราจร (Traffic Management) ซึ่งหมายถึง แนวทางแก้ไขปัญหาจราจรที่มุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในการเคลื่อนตัวของกระแสจราจร และการปรับปรุงสภาพการจราจร โดยการใช้พื้นผิวจราจรที่มีอยู่เดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด ด้วยการเพิ่มความจุ หรือ

ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของถนน ภายใต้ทรัพยากรเดิมที่มีอยู่ โดยหลีกเลี่ยงการก่อสร้างขนาดใหญ่ อาทิเช่น การก่อสร้างหรือตัดถนนเส้นใหม่โดยไม่จำเป็น เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักได้แก่ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และความสะดวกให้กับผู้ขับขี่ ยวดยาน คนเดินเท้า และผู้ที่มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน อีกทั้งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและลดมลภาวะด้านต่างๆ

อย่างไรก็ตามการพิจารณาการจัดการจราจร โดยทั่วไปสามารถจำแนกออกได้เป็น ๒ แนวทาง ได้แก่ การจัดการจราจรแบบ

- โดยพิจารณาอุปสงค์การเดินทาง (Demand Side) เป็นการจัดการจราจรที่มีหลักการที่มุ่งเน้นการจัดการ การควบคุม และการเปลี่ยนแปลงความต้องการเดินทางให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับองค์ประกอบรองรับการเดินทางที่มีอยู่ วิธีการที่นิยมใช้ในทางปฏิบัติ ได้แก่ การควบคุมความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management: TDM) โดยมีมาตรการที่นิยมนำมาประยุกต์ใช้ เช่น การสัญจรร่วมกัน (Car Pool) หรือการเหลื่อมเวลาทำงาน เป็นต้น
- โดยพิจารณาองค์ประกอบรองรับการเดินทาง (Supply Side) เป็นวิธีการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถนำมาบังคับใช้ได้โดยตรง เพราะเป็นวิธีที่มุ่งเน้นการจัดการและควบคุมการเคลื่อนที่ของกระแสจราจรให้เกิดความคล่องตัวสูงสุด แทนการลงทุนโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ถึงแม้ว่าระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่หรือปรับปรุงการให้บริการให้ดีขึ้น ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นก็ตาม ดังนั้นการจัดการจราจรเพื่อรองรับการเดินทางจึงเป็นหัวข้อสำคัญในการกล่าวถึงต่อไป

๑.๒ <u>การจัดการจราจรตามประเภทถนน</u> (ทางตรง, ทางโค้ง, สามแยก, สี่แยก, ห้าแยก และสะพาน)

การเตรียมตัวในการควบคุมการจัดการจราจร

๑) การเตรียมแต่งกาย

๑.๑) สภาพร่างกายแข็งแรงปกติ พักผ่อนให้เพียงพอ

๑.๒) ตรงต่อเวลา

๑.๓) เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์ต่างๆ สะอาดและถูกต้องตามระเบียบ เช่น การสวมเสื้อสะท้อนแสง การมีไฟฉายและกระบอง รวมถึงการสวมถุงมือ เป็นต้น

ตัวอย่างภาพการปฏิบัติหน้าที่พร้อมเสื้อสะท้อนแสงและถุงมือ

๒) การเตรียมสภาพจิตใจ

๒.๑) จิตใจต้องแจ่มใส ปลอดโปร่ง พร้อมปฏิบัติงาน

๒.๒) มีความตื่นตัวฉับไว พร้อมปฏิบัติงาน

๒.๓) มีความรับผิดชอบต่องานที่ได้รับมอบหมาย

ก่อนการปฏิบัติการจัดการจราจร

๑) สอบถามและทำความเข้าใจในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ดีและถูกต้อง

๒) สังเกตและสร้างความคุ้นเคยต่อบริเวณที่จะปฏิบัติหน้าที่ เช่น ทิศทางเดินรถประจำทาง ที่สวนทาง จุดเลี้ยว หรือกลับรถ ป้ายจราจรต่างๆ ลักษณะภูมิประเทศ และโครงข่ายถนน เป็นต้น

๓) สังเกต จำเวลา รอบจังหวะ และทิศทางของสัญญาณไฟจราจรที่บริเวณนั้นๆ

การยืนอำนวยการจัดการจราจร

๑) ยืนในจุดที่มองเห็นได้ทุกด้านเพื่อมองเห็นปริมาณรถแต่ละด้านมากน้อยเพียงใด

๒) เป็นจุดที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร

๓) ไม่มีสิ่งบดบังตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อาจทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็น เช่น เสาไฟฟ้า เป็นต้น

๔) ให้ผู้ขับขี่รถยนต์มองเห็นได้ชัด เมื่อให้สัญญาณมือในการอำนวยการจราจร

๕) เป็นจุดที่มองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร

๖) ยืนอยู่ในที่เหมาะสม สามารถควบคุมจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗) งดการสูบบุหรี่ หมากฝรั่ง หรือแสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสม เช่น หาวเรอ เป็นต้น

ข้อพึงระวังสำหรับทางแยก

เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องไม่ยอมให้รถเข้าไปติดกันแน่นอยู่ในบริเวณทางแยกเป็นอันขาดแม้ทางออกทุกๆ ทางจะถูกปิดหมดก็ตาม ทั้งนี้หมายความว่า แม้โดยรอบทางแยกจะแน่นหมดทุกทาง เจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่ยอมให้รถคันใดล้ำเข้าไปหยุดในบริเวณทางแยกจนกว่าจะเห็นชัดว่ามีช่องทางเดินรถออกโดยตลอดแล้ว จึงยอมให้รถผ่านทางแยกตามกันไปเพื่อไปตามทางออกนั้น

๑.๒.๑ การจัดการจราจรประเภทถนนทางตรง

การจัดการจราจรบนทางตรงจะต้องมีการวางแผนที่คำนึงถึงความความปลอดภัย สะดวกรวดเร็ว และลดการติดขัดจากทางแยกที่มี โดยมีหลักการจัดการจราจรดังนี้

๑) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค โดยเป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมด มีการจัดองค์กรของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุม วางแผน ระดมความคิด

๒) มีการสำรวจ วางแผน โดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อปัญหาจราจร

๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา รับปริมาณจราจรบนเส้นทางสายตรง โดยการคำนวณหรือทดลองขับขี่บนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทาง ได้แก่ จุดกลับรถ คอขวด ปากซอย จุดก่อปัญหาจราจร โดยสัมพันธ์กันในทุกจุด

๕) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม เพื่อรองรับปริมาณรถได้อย่างถูกต้อง

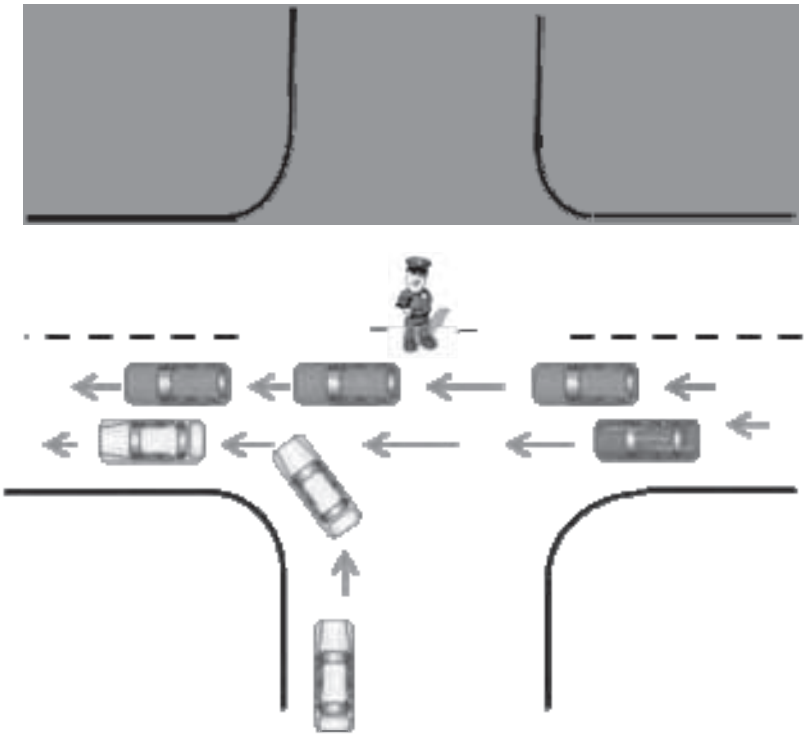
๖) ควบคุมเวลาตอบสนองการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น การเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจรอย่างทันท่วงที

๗) ประสานการควบคุมสั่งการกันเป็นระบบทั้งสถานีตำรวจนั้นๆ และใกล้เคียง

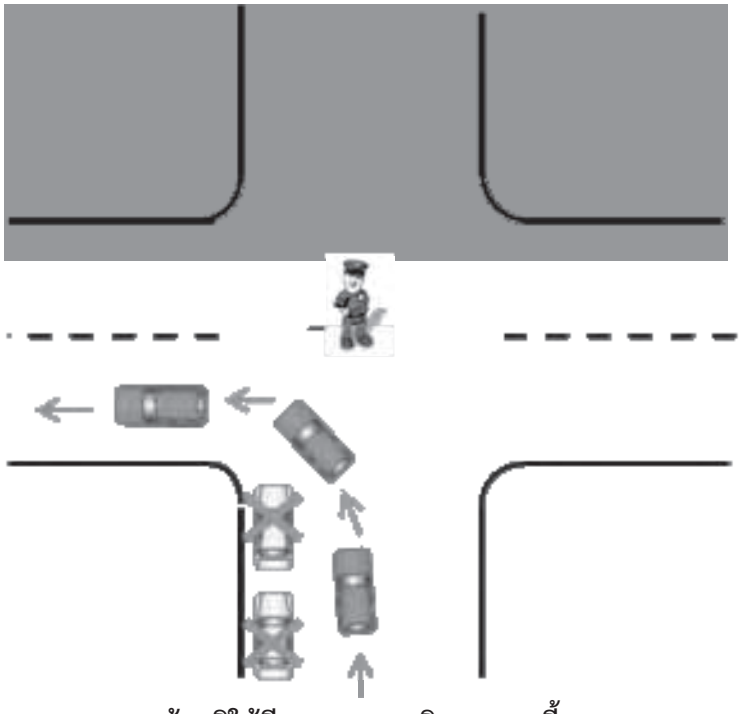
๘) ทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนอยู่สม่ำเสมอ

๑.๒.๒ การจัดการจราจรประเภทถนนทางโค้งทางเลี้ยว

การจัดการจราจรคล้ายกับทางตรง โดยจะต้องมีวางตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วงก่อนทางโค้งเพื่อสามารถควบคุมความเร็วของยานพาหนะได้ไม่ให้เกินความเร็วที่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ เสมือนหนึ่งเป็นการแจ้งเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความระมัดระวังด้วย นอกจากนี้ยังสามารถช่วยจัดช่องการเดินรถให้เป็นระเบียบขณะทำการเข้าทางโค้งอีกด้วย

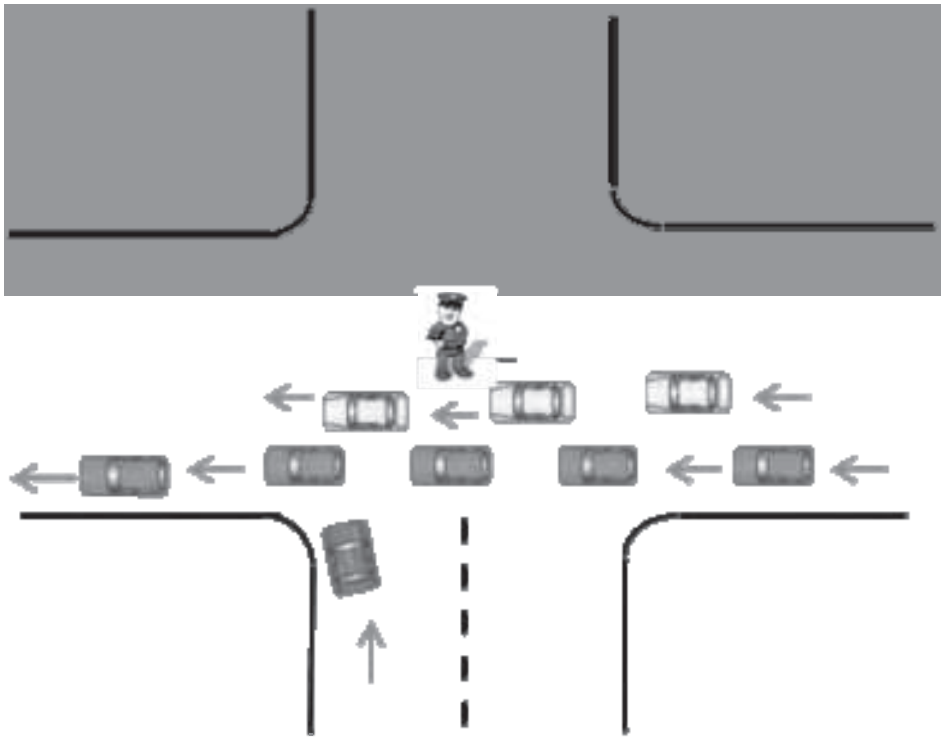


รถเลี้ยวซ้ายจากช่องทางที่ถูกสามารถเลี้ยวได้โดยง่าย

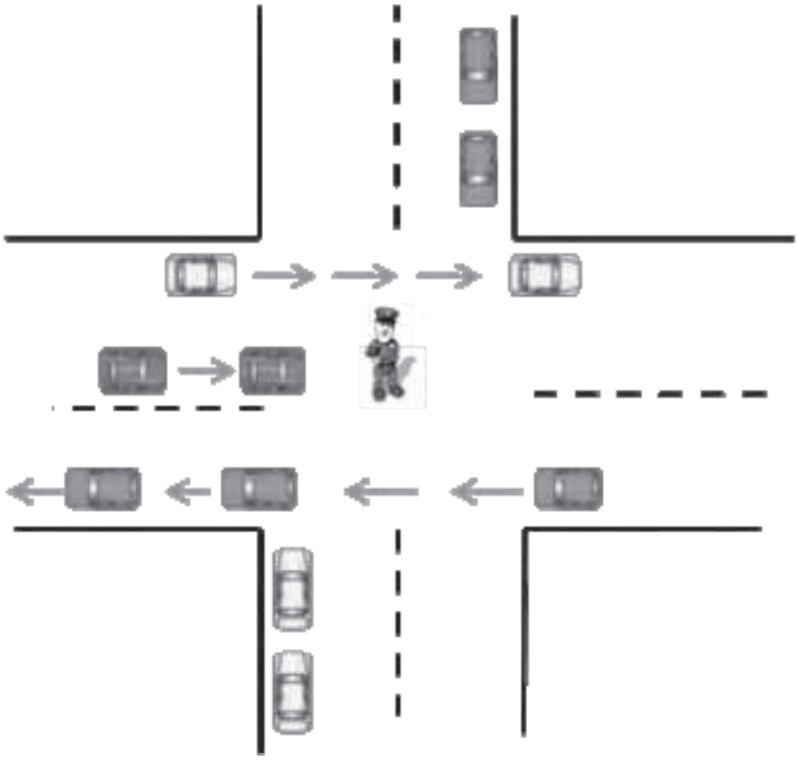


ห้ามมิให้มีการจอดรถบริเวณทางเลี้ยว

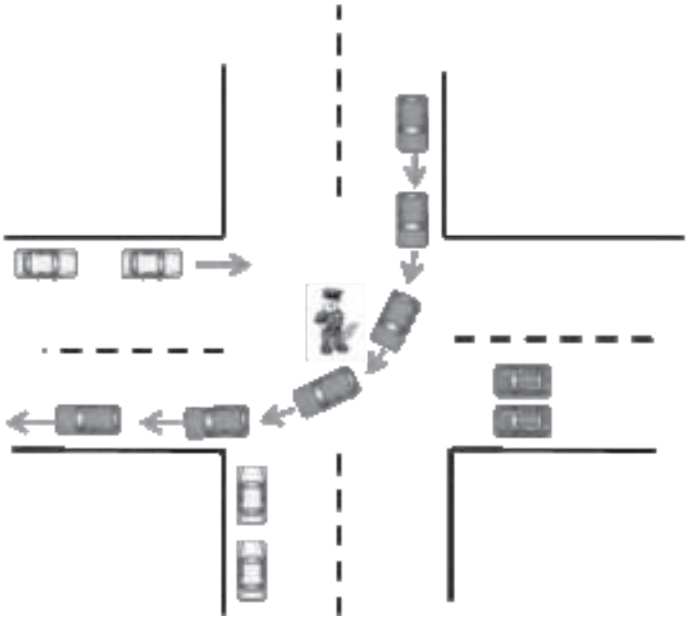
ตามปกติ ไม่จำเป็นห้ามรถในทางตัดให้หยุด เพื่อให้รถเลี้ยวซ้ายผ่านเข้าไปร่วมทางด้วย เว้นแต่ในโอกาสที่รถทางด้านตัดซึ่งแล่นตรงผ่านหน้าเป็นขบวนยาวติดๆ กัน ไม่มีช่องที่รถเลี้ยวซ้ายจะเลี้ยวเข้าทางได้เท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะช่วยห้ามรถผ่านหน้าทางตรงให้หยุดชั่วขณะ เพื่อให้รถเลี้ยวซ้ายเข้าทางในโอกาสอันสมควร โดยห้ามรถเฉพาะด้านที่อยู่ในทางเลี้ยวของรถที่กำลังจะเลี้ยวซ้ายทางเดียวเท่านั้น ส่วนรถคันอื่นคงเดินทางได้ปกติ

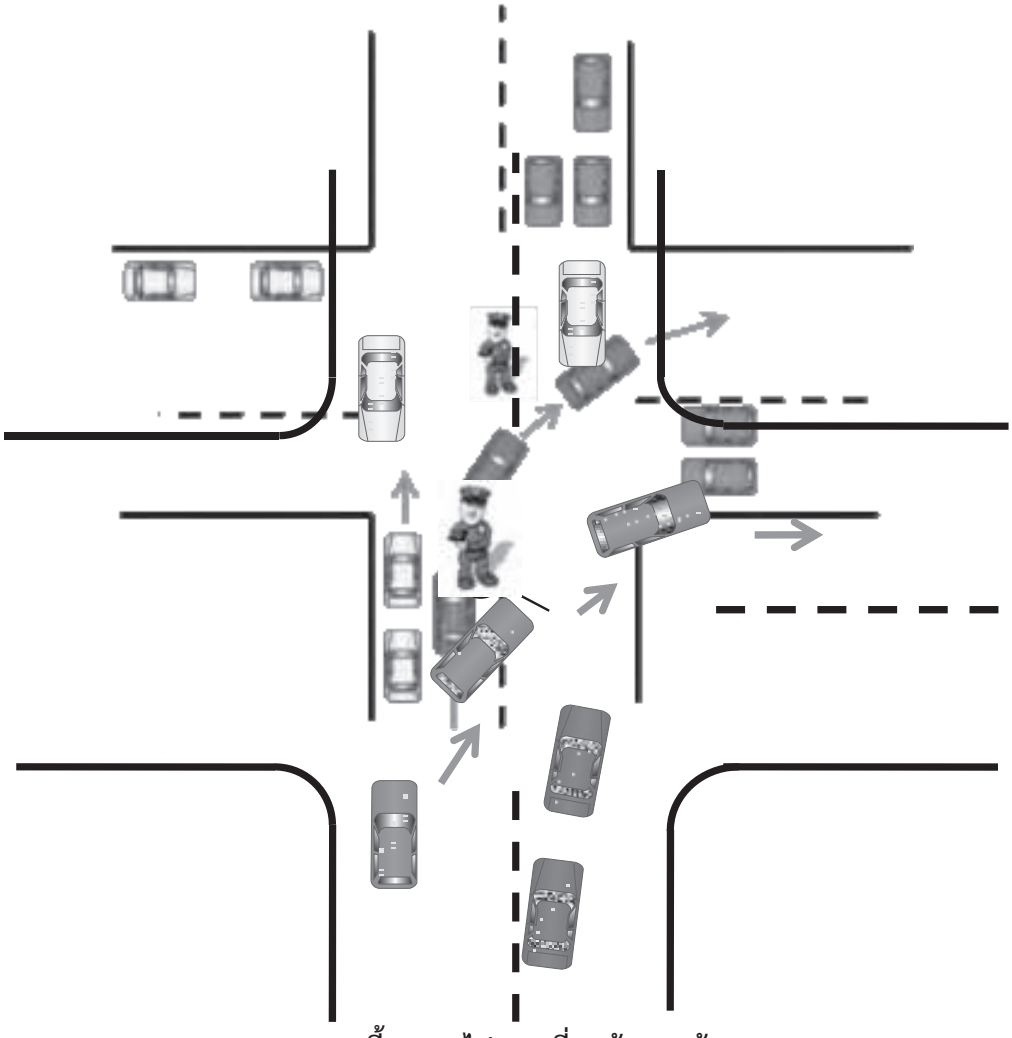


กรณีที่รถคันใดจะเลี้ยวขวาตรงทางแยก รถคันนั้นจะต้องหยุดรอตรงกึ่งกลางทางแยกเพื่อให้รถที่แล่นทางตรงมาจากทางทิศตรงกันข้ามผ่านพ้นไปก่อนแล้วจึงเลี้ยวรถต่อไปตามทิศทางที่ต้องการ และมีกรณีเลี้ยวขวาอื่นๆ ตามภาพประกอบ



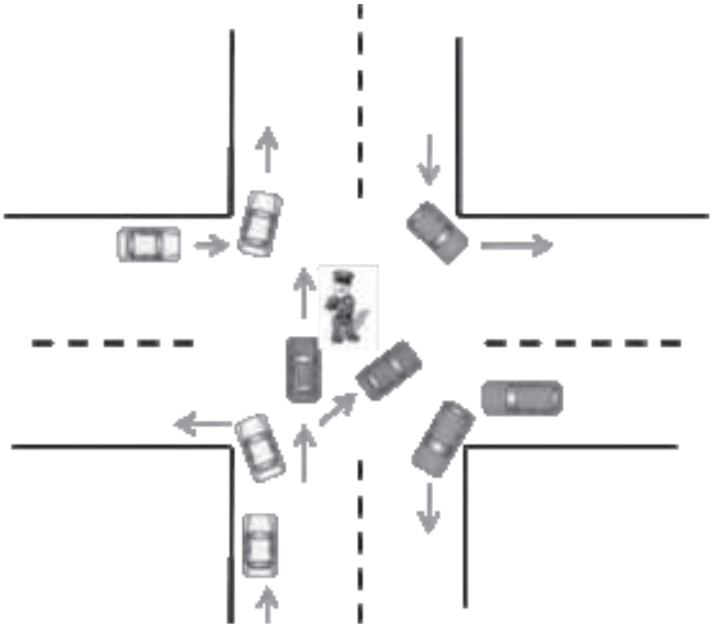
รถจากทิศตะวันตกมุ่งหน้าทิศตะวันออกเพื่อเลี้ยวขวา จะถูกห้ามให้หยุดรถ



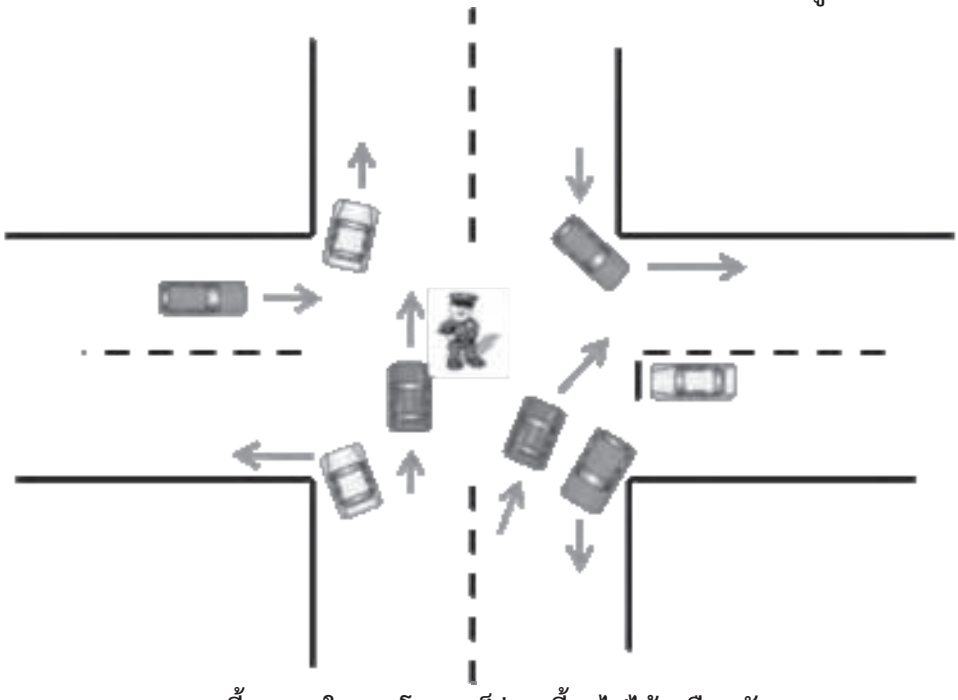


รถเลี้ยวขวาไปขณะที่ทุกด้านถูกห้าม

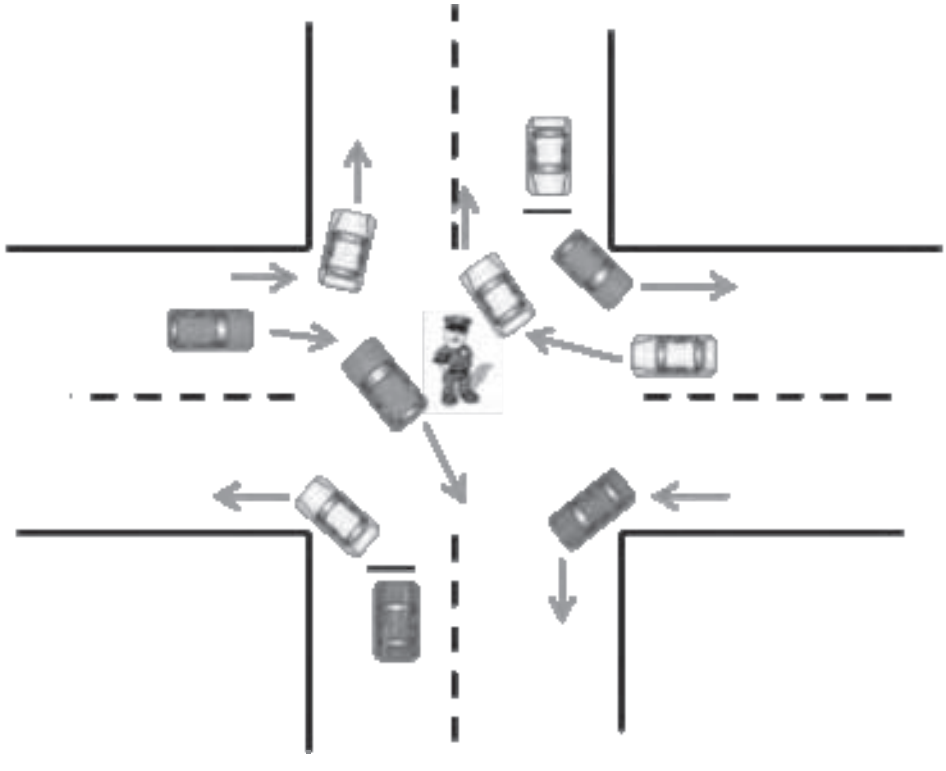
รถจากทางทิศใต้ไปทิศตะวันออกเลี้ยวอย่างธรรมดา



รถเลี้ยวซ้ายเลี้ยวได้อย่างสะดวก แม้รถสายกลางยังคงเดินอยู่



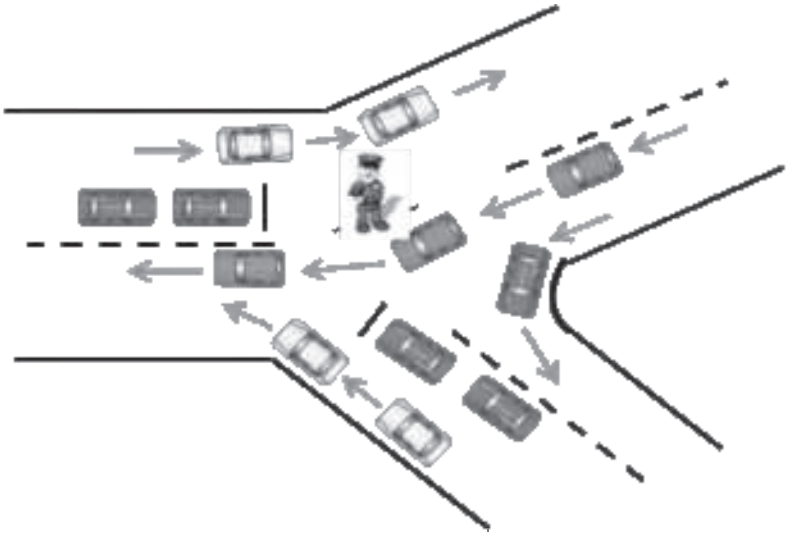
รถเลี้ยวขวาในบางโอกาสก็ร่วมเลี้ยวไปได้เหมือนกัน



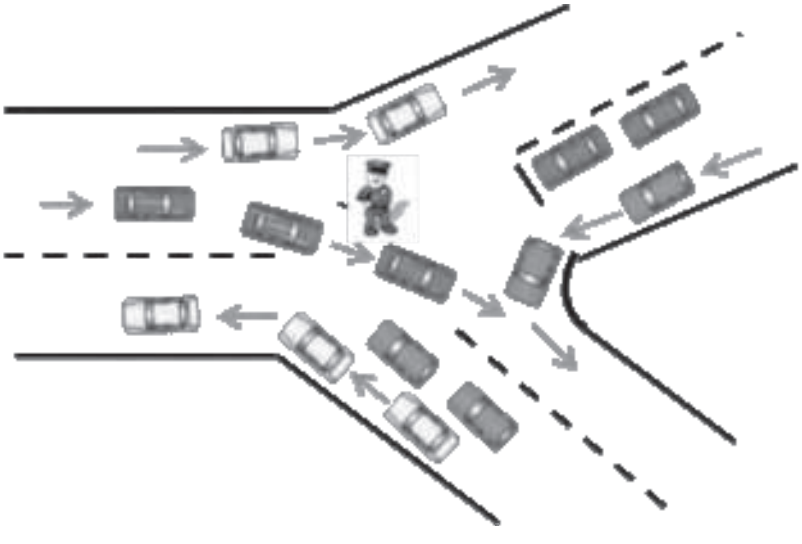
ในทางที่กว้าง โดยที่รถเลี้ยวซ้ายจะให้รถเลี้ยวขวาเดินร่วมด้วย ๒ คันก็ได้

๑.๒.๓ การจัดการจราจรประเภทถนนสามแยก

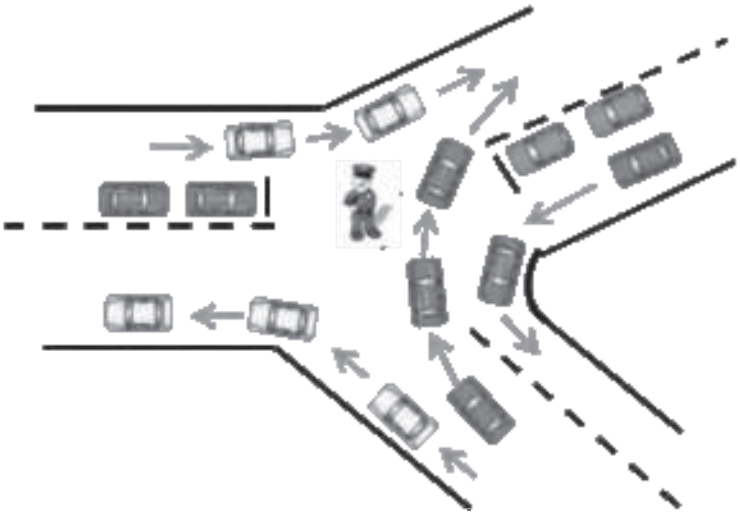
การจัดการจราจรบนถนนสามแยก มีแนวทางคือ ถ้ามีรถเลี้ยวขวามาก เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จำเป็นต้องปิดทางรถขวางเพื่อให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาหรือให้รถที่รออยู่พอให้รถทางตัดไปก่อนเพื่อให้ได้เดินผลัดกันโดยสะดวก และในขณะเดียวกันก็ยอมให้รถเลี้ยวซ้าย จากอีกสองทางผ่านไปได้ (ดังภาพประกอบ)



ระยะที่ ๑ ปล่อยรถจากทิศตะวันออกและทิศตะวันตกเดินทางตรงและให้เลี้ยวซ้ายอีกด้านหนึ่งเดินได้



ระยะที่ ๒ รถแล่นลงทางใต้ ในขณะเดียวกันให้รถเลี้ยวซ้ายได้ทุกทาง

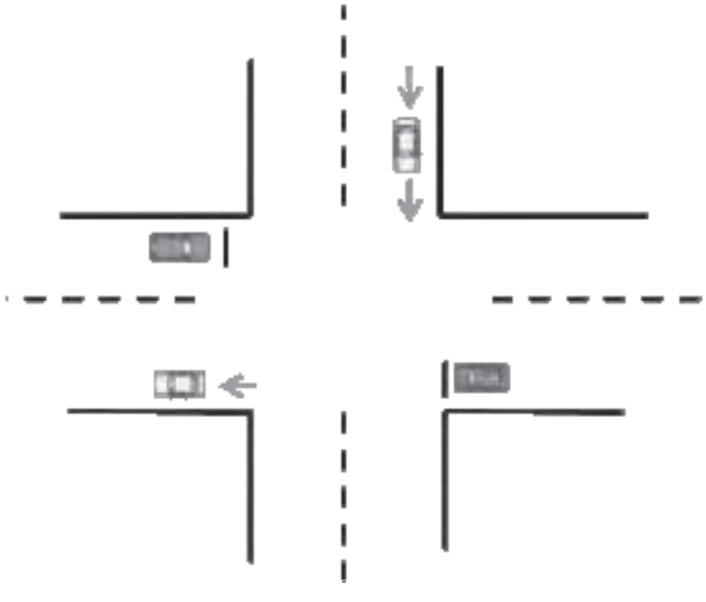


ระยะที่ ๓ ปล่อยรถจากทางใต้ไปทางทิศตะวันออกและให้รถด้านอื่นเลี้ยวซ้ายได้

ข้อสังเกต การเลี้ยวซ้ายของรถจากทิศทางใดก็ตาม ถ้าเลี้ยวได้โดยไม่กีดขวางรถที่กำลังผ่านทางแยกอยู่นั้นก็ควรปล่อยให้เลี้ยวได้ การเลี้ยวขวาตรงทางแยกรูป หรือตามธรรมดาไม่ควรห้าม เว้นแต่เห็นว่าจะก่อให้เกิดอันตรายขึ้นได้ หรือช่องทางที่รถจะเลี้ยวไปนั้นไม่ปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ควบคุมอยู่ตรงทางแยกต้องสังเกตและตัดสินใจโดยถูกต้องว่าควรห้ามหรือไม่

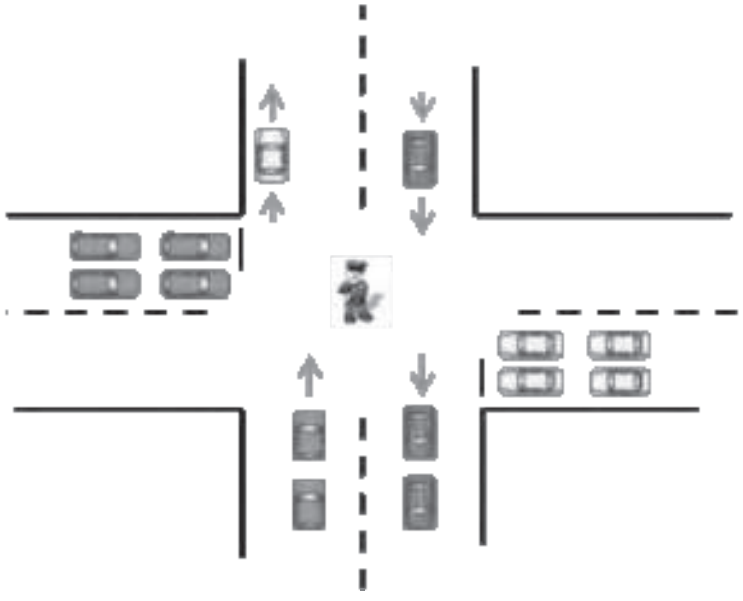
๑.๒.๔ การจัดการจราจรประเภทถนนสี่แยก

๑) ทางแยกที่ไม่ต้องควบคุม คือทางแยกที่มียวดยานผ่านน้อย แม้จะมีการตัดกันก็มีโอกาสหยุดรอหรือชะลอคอยกันได้โดยไม่ต้องเสียเวลานาน ทางแยกเช่นนี้ไม่ต้องการให้มีการควบคุมปล่อยให้เดินรถกันไปตามทาง ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจ***ต้องไม่***ออกไปยืนในทางให้คนขับรถเข้าใจผิดว่ากำลังจัดการจราจรเป็นอันขาด

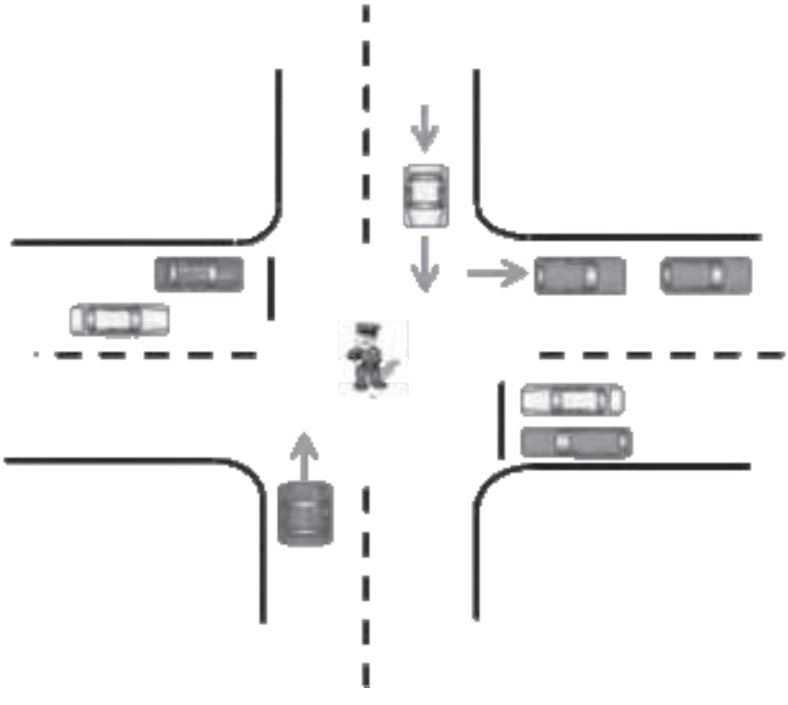


๒) ทางตัดกันขนาดย่อม ได้แก่ ทางแยกที่มีทางเอกหรือทางใหญ่ตัดกันกับทางโทหรือทางเล็ก รถในทางเอกจะแล่นกันมาโดยไม่ขาดสาย ซึ่งเป็นการบังคับให้รถในทางโทต้องหยุดรอเป็น

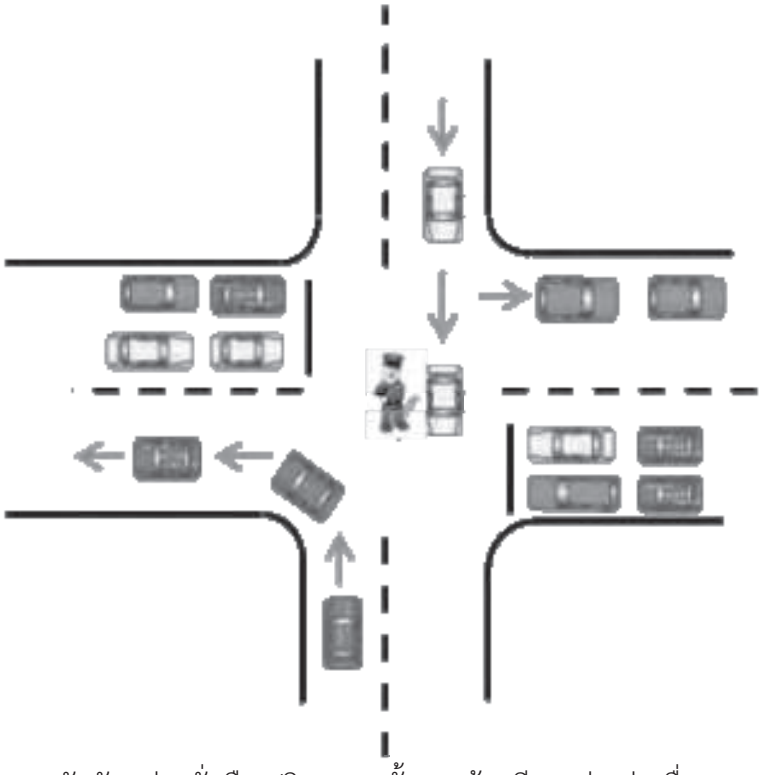
เวลานานกว่ารถในทางเอกจะเปิดช่องให้ผ่านไป ดังนั้นการจัดการจราจรจะต้องมีการควบคุมถ้าเห็นว่ารถในทางโทคอยนานจำนวนมากและรถในทางเอกทิ้งระยะห่างกันแล้ว ก็ให้สัญญาณหยุดรถบนทางเอก แล้วตัดตอนให้ทางโทได้เดินรถบ้าง แล้วจึงให้ทางเอกเดินรถต่อไปสลับกันไป



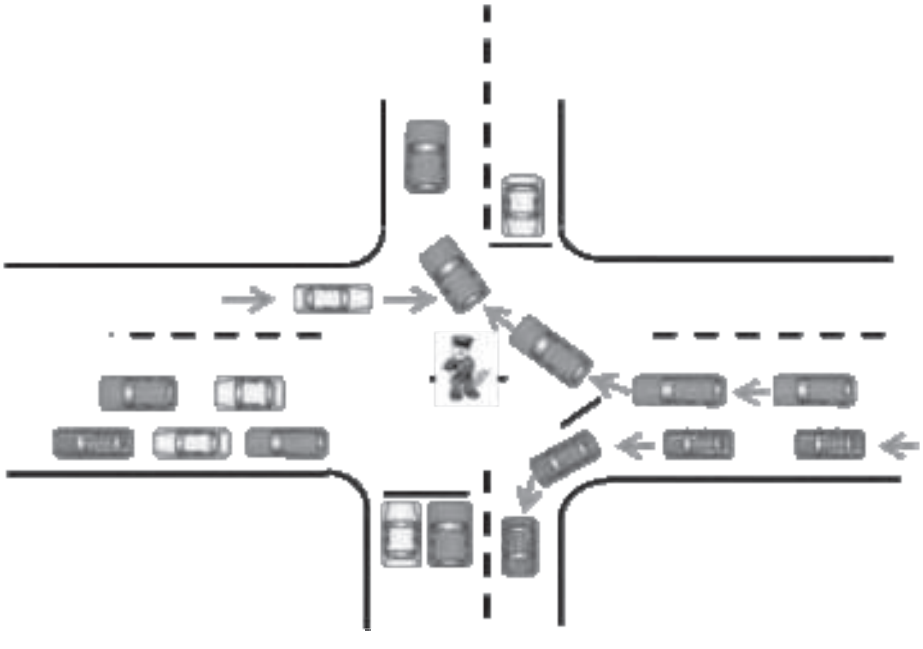
๓) การให้รถหยุดรอเป็นหมู่ ในขณะที่รถทางเอกกำลังแล่นตามกันอยู่ ถ้ามีรถในทางโทมาจะผ่านทางเอกก็ควรให้รถในทางหยุดรถ แม้จะมีหลายคันก็ตาม และเมื่อเห็นว่ารถที่หยุดรออยู่นั้นมากพอสมควรก็เปลี่ยนทิศทางการเดินรถ โดยห้ามรถทางเอกหยุดแล้วปล่อยรถทางโทเดินบ้างสลับกันไป คล้ายกันกับทางตัดกันขนาดย่อม แต่ข้อควรระวังก็คือ อย่าห้ามรถในทางเอกไว้นานเกิน ๑ นาทีถ้าไม่จำเป็น และให้แน่ใจว่ารถไม่ค้างบนทางแยกก่อนทำการปล่อยรถในทางต่างๆ



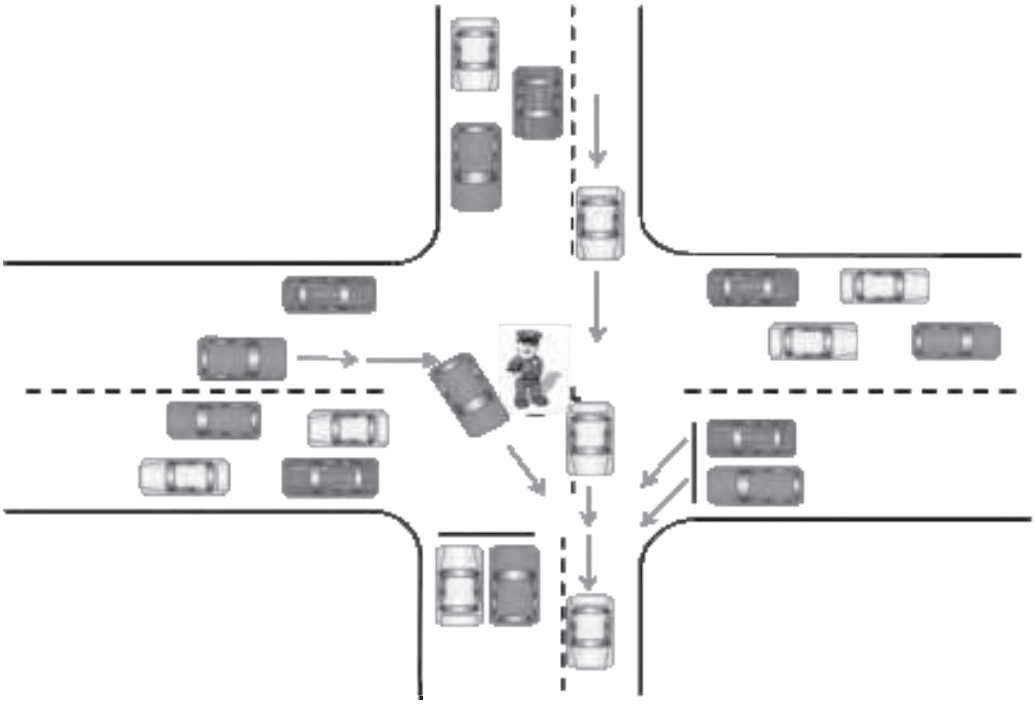
๔) การแบ่งเวลา คือการให้เวลากับรถทางเอกเท่าๆ กันกับทางโทในการเดินรถ เพราะว่าปริมาณรถทั้งทางเอกและทางโทมีปริมาณพอๆ กัน จึงต้องมีการแบ่งการเดินรถในเวลาที่พอๆ กัน



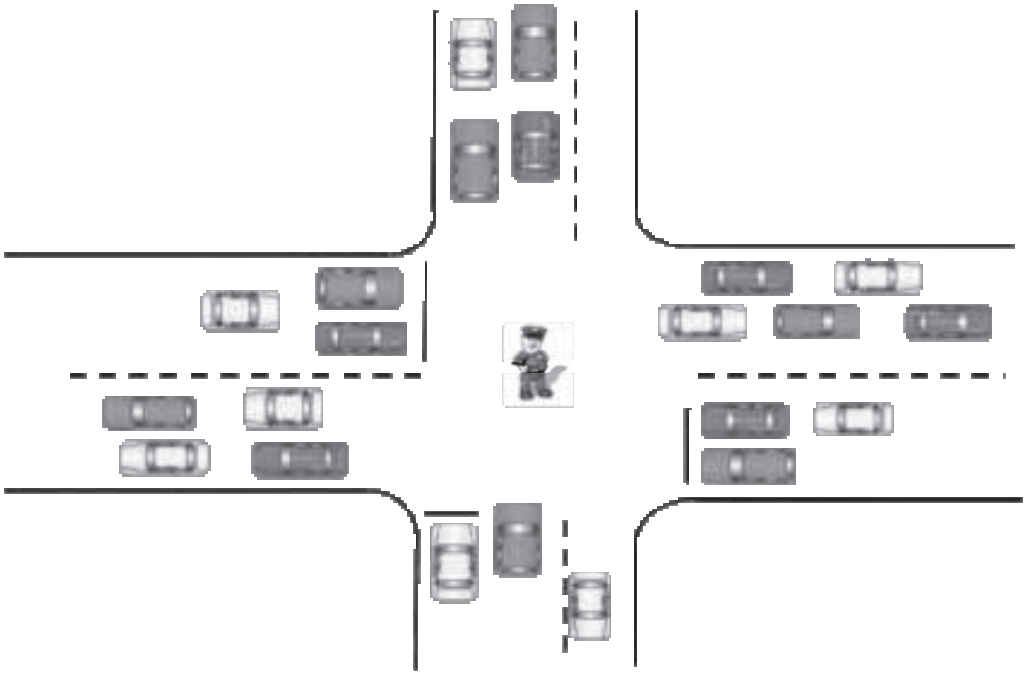
๕) เมื่อเกิดการอัดกันแน่น นั่นคือ ปริมาณรถทั้ง ๔ ด้านมีมาอย่างต่อเนื่องและแน่นก็ควรยืดเวลาในแต่ละด้านให้นานบ้างตามสมควร และต้องหมั่นเปลี่ยนทิศทางเดินรถให้ถี่ขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้มีการขยับตัวกันตลอด ข้อสังเกตคือต้องระวังการหยุดรอสัญญาณทั้ง ๔ ด้าน อย่าให้รถที่เข้าทางแยกหยุดล้ำแนวกลางถนนได้ เพราะจะทำให้เกิดการติดขัดรุนแรงยิ่งขึ้น



๖) เหตุขัดข้องเล็กน้อย ขณะที่ทางแยกสายหนึ่งรถที่จะผ่านออกหยุดอยู่เต็มและเป็นทางออกของรถผ่านทางแยกซึ่งยังผ่านไปไม่ได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องห้ามรถที่เหลืออยู่ซึ่งกำลังรอจะผ่านไปทางนั้น ให้หยุดรออยู่ตรงหลังเส้นรอสัญญาณก่อนจนกว่าขบวนที่ปิดขวางทางจะแล่นผ่านไป และเปิดทางว่างแล้วจึงค่อยให้ไป และถ้าจำเป็นจะได้มีทางขยับขยายให้รถที่จะไปทิศทางอื่นเดินทางแยกไปก่อนได้ จะเป็นทางช่วยลดความแออัดตรงทางแยกลง แต่ถ้าเห็นว่าเหตุขัดข้องนั้นจะต้องทำให้รถที่รอจะผ่านต้องรอนาน ก็ควรให้รถที่หยุดรอเพื่อจะผ่านทางขัดข้องนั้น ผ่านออกทางช่องทางอื่นที่ไม่ขัดข้อง



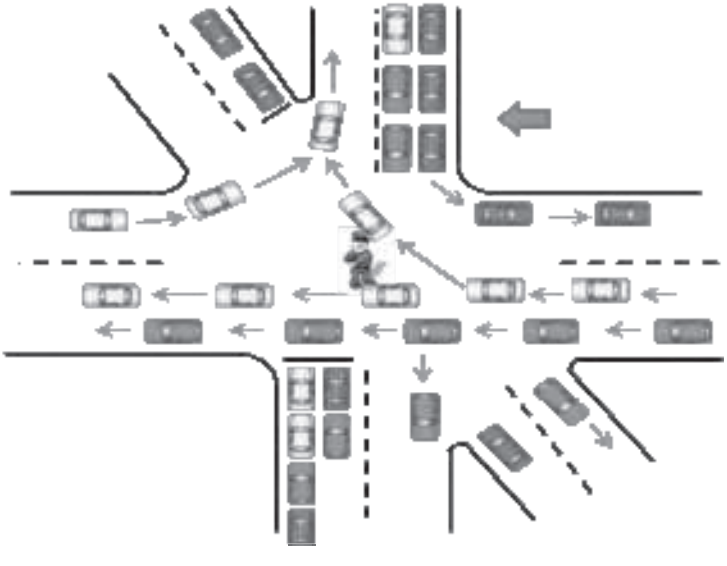
๗) การขัดข้องขนานใหญ่ ตรงทางแยกที่มีรถหยุดรอเต็มอยู่ทั้ง ๓ ด้าน คงเหลือทางว่างเพียงทางเดียว และทางว่างนั้นกว้างพอที่จะให้เป็นทางออกของรถที่อยู่ในทางแยกได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องพิจารณาใช้ทางนั้นเป็นทางออกเดียวเพื่อให้รถต่างๆ ออกจากทางแยกไปให้หมด



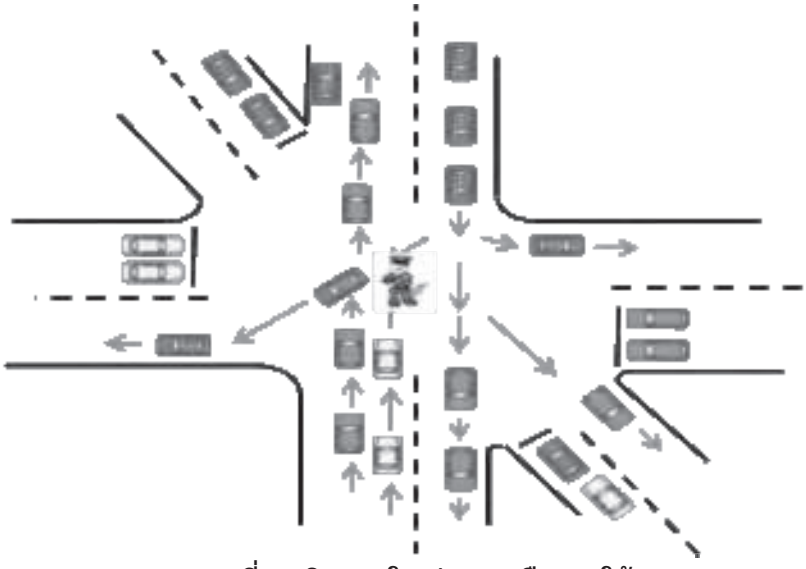
๘) รถแน่นทุกด้าน ลักษณะเช่นนี้เป็นการติดขัดอย่างแทบหมดทางแก้ คือ รถจากทุกด้านติดขัดหมด ดังนั้นทางที่ดีที่สุดคือ ต้องสังเกตว่าทางใดมีท่าพอจะให้รถขยับได้ก็ต้องดำเนินการทันที และที่สำคัญอย่าให้รถที่จอดรอนั้นเข้ามาอยู่ในบริเวณทางแยกโดยเด็ดขาด

๑.๒.๕ การจัดการจราจรประเภทถนนห้าแยกหรือมากกว่า

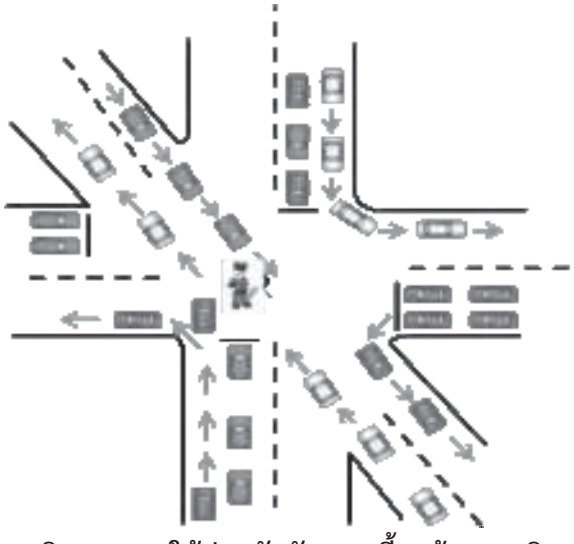
การจัดการจราจรบนถนนห้าแยก จะต้องจัดทางให้รถเดินเป็นทางใหญ่ตัดกันเสีย ๒ สายแล้วปล่อยบรรดาถนน นอกจากนั้นให้เดินรถสลับกันกับถนนใหญ่ทั้ง ๓ สาย เพียงชั่วระยะสั้นๆ หรือปล่อยให้รถเลี้ยวซ้ายเลี้ยวได้หมดในขณะที่ห้ามรถทางตรงทุกด้านหยุด จากภาพประกอบจะเป็นที่เข้าใจว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่ยอมให้รถเข้ามาในบริเวณทางแยกพร้อมกันเกินกว่าจาก ๒ ทิศและเฉพาะทางที่มียวดยานมากกว่าทางอื่นๆ จะต้องให้เดินรถนานกว่า



ระยะที่ ๑ เปิดทางใหญ่สายตะวันออกและตะวันตก



ระยะที่ ๒ เปิดทางใหญ่สายเหนือและใต้



ระยะที่ ๓ เปิดทางรองให้ผ่านตัดกันและเลี้ยวซ้ายจากทิศทางนั้นๆ

๑.๒.๖ การจัดการจราจรประเภทถนนบนสะพาน/ทางลอด

การจัดการจราจรบนถนนบนสะพาน/ทางลอดนี้ มักจะเป็นการใช้มาตรการแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) กับสะพาน/ทางลอดที่ช่องทางจราจรมากกว่า ๒ ช่องทางจราจร ทั้งไปและกลับ โดยอาศัยการสลับตามปริมาณรถ เช่น ในช่วงเช้า ขาเข้าเมืองจะมีการเพิ่มช่องทางจราจร โดยการลดช่องทางจราจรของขาออกเมือง เพื่อเพิ่มพื้นผิวจราจรในการระบายรถเข้าสู่เมือง ในทางกลับกันในช่วงเย็นก็จะเปิดช่องทางจราจรเพิ่มสำหรับขาออกเมือง โดยการลดช่องทางจราจรของขาเข้าเมือง เพื่อเร่งระบายรถออกจากเมือง เป็นต้น

๑.๓ <u>การจัดการจราจรในเขตชุมชนเมือง และจราจรหนาแน่น</u>

วิธีจัดการจราจรในภาพรวม หมายถึง วิธีจัดการจราจรของทั้งเมืองที่คำนึงถึงประโยชน์ในภาพรวมของเมืองเป็นสิ่งสำคัญที่สุด โดยถือว่าผลประโยชน์ของโครงข่าย (Network) สำคัญกว่าเส้นทาง (Route) เส้นทาง

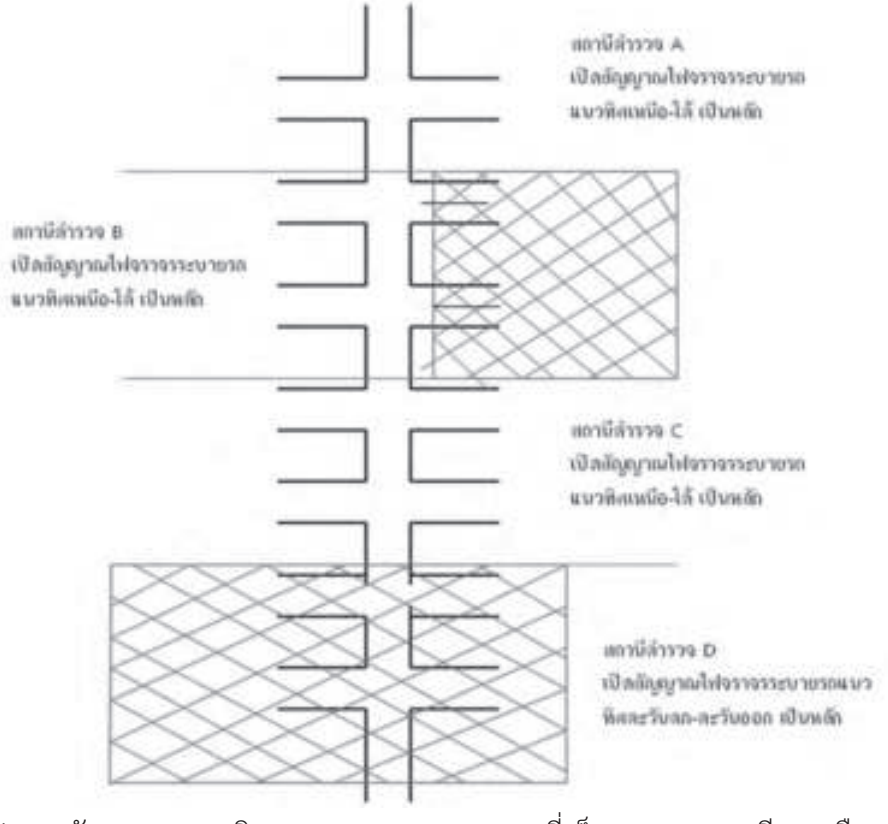
สำคัญกว่าถนน (Link) ถนนสำคัญกว่าทางแยก (Intersection) เดียว หรือจุดเดียว เป็นต้น การจัดการจราจรแบบนี้ถือว่าผลประโยชน์ของสถานีตำรวจต้องมาทีหลังของภาพรวม

การจัดการจราจรโดยในภาพรวม ประกอบด้วยวิธีการจัดการจราจรสำคัญ ได้แก่ การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง และการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย ได้แก่

๑.๓.๑ การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (Route Traffic Management) ความหมายการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง หมายถึง การจัดการจราจรที่ใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจและเทคโนโลยีจัดการ (Management) ให้มีการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรเป็นเส้นทางยาว (Route) ที่ต่อเนื่องโดยไม่มีอุปสรรค โดยเฉพาะในถนนสายหลัก (Arterial Road) ที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง (Inbound-Outbound) เพื่อให้การเดินทางมีประสิทธิภาพสูงสุด

สภาพปัญหา

๑) การจัดการจราจรปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับทางแยกที่ดูแลการจราจร แบบเป็นท่อน (Part) หรือเป็นพื้นที่ (Area) ซึ่งแบ่งแยกกันรับผิดชอบโดยสถานีตำรวจจำนวนมาก แต่ขาดการประสานงานหรือขาดเอกภาพในการบังคับบัญชาการจัดการจราจรแบบเป็นท่อน ทำให้ถนนเส้นหนึ่งมีเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคุมสัญญาณไฟหลายทางแยกแต่ขึ้นกับคนละสถานีตำรวจ และต่างก็เปิดสัญญาณไฟในทิศทางที่เกิดประโยชน์กับท้องที่ตัวเอง ซึ่งอาจจะไม่สัมพันธ์ต่อทิศทางการไหลของกระแสจราจรหลัก ตามภาพประกอบ



๒) การจัดการจราจรบริเวณทางแยก จะระบายรถที่เห็นจากทางแยกเดียว หรือเฉพาะพื้นที่ของตัวเองให้มีความคล่องตัว ไม่ถูกตำหนิ แต่อาจขัดแย้งไม่สอดคล้องกับจุดอื่นๆ

๓) การจัดการในเขตพื้นที่หนึ่ง จะไม่คำนึงถึงเขตธุรกิจศูนย์กลางเมือง (Central Business District: CBD) ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area) ที่จะต้องเชื่อมต่อกัน ซึ่งคำนึงถึงผลประโยชน์ภาพรวมของทั้งเมืองเป็นหลัก

วิธีปฏิบัติ

๑) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค (Team Work) เป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมด มีการจัดองค์กร (Organization) ของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุม วางแผน ระดับความคิด มีความรับผิดชอบและแก้ไขปัญหาร่วมกันโดยทั้งกลุ่มจะมีการตกลงใจและมีความเข้าใจที่ชัดเจนในเรื่อง

- เป้าหมายของกลุ่ม
- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

๒) มีการสำรวจวางแผน โดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อปัญหาจราจร (Traffic Conflict Point)

๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์กัน โดยการคำนวณหรือทดลองขับขี่บนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทางได้แก่ จุดกลับรถทางม้าลาย คอขวด ปากซอย จุดก่อปัญหาจราจร เป็นต้น โดยสัมพันธ์กับทางแยกและทุกชุดทำงานประสานกัน

๕) จัดการในเรื่อง งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การพักผ่อน การออกกำลังกาย การให้รางวัล การบำรุงขวัญ โดยมีผู้รับผิดชอบ ให้ผู้ปฏิบัติได้รับการสนับสนุนครบเป็นชุดทั้งหมด (Package)

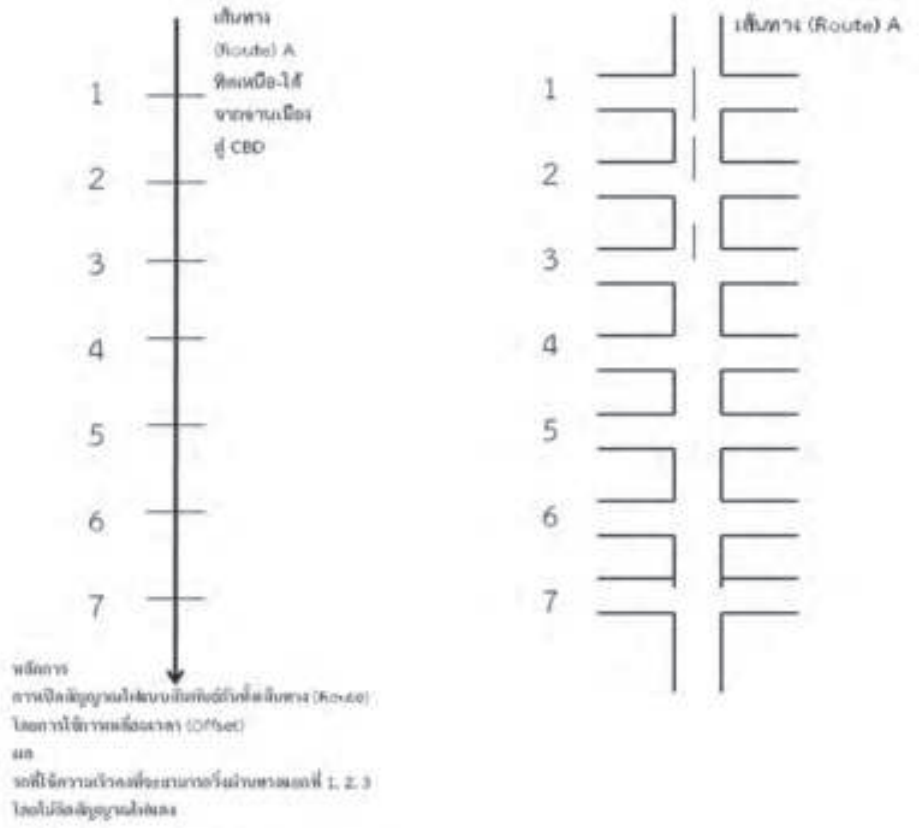
๖) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

๗) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

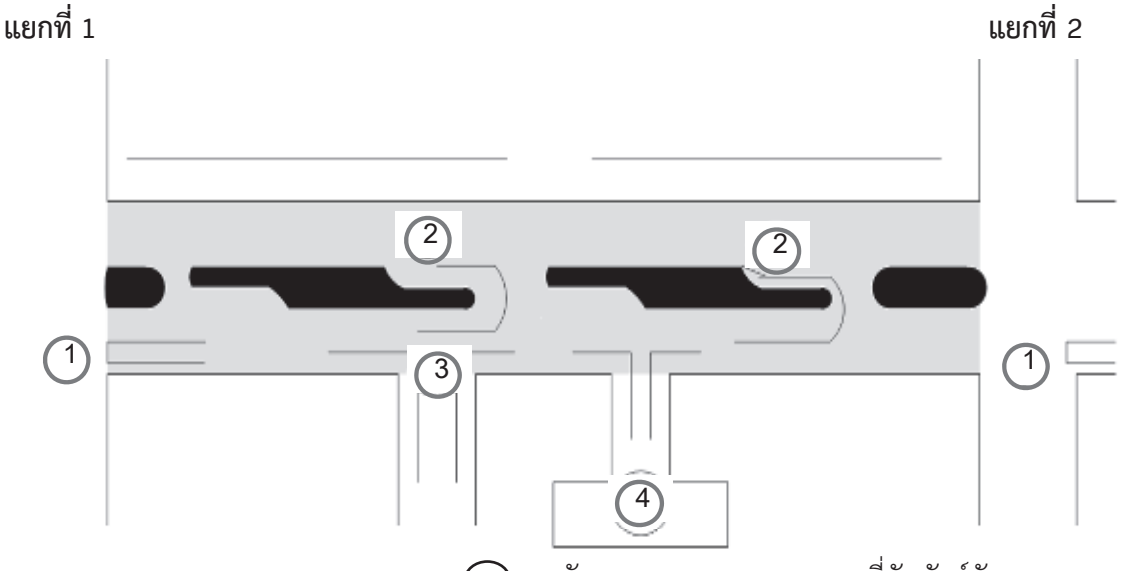
๘) มีระบบการควบคุมสั่งการ และประสานงานจากศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อให้ข้อมูลของกระแสการจราจร ปัญหาจราจร การกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน โดยมีผู้บริหารระดับสูงประจำที่ศูนย์ควบคุมฯ

๙) ทำการประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา

การจัดการจราจรเป็นเส้นทางจำเป็นจะต้องมีการวางแผน ที่คำนึงถึงความสอดคล้องของทางแยก อาทิ เปิดสัญญาณไฟแบบรับช่วงต่อเนื่องกันหลายทางแยก โดยดำเนินการกับถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง ที่จะส่งผลต่อการเดินทางของประชาชน การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (ดังภาพประกอบ)



นอกจากการจัดการจราจรเป็นเส้นทางที่มุ่งให้ การเปิดสัญญาณไฟระหว่างทางแยก (Node) มีความสัมพันธ์กันแล้ว ภายในเส้นทาง (Link) ที่เชื่อมระหว่างระหว่างทางแยก ก็จะต้องจัดการจราจรให้สัมพันธ์กันได้แก่ จัดการจุดกลับรถ ทางม้าลาย ปากซอย จุดก่อปัญหาจราจร เป็นต้น ซึ่งควรจะสัมพันธ์กับสัญญาณไฟของทางแยก และประสานงานสอดคล้องกันเอง



๑ การจัดการจราจรหลายทางแยกที่สัมพันธ์กัน
๒ การจัดการจราจรจุดกลับรถให้สัมพันธ์กัน
๓ การจัดการจราจรบริเวณปากซอย
๔ การจัดการจราจรจุดก่อปัญหาจราจร

ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

๑) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเปล่า จากการติดรอสัญญาณไฟและการเดินทางแบบอ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรง

๒) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

๑) ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจมากเพื่อประจำทางแยก จุดกลับรถ คอขวด เป็นต้น ตลอดเส้นทางเพื่อไม่ให้มีการติดขัด

๒) ปริมาณรถจำนวนมากจะเดินทางเข้าจากเมืองชั้นนอก หรือออกจากเมืองชั้นในอย่างรวดเร็ว หากไม่มีแผนหรือไม่มีระบบการจัดการจราจรเมืองชั้นใน และชั้นนอกมารองรับ จะเกิดการจราจรติดขัดในเมืองชั้นในเวลาเช้า และติดขัดเมืองชั้นนอกเวลาเย็น

ข้อสังเกต

๑) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง เป็นวิธีการจัดการจราจรโดยการบริหารทรัพยากรที่มีจำกัด คือ ถนน และคน ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและใช้งบประมาณน้อยมาก หากเทียบกับการก่อสร้างถนนสะพาน เป็นต้น

๒) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง มีสมมุติฐานที่ว่า คนคือเครื่องตรวจวัด (Detector) ที่มีประสิทธิภาพที่สุด ในการตรวจวัดปัญหาและแก้ไขปัญหาได้อย่างชาญฉลาด แต่จะต้องหาวิธีให้คนจำนวนมากสามารถทำงานสัมพันธ์กันได้อย่างเป็นทีมเดียวกัน

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ

การดำเนินการจัดการจราจรเป็นเส้นทางจะดำเนินการสำเร็จได้ จำเป็นจะต้องมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญในการดำเนินการดังนี้คือ

๑) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีม ในการวางแผน สั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กัน สามารถบริหารแบบเชิงรุก และทุกคนในเส้นทางต้องเป็นทีมเดียวกัน

๒) ผู้บังคับบัญชาจะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่อง งบประมาณ และค่าตอบแทน

๑.๓.๒ การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย (Network Traffic Management) ความหมายการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย หมายถึง การจัดการจราจรที่มองภาพรวม ระดับที่ใหญ่ที่สุดของเมือง โดยใช้คนและเทคโนโลยีจัดการ (Management) ให้มีการเคลื่อนตัวรองกระแสจราจรเป็นเส้นทางยาว (Route) หลายเส้นทางประกอบกันโดยเฉพาะในถนนสายหลัก (Arterial Road) ที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง (Inbound-Outbound) และเส้นทางแนววงแหวนรอบเมือง ให้สัมพันธ์กันทั้งโครงข่าย (Network) ของเมือง เพื่อให้การเดินทางมีประสิทธิภาพสูงสุด

สภาพปัญหา

๑) การจัดการจราจรปัจจุบัน ขึ้นอยู่กับพื้นที่สถานีตำรวจจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการวางแผนจัดการจราจรบนโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกันให้สัมพันธ์กัน

๒) การควบคุมสั่งการที่ศูนย์ควบคุมฯ ยังมีบทบาทน้อยและขาดความเข้าใจ เรื่องลำดับความสำคัญของถนนที่เป็นถนนสายหลักกับถนนสายรอง จึงขาดการอำนวยการจราจรที่เหมาะสม

๓) การจัดการจราจรของเมือง ยังไม่ได้คำนึงถึงต้นทางและจุดหมายปลายทางของผู้เดินทาง ที่ต้องการการจัดการในภาพรวมทั้งเมืองโดยเฉพาะ การเดินทางระหว่างเขตย่านธุรกิจการค้ากลางใจเมือง

(Central Business District: CBD) กับ ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area) ที่จะต้องเชื่อมต่อกัน ซึ่งคำนึงถึงผลประโยชน์ภาพรวมของทั้งเมืองเป็นหลัก

วิธีปฏิบัติ

๑) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค (Team Work) เป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมด มีการจัดองค์กร (Organization) ของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุม วางแผน ระดับความคิด มีความรับผิดชอบและแก้ไขปัญหาร่วมกันโดยทั้งกลุ่มจะมีการตกลงใจและมีความเข้าใจที่ชัดเจนในเรื่อง

- เป้าหมายของกลุ่ม
- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

๒) มีการสำรวจวางแผน โดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อปัญหาจราจร (Traffic Conflict Point)

๓) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์กัน โดยการคำนวณหรือทดลองขับขี่บนเส้นทาง

๔) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทางได้แก่ จุดกลับรถ ทางม้าลาย คอขวด ปากซอย จุดก่อปัญหาจราจร เป็นต้น โดยสัมพันธ์กับทางแยกและทุกชุดทำงานประสานกัน

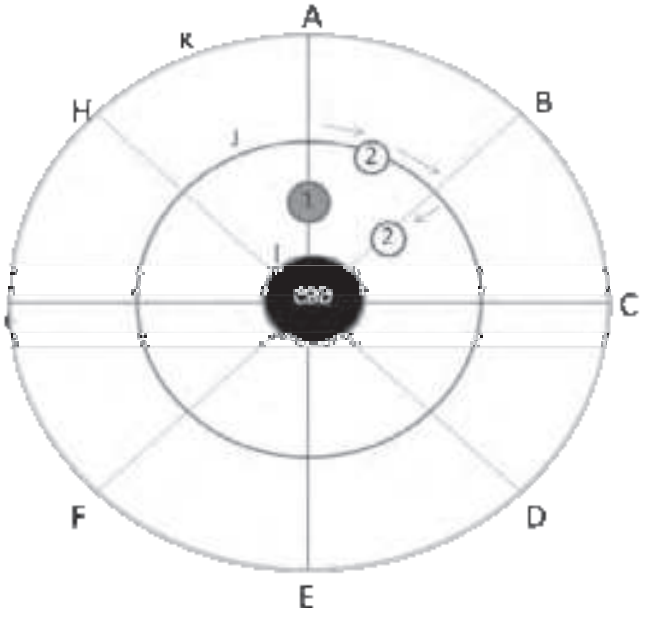
๕) จัดการในเรื่อง งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การพักผ่อน การออกกำลังกาย การให้รางวัล การบำรุงขวัญ โดยมีผู้รับผิดชอบ ให้ผู้ปฏิบัติได้รับการสนับสนุนครบเป็นชุดทั้งหมด (Package)

๖) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

๗) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

๘) มีระบบการควบคุมสั่งการ และประสานงานจากศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อให้ข้อมูลของกระแสการจราจร ปัญหาจราจร การกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน โดยมีผู้บริหารระดับสูงประจำที่ศูนย์ควบคุมฯ

๙) ทำการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา



CBD ย่านธุรกิจใจกลางเมืองจัดการจราจรโดยเร่งเข้าอาคารต่าง ๆ

A-H เส้นทาง (Route) แนวพุ่งเข้า-ออกเมืองเร่งขาเข้า

IJK แนวทางวงแหวนรอบเมืองชั้นใน ชั้นกลาง ชั้นนอก

๑ จุดที่เกิดการติดขัด หรืออุบัติเหตุ

๒ เส้นทางที่อาจหลีกเลี่ยงโดยจัดการจราจรให้เป็นทางเลือก

หมายเหตุ - เส้นตรง ๑ เส้นหมายถึงถนนสายหลักที่อยู่ในโครงข่ายซึ่งจัดเดินรถสวนกันได้ (Two-Way)

- ลูกศรชี้ทิศทาง ซึ่งสมมุติว่าใช้การจัดการจราจรเวลาเช้า (รถเข้าเมืองมาก)

ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

๑) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเปล่า จากการติดสัญญาณไฟและการเดินทางแบบอ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรงในทิศเข้าออกเมือง และสามารถเลี่ยงเมืองโดยการเดินทางในแนววงแหวน

๒) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจมากเพื่อประจำทางแยก จุดกลับรถ คอขวด เป็นต้น ตลอดเส้นทางภายในโครงข่ายเพื่อไม่ให้มีการติดขัด จนกว่าจะมีเทคโนโลยีเข้ามาทดแทน

ข้อสังเกต

๑) ไม่ควรเปลี่ยนแปลงกระแสการไหลเวียนปกติของโครงข่าย เช่น จัดการจราจรแบบอ้อมไปมาปิดกั้นถนน จัดเดินรถสวนทิศทางการเดินทาง จัดเดินรถทางเดียว (One-Way) สวนกระแสหลัก เป็นต้น พื้นที่ในโครงข่าย ไม่ควรให้มีการจอดรถริมถนน ตั้งจุดตรวจในเวลาปกติ หรือปิดถนนจัดงาน เป็นต้น

๒) การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย เป็นความพยายามที่จะจัดการจราจรในเมืองที่มีการต่อเชื่อมของถนนไม่เป็นโครงร่างที่สมบูรณ์ ให้มีลักษณะเป็นโครงข่ายมากที่สุด เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ต้องอ้อมไปมา

๓) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ หากไม่สัมพันธ์กับโครงข่ายของเมืองแล้วจะไม่สามารถจัดการจราจรให้มีลื่นไหลได้อย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ

๑) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีม ในการวางแผน สั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กัน สามารถบริหารแบบเชิงรุก ทุกคนในโครงข่ายต้องเป็นทีมเดียวกัน

๒) ผู้บังคับบัญชา จะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่องงบประมาณ และค่าตอบแทน

๓) การจัดตั้งศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (Traffic Control and Command Center) เพื่อใช้ข้อมูลในการจัดการจราจร แทนการยืนสั่งการตามทางแยก

๑.๔ <u>การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ</u>

หมายถึงการจัดการจราจรในสถานการณ์ที่มีความสำคัญซึ่งไม่ปกติธรรมดาเหมือนในชีวิตประจำวัน สามารถกล่าวสรุปเป็นสถานการณ์พิเศษได้ ๕ กรณี ดังต่อไปนี้

๑) การจัดการจราจรกรณีมีขบวนเสด็จฯ

๒) การจัดการจราจรกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ อาคารถล่ม และเหตุภัยพิบัติต่างๆ

๓) การจัดการจราจรกรณีมีการเดินวิ่งการกุศล

๔) การจัดการจราจรในการแข่งขันกีฬาสำคัญ

๕) การจัดการจราจรกรณีมีการประชุมสำคัญ

หมายเหตุ เนื้อหาในส่วนนี้ จะอยู่ในส่วนเนื้อหาการสอนของหัวข้อ “การบริหารจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ”

๒. การวิเคราะห์สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขการจราจรในสถานการณ์ปกติ

๒.๑ <u>การจัดทำระบบข้อมูลจราจร</u>

หัวข้อ	รายละเอียด	ลักษณะรูปแบบ/	หมายเหตุ
๑. ข้อมูลพื้นฐาน ๑.๑. ข้อมูลความหนาแน่นของถนน / คน / รถ ๑.๒. ความเร็วเฉลี่ยของถนน ๑.๓. ข้อมูลทางแยกทั้งแบบมีและไม่มีสัญญาณไฟ ๑.๔. ข้อมูลอุบัติเหตุรายเดือน/ปี หรือเทศกาล แยกตามสาเหตุและพื้นที่ รวมถึงผู้เสียชีวิต	ข้อมูลที่เกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติหน้าที่	ตารางตัวเลข และกราฟต่างๆ แสดงสัดส่วน รวมถึงแผนผังที่เกี่ยวข้อง	

หัวข้อ	รายละเอียด	ลักษณะรูปแบบ/	หมายเหตุ
๑.๕. ผลการปฏิบัติจับกุม รายเดือน/ปี แยกตามข้อหา ๑.๖. ข้อมูลผังการบังคับบัญชา ๑.๗. ข้อมูลกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ๑.๘. ข้อมูลครุภัณฑ์ตำรวจ เช่น รถ / รถจักรยานยนต์ / อุปกรณ์ด้านจราจร เช่น กรวยยาง รั้วแผงเหล็ก CCTV / เครื่องตรวจเมา / เครื่องมือตรวจจับกวดขันวินัยจราจร เป็นต้น			
๒. วิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐาน	การเปรียบเทียบแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลในข้อ ๑. เพื่อแสดงแนวโน้ม	กราฟต่างๆ พร้อมเส้นแนวโน้ม	
๓. สภาพการจราจรปัจจุบัน	- แผนที่เส้นสีการจราจร รวมถึงภาพจาก CCTV - รายงานอุบัติเหตุจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เช่น สื่อสารมวลชน สาธารณสุข เป็นต้น - การร้องเรียนผ่านศูนย์รับแจ้งโทรศัพท์	แผนที่และภาพเคลื่อนไหว	
๔. การบังคับใช้กฎหมายปัจจุบัน	สถิติการจับกุมรายวัน สัปดาห์ เดือน	กราฟต่างๆ พร้อมเปรียบเทียบ	
๕. ข้อมูลอื่นที่อาจเกี่ยวข้อง	- น้ำขึ้นน้ำลง - พยากรณ์อากาศ - เวลาพระอาทิตย์ขึ้นตก/	ตารางหรือภาพแผนที่	

หัวข้อ	รายละเอียด	ลักษณะรูปแบบ/	หมายเหตุ
๖. ข่าวสารที่เกี่ยวข้อง	- กิจกรรมที่อาจมีผลกระทบ - ข่าวประจำวันด้านการจราจร - โซเชียลมีเดีย	งานด้านการข่าว เช่น หนังสือพิมพ์ ทีวี วิทยุ สื่ออินเตอร์เน็ต เป็นต้น	
๗. ข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง	- สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม - สภาพการเดินทาง - อุปทาน - อุปสงค์และผลการวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจร - ผลกระทบ	ตารางและกราฟ	ข้อมูลสถิติและสารสนเทศการขนส่งและจราจร http://www.otp.go.th/index.php/link-intra/statistic.html

๒.๒ <u>การวิเคราะห์ตามช่วงเวลา วัน สัปดาห์ เดือน</u>

ในสถานการณ์ต่างๆ กัน ที่มีการจัดการจราจรสถานการณ์ทั่วไป เป็นการจัดการจราจรที่ได้วิเคราะห์ออกมาเป็นเหตุการณ์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักจะต้องเผชิญในชีวิตประจำวัน มีแนวทางปฏิบัติดังนี้

๒.๒.๑ การควบคุมสัญญาณไฟจราจรทางแยก

สภาพปัญหา

- เจ้าหน้าที่ตำรวจมักจะเปิดสัญญาณไฟรอบยาวหรือให้สัญญาณไฟเขียวจังหวะใดจังหวะหนึ่งเป็นเวลานาน เพราะเข้าใจว่าเป็นการเร่งระบายรถที่ดี

- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำทางแยกต่างๆ ควบคุมทางแยกโดยไม่ได้วางแผนล่วงหน้าที่จะทำงานให้สัมพันธ์กัน บางแห่งทำงานขัดแย้งกัน เช่น ไม่คำนึงถึงทิศทางหลักทิศทางรองหรือปริมาณรถตลอดเส้นทาง

- เจ้าหน้าที่ตำรวจปล่อยให้มีรถหยุดค้างทางแยก หรือมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรที่ทางแยก

แนวทางปฏิบัติ

- เปิดสัญญาณไฟรอบสั้น ซึ่งในทางทฤษฎีกึ่งปฏิบัติคือ ๑๕๐ - ๑๘๐ วินาทีต่อรอบ เฉลี่ยประมาณ ๔๕ วินาทีต่อด้าน แต่ในทางปฏิบัติ เช่น กรณีกรุงเทพมหานครนั้น มีการจราจรหนาแน่นเกินจุดอิ่มตัว สภาพผิวการจราจรที่มีจุดการก่อสร้างขนาดใหญ่ เป็นต้น อาจจะผ่อนผันได้แล้วแต่สถานการณ์

- จัดการจราจรเป็นเส้นทาง โดยเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กันตลอดเส้นทาง (Route) โดยให้มองการจราจรในภาพรวมหรือมองที่เมืองทั้งหมด มากกว่ามองผลประโยชน์ของทางแยกเดียวโดยผู้บังคับบัญชาสมัยใหม่ จะต้องไม่ตำหนิพื้นที่ที่มีรถติดแต่จะต้องหาสาเหตุให้แน่ชัดเสียก่อน

- ป้องกันรถหยุดค้างทางแยก และควบคุมการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก
- ให้มีการประสานงานเพื่อให้สามารถเร่งระบายการจราจรได้อย่างต่อเนื่อง

๒.๒.๒ การจัดการจราจร ณ จุดกลับรถ

สภาพปัญหา

- สถานีตำรวจจำนวนมาก มักจะปิดจุดกลับรถเพื่อให้ผู้ขับเลยไปกลับท้องที่อื่น แต่ผู้ขับขี่หาที่กลับรถไม่ได้ จึงเกิดการเดินทางที่ไม่จำเป็นจำนวนมาก เช่น ทั่วกรุงเทพมหานคร เป็นต้น
- เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งประจำจุดกลับรถ ปล่อยให้มีการกลับรถมาตัดกระแสรถที่ได้สัญญาณไฟเขียว ทำให้รถทางตรงถูกรบกวนและใช้พื้นที่ถนนได้ไม่เต็มที่
- เจ้าหน้าที่ตำรวจปล่อยให้ตั้งแถวรอกลับนานจนเกิดแถวคอย (Queue) ล้นออกนอกช่องกลับไปรบกวนการเดินทางของรถช่องทางอื่น

แนวทางปฏิบัติ

- ไม่ควรปิดจุดกลับรถบนถนนทั้งหมดตลอดเส้นทาง แต่ควรจัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดกลับรถในจุดที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมิให้เกิดการเดินทางที่ไม่จำเป็น เพราะจะสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น
- ในกรณีที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดกลับรถ ควรควบคุมความยาวแถวคอย (Queue Length) ที่จะรอกลับรถ ไม่ให้ยาวจนเกิดขัดขวางรถที่วิ่งในช่องจราจร (Lane) อื่นและจัดให้กลับรถเป็นจังหวะสั้นๆ เป็นระยะ
- ในกรณีจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดกลับรถไว้หลายจุด ควรประสานการกลับของแต่ละจุดกับการควบคุมสัญญาณไฟทางแยกให้สัมพันธ์กัน เช่น ให้ใช้ช่วงเวลาที่ทางแยกเปิดสัญญาณไฟแดง จัดให้กลับรถพร้อมๆ กัน เพื่อมิให้ตัดกระแสการจราจรทางตรงขณะได้สัญญาณไฟเขียว โดยเจ้าหน้าที่ตัดรถทางตรงไว้แต่เนิ่นๆ เพื่อเตรียมพื้นที่รับรถที่กลับในถนนก่อน เมื่อผู้ขับขี่กลับรถแล้วจะมีพื้นที่ว่างให้เข้าไปเติมได้พอดีกับจำนวนความยาวของแถวคอย ก่อนที่จะได้สัญญาณไฟเขียวแล้วออกตัวไปบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง

๒.๒.๓ การจัดการจราจรถนนที่มีลักษณะเป็นคอขวด (Bottle Neck)

สภาพปัญหา

ถนนที่มีลักษณะทางกายภาพเป็นคอขวดหรือเกิดคอขวดจากการก่อสร้าง เป็นต้น หากมีรถหนาแน่นมาก จะสร้างปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากมีการบีบแย่งทางกันบริเวณคอขวด และเกิดความล่าช้า (Delay)

- บริเวณคอขวดอาจเกิดอุบัติเหตุ จึงควรจัดกำลังเจ้าหน้าที่มาประจำเพื่อจัดการจราจร

แนวทางแก้ไข

- ในกรณีการจราจรหนาแน่นมาก อาจใช้เจ้าหน้าที่ปล่อยรถทีละจุด เท่าจำนวนช่องทาง (Lane) ที่ไปได้ของถนน เช่น ก่อนเข้าคอขวดมี ๔ ช่องทาง ผ่านไปได้จะลดลงเหลือ ๓ ช่องทาง ก็อาจจัดแบ่งให้เดินทางทีละ ๓ ช่อง แต่แบ่งเป็นจังหวะ เช่น ช่องทางที่ ๑ ๒ ๓ เป็นจังหวะแรก ๒ ๓ ๔ เป็นจังหวะที่สอง และ ๓ ๔ ๑ เป็นจังหวะที่สาม
- ในกรณีการจราจรไม่หนาแน่นมาก อาจใช้การวางกรวยหรือแผงกั้นบีบให้รถปรับตัวหรือจัดแถวเป็นทางยาวก่อนถึงคอขวด ซึ่งจะเกิดการปรับตัวโดยไม่เกิดความล่าช้าและไม่จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ประจำมาประจำ

๒.๒.๔ การจัดการจราจรหน้าโรงเรียน

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจราจรหน้าโรงเรียนเกิดขึ้นจากแถวคอย (Queue) ของรถผู้ปกครองจำนวนมากที่ต้องการเดินทางเข้าประตูโรงเรียน บางครั้งมีมากกว่า ๑ แถว ทำให้กีดขวางช่องทางจราจรอื่น ส่วนในเวลาเย็นรถที่ออกจากประตูโรงเรียนก็อาจตัดกระแสการจราจรของช่องทางที่ ๑ และ ๒ ทำให้รถทางตรงติดขัด
- รถผู้ปกครองมาจอด รอรับนักเรียนบนถนนหน้าโรงเรียนในเวลาเย็น ทำให้เสียพื้นผิวการจราจร
- ผู้ปกครองมาส่งนักเรียน แต่ไม่ได้เตรียมตัวทำให้เวลาจอดส่งนาน เช่น หยิบกระเป๋าค้นหาของเป็นต้น จะทำให้เกิดความล่าช้า
- ผู้ปกครองถือโอกาสขณะรถติด ให้นักเรียนลงจากรถกลางถนน เมื่อรถเคลื่อนตัวได้นักเรียนยังลงจากรถไม่เสร็จทำให้รถทั้งแถวต้องรอ ที่จอดรถของโรงเรียนคับคั่ง เพราะจอดรถไม่เป็นระเบียบหรือให้รอจอดทำให้กีดขวางรถคันอื่น เป็นผลให้รถจากภายนอกเข้าที่จอดรถไม่ได้
- มีแม่ค้า รถเข็นแผงลอย บนทางเท้า ทำให้คนต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร

แนวทางแก้ไข เกี่ยวกับปัญหาจราจรหน้าโรงเรียนมีได้หลายระดับ ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาและความหนาแน่นรองรับสภาพการจราจรภายนอก แต่โดยทั่วไปอาจมีแนวทางแก้ไขดังนี้

- ห้ามจอดรถริมถนน และภายในซอยบริเวณหน้าโรงเรียนเวลาเช้า-เย็น
- จัดที่จอดรถเฉพาะส่งหรือรับนักเรียนที่บ้านหน้าโรงเรียน แต่จะต้องกระทำด้วยความรวดเร็วโดยฝึกให้นักเรียนเตรียมตัวลงพร้อมกระเป๋า มีลูกเสือมาช่วยเปิดประตูรถ เป็นต้น
- จัดที่จอดรถนอกโรงเรียนให้ผู้ปกครองจอดรถและรับส่งนักเรียนในที่ซึ่งจัดไว้
- จัดการข้ามถนนโดยมีลูกเสือช่วยให้เกิดการตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด
- หากจำเป็นต้องมีรถเข้า - ออกประตูโรงเรียน อาจวางกรวยยาง ๑ ช่องในเวลาเช้าเย็น ให้มีแถวเข้าและออกจากโรงเรียน ๑ ช่อง เพื่อมิให้ตัดกระแสการจราจร
- ช่วยโรงเรียนวางแผนการจัดการลานจอดรถ (Parking) ของโรงเรียน ให้มีลักษณะหมุนเวียนเข้าจอด-ออกที่จอดรถ โดยสะดวกและรวดเร็ว
- กวดขันแม่ค้า รถเข็น แผงลอยมิให้กีดขวางการเดินทาง และผิวการจราจร
- สนับสนุนการใช้รถร่วมกัน (Car Pool) ส่งเสริมรถรับส่งนักเรียน (School Bus) โดยตำรวจอำนวยความสะดวกให้จอดรถในที่พิเศษ และได้รับลำดับความสำคัญ (Priority) อาจรวมไปถึงรถแท็กซี่ รถรับจ้างสาธารณะต่างๆ

๒.๒.๕ การจัดการจราจรหน้าห้างสรรพสินค้า

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจราจรหน้าห้างสรรพสินค้ามีลักษณะคล้ายกับหน้าโรงเรียนคือ แถวของรถที่จะเข้าห้างสรรพสินค้ามีจำนวนมากกว่า ๑ แถว เมื่อมีการลดราคาสินค้า ทำให้รถติดตลอดทั้งเส้นทาง
- บริเวณที่จอดรถไม่เพียงพอ ทำให้รถเข้าที่จอดรถไม่ได้เกิดแถวคอย (Queue) ยาวออกมายังถนนภายนอก กีดขวางการจราจรบนถนน
- ห้างสรรพสินค้าไม่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่าที่จอดรถเต็มแล้ว ทำให้ประชาชนยังคงเดินทางมายังห้างสรรพสินค้า และยังตั้งแถวคอยหน้าทางเข้าถนนภายในบริเวณห้างและลานจอดรถ มีรถจอดกีดขวางหรือตั้งวางสิ่งของทำให้การหมุนเวียนรถไม่สะดวก

แนวทางการแก้ไข

- วางกรวยยางหน้าห้างสรรพสินค้า สำหรับรถเลี้ยวเข้าหรือออกห้าง ๑ ช่องทาง และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำ โดยห้างสรรพสินค้าควรแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าเพื่อวางแผนจัดการจราจรเมื่อมีกิจกรรมที่จะเกิดปัญหาจราจรทุกครั้ง
- จัดที่จอดรถภายในห้าง และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ทราบถ้าที่จอดรถเต็มแล้ว โดยให้ห้างสรรพสินค้าเตรียมที่จอดรถสำรองไว้ล่วงหน้า
- บริเวณถนนโดยรอบภายในเขตของห้างสรรพสินค้า จะต้องมีช่องทางเดินรถที่สะดวก ไม่มีการจอดกีดขวางหรือรับส่งของ ซึ่งทำให้รถที่จะเข้าลานจอดรถหรือออกจากลานจอดรถติดขัดโดยห้างสรรพสินค้าจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยมาดูแล
- ห้างสรรพสินค้าควรจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดูแลการเข้าจอดรถที่ชั้นต่าง ๆ ของลานจอด ให้สามารถเข้าจอดหรือออกจากที่จอดรถได้รวดเร็ว
- แนะนำให้ห้างสรรพสินค้า ลดเวลาในการรับบัตรจอดรถ
- จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของห้างสรรพสินค้า ด้านการจัดการจราจร การใช้วิทยุสื่อสาร การฝึกซ้อมรับเหตุการณ์ และตั้งห้องควบคุมจราจร (Control Room) ของห้าง เป็นต้น
- อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การข้ามถนน การจอดรถรับส่งโดยสะดวกเป็นพิเศษ

๒.๒.๖ การจัดการจราจรหน้าตลาดสด

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจอดรถริมถนนด้านหน้าตลาด และการจอดรับส่งของซ้อนคัน ทำให้เสียพื้นผิวการจราจร และเกิดคอขวดบริเวณหน้าตลาด
- การตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าทำให้ประชาชนต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร
- ประชาชนไม่ใช้ทางข้ามเมื่อเดินข้ามถนน แต่เดินหรือเข็นรถข้ามถนนตัดกระแสการจราจรตลอดเวลา

แนวทางแก้ไข

- ห้ามจอดรถด้านหน้าตลาด โดยเตรียมที่จอดรถไว้ และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรค่อยกวดขันผู้ที่ฝ่าฝืนจอดรถด้านหน้าตลาด
- จัดการจราจรทางเข้าออกตลาด ให้มีช่องทางที่รถบรรทุกของสามารถวิ่งในถนนและโดยรอบตลาดได้สะดวกไม่ให้มีผู้ค้ามาวางสิ่งของกีดขวาง เพราะจะทำให้เกิดแถวคอยของรถและติดพันมายังถนนภายนอก
- จัดทางเดินระหว่างที่จอดรถกับทางเข้าตลาด ให้มีความสะดวก ประชาชนไม่ต้องมาเดินบนผิวการจราจร
- ควบคุมทางข้ามให้เป็นระเบียบโดยจัดเจ้าหน้าที่หรือ อาสาสมัครควบคุม ให้มีการข้ามถนนหรือเป็นรถตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด

๒.๒.๗ การจัดการจราจรหน้าอาคารบริษัทขนาดใหญ่

สภาพปัญหา

- เวลาเช้าจะมีรถเข้าในอาคารเป็นจำนวนมาก เกิดแถวคอยบนถนน อาคารไม่สามารถจัดให้รถเข้าอาคารได้อย่างรวดเร็ว บางครั้งมีรถที่อยู่ท้ายแถวแซงหน้าขึ้นมาเปิดช่องทางที่ ๒ เพื่อแย่งเข้าในอาคาร
- เวลาเย็นเมื่อเลิกงาน จะมีรถออกจากอาคารจำนวนมากพร้อมๆ กัน แต่ถนนด้านหน้าอาคารมีรถหนาแน่น รถในอาคารออกไม่ได้ และเมื่อออกมามีจำนวนมากตัดกระแสการจราจรหลายช่อง (Lane) จนทำให้การจราจรติดขัด

แนวทางแก้ไข

- วางกรวยยาง ให้รถเข้าออกอาคารในชั่วโมงเร่งด่วน ๑ ช่องทาง เพื่อให้มีรถเข้าออกอาคารเป็นระเบียบ และมีการตัดกับกระแสการจราจรน้อยที่สุด
- เร่งระบายรถช่วงเช้า-เย็น บริเวณหน้าอาคาร โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจมาประจำให้รถเข้าออกให้เป็นไปโดยความเรียบร้อย และกวดขันการกระทำผิด เช่น รถจอดริมถนน
- ประสานงานกับอาคาร เกี่ยวกับการเข้า-ออก ที่จอดรถขั้นต่างๆ ที่รวดเร็วในเวลาเช้า เย็น เช่น เข้าจอดรถโดยไม่ถอยหลังเข้าช่องจอดรถ (หันหัวรถออก) เพื่อรถคันหลังไม่ต้องรอ
- สนับสนุนให้มีการทำงานเหลื่อมเวลาของพนักงาน
- สนับสนุน การใช้รถร่วมกัน (Car Pool) การใช้รถแท็กซี่ รถประจำทาง รถไฟฟ้า เป็นต้น โดยอำนวยความสะดวกด้านที่จอดรถ ทางข้ามถนน แสงสว่าง การเดินเท้าและรักษาความปลอดภัย
- ช่วยฝึกฝนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของอาคาร เกี่ยวกับการจัดการจราจร การใช้วิทยุสื่อสารและการซ้อมเผชิญเหตุ เป็นต้น

๒.๒.๘ การจัดการจราจรหน้าสถานีขนส่ง

สภาพปัญหา

- รถแท็กซี่ รถรับจ้าง จอดรถริมถนนเพื่อรอรับผู้โดยสารทำให้เสียพื้นผิวการจราจร
- มีรถจากภายนอกตั้งแถวเข้าประตูมากกว่า ๑ ช่องจราจรทำให้ปิดขวางการจราจรบนถนนใหญ่
- มีรถจอดกีดขวางหรือ ขนถ่ายสิ่งของ บนถนนภายในบริเวณสถานี ทำให้รถภายนอกไม่สามารถเข้าไปในสถานีได้ เกิดแถวคอย (Queue) ติดพันมาถึงด้านนอก
- ที่จอดรถของสถานีขนส่งไม่เพียงพอ มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบ เข้าออกได้ยาก

แนวทางแก้ไข

- ห้ามจอดรถหน้าสถานีขนส่ง หรือบริเวณถนนภายในสถานีขนส่ง โดยเตรียมที่จอดรถไว้และกวดขันจับกุมรถที่จอดฝ่าฝืน
- จัดการจราจรทางเข้าออกและภายในบริเวณสถานีให้หมุนเวียน ไม่หยุดชะงัก เช่น กวดขันไม่ให้มีรถจอดขวางทาง จอดล้างรถ ขนถ่ายสิ่งของบนถนน มีรถเข็นขายของ กีดขวางการหมุนเวียนของรถในบริเวณสถานี
- วางกรวยยางบริเวณหน้าสถานีสำหรับรถเข้า-ออก ๑ ช่องหากมีการจราจรหนาแน่น และจัดเจ้าหน้าที่ที่ตำรวจประจำเพื่อจัดการจราจร
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรืออาสาสมัคร สนับสนุนจัดการจราจรและการเดินข้ามทางม้าลาย หน้าสถานีให้ตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด

- อำนวยความสะดวกแก่รถประจำทาง รถตู้มวลชน รถแท็กซี่ที่จะเข้าจอดรับส่งผู้โดยสารโดยอาจขอให้ทางสถานีขนส่ง จัดที่จอดรถและทางเดินเท้าให้เป็นพิเศษเพื่อให้เกิดความสะดวกที่สุด

- กวดขันจับกุมรถโดยสารที่จอดรับส่งผู้โดยสารนอกสถานี จอดรถซ้อนคันและก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

๒.๒.๙ การจัดการจราจรบริเวณที่มีการขุดเจาะถนนหรือก่อสร้าง

สภาพปัญหา

- เกิดปัญหาคอขวดบนผิวการจราจรที่มีการขุดเจาะหรือก่อสร้าง ทำให้รถแย่งทางกัน

- การขุดเจาะถนนหรือก่อสร้างบางแห่งไม่มีป้าย หรือดวงไฟเตือนผู้ขับขี่ทำให้รถเบรกกระชั้นชิดและเป็นอันตรายในเวลากลางคืน

- การก่อสร้างบางแห่งกระทำในถนนซอย ที่จัดให้เดินรถได้ช่องทางเดียวรถไม่สามารถสวนทางกันได้ แต่ผู้ก่อสร้างก็ไม่จัดเจ้าหน้าที่มาควบคุม ทำให้รถที่วิ่งสวนทางกันเข้าไปติดขัดภายในซอย ไม่สามารถถอยรถออกมาได้

แนวทางแก้ไข

- ประชาสัมพันธ์ประชาชนให้หลีกเลี่ยงบริเวณที่มีการก่อสร้าง และแนะนำเส้นทางอื่น

- ห้ามจอดรถบริเวณใกล้จุดที่ก่อสร้าง เพื่อมิให้มีจุดก่อปัญหาเพิ่มขึ้นอีก

- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำหากมีปริมาณรถหนาแน่นหรือมีรถฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณนั้นมาก

- ควบคุมให้ผู้ก่อสร้างติดตั้งป้าย ดวงไฟบริเวณที่มีการขุดเจาะหรือทางเบี่ยง เป็นต้น ให้ประชาชนเห็นได้ชัดเจนและสามารถตัดสินใจทัน ก่อนจะเกิดอุบัติเหตุ

- กรณีที่มีการก่อสร้างในถนนซอย รถเดินได้ช่องทางเดียว จะต้องจัดผู้ควบคุมหรือให้สัญญาณธงแก่ผู้ขับขี่ เพื่อจัดให้รถวิ่งสวนกันได้ทีละด้านมิให้เกิดการติดขัดภายในซอย

๒.๒.๑๐ การจัดการจราจรเมื่อมีการติดขัดเป็นวงแหวน (Grid Lock)

สภาพปัญหา

- การจราจรติดขัดเป็นวงแหวน เป็นปัญหาที่มักจะที่เกิดขึ้นกับย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง (CBD) ที่มีการจราจรหนาแน่นสูง

- สาเหตุของการติดขัดเป็นวงแหวน ได้แก่ เกิดจากความต้องการเดินทางมายังพื้นที่เดียวกันในเวลาเดียวกันเป็นจำนวนมาก แต่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรทำให้เกิดความล่าช้า (Delay) เกิดความยาวรถ (Queue Length) ยันแยกชนแยก ติดพันกันเป็นวงกลม ซึ่งอาจขยายจากใจกลางเมืองลุกลามไปยังชานเมืองในเวลาอันรวดเร็ว

- เมื่อเกิดติดขัดเป็นวงแหวนประชาชนไม่สามารถหลบเลี่ยงใช้เส้นทางอื่นหรือกลับรถได้เพราะมีรถเต็มทุกพื้นที่ รถต้องจอดหยุดนิ่งเป็นเวลานาน (๑ ถึง ๒ ชั่วโมง)

- วงแหวนหนึ่งอาจก่อให้เกิดวงแหวนที่สองได้หากปล่อยทิ้งไว้เป็นเวลานานการติดขัดเป็นวงแหวน เช่น วงแหวนในกรุงเทพมหานคร เป็นต้น

แนวทางแก้ไข

- เมื่อเกิดการติดขัดเป็นวงแหวน ตรวจสอบพื้นที่ของวงแหวนให้แน่ชัด

- ปิดถนนด้านขาเข้าวงแหวนทุกด้าน

- เร่งระบายรถออกจากวงแหวนเพียงอย่างเดียว โดยระดมกำลังเจ้าหน้าที่จราจรและสายตรวจมาควบคุมทุกทางแยก

- ประชาสัมพันธ์ประชาชนภายนอกให้หลีกเลี่ยงเส้นทางเข้าในวงแหวน ให้ประชาชนในเขตพื้นที่วงแหวน ชะลอการเดินทางออกจากอาคารจนกว่าการจราจรเป็นปกติ

- ตรวจเส้นทางจราจรในเขตวงแหวน จัดการรถจอดกีดขวาง หรือรถฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น รถค้างทางแยก รถที่กลับรถหรือออกจากซอย กีดขวาง (Block) ถนนไว้ เป็นต้น เพื่อเปิดเส้นทางให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ตลอดแนวโครงข่ายวงแหวน

- ประสานงานกับศูนย์ควบคุมการจราจร รับฟังคำแนะนำ ไม่ตัดสินใจโดยไม่ขอคำแนะนำ เช่น เร่งระบายรถในพื้นที่ตัวเองเป็นหลัก

- เมื่อการจราจรผ่อนคลาย เปิดให้ประชาชนเดินทางเข้าในพื้นที่วงแหวนได้ โดยเปิดสัญญาณไฟรอบสั้น

- การป้องกันการก่อตัวของวงแหวน จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นสายตรวจหรือเจ้าหน้าที่ยืนประจำจุดในชั่วโมงเร่งด่วน ป้องกันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น รถค้างกลางทางแยก ซึ่งเป็นสาเหตุของความล่าช้า (Delay) และอุดตันของกระแสการไหลเวียนอีก ขณะเดียวกันก็ต้องป้องกันมิให้เกิดแถวของรถบนถนนยาวจนถึงแยกชนแยก เช่น ควบคุมมิให้แถวความยาวของรถบนถนนเกินกว่า ๗๕ % ของพื้นที่ถนน ซึ่งหากหลายพื้นที่ในวงแหวนติดขัดติดต่อกันจะเกิดเป็นการติดขัดทั้งวงแหวนขึ้น

๒.๓ <u>การวิเคราะห์พฤติกรรมคนขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม</u>

องค์ประกอบของการจราจร มีอยู่ ๔ ประการ คือ

๒.๓.๑ คนขับ (Driver) คนโดยสาร (Passenger) และคนเดินถนน (Pedestrian) หรือในภาพรวมก็คือ คน (Human)

๒.๓.๑.๑ คนขับ (Driver) เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน ๓ ลักษณะ

๑) สมรรถนะในการขับรถ มีปัจจัยเกี่ยวข้องดังนี้

A. ปัจจัยทางกายภาพ (Physical Factors) ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น (Vision) การได้ยิน (Hearing) และการมีปฏิกิริยาโต้ตอบ (Reflection) นอกจากสมรรถนะหรือความสามารถในการขับขี่รถนั้น เกี่ยวข้องกับความพร้อมของร่างกาย ความเมา ความง่วง เป็นต้น

B. ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological Factors) ได้แก่ อารมณ์ (Emotion) ความสนใจ (Interest) ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า เป็นต้น

C. ปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อม (Environmental Conditions) ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง เป็นต้น

๒) การตัดสินใจ

การตัดสินใจ (Decision Making)

จะเกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการตัดสินใจ (Perception– Reaction Time: PIEV) คือ ระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางประสาทสัมผัสต่างๆ เช่น ตา หู การสัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการอย่างใดอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถยนต์ เช่น ให้มือและเท้าเหยียบเบรก การเลี้ยวซ้ายหรือขวา หรือหยุดรถ เป็นต้น ระยะเวลาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนี้ คือระยะเวลาในการตัดสินใจนั่นเอง

การตัดสินใจเกี่ยวกับการจราจร (Traffic Decision Making)

การตัดสินใจดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง ควรยึดหลักการประเมินระหว่างปริมาณ และคุณค่า (Quantification Versus Valuation) เช่น คำนึงถึงผลเสียต่อสภาพแวดล้อม, การเกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของประชาชน และผลกระทบทางเศรษฐกิจว่ามีความเหมาะสมเพียงใด เกิดผลดี ผลเสียและผลกระทบต่อสิ่งใดบ้าง โดยคำนึงถึงทางเลือกที่ดีที่สุด โดยการประเมิน (Evaluation) ทางเลือกทางวิชาการ ซึ่งได้มาจากการศึกษา

ทฤษฎีของระยะเวลาในการตัดสินใจ (PIEV) ประกอบไปด้วยองค์ประกอบ ๔ ประการ คือ

P มาจาก Perception Time คือ ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์

I มาจาก Intellection Time คือ ระยะเวลาใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่เห็นคืออะไร

E มาจาก Emotion Time คือ ระยะเวลาใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์ หรือสิ่งที่เห็นนั้น

V มาจาก Volition Time คือ ระยะเวลาซึ่งใช้ในการปฏิบัติการตามที่สมองสั่งการ

ค่าของ PIEV มีความสำคัญต่อปัญหาการจราจร สาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากการตัดสินใจไม่ฉับพลันของ ผู้ขับรถ คนโดยทั่วไปควรมี PIEV ประมาณ ๑-๒ วินาที มาตรฐานการออกแบบของ AASHO (American Association Of State Highway Officials) กำหนดค่า PIEV เท่ากับ ๒-๒.๕ วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกลหรือพบปัญหาที่ยากต่อการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น ๔ วินาที ในทางวิศวกรรมจราจรใช้ในการคำนวณหาระยะเวลาหยุดรถที่ปลอดภัย (Safe Stop Distance) และการออกแบบระยะเวลาของสัญญาณไฟเหลือง (Amber Time) โดยทั่วไปสัญญาณไฟเหลือง ควรมีระยะเวลาประมาณ ๓-๕ วินาที หากสั้นเกินไป (๓ วินาที) อาจเกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในกรณีที่คนขับตัดสินใจที่จะแล่นผ่านทางแยก แต่หากออกแบบสัญญาณไฟเหลืองนานกว่า ๕ วินาที จะทำให้คนขับฉวยโอกาสฝ่าฝืน โดยแล่นผ่านทางแยกกันมากขึ้น

การมองเห็น (Vision)

ความสามารถของตาคนปกติขณะอยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะกรวย จอกว้าง (Peripheral Vision) มีขอบเขตทำมุม ๑๒๐-๑๖๐ องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นชัดเจนจะลดลง เช่น

- ที่ความเร็ว ๔๐ กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด ๑๐๐ องศา
- ที่ความเร็ว ๗๕ กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด ๖๐ องศา
- ที่ความเร็ว ๑๐๐ กม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด ๔๐ องศา

ความคมชัดของภาพที่ตาของคนปกติมองเห็นได้ชัดที่สุด (Clearest Vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย ๓-๕ องศา และความคมชัดที่มองเห็นได้รองลงมา (Clear Vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย ๑๐-๑๒ องศา ในช่วงที่เลยพิกัดนั้นออกไป ความชัดเจนของภาพจะลดน้อยลงไป

นอกจากนี้สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืนของคนขับรถถ้ามีแสงสว่างเข้าตาจากรถที่แล่นสวนมา หรือจากการสะท้อนของกระจกเข้าตา จะทำให้เกิดการพร่ามัวชั่วขณะหนึ่ง ซึ่งตาของมนุษย์จะต้องใช้

เวลาในการปรับขยาย หรือหดม่านตา โดยถ้าเป็นกรณีผ่านจากที่มืดออกสู่ที่สว่างจะใช้เวลาปรับตัวประมาณ ๓ วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มืดใช้เวลาปรับตัวประมาณ ๖ วินาที

ความเมา (Drunkenness)

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น จะมีผลต่อการขับขี่ ซึ่งในมาตรฐานในการตรวจวัดผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่นั้น จะถือเอาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%) และสิ่งที่จะบอกได้ว่าเริ่มมีอาการเมาก็คือ ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่มีผลต่อการตอบสนองของร่างกายปรากฏเป็นลำดับดังนี้

- ๓๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ อารมณ์ครื้นเครงสนุกสนานร่าเริง
- ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ ไม่สามารถควบคุมการเคลื่อนไหวได้ดีเท่าภาวะปกติ
- ๑๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการเมา เดินไม่ตรงทาง
- ๒๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการสับสน
- ๓๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการง่วงซึม อาเจียนรุนแรง
- ๔๐๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อาจส่งผลให้สลบและถึงตายได้

๓) มารยาทในการขับรถ

เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรประการหนึ่ง มารยาทในการขับรถ จะเกี่ยวข้องกับการศึกษา (Education) การอบรม (Training) การตระหนักถึง (Concern) ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

๒.๓.๑.๒ คนโดยสาร (Passenger) เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ประการหนึ่งทางด้านบวกและด้านลบ ที่ส่งผลต่อการขับขี่ของคนขับรถ ในด้านบวก เช่น การขับขี่รถหรือเดินทางที่มีระยะทางไกล แสงสว่าง มีฝนตกหรือพายุ หรือกรณีทัศนวิสัยไม่ปกติต่างๆ คนโดยสารสามารถเป็นผู้ช่วยคนขับขี่ให้มีความระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น หรือเป็นผู้ช่วยในการดูเส้นทาง (Navigator) หรือคอยอยู่เป็นเพื่อนไม่ให้คนขับเกิดความง่วง จะทำให้การขับขี่ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน คนโดยสารสามารถส่งผลกระทบในด้านลบต่อคนขับด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านจิตใจ อารมณ์ ความสามารถในการมองเห็น สมาธิหรือความตั้งใจในการขับรถ เป็นต้น

๒.๓.๑.๓ คนเดินเท้า (Pedestrian) คนเดินเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งของการจราจร และมีผลกระทบต่อการไหลของการจราจร ดังนั้นการออกแบบระบบการจราจรจะต้องให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ บาทวิถีหรือทางเดินเท้าข้างถนน ทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) สะพานลอย อุโมงค์สำหรับคนข้าม ทางเดินยกระดับ (Sky walk) และสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม เป็นต้น

บาทวิถีหรือทางเดินเท้าข้างถนน มีประโยชน์ต่อการจราจรเพราะเป็นช่องทางสำหรับประชาชนสามารถเดินทางสัญจรไปมาได้โดยไม่จำเป็นต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร ซึ่งจะทำให้กีดขวางการจราจร และอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้

ในส่วนของทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) มีประโยชน์ในการสร้างความปลอดภัยที่คนจะเดินข้ามถนนอย่างเป็นระเบียบ ส่วนใหญ่ควรประกอบสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนน

สำหรับสะพานลอยและอุโมงค์จะทำให้คนสามารถเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย โดยไม่จำเป็นต้องลงมาบนผิวการจราจร หรือตัดกระแสการเดินรถ รวมถึงทางเดินยกระดับ (Sky Walk) หรืออุโมงค์ใต้ดินสำหรับรถไฟฟ้าใต้ดิน จะเป็นเส้นทางสำหรับคนที่จะเดินหรือข้ามถนน โดยไม่จำเป็นต้องอยู่บนผิวการจราจรซึ่งจะทำให้กีดขวางการจราจรโดยไม่จำเป็นต้องลงมาบนผิวการจราจร หรือตัดกระแสการเดินรถ

เช่นกัน การจัดระเบียบคนเดินเท้าให้สัมพันธ์กับสภาพการจราจร โดยให้มีความสัมพันธ์กับป้ายรถประจำทาง สถานีรถไฟฟ้า หรือสถานีรถไฟใต้ดิน จะทำให้เกิดความสะดวกสบายและลดการใช้ยานพาหนะ ระยะทางที่คนเดินเท้าขึ้นอยู่กับสภาพของทางว่าร่มเย็นหรืออากาศร้อนแค่ไหน

๒.๓.๒ รถหรือยานพาหนะ (Vehicle)

รถเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการจราจร ซึ่งอาจแบ่งรถได้เป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

- รถจักรยานยนต์ (Motorcycle)

- รถจักรยานยนต์ ๒ ล้อ (Motorcycle)
- รถจักรยานยนต์ ๓ ล้อ (๓-wheel Motorcycle)
- รถจักรยานยนต์พ่วง (Motorcycle Trailer)

- **รถยนต์ (Car)**

- รถนั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)
- รถยนต์รับจ้าง (Taxi)
- รถยนต์ขับเคลื่อน ๔ ล้อ (Four-Wheel Drive)

- **รถบรรทุก (Truck)**

- รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Truck)
- รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Truck)
- รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Truck)
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi-Tractor)

- **รถโดยสาร (Bus)**

- รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus)
- รถโดยสารขนาดกลาง (Medium Bus)
- รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus)

- **รถอื่นๆ (Other)** เช่น รถแทรกเตอร์ รถลากจูง รถบด รถพ่วงจักรยานยนต์ เป็นต้น

รถมีองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการคือ

๑) ลักษณะ ขนาดและน้ำหนักของรถ (Statics) หมายถึง ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูง และน้ำหนักรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนและไหล่ทาง, ที่จอดรถ, รัศมีความโค้งของถนน, เกาะกลางถนน และพื้นที่ปลอดภัย ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบความหนาและความคงทนของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

๒) ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ (Kinematics) รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ (Power) คือความสามารถในการขับเคลื่อนของรถ ที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่างๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า อัตราการเร่ง (Acceleration) คืออัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

๓) ลักษณะของแรงต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของรถ (Dynamics) รถในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่างๆ มากกระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่แรงดังกล่าวได้แก่

- แรงเสียดทาน (Friction Resistance) เป็นแรงต้านการเร่งของยานพาหนะเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน

- แรงต้านทานเนื่องจากการเคลื่อนที่ (Rolling Resistance) เกิดขณะที่รถแล่นไปบนทางราบในแนวตรงด้วยอัตราเร่งคงที่ขณะที่ล้อหมุนไปบนผิวทาง ในสภาพพื้นผิวจราจรปกติ แรงต้านเนื่องจากการเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว ๑๐๐ กม./ชม.

- แรงต้านทานเนื่องจากความชัน (Grade Resistance) เกิดเมื่อรถแล่นขึ้นเนินที่มีความลาดชันจะเกิดแรงต้านระหว่างน้ำหนักของตัวรถและความลาดชันของพื้น

- แรงต้านทานเนื่องจากความโค้งของทาง (Curve Resistance) รถเมื่อแล่นเข้าโค้งจะเปลี่ยนทิศทางการเคลื่อนที่และเกิดมีแรงหนีศูนย์กลาง (Centrifugal Force) รถมีโอกาสที่จะไถลออกนอกโค้ง หรือบางครั้งอาจพลิกคว่ำได้ แรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางนี้จะทำให้เกิดโมเมนต์พลิกคว่ำ (Overturning Moment) ซึ่งตรงกันข้ามกับโมเมนต์ทรงตัว (Stabilizing Moment) รถจะคว่ำต่อเมื่อโมเมนต์พลิกคว่ำมากกว่าโมเมนต์ทรงตัว แรงต้านที่ช่วยมิให้รถลื่นไถลออกจากผิวทางโค้งคือความฝืดระหว่างล้อกับผิวทาง และการสร้างถนนยกระดับ (Super Elevation) จะช่วยลดปัญหาการไถลออกนอกโค้งและการพลิกคว่ำของรถลงได้ แรงที่กระทำต่อรถยนต์จะสมมุติให้กระทำที่จุดศูนย์ถ่วงของรถ ยกเว้นแรงเสียดทานที่กระทำที่ล้อและผิวถนน แรงเนื่องจากความเสียดทานนี้เองที่ทำให้คนขับสามารถเริ่มต้น หยุด และขับเคลื่อนรถ

- แรงต้านทานของอากาศ (Air Resistance) เกิดจากแรงเสียดทานของตัวถังรถยนต์ขณะเคลื่อนที่ไปในอากาศ ขนาดของแรงต้านขึ้นอยู่กับรูปร่าง พื้นที่หน้าตัดของตัวยานพาหนะและความเร็วขณะขับเคลื่อนที่

ความเสียดทาน (Friction)

เป็นการต้านทานการเร่งของยานพาหนะ อันเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน แบ่งออกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ คือ

- ความเสียดทานเนื่องจากการไถล (Sliding Friction)
- ความเสียดทานเนื่องจากการกลิ้ง (Rolling Friction)

การไถลของรถยนต์เป็นลักษณะของรถเมื่อผู้ขับขี่เหยียบเบรก หรือหยุดรถอย่างกะทันหันทำให้มีการห้ามล้อของรถ แต่เนื่องจากรถไม่สามารถหยุดได้ในทันทีทันใด จึงยังมีการลื่นไถลไปอีก ระยะที่รถลื่นไถลไปอีกนั้น เรียกว่า ระยะลื่นไถล (Skid Distance) หรือระยะเบรก (Braking Distance)

๒.๓.๓ ถนน (Road)

ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวพันกับวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) และวิศวกรรมการทาง (Highway Engineering) เป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน (Road Network) และโครงข่ายการจราจร (Traffic Network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road Alignment) การออกแบบทางโค้งระยะสายตา (Sight Distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น การก่อสร้างถนนจะต้องคำนึงถึงปริมาณจราจร ลักษณะ ขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่างๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

๒.๓.๓.๑ การออกแบบถนน (Geometric Design) ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร ของประเภทรถยนต์ชนิดต่างๆ และความเร็วของรถ
- ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ

- ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาอย่างกะทันหัน

- มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการสัญจรต่างๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณไฟ เป็นต้น

- คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา นอกจากนี้ การออกแบบถนนยังควรคำนึงถึงความสวยงาม ความพอใจของผู้ใช้ถนนหรือผู้อาศัยใกล้เคียง มีประโยชน์ต่อสังคม และคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

๒.๓.๓.๒ ประเภทของถนน ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี ๔ ประเภท คือ

- ทางพิเศษ (Expressway) หรือทางด่วน (Freeway) เป็นถนนที่สร้างขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีลักษณะแตกต่างจากถนนประเภทอื่นๆ คือ สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เป็นจำนวนมาก มีข้อกำหนดเป็นพิเศษแตกต่างจากถนนปกติ เช่น การจำกัดประเภทรถ หรืออนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินหรือข้าม และไม่มีทางแยกตัดขวาง หรืออีกนัยคือการควบคุมการเข้าออกโดยสมบูรณ์ นั่นคือถ้าจำเป็นต้องสร้างทางแยกผ่านก็จะต้องสร้างเป็นถนนชนิดยกระดับข้าม หรือลอดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดทางแยกขึ้น นอกจากนี้อาจจะจำกัดจำนวนรถด้วยการคิดค่าบริการ หรือค่าผ่านทาง หรือค่าธรรมเนียม แล้วแต่กรณี

- ถนนสายหลัก (Arterial Road) เป็นถนนโครงหลักของเมืองที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรหลัก หรือใช้เป็นถนนเชื่อมระหว่างเมือง เช่น ในกรุงเทพมหานคร คือ ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนพระรามเก้า ถนนรามอินทรา ถนนบรมราชชนนี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม ๒ เป็นต้น

- ถนนสายรอง (Collector Road) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมกับถนนสายหลัก โดยทั่วไปตามทฤษฎีเป็นถนนโครงข่ายรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายหลัก อย่างกรณีในเขตกรุงเทพมหานครสามารถเทียบเคียงตามการเชื่อมต่อได้ เช่น ถนนอโศก ถนนวิทยุ เป็นต้น

- ถนนท้องถิ่น (Local Road) เป็นถนนซึ่งรองรับการเดินทางจากถนนสายรองเพื่อเข้าสู่ชุมชน เช่น ถนนซอยต่างๆ เป็นต้น

ประเภทของทางหลวง ในประเทศไทย มี ๗ ประเภทคือ

- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงชนบท
- ทางหลวงสัมปทาน
- ทางหลวงสุขาภิบาล
- ทางหลวงจังหวัด
- ทางหลวงเทศบาล
- ทางหลวงพิเศษ

๒.๓.๓.๓ โครงข่ายของถนน (Road Network) โครงข่ายของถนนคือ เส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยก ที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปแบบลักษณะต่างๆ เช่น มีลักษณะเป็นตาราง วงแหวน หรือเส้นรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง เป็นต้น ซึ่งขึ้นกับการวางผังเมืองและการกำเนิดของเมือง

โครงข่ายถนนอาจแบ่งได้เป็น ๒ ลักษณะคือ

โครงข่ายถนนแบบเปิด (Opened Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดหลายทาง (Destination) ไม่บรรจบกัน

โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกทางแยกหนึ่งโดยมีจุดเริ่มต้น และจุดปลายทางมาบรรจบกัน

โครงข่ายของถนนประกอบด้วย

๒.๓.๓.๓.๑ โครงข่ายถนนในเมือง (Urban Road Pattern) แบ่งออกเป็นแบบสำคัญได้ ๓ แบบคือ

- แบบเป็นเส้นตรง (Linear Network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักจะเป็นเส้นตรงผ่านชุมชน การเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง มีอาคารตั้งอยู่สองฟากถนนสายหลัก และจะมีถนนย่อยแยกจากถนนสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของการจราจรเมื่อตัวเมืองขยายตัวขึ้น เพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชน และการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่นๆ

- แบบตาราง (Grid Network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุก ประกอบด้วย แนวถนนตัดตั้งฉากกัน ความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนจะทำได้ง่าย เหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์การค้า หรือบริเวณที่การจราจรคับคั่งและสามารถเปลี่ยนระบบให้รถเดินทางเดียวได้ง่ายเมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้คือมีทางแยกมาก ถ้าจัดระบบสัญญาณไฟจราจรไม่ดีจะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในลักษณะเส้นทแยงมุม จะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น

- แบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง (Radial Network) มีเส้นถนนแยกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองหรือเมืองบริวารโดยรอบและมีถนนวงแหวนเชื่อมต่อระหว่างถนนรัศมีเป็นชั้นๆ ตั้งแต่ ๑ ถึง ๓ ชั้น ลักษณะคล้ายใยแมงมุม เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐ คนขึ้นไป ควรมีถนนวงแหวน ๑ วง เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ ๕๐๐,๐๐๐ คนขึ้นไป ควรจะมีถนนวงแหวน ๒ วง ลักษณะของถนนวงแหวน ไม่จำเป็นต้องเป็นวงกลม สามารถเลือกวางแนวได้ตามความเหมาะสมของพื้นที่และภูมิประเทศ วกอ้อมจนครบรอบหรือเกือบครบรอบเพื่อให้การจราจรสามารถเคลื่อนที่เข้าสู่หรือระบายออกจากเมืองได้รวดเร็ว แม้จะใช้ระยะทางมากขึ้นแต่การจราจรไม่ติดขัด เพราะมีการจัดระบบควบคุมทางเชื่อมเข้าออก (Control of Access) ตลอดจนการห้ามจอดรถริมขอบถนน

๒.๓.๓.๓.๒ โครงข่ายถนนในต่างจังหวัด (Rural Road System) เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง โดยผ่านเข้าไปยังศูนย์กลางของตัวเมือง เมื่อตัวจังหวัดมีประชากรเพิ่มมากขึ้นและตัวเมืองขยายโตขึ้นจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณย่านการค้า ดังนั้นในเมืองใหญ่ที่มีประชากรประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ คนขึ้นไป ควรมีถนนอ้อมเมือง (Bypass) เช่น จังหวัดชลบุรี ราชบุรี เพชรบุรี หรือถ้าเป็นเมืองเล็กตั้งอยู่ระหว่างเมืองใหญ่สองเมือง ก็จำเป็นต้องมีถนนอ้อมเมืองเช่นกัน เพื่อป้องกันมิให้การจราจรที่ไปมาติดต่อระหว่างเมืองใหญ่เข้าไปก่อปัญหาการติดขัดในเมืองเล็ก

แนวถนนวงแหวนในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ๒ วง คือ

๑) ถนนวงแหวนรอบใน อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร คือ ถนนรัชดาภิเษก เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๔ โดย คณะรัฐมนตรี รับแนวทางพระราชดำริ แล้วมอบหมายให้โครงการผังเมืองเป็นผู้กำหนดแนวถนน และทำการออกแบบเบื้องต้น โดยให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง เป็นถนนแบบวงรอบ (Ring Road) แบ่งการก่อสร้างออกเป็น ๔ ช่วง คือ จุดเริ่มต้นตรงจากถนนพหลโยธิน (รัชโยธิน) ถึงแยก อสมท. เป็นช่วงที่ ๑ จากสะพานกรุงเทพ ถนนเจริญกรุง สาธุประดิษฐ์ ถนนนางลิ้นจี่ คลองเตย ถนนพระราม ๔ ถนนสุขุมวิท เป็นช่วงที่ ๒ สามแยกท่าพระ แนวเส้นทางผ่านถนนตากสินจนถึง

แยกมไหสวรรย์ เป็นช่วงที่ ๓ จากถนนวงศ์สว่างถึงแยกถนนพหลโยธิน เป็นช่วงที่ ๔ ความยาวโดยรอบประมาณ ๕๐ กิโลเมตร โดยใช้ถนนเดิม ๑๕ กิโลเมตร และก่อสร้างใหม่อีก ๓๕ กิโลเมตร

๒) ถนนวงแหวนรอบนอก คือทางหลวงหมายเลข ๗ และทางหลวงหมายเลข ๙ ออกแบบและก่อสร้างโดย กรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำหนดให้เป็นทางด่วน (Expressway) มีการควบคุมทางเข้าออกตรงทางแยกโดยสมบูรณ์ มีถนนต่างระดับมีเป้าหมายเชื่อม การคมนาคมจากด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ไปบรรจบทางหลวงด้านตะวันตก และด้านเหนือให้เป็นไปด้วยความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จุดเริ่มต้นของถนนสายนี้เริ่มที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน ลงมาทางลาดกระบัง ต่อผ่านบางพลี สมุทรปราการ วกข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปบางขุนเทียน เพชรเกษม ผ่านนครชัยศรี ตลิ่งชัน บางบัวทอง ปทุมธานี ไปบรรจบกับจุดเริ่มต้นที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน

๒.๓.๓.๔ โครงข่ายการจราจร (Traffic Network)

โครงข่ายการจราจร ประกอบด้วยกลุ่มของถนนชนิดต่างๆ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและสายรองเชื่อมต่อกันด้วยทางโค้ง ทางแยกหรือวงเวียน จะมีสัญญาณไฟ (Signalized Intersection) หรือไม่ก็ตาม ในโครงข่ายการจราจรจะมีถนนแต่ละสาย เรียกว่า Link ซึ่งอาจมีลักษณะในทิศทางเดียว (One-Way) หรือสองทิศทางสวนกัน (Two-Way) ก็ได้ โครงสร้างของ Link เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสองทางแยก ซึ่งจะมียวดยานเคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวกัน จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่งโดยมีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเป็นตัวควบคุม ถนนในโครงข่ายดังกล่าวจะมีลักษณะทางกายภาพ (Physical Characteristic) ประกอบด้วยความยาว (Length) ความกว้าง (Width) จำนวนช่องทางจราจร (Lane) ความจุเป็นสเปซ (Space) และช่องทางเลี้ยวความเร็วอิสระ (Free-Flow Speed)

๒.๓.๓.๔.๑ ถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง มี ๒ ประเภท คือ

๑) ทางโค้งในแนวดิ่ง (Vertical Curve) ซึ่งแยกออกเป็นทางโค้งลักษณะนูน (Crest Vertical Curve) และทางโค้งลักษณะเว้า (Sag Vertical Curve)

๒) ทางโค้งในแนวราบ (Horizontal Curve) เป็นทางโค้งที่มีการยกระดับถนนเพื่อป้องกันการถูกแรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางหรือการพลิกคว่ำ

๒.๓.๓.๔.๒ ทางแยก (Intersection) หมายถึง บริเวณร่วมที่มีถนนสองสายหรือมากกว่าตัดกันหรือพบกัน ซึ่งเมื่อถนนสองสายพบกันหรือตัดกันย่อมเกิดปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ ลักษณะทางแยกมีอยู่ ๓ ลักษณะ คือ

๑) ทางแยกลักษณะปกติไม่มีการก่อสร้างเกาะกลางหรือเพิ่มเติม (Unchannelized) รวมถึงทางแยกที่มีการขยายถนน (Flared Intersection) แต่ไม่มีสิ่งก่อสร้างพิเศษอื่นๆ

๒) ทางแยกที่มีเกาะกลางถนน (Channelized) เป็นแยกที่มีการสร้างเกาะเพิ่มเติมทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบมากขึ้น

๓) ทางแยกยกระดับ (Interchange) เป็นทางแยกที่เป็นถนนยกระดับมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ ทำให้การจราจรสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากขึ้น แต่ทางแยกยกระดับต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและใช้บริเวณพื้นที่มาก

๒.๓.๓.๔.๓ วงเวียน (Roundabout) เป็นการออกแบบทางแยกให้มีลักษณะเป็นวงกลม เหมาะสมกับบริเวณที่มีทางแยกมากกว่า ๔ แยก และในบริเวณทางแยกมีปริมาณรถเลี้ยวมากกว่ารถที่ไปตรง ซึ่งโดยทั่วไปสภาพการจราจรทุกขาของทางแยกรวมกันไม่ควรเกินกว่า ๓,๐๐๐ คันต่อชั่วโมง

ข้อดีของการมีวงเวียน

๑) เหมาะสมกับทางแยกที่มี ๕ แยก หรือมากกว่า

๒) เมื่อปริมาณการจราจรเบาบาง การเคลื่อนที่ในทิศทางเดียวจะช่วยลดปัญหาความล่าช้า

๓) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างมากกว่าการก่อสร้างทางแยกยกระดับ

ข้อเสียของการมีวงเวียน

๑) ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งเนื่องจากการเคลื่อนที่ตัดสลับ (Weaving Conflict Point)

๒) จำเป็นต้องใช้บริเวณเนื้อที่มาก

๓) ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างแพงมากกว่าทางแยกทั่วๆ ไป

๔) ไม่เหมาะสมกับบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากจะทำให้เกิดปัญหาความล่าช้า

๒.๓.๓.๔.๔ สัญญาณไฟจราจร (Traffic Signalization) ประกอบด้วย ๓ สี คือ

๑) สีแดง (Red) หมายถึง การบังคับให้ยวดยานทุกคันหยุด

๒) สีเหลืองอำพัน (Amber) หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น ในบางครั้งให้หยุดเมื่อเห็นว่าจะไม่ปลอดภัย

๓) สีเขียว (Green) หมายถึง การอนุญาตให้ยวดยานแล่นผ่านไปได้

สัญญาณไฟจราจร สามารถจำแนกได้ ๔ ประเภทดังนี้

๑) ชนิดตั้งเวลาไว้ล่วงหน้า (Pre-Timed or Fixed-Time) เป็นสัญญาณไฟที่เปิดแบบมีรอบสัญญาณไฟคงที่ (Constant Cycle) ทุกครั้ง

๒) ชนิดกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Actuated) เป็นแบบที่ตั้ง ณ ทางแยก ซึ่งมีทางเอก (Major) และทางโท (Minor) โดยติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทางโทของทางแยก เมื่อมีรถทางเอกจำนวนมากจะได้สัญญาณไฟเขียวโดยตลอด เว้นแต่มีรถที่ทางโทมาถึงทางแยก หรือครบรอบของทางโทที่ตั้งไว้

๓) ชนิดอัตโนมัติ (Fully Actuated) เป็นแบบที่ติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทุกขา (Legs) ของทางแยกเพื่อเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กับการเลื่อนไหลของรถบนถนนทุกด้าน

๔) ชนิดวัดปริมาณความหนาแน่น (Volume-Density or Flow-Concentration) เป็นแบบที่มีตู้ควบคุม (Controller) สามารถส่งสัญญาณการตรวจวัดปริมาณรถไปยังคอมพิวเตอร์กลาง (Control Computer) เพื่อควบคุมการไหลเวียนของโครงข่ายถนนทั้งโครงข่าย หรือการควบคุมเป็นพื้นที่ (Area Traffic Control: ATC) และสามารถให้ลำดับความสำคัญของรถต่างชนิดกันได้ เช่น รถฉุกเฉิน รถประจำทาง เป็นต้น

สัญญาณไฟจราจร สามารถนำมาใช้งานได้ดังนี้

๑) สัญญาณควบคุมการจราจร (Traffic Control Signal) ใช้ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ

๒) สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม (Pedestrian Signal) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุมยานพาหนะและคนเดินถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนจำนวนมาก เช่น โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้า เป็นต้น เพื่อป้องกันอันตรายแก่คนเดินถนน และลดอุบัติเหตุ สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม มีเฉพาะสีแดงและสีเขียว บางครั้งใช้ไฟกะพริบสีเหลือง

๓) สัญญาณไฟกรณีพิเศษ (Special Traffic Signal) ได้แก่

- สัญญาณไฟกะพริบ (Flashing Beacon Signal) ติดตั้งบริเวณทางข้ามเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ชะลอความเร็ว

- สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง (Lane Use Control Signal) ใช้ในกรณีถนนบางสายมีจานวนช่องทางวิ่งไม่เท่ากันในแต่ละทิศทาง และบางช่องทางวิ่งอาจใช้เป็นช่องสลับทิศทาง (Reversible Lane) เพื่อให้ยวดยานแล่นไปมาในช่วงเวลาที่กำหนด

- สัญญาณไฟสำหรับเปิดสะพาน (Drawbridge Signal) เป็นสัญญาณไฟเตือน ผู้ขับขี่ในกรณีที่มีการเปิดสะพาน

- สัญญาณไฟสำหรับทางรถไฟตัดผ่าน (Railroad Crossing Signal) เป็นสัญญาณไฟเตือนผู้ขับขี่ให้ทราบเมื่อมีรถไฟวิ่งตัดผ่าน

ข้อดีของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

๑) การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบ ลดปัญหาการติดขัด

๒) ลดอุบัติเหตุบางชนิด เช่น การประสานงาน อุบัติเหตุของคนเดินถนน เป็นต้น

๓) ให้ความปลอดภัยแก่รถทางโท ในการผ่านหรือเข้าสู่ทางเอก

๔) เสริมความมั่นใจให้กับผู้ใช้ยวดยาน

ข้อเสียของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

๑) ทำให้เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยกโดยเฉพาะนอกเวลาเร่งด่วน

๒) เพิ่มอุบัติเหตุบางประเภท เช่น ชนท้าย เป็นต้น

๓) การติดตั้งสัญญาณไฟในบริเวณไม่เหมาะสมอาจเพิ่มความล่าช้าโดยไม่จำเป็น

๔) การติดตั้งสัญญาณไฟที่ระยะเวลาไม่เหมาะสมอาจสร้างความล่าช้าและความเบื่อหน่าย

๒.๓.๓.๔.๕ การจัดระบบเดินรถทางเดียว (One-Way Street System)

เป็นการจัดระบบการจราจรบนถนนชนิดให้รถวิ่งไปในทิศทางเดียวกัน ในแต่ละถนน โดยไม่มีการสวนทางกัน เพื่อเพิ่มความจุให้แก่ถนน ลดจุดตัดของกระแสการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ การจัดระบบเดินรถทางเดียวสามารถใช้กับย่านชุมชนทำให้เกิดความคล่องตัวได้จำนวนหนึ่ง แต่ก็มิใช่จะใช้ได้ผลในทุกชุมชน จึงควรจะมีการศึกษาความเหมาะสม และสภาพแวดล้อมมาก่อน โดยเฉพาะลักษณะการวางผังเมือง การเดินรถทางเดียวจำเป็นต้องมีทางขนาน (Parallel Street) และมีถนนตัดเพื่อเชื่อมทางขนานให้มีการติดต่อกัน จึงจะดำเนินการได้ผลดี

ผลดีของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

๑) เพิ่มความจุของถนน

๒) ลดการเกิดอุบัติเหตุ

๓) ลดปัญหาความล่าช้าและความขัดแย้งเนื่องจากรถเลี้ยว

๔) มีโอกาสจอดรถบนถนนได้มากกว่า (ในกรณีที่อนุญาตให้จอดรถ)

ผลเสียของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

๑) เพิ่มระยะเวลาการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง

๒) จำเป็นต้องมีระบบควบคุมการจราจรเพิ่มขึ้น

๓) ไม่สะดวกต่อการจัดเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน เช่น รถเมล์ อาจจำต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทาง เป็นต้น

๔) สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่

๒.๓.๔ สภาวะแวดล้อม (Environment)

สภาวะแวดล้อม หมายถึง สภาพแวดล้อมรอบข้าง ซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่อาจจะอยู่หรือไม่อยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ อาจจะแบ่งได้เป็น ๒ ประเภท คือ

๑) สภาวะแวดล้อมที่อยู่ในแนวถนน เช่น เศษหินดินทราย ซึ่งหมายถึงเศษซากตามธรรมชาติ เช่น กิ่งไม้ ท่อนไม้ เป็นต้น ที่ถูกทิ้งไว้โดยไม่เจตนา หรืออันเกิดจากลมหรือน้ำฝนชำระล้างแล้วตกลงมาอยู่ในแนวถนน เป็นต้น

๒) สภาวะแวดล้อมที่อยู่นอกแนวถนน ในที่นี้หมายถึงวัตถุหรือสิ่งก่อสร้างประกอบด้วย เสาไฟฟ้า ต้นไม้ ป้ายและสัญญาณไฟจราจร ราวกันอันตราย ราวกันชน ขอบสะพาน ทางระบายน้ำ ร้านค้า และขอบข้างถนน

นอกจากนี้สภาวะแวดล้อมยังสามารถถูกจำกัดความให้เป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ สภาพภูมิประเทศ แสงสว่าง-ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน หรือสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เป็นต้น และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทาง ป้ายโฆษณา ต้นไม้ แสงไฟที่มนุษย์สร้างขึ้น ควันไฟ สภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้ขับขี่โดยเฉพาะทางด้านการมองเห็น (Vision) การบดบังทัศนียภาพ หรือการจำกัดความสามารถในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ในบางถนนที่ไม่มีแสงไฟหรือมีแสงไฟน้อยกว่าปกติถ้าขับขี่ผ่านจากที่มืดสู่ที่สว่าง จะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ ๓ วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่าง เข้าสู่ที่มืดจะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ ๖ วินาที ดังนั้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อม (Environmental Improvement) ด้วยการเพิ่มแสงไฟในถนน จะเป็นการช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

การลดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขข้อจำกัดทางด้านสภาพแวดล้อมด้วยวิศวกรรมยานยนต์ เช่น กรณีที่ฝนตก หรือหมอกลงจัด สามารถแก้ไขข้อจำกัดได้โดยการติดตั้งไฟตัดหมอก เป็นต้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อให้ลักษณะทางกายภาพ เพื่ออำนวยต่อการขับขี่ และเกิดความปลอดภัย เช่น การตัดแต่งต้นไม้ หรือการรื้อถอนป้ายโฆษณาที่อยู่บริเวณทางแยกบดบังทัศนียภาพในการมองเห็นออกเสีย ก็จะทำให้การขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๒.๔ <u>การวิเคราะห์อุบัติเหตุบนถนน</u> (อบถ.)

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์แบ่งเป็น ๔ ประเภท คือ

๑) ชนทางด้านหน้า (Front Impact Crashes)

๒) ชนทางด้านข้าง (Side Impact Crashes)

๓) รถพลิกคว่ำ (Rollovers)

๔) ชนทางด้านหลัง (Rear Impact Crashes)

๑) ชนทางด้านหน้า (Front Impact Crashes) (Head-On Crashed)

เป็นลักษณะที่พบบ่อยและพบเป็น ๕๕ % ของการตายจากอุบัติเหตุจราจรบนถนนทางหลวง เมื่อรถยนต์ชนต่อสิ่งใดข้างหน้าและหยุดหรือลดความเร็วอย่างรวดเร็ว ร่างกายของผู้ขับขี่และผู้โดยสารถ้าไม่ได้ยึดเหนี่ยวกับอะไรจะยังคงเคลื่อนไปข้างหน้าด้วยความเร็วเท่าเดิม ผลก็คือร่างกายจะปะทะกับสิ่งต่างๆ ในรถซึ่งอยู่เบื้องหน้า

๒) การชนทางด้านข้าง (SIDE IMPACT CRASHES)

การชนทางด้านข้างมักเกิดขึ้นตามทางแยก รถถูกชนทางด้านใดการบาดเจ็บของผู้อยู่ในรถจะมากทางด้านนั้น การกระทบกระแทกทางด้านข้างสามารถทำให้อวัยวะภายในช่องอกช่องท้องฉีกขาดได้เท่า ๆ กับ

การชนกันทางด้านหน้า แต่การชนด้านข้างนั้นผู้ที่อยู่ด้านตรงข้ามจะมีเพื่อนที่นั่งอยู่ด้านที่ถูกชนเป็นกันชนให้อีกต่อหนึ่ง การบาดเจ็บ มักจะน้อยกว่าเพื่อนที่นั่งอยู่ด้านที่ถูกชนมาก

การถูกชนทางด้านข้างนั้นเข็มขัดนิรภัยไม่สามารถป้องกันอันตรายได้มากเท่ากับการชนทางด้านหน้า การเสริมความแข็งแรงทางด้านข้างของรถจึงเป็นเรื่องที่จะต้องดำเนินการในรถทุกคัน

๓) รถพลิกคว่ำ (Rollovers)

รถพลิกคว่ำนั้นผู้อยู่ในรถมีอัตราตายสูง อันตรายเกิดขึ้นจากการยุบตัวของหลังคา การที่ส่วนของลำตัวหรือทั้งตัวหลุดออกไปนอกรถและการที่อาจจะมีอะไรภายนอกทิ่มตำเข้ามาภายในห้องโดยสารโดยเฉพาะอย่างยิ่งพลิกหลายตลบ

การคาดเข็มขัดนิรภัยในกรณีรถพลิกคว่ำจะช่วยลดอัตราตายและอัตราการบาดเจ็บได้มากโดยป้องกันไม่ให้ร่างกายหรือส่วนของร่างกายหลุดออกไปนอกรถ และยึดร่างกายไม่ให้พุ่งไปกระทบกระแทกส่วนต่าง ๆ ภายในห้องโดยสารระหว่างการพลิก

กรณีรถพลิกคว่ำนี้ทุกคนในห้องโดยสารมีโอกาสได้รับอันตรายเท่า ๆ กัน และการบาดเจ็บในกรณีนี้ไม่มีลักษณะเด่นชัด เนื่องจากจะกระแทกได้ทั้งคันรถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อรถพลิกหลาย ๆ ตลบ

๔) การชนทางด้านท้าย (Rear Impact Crashes)

การบาดเจ็บที่เกิดจากการถูกชนท้ายนั้นมักไม่ค่อยเป็นอันตรายถึงชีวิต เนื่องจากรถที่ถูกชนท้ายได้รับการบังจากท้ายรถและที่นั่ง อันตรายที่พบคือ อันตรายจากกระดูกคอเคลื่อน อันตรายจากการถูกชนท้ายอีกอย่างคือ อาจจะเกิดไฟลุกไหม้เนื่องจากถังน้ำมันมักจะอยู่ทางด้านท้ายรถ

อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจะเกิดขึ้นในเทศกาลใหญ่ๆ คือ เทศกาลขึ้นปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางกลับภูมิลำเนาของตน แต่ละเทศกาลมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก มากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากการระบาดของโรคตามที่องค์การอนามัยโลกประกาศ จากการวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย พบว่า การเมาแล้วขับ การขับรถเร็ว การง่วงแล้วขับ และการขับรถในเวลากลางคืน จึงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในลักษณะรุนแรง เพื่อความปลอดภัย จึงมีข้อพึงปฏิบัติดังนี้

การเมาแล้วขับ ปัจจัยเสี่ยง เนื่องจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีฤทธิ์กดประสาท ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง การมองเห็นลดลง การตอบสนองช้ากว่าปกติ **การป้องกัน** หากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไม่ควรขับรถด้วยตนเอง ควรใช้รถโดยสารสาธารณะ หรือให้เพื่อนที่ไม่ดื่มเป็นผู้ขับ หรือรอจนสร่างเมา หากขับรถกลางคืนต้องเพิ่มความระมัดระวังให้มากเพราะจะเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

การขับรถเร็ว ปัจจัยเสี่ยง อาจเป็นความเคยชินในการขับรถเร็ว เพราะเมื่อขับรถเร็วจะใช้ระยะทางการหยุดรถเพิ่มมากขึ้น ทำให้การตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้าน้อยลง หากเกิดอุบัติเหตุแรงปะทะจะมีมาก **การป้องกัน** ควรใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด สัมพันธ์กับสภาพถนน อากาศ และการจราจร โดยเฉพาะการขับขี่รถในชุมชน โรงเรียน ทางโค้ง ไม่ควรใช้ความเร็วสูงในเวลาพลบค่ำ หรือทัศนวิสัยการมองเห็นไม่ดี

การง่วงแล้วขับ ปัจจัยเสี่ยง คนหลับในเปรียบเสมือนคนหมดสติชั่วคราว หากงูบหลับจะทำให้รถวิ่งโดยปราศจากการบังคับควบคุม เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินจะไม่สามารถหยุดรถได้ **การป้องกัน** ต้องนอนหลับพักผ่อนให้เพียงพอ งดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หลีกเลี่ยงการเดินทางช่วงกลางคืน ควรหยุดพักเป็นระยะๆ ทุก ๑๕๐ กิโลเมตร หรือ ๒ ชั่วโมง เพื่อปรับเปลี่ยนอิริยาบถ จะช่วยคลายอาการง่วงนอน ไม่ควรขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน เพราะจะทำให้ร่างกายอ่อนเพลียจนหลับในขณะขับรถ

การขับรถเวลากลางคืน ปัจจัยเสี่ยง ความมืดทำให้ผู้ขับขี่มีการมองเห็นเส้นทางที่จำกัด เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินจะทำให้แก้ไขสถานการณ์ไม่ได้ **การป้องกัน** ควรใช้ความเร็วให้เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพเส้นทาง สัมพันธ์กับระยะการมองเห็นในเวลากลางคืน เว้นระยะห่างจากรถคันหน้าให้มากกว่าปกติ การใช้สัญญาณไฟต้องให้เหมาะกับสภาพเส้นทาง หากขับรถในที่มืดมากให้เปิดไฟสูงเป็นระยะๆ เพื่อให้มองเห็นเส้นทาง หากมีผู้ขับรถสวนทางใช้ไฟสูงให้เลี่ยงสายตามองไปทางขอบถนนซ้าย เพื่อยึดเป็นแนวในการขับรถและเพื่อป้องกันแสงไฟส่องตา ทำให้มองไม่เห็นเส้นทางจนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

การวิเคราะห์และปรับปรุงจุดอันตราย (Black Spot Analysis and Improvement)

จุดอันตราย (Black Spot) หมายถึง ตำแหน่งบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ บริเวณอันตรายอาจเป็นทางแยก ช่วงถนนหนึ่งๆ หรือบริเวณอื่นใดก็ตามที่เป็นไปตามคำจำกัดความนี้

ดังนั้นการแก้ไขจุดอันตรายที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจร มีหลายปัจจัย ซึ่งในส่วนปัจจัยด้านวิศวกรรมที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนมีหลายประการ โดยเฉพาะจุดอันตรายซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ดังนั้นกรมทางกลวงโดยสำนักอำนวยความสะดวก ได้กำหนดเกณฑ์ในการประเมินความปลอดภัยกายภาพทางไว้ เพื่อให้สามารถมีการวิเคราะห์จุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปรับปรุงจุดอันตรายที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เป็นประจำได้ด้วยตนเองเบื้องต้น โดยสามารถแบ่งได้ ๕ กลุ่มเพื่อปรับปรุงจุดอันตราย ดังตารางสรุปปัจจัยทางวิศวกรรมที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

ปัจจัยทางวิศวกรรมที่พิจารณาในการประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง	
ปัจจัยทางด้านวิศวกรรม	**การประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง**
๑) แนวทางตรงและรูปตัดถนน	
ความกว้างช่องจราจรเหมาะสม	พิจารณาความกว้างของช่องจราจรมีความกว้างมากกว่าหรือเท่ากับ ๓.๕ เมตร ใช่หรือไม่
ความกว้างผิวไหล่ทาง	พิจารณาความกว้างผิวไหล่ทางด้านซ้ายว่ามีความกว้างมากกว่าหรือเท่ากับ ๒.๕ เมตร ใช่หรือไม่
สภาพข้างทาง	พิจารณาสภาพบริเวณข้างทางว่ามีสิ่งกีดขวางในระยะ ๓ เมตรโดยพิจารณาจากเส้นขอบถนนทั้งด้านซ้ายและด้านขวาหรือไม่มีสิ่งกีดขวาง (เช่น ต้นไม้ เสาไฟฟ้า หรือร่องน้ำที่มีลักษณะเป็นเหวลึก)
ลักษณะสายทาง	พิจารณาลักษณะของสายทาง ว่าเป็นสายทางหลัก (๔ ช่องจราจรขึ้นไป หรือสายทางรอง (๒ ช่องจราจร)
เกาะกลางถนน	พิจารณาว่ามีเกาะกลางถนน หรือไม่มีเกาะกลางถนน (พิจารณาเฉพาะเกาะกลางแบบดินถมยกขึ้น เกาะกลางแบบร่อง และอุปกรณ์กั้นกลางถนน แต่จะไม่นับรวมเกาะกลางแบบสี (ทาสีตีเส้น)
เส้นจราจรมองเห็นได้ชัดเจน	พิจารณาความชัดเจนของเส้นจราจร
๒) แนวทางโค้ง	
ประเภททางโค้ง	พิจารณาประเภททางโค้งว่าเป็นโค้งรัศมีกว้าง หรือโค้งรัศมีแคบ/หักศอก หรือว่าเป็นทางตรง

ปัจจัยทางวิศวกรรมที่พิจารณาในการประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง	
ปัจจัยทางด้านวิศวกรรม	**การประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวง**
การติดตั้งราวกันอันตรายในโค้ง	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางโค้ง จะพิจารณาแนวทางโค้งว่ามีการติดตั้งราวกันอันตราย หรือไม่มีการติดตั้งราวกันอันตราย
๓) ทางแยกและจุดตัดทางรถไฟ	
ทางเชื่อม	พิจารณาว่ามีทางเชื่อมที่ยานพาหนะสามารถเข้าออกได้หรือไม่มีทางเชื่อม (ทางเชื่อมคือ ทางที่เกิดจากถนนของหน่วยงานอื่นเชื่อมต่อกับถนนทางหลวง เช่น ตรอกซอย ถนนชุมชน รวมถึงทางเชื่อมเข้า-ออกทางหลักด้วย) โดยทางเชื่อมนั้นไม่นับรวมทางเข้าที่พักอาศัยส่วนบุคคล และทางเข้าสถานีบริการน้ำมัน
ประเภททางแยก	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางแยก จะพิจารณาประเภททางแยกว่าเป็นสามแยก สี่แยกหรือมากกว่า หรือวงเวียน
การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางแยก จะพิจารณาว่ามีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือไม่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
ความยาวช่องทางรอเลี้ยว	หากช่วงที่พิจารณาเป็นทางแยก จะพิจารณาว่ามีความยาวช่องรอเลี้ยวเป็นไปตามมาตรฐาน (๑๐๐ เมตร) ใช่หรือไม่
จุดกลับรถ	พิจารณาว่ามีจุดกลับรถ หรือไม่มีจุดกลับรถ (พิจารณาเฉพาะจุดเปิดเกาะกลางที่สามารถกลับรถได้)
ความยาวช่องทางรอกลับรถ	หากช่วงที่พิจารณาเป็นจุดกลับรถ จะพิจารณาว่ามีความยาวช่องทางรอกลับรถ เป็นไปตามมาตรฐาน (๑๕๐ เมตร) หรือไม่
จุดตัดทางรถไฟ	พิจารณาว่ามีจุดตัดทางรถไฟ หรือไม่มีจุดตัดทางรถไฟ (จุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟ)
อุปกรณ์ความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟ	หากช่วงที่พิจารณาเป็นบริเวณจุดตัดทางรถไฟ จะพิจารณาว่ามีอุปกรณ์ความปลอดภัย หรือไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟ โดยพิจารณาเครื่องกั้นทางเป็นหลัก
๔) ผิวทาง	
ผิวทางหรือระดับความเสียของผิวทาง	พิจารณาสภาพผิวทางโดยรวมว่ามีความเสียหายหรือไม่มีความเสียหาย (พิจารณาเฉพาะความเสียหายของผิวทางที่มีผลทำให้ยานพาหนะไม่สามารถขับขี่ได้ด้วยความเร็วที่เหมาะสม)
๕) ลักษณะพื้นที่ของถนน	
พื้นที่ของถนน	พิจารณาพื้นที่บริเวณข้างถนนว่าลักษณะเป็นชุมชนหนาแน่น ชุมชนกระจัดกระจาย หรือชุมชนไม่หนาแน่น

นอกจากนี้ยังมีประเด็นความปลอดภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอีก ดังเช่น

- ไฟส่องสว่าง การประเมินความปลอดภัยกายภาพทางหลวงด้านไฟส่องสว่าง ควรจะพิจารณาบริเวณทางแยก บริเวณจุดอันตรายและบริเวณแนวสายทาง ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงความสว่างที่เพียงพอต่อการขับขี่บนสายทางอย่างปลอดภัยและความต้องการในการติดตั้งไฟส่องสว่างในบริเวณที่พิจารณา

- ป้ายจราจร การพิจารณาป้ายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ตามการใช้งานของป้ายจราจร ได้แก่ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำ เนื่องจากแต่ละประเภทของป้ายจราจรมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ขับขี่ที่แตกต่างกัน ดังนั้น ระยะการติดตั้งป้ายแต่ละประเภท รวมถึงการติดตั้งและความชัดเจนของตัวป้ายจราจรจึงมีความสำคัญ

- ความชันของบริเวณข้างทาง ความชันของบริเวณข้างทางส่งผลกระทบต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนสายทาง รวมถึงส่งผลกับการรับรู้ต่อความปลอดภัยบนสายทางของผู้ขับขี่ได้ ดังนั้นอาจจะแก้ไขโดยการติดตั้งป้ายจราจร เครื่องหมายสัญญาณไฟและบนพื้นทางเพิ่มเติม

- การระบายน้ำ การระบายน้ำมีผลต่อความปลอดภัยทางถนนในช่วงที่ฝนตก ถนนที่มีระบบระบายน้ำไม่สมบูรณ์จะทำให้เกิดน้ำขังบนผิวทางและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุลื่นไถล

๓. เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

การพัฒนาเทคโนโลยี นับเป็นความก้าวหน้าของมนุษย์ในการนำเอาความรู้ในหลายๆ ด้าน มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์แก่สังคมและพัฒนาความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทาง ก็เป็นกุญแจสำคัญดอกหนึ่งของการใช้ความรู้พื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ โดยเฉพาะศาสตร์ด้านอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์มาใช้ เพื่อช่วยให้ประชาชนและสังคม สามารถเข้าถึงและใช้งานเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๑ ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS)

เป็นระบบที่หลอมรวมเอาเทคโนโลยีด้านข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์คอมพิวเตอร์ และโทรคมนาคม มาผสมผสานให้เกิดการประยุกต์ใช้งาน เช่น เทคโนโลยีประมวลผลภาพ (Image Processing) เทคโนโลยีการระบุตัวตนด้วยความถี่คลื่นวิทยุ (RFID) เทคโนโลยีการสื่อสารไร้สาย (Wireless Communication) เทคโนโลยีรู้จำเสียง (Voice Recognition) เทคโนโลยีเครือข่ายคอมพิวเตอร์ (Computer Network) เทคโนโลยีคลังข้อมูล (Data Mining) เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Data Warehouse) เทคโนโลยีตรวจจับหรือรับรู้ (Sensor) เทคโนโลยีเหล่านี้สามารถนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง การควบคุม การติดตาม รวมไปถึงความปลอดภัยในการเดินทาง ด้วยเทคโนโลยีอันชาญฉลาดเหล่านี้ จะสามารถบริหารจัดการการจราจรให้เป็นระบบ และตอบสนองต่อความจำเป็นของการขนส่งและเดินทางในประเทศได้ในระดับหนึ่ง เช่น ช่วยลดอุบัติเหตุ แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาสิ่งแวดล้อม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเพื่อเป็นแผนพัฒนาหลัก (Road Map) สำหรับการใช้ประโยชน์ของเทคโนโลยีด้านการจราจรอย่างครอบคลุมทุกด้านนั่นเอง

องค์ประกอบของ ITS

ITS ไม่ใช่ชื่อของเทคโนโลยีโดยตรงแต่เป็นชื่อที่ใช้เรียกแนวคิดของการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสาร และโทรคมนาคม มาใช้ปรับปรุงการขนส่งและการจราจร โดยมีหัวใจหลักสำคัญคือการประมวลผลข้อมูลและข้อสนเทศที่มีอยู่ผ่านระบบสารสนเทศและการสื่อสาร และนำมาเผยแพร่ แลกเปลี่ยน ระหว่างผู้ใช้และผู้ให้บริการ

ส่วนระบบอัจฉริยะนั้นเป็นการใช้คำเชิงเปรียบเทียบกับเทคโนโลยีที่มีมาก่อนหน้า ยกตัวอย่าง เช่น หากรถยนต์มีอุปกรณ์ที่สามารถสื่อสารและรับข้อมูลปริมาณการจราจรเพื่อวิเคราะห์และให้คำแนะนำแก่ผู้ขับขี่ได้ว่า เส้นทางใดเป็นเส้นทางที่เหมาะสมสำหรับเวลานั้น ต่างจากเดิมที่ผู้ขับจะต้องตัดสินเอง โดยไม่มีข้อมูลหรือคำแนะนำใดๆ มาช่วยตัดสินใจเลย ความสามารถของระบบที่เพิ่มขึ้นนี้ถือได้ว่า มีความอัจฉริยะ ความอัจฉริยะของยานพาหนะและระบบขนส่งที่กล่าวมานั้นอาจก้าวหน้าถึงขั้นเข้ามาทำหน้าที่แทนมนุษย์ เช่น

รถยนต์สามารถขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติและติดต่อสื่อสารระหว่างรถยนต์กันได้เอง ตลอดจนติดต่อสื่อสารกับศูนย์ข้อมูลจราจรเพื่อสอบถามข้อมูล ปริมาณการจราจร จุดเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือจุดที่มีการก่อสร้าง เพื่อวิเคราะห์และเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในการเดินทาง รวมถึงรายงานสภาพการณ์บนท้องถนน การติดตามรถ หรือระบบจัดเก็บค่าผ่านทางโดยอัตโนมัติ

การผสมผสานระหว่างองค์ประกอบของการจราจร (คน รถ และถนน) เข้ากับ ITS

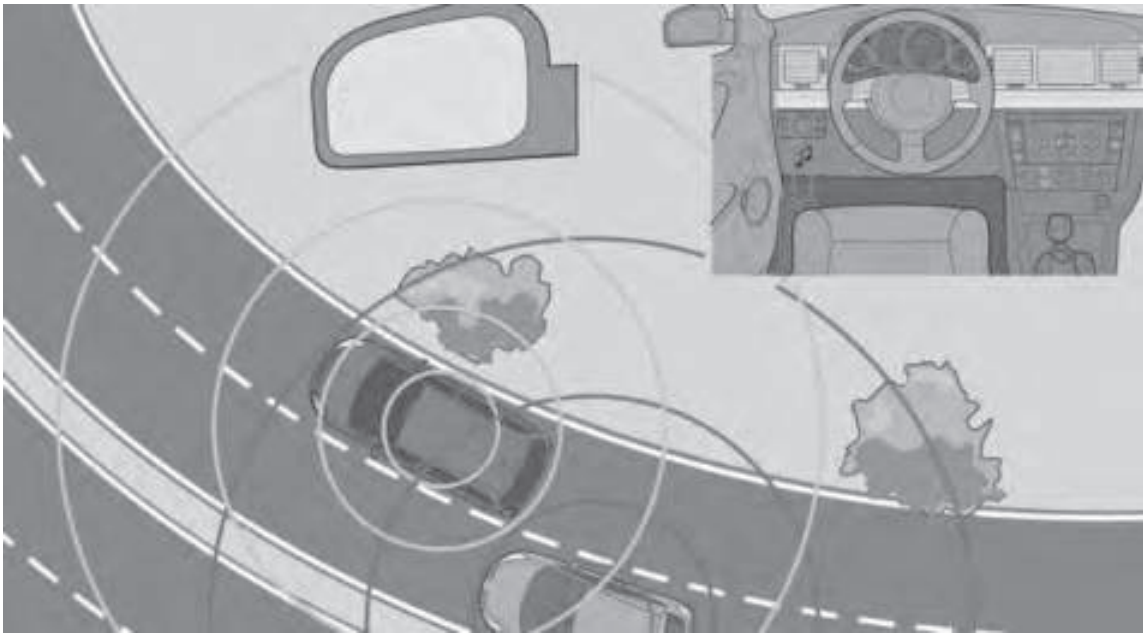
ปัจจุบัน ITS เน้นไปที่การขนส่งและจราจรบนถนนเป็นหลักเนื่องจากเป็นประเภทการเดินทางที่เกิดขึ้นมากที่สุด และยังกระทบกับประชาชนจำนวนมาก บทความนี้ได้นำเอาการแบ่งประเภทของการนำเอา ITS มาใช้ในงานด้านขนส่งและจราจรของประเทศญี่ปุ่นมาดัดแปลง โดยแบ่งออกเป็น ๘ ด้านดังนี้

๑) ระบบนำทางขั้นก้าวหน้า (Advances in Navigation Systems) ระบบนี้จะช่วยให้ผู้ขับขี่ มีความสะดวกสบายในการเดินทาง เพราะผู้ขับขี่สามารถทราบข้อมูลในรูปของเส้นทางบนแผนที่ ซึ่งจะแสดงเส้นทางจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดปลายทาง เช่น ข้อมูลสถานที่จอดรถ ที่พักอาศัย เส้นทางที่มีการก่อสร้าง รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับจุดหมายปลายทาง นอกจากการแสดงแผนที่แล้ว ระบบนำทางดังกล่าว ยังสามารถพัฒนาให้แนะนำเส้นทางการขับขี่อย่างละเอียดโดยมีคำแนะนำเป็นเสียงพูด เช่น เตือนให้เปลี่ยนเลนเพื่อเตรียมเลี้ยวซ้ายหรือขวา เตือนให้เตรียมตัวกลับรถ การบอกทางเพื่อให้กลับสู่เส้นทางเดิมกรณีขับขี่ผิดทาง การพัฒนาขั้นต่อไปของระบบนี้ อาจถึงขั้นแนะนำข้อมูลประกอบการขับขี่อื่นๆ เช่น เสียงเตือนให้ลดอัตราเร็วเนื่องจากข้างหน้าเป็นทางโค้ง และอนาคตอาจสามารถเชื่อมต่อข้อมูลการจราจรกับศูนย์ข้อมูลจราจร จนทำให้ระบบสามารถทำงานได้หลากหลาย คือ แนะนำเส้นทางที่มีการจราจรเบาบางได้ หรือแนะนำให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นโดยที่ผู้ขับขี่ยังไม่ได้เดินทางไปถึงบริเวณดังกล่าว ให้ข้อมูลเส้นทางที่มีการก่อสร้าง ปิดถนน

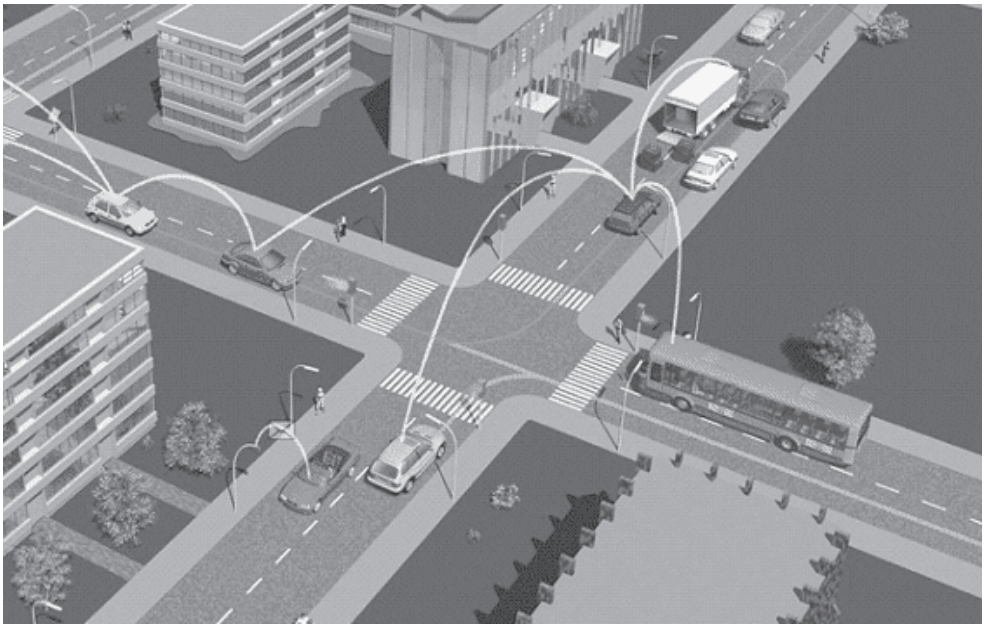
หรืออุบัติเหตุให้ข้อมูลเกี่ยวกับจุดสนใจหรือสถานที่แวะพักต่างๆ เช่น ปั๊มน้ำมัน ห้างสรรพสินค้า โรงแรม ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว ที่จอดรถ คำนวณระยะเวลาเดินทางที่สอดคล้องตามสภาพการจราจร จะเห็นได้ว่าการแนะนำเส้นทางจะมิได้อยู่บนพื้นฐานเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุดเพียงเงื่อนไขเดียว แต่จะเป็นการรวมเอาเงื่อนไขต่างๆ เข้ามาคำนวณร่วมด้วย เพื่อให้ได้เส้นทางที่ใกล้กับความต้องการของผู้ใช้มากที่สุด และระบบยังสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่น่าสนใจรอบข้างทางและจุดหมายปลายทาง รวมทั้งแนะนำให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่จอดรถเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่อีกด้วย

๒) ระบบเก็บเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection) ระบบนี้จะช่วยผู้เดินทางไม่ต้องหยุดรถหรือชะลอรถเพื่อจ่ายค่าผ่านทาง ช่วยลดระยะเวลาและแก้ปัญหาจราจรที่ด่านเก็บเงิน และช่วยอำนวยความสะดวกในการผ่าน เข้าออกพื้นที่ควบคุม หรือเส้นทางพิเศษบางประเภท เพื่อให้การผ่านเข้าออกสามารถทำได้สะดวกรวดเร็ว หลักการทำงานของระบบนี้คืออุปกรณ์ที่ติดกับตัวรถจะสื่อสารกับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ติดอยู่ที่ด่านหรือจุดเฉพาะสำหรับตรวจสอบการเข้าออกพื้นที่ควบคุมหรือเส้นทางพิเศษ การสื่อสารจะทำโดยอาศัยเทคนิคการสื่อสารแบบไร้สาย และรถยนต์สามารถวิ่งผ่านไปมาได้โดยไม่ต้องหยุดจอดรอเพื่อชำระค่าผ่านทาง การชำระเงินอาจเป็นลักษณะซื้อบัตรและชำระล่วงหน้า แล้วทำการตัดค่าผ่านทางจากยอดเงินที่มีในบัตร หรืออาจเป็นการตัดค่าผ่านทางจากระบบบัตรเครดิต บัญชีธนาคาร หรือชำระตามร้านสะดวกซื้อ ตัวอย่างของประเทศที่ใช้ระบบนี้ เช่น ที่เมืองลอนดอนในประเทศอังกฤษซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นมาก ได้มีการกำหนดให้เรียกเก็บค่าเข้าพื้นที่สำหรับผู้ที่ต้องการนำรถยนต์เข้าในบริเวณพื้นที่เมืองชั้นใน ทั้งนี้เพื่อลดความคับคั่งของปริมาณจราจรตลอดจนมลภาวะลงหรือในประเทศออสเตรเลียและจีน ได้มีการติดตั้งระบบเก็บเงินอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าว ไว้ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางของทางด่วน ทำให้รถยนต์ที่วิ่งผ่านสามารถวิ่งผ่านด้วยความเร็วสูง และการใช้ทางด่วนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๓) ระบบช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ (Assistance for Safe Driving) เป็นระบบที่มีการติดตั้งตัวเก็บข้อมูลในบริเวณต่างๆ บนท้องถนนโดยการรวบรวมข้อมูลของตำแหน่ง และการเคลื่อนที่ของยานพาหนะในบริเวณรอบๆ รวมไปถึงสิ่งกีดขวางต่างๆ ที่อยู่ข้างหน้า โดยผ่านเซ็นเซอร์ที่ติดตั้งอยู่บนถนนและที่ตัวรถ หลังจากนั้นข้อมูลจะถูกจัดส่งให้กับผู้ขับขี่รถแต่ละคนในขณะนั้นแบบ Real Time ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ขับขี่เดินทางได้อย่างปลอดภัย ระบบดังกล่าว นอกจากจะช่วยให้ผู้ขับขี่ได้รับข้อมูลหรือการแจ้งเตือนล่วงหน้าเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่แล้ว ยังนำมาใช้เพื่อรักษาชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่นด้วย เช่น การมีเซ็นเซอร์ตรวจจับคนข้ามถนน ในบริเวณทางโค้งหักศอกที่เป็นมุมอับสายตาสำหรับผู้ขับขี่ หรือตรวจจับและระวังการวิ่งตัดหน้ารถโดยเด็กเล็กหรือผู้ที่ขาดความระมัดระวัง นอกจากนี้ยังสามารถตรวจจับรถยนต์หรือจักรยานยนต์ที่วิ่งหรือกำลังจะวิ่งมาตัดหน้า ตรวจจับสภาพอากาศและสภาพถนน เพื่อเตือนในกรณีที่ถนนลื่นหรือทัศนวิสัยไม่ดีก่อนที่จะขับขี่ไปถึงบริเวณดังกล่าว ในอนาคตอันใกล้อาจมีอุปกรณ์ที่ติดตั้งภายในรถเพิ่มเติมเพื่อช่วยในการควบคุมรถ เช่น ระบบช่วยเบรกหรือควบคุมพวงมาลัยแบบอัตโนมัติ เมื่อพบสิ่งกีดขวาง และเซ็นเซอร์ที่ติดตั้งอยู่ในตัวรถยนต์ ก็สามารถส่งข้อมูลและติดต่อสื่อสารกับรถยนต์คันอื่นๆ หรือกับเซ็นเซอร์ข้างถนนได้ด้วย ทั้งนี้เพื่อเตือนให้รถยนต์หรือผู้ใช้ทางเท้าได้รับการแจ้งเตือนล่วงหน้าเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือเพื่อให้เกิดความระมัดระวังเพิ่มขึ้น



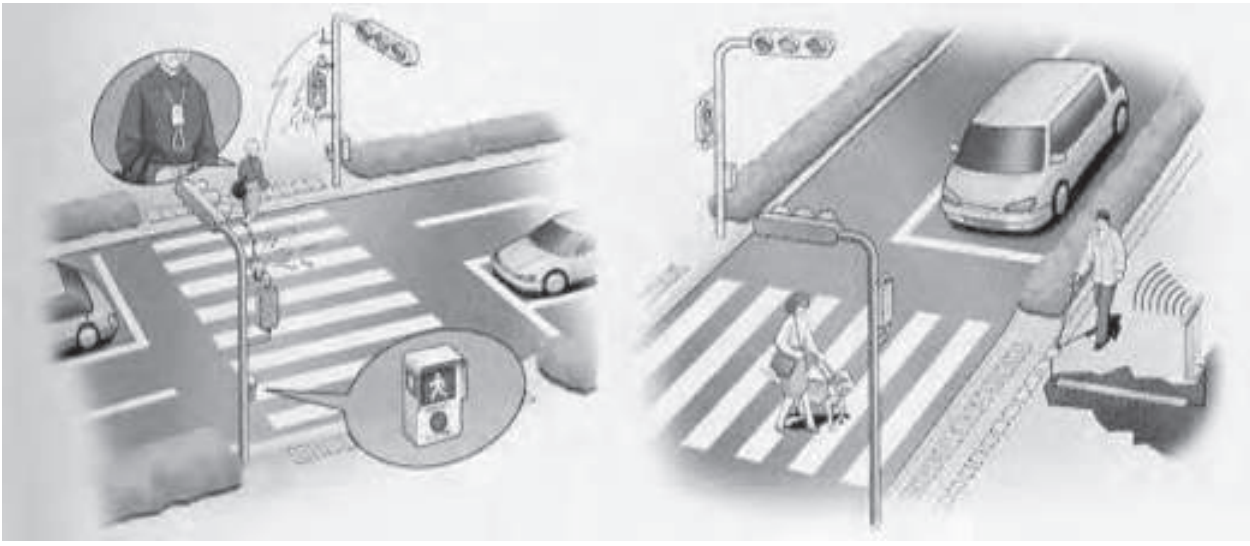
๔) ระบบการบริหารจัดการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ (Optimization of Traffic Management) ระบบนี้จะจัดการการจราจรบริเวณทางแยก หรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ โดยผู้ให้บริการแจ้งเหตุการณ์ เช่น การตรวจจับ อุบัติเหตุ และให้ข้อมูลการควบคุม การจราจร นอกจากนี้ยังแนะนำเส้นทางแก่ผู้ขับขี่ผ่านมอนิเตอร์ที่ติดตั้งในรถ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการควบคุมการจราจร ไม่เพียงแต่ในพื้นที่ที่มีการจราจรที่ติดขัดเท่านั้นแต่รวมถึงเส้นทางการจราจรทั้งหมด ได้มีการคาดการณ์กันว่า เมื่อการเชื่อมต่อและสื่อสารแบบสองทางระหว่างผู้เดินทางและศูนย์บริหารจัดการจราจรเกิดขึ้นในวงกว้างแล้ว จะสามารถสื่อสารกันแบบสองทางได้อย่างสะดวก ทั้งในรถยนต์ ที่บ้าน ที่ทำงาน หรือผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ เช่น โทรศัพท์มือถือ โดยศูนย์บริหารจัดการจราจรจะนำเอาข้อมูลความต้องการเดินทางของผู้เดินทางมาคำนวณวิเคราะห์เพื่อการกระจายปริมาณการจราจรออกไป เพื่อให้ระบบขนส่งโดยรวมมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยจะเป็นการแนะนำเส้นทางที่ไม่ใช่การแนะนำให้ทุกคนเลือกใช้เส้นทางที่เบาบางในขณะนั้นเหมือนกันหมด นอกจากนี้ยังสามารถแนะนำให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ มีการก่อสร้าง หรือมีการปิดถนนได้ด้วย



๕) การสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ (Support for Public Transport) เป็นการอำนวยความสะดวกสบายให้ผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชน ให้เกิดความยืดหยุ่น สามารถเปลี่ยนถ่าย การเข้าและออกจากระบบขนส่งมวลชนตามเวลาที่สอดคล้องกัน ระบบสนับสนุนต่างๆ จึงมีความจำเป็น เช่น สถานการณ์ให้บริการของระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ ตำแหน่งและจำนวนที่นั่งว่าง ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และที่จอดรถ ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้สามารถส่งผ่านไปยังช่องทางต่างๆ หลายช่องทาง ได้แก่ ที่พักอาศัยและที่ทำงาน อุปกรณ์ในรถยนต์หรืออุปกรณ์เคลื่อนที่ ตลอดจนจุดติดตั้งข้างถนน ป้ายหยุดรถประจำทาง และสถานีขนส่ง เพื่อให้ผู้เดินทางสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและนำมาซึ่งการใช้งานระบบขนส่งมวลชนอย่างสะดวกและปลอดภัย

๖) การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการเกี่ยวกับรถเพื่อการพาณิชย์ (Increasing Efficiency in Commercial Vehicles Operations) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งสินค้า ต้องมีศูนย์รวบรวมและจัดเก็บสถานการณ์ใช้งานรถขนส่งสินค้าทั้งหมด เช่น ตำแหน่งของรถขนส่งในระหว่างขนส่ง จุดแวะพักหรือขนถ่ายสินค้า จุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง แล้วกระจายข้อมูลเหล่านี้ในฐานะข้อมูลพื้นฐานให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทุกราย นอกจากนี้ยังดำเนินการจัดหาระบบช่วยบริหารจัดการรถขนส่งสินค้าระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายๆ ราย โดยมองว่ารถทั้งหมดเสมือนมีเจ้าของเดียวกัน และพยายามลดจำนวนเที่ยวรถเปล่าลง เพื่อให้เกิดการใช้รถขนส่งร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ และเป็นอัตโนมัติ ปัจจุบันยังได้มีความพยายามค้นคว้าวิจัยเพื่อให้ขบวนรถขนส่งสามารถวิ่งตามกันไปโดยอัตโนมัติโดยมีผู้ขับขี่เพียงคนเดียวที่รถต้นขบวน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งลงไปอีก

๗) ระบบสนับสนุนผู้ใช้ทางเท้า (Support for Pedestrians) ผู้ใช้อีกกลุ่มหนึ่งซึ่งเกี่ยวข้องกับรถและถนนก็คือผู้ใช้ทางเท้า ผู้ใช้ทางเท้าในที่นี้หมายความรวมถึงผู้ใช้ทางเท้าทั่วไป คนชรา ผู้ทุพพลภาพ และผู้ใช้จักรยาน จุดประสงค์คือทำให้เกิดความสะดวกสบาย ปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่ดีสำหรับผู้ใช้ทางเท้า ตัวอย่างเทคโนโลยีที่สามารถช่วยเหลือผู้ใช้ทางเท้าได้ เช่น อุปกรณ์นำทางแบบพกพา เซ็นเซอร์สำหรับตรวจจับและรายงานชื่อสถานที่หรือนำทางด้วยเสียงสำหรับคนตาบอด เซ็นเซอร์ตรวจจับคนข้ามถนนเพื่อส่งข้อมูลเตือนแก่ผู้ขับขี่ให้ระมัดระวังและ/หรือควบคุมให้รถหยุดแบบอัตโนมัติ สัญญาณไฟสำหรับคนข้ามถนนที่สามารถปรับเปลี่ยนช่วงเวลาให้เหมาะสมกับจำนวนและประเภทของคนข้ามได้



๘) ระบบสนับสนุนสำหรับการทำงานของยานพาหนะในเหตุฉุกเฉิน (Support for Emergency Vehicle Operations) เพื่อรับมือกับเหตุฉุกเฉินและดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติหรืออุบัติเหตุบนท้องถนนได้รวดเร็วทันการและเหมาะสม รถที่ประสบเหตุจะมีอุปกรณ์ติดในรถ ที่สามารถแจ้งเหตุและสื่อสารกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยอัตโนมัติ เพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเตรียมการ เช่น ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ลักษณะของอุบัติเหตุ จำนวนผู้โดยสารในรถ จำนวนรถที่เกิดเหตุ ตลอดจนตำแหน่งของรถที่เกิดเหตุขณะนั้น ระบบนี้อาจก้าวหน้าไปถึงขั้นให้ข้อมูลทางกายภาพของผู้โดยสารและผู้ขับขี่ด้วย เช่น เพศ/วัย ลักษณะการบาดเจ็บ บริเวณกระดูกที่หัก การเสียเลือด การหมดสติ เป็นต้น ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้จะทำให้ผู้ให้ความช่วยเหลือสามารถวินิจฉัยได้ล่วงหน้าหรือระหว่างเดินทางไปยังที่เกิดเหตุ เพื่อลดระยะเวลาที่ต้องใช้ก่อนเข้าถึงและเริ่มดำเนินการช่วยเหลือ หลังจากนั้นข้อมูลสภาพจราจรและสภาพความเสียหายของถนน(กรณีเกิดภัยพิบัติ) ยังถูกรวบรวมและวิเคราะห์แบบตามเวลาจริงเพื่อส่งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบใช้วางแผนและสามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว ระบบดังกล่าวยังอาจทำงานร่วมกับศูนย์บริหารจัดการจราจร เพื่อให้ช่วยจัดการสัญญาณไฟจราจรหรืออำนวยเส้นทางสำหรับรถฉุกเฉินต่างๆ ได้ด้วย

๓.๒ <u>สถานภาพการใช้ระบบ ITS และเทคโนโลยีสำหรับงานจราจรในประเทศไทย</u>

๓.๒.๑ สัญญาณไฟจราจร

๑) ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ (Area Traffic Control) โดย กรุงเทพมหานคร ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๓๖ ด้วยการนำคอมพิวเตอร์ระบบ SCOOT (Split Cycle and Offset Optimization Technique) ของอังกฤษมาใช้งาน โดยอุปกรณ์ตรวจวัดสภาพจราจรจะส่งข้อมูลผ่านระบบสื่อสารไปยังศูนย์ควบคุมจราจร กทม. และจะทำการประมวลผลข้อมูลเพื่อหาสภาพที่เหมาะสมของสัญญาณไฟจราจรเป็นพื้นที่ทั้งหมด โดยมีแผนดำเนินการระยะที่ ๑ ครอบคลุมพื้นที่ชั้นใน ๓๑ ตร.กม. และระยะที่ ๒ เพิ่มพื้นที่อีก ๑๕๐ ตร.กม. แต่ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการฟ้องร้องทางคดีความ ซึ่งปัจจุบันได้พัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจังหวะสัญญาณไฟจราจรแบบทางแยกอิสระ โดยปรับเปลี่ยนจังหวะไฟตามปริมาณรถในแต่ละทิศทาง และจะได้พัฒนาจัดเป็นกลุ่มทางแยก (Region) ต่อไป

ภาพจำลอง ATC

๒) อุปกรณ์นับเวลาสัญญาณไฟ เป็นอุปกรณ์ที่ให้ข้อมูลเวลารอคอยก่อนจะถึงเวลาเปลี่ยนสัญญาณไฟ

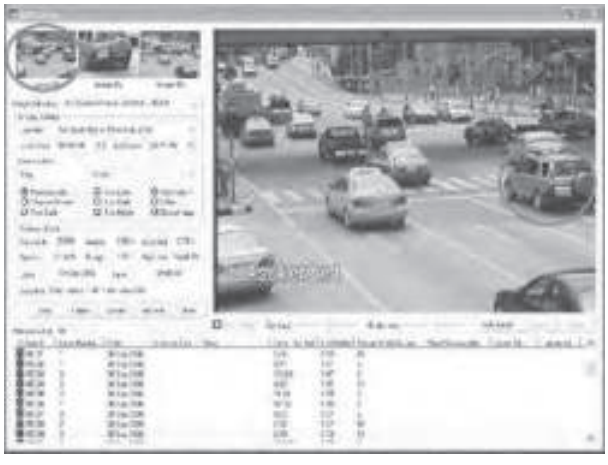
๓) ระบบสัญญาณไฟจราจรคนข้ามถนนอัจฉริยะ เป็นระบบสัญญาณไฟจราจรคนข้ามถนนที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน และช่วยบริการแก่กลุ่มผู้พิการทางสายตาในการข้ามถนนอีกด้วย

๓.๒.๒ ระบบกล้อง CCTV ใช้สำหรับงานจราจรซึ่งมีคุณสมบัติ Pan Tilt Zoom: PTZ มีทั้งสื่อสารโดยสายไฟเบอร์ออฟติก อินเตอร์เน็ตแบบสายเคเบิ้ลและไร้สาย (IP Camera)

๓.๒.๓ ระบบกล้อง Image Processing และอุปกรณ์ตรวจจับปริมาณจราจร Microwave Radar ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ตรวจสอบสภาพการจราจรบนทางพิเศษ (บางส่วน) และแสดงภาพออกมาทางแผนที่กราฟฟิกได้

๓.๒.๔ ระบบกล้องกวดขันวินัยจราจร

๑) ระบบกล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera System) ติดตั้งอยู่ ๓๐ จุด บริเวณทางแยกทั่วกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการตรวจจับอัตโนมัติภาพการกระทำความผิดและภาพทะเบียนรถ เพื่อทำการส่งใบสั่งและหมายเรียกไปยังผู้ครอบครองยานพาหนะที่กระทำความผิด



๒) ระบบกล้องตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ทั้งแบบติดตั้งและแบบพกพา

๓) ระบบกล้องตรวจจับและเปรียบเทียบแผ่นป้ายทะเบียน, ไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย

๔) ระบบกล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนเปลี่ยนช่องทางในเขตห้าม

๓.๒.๕ ระบบตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์

แบ่งได้เป็นสองประเภทได้แก่ การตรวจแบบ Screening Test และ Evedential Test

แบบ Screening Test

รุ่น **Lion SD๔๐๐P**

รุ่น **SAM ๐๓**

รุ่นพกพา

แบบ Evedential Test

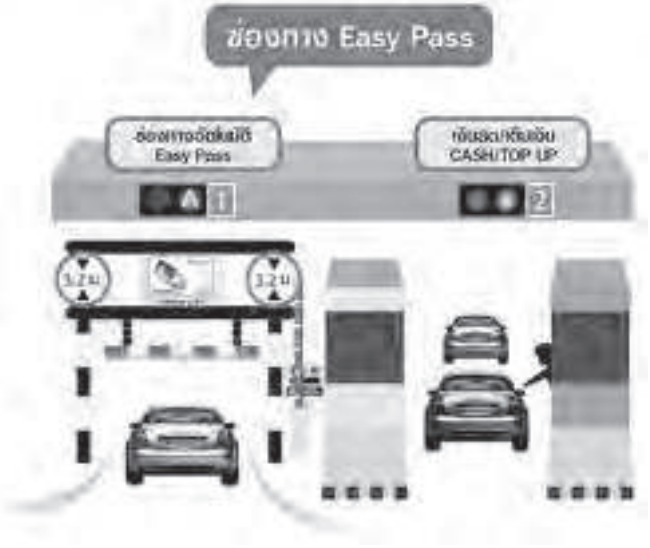
รุ่น **LionSD๔๐๐P**

รุ่น **Alco Sensor IV**

๓.๒.๖ ระบบป้ายจราจรอัจฉริยะ

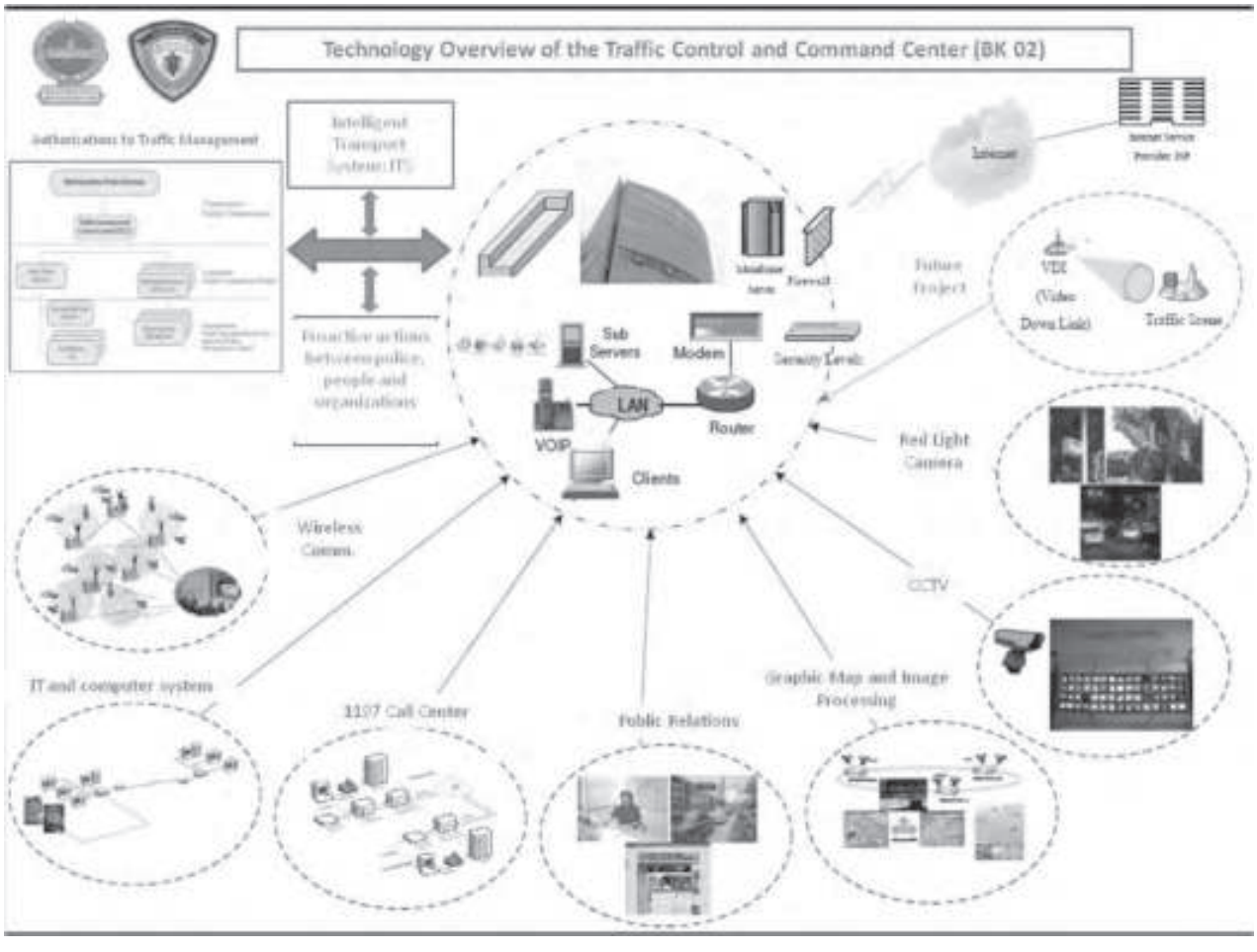
เป็นการแสดงข้อมูลข่าวสารให้แก่ผู้ขับขี่ (Traveler Information System) เพื่อบอกสภาพการจราจร ณ เวลานั้น (แบบ Real Time) โดยมีทั้งแบบระบบใช้กล้อง Image Processing และใช้เจ้าหน้าที่ดูจากกล้อง ในการปรับเปลี่ยนแจ้งสภาพการจราจรบนแผนที่ นอกจากนี้ยังรวมถึงป้ายสลับข้อความที่ใช้ในการส่งข่าวสารในรูปของตัวอักษรด้วย

๓.๒.๗ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นการชำระค่าผ่านทางพิเศษโดยไม่ต้องหยุดรถ ซึ่งขณะผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ระบบจะทำการอ่านข้อมูลจากอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่ภายในรถ และคิดค่าผ่านทางพิเศษจากมูลค่าเงินที่มีอยู่ในระบบ



๓.๒.๘ ระบบ RFID (Radio Frequency Identification) ถูกนำมาใช้ควบคุมความเร็วของรถตู้สาธารณะ ซึ่งเป็นการติดตั้ง TAG RFID ไว้บนเครื่องหมายการเสียภาษี และอีกส่วนหนึ่งนำไปติดไว้ที่บริเวณไฟหน้ารถตู้ ส่วนเครื่องอ่าน RFID ได้ติดตั้งไว้บนเส้นทางต่างๆ

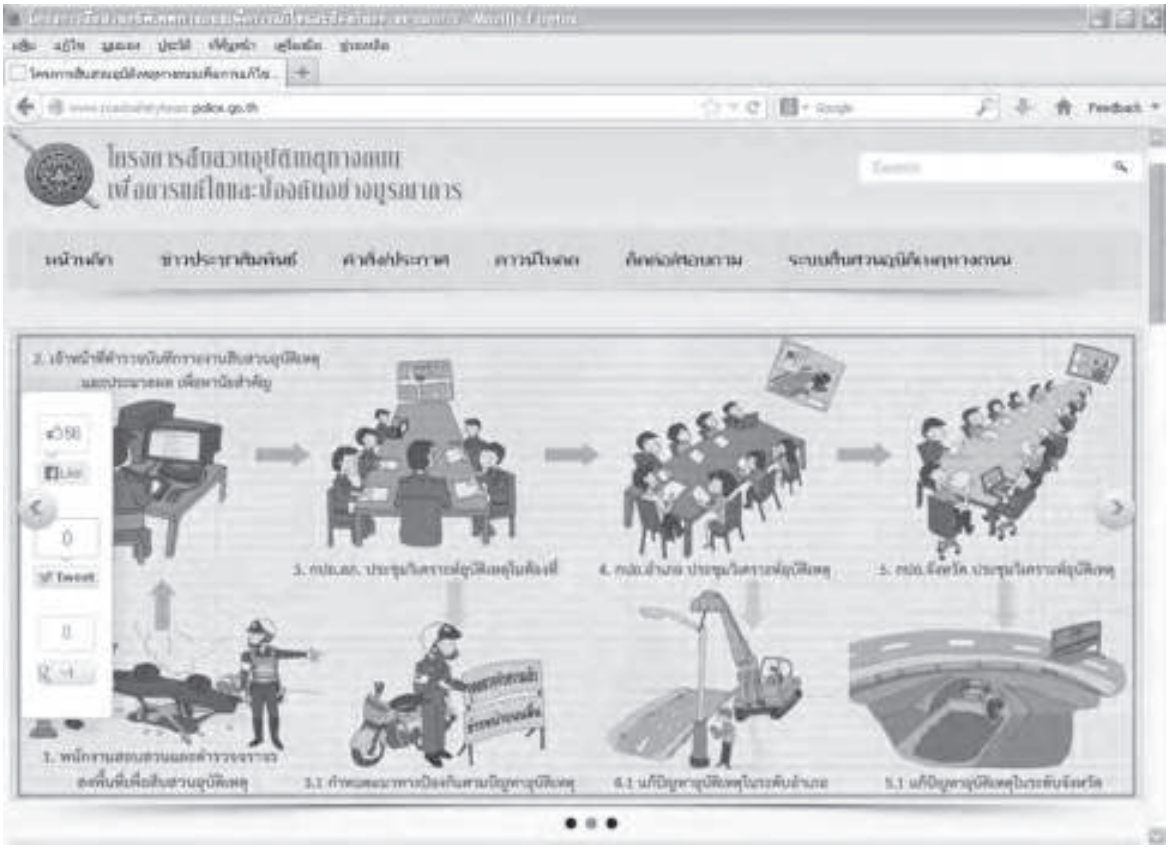
๓.๒.๙ ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.๐๒) ประกอบไปด้วยระบบหลักคือ กล้อง CCTV ระบบวิทยุสื่อสาร ระบบตู้ชุมสายโทรศัพท์สำหรับสายด่วนข้อมูลจราจร ๑๑๙๗ และระบบรายงานข่าวประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายสลับข้อความ วิทยุ ทีวี และอินเตอร์เน็ต เป็นต้น



๓.๒.๑๐ ระบบการสืบสวนอุบัติเหตุบนถนน (WWW.ROADSAFETYTEAM.POLICE.GO.TH)

โครงการพัฒนาระบบงานสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ โดยเป็นโครงการการนำข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่างๆ เข้าสู่ระบบฐานข้อมูล เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุบนถนน (อบถ.) ซึ่งขับเคลื่อนโดย พล.ต.ต.โกสินทร์ หินเธาว์ รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง และภาคีเครือข่าย โดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และบริษัทกลางประกันภัย ซึ่งเป็นผู้ให้การสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณในการที่จะช่วยกันของภาครัฐและภาคเอกชน ในการระดมข้อมูล ช่วยกันป้องกันและแก้ไข เรื่องอุบัติเหตุทางจราจร ซึ่งสร้างความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประเทศชาติเป็นอย่างมาก โดยข้อมูลโดยเฉลี่ยของการที่ประชาชนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุคือ ๑๒,๐๐๐ คนต่อปี หรือ ๒ คนต่อ ชม. ไม่นับที่พิการและได้รับ

บาดเจ็บ และรัฐบาลต้องสูญเสียเงิน มากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ในการแก้ไขปัญหาเยียวยาแก่ญาติ คนเจ็บ หรือเสียชีวิต



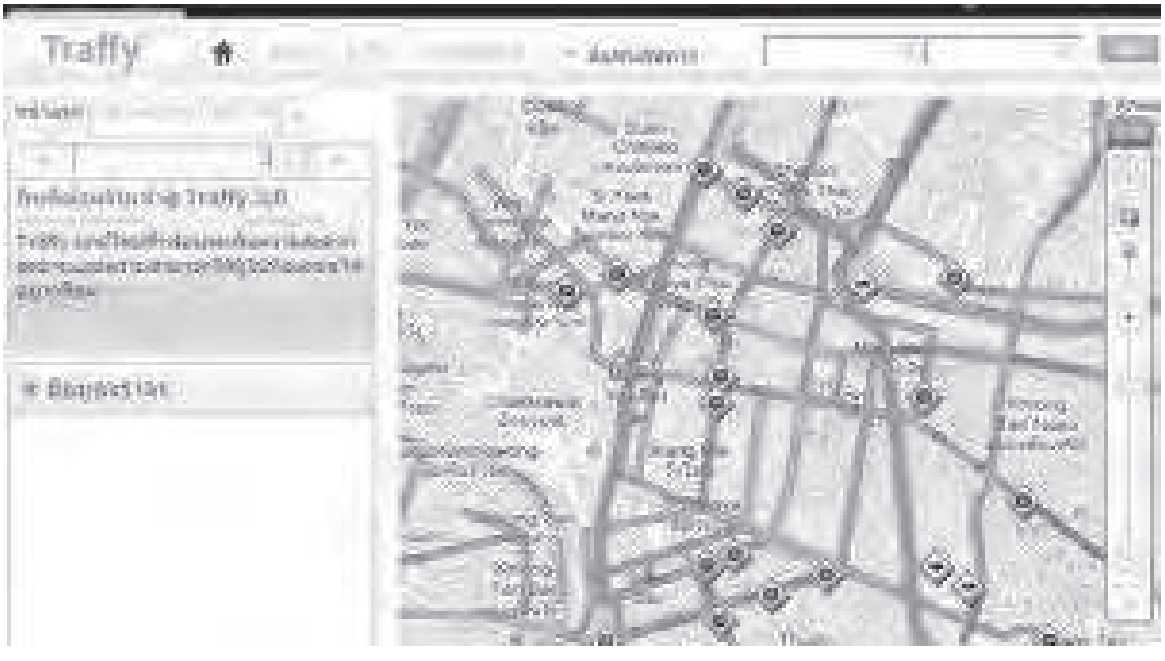
๓.๒.๑๑ ระบบประชาสัมพันธ์ด้วย Application ต่างๆ

๑) ระบบรายงานสภาพการจราจรแบบ Real Time ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผ่านทางเว็บไซต์ (WWW.ITSOTP.NET) ผ่านทางโทรศัพท์มือถือ (M.ITSOTP.NET) ผ่านทางเครือข่ายสังคมออนไลน์ (FACEBOOK) ผ่านทางแอพพลิเคชั่นบน SmartPhone รวมถึงแท็บเล็ต (THAI TRAFINFO โดยดาวน์โหลดผ่านทาง APP STORE และ GOOGLE PLAY)

๒) ระบบรายงานสภาพการจราจรบนทางพิเศษ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ผ่านทางเว็บไซต์ของ กทพ. และบน SmartPhone และแท็บเล็ต

๓) ระบบรายงานสภาพการจราจร ของกองบังคับการตำรวจจราจร ผ่านทางเว็บไซต์ WWW.TRAFFICPOLICE.GO.TH

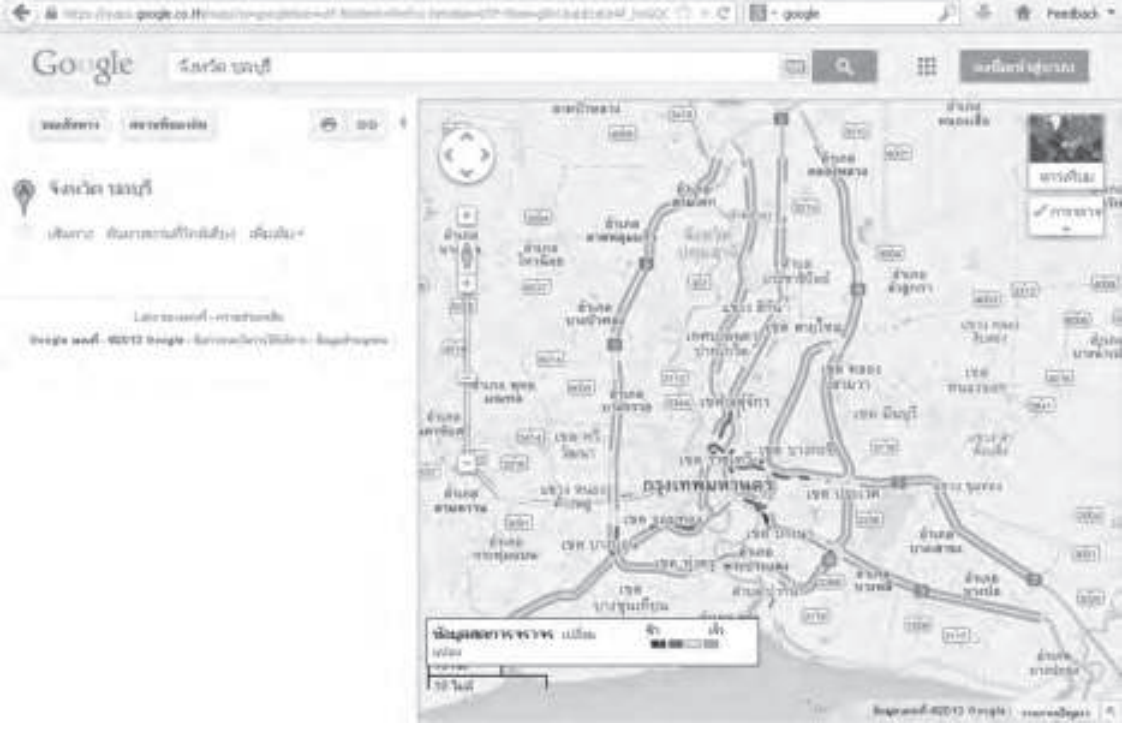
๔) ระบบประเมินและรายงานสภาพจราจร ของศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) ด้วยโปรแกรม TVIS (Traffic Voice Information System) นอกจากนี้ยังได้พัฒนาระบบ TRAFFY ผ่านทางเว็บไซต์และ SmartPhone



๕) ระบบรายงานข้อมูลจราจรผ่านอินเตอร์เน็ต (HTTP://TRAFFIC.LONGDO.COM) ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อข้อมูลจากศูนย์บูรณาการข้อมูลของศูนย์ NECTEC

๖) ระบบรายงานสภาพการจราจร โดยกรุงเทพมหานคร เป็นการแสดงแผนที่การจราจรด้วยเส้นสีต่างๆ บนแผนที่และภาพจากกล้อง CCTV ด้วย App ที่มีชื่อว่า “BMA Live Traffic”จะทำการรายงานสภาพการจราจรผ่านสมาร์ทโฟนและแท็บเล็ต ซึ่งการรายงานสภาพการจราจรในช่วงแรกจะเป็นภาพนิ่งผ่านกล้อง CCTV ที่ต่อเนื่องกันทุก ๑ นาที และเป็นภาพเคลื่อนไหวแบบเรียลไทม์ โดยแบ่งการแสดงผลจราจรออกเป็นเส้นสีแดงสำหรับเส้นทางจราจรที่เคลื่อนตัวได้ ด้วยความเร็วต่ำกว่า ๑๕ กิโลเมตรชั่วโมง/ เส้นสีเหลืองสำหรับเส้นทางจราจรที่เคลื่อนตัวได้ด้วยความเร็วประมาณ ๑๕-๒๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และเส้นสีเขียวสำหรับเส้นทางจราจรที่เคลื่อนตัวได้ด้วยความเร็วมากกว่า ๒๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๗) ระบบรายงานข้อมูลสภาพการจราจร โดย Google โดยได้ร่วมมือกับกระทรวงคมนาคมให้บริการบน Google Map



บรรณานุกรม

หนังสือ

การจัดการจราจร ๑ (Traffic Management I), โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

วิศวกรรมจราจร, ดร.ยอดพล ธนาบริบูรณ์, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี: ๒๕๒๔

วิศวกรรมจราจร, คู่มือ “การเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง”, สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง: ๒๕๔๙

วิชาการจราจร หลักสูตรการฝึกอบรมบุคคลภายนอกผู้มีวุฒิปริญญาตรีที่ได้รับการบรรจุแต่งตั้งรับราชการเป็นข้าราชการตำรวจชั้นประทวน คู่มือตำรวจเล่ม ๙ ฉบับปรับปรุง, กองบัญชาการศึกษา: ๒๕๕๓

โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ (GIS) และข้อมูลเพื่อตรวจสอบประเมินความปลอดภัยและเผยแพร่ข้อมูลทางหลวงบน Website, สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง: ๒๕๔๙

วิชาการจราจร หลักสูตรนักเรียนนายสิบตำรวจ คู่มือตำรวจเล่ม ๑๖ ฉบับปรับปรุง, กองบัญชาการศึกษา: ๒๕๕๕

จุลสาร

จุลสารเพื่อการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, พีรพงษ์ บรรจงแสวง, ส่วนแผนงานและพัฒนางานประชาสัมพันธ์ สปข.๗: ฉบับเดือนตุลาคม ๒๕๕๕

เอกสารประกอบการสัมมนา

ปัญหาการจราจรและวิธีการแก้ไขปัญหาโดยระบบการจัดการ และการควบคุมปริมาณการจราจร, รองศาสตราจารย์ ดร.ยอดพล ธนาบริบูรณ์, สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย: ๒๕๔๒

เว็บไซต์

แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร, พลตำรวจตรี ปิยะ ต๊ะวิชัย: HTTP://WWW.TRAFFICPOLICE.GO.TH

โปรแกรมระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ: HTTP://WWW.NECTEC.OR.TH

วิศวกรรมจราจร, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์: HTTP://WWW.SURAMES.COM/IMAGES

อุบัติเหตุจราจร, พลตำรวจตรี เลี้ยง หุยประเสริฐ: HTTP://WWW.IFM.GO.TH

บทที่ ๕
เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร

๑. ความหมายของเทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร

เทคนิค หมายถึง ศิลปะหรือกลวิธีในการปฏิบัติเกี่ยวกับวิชาการนั้นๆ (ความหมายตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน)

จราจร หมายถึง การที่ยวดยานพาหนะ คน สัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง หรือกฎการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ (ความหมายตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน)

เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร หมายถึง ศิลปะหรือกลวิธีในการปฏิบัติเกี่ยวกับการบังคับให้กระทำการหรือข้อบังคับไห้ยกเว้นการกระทำการตามกฎหมายจราจร เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายใดแล้ว ต้องใช้กฎหมายนั้นไปจนกว่าจะมีกฎหมายใหม่ สำหรับเรื่องเดียวกันนั้นออกมาให้ยกเลิกกฎหมายเก่าอันนั้นเสีย

๒. แนวคิดทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory)

ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมก็คือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเสมอภาค ในส่วนของตำรวจจะเน้นการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ซึ่งจะนำไปสู่การควบคุมการกระทำความผิดในสังคมได้ตามความมุ่งหมาย นักอาชญาวิทยาได้พัฒนาแนวคิดและขอบเขตปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมสังคม (The Philosophy of Enforcing Laws and Social Control) ให้รวมตลอดไปถึงการควบคุมพฤติกรรมอันจะนำไปสู่การกระทำความผิดด้วย สำหรับลักษณะที่สำคัญเกี่ยวกับปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมทางสังคม มี ๓ ประการ คือ

๑. รัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมาย เพื่อควบคุมความประพฤติและคุ้มครองพิทักษ์ผลประโยชน์ของสมาชิกในสังคมตามหลักกฎหมายมหาชนในฐานะที่รัฐมีอำนาจเหนือราษฎรมิได้รวมถึงกฎหมายเอกชน อันเป็นกฎหมายว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างราษฎรในฐานะเท่าเทียมกัน

๒. รัฐเป็นผู้ได้รับอาณัติมอบหมาย (Mandate) จัดสรรเจ้าหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบการปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยและความผาสุกของชุมชนให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และหลักกฎหมายอย่างเคร่งครัด

๓. การบังคับใช้กฎหมาย จะต้องบังคับใช้แก่สมาชิกในสังคมโดยเสมอภาคภายใต้หลักนิติธรรม (Justice Under Law) ปราศจากความลำเอียงหรือรังเกียจเดียดฉันท์โดยสิ้นเชิง

การใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีอยู่ให้เป็นผลในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง เพื่อให้การดำเนินชีวิตในทางสังคม (VIE SOCIALE) ของประชาชนสามารถดำรงอยู่ได้โดยความสงบสุขของส่วนรวม นอกจากนี้การดำเนินการใช้บังคับกฎหมายยังมีนัยที่รวมถึงการสร้างแบบอย่าง เพื่อให้ราษฎร

ของประเทศยอมรับและเคารพต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมาย อันจะส่งผลให้บริบทแห่งสังคม เศรษฐกิจและการเมืองภายในประเทศสามารถดำเนินการพัฒนาไปได้อย่างต่อเนื่อง และจะทำให้ราชอาณาจักรไทยได้รับการยอมรับนับถือจากสหภาพและรัฐต่าง ๆ ในเรื่องความสามารถในการรักษาความปลอดภัยและสงบเรียบร้อยภายใน

๓. ความหมายการบังคับใช้กฎหมาย

๑. การใช้บังคับกฎหมาย คือ เมื่อได้มีการประกาศใช้กฎหมายใดแล้ว ต้องใช้กฎหมายนั้นไปจนกว่าจะมีกฎหมายใหม่ สำหรับเรื่องเดียวกันนั้นออกมาให้ยกเลิกกฎหมายเก่าอันนั้นเสีย

๒. การบังคับใช้กฎหมาย คือ การบังคับให้กระทำการหรือข้อบังคับให้ยกเว้นการกระทำก็ได้ ยกตัวอย่างการบังคับใช้คือ กฎหมายกำหนดให้ชายไทยทุกคนต้องเข้ารับการเกณฑ์ทหารเมื่ออายุครบ ๒๐ ปี บริบูรณ์

๔. การบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในงานจราจร

การบังคับใช้กฎหมายเป็นส่วนที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับพฤติกรรมการขับขี่ของประชาชน ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างมืออาชีพ เกิดประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ให้เกิดผลการลดจำนวนอุบัติเหตุได้นั้นต้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ประกอบด้วย

๑. วางเป้าหมายหลักการทำงาน คือ การสร้างความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนโดยยึดหลักงานอุบัติเหตุจราจรเป็นงานของตำรวจ เพื่อขจัด No man’s land ที่ไม่มีใครเป็นเจ้าของหรืออยากจะเป็น

๒. การสร้างความตระหนักให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้เกิดการยอมรับ เข้าใจและเห็นความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมาย

๓. สร้างแนวทางปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานตามนโยบายการกวดขันวินัยจราจร

๔. สร้างองค์ความรู้หลายๆ ด้านในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเพิ่มสมรรถนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น ด้านวินัยจราจร ด้านการตรวจจับความเร็วบนท้องถนน ด้านการตรวจจับรถยนต์ที่นำยางเสื่อมสภาพมาใช้งานบนท้องถนน

๕. การใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วบนท้องถนน

๖. การบังคับใช้กฎหมายต้องเน้นหลักการ ๓ม ๒ข และ ๑ร

๗. จัดทำโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

๘. สร้างกระบวนการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ตั้งแต่ ๑) การจับกุม ๒) การชำระค่าปรับ ๓) การสอบสวน ๔) การฟ้องศาล ๕) การใช้มาตรการเสริม

๙. สร้างยุทธศาสตร์ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎจราจรให้มีประสิทธิภาพในหลายด้าน ตั้งแต่ ยุทธศาสตร์ทางสังคม (การลงโทษ การควบคุมทางสังคม การสร้างจิตสำนึกต่อหน้าที่ในสังคม) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการที่ดี ยุทธศาสตร์การสร้างแรงจูงใจ ยุทธศาสตร์การประสานความร่วมมือและการมีส่วนร่วม ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเครือข่าย ยุทธศาสตร์การปรับปรุงกฎหมาย ยุทธศาสตร์การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ยุทธศาสตร์การปลูกฝังวินัยจราจร ยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เป็นต้น

ดังนั้น เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายจึงต้องกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการ ๔ ด้าน คือ

(๑) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

• ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร

• สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน

• ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมการขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน

• มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น

• มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

(๒) ถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) โดยเน้นมาตรการปรับปรุงโครงสร้างถนน ดังนี้

• การออกแบบและบำรุงรักษาถนนและพื้นที่ด้านข้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชนขึ้น

• จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

(๓) ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) สร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้ โดย

• ดำเนินการเรื่องการให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว

• กำหนดความเร็วตามสภาพของถนนและพื้นที่ข้างทาง ความแข็งแรงของยานพาหนะและตามสมรรถนะจริงของผู้ขับขี่

(๔) **ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)** เพิ่มความปลอดภัยยานพาหนะโดย

• ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดความรุนแรงของผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า

• สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะที่มีความปลอดภัย

• กำหนดให้การจัดซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะรวมถึงการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

๔.๑ หลักในการตั้งจุดตรวจจุดสกัด

(๑) เมื่อกรณีเหตุจำเป็นหรือเหตุฉุกเฉินเร่งด่วน

(๒) ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่งโดยเคร่งครัด

(๓) ได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชา

(๔) มีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรเป็นหัวหน้าควบคุม

(๕) แต่งเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่

(๖) มีแผงขั้นแสดงเครื่องหมายว่า “หยุดตรวจ” และจัดให้มีสิ่งกีดขวางหรือสัญญาณอื่นใด ให้เป็นที่สังเกตได้ง่ายในระยะไกล เช่น วางกรวยยางคาดแถบสีสะท้อนแสง เพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุ

(๗) ในเวลากลางคืน ต้องให้แสงไฟส่องสว่างให้มองเห็นได้อย่างชัดเจน ในระยะไม่น้อยกว่า ๑๕๐ เมตร ก่อนถึงจุดตรวจ

(๘) กำหนด “เขตพื้นที่ปลอดภัย” สำหรับเป็นบริเวณตรวจค้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ต้องสงสัยและผู้ถูกตรวจค้น และเจ้าหน้าที่ตำรวจในระหว่างทำการตรวจค้น

(๙) วางกำลังส่วนหนึ่งไว้บริเวณทางแยก หรือจุดกลับรถก่อนถึงจุดตรวจหรือจุดสกัดเพื่อไว้ทำหน้าที่สกัดกั้น หรือไล่ติดตามผู้ที่เลี้ยวหรือกลับรถหลบหนี

(๑๐) พึงใช้ความระมัดระวังและตั้งอยู่ในความไม่ประมาท ทุกขณะทำการตรวจค้น

(๑๑) เป็นผู้มีมารยาทที่ดีงามและรักษากริยาวาจา ระหว่างการตรวจค้น เช่น ไม่ส่องไฟฉายไปบริเวณใบหน้าประชาชนผู้ถูกตรวจค้น และให้ใช้คำพูดที่สุภาพ เช่น “สวัสดีครับ” “ขอโทษครับ” และ “ขอบคุณมากครับ”

(๑๒) ใช้ความสังเกตและความสนใจเป็นพิเศษแก่ยานพาหนะที่มีลักษณะพิรุธ เช่น รถจักรยานยนต์

(๑๓) ในการปฏิบัติการเรียกตรวจ ระหว่างการตั้งจุดตรวจ ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานและประชาชนและต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจร หรือตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิด ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ หรือพ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง เจ้าหน้าที่ตำรวจจะตั้ง “จุดตรวจ” ตามสถานที่ เวลา และกลุ่มเป้าหมาย ในการปฏิบัติหน้าที่ซึ่งต้องใช้จิตวิทยาและความนุ่มนวลในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติ เป็นการชั่วคราวโดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน ๒๔ ชั่วโมง และเมื่อสิ้นภารกิจแล้วจะต้องยกเลิกจุดตรวจทันที

จุดตรวจ หมายถึง สถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน ๒๔ ชั่วโมง และเมื่อเสร็จภารกิจต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

จุดสกัด หมายถึง สถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราว และจะต้องยุบเลิกเมื่อเสร็จภารกิจดังกล่าว

หยุดตรวจ หมายถึง จุดที่มีแผงกันแสดงเครื่องหมายคำว่า หยุดตรวจ และจัดให้มีสิ่งกีดขวางหรือสัญญาณอื่นใดที่สังเกตได้ง่ายจากระยะไกล เช่น กรวยยางคาดแถบสะท้อนแสง เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้

เขตพื้นที่ปลอดภัย หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับตรวจค้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ถูกตรวจค้น

วัตถุประสงค์ของการตั้งจุดตรวจจุดสกัด

เป็นมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย โดยเฉพาะผู้ขับขี่ จุดที่เป็นด่านตรวจจะสังเกตเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจกำลังดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย โดยชัดเจนเพื่อตรวจสอบผู้ขับขี่ตามกลยุทธ์การบังคับใช้กฎหมายที่ตั้งเป้าไว้ และตรวจการละเมิดกฎหมายเรื่องต่างๆ เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย การแสดงตนของผู้ขับขี่ ใบขับขี่/ทะเบียนรถ ความปลอดภัยในการขับขี่ ภาวการณ์มึนเมาจากแอลกอฮอล์และยาเสพติด เพื่อพบผู้ต้องหาตามหมายจับที่ตำรวจต้องการตัว หรือผู้กระทำผิดกฎหมาย และด่านตรวจควรอยู่ในที่ตั้งที่สำคัญ

เพื่อให้มีผลกับปัญหาต่างๆ ที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติและประชาชนเป็นสิ่งสำคัญที่สุด

พื้นที่ตั้งด่านตรวจที่ปลอดภัยมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) มองเห็นได้อย่างชัดเจนและปลอดภัยสำหรับการสกัดกั้นผู้ขับขี่

(๒) พึงระมัดระวังแสงแดดจ้า สภาพอากาศเลวร้าย เวลาโพล้เพล้ เช้ามืด

(๓) มั่นใจความปลอดภัย ในขณะตั้งและรื้อด่านตรวจ

(๔) หากเป็นการปฏิบัติงานตอนกลางคืน ต้องมองเห็นได้อย่างชัดเจน มีแสงสว่างครอบคลุมบริเวณกว้าง

(๕) ควบคุมตำแหน่งที่ตั้งด่านตรวจให้เหมาะสมกับการคล่องตัวของการจราจร

(๖) อย่าก่อให้เกิดความแออัดคับคั่ง-การจราจรต้องคล่องตัว

(๗) ใช้สิ่งกีดขวางตามธรรมชาติช่วยให้การจราจรสงบเรียบร้อย

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโก กล่าวคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย ๘ ประเด็นภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

(๑) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity) รัฐบาลมีกลไก ระบบข้อมูล ในการกำกับ ติดตาม เป้าหมายที่เป็นมาตรฐานสากล ระบบกฎหมายและการจัดการได้รับการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้วย

(๒) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)

(๓) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design) จำนวนมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะที่ได้รับการกำหนดหรือปรับปรุงเพิ่มขึ้น จำนวนมาตรการด้านภาษีเพื่อส่งเสริมเพื่อการติดตั้งระบบอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในยานพาหนะทุกประเภทตามมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น จำนวนรุ่นของยานพาหนะที่ได้รับคะแนนด้านความปลอดภัยเพิ่มขึ้น

(๔) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user Behavior) จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วงอายุ ๑๕-๑๘ ปี เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง จำนวนผู้เดินเท้าที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุ

ลดลง ดัชนีความรุนแรงจำนวนบุคลากรในภาคการขนส่งเสียชีวิตในขณะทำงานเนื่องจากอุบัติเหตุลดลง จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับการช่วยเหลือภายในระยะเวลาที่กำหนดเพิ่มขึ้น จำนวนผู้พิการจากการเกิดอุบัติเหตุได้รับการฟื้นฟูและจ้างงานเพิ่มขึ้น

(๕) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post crash care)

ภารกิจหน้าที่ของตำรวจจราจรภายใต้การบริหารของพลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติในส่วนของนโยบายเน้นหนักคือ การบังคับใช้กฎหมายและพัฒนาระบบการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุจราจร และสร้างค่านิยมของตำรวจจราจรให้เป็น สุภาพบุรุษจราจร(สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๕๗ หน้า ๖) และนโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจร ๘ ประการได้แก่

(๑) การพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

(๒) ให้มีแผนการจัดการจราจร เพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น ฝนตก น้ำท่วม ถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

(๓) อำนวยความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญามอสโก

(๔) ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผนและอำนวยการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ

(๕) ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวินัยการจราจรให้กับประชาชนโดยเฉพาะการกวดขันจับกุม ๑๐ ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี่หรือโดยสารรถทุกประเภท

(๖) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียม เป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(๗) กวดขันวินัย ความประพฤติและปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวก แก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน

(๘) ดำเนินการทางวินัยและอาญาอย่างเด็ดขาดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

นโยบายทั้ง ๘ ประการสามารถจัดกลุ่มเป็นประเด็นสำคัญได้ ๓ ประเด็นคือ

(๑) ประเด็นการสร้างความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

(๒) ประเด็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

(๓) ประเด็นการบริหารงานตำรวจจราจรที่มีประสิทธิภาพ

หากตำรวจจราจรปฏิบัติงานตามนโยบายดังกล่าวอย่างเข้มแข็งเต็มศักยภาพจะทำให้บรรลุผลสำเร็จคือ ถนนในประเทศไทยจะมีความปลอดภัยสูง การจราจรมีสภาพคล่องตัว และประชาชนมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรถึงแม้ว่า

ตำรวจจะใช้เครื่องมือในการทำงานที่สำคัญคือ กฎหมาย และใช้วิธีการทำงานที่สำคัญคือ การบังคับ ก็ตาม

แนวทางทศวรรษความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติโดยกำหนดแนวทางในการทำงานไว้ ๘ ประการคือ

(๑) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

(๒) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

(๓) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๔) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารธารณะและรถบรรทุก

(๕) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก

(๖) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย

(๗) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

(๘) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๔.๒ กวดขันจับกุม ๑๐ ข้อหาหลัก

ปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมี ๔ ปัจจัย ได้แก่ พฤติกรรมผู้ขับขี่ รถยนต์ ถนน และสภาพแวดล้อม ดังนั้น ในการดำเนินการ ตำรวจจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้มาตรการ ๑๐ ข้อหาหลัก

(๑) ไม่สวมหมวกนิรภัย
(๒) อุปกรณ์ส่วนควบไม่ถูกต้อง
(๓) เมาสุรา
(๔) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
(๕) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
(๖) ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
(๗) ขับรถฝ่าสัญญาณไฟ
(๘) ขับรถแซงในที่คับขัน
(๙) ขับรถย้อนศร
(๑๐) โทรศัพท์ในขณะขับรถ

การใช้มาตรการบังคับล้อยกรถ ตัดคะแนนพักและยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

การใช้มาตรการการบังคับล้อ การยกรถ กฎหมายจราจรกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า เมื่อมีการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ และมีการสอบสวนแล้ว พบว่า เจ้าของรถจอดรถผิดกฎจราจรจริง ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ที่ประสงค์จะให้ปลดล็อกเครื่องมือบังคับล้อจะต้องถูกปรับในอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน ส่วนเมื่อใดที่ตำรวจจะใช้เครื่องมือบังคับล้อ กฎหมายไม่ได้ระบุไว้โดยปล่อยให้เป็นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งโดยทั่วไปแล้วเป็นเรื่องของนโยบายของการบังคับใช้กฎหมายมากกว่าที่เป็นเรื่องของกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนตายตัว อย่างไรก็ตามแนวคิดเรื่องการบังคับล้อรถดูจะสัมพันธ์กับเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความยำเกรงอยู่ไม่น้อย ส่วนใหญ่แล้ว เครื่องมือบังคับล้อรถจะถูกนำมาตามถนนเส้นสำคัญๆ หรือตรอก, ซอยที่มีการจราจรคับคั่ง โดยมุ่งหวังจะให้เกิดความหลาบจำและเกรงกลัวที่จะกระทำผิดซ้ำอีก นั่นหมายความว่า หากผู้ที่เขียนใบสั่งจราจรพร้อมกับใช้เครื่องมือบังคับล้อบังคับที่รถที่ฝ่าฝืนคันดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่หรือเจ้าของไม่สามารถจะขับรถต่อไปได้จนกว่าจะได้เสียค่าปรับก่อน มาตรการ จากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ล็อกล้อรถจึงมาปลดเครื่องมือให้ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียเวลามากขึ้นกว่าการที่ได้รับใบสั่งติดหน้ารถ ซึ่งมองดูเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่แข็งกร้าวมากกว่าการออกใบสั่ง แต่เพียงอย่างเดียว ไม่เพียงแต่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องเสียค่าบังคับล้อรถจำนวน ๕๐๐ บาท แต่ยังจะต้องถูกปรับในเรื่องการจอดรถผิดที่ผิดทางอีก ในอัตราค่าปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน โดยสรุป ผู้ขับขี่จะต้องถูกปรับในอัตราขั้นต่ำที่สุด ๖๐๐ บาทเงินค่าปรับในกลุ่มนี้ สถานีตำรวจท้องที่ผู้ทำการปรับจะถูกแยกส่งออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรก คือ เฉพาะค่าปรับกรณีการเคลื่อนย้ายรถ (รถยก) หรือการใช้เครื่องบังคับล้อ ซึ่งมีอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน จะถูกนำส่งไปฝากไว้ที่กระทรวงการคลังโดยไม่มีหักออก เงินดังกล่าวจะยังอยู่กับกระทรวงการคลังจนกว่าจะมีการคำขอเบิกจ่ายเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เช่น ค่าเช่าสถานที่จอดรถกลาง ค่าจัดซื้อจัดหารถยนต์และอุปกรณ์ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน และไม่สามารถเบิกจากเงินงบประมาณได้ ค่าป้าย เอกสารเครื่องหมาย ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษารถยกอุปกรณ์ ค่าประกันภัย ค่าฝึกอบรมสัมมนาเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ๑ เป็นต้น ส่วนที่สองคือ เงินค่าปรับตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งสามารถปันส่วนเป็นเงินรางวัลสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามระเบียบต่อไป และในกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใช้เครื่องบังคับล้อแล้วเห็นว่าหากเห็นการจอดรถเป็นการจอดกีดขวางหรือจอดผิดกฎหมายที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อาจจะใช้มาตรการยกรถเสียเลยก็ได้ และนำรถไปเก็บรักษาไว้ และต้องเสียค่าเก็บรักษารถตามอัตราที่กำหนด

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๕๙ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดสำหรับความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังและให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาดค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

มาตรา ๑๕๙ ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถหรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(๑) บนทางเท้า

(๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร

(๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

(๑๐)ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(๑๑)ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(๑๒)ในที่คับขัน

(๑๓)ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(๑๔)ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(๑๕)ในลักษณะกีดขวางการจราจร

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๓๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๕๙ วรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ได้เคลื่อนย้ายรถของตนในอัตราดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป คันละ ๑,๐๐๐ บาท

(๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ คันละ ๗๐๐ บาท

(๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) คันละ ๕๐๐ บาท

ข้อ ๒ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับรถของตนไม่ให้เคลื่อนย้ายตามข้อ ๑ แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่รถถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายตามความในข้อนี้อีก

ข้อ ๓ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษารถที่ถูกเคลื่อนย้ายมาในระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในอัตราดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป วันละ ๕๐๐ บาท

(๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ วันละ ๓๐๐ บาท

(๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) วันละ ๒๐๐ บาท

ข้อ ๔ การนับเวลาตามข้อ ๓ ให้ถือว่ายี่สิบสี่ชั่วโมงเป็นหนึ่งวันเศษของวันให้นับเป็นหนึ่งวันให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ [รก.๒๕๓๔/๘๒/๒๐๖/๗ พฤษภาคม ๒๕๓๔]

ระเบียบกรมตำรวจ ว่าด้วยกำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย และการดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานพ.ศ. ๒๕๓๔ โดยที่ได้มีประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙

ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๕๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก หรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ เพื่อให้การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับ ให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย และการดูแลรักษาระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ กรมตำรวจจึงวางระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบกรมตำรวจ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่จอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้าย และการดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงาน พ.ศ. ๒๕๓๔ "

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๓๔ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ บรรดาระเบียบ ข้อบังคับ หรือคำสั่งอื่นใดที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้หรือขัดแย้งกับระเบียบนี้ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ ๔ การเคลื่อนย้ายรถ ไปดูแลรักษาให้ปฏิบัติดังนี้

๑) เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบรถที่หยุด หรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และจำเป็นจะต้องเคลื่อนย้ายรถ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกหนังสือคำสั่งของพนักงานจราจร สั่งให้ผู้ขับขี่ไปรายงานตัวยังสถานที่จอดรถกลาง โดยหนังสือดังกล่าวให้ใส่ถุงพลาสติกผูกติดกับก้านใบปัดน้ำฝนด้านหน้าจึงทำการเคลื่อนย้ายรถไปยังสถานที่จอดรถกลาง

๒) ห้ามมิให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้เคลื่อนย้ายรถปล่อยรถคืนให้กับเจ้าของรถ หรือผู้ขับขี่ไปโดยพลการในระหว่างทางเป็นอันขาด

๓) รถที่นำเข้าแต่ละคันให้ลงรายงานประจำวัน ปรากฏรายละเอียดเกี่ยวกับรถ ได้แก่ ลักษณะรถ หมายเลขทะเบียนรถ ประเภทรถ ชื่อ ชนิดรถ (แบบ/รุ่น/ปีที่ผลิต) สี (ถ้ามีหลายสีให้ลงละเอียดให้ชัดเจน) และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ลักษณะของรถฐานความผิด วันเวลาที่เกิดเหตุ ผู้จับกุม วันเวลาที่นำรถเข้า

๔) เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ รายงานตัวและชำระค่าปรับ ค่าเคลื่อนย้ายรถและค่าดูแลรักษา ให้พนักงานสอบสวนเวรสั่งคืนรถให้กับเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไป

ข้อ ๕ การใช้เครื่องมือบังคับ ให้รถหยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายให้ปฏิบัติดังนี้

๑) เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ซึ่งจะต้องใช้เครื่องมือบังคับรถไม่ให้เคลื่อนย้ายโดยไม่ทำให้กีดขวางการจราจร ให้ออกหนังสือคำสั่งของพนักงานจราจรสั่งให้ผู้ขับขี่ไปรายงานตัวยังสถานที่จอดรถกลาง หนังสือคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้ใส่ถุงพลาสติกผูกติดกับก้านใบปัดน้ำฝนด้านหน้ารถตรงหน้าผู้ขับขี่

๒) ติดแผ่นป้าย (สติ๊กเกอร์) สีเหลืองอักษรสีดำ ขนาดยาว ๑๒ นิ้ว กว้าง ๘ นิ้ว ตามแบบท้ายระเบียบนี้ ไว้ที่หน้ารถด้านผู้ขับขี่

๓) ห้ามมิให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้ใช้เครื่องมือบังคับรถไม่ให้เคลื่อนย้ายปลดเครื่องมือบังคับรถ คืนรถให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไปโดยพลการเป็นอันขาด

๔) เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รายงานตัวและชำระค่าปรับ พร้อมกับค่าใช้เครื่องมือบังคับรถแล้ว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เคลื่อนย้ายรถนั้น ไปไว้ที่สถานที่จอดรถกลางภายใน ๒๔ ชั่วโมง เว้นแต่ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับและค่าใช้เครื่องมือบังคับรถเสร็จสิ้นก่อนทำการเคลื่อนย้ายรถนั้น

ข้อ ๖ หน่วยงานที่ต้องดำเนินการตามระเบียบนี้ ได้แก่

๑) สำหรับกรุงเทพมหานคร

(ก) กองบังคับการตำรวจจราจร

(ข) กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครเหนือ

(ค) กองบังคับการตำรวจนครบาลพระนครใต้

(ง) กองบังคับการตำรวจนครบาลธนบุรี

(จ) สถานีตำรวจท่าเรือ

๒) สำหรับจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร

(ก) ตำรวจภูธรจังหวัด

(ข) กองกำกับการตำรวจทางหลวง

ข้อ ๗ ให้กองบังคับการ กองกำกับการ หรือสถานีตำรวจ ตามข้อ ๖ แล้วแต่กรณีดำเนินการดังนี้

๑) จัดนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรไปเป็นพนักงานสอบสวนเวร ประจำสถานที่จอดรถกลาง มีอำนาจสอบสวนเปรียบเทียบคดีจราจร

๒) จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ประจำสถานที่จอดรถกลาง เพื่อปฏิบัติการในเรื่องต่อไปนี้

(ก) การเคลื่อนย้ายรถนำเข้าเก็บสถานที่จอดรถกลาง

(ข) การใช้เครื่องมือบังคับรถ

(ค) การรับรถเข้าดูแลรักษา จำหน่าย หรือคืนรถ

(ง) การเปรียบเทียบปรับ

(จ) การเก็บค่าเคลื่อนย้ายรถ ค่าใช้เครื่องมือบังคับรถและค่าดูแลรักษารถ

(ฉ) การควบคุมดูแลสถานที่ ทรัพย์สินที่ใช้ดำเนินการ ตามข้อ (ก) และ (ข) รวมทั้งรถที่ต้องดำเนินการตามข้อ (ค)

(ช) ควบคุมการปฏิบัติงานของลูกจ้างที่จัดไว้เป็นผู้ช่วยเหลือในสถานที่นั้น การปฏิบัติตาม (ก)-(ช) ให้กระทำการลงรายงานประจำวัน และบันทึกรายละเอียดตามสมควร

๓) เจ้าหน้าที่ประจำสถานที่จอดรถกลางและจัดทำสมุดบัญชีดังนี้

(ก) บัญชีรายวันเพื่อแสดงจำนวนเงินรายได้และสถานภาพรถตามบัญชีท้ายระเบียบนี้

(ข) บัญชีรถจอดหรือหยุดอยู่โดยฝ่าฝืนกฎหมาย ต้องมีการสรุปการรับและจำหน่ายรถ

ประจำวัน ให้พนักงานสอบสวนรับผิดชอบลงนามไว้ โดยมีรายละเอียด
รถที่ตกค้าง คัน (ลำดับที่.....)
รถที่รับใหม่ในวันนี้ คัน (ลำดับที่.....)
รถที่จำหน่ายในวันนี้ คัน (ลำดับที่.....)
รถที่คงเหลือในวันนี้ คัน (ลำดับที่.....)

ลงชื่อ.....

(ตัวบรรจง)

...../...../.....

รถคันใดจำหน่ายแล้วให้วงแดงที่เลขลำดับในสมุดคุมรถ

(ค) สรุปยอดการปฏิบัติทุกวันสุดท้ายของเดือน ให้ปรากฏดังนี้

รถตกค้างจากเดือนก่อน ..... คัน
รถที่รับเข้าในเดือนนี้ ..... คัน
รถที่จำหน่ายในเดือนนี้ ..... คัน
คงเหลือรถ คัน
จำนวนคดีเปรียบเทียบปรับ คดี
เก็บค่าปฏิบัติการใช้เครื่องมือบังคับฯ ราย
(เป็นเงิน.....บาท)
เก็บค่าปฏิบัติการเคลื่อนย้ายรถ ราย
(เป็นเงิน.....บาท)
เก็บค่าดูแลรักษา ราย
(เป็นเงิน.....บาท)

(๔) ให้นายร้อยเวรประจำสถานีจอดรถกลาง ตรวจสอบทุกวันว่ารถคันใดถูกเก็บรักษาไว้ครบ ๓ วัน แล้วยังไม่มีผู้ใดมาติดต่อ จะต้องตรวจสอบว่า เป็นรถของผู้ใดแล้วรีบติดต่อเจ้าของรถตามทะเบียนเพื่อทราบเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่แท้จริงมาดำเนินการต่อไป รายละเอียดการติดต่อ ข้อขัดข้อง การดำเนินการต่างๆ จะต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาชั้น กองบังคับการ กองกำกับการ หรือสถานีตำรวจ แล้วแต่กรณี ทราบเพื่อแก้ไขทุก ๗ วัน

(๕) ใบเสร็จรับเงินค่าปรับ ค่าเคลื่อนย้ายรถ ค่าใช้เครื่องมือบังคับรถและค่าดูแลรักษารถให้แยกจากกันเป็น ๔ เล่ม

(๖) กรณีการจัดหาสถานที่จอดรถกลางไว้สำหรับจอดรถที่ถูกเคลื่อนย้ายสถานที่จอดรถดังกล่าวให้อยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางไม่ห่างไกลจนเกินไป โดยเช่าจากเอกชนก็ได้หน่วยงานใด

ยังจัดหาสถานที่จอดรถกลางไม่ได้ จะกำหนดให้สถานีตำรวจแห่งใดแห่งหนึ่งหรือมากกว่าเป็นสถานที่จอดรถกลางไปพลางก่อนได้

(๗) การขายทอดตลาดรถที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่าย ในการที่รถถูกเคลื่อนย้าย หรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย และค่าดูแลรักษารถตามระเบียบนี้ ให้ถือปฏิบัติตามประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะ ๑๕ บทที่ ๘ ข้อ ๑๑, ๑๒ และ ๑๓

ตัวอย่างแผ่นป้าย (สติ๊กเกอร์) สีเหลืองอักษรสีดำ ขนาดยาว ๑๒ นิ้ว กว้าง ๘ นิ้ว

คำเตือน

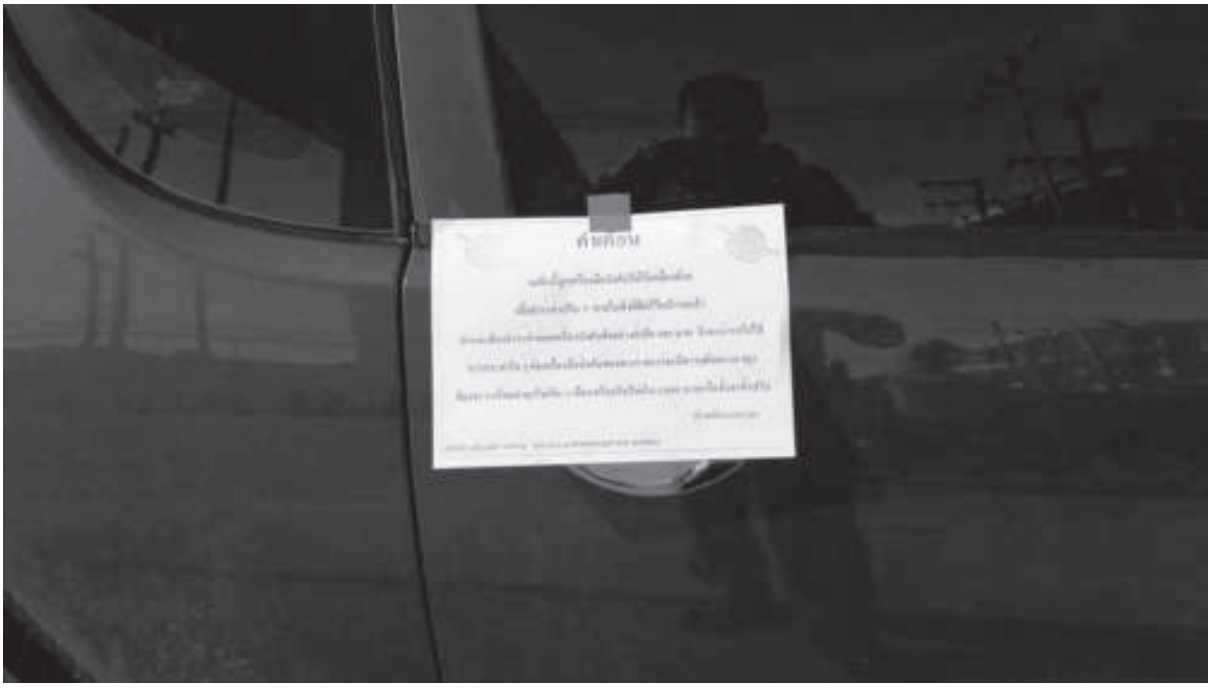
รถคันนี้ถูกเครื่องบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย

เมื่อชำระค่าปรับฯ ตามใบสั่งหน้ารถแล้ว จึงจะนำรถไปได้ การกระทำการใดๆ ต่อเครื่องบังคับของ

ทางราชการจะมีความผิดทางอาญา

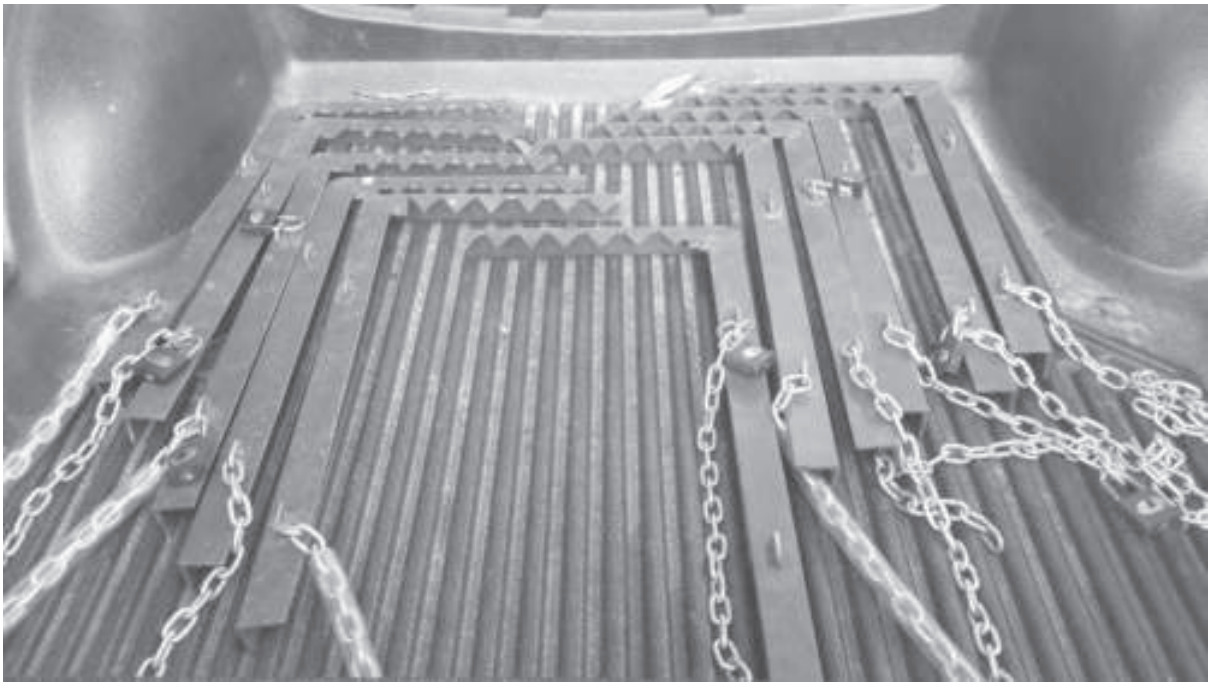
เจ้าพนักงานจราจร

(มาตรา ๕๙ วรรค ๒ แห่ง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒



ตัวอย่างการใช้เครื่องบังคับล้อ

ตัวอย่างเครื่องบังคับล้อสะดวกในการพกพา น้ำหนักเบา



๔.๓ การใช้มาตรการการบังคับล้อ การยกรถ

กฎหมายจราจรกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า เมื่อมีการใช้เครื่องมือบังคับล้อรถ และมีการสอบสวนแล้ว พบว่า เจ้าของรถจอดรถผิดกฎจราจรจริง ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ที่ประสงค์จะให้ปลดล็อกเครื่องมือบังคับล้อจะต้องถูกปรับในอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน ส่วนเมื่อใดที่ตำรวจจะใช้เครื่องมือบังคับล้อ กฎหมายไม่ได้ระบุไว้โดยปล่อยให้เป็นดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งโดยทั่วไปแล้วเป็นเรื่องของนโยบายของการบังคับใช้กฎหมายมากกว่าที่เป็นเรื่องของกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนตายตัว อย่างไรก็ตามแนวคิดเรื่องการบังคับล้อรถดูจะสัมพันธ์กับเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความยำเกรงอยู่ไม่น้อย ส่วนใหญ่แล้ว เครื่องมือบังคับล้อรถจะถูกนำมาตามถนนเส้นสำคัญๆ หรือตรอก, ซอยที่มีการจราจรคับคั่ง โดยมุ่งหวังจะให้เกิดความหลาบจำ และเกรงกลัวที่จะกระทำผิดซ้ำอีก นั่นหมายความว่า หากผู้ที่เขียนใบสั่งจราจรพร้อมกับใช้เครื่องมือบังคับล้อบังคับที่รถที่ฝ่าฝืนคันดังกล่าวแล้ว ผู้ขับขี่หรือเจ้าของไม่สามารถจะขับรถต่อไปได้จนกว่าจะได้เสียค่าปรับก่อน มาตรการจากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ล็อกล้อรถจึงมาปลดเครื่องมือให้ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่ต้องเสียเวลามากขึ้นกว่าการที่ได้รับใบสั่งติดหน้ารถ ซึ่งมองดูเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่แข็งกร้าวมากกว่าการออกใบสั่ง แต่เพียงอย่างเดียว ไม่เพียงแต่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถจะต้องเสียค่าบังคับล้อรถจำนวน ๕๐๐ บาท แต่ยังจะต้องถูกปรับในเรื่องการจอดรถผิดที่ผิดทางอีก ในอัตราค่าปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน โดยสรุป ผู้ขับขี่จะต้องถูกปรับในอัตราขั้นต่ำที่สุด ๖๐๐ บาท เงินค่าปรับในกลุ่มนี้สถานีตำรวจท้องที่ผู้ทำการปรับจะถูกแยกส่งออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรก คือ เฉพาะค่าปรับกรณีการเคลื่อนย้ายรถ (รถยก) หรือการใช้เครื่องบังคับล้อ ซึ่งมีอัตรา ๕๐๐ บาทต่อคัน จะถูกนำส่งไปฝากไว้ที่กระทรวงการคลังโดยไม่มีหักออก เงินดังกล่าวจะยังอยู่กับกระทรวง การคลังจนกว่าจะมีการคำขอเบิกจ่ายเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ เช่น ค่าเช่าสถานที่จอดรถกลาง ค่าจัดซื้อจัดหารถยนต์และอุปกรณ์ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน และไม่สามารถเบิกจากเงินงบประมาณได้ ค่าป้ายเอกสารเครื่องหมาย ค่าซ่อมแซม บำรุงรักษารถยกอุปกรณ์ ค่าประกันภัย ค่าฝึกอบรมสัมมนาเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ๑ เป็นต้น ส่วนที่สองคือ เงินค่าปรับตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งสามารถปันส่วนเป็นเงินรางวัลสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามระเบียบต่อไป และในกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใช้เครื่องบังคับล้อแล้วเห็นว่าหากเห็นการจอดรถเป็นการจอดกีดขวางหรือจอดผิดกฎหมาย ที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อาจจะใช้มาตรการยกรถเสียเลยก็ได้และนำรถไปเก็บรักษาไว้ และต้องเสียค่าเก็บรักษารถตามอัตราที่กำหนด

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- มาตรา ๕๙ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้
- เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้
- การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตาม

วรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดสำหรับความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

- เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท
- เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด
- ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาดค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป
- มาตรา ๑๕๙ ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถหรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(๑) บนทางเท้า

(๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร

(๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

(๑๐) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(๑๑) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(๑๒) ในที่คับขัน

(๑๓) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(๑๔) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(๑๕) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

กฎกระทรวงฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๓๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ และมาตรา ๕๙ วรรคสี่ แห่งระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เคลื่อนย้ายรถของตนในอัตราดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป คันละ ๑,๐๐๐ บาท

(๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ คันละ ๗๐๐ บาท

(๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) คันละ ๕๐๐ บาท

ข้อ ๒ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือ

พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับรถของตนไม่ให้เคลื่อนย้ายตามข้อ ๑ แล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในกรณีที่รถถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายตามความในข้อนี้อีก

ข้อ ๓ เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษารถที่ถูกเคลื่อนย้ายมาในระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในอัตราดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป วันละ ๕๐๐ บาท

(๒) รถบรรทุก ๔ ล้อ และ ๖ ล้อ วันละ ๓๐๐ บาท

(๓) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ใน (๑) และ (๒) วันละ ๒๐๐ บาท

ข้อ ๔ การนับเวลาตามข้อ ๓ ให้ถือว่ายี่สิบสี่ชั่วโมงเป็นหนึ่งวันเศษของวันให้นับเป็นหนึ่งวัน

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ [รก.๒๕๓๔/๘๒/๒๐๖/๗ พฤษภาคม ๒๕๓๔]

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยกำหนดหลักเกณฑ์ การปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายรถ การใช้เครื่องบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่มิให้เคลื่อนย้ายและการดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ฉบับที่ ๓ พ.ศ.๒๕๔๒

มาตรการบันทึกคะแนน หรือตัดแต้ม สำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร กฎหมายได้มีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๖ แต่เนื่องจากยังมีปัญหาในเรื่องของระบบเชื่อมโยงข้อมูลและความไม่พร้อมในหลายๆ ด้าน ทำให้มาตรการนี้มีผลใช้อย่างเต็มที่เห็นเป็นรูปธรรมเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ เท่านั้น เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการขับรถอย่างถูกกฎจราจร และในปัจจุบันเหมือนกับว่ามาตรการดังกล่าวไม่ได้ใช้บังคับ ๑๙ ฐานความผิด ๒๗ ข้อหาที่ต้องดำเนินการเรื่อง

การบันทึกคะแนน

๑๐ คะแนน อักษร A	๑	-ขับรถลักษณะกีดขวางการจราจร
	๒	-ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุจราจร
	๓	-ขับรถที่มีความเร็วช้าหรือต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นโดยไม่ขับใกล้ขอบทางด้านซ้ายฯ
	๔	-ขับรถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทิศทางเดินรถ ซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะโดยไม่ขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี
	๕	-ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย
	๖	-ขับรถยนต์โดยไม่รัดเข็มขัดนิรภัย
	๗	-ขับรถยนต์โดยไม่จัดให้คนโดยสารซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับรถยนต์รัดเข็มขัดนิรภัย
๒๐ คะแนน อักษร B	๘	-ขับรถแซงด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
	๙	-แซงรถในระยะ ๓๐ เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้
	๑๐	-แซงรถเมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ ๖๐ เมตร
	๑๑	-แซงรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรือทางโค้ง
	๑๒	-แซงรถเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย
	๑๓	-แซงรถในที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย
	๑๔	-จอดรถในทางเดินหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟ
	๑๕	-ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับคนโดยสาร

	๑๖	-ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง
	๑๗	-ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดง ที่มีคำว่า "หยุด
๓๐ คะแนน อักษร C	๑๘	-ขับรถในลักษณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
	๑๙	-ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว
	๒๐	-ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา
	๒๑	-ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
	๒๒	-ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
	๒๓	-ขับรถฝ่าฝืนทิศทางรถเดิน
๔๐ คะแนน อักษร D	๒๔	-ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า"หยุด"
	๒๕	-ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
	๒๖	-ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควรไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที
	๒๗	-แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต

ซึ่งทั้ง ๒๗ ข้อหา นอกจากถูกบันทึกคะแนนแล้ว จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ๑๕ วัน โดยภายใน ๑ ปี หากมีการกระทำผิดในข้อหาต่างๆ ที่ถูกตัดแต้มรวมกันแล้วเกิน ๖๐ แต้ม หรือ ทำผิดในข้อหาเดิมซ้ำ ภายใน ๑ ปี จะต้องเข้าอบรม ที่กองบังคับการตำรวจจราจรหรือส่วนราชการต่างๆ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด และเข้าทดสอบจนกว่าจะสอบผ่าน จึงจะได้ใบอนุญาตขับรถคืน

วิธีการบันทึกคะแนน

เมื่อพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับแล้ว หรือคดีถึงที่สุดแล้ว โดยบันทึกข้อมูลลงระบบคอมพิวเตอร์ POLIS ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งติดสติ๊กเกอร์สีแตกต่างกันไปตามระดับคะแนนลงในช่องด้านหลังใบขับขี่ของท่าน

การอบรมทดสอบผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด ซึ่งต้องเข้ารับการอบรมทดสอบ ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาใดข้อหาหนึ่งใน ๒๗ ข้อหาซ้ำเป็นครั้งที่ ๒ ภายในกำหนดเวลา ๑ ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรก

เนื้อหาของการอบรมทดสอบ

การอบรมใช้เวลา ๓ ชั่วโมง ในหัวข้อวิชาต่างๆ ดังนี้

๑ กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

๒. สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

๓. ความรับผิดของผู้ขับขี่ในทางแพ่งและอาญา

๔. มารยาท คุณธรรม และความมีน้ำใจในการขับขี่รถ

๕. อื่นๆ ที่จำเป็นต่อปัญหาการจราจร

เมื่ออบรมเสร็จสิ้นแล้ว ผู้กระทำความผิดต้องทดสอบความรู้ ความเข้าใจตามแบบทดสอบให้ได้คะแนนมากกว่าร้อยละ ๕๐ หากคะแนนไม่ถึงเกณฑ์จะต้องเข้าทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบ

การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

มี ๒ กรณีคือ กรณีถูกบันทึกคะแนนจากหลายความผิด และกรณีถูกบันทึกคะแนนจากความผิดข้อหาเดียวกันใน ๑ ปี

หมายถึง การกระทำความผิดที่ได้มีการบันทึกคะแนนไว้ แล้วมีคะแนนรวมกันเกินกว่า ๖๐ คะแนน โดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ แต่ละครั้งมีกำหนดไม่เกิน ๙๐ วัน (คือกรณีถูกบันทึกคะแนนจากหลายความผิด -ข้อสังเกตคือไม่ต้องอบรมทดสอบ)

ผู้มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ ผบช.น. ผบช. ตำรวจภูธร ผบก.จร ผบก.ทล หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว

แต่หากผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน ๒ ครั้ง ในกำหนด ๑ ปี และมีคะแนนรวมกันเกิน ๖๐ คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรม ทดสอบ และถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไปพร้อมกันอีกด้วย

ผลเมื่อท่านถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาต ถูกจำกัดสิทธิ์ในการขับรถตามระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งในช่วงระยะเวลา ที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะไม่สามารถขับรถได้ หากฝ่าฝืนจะมีความผิดมีโทษถึงจำคุก

การอุทธรณ์คำสั่ง

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่มีคำสั่ง และให้อธิบดีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด การดำเนินตามมาตรการนี้เท่าที่ทราบมา

ว่ามีความยุ่งยากมากในการปฏิบัติทำให้ดูเสมือนว่าไม่ได้นำมาใช้อย่างจริงจัง ส่วนมาตรการอายัดและหมายเรียก ซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๔๑ ทวิ การอายัดให้ใช้สำหรับกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกได้เนื่องจากไม่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถนั้นๆ เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งกับผู้มาติดต่อขอเสียภาษีประจำปีไปรายงานตัวกับพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก หรือหากผู้มาติดต่อเป็นเพียงผู้แทนเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบ ในกรณีดังกล่าวให้นายทะเบียนงดชำระภาษีประจำปี สำหรับรถนั้นไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าจะได้รับแจ้งจาก พงส.ว่าเจ้าของรถได้ปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว หากแต่ทราบที่อยู่เป็นหลักแหล่งก็ให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกให้เจ้าของรถมารายงานตัว ตามวันเวลาและสถานที่ซึ่งปรากฏอยู่ตามหมายเรียกนั้น เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่ง ดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่

และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควรต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

- ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ กำหนด ณ วันที่ ๒๐ เมษายน พ.ศ.๒๕๔๒

- ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ (ฉบับที่ ๒) กำหนด ณ วันที่ ๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๓

มาตรการบันทึกคะแนน หรือตัดแต้ม สำหรับผู้กระทำผิดกฎจราจร กฎหมายได้มีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๖ แต่เนื่องจากยังมีปัญหาในเรื่องของระบบเชื่อมโยงข้อมูลและความไม่พร้อมในหลายๆ ด้าน ทำให้มาตรการนี้มีผลใช้อย่างเต็มที่เห็นเป็นรูปธรรมเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ เท่านั้น เป็นอีกมาตรการหนึ่งที่จะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการขับรถอย่างถูกกฎจราจร และในปัจจุบันเหมือนกับว่ามาตรการดังกล่าวไม่ได้ใช้บังคับ

ข้อหาต่างๆ ที่เข้าข่ายถูกตัดแต้มทั้งหมด ๒๗ ข้อหา โดยแบ่งเป็นข้อหาที่ถูกตัด ๑๐ คะแนน ๗ ข้อหา เช่น ขับกีดขวางจราจร ขับรถบนทางเท้า ขับช้าไม่ชิดซ้าย ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ข้อหาที่ถูกตัด ๒๐ คะแนน มี ๑๐ ข้อหา เช่น แซงรถผิดกฎหมาย จอดรถบนไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟ แท็กซี่ปฏิเสธผู้โดยสาร ข้อหาที่ถูกตัด ๓๐ คะแนน ๖ ข้อหา เช่น ขับรถประมาทหวาดเสียว ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนทิศทางเดินรถ และข้อหาที่ถูกตัด ๔๐ คะแนน ซึ่งถือว่าเป็นการทำผิดที่ค่อนข้างก่อให้เกิดอันตราย มี ๔ ข้อหา คือ ขับรถฝ่าไฟแดง ขับรถขณะเมาสุรา ขับรถชนแล้วหนี และแข่งรถในทาง ซึ่งทั้ง ๒๗ ข้อหา นอกจากถูกบันทึกคะแนนแล้ว จะต้องถูกยึดใบอนุญาตขับรถ ๑๕ วัน โดยภายใน ๑ ปี หากมีการกระทำผิดในข้อหาต่างๆ ที่ถูกตัดแต้มรวมกันแล้วเกิน ๖๐ แต้ม หรือทำผิดในข้อหาเดิมซ้ำ ภายใน ๑ ปี จะต้องเข้าอบรม ที่กองบังคับการตำรวจจราจร หรือส่วนราชการต่างๆ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด และเข้าทดสอบจนกว่าจะสอบผ่าน จึงจะได้ใบอนุญาตขับรถคืน

วิธีการบันทึกคะแนน

เมื่อพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบปรับแล้ว หรือคดีถึงที่สุดแล้ว โดยบันทึกข้อมูลลงระบบคอมพิวเตอร์ POLIS ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งติดสติ๊กเกอร์สีแตกต่างกันไปตามระดับคะแนนลงในช่องด้านหลังใบขับขี่ของท่าน

การอบรมทดสอบผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด ซึ่งต้องเข้ารับการอบรมทดสอบ ก่อนได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน หมายถึง ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำในข้อหาใดข้อหาหนึ่งใน ๒๗ ข้อหาซ้ำเป็นครั้งที่ ๒ ภายในกำหนดเวลา ๑ ปี นับจากการกระทำความผิดครั้งแรก

เนื้อหาของการอบรมทดสอบ

การอบรมใช้เวลา ๓ ชั่วโมง ในหัวข้อวิชาต่างๆ ดังนี้

๑. กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

๒. สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

๓. ความรับผิดของผู้ขับขี่ในทางแพ่งและอาญา

๔. มารยาท คุณธรรม และความมีน้ำใจในการขับขี่รถ

๕. อื่นๆ ที่จำเป็นต่อปัญหาการจราจร

เมื่ออบรมเสร็จสิ้นแล้ว ผู้กระทำผิดความต้องทดสอบความรู้ ความเข้าใจตามแบบทดสอบให้ได้คะแนนมากกว่าร้อยละ ๕๐ หากคะแนนไม่ถึงเกณฑ์จะต้องเข้าทดสอบซ้ำจนกว่าจะผ่านการทดสอบ

การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

มี ๒ กรณีคือ กรณีถูกบันทึกคะแนนจากหลายความผิด และกรณีถูกบันทึกคะแนนจากความผิดข้อหาเดียวกันใน ๑ ปี

หมายถึง การกระทำความผิดที่ได้มีการบันทึกคะแนนไว้ แล้วมีคะแนนรวมกันเกินกว่า ๖๐ คะแนน โดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ แต่ละครั้งมีกำหนดไม่เกิน ๙๐ วัน (คือกรณีถูกบันทึกคะแนน

จากหลายความผิด -ข้อสังเกตคือไม่ต้องอบรมทดสอบ)

ผู้มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ ผบช.น. ผบช.ตำรวจภูธร ผบก.จร ผบก.ทล หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว

แต่หากผู้กระทำความผิดกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน ๒ ครั้ง ในกำหนด ๑ ปี และมีคะแนนรวมกันเกิน ๖๐ คะแนน ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกอบรม ทดสอบ และถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไปพร้อมกันอีกด้วย

ผลเมื่อท่านถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

หมายความว่า ผู้ถูกพักใช้ใบอนุญาต ถูกจำกัดสิทธิ์ในการขับรถตามระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งในช่วงระยะเวลา ที่ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ผู้ขับขี่จะไม่สามารถขับรถได้ หากฝ่าฝืนจะมีความผิดมีโทษถึงจำคุก

การอุทธรณ์คำสั่ง

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่มีคำสั่ง และให้อธิบดีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

การดำเนินตามมาตรการนี้เท่าที่ทราบมาว่ามีความยุ่งยากมากในการปฏิบัติทำให้ดูเสมือนว่าไม่ได้นำมาใช้อย่างจริงจัง ส่วนมาตรการอายัด และหมายเรียก ซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๔๑ ทวิ การอายัดให้ใช้สำหรับกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกได้เนื่องจากไม่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถนั้นๆ เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งกับผู้มาติดต่อขอเสียภาษีภาษีประจำปีไปรายงานตัวกับพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก หรือหากผู้มาติดต่อเป็นเพียงผู้แทนเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบ ในกรณีดังกล่าวให้นายทะเบียนงดชำระภาษีประจำปี สำหรับรถนั้นไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าจะได้รับแจ้งจาก พงส.ว่าเจ้าของรถได้ปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว หากแต่ทราบที่อยู่เป็นหลักแหล่งก็ให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกให้เจ้าของรถมารายงานตัว ตามวันเวลาและสถานที่ซึ่งปรากฏอยู่ตามหมายเรียกนั้น เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือน

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่ คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณี

ดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควรต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

๔.๔ เทคโนโลยีกับความปลอดภัยทางถนน

หากจะกล่าวถึงเทคโนโลยีมองว่าแยกได้ ๒ ส่วนคือ ส่วนหนึ่งที่เป็นเทคโนโลยีที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ในการขับขี่หากใช้ไม่ถูกต้องหรือเหมาะสมส่งผลต่อการขับขี่ สมาธิในการขับขี่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ กับเทคโนโลยีที่นำมาใช้ตรวจจับผู้กระทำผิด ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ให้ข้อมูลได้แม่นยำทำให้ผู้กระทำผิดต้องยอมจำนนต่อหลักฐานที่สามารถพิสูจน์ได้ไม่ต้องมีข้อโต้แย้งใดๆ

เทคโนโลยีที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน หากใช้อย่างไม่ถูกต้องดังนี้

๑. ใช้โทรศัพท์มือถือ หากใช้ขณะขับรถเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึง ๔ เท่า แม้จะใช้แฮนด์ฟรีก็เสี่ยงอยู่ดี เพราะสมาธิของผู้ขับขี่จะไปอยู่ในเรื่องที่สนทนากันหรือขณะนี้มีแอพพลิเคชั่นต่างๆ ที่จะต้องพิมพ์ส่งข้อความ หรือกดหมายเลขโทรศัพท์ขณะขับรถมีความเสี่ยงสูงถึง ๒๓ เท่า

๒. ดูโทรทัศน์หรือ ดีวีดี ฟังเพลง ขณะขับรถ เป็นความบันเทิงที่มาพร้อมความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทำให้สมาธิในการขับรถน้อยลงผู้ขับขี่ควรหลีกเสี่ยงอย่างยิ่ง

๓. GPS เป็นเทคโนโลยีที่นำมาใช้ตรวจจับผู้กระทำผิด ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ให้ข้อมูลได้แม่นยำทำให้ค้นหาเส้นทาง ต้องใช้ให้ถูกวิธี หากจดจ่อกับการค้นหาเส้นทางขณะขับรถ แน่นอนครับเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

เทคโนโลยีที่นำมาใช้ตรวจจับผู้กระทำผิด ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีดังนี้

๑. เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ Breathalyzer จากลมหายใจ ในปัจจุบันมีวิธีการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ๓ วิธี คือ

๑) ทางลมหายใจ โดยการเป่าลมออกจากปากเข้าไปในเครื่องตรวจตัวเลขที่อยู่บนเครื่องจะบอกระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%)

๒) ทางเลือดโดยตรง

๓) ทางปัสสาวะ

ในที่นี้จะกล่าวถึงการวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด สรุปดังนี้

เส้นทางเดินของแอลกอฮอล์ในร่างกาย

เมื่อเราดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ แอลกอฮอล์จะดูดซึมผ่านปาก กระเพาะอาหาร และลำไส้เล็กเข้าสู่เลือด เนื่องจากโมเลกุลของแอลกอฮอล์มีขนาดเล็กและไม่ต้องการน้ำย่อย แอลกอฮอล์จะเคลื่อนที่ตามทิศทางเดินของเลือด แอลกอฮอล์บางส่วนจะถูกทำลายโดยตับ จากนั้นเลือดจะผ่านไปทางหัวใจด้านขวา และเลือดถูกสูบฉีดไปปอด สู่ส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย แอลกอฮอล์เข้าสู่สมอง ทำให้การสั่งงานของสมองช้าลง เมื่อแอลกอฮอล์ผ่านปอด แอลกอฮอล์บางส่วนจะแพร่ออกสู่อากาศ (ลมหายใจ) ซึ่งการวิเคราะห์ปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจจะสามารถนำไปสู่การวิเคราะห์หา ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดได้

หลักการของเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีเป่าลมหายใจ คือ

ให้ผู้ถูกตรวจเป่าลมหายใจเข้าเครื่องซึ่งมี ตัวตรวจจับ (Detector) แอลกอฮอล์ ซึ่งมี ๔ แบบ ได้แก่

๑. ตัวตรวจจับแบบ Colorimeter

เปลี่ยนสีจากสีเหลืองเป็นเขียว เมื่อได้รับแอลกอฮอล์

๒. ตัวตรวจจับแบบสารกึ่งตัวนำ

ส่วนใหญ่เป็นเครื่องที่ใช้ทดสอบตัวเอง พกพาสะดวก แต่ไม่มีความเที่ยงตรง

๓. ตัวตรวจจับแบบเซลไฟฟ้าเคมี

การวัดแอลกอฮอล์โดยใช้เครื่องที่มีตัวตรวจจับแบบนี้ มีความเที่ยงตรง สามารถใช้เป็นหลักฐานทางคดีได้ ตัวเครื่องมีขนาดเล็ก แต่มีราคาแพง

๔.ตัวตรวจจับแบบ Infrared

การวัดแอลกอฮอล์โดยใช้เครื่องที่มีตัวตรวจจับแบบนี้ มีความเที่ยงตรง สามารถใช้เป็นหลักฐานทางคดีได้ ตัวเครื่องมีขนาดใหญ่ เหมาะสำหรับใช้ประจำที่ เช่น สถานีตำรวจ

ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือด

๑. ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเครื่องดื่ม ถ้าความเข้มข้นมากปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะสูง

๒. อัตราการดื่ม ถ้าดื่มเร็ว ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะสูง

๓. การดื่มเมื่อไม่มีอาหารในกระเพาะ ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะสูงกว่าการดื่มเมื่อมีอาหารในกระเพาะ

๔. น้ำหนักของร่างกาย คนที่มีน้ำหนักมาก ปริมาณของแอลกอฮอล์ในเลือดจะต่ำกว่าคนที่มีน้ำหนักน้อย ถ้าดื่มในปริมาณที่เท่ากัน

ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือดจะมีผลอย่างไร

- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๓๐ mg% จะมีอาการสนุกสนานร่าเริง
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๕๐ mg% จะทำให้การเคลื่อนไหวช้าลง

- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๑๐๐ mg% จะเมาเดินไม่ตรงทาง
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๒๐๐ mg% จะเกิดอาการสับสน
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๓๐๐ mg% จะเกิดอาการง่วงซึม
- ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด ๔๐๐ mg% จะเกิดอาการสลบอาจถึงตาย

การตรวจจับผู้ขับขี่เมาสุราครั้งแรกในประเทศไทย ที่หน้าด่านเก็บเงินอโศก โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีทางด่วน ของ บก. จร. เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๔๐ และมีการตรวจจับจริงจังในปี ๒๕๔๒

ผู้ฝ่าฝืน ตามมาตรา ๔๓(๒) ตาม พ.รบ.จราจรทางบก ๒๕๒๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ ปี หรือปรับตั้งแต่ ๕,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า ๖ เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาต และหากเป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตก็ต้องรับโทษเพิ่มขึ้นด้วย

สรุป หากท่านทราบถึงอันตรายของแอลกฮอล์ในเลือดแล้ว ท่านควรระมัดระวัง หากท่านจำเป็นต้องดื่มแอลกอฮอล์ ท่านควรไปรถโดยสาร หรือรถรับจ้างสาธารณะ หรือมีผู้อื่นขับรถให้ ก็จะปลอดภัยทั้งสำหรับตัวท่านและผู้อื่นด้วย เนื่องจากคำว่า "เมาสุรา" หมายถึง การมีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายมากกว่า ๕๐ mg% ซึ่งจะมีผลต่อการทำงานของระบบประสาทและกล้ามเนื้อ ทำให้การทำงานช้าลง ถ้าขับขี่ยานพาหนะ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนที่ไม่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายถึง ๒ เท่า

๒. เครื่องตรวจจับความเร็ว

ปัจจุบันบ้านเรามี Speed Camera สำหรับตรวจจับความเร็วของยวดยานและถ่ายภาพรถพร้อมเห็นเลขทะเบียนรถที่ฝ่าฝืน มีอยู่ ๑๖๒ เครื่องทั่วประเทศ

- กล้องแต่ละตัวมีมูลค่า ๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท
- กล้องสามารถถ่ายภาพทะเบียนรถที่ฝ่าฝืนที่อยู่ไกลออกไปได้กว่า ๘๐๐ เมตร
- ใบสั่งจะถูกส่งทางไปรษณีย์มาพร้อมภาพถ่ายซึ่งระบุความเร็วของรถที่ฝ่าฝืนดังภาพขวามือ
- มีผู้ถูกปรับด้วยหลักฐานจาก Speed Camera ไปแล้ว ๑๒๕,๐๐๐ ราย
- ในกรุงเทพมหานครมีเครื่องซึ่งติดตั้งอยู่ ๒ จุดคือ บนทางยกระดับดอนเมือง-โทลลเวย์ กับบนทางพิเศษ (ทางด่วน)

หลักการตรวจวัดความเร็วรถยนต์

เจ้าหน้าที่จะใช้กล้องส่งสัญญาณ Laser (เป็นลำแสงจุดเล็ก ๆ สีแดง) โดยตั้ง Speed limit ไว้ที่ ๑๑๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อกระทบกับรถยนต์คันที่วิ่งเร็วเกินกว่า ๑๑๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่วิ่งสวนมา มันจะ convert เป็นค่าความเร็วปรากฏขึ้นที่หน้าจอกล้องที่ต่อไว้กับ Pocket PC เมื่อรถวิ่งเข้ามา

ใกล้ระยะหวังผลประมาณ ๗๐-๑๔๐ เมตร มันจะถ่ายภาพเป็น Snap Shot เก็บไว้ใน Memory ของเครื่อง Pocket PC ภาพจะเป็นภาพนิ่งทีละเฟรม จะเห็นแผ่นป้ายทะเบียนอย่างชัดเจนมาก บางรายเห็นแม้กระทั่งหน้าคนขับ

๓. เครื่องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

หลายคนคงทราบกันดีว่าตำรวจจราจร เขามีกล้องคนทำผิดที่ชอบฝ่าไฟแดงด้วยระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือ Red Light Camera ขอสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ติดตั้งอยู่ตามแยกต่างๆ ๓๕ ทางแยกทั่วกรุงเทพฯ แต่จะติดตามแยกไหนบ้างและมันทำงานอย่างไร จนทำให้หลายคนต้องตกใจ เมื่อมีใบสั่งไปถึงที่บ้านกับบทลงโทษตามกฎหมาย โดยเฉพาะนักซิ่งที่ชอบฝ่าไฟแดงต้องมาดูกัน สำหรับการทำงานของเจ้ากล้องที่ว่านี้ ประกอบด้วยระบบควบคุม ๒ ส่วน ส่วนแรกติดตั้งอุปกรณ์เลเซอร์ตรวจจับการกระทำความผิดบริเวณทางแยก กล้องสามารถถ่ายภาพ และมองเห็นสภาพแวดล้อมในขณะที่รถวิ่งผ่านแยกโดยที่สัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง โดยจะมีรายละเอียดความเร็วรถ ทะเบียนรถ วันเวลาที่กระทำความผิด สถานที่ ในทางแยกที่เกิดเหตุ ซึ่งภาพแสดงช่องจราจรที่กระทำความผิดและซูมป้ายทะเบียนรถให้เห็นชัดเจน ภาพดังกล่าวเหล่านั้นจะถูกประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ส่งข้อมูลไปศูนย์ควบคุมกลาง เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบข้อมูล ทะเบียนยานพาหนะของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อได้ชื่อ ที่อยู่ เจ้าของรถแล้ว จึงให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกแจ้งข้อหาให้มาชำระค่าปรับ ระบบสามารถตรวจจับรถที่ใช้ความเร็วขณะผ่านแยกได้สูงสุดถึง ๒๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตรวจจับได้ทุกช่องทั้งรถขนาดใหญ่ หรือเล็กอย่างจักรยานยนต์บันทึก ๒๔ ชั่วโมง ไม่ว่ากลางวันหรือกลางคืนแต่หลายคนคงสงสัยว่า หากเราขับมาแล้วอยู่ในช่วงระหว่างไฟเหลือง ที่กำลังจะแดง (คาบลูกคาบดอก) แล้วจะโดนใบสั่งจากกล้องคุณตำรวจที่จริงแล้วตามกฎจราจรเมื่อเห็นไฟเหลืองนั้น แสดงว่า ให้รถทำการเตรียมหยุด แต่หลายคนเข้าผิดว่า ไฟเหลืองคือให้รีบเร่งไปก่อนจะเจอไฟแดง "ผิด" สำหรับการจับความผิดของกล้องนั้นจะเริ่มจับ เมื่อล้อรถแตะเส้นขาวในขณะที่รถวิ่งผ่านแยกโดยที่สัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง ด้วยระบบเลเซอร์ตรวจจับ ฉะนั้นหากเห็นไฟเหลืองก็ให้เตรียมหยุด หรือหยุดรอที่หลังเส้นขาว ไม่ใช่รีบเร่งเพื่อให้พ้นไฟแดง เพราะหากดวงจู๋ อาจเจอใบสั่งที่บ้านได้ **สำหรับแยกที่ติดตั้งกล้อง ๓๕ แห่ง คือ** แยกถนนวิทยุ-เพลินจิต,แยกรามคำแหง-ศรีนครินทร, แยกรัชดาภิเษก-ลาดพร้าว,แยกอโศกเพชร, แยกคลองตัน,สี่แยกราชวิถี-ถนนสามเสน (ซังฮี้), สี่แยกพญาไท, สี่แยกโชคชัย ๔, สี่แยกนิด้า, สี่แยกอุรุพงษ์, สี่แยกประดิพัทธ์, สี่แยกรัชดา-พระราม ๔, สี่แยกสาทร, สี่แยกตากสิน, สี่แยกบ้านแขก, แยกโพธิ์แก้วบนถนนนวมินทร์, แยกพัฒนาการ-ซอยรามคำแหง ๒๔, แยกร่มเกล้าถนนร่มเกล้า, แยกประเวศบนซอยสุขุมวิท ๗๗ (ถ.อ่อนนุช), แยกเหม่งจ๋าย ถ.ประชาอุทิศ, แยกท่าพระ ถ.จรัญสนิทวงศ์, แยกศุลกากร ถ.สุนทรโกษา, แยกอังรีดูนังต์, แยกประชานุกูลประชาชื่น, แยกบางโพ, แยกบ้านม้า, แยกราชประสงค์, แยกอโศก-สุขุมวิท, แยกนรินทร, แยกบางพลัด

ในการจับผู้กระทำความผิดฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงตามสี่แยกที่มีการติดตั้งกล้องวงจรปิด โดยจะมี การจับ ๓ กรณี ดังนี้

๑. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง (นอกจากนี้พวกที่ฝ่าไฟเหลืองก็มีโทษเช่นเดียวกับฝ่าไฟแดง แต่จะไม่ตัดแต้ม)

๒. จอดติดสัญญาณไฟแดงทับเส้นขาวด้านหน้า

๓. จอดรถติดสัญญาณไฟกล่อมช่องทางเดินรถ (กล่อมเส้นขาว) การเสียค่าปรับ ค่าปรับมีอัตราเดียว ๕๐๐ บาท เป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดง มาตรา ๒๒ (๒) มีโทษตามมาตรา ๑๕๒ ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท และตัดแต้ม ๔๐ คะแนน ใครเลี่ยงความผิดเอากระดาษปิดป้ายทะเบียนมีหวังเสียค่าปรับเพิ่ม

๕. การแสวงหาความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการบังคับใช้กฎหมาย

ความหมายของเครือข่าย

ภาคี หมายถึง ผู้มีส่วนร่วม ผู้เป็นฝ่าย (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน)

เครือข่าย (Network) ไม่สามารถอธิบายได้ตายตัวว่า เครือข่ายมีความหมายที่แท้จริงว่าอย่างไร แต่พออธิบายรูปลักษณ์และรูปแบบของเครือข่ายได้ ดังนี้

๑. เครือข่าย หมายถึง การรวมตัวกันของกลุ่มและองค์กรต่างๆ ที่มีลักษณะความสัมพันธ์ภายในองค์เป็นแนวราบ มีการเชื่อมประสานการทำงานตามลักษณะของกิจกรรม หรืออาจแบ่งตามพื้นที่ เช่น เครือข่ายกลุ่มออมทรัพย์ เป็นต้น

๒. เครือข่าย หมายถึง การขยายขอบเขตความสัมพันธ์กับกลุ่มหรือองค์กรอื่นๆ ที่มีลักษณะของกิจกรรมเดียวกัน เสริมกัน เช่น การจับมือเป็นเครือข่ายกลุ่มอาชีพ กลุ่มสตรี กลุ่ม อสม. เป็นต้น

๓. เครือข่าย หมายถึง การประสานงานทำกิจกรรมร่วมกันเพื่อช่วยเหลือกัน องค์กรหรือกลุ่มต่างๆ เพื่อช่วยเหลือกัน องค์กรหรือกลุ่มที่เข้าร่วมประสานกันเป็นเครือข่าย

จากความหมายดังกล่าวข้างต้น จึงสรุปได้ว่า เครือข่าย หมายถึง การติดต่อประสานงานกันอย่างต่อเนื่องเพื่อกลุ่มคนหรือองค์กรที่สมัครใจแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน หรือการทำกิจกรรมร่วมกัน ความสัมพันธ์ของสมาชิกในเครือข่าย เป็นไปด้วยความสมัครใจ และกิจกรรมที่ทำในเครือข่ายต้องมีลักษณะเท่าเทียมหรือแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน

ลักษณะของเครือข่าย

๑. เครือข่าย มีบทบาทเป็นกลไกลชั้นต้นในการเปิดโอกาสให้กลุ่มต่างๆ ได้เข้าไปสู่กลไกการแก้ปัญหาในระดับที่สูง และเครือข่ายเป็นองค์กรภาคประชาชน ที่เปรียบเสมือนเป็นห้องพยาบาลเบื้องต้น

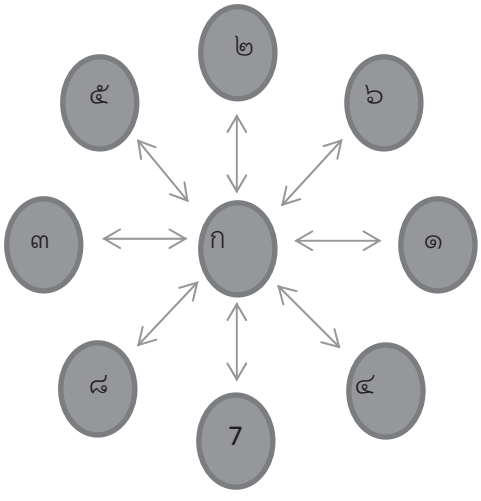
๒. องค์กรที่เป็นเครือข่าย ควรมีความสัมพันธ์แบบเพื่อนร่วมงานประสานช่วยเหลือกัน จะมีความสัมพันธ์ลักษณะแนวราบ หรือแนวดิ่งก็ได้แต่ไม่มีอำนาจในการสั่งการ

๓. เครือข่ายต้องมีเป้าหมายที่ชัดเจน องค์กรที่เป็นเครือข่ายควรมีลักษณะเป็นอิสระ

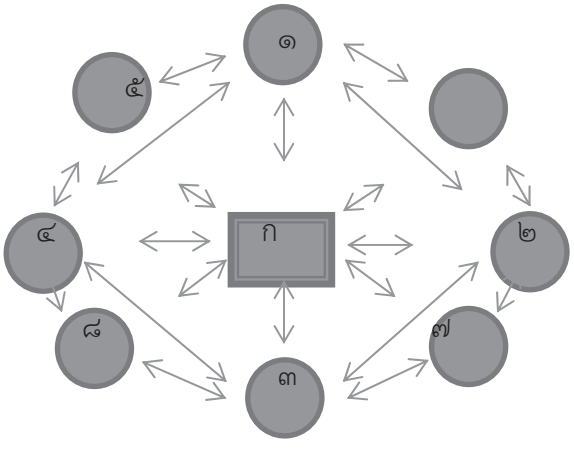
รูปแบบของเครือข่าย

๑. รูปแบบของเครือข่ายที่พิจารณาจากลักษณะความสัมพันธ์ของสมาชิกและแกนกลาง ประสานเครือข่าย มีลักษณะ ๓ รูปแบบ คือ

๑.๑. รูปแบบรวมศูนย์ เป็นเครือข่ายที่องค์กรหรือกลุ่มบุคคลที่เป็นสมาชิกมีความร่วมมือประสานงาน มีความสัมพันธ์กับกลุ่มที่เป็นแกนกลางสูง ความเป็นเครือข่ายระหว่างสมาชิกมีน้อยมาก หรือไม่มีเลย ดังรูป

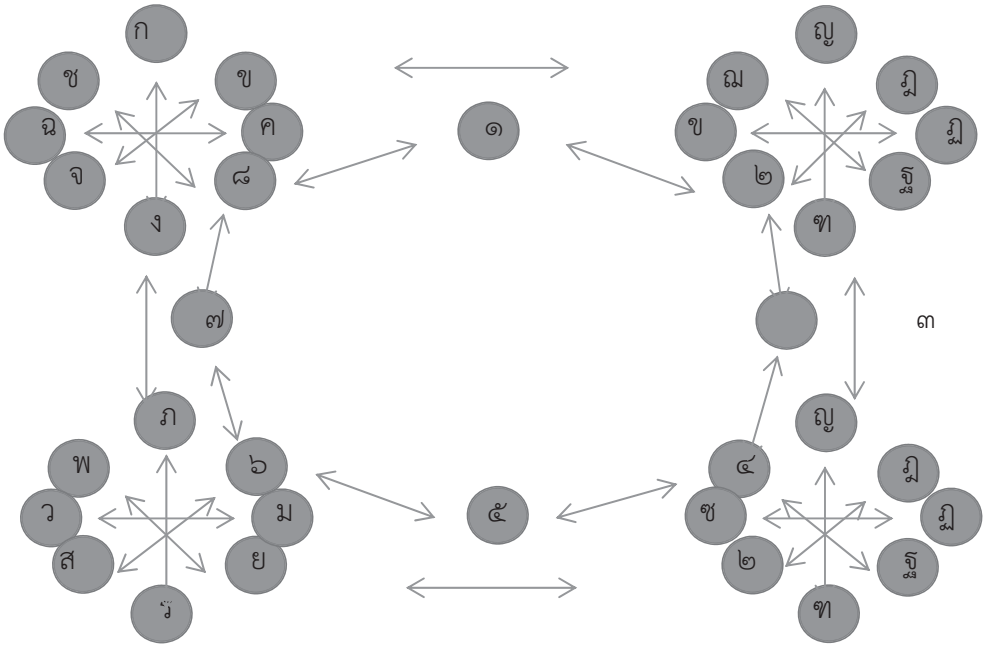


๑.๒. รูปแบบกระจาย จะเป็นเครือข่ายที่องค์กรแกนหรือกลุ่มแกนกลางประสานตลอดจนสมาชิกมีการติดต่อสื่อสาร ประสานงานร่วมมือซึ่งกันและกัน กระจายการประสานงานเชื่อมประสานสัมพันธ์กันในระหว่างสมาชิกด้วยกับกลุ่มแกน ซึ่งแกนจะคอยทำหน้าที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการทำกิจกรรมต่างๆ ให้กับสมาชิกในเครือข่าย ดังรูป



๑.๓. รูปแบบการกระจายเชิงซ้อน เป็นเครือข่ายกระจายอำนาจที่สมาชิกเครือข่าย สามารถติดต่อประสานงานร่วมมือซึ่งกันและกันและขยายการติดต่อไปยังกลุ่มหรือองค์กร

อื่นๆ ซึ่งกลุ่มหรือองค์กรต่างๆ เหล่านั้นก็เป็นเครือข่ายซึ่งกันและกัน มีลักษณะเป็นเครือข่ายเชิงซ้อน โดยกลุ่มแกน หรือองค์กรแกนจะเป็นผู้ประสานงาน หรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน



จากรูปแบบเครือข่ายที่พิจารณาความสัมพันธ์ของสมาชิกเครือข่ายและแกนกลางผู้ประสานงาน จะเห็นว่า รูปแบบที่ ๑ เป็นรูปแบบพื้นฐานเบื้องต้นของกลุ่มบุคคล หรือองค์กรที่เริ่มรวมตัวกันเป็นเครือข่ายจึงมีสภาพเป็นการรวมศูนย์ประสานงานอยู่ที่แกนกลาง และเมื่อเครือข่ายรวมตัวกันมีกิจกรรมร่วมกันไปสักระยะเวลาหนึ่งความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกเครือข่ายมีมากขึ้น การกระจายอำนาจ กระจายความรับผิดชอบ และกระจายความร่วมมือระหว่างสมาชิกในเครือข่ายจะมีมากขึ้น ดังรูปแบบที่ ๒ ความสัมพันธ์ของสมาชิกจึงมีลักษณะแพร่กระจาย ขยายวงไปสู่กลุ่มและองค์กรต่างๆ มากขึ้น ความสัมพันธ์ของสมาชิกกระจายตัวออกไป จะเป็นการกระจายความเป็นเครือข่ายในเชิงซ้อน เป็นลูกโซ่เกาะเกี่ยวกันอย่างต่อเนื่อง กลุ่มแกนประสานจึงต้องมีผู้ประสานงานหรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน ตามรูปแบบที่ ๓

๒. รูปแบบของเครือข่ายที่พิจารณาจากลักษณะกิจกรรมของกลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวกันเป็นเครือข่าย แบ่งออกเป็น ๒ รูปแบบ คือ

๒.๑. รูปแบบเครือข่ายกิจกรรมประเภทเดียวกัน จะเป็นเครือข่ายที่สมาชิกดำเนินการกิจกรรมประเภทเดียวกันมารวมตัวกันประสานงานช่วยเหลือเกื้อกูลให้ความร่วมมือกัน เช่น ชมรมผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน เครือข่ายหมู่บ้านโครงการแก้ปัญหาความยากจน เป็นต้น การรวมตัวกันเป็นเครือข่ายตามรูปแบบนี้จะเป็นการดำเนินการในแนวราบ กลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวจะอยู่ในพื้นที่ละแวกใกล้เคียงกันก่อนในระยะแรก เมื่อความร่วมมือได้ผล การขยายพื้นที่เพื่อสร้างเครือข่ายให้กว้างขวางก็จะเกิดขึ้นจนเป็นเครือข่ายที่มีสมาชิกกระจายมาจากเขตพื้นที่ที่แตกต่างกัน เช่น อาจจะมีสมาชิกมาจากต่างภูมิภาค

๒.๒. รูปแบบเครือข่ายกิจกรรมต่างประเภทกัน จะเป็นเครือข่ายที่สมาชิกต่างสาขากิจกรรมกันมาร่วมมือกัน หรือกิจกรรมที่มีผลสืบเนื่องกันมาร่วมมือประสานช่วยเหลือเกื้อกูลกัน เช่น เครือข่ายองค์กรตลาดสินค้าชุมชน ตัวแทนสมาคมผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน เป็นต้น อีกเครือข่ายที่มีรูปแบบกิจกรรมต่างกัน คือศูนย์ประสานงานองค์กรชุมชน องค์กรธุรกิจเอกชน ภาคราชการ ภาคองค์กรส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคมที่มีอยู่ในชุมชน ระดับตำบล อำเภอ และจังหวัด โดยมีตัวแทนจากต่างองค์กร ต่างกิจกรรมกันมาเชื่อมประสานเพื่อเกื้อกูลกันทั้งในด้านข้อมูลข่าวสาร ความร่วมมือ และทรัพยากรต่างๆ เพื่อมุ่งไปสู่ความเข้มแข็งของชุมชน ในการพัฒนาและปรับตัวเองให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลก สังคมระดับภูมิภาคและประเทศรูปแบบเครือข่ายกิจกรรมต่างประเภทกันนี้ ในกลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชน เรียกว่า “สหเครือข่าย” การดำเนินงานภายใต้โครงการฯ ได้นำเอาแนวคิดเครือข่ายมากรอบการดำเนินงาน ที่เน้นการสร้างการมีส่วนร่วมบนพื้นฐานความหลากหลายของพลังทางสังคม โดยเน้นการสร้างเครือข่ายการทำงานแนวราบ ซึ่งชักชวนผลักดันให้บุคลากรจาก **สหสาขาวิชาชีพ** มารวมตัวกัน โดยมีเป้าหมายในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ

การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย ในการบังคับใช้กฎหมาย ต้องอาศัยการบูรณาการ และระดมทรัพยากรต่างๆ มาดำเนินภารกิจกับหน่วยงานย่อยๆ ทั้งหลายที่สัมพันธ์อิงอาศัยซึ่งกันและกัน เข้ามาร่วมทำหน้าที่ประสานกลมกลืนเป็นองค์รวมหนึ่งเดียว มีความครบถ้วนและสมบูรณ์ในการบูรณาการนั้น ดังนั้นในการแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย ต้องอาศัยเทคนิคและวิธีการ หลายรูปแบบมาผสมผสานกัน จึงจะได้ผล สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ ตัวเรา ด้วยวิธีการหรือเทคนิคต่างๆ หรือสื่อต่างๆ ที่เราใช้เพื่อไปสัมพันธ์กับบุคคล ชุมชน สังคม เพื่อให้เห็นความชัดเจนวิธีการสร้างความร่วมมือกับภาคีเครือข่าย คือ

๑. **สร้างความสัมพันธ์กับภาคีโดยการใช้สื่อ** ได้แก่

๑.๑. การใช้สื่อแบบมวลชน คือการติดต่อสื่อสารกับบุคคลหรือชุมชน โดยอาศัย

- การนำเรื่องราวลงข่าวหนังสือพิมพ์ หรือหนังสืออื่นๆ เช่น บทความ คำขวัญ ข้อคิด คติพจน์ ให้คนส่วนมากได้อ่านเพื่อการประชาสัมพันธ์ตัวเรา หรือหน่วยงานของเรา ให้เป็นที่รู้จักและรับฟังข้อคิดเห็นย้อนกลับเพื่อนำมาเป็นข้อคิด ข้อปฏิบัติในการปรับปรุงแก้ไขตัวเรา หรือหน่วยงาน
- การออกรายการวิทยุ โทรทัศน์ ซึ่งเป็นสื่อที่ให้ผลเร็วและมีประสิทธิภาพ เข้าถึงบุคคล ชุมชน และสังคมได้โดยง่าย
- การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทาง Global Network ซึ่งเป็นสื่อที่รวดเร็วฉับไว และเผยแพร่ภายในประเทศ ต่างประเทศอย่างรวดเร็ว

๑. ๒. การใช้สื่อสัมพันธ์โดยการใช้กิจกรรมต่างๆ เช่น

- กิจกรรมทางศาสนาและประเพณี เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ในสังคมและบุคคลอย่างแน่นแฟ้น เป็นเครื่องยึดเหนี่ยวจิตใจบุคคล การใช้โอกาสเข้าร่วมกิจกรรมทางศาสนา ประเพณี เป็นโอกาสการสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนเป็นอย่างดี เช่น วันสำคัญทางศาสนา วันทำบุญประเพณีต่างๆ

- กิจกรรมทางด้านการศึกษา วัฒนธรรมและอาชีพ ได้แก่ การเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการต่างๆ การพัฒนาจิตใจ จิตอาสา การอบรมวิชาชีพ

- การเข้าร่วมกิจกรรมทางด้านสังคม ได้แก่ การตั้งสมาคม ชมรม สโมสร มูลนิธิ การออกร้าน การบำเพ็ญประโยชน์

๒. การสร้างความสัมพันธ์โดยการเข้าถึงตัว มีความสำคัญกว่าการสร้างความสัมพันธ์โดยการใช้สื่อ เพราะบุคคลได้มีโอกาส ได้รับทราบพฤติกรรมของผู้ที่เราติดต่อโดยตรง สามารถทราบปฏิกิริยาย้อนกลับ (Feed Back) จากบุคคลที่เราติดต่อด้วยได้ มีประสิทธิภาพมากกว่าการใช้สื่อ ซึ่งอาจแบ่งพิจารณาได้จากวิธีการดังกล่าวดังนี้

๒.๑. การสื่อสัมพันธ์เป็นรายบุคคล (Individual Contact)

- การกินข้าวเล่าเรื่อง เป็นการพบปะพูดคุยเป็นรายบุคคล
- การออกพบปะเยี่ยมเยียน
- การออกไปงานเลี้ยง
- การต้อนรับแขกที่บ้าน
- การใช้โทรศัพท์

๒.๒. การสื่อสัมพันธ์แบบเป็นกลุ่ม (Group Contact) ได้แก่ การจัดกิจกรรมดังต่อไปนี้

- การพูดคุยกับกลุ่มเล็กๆ เช่น กลุ่มแกนนำ ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ เป็นต้น
- การบรรยายให้กับกลุ่มใหญ่ๆ
- การร่วมแสดงความคิดเห็น ร่วมสนทนา กับเวทีชาวบ้าน
- การไปร่วมประชุม การประชุมกรรมการ หรือกลุ่มต่างๆ เป็นต้น

ดังนั้นการแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายในการบังคับใช้กฎหมายจำเป็นต้องเข้าใจถึงความหมายของคำว่าเครือข่ายก่อนว่า มิใช่หมายถึง การรวมกลุ่มของสมาชิกที่มีความสนใจร่วมกันเพียงเพื่อพบปะสังสรรค์แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันเท่านั้นแต่มีความหมายถึง การลงมือทำกิจกรรมร่วมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันด้วย ผลการวิจัยในต่างประเทศแสดงว่าการบังคับใช้กฎหมายสามารถลดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ ๔๐ แต่การบังคับใช้กฎหมายเป็นส่วนที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับพฤติกรรมการขับขี่ ปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากตัวบุคคลที่มีพฤติกรรมขับขี่เสี่ยง ดังนั้นการแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายประชาชนมามีส่วนร่วมในการบังคับใช้กฎหมาย ควรมีองค์ประกอบ ดังนี้

มีการรับรู้มุมมองที่เหมือนกัน หมายถึง มีความเข้าใจในตัวปัญหาและมีจิตสำนึกในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน การรับรู้ร่วมกันถือเป็นหัวใจของเครือข่ายที่ทำให้เครือข่ายดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

การมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน หมายถึง การที่สมาชิกมองเห็นจุดมุ่งหมายในอนาคตที่เป็นภาพเดียวกัน มีการรับรู้และเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน และมีเป้าหมายที่จะเดินทางไปด้วยกัน การมีวิสัยทัศน์ร่วมกันจะทำให้กระบวนการขับเคลื่อนเกิดพลัง มีความเป็นเอกภาพ และช่วยผ่อนคลายความขัดแย้งอันเนื่องมาจากความคิดเห็นที่แตกต่างกัน

มีความสนใจหรือผลประโยชน์ร่วมกัน หมายถึง ผลประโยชน์ที่เป็นตัวเงินและผลประโยชน์ไม่ใช่ตัวเงิน เป็นความต้องการ (Need) ของมนุษย์ในเชิงปัจเจก อาทิเช่น เกียรติยศ ชื่อเสียง การยอมรับ โอกาสในความก้าวหน้า ความสุข ความพึงพอใจ ฯลฯ

การมีส่วนร่วมของสมาชิกทุกคนในเครือข่าย หมายถึง การมีส่วนร่วมของสมาชิกในเครือข่าย เป็นกระบวนการที่สำคัญมากในการพัฒนาความเข้มแข็งของเครือข่าย เป็นเงื่อนไขที่ทำให้เกิดการร่วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ และร่วมลงมือกระทำอย่างเข้มแข็ง ดังนั้น สถานะของสมาชิกในเครือข่ายควรมีความเท่าเทียมกัน ทุกคนอยู่ในฐานะ “หุ้นส่วน (partner)” ของเครือข่าย เป็นความสัมพันธ์ในแนวราบ (horizontal relationship) คือความสัมพันธ์ฉันท์เพื่อน มากกว่าความสัมพันธ์ในแนวดิ่ง (vertical relationship)

มีการเสริมสร้างซึ่งกันและกัน หมายถึง องค์ประกอบที่จะทำให้เครือข่ายดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง คือ การที่สมาชิกของเครือข่ายต่างก็สร้างความเข้มแข็งให้กันและกัน โดยนำจุดแข็งของฝ่ายหนึ่งไปช่วยแก้ไขจุดอ่อนของอีกฝ่ายหนึ่ง แล้วทำให้ได้ผลลัพธ์เพิ่มขึ้นในลักษณะพลังทวีคูณ (๑+๑ > ๒) มากกว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นเมื่อต่างคนต่างอยู่

การเกื้อหนุนพึ่งพา หมายถึง องค์ประกอบที่ทำให้เครือข่ายดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง การที่เครือข่ายตกอยู่ในสภาวะจำกัดทั้งด้านทรัพยากร ความรู้ เงินทุน กำลังคน ฯลฯ ไม่สามารถทำงานให้บรรลุเป้าหมายอย่างสมบูรณ์ได้ด้วยตนเองโดยปราศจากเครือข่าย จำเป็นต้องพึ่งพาซึ่งกันและกันระหว่างสมาชิกในเครือข่าย การทำให้หุ้นส่วนของเครือข่ายยึดโยงกันอย่างเหนียวแน่น จำเป็นต้องทำให้หุ้นส่วนแต่ละคนรู้สึกว่าหากเอาหุ้นส่วนคนใดคนหนึ่งออกไปจะทำให้เครือข่ายล้มลงได้ การดำรงอยู่ของหุ้นส่วนแต่ละคนจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการดำรงอยู่ของเครือข่าย การเกื้อหนุนพึ่งพากันในลักษณะนี้จะส่งผลให้สมาชิกมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันโดยอัตโนมัติ

การสร้างความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมาย

๑. ความร่วมมือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
๒. การตำรวจ/การบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ด้วยตัวเอง หรือปราศจากการช่วยเหลือหรือสนับสนุนจากภาคีที่สำคัญภายในชุมชน
๓. ความร่วมมือระหว่างกันจะต้องมีความมั่นคง ก่อให้เกิดผล และมีการ**แบ่งปัน**ข้อมูล ความคิดเห็น การริเริ่ม และหน้าที่ความรับผิดชอบ
๔. องค์กรที่มีแนวคิดแบบ “แยกเดี่ยว” หรือไม่แบ่งปันข่าวสารข้อมูล/ความคิดริเริ่ม ตลอดจนแผนการต่างๆ ไม่อาจบรรลุผลสำเร็จได้
๕. บางครั้งด้วยความไม่ตั้งใจ หน่วยงานต่างๆ อาจจะต่อต้านหรือไม่ให้การสนับสนุน

เนื่องจากเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” เป็นหน้าที่หลักของตำรวจ ตำรวจจึงต้องรับบทบาท **“ผู้นำ”** ในการริเริ่ม การมีส่วนร่วม การพัฒนาและการสนับสนุนความร่วมมือของชุมชน

ความเป็นผู้นำของ "ตำรวจ"

ความเป็นผู้นำของตำรวจ เกี่ยวกับการที่จะต้องดำเนินการในเชิงรุก เพื่อให้มั่นใจว่าการบังคับใช้กฎหมายนั้นเห็นได้ชัดเจนและมีความพร้อมปฏิบัติการ เพื่อชี้ให้เห็นวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของชุมชน และพฤติกรรมเสี่ยงทางถนนของผู้ขับขี่ ภาวะผู้นำที่แท้จริงอยู่บนพื้นฐานขององค์ประกอบดังต่อไปนี้

๑. ความรู้
๒. การสื่อสาร
๓. ความซื่อสัตย์
๔. ความกล้าหาญ
๕. การกระทำ – มิใช่เพียงแค่คำพูด
๖. มนุษยธรรม

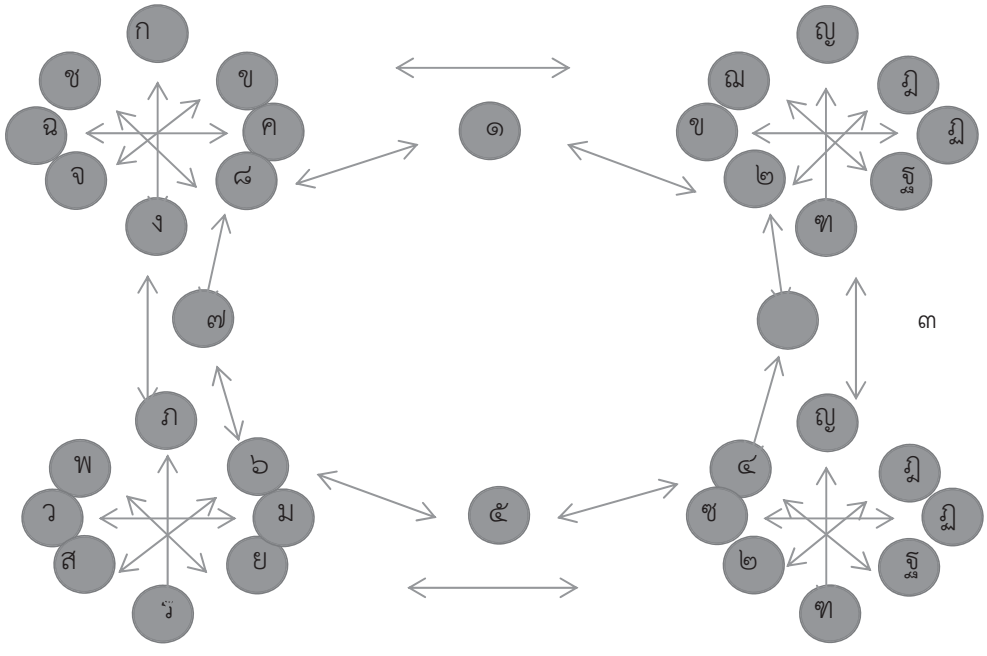
จะเห็นได้ว่า ตำรวจซึ่งเป็นผู้นำของการเปลี่ยนแปลงในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ด้วยการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) แบบองค์รวมโดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้รถใช้ถนน และหน่วยงานองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด มาตรการพื้นฐาน เช่น การให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคที่สำคัญต่อการนำไปใช้ในทางปฏิบัติจริงที่สำคัญนั่นคือการได้รับการยอมรับและเห็นซึ่งคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวัง (Expected Outcome) ที่จะได้จากมาตรการเหล่านั้น การออกกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิตโดยปกติของสังคมย่อมได้รับการวิพากษ์ วิจารณ์ หรือมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วย หรือปฏิเสธการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านั้น การจัดการเชิงวัฒนธรรมจึงไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วนที่จะยอมรับในคุณค่าเสียก่อน ไม่เช่นนั้นผู้ปฏิบัติก็จะไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่ และผู้นำตำรวจต้องมีความกล้าที่จะเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

๑. อะไรเป็นคุณภาพ/คุณลักษณะที่จำเป็นต่อความเป็นผู้นำที่มีประสิทธิผลในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
๒. การประเมินตนเอง คุณลักษณะใดที่ท่านควรพัฒนาปรับปรุงเพื่อเพิ่มทักษะความเป็นผู้นำ
๓. ตำรวจระดับผู้บังคับบัญชา สามารถเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงเพื่อความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับประเทศ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอได้อย่างไร
๔. ตำรวจระดับผู้บังคับบัญชา สามารถสร้างผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ขับขี่เพื่อให้ยอมปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

อย่างไรก็ตามในการสร้างจุดแข็งที่จะให้ประสบความสำเร็จในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจะต้องเป็นแกนหลักให้กับทุกฝ่าย คือ

๑. อะไรเป็นจุดแข็งของความร่วมมือระหว่างกัน
๒. อะไรเป็นความท้าทายในการร่วมมือกัน

อื่นๆ ซึ่งกลุ่มหรือองค์กรต่างๆ เหล่านั้นก็เป็นเครือข่ายซึ่งกันและกัน มีลักษณะเป็นเครือข่ายเชิงซ้อน โดยกลุ่มแกน หรือองค์กรแกนจะเป็นผู้ประสานงาน หรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน



จากรูปแบบเครือข่ายที่พิจารณาความสัมพันธ์ของสมาชิกเครือข่ายและแกนกลางผู้ประสานงาน จะเห็นว่า รูปแบบที่ ๑ เป็นรูปแบบพื้นฐานเบื้องต้นของกลุ่มบุคคล หรือองค์กรที่เริ่มรวมตัวกันเป็นเครือข่ายจึงมีสภาพเป็นการรวมศูนย์ประสานงานอยู่ที่แกนกลาง และเมื่อเครือข่ายรวมตัวกันมีกิจกรรมร่วมกันไปสักระยะเวลาหนึ่งความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกเครือข่ายมีมากขึ้น การกระจายอำนาจ กระจายความรับผิดชอบ และกระจายความร่วมมือระหว่างสมาชิกในเครือข่ายจะมีมากขึ้น ดังรูปแบบที่ ๒ ความสัมพันธ์ของสมาชิกจึงมีลักษณะแพร่กระจาย ขยายวงไปสู่กลุ่มและองค์กรต่างๆ มากขึ้น ความสัมพันธ์ของสมาชิกกระจายตัวออกไป จะเป็นการกระจายความเป็นเครือข่ายในเชิงซ้อน เป็นลูกโซ่เกาะเกี่ยวกันอย่างต่อเนื่อง กลุ่มแกนประสานจึงต้องมีผู้ประสานงานหรือเลขานุการเครือข่ายหลายคน ตามรูปแบบที่ ๓

๒. รูปแบบของเครือข่ายที่พิจารณาจากลักษณะกิจกรรมของกลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวกันเป็นเครือข่าย แบ่งออกเป็น ๒ รูปแบบ คือ

๒.๑. รูปแบบเครือข่ายกิจกรรมประเภทเดียวกัน จะเป็นเครือข่ายที่สมาชิกดำเนินการกิจกรรมประเภทเดียวกันมารวมตัวกันประสานงานช่วยเหลือเกื้อกูลให้ความร่วมมือกัน เช่น ชมรมผู้นำอาสาพัฒนาชุมชน เครือข่ายหมู่บ้านโครงการแก้ปัญหาความยากจน เป็นต้น การรวมตัวกันเป็นเครือข่ายตามรูปแบบนี้จะเป็นการดำเนินการในแนวราบ กลุ่มหรือองค์กรที่มารวมตัวจะอยู่ในพื้นที่ละแวกใกล้เคียงกันก่อนในระยะแรก เมื่อความร่วมมือได้ผล การขยายพื้นที่เพื่อสร้างเครือข่ายให้กว้างขวางก็จะเกิดขึ้นจนเป็นเครือข่ายที่มีสมาชิกกระจายมาจากเขตพื้นที่ที่แตกต่างกัน เช่น อาจจะมีสมาชิกมาจากต่างภูมิภาค

- สถานีโทรทัศน์, เคเบิ้ลทีวีท้องถิ่น, วิทยุชุมชน
- กลุ่มผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ต้องทำบันทึกข้อตกลง (MOU) และแจกหมวกให้ทุกคน พร้อมหมวกประจำคิว
- ตำรวจและครอบครัวตำรวจ จะต้อง ทำบันทึกข้อตกลง (MOU) และแจกหมวกเพราะเป็นผู้ต้องปฏิบัติเป็นแนวทาง
- การทำบันทึกข้อตกลง (MOU) ต้องทำระหว่าง หัวหน้าสถานีตำรวจ กับหน่วยงานต่างๆ เท่านั้น

๒. มาตรการบังคับใช้กฎหมาย กำหนดระยะเวลา ๑ ปี เพราะในมาตรการนี้ตำรวจต้องเพิ่มความเข้มในการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง หัวหน้าสถานีตำรวจต้องให้ความสำคัญ ไม่ทิ้งงานประเมินและติดตามผลตลอดเวลา จะอะลุ่มอล่วยไม่ได้ผู้ขับขี่ ต้องชำระค่าปรับหากฝ่าฝืน ส่วนผู้ซ้อนท้าย จะต้องมีใบนัดเพื่อเข้ารับการอบรมและชมภาพยนตร์ ที่สถานีตำรวจ จำนวน ๑ ชั่วโมง เป็นอย่างน้อย โดยไม่ต้องชำระค่าปรับแต่อย่างใด โดยดำเนินการดังนี้

- เปิดโครงการบังคับใช้กฎหมายวันแรกด้วยการ รวมพลังมวลชน คนสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ %
- ตำรวจออกใบนัดให้กับผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อเข้าอบรม, ชมภาพยนตร์
- ตำรวจส่งรายชื่อผู้ฝ่าฝืน ไปยังหน่วยงานภาคีเครือข่าย ที่ตำรวจได้ทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กันไว้ตามข้อตกลง
- ตำรวจต้องบันทึกข้อมูลผู้ฝ่าฝืน
- ผู้ซ้อนท้ายไม่เข้าฟังการอบรม เรียนรู้ชมภาพยนตร์ภายใน ๗ วันให้ทำหนังสืออายัดไปยังขนส่งจังหวัด
- ตำรวจต้องตั้งจุดตรวจในพื้นที่ต่อเนื่อง และไม่ซ้ำจุด
- คนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ให้สันนิษฐานว่า เขายังไม่ทราบข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- ทีวีวงจรปิดต้องเฝ้าระวังและบันทึกข้อมูล ผู้ฝ่าฝืนอย่างต่อเนื่อง และไปที่บ้านเลขที่ตามที่อยู่พร้อมภาพถ่าย

๓. ขั้นการประเมินผล ขั้นตอนนี้เป็นการเปรียบเทียบผลการปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมาย หลังจากที่ได้ใช้มาตรการประชาสัมพันธ์ และการบังคับใช้กฎหมายไปแล้ว ประมาณ ๖ เดือน จะต้องประเมินผลทันที เพื่อที่จะทราบว่า หลังจากที่ประชาชนได้รับข้อมูลต่างๆ จากการรณรงค์นั้น ซึ่งประกอบด้วยการอบรมความรู้ ชมวีดีทัศน์และภาพยนตร์ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ความรู้สึกหลังการเข้าอบรม เป็นปัจจัยส่งเสริมหรือมีอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่อย่างไร

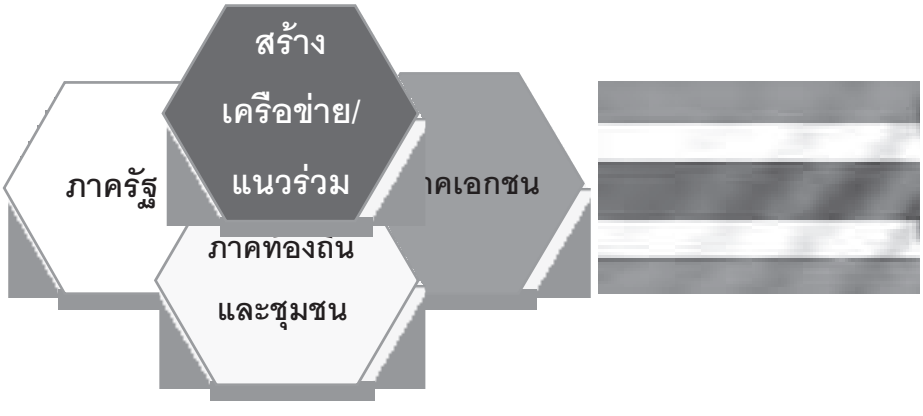
การทำบันทึกข้อตกลง (Memmorandom Of Understanding)

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่ต้องอาศัยความร่วมมือกับประชาชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) แบบองค์รวมโดยเน้นการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้รถใช้ถนน และหน่วยงาน

องค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด มาตรการพื้นฐาน เช่น การให้ความรู้ การบังคับใช้กฎหมาย มีอุปสรรคที่สำคัญต่อการนำไปใช้ในทางปฏิบัติจริงที่สำคัญนั่นคือ การได้รับการยอมรับและเห็นซึ่งคุณค่าของผลลัพธ์ที่มุ่งหวัง (Expected Outcome) ที่จะได้จากมาตรการเหล่านั้น การออกกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินชีวิตโดยปกติของสังคมย่อมได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ หรือมีแนวโน้มที่จะไม่เห็นด้วย หรือปฏิเสธการมีอยู่ของกฎเกณฑ์เหล่านั้น การจัดการเชิงวัฒนธรรมจึงไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วนที่จะยอมรับในคุณค่าเสียก่อน ไม่เช่นนั้นผู้ปฏิบัติก็จะไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่ อุปสรรคที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ได้แก่ การขาดการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน แต่ละหน่วยมีกำแพงเป็นของตนเองขาดการแสวงหาแนวทางเพื่อเดินไปสู่เป้าหมายร่วมของการปฏิบัติตามระเบียบวินัยจราจรสำหรับทุกคนความคุ้นเคยกับแนวปฏิบัติแบบเดิมๆ ดังนั้นการแสวงหาความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายกลุ่มต่างๆ ในพื้นที่เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

ตัวอย่าง การสร้างภาคีเครือข่ายการรณรงค์หมวกนิรภัย ๑๐๐% จังหวัดภูเก็ต ดังภาพต่อไปนี้

การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย สวมหมวกนิรภัย 100%



สร้างเครือข่ายแนวร่วม
(ประชาสัมพันธ์ + ทำข้อตกลงกับภาคีเครือข่าย)

ภาครัฐ ได้แก่ หัวหน้าส่วนราชการทั้งหมด ตั้งแต่ ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด ผู้บังคับการกองพันทหารฯ นายอำเภอ สาธารณสุขจังหวัด ผู้อำนวยการโรงพยาบาลทุกแห่ง ผู้อำนวยการโรงเรียนทุกแห่ง ผู้กำกับ และหัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่ง คณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานสถานีตำรวจ (กต.ตร.) คณะกรรมการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทคดีอาญาในชั้นสอบสวนระดับสถานีตำรวจ เป็นต้น

ภาคเอกชน ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเอกชนทุกแห่ง ผู้อำนวยการโรงเรียน ประธานหอการค้าจังหวัด สโมสรโรตารี นายกสโมสรไลอ้อน ประธานมูลนิธิ ประธานศาลเจ้าทุกแห่ง สถานบริการทุกแห่ง สถานีบริการน้ำมัน โรงแรม บริษัท ศูนย์การค้า เช่น เซ็นทรัล, แม็คโคร, โลตัส, บิ๊กซี เป็นต้น

ภาคท้องถิ่นและชุมชน ประกอบด้วย นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศบาลเมือง ตำบล นายองค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำศาสนา ผู้นำตามธรรมชาติ เป็นต้น

หากเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถเข้าไปประสานงาน **ขับเคลื่อนเชิงรุก** กับหน่วยงานเหล่านั้นได้ด้วยการนำองค์กรต่างๆ ร่วมกัน **ทำบันทึกข้อตกลง (MOU)** นำบุคคลเหล่านั้นมาเป็นแนวร่วมในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับของสังคม การบังคับใช้กฎหมายที่เต็มรูปแบบและมีกฎหมายที่ชัดเจนพร้อมทั้งบทลงโทษที่เหมาะสมร่วมไปกับการรณรงค์สร้างความตระหนักต่อสาธารณะเป็นปัจจัยที่สำคัญในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง ตัวอย่างบันทึกข้อตกลง

ตัวอย่าง การทำบันทึกข้อตกลง (MEMORANDOM OF UNDERSTANDING (MOU)) บันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % ในเขตเทศบาลนครภูเก็ต

ระหว่าง

สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต กับ โรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี

****

ตามที่สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต ได้มีโครงการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครภูเก็ต ๑๐๐ % ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในชีวิตให้สูงขึ้นและลดระดับความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้ต่ำลง ซึ่งการดำเนินการตามโครงการฯ ได้กำหนดมาตรการเป็น ๒ ระยะ กล่าวคือระยะแรกเป็นมาตรการประชาสัมพันธ์ ระหว่างเดือน เมษายน– มิถุนายน ๒๕๕๓ และมาตรการระยะที่ ๒ ตั้งแต่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๓ เป็นต้นไป จะเป็นมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยมุ่งเน้นบังคับใช้ทั้ง “ผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ทุกคนจะต้องสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % ในเขตเทศบาลนครภูเก็ต” นั้น

ปรากฏว่าขณะนี้นักเรียนนักศึกษาและประชาชนทั่วไปในเขตพื้นที่เทศบาลนครภูเก็ต ได้สวมหมวกนิรภัยเกือบ ๑๐๐ % แล้วในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ นับว่าเป็นนิมิตหมายที่ดีที่ประชาชนได้มีจิตสำนึกและตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตเพิ่มมากขึ้น

สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต และ โรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี จึงได้ประสานความร่วมมือ ตกลงทำความเข้าใจต่อกัน ดังนี้

๑. ทั้งสองฝ่ายทราบและเข้าใจตรงกันแล้วว่า มาตรการบังคับใช้กฎหมาย

๑.๑ ในระยะเริ่มต้น

๑.๑.๑ กรณีผู้ขับขี่คนเดียว จะถูกลงโทษปรับตามอัตราโทษที่กฎหมายกำหนด

๑.๑.๒ กรณีผู้ขับขี่ที่ยินยอมให้ผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายโดยไม่สวมหมวกโดยสารมาด้วยนอกจากจะถูกลงโทษปรับตามกฎหมายแล้ว ยังจะต้องถูกว่ากล่าวตักเตือนโดยเข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยและชมภาพยนตร์อุบัติเหตุอีก ๑ ชั่วโมง

๑.๑.๓ ส่วนผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย จะต้องถูกว่ากล่าวตักเตือน (ปรับเป็นเวลา) โดยเข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยและชมภาพยนตร์อุบัติเหตุอีก ๑ ชั่วโมงเช่นกัน

๑.๑.๔ หากมีการกระทำผิดซ้ำอีกก็จะถูกเพิ่มโทษสูงขึ้นตามลำดับ

๑.๑.๕ สำหรับผู้ที่ผิดนัด ไม่ไปเข้ารับฟังคำบรรยายและชมภาพยนตร์ตามกำหนดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ภายใน ๗ วัน จะถูกอายัดทะเบียนรถไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต และจะถูกปรับในอัตราโทษสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด

๑.๑.๖ อนึ่ง ผู้กระทำผิดที่ยินดีชำระค่าปรับตามกฎหมายในอัตราสูงสุดไม่ต้องเข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยและชมภาพยนตร์อุบัติเหตุ

๑.๒. ในระยะต่อไปทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายที่กระทำผิดจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมายในอัตราสูงสุด

๒. ทั้งสองฝ่ายตกลงกันว่า ในกรณีที่นักเรียนนักศึกษาหรือบุคลากรของโรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี ตลอดจนผู้ปกครองของนักเรียน ได้ถูกจับดำเนินคดีในฐานความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตจะได้แจ้งให้ทราบเป็นรายเดือน และทางโรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดีจะพิจารณากำหนดมาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างขึ้นรองรับมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อปลุกจิตสำนึกและมีค่านิยมที่ถูกต้องแก่ผู้ที่ถูกจับ เช่น มาตรการทางปกครอง, การตัดแต้ม, การให้จัดทำรายงานหรือจัดนิทรรศการเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

ข้อตกลงนี้ ทำขึ้น ๒ ฉบับ มีข้อความตรงกัน ทั้งสองฝ่ายได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐานและเก็บไว้ฝ่ายละฉบับ ลงนาม ณ โรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต เมื่อวันที่ ๓ เดือน กันยายน พุทธศักราช ๒๕๕๓

พันตำรวจเอก ลงนาม

(วันไชย เอกพรพิชญ์) (นายนัทธี ถิ่นสาคู)

ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต ผู้อำนวยการโรงเรียนเทศบาลพิบูลสวัสดี

ตัวอย่าง การทำบันทึกข้อตกลงระหว่างผู้กำกับการสถานีตำรวจกับอธิการบดี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตภูเก็ต

ตัวอย่าง การทำบันทึกข้อตกลงระหว่างผู้กำกับการสถานีตำรวจกับผู้อำนวยการโรงเรียน

การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เป็นเครื่องมือที่สำคัญอย่างมาก ต่อความปลอดภัยทางถนน เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลต่อผู้ขับขี่ (Driver) มากที่สุด ผู้ขับขี่เป็นตัวจักรสำคัญในการควบคุมยานพาหนะและความผิดพลาดจากผู้ขับขี่ (Driver Error) เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมากกว่าปัจจัยทางรถ และถนน ซึ่งในระยะแรกประชาชนจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เมื่อมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ การปฏิบัติตามกฎหมายก็จะเพิ่มมากขึ้น แม้จะใช้งบประมาณมากเท่าไหร่ก็ไม่ทำให้พฤติกรรมการขับขี่เปลี่ยนแปลงไปมากนัก แต่เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจออกจับอย่างจริงจัง การกระทำความผิดก็จะลดลงทันที แต่อย่างไรก็ตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย จะต้องดำเนินการหลังจากที่ได้ใช้มาตรการประชาสัมพันธ์ไปแล้วเท่านั้น

ตัวอย่าง การแสวงหาความร่วมมือภาคีเครือข่ายควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

วันเดือนปี	กลวิธี	หน่วยงาน
1-30 มิถุนายน 53 16 มิถุนายน 53	-โครงการรณรงค์นักเรียนนักศึกษา 3 นาที - -รับมอบหมายจากภาคเอกชน -แจกหมวกนิรภัยให้กับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง 1,000 ใบ	-สภ.เมืองภูเก็ต โรงเรียน วิทยาลัยเทคนิค วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต วิทยาลัยอาชีวศึกษาภูเก็ต โรงเรียนมูลนิธิวิทยา โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย โรงเรียนภูเก็ตวิทยาลัย โรงเรียนเบญจมราชูทิศ เด็กหญิงภูเก็ต โรงเรียนเบญจมราชูทิศ โรงเรียนอดุลวิทยา
16 มิถุนายน 53	-รับมอบหมายจากภาคเอกชน -แจกหมวกนิรภัยให้กับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง 1,000 ใบ	บริษัทโคคาโคล่า โอเคเอ็ม คอร์ปอเรชั่น จำกัด 2,000 ใบ บริษัทฟินอลาซุง จำกัด 100 ใบ บริษัทนิวาสิริ จำกัด 100 ใบ บริษัทภูเก็ต เอ.ที. จำกัด 100 ใบ บริษัทกลางผู้ประกอบการอาคารจำกัด 1,000 ใบ
16 มิถุนายน 53	แจกหมวกนิรภัยให้กับครอบครัวต่างชาติ 300 ใบ	- สภ.เมืองภูเก็ต จอห์น ร.ท. สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต, ศรี, ดุสตาลีโรจน์
10 พฤษภาคม 53 12 พฤษภาคม 53 14 พฤษภาคม 53 18 พฤษภาคม 53 21-31 พฤษภาคม 53	- ติดแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ ตามแหล่งชุมชน - จัดอบรมโดยการให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชน, สถานศึกษา, องค์กรประชาชนท้องถิ่น ในเขตจังหวัดภูเก็ต - ประชุมเจ้าหน้าที่ของจักรยานยนต์รับจ้าง ตามสนามประกอบอาชีพของจักรยานยนต์รับจ้าง	ภาคเอกชนสนับสนุนโดยตรง - สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต หัวหน้าด้วยกัน - ตร.ภูเก็ตวิทยาลัย, สภ.เมืองภูเก็ต

วันเดือนปี	กลวิธี	หน่วยงาน
1-10 มิถุนายน 53 1-30 มิถุนายน 53 1-30 มิถุนายน 53 11-30 มิถุนายน 53 15-30 มิถุนายน 53	-ประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อแขนงต่างๆ - โครงการ 5 นาที หน้าเสาธง -จับกุม ว่ากล่าวตักเตือน - รับมอบหมวกจากภาคเอกชน -แจกหมวกนิรภัยให้คับกู้ประกอบอาชีพ ขยะ รับจ้าง 1,000 ใบ	-สภ.เมืองภูเก็ต บรรเคเบิลทีวี สถานีวิทยุท้องถิ่น ไอดี - สภ.เมืองภูเก็ต -สภ.เมืองภูเก็ต - บ.บรรเคเบิลทีวี - ทอการค้า จังหวัดภูเก็ต - คณะ กต.ตร.สภ.เมืองภูเก็ต -สภ.เมืองภูเก็ต
1 กรกฎาคม 53 เป็นต้นไป	-เริ่มบังคับใช้กฎหมาย จับกุม ปรับ แจกหมวกนิรภัย -ประชาสัมพันธ์โครงการต่อเนื่อง จัดทำแบบสอบถาม (Questionnaire)	- สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต ดร. กุลดา เกี่ยวรวรุณ

กลยุทธ์และยุทธวิธี

วันเดือนปี	กลวิธี	หน่วยงาน
1 กุมภาพันธ์ 53 - 31มีนาคม 53	-เก็บข้อมูลสถิติการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์โดยผ่านกล้อง ccrv ในเขตเทศบาลนครภูเก็ต	- สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต (สภ.เมืองภูเก็ต)
1-15 เมษายน 53 20 เมษายน 53 21 เมษายน 53	- จัดทำโครงการ แผนการดำเนินงาน -ประชุมคณะทำงานร่วม ทั้งภาครัฐและเอกชน - ประชุมตำรวจจราจรเพื่อรับทราบนโยบาย	- สภ.เมืองภูเก็ต - สภ.เมืองภูเก็ต ภาครัฐ เอกชน - งานจราจร สภ.เมืองภูเก็ต
1-10 พฤษภาคม 53 12 พฤษภาคม 53 14 พฤษภาคม 53 18 พฤษภาคม 53	-ติดแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ ตามแหล่งชุมชน -ส่งสำเนาโครงการให้หน่วยงานภาครัฐ [illegible] กระทรวงศึกษา , องค์กรปกครอง	-ภาคเอกชนสนับสนุน(ไอดี) -สภ.เมืองภูเก็ต สถานศึกษาทุกแห่ง หน่วยงานราชการ องค์กรปกครอง

จะเห็นว่า การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย จะต้องมีเจ้าภาพเป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างพลังในสังคม โดยบูรณาการกับทุกภาคส่วน ผ่านกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมตามตารางดังกล่าวข้างต้น จากนั้นผู้ใช้รถใช้ถนนก็ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยไม่รู้ตัว และมาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้ในเวลาต่อมา

๖. จิตวิทยาในการบังคับใช้กฎหมาย

จิตวิทยา หมายถึง การศึกษาเกี่ยวกับจิตหรือวิญญาณ (Study of Mind หรือ Study of Soul) ต่อมา มีการศึกษาพฤติกรรมของมนุษย์ในเชิงวิทยาศาสตร์กันมากขึ้น โดยมุ่งศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรม การกระทำ หรือกระบวนการคิด พร้อมๆ กับการศึกษาเรื่องสติปัญญา ความคิด ความเข้าใจ การใช้เหตุผล รวมทั้งเรื่องของตน (Self) และเรื่องราวของบุคคลที่แสดงพฤติกรรมที่มุ่งเน้นเรื่องการปรับตัวของบุคคล โดยนำการสังเกตและการทดลองมาเกี่ยวข้องเพื่อรวบรวมความรู้มาใช้ในการศึกษาอย่างเป็นระบบ เป็นการศึกษาที่เน้นเฉพาะพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับประสบการณ์เท่านั้น

ความสำคัญของจิตวิทยา

การจูงใจ (Motivation) หมายถึง "พลังแรงที่ทำให้เกิดพฤติกรรมและควบคุมแนวทางของพฤติกรรมด้วย"

แรงขับ หรือแรงจูงใจ แบ่งออกเป็น ๓ ประการดังนี้

๑. แรงจูงใจทางร่างกาย (Physiological Motives) เกิดจากความต้องการทางร่างกาย มีความหิว ความกระหาย การขับถ่าย การพักผ่อน ตลอดจนความต้องการทางเพศ เด็กแรกเกิดมักจะมีพฤติกรรมที่เนื่องมาจากแรงจูงใจทางร่างกายเป็นส่วนใหญ่

๒. แรงจูงใจทางสังคม (Social Motives) เป็นแรงจูงใจที่เกิดจากการเรียนรู้ (Learning) เช่น ความต้องการชื่อเสียง เกียรติยศ ทรัพย์สิน อำนาจ ความพึงพอใจ การพักผ่อนหย่อนใจ การแสวงหาความสนุกสนาน

๓. แรงจูงใจส่วนบุคคล (Personal Motives) เป็นแรงจูงใจที่พัฒนาขึ้นในตัวบุคคล ซึ่งแต่ละบุคคลจะแตกต่างกันออกไป แรงจูงใจส่วนบุคคลนี้มีรากฐานมาจากความต้องการทางร่างกายและความต้องการทางสังคมประกอบกัน เช่น จะออกมาในรูปของการสะสมต่างๆ เช่น การสะสมแสตมป์ การสะสมที่ดิน การออมทรัพย์ เป็นต้น

ประเภทของการจูงใจ

นักจิตวิทยาแบ่งการจูงใจเป็น ๒ ประเภทดังนี้

๑. การจูงใจภายใน (Intrinsic Motivation) ได้แก่ ความต้องการ ความอยากรู้อยากเห็น ความสนใจ ตลอดจนการที่มีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เป็นแรงจูงใจที่เกิดจากตัวบุคคลโดยตรง

๒. การจูงใจภายนอก (Extrinsic Motivation) ได้แก่ แรงที่เกิดจากเครื่องเร้าภายนอกมากระตุ้น ทำให้บุคคลเกิดพฤติกรรมต่างๆ ได้ แรงจูงใจดังกล่าวมีดังนี้คือ

๒.๑ บุคลิกภาพของตำรวจ รูปร่างตลอดจนอารมณ์ และความรู้ของตำรวจ ช่วยให้ประชาชนเกิดความประทับใจ และเกิดความสำเร็จในการปฏิบัติตามกฎหมาย

๒.๒ ความสำเร็จในการทำงาน ตำรวจที่ได้รับความรู้และทักษะเพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติงาน ก็เป็นแรงจูงใจให้เกิดการปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น

๒.๓ เครื่องล่อต่าง ๆ เช่น

ก. การให้รางวัล (Reward) รางวัลไม่จำเป็นต้องเป็นสิ่งของเสมอไป อาจจะเป็นการให้ คำชมเชย ให้สิทธิพิเศษก็ถือเป็นการให้รางวัลทั้งสิ้น การให้รางวัลมีทั้งคุณและโทษ ประโยชน์ที่ได้จากการให้รางวัลนั้นอาจจะช่วยให้ขยัน และประพฤติดีขึ้น มีความพยามยาม และเอาใจใส่ การในการทำงาน เป็น

ข. การลงโทษ (Punishment) เช่นการว่ากล่าวตักเตือน การตำหนิ การตัดสิทธิ ตลอดจนการกักบริเวณ เป็นต้น

ค. การแข่งขัน (Competition) การแข่งขันถ้าเป็นไปในทำนองเป็นมิตร จะเป็นการจูงใจในการทำงาน การแข่งขันที่นักจิตวิทยาสนับสนุน มี ๓ วิธี ดังนี้

๑. การแข่งขันระหว่างสถานีตำรวจเดียวกัน
๒. การแข่งขันระหว่างสถานีตำรวจต่อสถานีตำรวจ
๓. การแข่งขันกับตนเอง

การแข่งขันที่นักจิตวิทยาสนับสนุนอย่างยิ่งคือ การแข่งขันกับตนเอง (Self- Competition) เพราะช่วยให้บุคคลประสบความเจริญสูงสุด เท่าที่ความสามารถของบุคคลจะอำนวยให้ ช่วยให้เด็กประสบความก้าวหน้าตามอัตภาพ

การปรับตัว (Adjustment) หมายถึง วิธีการที่บุคคลหาทางลดความวิตกกังวลให้น้อยลงหรือหมดไป

สุขภาพจิต หมายถึงคุณลักษณะทางจิตใจของบุคคลที่จะปรับตัวให้มีความสุขอยู่กับสังคมได้ดีพอสมควร และสามารถจะสนองความต้องการของตนเองในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาและสิ่งแวดล้อมอื่นโดยไม่มีข้อขัดแย้งภายในจิตใจมากนัก

คนที่สุขภาพจิตดี จะสามารถตอบสนองความต้องการของตนเองได้ในระดับที่เหมาะสม สามารถลดความวิตกกังวล อันเนื่องมาจากการแก้ปัญหาหรือเนื่องมาจากความขัดแย้งด้วยวิธีการที่สมเหตุสมผลและไม่ใช้กลวิธานป้องกันตนเองอย่างใดอย่างหนึ่งนานๆ หรือรุนแรงจนเกินไป

ลักษณะของผู้ที่มีสุขภาพจิตดี

ผู้ที่มีสุขภาพจิตดีนั้นจะต้องมีลักษณะดังนี้

๑. เป็นผู้ที่รู้จักและเข้าใจตนเองอย่างดี ซึ่งจะแสดงออกในรูปของ

- ยอมรับความผิดหวังได้อย่างกล้าหาญ
- ใจกว้างพอที่จะยอมรับและเข้าใจความรู้สึกนึกคิดของผู้อื่น
- ประมาณความสามารถของตนเองได้ใกล้เคียงกับความเป็นจริง
- ยอมรับสภาพความขาดแคลนหรือขีดจำกัดบางอย่างของตนได้ และยอมรับนับถือตนเอง
- สามารถจัดการกับสภาพการณ์หรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับตนได้
- พอใจและชื่นชมยินดีต่อความสุขหรือความสำเร็จของตนที่เกิดในชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะเล็กน้อยก็ตาม

๒. เป็นผู้ที่รู้จักเข้าใจผู้อื่นได้ดี ซึ่งแสดงออกในรูปของ

- ให้ความสนใจและรักคนอื่นเป็นและยอมรับความสนใจและความรักใคร่ที่คนอื่นมีต่อตน
- เข้าใจและยอมรับความแตกต่างระหว่างบุคคล
- เป็นได้ทั้งผู้นำและผู้ตามที่ดี
- เป็นส่วนหนึ่งของหมู่คณะ
- มีความรับผิดชอบต่อหมู่คณะหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวโยง

๓. เป็นผู้ที่สามารถเผชิญกับความจริงในชีวิตได้เป็นอย่างดี เช่น

- แก้ปัญหาและเผชิญกับอุปสรรคได้ด้วยตัวเอง โดยไม่หวาดกลัวมากนัก
- มีการวางแผนล่วงหน้าในการกระทำงานหรือการปฏิบัติงานต่าง ๆ
- ตั้งจุดมุ่งหมายของชีวิตไว้สอดคล้องกับความจริง
- ตัดสินใจในปัญหาต่างๆ ได้อย่างฉลาด ฉับพลัน ปกติ ปราศจากการลังเลหรือเสียใจภายหลัง
- สามารถใช้พลังงานที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่และเกิดประโยชน์มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

๔. ไม่ใช้กลวิธานป้องกันตนเอง แบบใดแบบหนึ่งมากเกิน แต่จะยอมรับความจริงที่เกิดขึ้นและพยายามหาวิธีลดความวิตกกังวลลงด้วยวิธีการที่สมเหตุสมผล

๕. เป็นผู้มีอารมณ์ขันบ้าง พยายามมองโลกในแง่ดีด้วยการพิจารณาข้อดีของเหตุการณ์ต่างๆ หรือการกระทำต่างๆ ของเรา เพราะเหตุการณ์หรือการกระทำบางอย่างนั้นมีทั้งข้อดีและข้อเสีย และการใช้อารมณ์ขันช่วยขัดจังหวะหรือช่วยแก้ไขเหตุการณ์ที่ตึงเครียด จะทำให้มองโลกน่ารื่นรมย์ขึ้น

บุคคลที่มีสุขภาพจิตใจไม่ดี

บุคคลที่มีสุขภาพจิตไม่ดี จะเป็นคนที่มีลักษณะตรงกันข้ามกับที่กล่าวมาแล้ว และเมื่อเกิดปัญหาหรือมีความวิตกกังวลมากๆ จะหาทางลดความวิตกกังวลด้วยวิธีการที่ไม่สมเหตุสมผล และจะใช้กลวิธานป้องกันตนเองอยู่ตลอดเวลา และจะทำให้พฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากปกติธรรมดา พฤติกรรมที่เบี่ยงเบนไปจากปกติธรรมดานี้อาจเรียกได้ว่าเป็นพฤติกรรมที่ผิดปกติ โดยเริ่มจากดีกรีน้อยไปจนถึงดีกรีมากตามลำดับดังนี้

๑. พฤติกรรมแปรปรวน (Behavior disorder)
๒. บุคลิกภาพแปรปรวน (Personality disorder)
๓. Psychosomatic disorder
๔. โรคประสาท (Neurosis)
๕. โรคจิต (Psychosis)

ทัศนคติ (Attitude) หมายถึงความรู้สึกและท่าทีของคนเราที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นความรู้สึกในทางชอบ ไม่ชอบและมีผลทำให้บุคคลพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งนั้นตามความรู้สึกดังกล่าว

ลักษณะของทัศนคติ

๑. ทัศนคติเชิงบวก - ลบ ยิ่งสะสมประสบการณ์ในทางใดทางหนึ่งอย่างเต็มที่หรืออาจเกิดจากอคติมากๆ จะทำให้มีความเข้มข้นสูงมากเป็นทัศนคติเชิงบวกสุดหรือลบสุด ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงได้ยาก

๒. เกิดจากความรู้ความเข้าใจ (Cognitive) ต่อสิ่งเร้าในทางที่ดีหรือไม่ดี หรือเฉย ๆ

คนเก่ง (รู้ในทางดี) ⟶ จะเกิดทัศนคติทางบวก
เป็นคนเฉย ๆ (รู้กลาง) ⟶ จะไม่เกิดทัศนคติ
ชอบขโมย (รู้ในทางไม่ดี) ⟶ จะเกิดทัศนคติในทางลบ

๓. การแยกแยะเป็นส่วน (Differentiation) การรับรู้ต่อสิ่งเร้าอย่างละเอียดถี่ถ้วน โดยพิจารณาองค์ประกอบย่อยแต่ละส่วน จะทำให้เกิดความเข้าใจอย่างละเอียดถี่ถ้วน จะก่อให้เกิดทัศนคติในทางใดทางหนึ่งได้ดีกว่า การรับรู้ที่คลุมเครือ หรือรับรู้รวมๆ

๔. โดดเดี่ยว (Isolation) ทัศนคติต่อสิ่งเร้าบางอย่าง อาจจะแตกต่างไปจากทัศนคติที่มีต่อสิ่งเร้านั้นโดยส่วนรวม เช่น เราไม่ชอบวิชาคณิตศาสตร์ แต่เราอาจจะเฉยๆ หรือชอบครูที่สอนคณิตศาสตร์ก็ได้ ถ้าครูคนนั้นสวย พูดจาอ่อนหวานหรือมีลักษณะบางอย่างที่เราชอบ

๕. เข้มข้น (Strength) ทัศนคติเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงได้ แต่ถ้าทัศนคติต่อสิ่งเร้าหรือเหตุการณ์บางอย่างที่สะสมมานาน และลงรากลึกถาวรจะเปลี่ยนแปลงได้ยาก ถ้าให้คนที่เคยชินกับระบบอาวุโสเคยออกแต่คำสั่ง หรือเข้มงวดกับระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างมากๆ มารับฟังความคิดของคนอายุต่ำกว่า หรือให้เด็กทำอะไรได้ตามใจชอบโดยไม่ตั้งกฎอะไรเลย จนกว่าเด็กจะรู้เองว่าควรจะปฏิบัติตนอย่างไรเมื่ออยู่ในสถาบันแห่งใดแห่งหนึ่งนั้น เป็นเรื่องยากมาก

จิตวิทยาการบังคับใช้กฎหมาย ต้องเป็นการบูรณาการ ด้วยหลักการเบื้องต้น ๔ ประการ เข้าด้วยกัน เพื่อให้เกิดผล ดังต่อไปนี้คือ

๑. **ให้ประชาชนรับรู้การบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น** ซึ่งได้แก่ การตั้งจุดตรวจ และด่านจราจรในจุดต่างๆ ที่เด่น ประชาชนเห็นได้ชัดเจน มีการเปลี่ยนสถานที่ ความเข้มงวดในการตรวจจับ และเวลาที่ออกไปตรวจจับอยู่เรื่อยๆ และในแต่ละทีมงานควรมีตำรวจอยู่หลายๆ คน มีการแต่งกายที่เห็นเด่นชัด มีรายชื่อหัวหน้าชุดปฏิบัติการพร้อมหมายเลขโทรศัพท์

๒. **รณรงค์ให้มีการบังคับใช้กฎหมายซ้ำหลายๆ ครั้ง** เพื่อย้ำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ทราบว่า มีการเสี่ยงในการถูกจับสูงได้ในทุกที่และทุกเวลา หากมีการฝ่าฝืนกฎหมาย

๓. **มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวดและสม่ำเสมอ** ไม่มีการแบ่งแยกหรือเลือกปฏิบัติ ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอย่างถาวร ของผู้ของพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน

๔. **เผยแพร่ข้อมูลการบังคับใช้กฎหมายอย่างแพร่หลาย** ทั้งนี้เพราะกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของผู้ใช้รถใช้ถนนจึงต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนทั่วไป

ฉะนั้น การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายด้วยการรักษาวินัยในการขับขี่ หรือโดยสารยวดยานพาหนะ เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ แม้กฎหมายได้มีข้อบังคับไว้แล้วก็ตาม แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนจะไม่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ตรงกันข้ามผู้ขับขี่กลับมองไม่เห็นความสำคัญของกฎหมายจราจร ด้วยซ้ำไปเนื่องจากเห็นว่ามีโทษเล็กน้อย เป็นเหตุให้ปฏิบัติงานถูกผู้บังคับบัญชา หรือแม้แต่ประชาชนทั่วไป ตำหนิติเตียน ว่าไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย จนเกิดการกระทำความผิดกฎจราจรอย่างต่อเนื่อง และกลายเป็นวัฒนธรรมที่ปฏิบัติตามกันมาอย่างผิดๆ จิตวิทยาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ตำรวจต้องเรียนรู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจในยุคศตวรรษที่ ๒๑ ซึ่งเป็นยุคของโลกแห่งการใช้เทคโนโลยี สังคมออนไลน์ (Social Media) หมายถึงสังคมที่มีการตอบสนองได้หลายทิศทางโดยผ่านเครือข่ายอินเตอร์เน็ต ซึ่งก็คือ เว็บไซต์ ที่บุคคลบนโลกนี้สามารถมีปฏิสัมพันธ์โต้ตอบกันได้ ขณะนี้เทคโนโลยีเว็บได้พัฒนาเข้าสู่ยุค ๒.๐ มีการพัฒนาเว็บไซต์ที่เรียกว่า Web application คือเว็บไซต์ที่มีโปรแกรมต่างๆ มีการตอบโต้กับผู้ใช้งานมากขึ้น ซึ่งก็เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนางานเจ้าหน้าที่ตำรวจ ขณะเดียวกันก็เป็นสื่อที่ตำรวจต้องระมัดระวังเนื่องจากความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ก็ทำให้คนร้ายใช้เป็นเครื่องมือในการจับผิดการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจในหลายรูปแบบ เช่น เมื่อไม่พอใจการปฏิบัติงานของตำรวจก็จะหลอกล่อให้ตำรวจตกเป็นเครื่องมือทางอารมณ์ แล้วแอบถ่ายคลิปวีดีโอ ซึ่งเจ้าหน้าที่อาจถูกกลั่นแกล้งได้โดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ได้

จิตวิทยาสังคมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

กลไกการเกิดพฤติกรรม

จิตวิทยาเป็นศาสตร์ที่อธิบายพฤติกรรมในระดับบุคคล (Individual) ที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับกระบวนการด้านจิตใจ (Mind) ภายในตัวบุคคลว่ามีผลอย่างไรต่อการเกิดพฤติกรรม อาทิเช่น การรู้สึก การรับรู้ การคิดการเข้าใจ การเรียนรู้ แรงจูงใจ อารมณ์ และ บุคลิกภาพ เป็นต้น ในขณะเดียวกันการทำความเข้าใจพฤติกรรมตามหลักจิตวิทยานั้นยังจำเป็นต้องให้ความสำคัญและตระหนักว่าพฤติกรรมของคน กลุ่มคนมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับบริบททางสังคมวัฒนธรรมอีกด้วย นั่นหมายถึง จิต-สังคม-วัฒนธรรม

ตำรวจจราจรพึงทำความเข้าใจ จิต- สังคม - วัฒนธรรม เพื่อประโยชน์ในการทำงานด้านการจราจรให้บรรลุเป้าหมายและสร้างความพึงพอใจแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

กระบวนการเกิดพฤติกรรมตามแนวคิดทฤษฎีทางจิตวิทยามีลำดับขั้น ดังนี้

๑. กระตุ้นการรู้สึก (Sensation)

เมื่อมีสิ่งเร้า(Stimuli) มากระตุ้นระบบประสาทของบุคคลจะเกิดพฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) เรียกว่า การรู้สึก (Sensation Behavior) ยกตัวอย่างเช่น

สัญญาณไฟจราจรสีเหลืองคือสิ่งเร้า มากระตุ้นระบบการมองเห็นทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกเห็นแสงสีเหลือง ตำรวจจราจร(คือสิ่งเร้า) ที่ผู้ขับขี่ผ่านมาสังเกตเห็น

การรู้สึกเปรียบเสมือนประตูด่านแรกของพฤติกรรมหากไม่เกิดการรู้สึกต่อสิ่งเร้าพฤติกรรมอื่นๆ จะไม่เกิดขึ้น ดังนั้น สิ่งเร้าต้องมีความชัดเจน และมีพลังเพียงพอที่จะกระตุ้นการรู้สึกของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตัวอย่างสิ่งเร้าที่ไม่ดี เช่น ป้ายรณรงค์ที่มีข้อความจำนวนมากและมีขนาดตัวอักษรที่เล็ก ป้ายสัญญาณเตือนข้างทางที่ถูกปิดบังด้วยต้นไม้หรือป้ายอื่นๆ จำนวนมาก หากสิ่งแวดล้อมบริเวณสัญญาณไฟมีสิ่งกีดขวาง อาจเป็นป้ายข้างทางหรือต้นไม้ก็จะทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถเห็นสัญญาณไฟได้อย่างชัดเจน การรู้สึกและการรับรู้ก็จะผิดพลาดคลาดเคลื่อนไป เป็นต้น

พฤติกรรมของตำรวจจราจร ก็คือ สิ่งเร้าอย่างหนึ่งเช่นกัน
เราต้องการให้ประชาชนเห็นและรู้สึกอย่างไร?

นี่คือจุดเริ่มต้นของพฤติกรรมที่จะเกิดขึ้นระหว่างกันของตำรวจกับประชาชน

๒. สร้างการรับรู้ที่ถูกต้อง (Perception)

เมื่อเกิดกระบวนการรู้สึกแล้วจะส่งผลกระทบต่อเนื่องให้สมองทำงานเกิดพฤติกรรมการรับรู้ (Perception Behavior)ตามมา ซึ่งหมายถึงการตีความหมายสิ่งเร้านั้น ทั้งนี้ประสิทธิภาพการรับรู้ของบุคคลว่าจะถูกต้องหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการคือ ๑) ปัจจัยด้านตัวบุคคล

ผู้รับการกระตุ้น เช่น ประสบการณ์เกี่ยวกับสิ่งกระตุ้นนั้น ความสมบูรณ์ของร่างกาย ระดับสติปัญญา รวมถึงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เป็นต้น ๒) ปัจจัยด้านความสมบูรณ์ ความชัดเจนของสิ่งเร้าที่มากระตุ้น หากสิ่งเร้ามีความสมบูรณ์ชัดเจนก็จะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงกว่า และ ๓) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่โดยรอบในขณะที่สิ่งเร้ากระตุ้นเร้าบุคคล หากสภาพแวดล้อมมีความเหมาะสมไม่รบกวนสิ่งเร้าก็จะส่งผลต่อประสิทธิภาพการกระตุ้นเร้าได้ดีกว่า ยกตัวอย่างเช่น

กรณีสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองหากมีความส่องสว่างที่ชัดเจน มีขนาดใหญ่เพียงพอ และอยู่ในระดับที่สายตาผู้ขับขี่สามารถมองเห็นได้ในระยะที่เหมาะสมก็จะสามารถกระตุ้นเร้าให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้ แต่เมื่อมองเห็นแล้วผู้ขับขี่จะตีความหมายตามประสบการณ์ วิธีคิดที่แตกต่างกันไป เช่น บางคนอาจตีความหมายสัญญาณไฟเหลืองว่าระวังอันตรายให้เตรียมหยุดรถ ซึ่งหากตีความหมายเช่นนี้ผู้ขับขี่จะชะลอความเร็วและทำการเหยียบเบรก แต่ผู้ขับขี่บางคนอาจตีความหมายว่าไฟเหลืองแสดงว่าต่อไปต้องเป็นสัญญาณไฟแดงถ้าขับช้าจะต้องจอดรอสัญญาณไฟ ดังนั้นจึงทำการเร่งเครื่องเพื่อฝ่าสัญญาณไฟเหลืองไปก่อนที่จะไฟแดง เป็นต้น

จากตัวอย่างนี้จะเห็นได้ว่า การรับรู้(ตีความหมาย) ที่ถูกต้องมีผลต่อพฤติกรรมที่จะเกิดตามมา และจะเห็นได้ว่าการตีความหมายนั้นมีความเกี่ยวข้องกับความรู้ และวัฒนธรรมที่แตกต่างกันด้วย

คำถามชวนคิด? การรับรู้ที่ผิดพลาดคลาดเคลื่อนจนกลายเป็นวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัยมีอะไรบ้าง? ตำรวจจราจรจะทำการแก้ไขการรับรู้เหล่านั้นด้วยวิธีใด?

ตัวอย่างลองตอบ

๑) ตำรวจจราจรจับเพราะอยากได้ส่วนแบ่งค่าปรับไม่ใช่เพราะอยากเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
๒) ข้อหาเมาแล้วขับไม่ได้รุนแรงทำไมตำรวจต้องจับเข้าห้องขังทำหยั่งกับไปฆ่าใครมา?

๓.พฤติกรรมใช้รถใช้ถนนคือ พฤติกรรมการเรียนรู้ทางสังคม

ภายหลังการรับรู้จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ตามมาคือพฤติกรรมการเรียนรู้(Learning Behavior) ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning) ของแบนดูรา (Bandura) ที่ให้ความสำคัญกับความนึกคิด (cognitive aspect)

พฤติกรรมของบุคคลเกิดขึ้นจากการเฝ้าดูผู้อื่นกระทำ การเฝ้าดูนี้มีผลอย่างมากต่อการเกิดพฤติกรรม(การเฝ้าดูไม่ใช่การเรียนรู้แบบลองผิดลองถูก) ทั้งนี้การเรียนรู้โดยการเฝ้าดูและเกิดการเลียนแบบตามมานั้นมีขั้นตอนสำคัญที่เกี่ยวข้อง ๔ ขั้นตอน (ใส่ใจ - จดจำ - กระทำ - จูงใจ) มีสาระสำคัญดังนี้

๑) กระบวนการที่ให้ความสนใจ ใส่ใจ (Attention Process) บุคคลจะสนใจผู้ที่มีคุณสมบัติให้คุณให้โทษตนเองได้ มีความรู้ความสามารถที่ตนเองอยากจะกระทำตาม หรือเป็นบุคคลที่มีอำนาจทาง

สังคม ซึ่งจะถูกยึดถือเป็นแม่แบบ ตัวอย่างของคุณสมบัติดังกล่าวของแม่แบบจะทำให้บุคคลสนใจพฤติกรรมที่ตัวแบบ (Model)กระทำ

ตัวอย่างเช่น พ่อขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรโดยไม่ถูกตำรวจจับ เมื่อถูกจับพ่อสามารถขอตำรวจจราจรให้ละเว้นการออกใบสั่งโดยไม่ต้องจ่ายค่าปรับได้ พ่อได้ใบอนุญาตขับขี่มาโดยไม่ต้องไปสอบ พี่ชายได้ใบอนุญาตขับขี่มาทั้งๆที่ยังขับรถไม่เป็น จุดกลับรถอยู่ไกลพ่อเลยขับรถย้อนศรเพื่อจะสามารถลดเวลาได้โดยที่ไม่ถูกตำรวจจับ พ่อขับรถเร็วแซงซ้ายแซงขวาสามารถไปถึงที่หมายได้เร็ว เป็นต้น

พึงตระหนักว่า <u>สิ่งเร้าเชิงพฤติกรรมต่างๆมีมากมาย หากแต่บุคคลจะเลือกใส่ใจกับพฤติกรรมที่ตัวแบบของตนเองกระทำอันเป็นผลสืบเนื่องในความเชื่อมั่น ชื่นชม และศรัทธาในตัวแบบ ดังนั้นการเลือกตัวแบบที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายจึงเป็นสิ่งสำคัญในการนำมาใช้ในการสร้างความใส่ใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม</u>

๒) การจดจำเพื่อรักษาสิ่งที่เรียนรู้ไว้(retention process) หมายถึง การสร้างภาพความจำขึ้นมาเพื่อเก็บจำพฤติกรรมต่างๆของตัวแบบไว้

ข้อพึงตระหนักคือ <u>เนื้อหาของการสื่อสาร และภาพการกระทำต้องสามารถสร้างการจดจำได้ง่าย</u> เช่น สั้น กระชับ มีจุดจับใจ เป็นต้น รวมถึงมีการนำเสนอบ่อยครั้งเพื่อตอกย้ำการจดจำ

๓) กระบวนการกระทำเลียนแบบ (Motoric Reproduction Process) เมื่อบริบทต่างๆ เอื้ออำนวยบุคคลก็จะกระทำพฤติกรรมในลักษณะเช่นเดียวที่ตัวแบบได้กระทำ

ข้อพึงตระหนักคือ <u>ตำรวจต้องพยายามหากลไกในการสร้างการกระทำ</u>(ซึ่งเป็นพฤติกรรมใหม่ให้เกิดขึ้นให้ได้) ยกตัวอย่างเช่น การที่ตำรวจจราจรจังหวัดนครศรีธรรมราชนำหมวกนิรภัยไปแจกให้ผู้ขับขี่หลังการปรับเมื่อผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย (ในโครงการจับ ปรับ แจก) เพื่อกระตุ้นพฤติกรรมการสวมหมวกให้เกิดขึ้น ทั้งนี้หมวกนิรภัยจะต้องสร้างประสบการณ์ที่ประทับใจให้กับผู้สวมใส่ด้วยจึงจะเกิดพฤติกรรมการสวมหมวกอย่างต่อเนื่อง

แต่ปัญหาก็คือ อุปสรรคต่างๆ และความไม่สะดวกสบายที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยที่ยังดำรงอยู่ในสังคมไทยนั้นจะทำการแก้ไขอย่างไร?

๔) กระบวนการจูงใจ (Motivational Process) เมื่อกระทำพฤติกรรมตามตัวแบบแล้วได้รับรางวัล หรือได้รับสิ่งเสริมแรงเชิงบวก เกิดความพึงพอใจก็จะทำให้การกระทำนั้นเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซ้ำแล้วซ้ำอีก

ยกตัวอย่างเช่น เมื่อเห็นพ่อขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดงแล้วนั้นพ่อได้ไปก่อนรถคันอื่นโดยไม่ถูกตำรวจจับ เป็นต้น

การประยุกต์ใช้ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมผ่านการสังเกตตัวแบบนี้ ยกตัวอย่างเช่น การที่เด็กนักเรียนอนุบาลโดยสารรถตู้รับส่งนักเรียนที่ขับรับส่งนักเรียนในชุมชนแต่ละแห่งนั้น เมื่อเด็กๆสังเกต

พฤติกรรมการขับขี่ของลุงหรือป้าคนขับที่ละเมิดกฎหมาย แซงซ้ายขวา ฝ่าสัญญาณไฟจราจร จอดในที่ห้ามจอด หรือการว่ากล่าวการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เป็นต้น กลุ่มพฤติกรรมเหล่านี้ถูกสังเกตและเก็บจำสะสมต่อเนื่องจนกระทั่ง เมื่อเด็กเหล่านี้มีโอกาสได้ขับขี่รถก็จะกระทำพฤติกรรมเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากในประสบการณ์ของเด็กนั้นมิได้มีตัวแบบเฉพาะลุงหรือป้าคนขับรถรับส่งนักเรียนเท่านั้น หากแต่มีพ่อแม่ ครูอาจารย์ ญาติพี่น้องหรือผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆต่างแสดงพฤติกรรมการขับขี่เช่นเดียวกันด้วยแล้วนั้น ย่อมทำให้โอกาสการแสดงพฤติกรรมการกระทำตามตัวแบบมีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดต่อกฎหมายดังกล่าวไม่ได้รับการลงโทษจากเจ้าหน้าที่ตำรวจแต่ประการใด อีกทั้งยังทำให้ผู้ขับขี่ได้รับสิทธิประโยชน์ส่วนตัวที่มากกว่าผู้ที่ขับขี่รถที่เคารพกฎหมายจราจรด้วยแล้วนั้น ยิ่งเป็นการเสริมแรงอย่างมาก(จูงใจ) ต่อการเลียนแบบพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจรด้วย

หากวิเคราะห์ในทุกประเด็นแล้วนั้นจะเห็นได้ว่า บริบทของการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ในสังคมไทยปัจจุบันนั้น เป็นบริบทที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องถูกปรับเปลี่ยนพัฒนาเพื่อมิให้พฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจรกลายเป็นวิถีปกติของการขับขี่ในสังคมไทยเนื่องจากเป็นสิ่งที่คนส่วนใหญ่นิยมทำกัน

อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ละเมิดกฎหมายจราจร ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย และไม่คำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆนั้นเป็นปัญหาที่สะสมและมีความซับซ้อน เกินกว่าที่ตำรวจจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้เพียงลำพังด้วยวิธีการบังคับใช้กฎหมายแต่เพียงเท่านั้น

ในส่วนนี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นบทบาทหนึ่งของตำรวจโดยให้ความสำคัญต่อการสร้างการยอมรับการบังคับใช้กฎหมายของประชาชนและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีขึ้น ดังมีสาระสำคัญดังนี้

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ละเมิดกฎหมาย

ปัญหาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงส่วนร่วมและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในสังคมไทยมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นกว่าที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าจะมีการตื่นตัวขององค์กรต่างๆในการเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขและป้องกันปัญหาดังกล่าวมากขึ้นก็ตาม

วิธีคิดที่ผิดพลาดที่สำคัญคือ การหลงผิดคิดว่า “ตำรวจ” จะสามารถทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมที่ดีได้ด้วยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและต่อเนื่อง โดยที่ไม่ได้คำนึงถึงกระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ครบกระบวนการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่มีการแก้ไขสาเหตุนำก่อนการกระทำพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมาย

<u>กระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมประกอบด้วยส่วนที่สำคัญ ๒ ส่วนคือ</u>

๑) เหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรม (Antecedent Behavior) หมายถึงบริบท สิ่งแวดล้อม เงื่อนไข หรือสถานการณ์นำก่อนที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรม เป็นการวิเคราะห์ว่า ทำไมบุคคลจึงแสดงพฤติกรรมเช่นนั้น ยกตัวอย่างเช่น ทำไมผู้ขับขี่ถึงขับรถย้อนศร? ทำไมผู้ขับขี่จึงไม่สวมหมวกนิรภัย? ทำไมผู้ขับขี่หรือชาวบ้านในชุมชนนั้นจึงใช้ทางลัดข้าม? ทำไมเด็กวัยรุ่นที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จึงขับขี่รถจักรยานยนต์และมีน้องซ้อนท้ายอีก๒คนเพื่อมาโรงเรียนพร้อมกัน?

ตารางการตั้งสมมติฐานเพื่อตอบคำถามเหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรมตามตัวอย่างคำถาม

คำถาม	**พฤติกรรม**	**เหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรม**	**ประเด็นการแก้ไข**
- ทำไมผู้ขับขี่ถึงขับรถย้อนศร - ทำไมผู้ขับขี่หรือชาวบ้าน ในชุมชนนั้นจึงใช้ทางลัดข้าม	- ขับขี่ย้อนศร - ทำทางลัดข้ามในทั้งรูปแบบ ชั่วคราวและถาวร	จุดกลับรถเดิมถูกปิด มีการทำถนนใหม่และทำให้จุดกลับรถไกลมาก (หากไปกลับ รถ ณ จุดดังกล่าว จะต้องเสีย เวลา เสียน้ำมัน เสียโอกาส รับผู้โดยสารมากขึ้น)	ทบทวน วิเคราะห์ วิศวกรรมจราจรที่เหมาะสมกับวิถีการใช้รถใช้ถนนและวิถีชีวิตของชุมชน
ทำไมผู้ขับขี่จึงไม่สวมหมวกนิรภัย	ไม่สวมหมวกนิรภัย	-หมวกที่มีคุณภาพมีราคาแพง -ไม่สามารถพกพาไปตลอดการเดินทาง สำหรับผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง และต้องต่อรถโดยสารประเภทอื่นด้วย	-รัฐกระตุ้นกลไกตลาดและอุตสาหกรรมหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ -รัฐสร้างกลไกการผลิตและจำหน่ายหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ และประชาชนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายสามารถซื้อได้ -รัฐส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถบริการประชาชนได้เทียบเท่า รถจักรยานยนต์รับจ้าง

คำถาม	พฤติกรรม	เหตุปัจจัยก่อนเกิดพฤติกรรม	ประเด็นการแก้ไข
ทำไมเด็กวัยรุ่นที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จึงขับขี่รถจักรยานยนต์และมีน้องซ้อนท้ายอีก๒คนเพื่อมาโรงเรียนพร้อมกัน	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ ไม่มีวุฒิภาวะในการขับขี่	- ไม่มีบริการรถรับส่งนักเรียน หรือมีแต่ราคาแพงไม่สามารถจ่ายได้ - รถจักรยานยนต์เป็นทางเลือกที่พ่อแม่สามารถใช้แทนค่าใช้จ่ายที่แพงสำหรับขนส่งสาธารณะที่แพงกว่าและมีความสะดวกน้อยกว่า	- รัฐจัดระบบรถรับส่งนักเรียน หรือขนส่งสาธารณะที่เอื้อต่อการเดินทางของเยาวชน

หากวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่มาของพฤติกรรมต่างๆอย่างถ่องแท้และชัดเจนแล้วดำเนินการแก้ไขสาเหตุที่มาซึ่งเป็นต้นเหตุของพฤติกรรมที่เป็นปัญหา(ช่องที่ ๓ และ ๔) จะทำให้พฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นปัญหาไม่เกิดขึ้น แต่พบว่าในสังคมไทยหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการต่างๆเพื่อป้องกันมิให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมเกิดขึ้นนั้น ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จนทำให้พฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจรเกิดขึ้นจำนวนมาก

ถึงแม้ว่า พฤติกรรมบางส่วนจะเกิดขึ้นจากการเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน การขาดความระมัดระวังไม่รอบคอบ แต่ก็ไม่สามารถปฏิเสธได้ว่า หากหน่วยงานต่างๆทำการวางแผนและพัฒนาระบบการบริหารจัดการ ระบบวิศวกรรมจราจร และระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพแล้วนั้นย่อมคัดกรองพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎจราจรให้ลดลงได้ไม่น้อย และจะไม่กลายเป็นภาระที่หนักและมีความซับซ้อนในการแก้ไขรวมถึงมีความยากลำบากในการบังคับใช้กฎหมาย มีความเสี่ยงต่อการต่อต้าน และไม่พึงพอใจในการบังคับใช้กฎหมายสูง

เมื่อปล่อยให้พฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกำหมายจราจรเกิดขึ้นจำนวนมากในสังคมและคาดหวังเฉพาะการทำหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อยุติพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายดังกล่าว จึงมักพบว่าประสิทธิภาพในส่วนนี้ไม่เป็นไปอย่างเต็มประสิทธิภาพและไม่หมดไปอย่างยั่งยืน เปรียบเสมือนการไล่ตีแมลงสาบแต่ไม่ได้กำจัดแหล่งเพาะพันธ์แมลงสาบนั่นเอง

๒) เหตุปัจจัยที่ตามมาหลังพฤติกรรม (Consequence)

เมื่อบุคคลแสดงพฤติกรรมแล้วนั้น หากบุคคลได้รับผลกรรมซึ่งเป็นรางวัลก็จะทำให้พฤติกรรมในลักษณะเช่นเดิมเกิดสูงขึ้น บ่อยครั้งมากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น เมื่อขับรถเร็วแล้วสามารถไปถึงที่หมายได้เร็ว ลดเวลาในการเดินทาง ก็จะมีพฤติกรรมการขับรถเร็วเป็นประจำ

แต่หากพฤติกรรมที่แสดงออกมานั้นได้รับผลกรรมที่เป็นการลงโทษ เช่น เมื่อขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะถูกตำรวจจับก็จะทำให้พฤติกรรมการขับรถเร็วนั้นหยุดลง

ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจึงมีสถานะเป็นกลไกการลงโทษเพื่อทำให้พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมยุติลง

อย่างไรก็ตาม <u>นักจิตวิทยาเน้นย้ำว่า การลงโทษที่มีประสิทธิภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นจะต้องเป็นไปโดยที่ผู้ที่ถูกปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรับรู้(ให้ความหมาย)ว่าผู้ที่ลงโทษ(ตำรวจ)กระทำการลงโทษด้วยเจตนาที่ดี มุ่งหวังให้ผู้ถูกลงโทษได้ประโยชน์จากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้น อีกทั้งการลงโทษจะต้องไม่ทำให้ผู้ถูกลงโทษรู้สึกว่าตนเองได้รับการลงโทษที่ไม่เป็นธรรม หรือรุนแรงเกินไปอีกด้วย</u> เนื่องจากการลงโทษที่รุนแรงจะทำให้เกิดพฤติกรรมการต่อต้าน

ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องใช้ศิลปะที่ดีในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ขับขี่ยอมรับการบังคับใช้กฎหมายนั้น ไม่เกิดการต่อต้าน หรือมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อตำรวจ อีกทั้งเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เป็นไปตามกฎหมายจราจรในที่สุด

๒.๓ ศิลปะการบังคับใช้กฎหมายจราจรในบริบทสังคมวัฒนธรรมไทย

เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องแสดงบทบาทหน้าที่ดังต่อไปนี้ให้ปรากฏแก่สังคมโดยทั่วกันในพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละสถานีเพื่อให้สร้างความเข้าใจจนกลายเป็นกระแสเชิงบวกในสังคม และเป็นการสร้างความชอบธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายจราจรในบริบทที่สังคมไทยยังไม่สามารถแก้ไขเหตุปัจจัยนำที่ทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมได้ ดังนี้

๑. หาพวก

การเดินเข้าหาภาคีเครือข่าย ผู้มีส่วนได้เสียในทุกกลุ่ม ทุกอาชีพ และสร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้น ในบริบทของการทำงานร่วมกันโดยที่ตำรวจเปิดพื้นที่ให้ภาคีเครือข่ายได้มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของกระบวนการทำงานนั้น นอกจากจะทำให้ตำรวจมีพลังมวลชนในการร่วมทำงานแล้ว ยังช่วยเสริมสร้างพลังอำนาจแก่ตำรวจในกรณีที่มีการต่อต้าน ต่อรอง ขัดขืนการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย

สิ่งที่ควรตระหนักคือ อย่าคิดติดกรอบเพียงการติดต่อเชื่อมความสัมพันธ์กับกลุ่มภาคีเครือข่ายที่เป็นกลุ่มคนทำงานแต่เพียงเท่านั้น กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนก็นับว่าเป็นภาคีเครือข่ายที่สำคัญเช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็น นักเรียน นิสิต นักศึกษา คนงาน กลุ่มแม่บ้าน แม้ค้า คนขับรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น

อีกทั้งการสร้างความสัมพันธ์ก็ไม่ควรจำกัดวงกิจกรรมอยู่เพียงการทำงาน ประชุมหารือร่วมกันแต่เพียงเท่านั้น หากแต่การเล่นกีฬา การจัดกิจกรรมสันทนาการต่างๆก็สามารถสร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นและนำมาซึ่งความร่วมมือที่ดีที่อาจจะมากกว่าการทำบันทึกข้อตกลงร่วม(MOU) ด้วย ดังที่พบว่าหน่วยงานราชการ หรือสถานศึกษาหลายแห่งทำ MOU ร่วมกับตำรวจแต่ก็มิได้ดำเนินการอย่างเข้มแข็งเท่าที่ควร ดังนั้น การสร้างเครือข่ายจึงควรเริ่มต้นด้วยการมุ่งเน้นที่คุณภาพมากกว่ามุ่งเน้นปริมาณ เมื่อความสัมพันธ์มีความใกล้ชิดแน่นแฟ้นแล้วจึงเพิ่มจำนวนภาคีมากขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้ตำรวจควรเริ่มต้นเดินเข้าหาภาคีที่เป็นกลุ่มเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจงกับปัญหาด้วย

วิธีการในส่วนนี้ หัวหน้าสถานีตำรวจอาจทำการจัดแบ่งโซนพื้นที่ความรับผิดชอบให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละนายเพื่อทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเชื่อมภาคีเครือข่ายโดยมีหัวหน้าสถานีหรือรองผู้กำกับการสถานีตำรวจทำหน้าที่เชื่อมประสานภาพรวมอีกทีหนึ่งก็จะทำให้ภาคีเครือข่ายกว้างขวางและมีแรงยึดเหนี่ยวระหว่างกันในสังคม (Group cohesiveness) ที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโซนที่มีบริบทของการแสดงพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจรสูง หรือมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุสูงนั้นเป็นโซนที่ตำรวจจราจรจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับภาคีเครือข่ายอย่างมาก

ต้องไม่ลืมว่า
หัวหน้าสถานีตำรวจมีพลังอย่างมากในการเชื่อมภาคีเครือข่าย
แต่การทำงานในระบบทีมตำรวจเพื่อร่วมสร้างภาคีเครือข่ายจะลดปัญหาการสลายตัวของเครือข่ายเมื่อมีการโยกย้ายเปลี่ยนแปลงหัวหน้าสถานีตำรวจ

ข้อค้นพบที่สำคัญคือ ผู้บริหารตำรวจทั้งในระดับกองบัญชาการ กองบังคับการ ผู้กำกับการ รองผู้กำกับการ และสารวัตรจราจร คือกลุ่มบุคคลที่มีพลังอำนาจสูงในการสร้างศรัทธา ความเชื่อมั่น และการยอมรับ อีกทั้งประชาชนในพื้นที่จะเกิดความประทับใจมากกว่าการปล่อยให้นายดาบตำรวจดำเนินการแต่เพียงลำพังถึงแม้ว่าจะเป็นผู้ที่มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีแต่ก็ไม่มีพลังอำนาจมากเพียงพอที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นได้ดีเท่ากับผู้บริหารตำรวจ

ทั้งนี้ ตำรวจจราจรอาจจะใช้เทคโนโลยี สารสนเทศในรูปแบบต่างๆเพื่อสร้างกลุ่มทางสังคมให้มีความใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น มีการติดต่อสัมพันธ์กันโดยมีกิจกรรมในการทำงานด้านการจราจรร่วมกันในรูปแบบต่างๆ เช่น การใช้ระบบไลน์กลุ่ม Social Network เป็นต้น

การทำงานร่วมกันเป็นโซนและการมองเห็นความเหมือนความต่างระหว่างโซนอื่นๆ ในมิติเรื่องต่างๆนั้นอาจจะสามารถสร้างบรรยากาศในการร่วมมือที่เข้มแข็งมากขึ้น ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องทำการพิจารณาตามบริบทของสังคมวัฒนธรรมที่แตกต่างกันไปในแต่ท้องที่ กลยุทธ์ที่ดีของที่แห่งหนึ่งอาจจะไม่เหมาะสมกับอีกแห่งหนึ่งก็ได้

สิ่งที่สำคัญในการเสริมพลังอำนาจให้ตำรวจสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดการต่อต้าน และสร้างการยอมรับจากประชาชนส่วนร่วมได้ คือ การสื่อสารผ่านสื่อต่างๆที่มากพอทั่วถึง และต่อเนื่องถึงการ กระทำของตำรวจทุกๆกิจกรรม เนื่องจากจะทำให้ประชาชนรับรู้ข่าวสารอย่างต่อเนื่องซึมซับเข้าไปในภาพจำว่า “ตำรวจมีความมุ่งมั่น มีความพยายามในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ถึงแม้ว่าจะทำงานท่านความขาดแคลนของทรัพยากรต่างๆโดยมีเจตจำนงเพื่อรักษาชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจากภัยอุบัติเหตุบนถนน”

๒. ใช้ข้อมูลเป็นอาวุธทางปัญญาในการทำงาน

ตำรวจจราจรต้องทำงานอย่างมืออาชีพ (Professional) นั่นหมายความว่า ต้องใช้หลักวิชาการ มีข้อมูลในระดับพื้นที่ที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการโน้มน้าว ชักจูง วางแผนการทำงานทั้งในส่วนของตำรวจ และในส่วนที่ต้องการให้ภาคีเครือข่ายและผู้มีส่วนได้เสียเห็นความสำคัญ เห็นความจำเป็นที่จะต้องเข้ามาร่วมมือกันในการแก้ไขป้องกันพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดกฎหมายจราจร

การนำข้อมูลที่เฉพาะเจาะจง ที่เกิดขึ้นในพื้นที่แต่ละแห่งมาใช้นั้นจะสามารถสร้างความตระหนักในปัญหาที่ทำให้ประชาชนรับรู้ว่าเป็นปัญหาใกล้ตัวได้มากกว่า การใช้ข้อมูลระดับชาติที่ไม่เฉพาะเจาะจง

อีกทั้งข้อมูลจะทำให้การทำงานของตำรวจภายใต้ทรัพยากรที่จำกัดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย เรียกได้ว่า สามารถแก้ปัญหาตามความสำคัญก่อนหลัง สามารถแก้ปัญหาได้ถูกที่ ถูกคน ถูกเวลาโดยใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพในการตัดสินใจ

การทำงานอย่างมืออาชีพนี้จะสร้างศรัทธาและการยอมรับที่ดีในที่สุด

๓. การสื่อสารเชิงรุก

การสื่อสารทางสังคม (Social communication) เพื่อสร้างความเข้าใจต้องเป็นไปอย่างเหมาะสมกับสภาพปัญหาและวิธีการในการทำงานของตำรวจและภาคีเครือข่ายในแต่ละพื้นที่ไม่ควรใช้วิธีการหรือรูปแบบเดียวกันทั่วประเทศ เนื่องจากไม่ทำให้เกิดความแตกต่าง ไม่สร้างความสนใจ และไม่กระตุ้นการใส่ใจเท่าที่ควร

ทั้งนี้ตำรวจควรยึดหลักการสำคัญของการสื่อสารเพื่อเป็นแนวทางดังนี้

๑) วิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายในการรับสารเป็นใคร

การวิเคราะห์ในส่วนนี้จะนำไปซึ่งการตัดสินใจว่า เราจะใช้สื่ออะไร? ช่องทางการสื่อสารเป็นช่องทางไหน? แม่แบบ (Presenter) ควรเป็นใคร? ซึ่งควรเป็นกลุ่มบุคคลที่กลุ่มเป้าหมายต้องการเลียนแบบเป็นต้น

อีกทั้งสถานที่และเวลาที่ใช้ในการสื่อสารก็ควรจะเป็นสถานที่และเวลาที่กลุ่มเป้าหมายสามารถรับสารได้ด้วย

๒) พฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการเปลี่ยนแปลงคืออะไร และ พฤติกรรมใหม่ที่ต้องการสร้างให้เกิดขึ้นคืออะไร?

การวิเคราะห์ในส่วนนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดเนื้อหาของสารที่จะสื่ออย่างเฉพาะเจาะจงกับกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ รวมถึงภาษาพูด ภาษาท่าทาง รูปภาพต่างๆที่จะใช้ในการนำเสนอด้วย ซึ่งควรมีความชัดเจน เข้าใจง่าย ตรงประเด็น และสามารถสร้างการจดจำได้

เนื้อหา สาระของสารเป็นสิ่งจำเป็นที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจำเป็นต้องใช้ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ การสื่อสารต้องมีจุดจับใจ (Appeal) จึงจะเป็นสารที่สามารถนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหรือยอมรับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจได้

การใช้วิธีการให้ภาคีเครือข่ายและผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้มีโอกาสร่วมสร้างกระแสของการสื่อสารอย่างทั่วถึงในรูปแบบต่างๆอาจจะทำให้ได้เนื้อหาของสาร วิธีการสื่อสาร และช่องทางการสื่อสารที่ถูกกลุ่มเป้าหมาย และสอดคล้องกับปัญหา

อีกทั้งยังเป็นการเสริมพลังและสร้างแรงจูงใจให้ภาคีเครือข่ายเหล่านั้นมุ่งมั่นที่จะร่วมทำงานกับเป็นทีมที่เข้มแข็งกับตำรวจจราจรด้วย

๔. การบังคับใช้กฎหมายที่หลากหลายและเหมาะสม

การบังคับใช้กฎหมายเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นเป็นขั้นตอนสุดท้ายที่นำมาใช้ภายหลังจากมีการใช้กลยุทธ์ต่างๆ อย่างครบถ้วนมาระยะเวลาหนึ่งแล้ว นั่นหมายถึง ตำรวจต้องผ่านขั้นตอนการกระทำดังต่อไปนี้มาแล้ว

๑) มีการรวบรวมข้อมูล และนำเสนอข้อมูลที่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนแห่งนั้นแล้ว จนทำให้ประชาชนตระหนักเห็นปัญหา และเกิดความเข้าใจว่าตำรวจมีความตั้งใจ มุ่งมั่นที่จะแก้ปัญหาเพื่อให้ประชาชนได้รับผลประโยชน์จากการแก้ไขป้องกันปัญหาเหล่านั้น

๒) มีการสร้างภาคีเครือข่ายที่มีคุณภาพ มีความหลากหลาย มีความเป็นผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน และมีจำนวนที่มากพอโดยมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันระหว่างตำรวจจราจรกับภาคีเหล่านั้น

๓) มีการสื่อสารในรูปแบบต่างๆจนสามารถสร้างกระแสทางสังคมในระดับชุมชนที่ต้องการแก้ปัญหา จนเป็นที่รับรู้กันอย่างทั่วถึง ชัดเจน

๔) มีการสื่อสารให้เห็นว่าตำรวจคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นสำคัญ และมุ่งมั่นทำเพื่อให้ประชาชนในชุมชนปลอดภัยและผาสุก

๕) ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายในระดับที่มีความรุนแรงน้อยและเพิ่มระดับตามพฤติกรรมการกระทำผิด โดยจะต้องยึดมั่นในหลักความยุติธรรมในการบังคับใช้กฎหมายและแสดงให้ประชาชนเห็นความโปร่งใสในการดำเนินการเพื่อสร้างศรัทธาและความเชื่อมั่น

ทั้งนี้ ควรดำเนินการสื่อสารทางสังคมอย่างต่อเนื่องโดยเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ในการสื่อสารด้วยเพื่อดึงดูดความสนใจ สร้างการจดจำ และการยอมรับ

บทสรุป

จิตวิทยาสังคมกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการที่ตำรวจจราจรพึงตระหนักว่า การทำงานของตำรวจเป็นปฏิบัติการทางสังคมจิตวิทยาโดยมีเป้าหมายเพื่อเปลี่ยนและสร้างพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและเคารพสิทธิในการใช้รถใช้ถนนซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะร่วมกัน

ปฏิบัติการทางสังคมจิตวิทยา มีดังต่อไปนี้

๑. ทบทวน พัฒนาตนเอง เพื่อสร้างศรัทธาและการยอมรับ ใช้หลัก “สุภาพบุรุษจราจร” ดังนี้ (อดุลย์ แสงสิงแก้ว,๒๕๔๒:การบริหารงานจราจรหน้า๑๘๐-๑๘๕)

คุณลักษณะของสุภาพบุรุษจราจร

๑) แต่งกายดี

เพื่อแสดงให้เห็นถึงความเอาใจใส่ต่อตนเองและหน้าที่การงาน ทั้งนี้รวมไปถึงอุปกรณ์ต่างๆ ในการทำงาน เช่น วิทยุสื่อสาร อาวุธปืน สายนกหวีด นกหวีด ยานพาหนะ

๒) บุคลิกดี

สุภาพบุรุษจราจรต้องมีบุคลิกภาพที่อบอุ่นและเป็นที่เกรงขามควบคู่กัน นอกจากนี้จะต้องหาตำแหน่งจุดยืนที่ผู้ขับขี่มองเห็นได้ชัดเจนเพื่อแสดงให้เห็นถึงการป้องปรามผู้กระทำผิด รวมถึงตำรวจจราจรจะต้องยืนอยู่ในบริเวณที่สามารถมองเห็นรถและควบคุมการจราจรทุกด้านได้ ตำแหน่งการยืนจะต้องปลอดภัยแก่ตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนน ท่าทางการปฏิบัติงานเช่นการโบกรถด้วยท่าสัญญาณต่างๆต้องเป็นไปด้วยความเชี่ยวชาญและถูกต้องตรงตามที่กฎหมายกำหนด

๓) วาจาดี

มีทักษะ ไหวพริบและกระบวนการทางปัญญาในการพูด ใช้คำพูดที่สามารถทำให้เรื่องใหญ่กลายเป็นเรื่องเล็ก เรื่องเล็กกลายเป็นเรื่องใหญ่ได้ รู้จักใช้คำพูดได้ถูกต้องตามกาลเทศะ สถานการณ์ต่างๆ ต้องสามารถควบคุมคำพูดอันเกิดขึ้นจากอารมณ์ ความเครียดและความกดดันในการทำงาน

๔) การให้บริการดี

สุภาพบุรุษจราจรจักต้องใช้บริการแก่ประชาชนเกินกว่าที่ประชาชนคาดหวัง พัฒนาตนเองให้เป็นผู้ที่มีความสุขและภาคภูมิใจในตนเองเมื่อได้ให้บริการ

๕) มีความยุติธรรม

สุภาพบุรุษจราจรจะต้องปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือความยุติธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ คำนึงถึงหลักความเสมอภาคและเท่าเทียมในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างการยอมรับของประชาชนต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร

๖) ต้องมีน้ำใจ ตำรวจจราจรต้องใช้วิจารณญาณที่เหมาะสมในการว่ากล่าวตักเตือนในบางโอกาส รวมถึงการให้ความช่วยเหลือตามควร เช่น เมื่อพบผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุให้รับนำส่งโรงพยาบาล การเคลื่อนย้ายรถที่จอดเสียอย่างรวดเร็ว เป็นต้น

๗) เป็นตัวอย่างที่ดี สุภาพบุรุษจราจรต้องไม่ทำผิดกฎหมายจราจร และปฏิบัติตามหลักความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างเคร่งครัดตลอดเวลา

๒. เข้าใจประวัติศาสตร์ สังคมวัฒนธรรม และวิถีชีวิตชีวิตของประชาชนที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างลึกซึ้ง เพื่อทำความเข้าใจสาเหตุของปัญหาก่อนคิด วางแผนแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงเป้าหมาย

๓. ให้ความสำคัญกับการจัดเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด เรียกว่าเป็นการทำงานในรูปแบบตำรวจมืออาชีพ

๔. แสดงบทบาทของนักสื่อสารมวลชนในทุกรูปแบบ และเปิดช่องทางการสื่อสารที่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายให้ได้มากที่สุด เพื่อสร้างความรู้ ความประทับใจ ความเชื่อมั่น ศรัทธาร่วมกันกับประชาชน โดยทำงานเป็นทีมในแนวระนาบ และให้เกียรติกับทุกๆฝ่าย อีกทั้งพึงหลีกเลี่ยงการแสดงภาพเด่นเพียงลำพัง หรือเฉพาะกลุ่มเท่านั้น เพื่อป้องกันการเกิดกลุ่มตรงข้าม

๕. เทคนิคการสื่อสารจะต้องทำให้เห็นเนื้อหาสาระของความพยายามอย่างแรงกล้าของตำรวจที่จะกระทำทุกวิถีทางในการรักษาชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในการใช้รถใช้ถนน นำเสนออย่างต่อเนื่อง ใช้วิธีการสื่อสารที่หลากหลาย เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทสถานการณ์เพื่อสร้างความสนใจในการรับสาร

๖. สร้างด่านในการปะทะก่อนการปะทะกับตำรวจ โดยการใช้พลังมวลชนที่มีพลังอำนาจในการป้องกันหรือบังคับปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ก่อนที่จะถึงขั้นการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ

ยกตัวอย่างเช่น ทีมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสถานีตำรวจแม่ริม จังหวัดน่านสร้างความสัมพันธ์อย่างเข้มแข็งกับภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้นำชุมชนซึ่งเป็นผู้นำเชิงบารมีและให้ข้อมูลให้แนวทางแลกเปลี่ยนโน้มน้าวให้ผู้นำเหล่านี้เกิดแรงบันดาลใจในการช่วยรักษาชีวิตของชาวแม่ริมจากอุบัติเหตุทางถนน ทำให้ผู้นำมีส่วนร่วมอย่างเข้มแข็งในรูปแบบต่างๆ เช่น การสร้างกฎระเบียบหมู่บ้านในการปกครองดูแล บังคับควบคุมพฤติกรรมระหว่างกัน การสื่อสารโดยการใช้เสียงตามสายเพื่อเตือนลูกบ้าน และเยาวชนให้สวมหมวกนิรภัย “พี่น้องทุกท่าน วันนี้จะขับขี่รถมอเตอร์ไซค์อย่างลืมใส่หมวกกันน็อกด้วย หากท่านไม่ใส่นอกจากจะเป็นการป้องกันอันตรายแล้ว ยังจะถูกตำรวจ

จับด้วย ตำรวจแจ้งมาว่าตั้งแต่นี้จะจับจริงแล้ว ปรับ๕๐๐บาท และไม่สามารถช่วยได้ด้วย จึงขอเตือนพี่น้องไว้ อย่าลืมสวมหมวกกันน็อกด้วย”

การกระทำดังกล่าวจะเป็นการลดแรงกดดัน ลดการต่อต้านและสร้างการยอมรับการบังคับใช้กฎหมายโดยประชาชนยังมีทัศนคติที่ดีต่อตำรวจด้วย

บรรณานุกรม

กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. **คู่มือตำรวจหลักสูตรนักเรียนนายสิบตำรวจ** เล่ม ๑ โรงพิมพ์ตำรวจ. กรุงเทพ , ๒๕๕๕

คู่มือการฝึกยุทธวิธีประจำสถานี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. กรุงเทพ , ๒๕๕๖

พรทิพา ธรรมรักชัย คชษิณ สุวิชา(๒๕๕๔).**บทเรียนจากประสบการณ์สู่เส้นทางถนนปลอดภัย.** ขอนแก่น:หจก.ขอนแก่นการพิมพ์,

แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ (ฉบับย่อ) ศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. กรุงเทพ . ๒๕๕๔

เคล็ด (ไม่ลับ) สร่างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนของคนภูเก็ต ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน.มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ . กรุงเทพ , ๒๕๕๔

เดส ไมเยอร์ส (Des Myers) **หลักสูตรการพัฒนาผู้ประกอบวิชาชีพตำรวจจราจร** ประเทศไทย ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน

บทที่ ๖
การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่

๑. บทนำ

การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งของการฝึกอบรม และมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อองค์กรหรือหน่วยงานต่าง ๆ เนื่องจาก การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือการฝึกอบรมด้วยรูปแบบอื่น ๆ สามารถช่วยเพิ่มทักษะ ประสบการณ์ และศักยภาพในการทำงานให้แก่คนภายในองค์กร เป็นกระบวนการที่ทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมเกิดความรู้ ความเข้าใจ ทัศนคติ และความชำนาญ ในเรื่องหนึ่งเรื่องใด และเปลี่ยนพฤติกรรมไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือการฝึกอบรมในรูปแบบอื่นจะสามารถบรรลุผลได้นั้น ต้องอาศัยความรู้ ความสามารถของผู้รับผิดชอบการฝึกอบรม ตลอดจนวิทยากรที่มาให้ความรู้ในการฝึกอบรม นอกจากนั้น การจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะและความต้องการของผู้เข้ารับการฝึกอบรม ย่อมทำให้การฝึกอบรมนั้นสามารถบรรลุผลได้ดีขึ้น

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.) (๒๕๓๓) มีการกำหนดและแบ่งรูปแบบกิจกรรมการฝึกอบรมออกเป็น ๕ ประเภท ได้แก่

๑. การจัดฝึกอบรมในองค์กร (In-house training) เป็นการฝึกอบรมให้ความรู้แก่บุคลากรในองค์กรพร้อมกันคราวละมาก ๆ และเป็นการจัดการฝึกอบรมตามขั้นตอนการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากร

๒. การส่งบุคลากรไปฝึกอบรมภายนอก หมายถึง การส่งบุคลากรไปรับการฝึกอบรมในหลักสูตร ต่าง ๆ ภายนอกองค์กร เนื่องจากองค์กรไม่มีความเชี่ยวชาญ หรือไม่สามารถจัดการฝึกอบรมได้

๓. การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เป็นการฝึกอบรมโดยการยกประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมศึกษา ทดลองปฏิบัติ ตลอดจนวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขปัญหานั้น ๆ โดยผลของการประชุมเชิงปฏิบัติการสามารถนำมาใช้ปฏิบัติจริงภายหลังจากการประชุม

๔. การศึกษาดูงาน หมายถึง การไปฟังการบรรยายสรุปถึงลักษณะการจัดระบบงานและวิธีการปฏิบัติจริงของหน่วยงานอื่นที่สนใจศึกษา ณ ที่ตั้งของหน่วยงานนั้น ๆ

๕. การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานจริง (On the job training) ประกอบด้วย ๒ ลักษณะ ได้แก่

๕.๑ การสอนแนะหรือการให้คำปรึกษา (Coaching/Counseling) หมายถึง การที่ผู้บังคับบัญชา ควบคุมดูแลให้บุคลากรลงมือปฏิบัติงานจริง โดยให้คำปรึกษาแนะนำอย่างใกล้ชิด การให้คำปรึกษานี้อาจหมายความรวมถึง การเป็นพี่เลี้ยง ซึ่งไม่จำเป็นต้องสอนเฉพาะเรื่องงานเท่านั้น อาจรวมทั้งเรื่องเกี่ยวกับคน หรือการวางตัวในองค์การด้วยก็ได้

๕.๒ การสอนงานหรือนิเทศงาน (Job instruction/Job supervision) หมายถึง การที่ผู้บังคับบัญชา สอนงานให้แก่ผู้ปฏิบัติงานในสังกัด โดยเน้นถึงการแบ่งงานออกเป็นขั้นตอน และการที่

๕.๓ ผู้บังคับบัญชา จะต้องสาธิตหรือแสดง วิธีปฏิบัติงานให้เข้าใจก่อน แล้วจึงควบคุมดูแลให้ปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง

จากการกำหนดประเภทของการฝึกอบรมดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เป็นว่า การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่เป็นกิจกรรมที่เรียกว่า การศึกษาดูงาน เนื่องจาก ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีโอกาสไปฟังการบรรยายสรุปถึงลักษณะการจัดระบบงาน วิธีการปฏิบัติงานจริง ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่สนใจศึกษา ณ ที่ตั้งของหน่วยงานนั้น ๆ ภายหลังจากที่ทำการศึกษาความรู้ในภาคทฤษฎีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ในการฝึกอบรมให้ความรู้ด้านการจราจรนั้น การเรียนรู้ภาคทฤษฎีในห้องเรียนเพียงอย่างเดียว อาจทำให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมขาดความเข้าใจในเนื้อหาและแนวคิดที่วิทยากรนำเสนอไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ดังนั้น การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่จะช่วยให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความกระจ่างในประเด็นต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น และช่วยให้สามารถนำความรู้ ทักษะและประสบการณ์จากการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ไปปรับและประยุกต์ใช้กับการทำงานได้รวดเร็วยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดสำคัญของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่คือ การได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานหรือองค์กรที่ต้องการไปศึกษาดูงานและปฏิบัติงานนอกสถานที่ รวมถึงงบประมาณในการดำเนินการที่ค่อนข้างสูง (วีระพันธ์ แก้วรัตน์, ๒๕๕๖) โดยการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ซึ่งมีความจำเป็นอย่างมากต่อการฝึกอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการจราจรประกอบด้วย การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ และการฝึกปฏิบัติด้านการวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยง ซึ่งมีรายละเอียด ซึ่งจะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

๒. วัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่

๑. เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ความเข้าใจและทักษะในด้านการควบคุมสัญญาณไฟจราจรเพื่อให้สามารถจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ความเข้าใจในการตั้งจุดตรวจอย่างถูกต้องตามหลักยุทธวิธี

๓. เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความรู้ ความเข้าใจในการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยง เพื่อช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร

๓. การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร

การฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร มีส่วนสำคัญอย่างมาก เพราะจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจัดการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว และยังช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง อีกทั้งยังช่วยลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ช่วยลดมลภาวะและอุบัติเหตุจราจรทั้งในทางตรงและทางอ้อม ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีโอกาสในการฝึกปฏิบัติการควบคุมสัญญาณไฟจราจร มีขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ การสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่

๑. ข้อมูลของระบบสั่งการจราจร หมายถึง การศึกษาว่าในพื้นที่นั้น ๆ ใช้ระบบสั่งการจราจรด้วยเทคโนโลยี หรือระบบสั่งการด้วยคนเป็นหลัก มีการบูรณาการระบบสั่งการจราจรระหว่างศูนย์ควบคุมต่าง ๆ หรือไม่ หรือมีการใช้ระบบการควบคุมการจราจรเป็นพื้นที่หรือไม่ เป็นต้น

๒. จำนวนศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรในพื้นที่ จะต้องทำการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นว่าในพื้นที่มีศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรหรือไม่ และมีจำนวนเท่าใด และแต่ละศูนย์ฯ มีระบบการบริหารจัดการอย่างไร ใช้กำลังพลมากน้อยเพียงใด มีที่ตั้งอยู่ ณ ที่ใด

๓. จำนวนตู้สัญญาณไฟจราจรในพื้นที่จะต้องทำการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นว่าในพื้นที่มีตู้ควบคุมสัญญาณไฟจำนวนเท่าใด และตั้งอยู่บริเวณใดบ้าง

๔. ระบบสัญญาณไฟจราจรที่ใช้ หมายถึง รายละเอียดของผลิตภัณฑ์ รอบสัญญาณไฟ รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่สามารถปรับเปลี่ยนการทำงานให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรในแต่ละสถานการณ์ได้เหมาะสม โดยไม่ต้องอาศัยเจ้าหน้าที่เป็นผู้สั่งการ ระบบสามารถจัดเก็บข้อมูลสถิติความหนาแน่นของการจราจรในแต่ละช่วงเวลาได้หรือไม่ ระบบสามารถออกรายงานเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจในการบริหารจัดการระบบให้แก่เจ้าหน้าที่ได้หรือไม่ ระบบสามารถรายงานการคาดการณ์ปริมาณการจราจรล่วงหน้าให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะทั่วไปเพื่อใช้ในการประกอบการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางหรือไม่ เป็นต้น

๕. รวบรวมข้อมูลหน่วยงานที่รับผิดชอบในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรในแต่ละพื้นที่

ขั้นตอนที่ ๒ พิจารณาคัดเลือกสถานที่ ซึ่งมีความเหมาะสมในการพาผู้เข้ารับการฝึกอบรมไปฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

๑. ความพร้อมของสถานที่ หมายความถึง การให้ความร่วมมือขององค์กรที่รับผิดชอบดูแลศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจรหรือองค์กรที่รับผิดชอบตู้สัญญาณไฟจราจร ตลอดจนขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม วิทยากรที่มีความสามารถและทักษะในการบรรยายและให้ข้อมูล ความพร้อมของวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ประกอบการฝึกปฏิบัติ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เป็นต้น

๒. เส้นทางจากสถานที่ฝึกอบรมไปยังสถานที่ฝึกปฏิบัติให้คำนึงถึงความปลอดภัย สะดวกและรวดเร็ว

๓. ความน่าสนใจของสถานที่ที่ต้องการไปศึกษาเพื่อฝึกปฏิบัติจริงนั้นต้องมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เช่น มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาช่วยในการจัดการและควบคุมสัญญาณไฟจราจรอย่างเป็นระบบ มีการใช้ทรัพยากรบุคคลอย่างเต็มประสิทธิภาพ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ ๓ การประสานงานระหว่างหน่วยงาน มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ อย่างไรก็ตาม การประสานงานไม่ใช่เรื่องที่ง่ายนักเพราะต้องอาศัยความร่วมมือและเทคนิคในการบริหารควบคู่กัน การประสานงานที่ดี ผู้ประสานงานต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ ความร่วมมือ จังหวะเวลา ความสอดคล้อง ระบบการสื่อสาร และตัวผู้ประสานงานเอง

๑. ความร่วมมือ หมายถึง ผู้ประสานงานต้องสร้างสัมพันธภาพในการทำงานร่วมกับองค์กรที่ต้องการไปฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ เจ้าหน้าที่ภายในองค์กรและผู้เข้ารับการฝึกอบรม โดยต้องอาศัยความเข้าใจ หรือการตกลงร่วมกัน มีการรวบรวมความคิดเห็นวิธีการ เทคนิค และระดมทรัพยากรมาสนับสนุนงานร่วมกัน วิธีสร้างความร่วมมือที่ดี คือ การชักจูงชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ร่วมกัน หรือประโยชน์โดยส่วนรวม มีการผูกมิตรไมตรีต่อกัน ทำให้ผู้ปฏิบัติงานมีน้ำใจที่จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ดังนั้น การประสานงานกับหน่วยงานที่ต้องการไปฝึกปฏิบัติอาจต้องอาศัยภาคีเครือข่าย การผูกมิตรไมตรีและการชี้ให้เห็นประโยชน์ร่วมกันในภาพรวมเป็นสำคัญ

๒. จังหวะเวลา หมายถึง การต้องปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละคนตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน

๓. ความสอดคล้อง หมายถึง การพิจารณาความพอเหมาะพอดี ไม่ทำงานซ้ำซ้อนกัน เพื่อช่วยให้การดำเนินการฝึกปฏิบัติประสบความสำเร็จ

๔. ระบบการสื่อสาร หมายถึง จะต้องมีการสื่อสารที่เข้าใจตรงกันอย่างรวดเร็ว และราบรื่น การติดต่อสื่อสารเป็นสิ่งสำคัญในการประสานงานในการแลกเปลี่ยนข้อเท็จจริง ความคิดเห็นหรือความรู้สึก และเป็นสื่อกลางที่จะเชื่อมโยงบุคคลต่าง ๆ ภายในหรือระหว่างหน่วยงานหรือองค์กรให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ดังนั้น จะต้องมีการกำหนดช่องทางการสื่อสารและผู้ประสานงานที่ชัดเจน

๕. ตัวผู้ประสานงาน จะต้องมีทักษะในการสื่อสารที่ดี สามารถดึงทุกฝ่ายเข้าร่วมทำงานและสามารถขอความร่วมมือ เพื่อมุ่งตรงไปสู่จุดหมายเดียวกันตามที่กำหนดเป็นวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่

ในการประสานงานจริงนั้น จะต้องประสานในเรื่องของสถานที่ จุดที่จะต้องไปฝึกปฏิบัติ รายละเอียดของวิทยากรที่จะมาบรรยายสรุปให้ความรู้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม นอกจากนั้น จะต้องมีการกำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการฝึกปฏิบัติที่ชัดเจน จึงจะทำให้การฝึกปฏิบัติมีความราบรื่นและบรรลุวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่อย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๔ การบริหารจัดการผู้เข้ารับการฝึกอบรม ผู้ดำเนินการฝึกอบรม จะต้องพิจารณาจัดการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑. การแบ่งกลุ่ม ในกรณีที่มีจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวนมาก ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องทำการจัดแบ่งกลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับประเภทของการฝึกปฏิบัติ รวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติ

๒. การกำหนดหัวหน้า/ผู้รับผิดชอบ มีการมอบหมายหัวหน้ากลุ่มรวมถึงผู้รับผิดชอบหน้าที่ต่าง ๆ เช่น การกล่าวขอบคุณวิทยากร การมอบของที่ระลึก การควบคุมดูแลสมาชิกของกลุ่ม เป็นต้น

๓. การกำหนดเวลาและสถานที่ ต้องมีการชี้แจงรายละเอียดกำหนดการ ตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมทราบ

๔. การเดินทาง ต้องมีการวางแผนในรายละเอียด เช่น ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ คนขับ พนักงานประจำรถ เส้นทาง รถนำ เชื้อเพลิง เป็นต้น

๕. การจัดเตรียมเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ/วีดิทัศน์ เพื่อทำการบันทึกภาพหรือเหตุการณ์ทั้งในรูปแบบของภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว สำหรับใช้เป็นหลักฐานประกอบการฝึกปฏิบัติ และยังสามารถ

นำสื่อดังกล่าวมาพิจารณาถึงข้อดีและข้อบกพร่องของการปฏิบัติจริง เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำข้อผิดพลาดของตนเองไปปรับปรุงแก้ไข และนำส่วนที่ดีของบุคคลอื่นไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงต่อไป

๖. การกำหนดเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร มีการกำหนดช่องทางและเครือข่ายการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่ชัดเจน มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ประสานงานและช่องทางการติดต่อ เช่น โทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร หรืออาจใช้ช่องทางการติดต่อสื่อสารอื่น ๆ เช่น Line, WhatsApp, Viber หรือ Application อื่น ๆ ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย

ขั้นตอนที่ ๕ การฝึกปฏิบัติจริงในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่นั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงและพิจารณาให้ความสำคัญกับขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

๑. การต้อนรับของหน่วยงานฝึกปฏิบัติ ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีระเบียบวินัย วางตัวให้เหมาะสมกับกาลเทศะ ไม่ส่งเสียงดัง และควรตั้งใจฟังคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างสำรวม

๒. การบรรยายสรุป ในขั้นตอนนี้ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องมีการแจ้งประเด็นหรือหัวข้อในการบรรยายตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติให้แก่วิทยากรทราบเป็นการล่วงหน้าในระยะเวลาที่วิทยากรสามารถจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารการบรรยายได้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อวิทยากรจะได้อธิบายประเด็นต่าง ๆ ได้ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ ในขณะเดียวกัน ต้องคอยกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัติตั้งใจฟังการบรรยายสรุปอย่างสำรวมทั้งกริยาและวาจา

๓. การฝึกปฏิบัติจริง ในการฝึกปฏิบัติจริงนั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องรับฟังอย่างตั้งใจเพื่อให้แน่ใจว่าวิทยากรถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ และทักษะได้ครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ เช่น เทคนิคการควบคุมสัญญาณไฟจราจรในกรณี ช่วงเวลา และสถานการณ์ที่แตกต่างกัน นอกจากนั้น จะต้องรับทราบถึงปัญหาและข้อขัดข้องในทางปฏิบัติด้วยเพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางแก้ไข

๔. สรุป หมายถึง การกล่าวสรุปการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ หากมีประเด็นใดหรือข้อสงสัย ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถสอบถามเพิ่มเติม นอกจากนั้น ผู้ทำหน้าที่ดำเนินการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ต้องพิจารณาว่าเนื้อหามีความครอบคลุม ครบถ้วนหรือไม่ หากยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วน อาจทำหน้าที่ในการยกประเด็นปัญหานั้นขึ้นมาเพื่อวิทยากรจะได้ให้รายละเอียดและความกระจ่างชัด

๕. การกล่าวขอบคุณและมอบของที่ระลึก ภายหลังจากสิ้นสุดการฝึกปฏิบัติ หัวหน้ากลุ่มหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายต้องทำหน้าที่ในการกล่าวขอบคุณหน่วยงาน วิทยากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องพร้อมเป็นตัวแทนมอบของที่ระลึกให้แก่หน่วยงาน วิทยากร และเจ้าหน้าที่

ขั้นตอนที่ ๖ การประเมินผล การประเมินผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือแม้แต่การประเมินผลการฝึกอบรมรูปแบบอื่น ควรครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๔ ประการได้แก่ (๑) ปัจจัยนำเข้าของการฝึกอบรม/ฝึกปฏิบัติ (Inputs) (๒) กระบวนการดำเนินการฝึกอบรม (Process) (๓) ผลจากการ

ฝึกอบรม (Outputs) และ (๔) ขั้นผลลัพธ์ (Outcomes) ซึ่งกล่าวถึงแล้วในตอนต้น อย่างไรก็ตาม การประเมินผลด้วยการทดสอบความรู้ก่อนและหลังการฝึกปฏิบัติ จะมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

๔. การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ

การฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ มีส่วนสำคัญอย่างมาก เพราะจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสะดวก ปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทั้งในทางตรงและทางอ้อม ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีโอกาสในการฝึกปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ มีขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ สำรวจข้อมูลจำนวนจุดตรวจที่ปฏิบัติตามยุทธวิธีเต็มรูปแบบในพื้นที่ สามารถเป็นแบบอย่างที่ดีได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่มีประสบการณ์ในการศึกษารูปแบบของการตั้งจุดตรวจที่มีความถูกต้องเหมาะสมตามหลักยุทธวิธีอย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๒ พิจารณาคัดเลือกจุดตรวจ ซึ่งมีความเหมาะสมในการพาผู้เข้ารับการฝึกอบรมไปฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

๑. ความเหมาะสมของจุดตรวจ พิจารณาได้จากห้วงเวลาในการตั้งจุดตรวจ โดยเฉพาะจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ซึ่งมักจะมีการดำเนินการในช่วงเวลากลางคืนเป็นหลัก นอกจากนั้น ต้องพิจารณาถึงการจัดวางกำลัง รูปแบบการตั้งด่านที่เหมาะสม ตลอดจน การมีวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องไม้เครื่องมือที่ครบถ้วนสมบูรณ์เหมาะสมกับการปฏิบัติงานจริง

๒. เส้นทางจากสถานที่ฝึกอบรมไปยังสถานที่ฝึกปฏิบัติให้คำนึงถึงความปลอดภัย สะดวกและรวดเร็ว

๓. ความน่าสนใจ พิจารณาได้จากความสามารถในการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ไม่ส่งผลกระทบต่อการเลื่อนไหลของการจราจร ผู้ปฏิบัติมีความสะดวกและปลอดภัย สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการดำเนินการแบบบูรณาการร่วมกับภาคีเครือข่าย มีความหลากหลายของการบังคับใช้กฎหมาย มีผลการปฏิบัติที่ชัดเจน หรือมีการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการตั้งจุดตรวจ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ ๓ การประสานงานระหว่างหน่วยงาน มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ดังได้กล่าวถึงในรายละเอียดไปแล้วในตอนต้น แต่ในการประสานงานจริงนั้นจะต้องประสานกับสถานีตำรวจภูธร หรือสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ จุดที่จะต้องไปฝึกปฏิบัติ รายละเอียดของวิทยากรที่จะมาบรรยายสรุปให้ความรู้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม นอกจากนั้น จะต้องมีการกำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการฝึกปฏิบัติที่ชัดเจน จึงจะทำให้การฝึกปฏิบัติมีความราบรื่นและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๔ การบริหารจัดการผู้เข้ารับการฝึกอบรม ผู้ดำเนินการฝึกอบรม จะต้องพิจารณาจัดการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑. การแบ่งกลุ่ม ในกรณีที่มีจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวนมาก ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องทำการจัดแบ่งกลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับประเภทของการฝึกปฏิบัติ รวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติ

๒. การกำหนดหัวหน้า/ผู้รับผิดชอบ มีการมอบหมายหัวหน้ากลุ่มรวมถึงผู้รับผิดชอบหน้าที่ต่าง ๆ เช่น การกล่าวขอบคุณวิทยากร การมอบของที่ระลึก การควบคุมดูแลสมาชิกของกลุ่ม เป็นต้น

๓. การกำหนดเวลาและสถานที่ต้องมีการชี้แจงรายละเอียดกำหนดการ ตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมทราบ

๔. การเดินทาง ต้องมีการวางแผนในรายละเอียด เช่น ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ คนขับ พนักงานประจำรถ เส้นทาง รถนำ เชื้อเพลิง เป็นต้น

๕. การจัดเตรียมเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ/วีดีทัศน์ เพื่อทำการบันทึกภาพหรือเหตุการณ์ทั้งในรูปแบบของภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว สำหรับใช้เป็นหลักฐานประกอบการฝึกปฏิบัติ และยังสามารถนำสื่อดังกล่าวมาพิจารณาถึงข้อดีและข้อบกพร่องของการปฏิบัติจริง เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำข้อผิดพลาดของตนเองไปปรับปรุงแก้ไข และนำส่วนที่ดีของบุคคลอื่นไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงต่อไป

๖. การกำหนดเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร มีการกำหนดช่องทางและเครือข่ายการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่ชัดเจน มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ประสานงานและช่องทางการติดต่อ เช่น โทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร หรืออาจใช้ช่องทางการติดต่อสื่อสารอื่น ๆ เช่น Line, WhatsApp, Viber หรือ Application อื่น ๆ ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย

ขั้นตอนที่ ๕ การฝึกปฏิบัติจริง ในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่นั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงและพิจารณาให้ความสำคัญกับขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

๑. การต้อนรับของหน่วยงานฝึกปฏิบัติ ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีระเบียบวินัย วางตัวให้เหมาะสมกับกาลเทศะ ไม่ส่งเสียงดัง และควรตั้งใจฟังคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างสำรวม

๒. การบรรยายสรุปในขั้นตอนนี้ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องมีการแจ้งประเด็นหรือหัวข้อในการบรรยายตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติให้แก่วิทยากรทราบเป็นการล่วงหน้าในระยะเวลาที่วิทยากรสามารถจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารการบรรยายได้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อวิทยากรจะได้อธิบายประเด็นต่าง ๆ ได้ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ ในขณะเดียวกัน ต้องคอยกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัติตั้งใจฟังการบรรยายสรุปอย่างสำรวมทั้งกริยาและวาจา

๓. การฝึกปฏิบัติจริงในการฝึกปฏิบัติจริงนั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องรับฟังอย่างตั้งใจเพื่อให้แน่ใจว่าวิทยากรถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ และทักษะได้ครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ นอกจากนั้น จะต้องรับทราบถึงปัญหาและข้อขัดข้องในทางปฏิบัติด้วยเพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางแก้ไข

๔. สรุป หมายถึง การกล่าวสรุปการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ หากมีประเด็นใดหรือข้อสงสัย ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถสอบถามเพิ่มเติม นอกจากนั้น ผู้ทำหน้าที่ดำเนินการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ต้องพิจารณาว่าเนื้อหามีความครอบคลุม ครบถ้วนหรือไม่ หากยังไม่

สมบูรณ์ครบถ้วน อาจทำหน้าที่ในการยกประเด็นปัญหานั้นขึ้นมาเพื่อวิทยากรจะได้ให้รายละเอียดและความกระจ่างชัด

๕. การกล่าวขอบคุณและมอบของที่ระลึก ภายหลังจากสิ้นสุดการฝึกปฏิบัติ หัวหน้ากลุ่มหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายต้องทำหน้าที่ในการกล่าวขอบคุณหน่วยงาน วิทยากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเป็นตัวแทนมอบของที่ระลึกให้แก่หน่วยงาน วิทยากร และเจ้าหน้าที่

ขั้นตอนที่ ๖ การประเมินผล การประเมินผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือแม้แต่การประเมินผลการฝึกอบรมรูปแบบอื่น ควรครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๔ ประการได้แก่ (๑) ปัจจัยนำเข้าของการฝึกอบรม/ฝึกปฏิบัติ (Inputs) (๒) กระบวนการดำเนินการฝึกอบรม (Process) (๓) ผลจากการฝึกอบรม (Outputs) และ(๔) ขั้นผลลัพธ์ (Outcomes) ซึ่งกล่าวถึงแล้วในตอนต้น อย่างไรก็ตาม การประเมินผลด้วยการเขียนรายงานผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่และการประเมินตนเอง จะมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

๕. การฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่

การฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่มีส่วนสำคัญอย่างมาก ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งในการดำเนินกิจกรรมให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีโอกาสในการฝึกปฏิบัติการวิเคราะห์/แก้ไขจุดเสี่ยง มีขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ ประสานขอข้อมูลจุดเสี่ยง สถิติอุบัติเหตุ ภาพถ่ายและแผนที่จุดเสี่ยงทั้งก่อนและหลังการแก้ไขของแต่ละพื้นที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจภูธร สถานีตำรวจนครบาล กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

ขั้นตอนที่ ๒ พิจารณาคัดเลือกจุดเสี่ยงซึ่งมีความเหมาะสมในการพาผู้เข้ารับการฝึกอบรมไปฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ โดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

๑. ความเหมาะสมของจุดเสี่ยง พิจารณาจากห้วงเวลาในการฝึกปฏิบัติ ความปลอดภัยของผู้ฝึกปฏิบัติและประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุจราจร

๒. เส้นทางจากสถานที่ฝึกอบรมไปยังสถานที่ฝึกปฏิบัติให้คำนึงถึงความปลอดภัย สะดวกและรวดเร็ว

๓. ความน่าสนใจ พิจารณาได้จากจุดเสี่ยงที่ได้รับการวิเคราะห์และแก้ไขสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในจุดนั้น ๆ แล้ว และส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุลดลงอย่างชัดเจน

ขั้นตอนที่ ๓ การประสานงานระหว่างหน่วยงาน มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ดังได้กล่าวถึงในรายละเอียดไปแล้วในตอนต้น แต่ในการประสานงานจริงนั้นจะต้องประสานกับสถานีตำรวจภูธร หรือสถานีตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ จุดที่จะต้องไปฝึกปฏิบัติ รายละเอียดของวิทยากรที่จะมาบรรยายสรุปให้ความรู้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม นอกจากนั้นจะต้องมีการกำหนดวัน เวลาและสถานที่ในการฝึกปฏิบัติที่ชัดเจน จึงจะทำให้การฝึกปฏิบัติมีความราบรื่นและบรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง

ขั้นตอนที่ ๔ การบริหารจัดการผู้รับเข้าการฝึกอบรม ผู้ดำเนินการฝึกอบรม จะต้องพิจารณาจัดการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๑. การแบ่งกลุ่ม ในกรณีที่มีจำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรมจำนวนมาก ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องทำการจัดแบ่งกลุ่มผู้เข้ารับการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับประเภทของการฝึกปฏิบัติ รวมถึงสถานที่ที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติ

๒. การกำหนดหัวหน้า/ผู้รับผิดชอบ มีการมอบหมายหัวหน้ากลุ่มรวมถึงผู้รับผิดชอบหน้าที่ต่าง ๆ เช่น การกล่าวขอบคุณวิทยากร การมอบของที่ระลึก การควบคุมดูแลสมาชิกของกลุ่ม เป็นต้น

๓. การกำหนดเวลาและสถานที่ ต้องมีการชี้แจงรายละเอียดกำหนดการ ตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ให้แก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมทราบ

๔. การเดินทาง ต้องมีการวางแผนในรายละเอียด เช่น ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ คนขับ พนักงานประจำรถ เส้นทาง รถนำ เชื้อเพลิง เป็นต้น

๕. การจัดเตรียมเจ้าหน้าที่บันทึกภาพ/วีดิทัศน์ เพื่อทำการบันทึกภาพหรือเหตุการณ์ทั้งในรูปแบบของภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว สำหรับใช้เป็นหลักฐานประกอบการฝึกปฏิบัติ และยังสามารถนำสื่อดังกล่าวมาพิจารณาถึงข้อดีและข้อบกพร่องของการปฏิบัติจริง เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถนำข้อผิดพลาดของตนเองไปปรับปรุงแก้ไข และนำส่วนที่ดีของบุคคลอื่นไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงต่อไป

๖. การกำหนดเครือข่ายการติดต่อสื่อสาร มีการกำหนดช่องทางและเครือข่ายการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่ชัดเจน มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ประสานงานและช่องทางการติดต่อ เช่น โทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร หรืออาจใช้ช่องทางการติดต่อสื่อสารอื่น ๆ เช่น Line, WhatsApp, Viber หรือ Application อื่น ๆ ซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย

ขั้นตอนที่ ๕ การฝึกปฏิบัติจริง ในการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่นั้น ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงและพิจารณาให้ความสำคัญกับขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

๑. การต้อนรับของหน่วยงานฝึกปฏิบัติ ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องคำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีระเบียบวินัย วางตัวให้เหมาะสมกับกาลเทศะ ไม่ส่งเสียงดัง และควรตั้งใจฟังคำแนะนำของเจ้าหน้าที่อย่างสำรวม

๒. การบรรยายสรุป ในขั้นตอนนี้ผู้ดำเนินการฝึกอบรมต้องมีการแจ้งประเด็นหรือหัวข้อในการบรรยายตลอดจนวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติให้แก่วิทยากรทราบเป็นการล่วงหน้าในระยะเวลาที่วิทยากรสามารถจัดเตรียมข้อมูลและเอกสารการบรรยายได้ครบถ้วนสมบูรณ์ เพื่อวิทยากรจะได้อธิบายประเด็นต่าง ๆ ได้ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ ในขณะเดียวกัน ต้องคอยกำชับให้ผู้เข้ารับการฝึกปฏิบัติตั้งใจฟังการบรรยายสรุปอย่างสำรวมทั้งกริยาและวาจา

๓. การฝึกปฏิบัติจริง เป็นการเข้าไปศึกษาจุดเสี่ยงที่เลือกไว้ โดยผู้เข้ารับการฝึกอบรมต้องรับฟังอย่างตั้งใจ เพื่อให้แน่ใจว่าวิทยากรถ่ายทอดความรู้ ประสบการณ์ และทักษะได้ครอบคลุมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการฝึกปฏิบัติ นอกจากนั้นจะต้องรับทราบถึงปัญหาและข้อขัดข้องในทางปฏิบัติด้วย เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้วิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางแก้ไข

๔. สรุป หมายถึง การกล่าวสรุปการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ หากมีประเด็นใดหรือข้อสงสัย ผู้เข้ารับการฝึกอบรมสามารถสอบถามเพิ่มเติม นอกจากนั้น ผู้ทำหน้าที่ดำเนินการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่ ต้องพิจารณาว่าเนื้อหามีความครอบคลุม ครบถ้วนหรือไม่ หากยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วน อาจทำหน้าที่ในการยกประเด็นปัญหานั้นขึ้นมาเพื่อวิทยากรจะได้ให้รายละเอียดและความกระจ่างชัด

๕. การกล่าวขอบคุณและมอบของที่ระลึก ภายหลังจากสิ้นสุดการฝึกปฏิบัติ หัวหน้ากลุ่มหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายต้องทำหน้าที่ในการกล่าวขอบคุณหน่วยงาน วิทยากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเป็นตัวแทนมอบของที่ระลึกให้แก่หน่วยงาน วิทยากร และเจ้าหน้าที่

ขั้นตอนที่ ๖ การประเมินผล การประเมินผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่หรือแม้แต่การประเมินผลการฝึกอบรมรูปแบบอื่น ควรครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๔ ประการได้แก่ (๑) ปัจจัยนำเข้าของการฝึกอบรม/ฝึกปฏิบัติ (Inputs) (๒) กระบวนการดำเนินการฝึกอบรม (Process) (๓) ผลจากการฝึกอบรม (Outputs) และ (๔) ขั้นผลลัพธ์ (Outcomes) ซึ่งกล่าวถึงแล้วในตอนต้น อย่างไรก็ตาม การประเมินผลด้วยการเขียนรายงานผลการฝึกปฏิบัตินอกสถานที่และการประเมินตนเอง จะมีความเหมาะสมอย่างยิ่ง

บรรณานุกรม

เทิดพันธ์ ครอบทอง. (๒๕๕๖). **การประสานงานความร่วมมือของส่วนราชการ.** สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ จาก http://๑๑๘.๑๗๔.๓๑.๑๔๙/web_pages/m๐๓๐๖๐๐๐๐/service/ webboard/ free/ iadmis/ picture/๐๑๔๔_๐_๗๐-๕๒๕๓.pdf

วีระพันธ์ แก้วรัตน์. (๒๕๕๖**). เทคนิคการฝึกอบรม.** สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน๒๕๕๖ จาก http://www.weerapun.com/techtraining.php

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.). (๒๕๓๓). **กระบวนการฝึกอบรม.** สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ จาก http://www.tu.ac.th/org/ofrector/person/train/handbook/ training.html

บทที่ ๗
งานอำนวยการสายงานจราจร

๑. การจัดทำแผนและโครงการ

๑.๑ ความหมายและประเภทของแผน

ความหมายของแผน

แผน คือ วิธีการหรือลำดับงานที่กำหนดไว้ล่วงหน้าว่า จะให้ใคร ทำอะไร เมื่อไร อย่างไร และทำไม จึงจะบรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เป็นวิธีการหรือแผนการสำหรับการปฏิบัติของหน่วย แผนเป็นข้อเสนอเพื่อปฏิบัติตามข้อตกลงและโครงการของหน่วย แผนเป็นการเตรียมการเฉพาะเรื่องของหน่วยที่จะต้องเผชิญต่อเหตุการณ์หนึ่งๆ แผนย่อมมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้ดีขึ้น และทันสมัยอยู่เสมอ โดยอาศัยประมาณการและการศึกษาพิจารณาอย่างต่อเนื่อง

แผนแบ่งเป็น ๓ ประเภท

๑. แบ่งตามระยะเวลา

๒. แบ่งตามความมุ่งหมาย

๓. แบ่งตามความสมบูรณ์ของแผน

๑. แบ่งตามระยะเวลา

๑.๑ แผนระยะสั้น เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๐–๒ ปี เช่น แผนงานจราจรประจำปี, แผนเทศกาลปีใหม่ เป็นต้น

๑.๒ แผนระยะกลาง เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๒–๑๐ ปี เช่น แผนแม่บทแห่งชาติ เป็นต้น

๑.๓ แผนระยะยาว เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๑๐ ปีขึ้นไป

๒. แบ่งตามความมุ่งหมาย

๒.๑ แผนยุทธศาสตร์ เป็นแผนที่เกี่ยวกับการดำเนินการทั้งสิ้นของสงคราม

๒.๒ แผนการทัพ แผนนี้ประกอบด้วยลำดับการปฏิบัติการทางทหารเพื่อให้บรรลุจุดประสงค์ร่วมกันภายในเวลาและระยะทางที่กำหนด

๒.๓ แผนยุทธการ เป็นแผนปฏิบัติการทางทหาร ปกติจะเป็นส่วนหนึ่งของแผนการทัพ แผนนี้จะครอบคลุมการปฏิบัติอย่างหนึ่งหรือหลายการปฏิบัติการที่เชื่อมโยงกันและต้องดำเนินไปพร้อมๆ หรือต่อเนื่องกัน แผนนี้จะทำให้การปฏิบัติการที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้แล้ว แผนยุทธการก็จะกลายเป็นคำสั่งยุทธการ

๒.๔ แผนการช่วยรบ แผนนี้ใช้กับการปฏิบัติการช่วยรบอาศัยความต้องการทางยุทธการของหน่วยบัญชาการ ซึ่งได้จากการประมาณการที่เหมาะสมเป็นมูลฐาน เมื่อมีผลบังคับใช้แผนนี้ก็จะกลายเป็นคำสั่งการช่วยรบ

๒.๕ แผนการระดมสรรพกำลัง เป็นแผนที่อธิบายถึงวิธีการปฏิบัติ ในการระดมสรรพกำลัง จัดตั้งหน่วย และ/หรือการขยายกำลังเพื่อไว้เผชิญกับเหตุการณ์ยามสงครามหรือเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น

๒.๖ แผนเผชิญเหตุ มีไว้สำหรับเพื่อเผชิญกับเหตุการณ์ที่สำคัญๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบ

๒.๗ แผนสำรอง เป็นแผนที่เตรียมเอาไว้สนับสนุนหรือส่งเสริมอีกแผนหนึ่งให้สมบูรณ์ซึ่งจะช่วยให้สำเร็จภารกิจในอีกลักษณะหนึ่งด้วยวิธีการที่แตกต่างออกไปจากแผนหลัก

๓. แบ่งตามความสมบูรณ์ของแผน

แผนโครง คือแผนขั้นต้นที่วางเค้าโครงรูปร่าง หรือหลักการของหนทางปฏิบัติก่อนที่จะริเริ่มการวางแผนในรายละเอียดผู้บังคับบัญชาหรือฝ่ายอำนวยการมักใช้แผนโครงเพื่อทดสอบการปฏิบัติว่ากระทำได้หรือไม่เพียงใด เพื่อให้ข่าวสารแก่หน่วยเหนือ เพื่อขอรับอนุมัติและแบ่งมอบเครื่องมือ เพื่อรับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอของผู้บังคับหน่วยรอง เพื่อช่วยเหลือผู้บังคับบัญชาให้บรรลุข้อตกลงใจ และเพื่อการริเริ่มและอำนวยความสะดวกในการวางแผนของหน่วยรอง คำว่า “โครง” ใช้เพื่อแสดงระดับความสมบูรณ์ของแผนมากกว่าระดับหน่วยบัญชาการ แม้ว่าโดยปกติหน่วยเหนือเป็นผู้จัดทำแผนโครงก็ตาม แต่แผนโครงเหล่านี้ก็เป็นประโยชน์กับผู้บังคับบัญชาทุกคน ซึ่งในการวางแผนมีขั้นตอนเลือกหนทางปฏิบัติหลายหนทางและเมื่อมีข้อตกลงใจแล้ว จึงจัดทำแผนในสมบูรณ์

๑.๒ ขั้นตอนการวางแผน

ขั้นที่ ๑ คาดคะเนเพื่อกำหนดความต้องการที่เป็นไปได้

เป็นขั้นแรก ในลำดับการวางแผน เป็นการวิเคราะห์และประเมินค่าข้อเท็จจริงและแนวโน้มเพื่อพิจารณาหาความจำเป็นที่เป็นไปได้ โดยมีจุดประสงค์เพื่อพยากรณ์สิ่งที่อาจเกิดขึ้น

ขั้นที่ ๒ ศึกษาความต้องการที่น่าเป็นไปได้และกำหนดลำดับความเร่งด่วนเพื่อจัดทำต่อไป

เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ความจำเป็นที่ได้คาดคะเนไว้แล้ว และสมมติฐานเพื่อพิจารณาหาความ น่าเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น เพื่อกำหนดลำดับความเร่งด่วน สำหรับการวางแผนในการจัดทำแผนต่อไป ในขั้นนี้กำหนดการวางแผนจะเริ่มปรากฏขึ้น

ขั้นที่ ๓ ศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความต้องการเพื่อกำหนดภารกิจ

เป็นการศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องและความเกี่ยวพันของความจำเป็นที่น่าเป็นไปได้ เพื่อกำหนดภารกิจขึ้นหนึ่งหรือหลายภารกิจ เมื่อภารกิจปรากฏเด่นชัดขึ้น ลำดับการวางแผนจะคล้ายคลึงกับลำดับการปฏิบัติในการแสวงข้อตกลงใจ

ขั้นที่ ๔ วิเคราะห์ภารกิจเพื่อกำหนดงานทั้งปวง

ความซับซ้อนและความสำคัญของงานจัดเป็นขั้นที่ ๔ ของลำดับการวางแผน ซึ่งงานในการวางแผนและการแบ่งชั้นงานในการวางแผนจะเริ่มปรากฏขึ้น

ขั้นที่ ๕ กำหนดแนวทางในการวางแผน

แนวทางในการวางแผนนี้ช่วยให้ผู้วางแผนทุกคนทำงานพร้อมกันในแนวทางเดียวกัน ซึ่งจะเกื้อกูลต่อการวางแผนไปพร้อมๆ กัน แนวทางในการวางแผนนี้อาจประกอบด้วยคำสั่งชี้แจงด้วยวาจาที่เกี่ยวกับยุทธวิธีปัจจัยสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ภารกิจที่ได้รับหรือกำหนดขึ้นเอง หนทางปฏิบัติต่างๆการคาดคะเนหรือวิธีการปฏิบัติ

ขั้นที่ ๖ ทำข้อพิจารณาในการวางแผน

ข้อพิจารณาในการวางแผน จะกำหนดปัจจัยสำคัญและตรวจสอบปัจจัยเหล่านั้นในรายละเอียดที่ใช้กันมากที่สุด ในขั้นนี้ได้แก่ ประมาณการและข้อพิจารณาของฝ่ายอำนวยการเหล่านี้ ซึ่งเริ่มทำขึ้นจากผลของการวางแผนทั่วไปและกระทำไปอย่างต่อเนื่อง สามารถปรับเข้ากับสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว

ขั้นที่ ๗ เลือกหนทางปฏิบัติ (หนึ่งหรือหลายหนทาง)

แผนโครงจะถูกเตรียมสำหรับหนทางปฏิบัติแต่ละหนทางที่เลือกไว้ แผนโครงเหล่านี้อาศัยข้อพิจารณาในการวางแผนที่ได้ทำมาแล้วเป็นมูลฐานความมุ่งหมายของลำดับการวางแผนนั้นคือการเตรียมที่จะเผชิญเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนทั้งปวงอันอาจจะเกิดขึ้น ดังนั้น จึงต้องพิจารณาหนทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องมิใช่ตัดทิ้งเสียหมดและพิจารณาแต่เพียงหนทางเดียว หนทางปฏิบัติหลายหนทางที่เป็นไปได้อาจต้องคงไว้เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยต้องบัญชาการนั้น พร้อมที่จะเผชิญเหตุการณ์ทั้งปวงได้

ขั้นที่ ๘ ทำแผนให้สมบูรณ์

แผนโครงทำให้เกิดโครงงานซึ่งจะเพิ่มเติมรายละเอียดที่จำเป็นเพื่อทำให้เป็นแผนสมบูรณ์ รายละเอียดเหล่านี้ได้มาจากประมาณการ ข้อพิจารณา และการวิเคราะห์ปัญหาในตอนเริ่มแรก หรือได้มาจากข้อพิจารณาใหม่ๆ ซึ่งได้ทำขึ้นเมื่อการวางแผนคืบหน้าไป

ขั้นที่ ๙ ดำเนินการซักซ้อม

การซักซ้อมเป็นขั้นตอนสุดท้ายของลำดับการวางแผน ในขั้นนี้จะกระทำหรือไม่ย่อมแล้วแต่ระดับหน่วยบัญชาการ เวลา ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่

๑.๓ การรักษาความปลอดภัยแผน

จะต้องแสดงไว้กึ่งกลางหน้ากระดาษทั้งด้านบนสุดและล่างสุด ของทุกหน้าที่มีข้อความ แบ่งออกเป็น ๔ ประเภท คือ

๑. เอกสารปกปิด ได้แก่ หนังสือที่ใช้เฉพาะในวงราชการและไม่ต้องการให้บุคคลภายนอกทราบ

๒. เอกสารลับ ได้แก่ หนังสือที่มีข้อความต้องสงวนเป็นความลับในราชการ พิเศษกว่าปกติ จะทราบได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเท่านั้น

๓. เอกสารลับมาก ได้แก่ หนังสือที่ไม่ประสงค์จะให้ผู้ใดทราบ นอกจากผู้ที่มีชื่อหรือตำแหน่งที่ปรากฏในหน้าของเอกสาร เว้นแต่ ผู้นั้นจะได้รับมอบหมายให้ผู้อื่นปฏิบัติ และผู้รับปฏิบัติจะเปิดเผยข้อความในเอกสารนั้นไม่ได้

๔. เอกสารลับที่สุด ได้แก่ หนังสือที่มีความสำคัญและมีความลับอันยิ่งใหญ่ ซึ่งถ้าข้อความในหนังสือนั้นจะเป็นบางส่วนก็ตาม ได้ล่วงรู้ไปถึงผู้อื่นแล้วอาจเป็นภัยอย่างใหญ่หลวงต่อประเทศชาติได้

๑.๔ ความหมายของโครงการ

โครงการ หมายถึง แผนงานย่อยที่ประกอบด้วย กิจกรรมหลายกิจกรรม หรืองานหลายงานที่ระบุรายละเอียดชัดเจน อาทิ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ระยะเวลาดำเนินการ วิธีการหรือขั้นตอนในการดำเนินงาน พื้นที่ในการดำเนินงาน งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงานตลอดจนผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับแผนงานที่ปราศจากโครงการย่อมเป็นแผนงานที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถนำไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมได้ ดังนั้น การเขียนโครงการขึ้นมารับรองแผนงาน ย่อมเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นยิ่งเพราะจะทำให้ง่ายในการปฏิบัติ และง่ายต่อการติดตามและประเมินผลเพราะถ้าโครงการบรรลุผลสำเร็จนั้นหมายความว่า แผนงานและนโยบายนั้นบรรลุผลสำเร็จด้วย

โครงการจึงเปรียบเสมือนพาหนะที่นำแผนปฏิบัติการไปสู่การดำเนินงานให้เกิดผลเพื่อไปสู่จุดหมายปลายทางตามที่ต้องการ อีกทั้งยังเป็นจุดเชื่อมโยงจากแผนงาน ไปสู่แผนเงิน และแผนคนอีกด้วย ความสามารถในการจัดทำโครงการจึงเป็นทักษะที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งที่นักวางแผนทุกหน่วยงานจะต้องมี นอกเหนือจากความสามารถด้านอื่นๆ

๑.๕ การเขียนโครงการแบบประเพณีนิยม (Conventional Method)

การเขียนโครงการในรูปแบบนี้เป็นรูปแบบดั้งเดิมที่ทำกันมานานแล้ว ปัจจุบันก็ยังเป็นที่นิยมเขียนกันอยู่แต่การเขียนโครงการในรูปแบบนี้มีข้อจำกัดที่สำคัญอยู่หลายประการอันได้แก่ ลักษณะของโครงการมีความยาวเกินความจำเป็น มุ่งเน้นปริมาณมากกว่าคุณภาพ ทำให้ผู้เขียนโครงการพยายามอธิบายถึงหลักการและเหตุผล ในการเขียนโครงการอย่างมากมาย การเขียนโครงการในรูปแบบประเพณีนิยม จะมีข้อบกพร่อง แต่การเขียนโครงการในรูปแบบนี้ ก็ยังมีผู้นิยมเขียนอยู่เป็นจำนวนมาก

เนื่องจากความคุ้นเคยของทั้งผู้เขียน และผู้อ่านโครงการ ขณะเดียวกันผู้มีอำนาจในการอนุมัติโครงการก็คุ้นชินกับโครงการในลักษณะนี้ จึงสามารถพิจารณาโครงการได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะโครงการขนาดเล็กที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง หรือส่งผลกระทบต่อ ด้านอื่นๆ มากนัก การเขียนโครงการในลักษณะนี้ นับว่าเป็นรูปแบบที่เหมาะสม และไม่ว่าโครงการจะมีขนาดเช่นใด ชนิดและประเภทใด ย่อมต้องมีรูปแบบ (Form) หรือโครงสร้าง (Structure) ในการเขียนที่เหมือนกันดังนี้

๑. ชื่อโครงการ ส่วนใหญ่มาจากงานที่ต้องการปฏิบัติ โดยจะต้องมีความชัดเจนเหมาะสม เฉพาะเจาะจง กะทัดรัด และสื่อความหมายได้อย่างชัดเจน เช่น

- โครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเขตสถานที่ราชการ
- โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรให้กลุ่มนักศึกษาวิชาทหารในจังหวัดสงขลา

อย่างไรก็ดีบางหน่วยงานนอกจากจะมีชื่อเรื่องของโครงการแล้ว ผู้เขียนโครงการอาจระบุชื่อของแผนงานไว้ด้วยก็ได้ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และเป็นการชี้ให้ทราบว่าโครงการที่กำหนดขึ้น อยู่ในแผนงานอะไร

๒. หลักการและเหตุผล เป็นการกล่าวถึงปัญหาและสาเหตุและความจำเป็นที่ต้องมีการจัดทำโครงการ โดยผู้เขียนโครงการจะต้องพยายามพรรณนาความโดยหาเหตุผล หลักการ ทฤษฎี แนวทางนโยบายของรัฐบาล นโยบายของกระทรวง/กรม ตลอดจนความต้องการในการพัฒนา ทั้งนี้ เพื่อแสดงข้อมูลที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือและให้ความสำคัญของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีการอ้างอิงแหล่งที่มาของข้อมูลด้วย เพื่อที่ผู้อนุมัติโครงการจะได้ตัดสินใจสนับสนุนโครงการต่อไป

๓.วัตถุประสงค์ เป็นการระบุถึงเจตจำนงในการดำเนินงานของโครงการโดยแสดงให้เห็นถึงผลที่ต้องการจะบรรลุไว้อย่างกว้างๆ มีลักษณะเป็นนามธรรม แต่ชัดเจนและไม่คลุมเครือ โดยโครงการหนึ่งๆ อาจมีวัตถุประสงค์มากกว่า ๑ ข้อก็ได้ คือ มีวัตถุประสงค์หลักและวัตถุประสงค์รองหรือวัตถุประสงค์ทั่วไป และวัตถุประสงค์เฉพาะก็ได้

หลักการเขียนวัตถุประสงค์ที่ดี ซึ่งในที่นี้จะเรียกว่า “หลัก SMART” คือ

๑. Sensible and Specific คือ ต้องมีความเป็นไปได้และมีความเฉพาะเจาะจงในการดำเนินการโครงการ

๒. Measurable คือ ต้องสามารถวัดและประเมินผลระดับของความสำเร็จได้

๓. Attainable คือ ต้องระบุถึงการกระทำที่สามารถปฏิบัติได้ มิใช่สิ่งเพ้อฝัน

๔. Reasonable and Realistic คือ ต้องระบุให้มีความเป็นเหตุเป็นผลและสอดคล้องกับความเป็นจริง

๕. Time คือ ต้องมีการกำหนดขอบเขตของระยะเวลาที่จะกระทำให้สำเร็จได้อย่างชัดเจน

นอกจากนั้นการเขียนวัตถุประสงค์ยังต้องคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้ คือ

๑. ใช้คำกริยาที่แสดงถึงความตั้งใจจริง เช่น เพื่อเพิ่ม เพื่อลด เพื่อส่งเสริม เพื่อปรับปรุง เพื่อขยาย เพื่อรณรงค์ เพื่อเผยแพร่ เป็นต้น

๒. ระบุผลผลิต (Output) หรือระบุผลลัพธ์ (Outcome) ที่ต้องการให้เกิดขึ้นเพียงประการเดียวในวัตถุประสงค์หนึ่งข้อ ถ้าเขียนวัตถุประสงค์ไว้หลายข้อข้อใดทำไม่สำเร็จเราสามารถประเมินผลได้ ซึ่งอาจกำหนดเป็นวัตถุประสงค์หลัก ๑ ข้อ และวัตถุประสงค์รอง ๑-๒ ข้อ โดยมีเงื่อนไขว่า

ถ้าบรรลุวัตถุประสงค์หลัก แต่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์รอง ⟶ ควรทำต่อไป

ถ้าบรรลุวัตถุประสงค์รอง แต่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์หลัก ⟶ อาจยุติโครงการ

๓. กำหนดเกณฑ์มาตรฐานของความสำเร็จที่วัดได้ในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

๔. กำหนดช่วงเวลา พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมาย

๔. เป้าหมาย คือ ระบุถึงผลลัพธ์สุดท้ายที่คาดว่าจะได้จากการดำเนินโครงการ โดยจะระบุทั้งผลที่เป็นเชิงปริมาณและผลเชิงคุณภาพ เป้าหมายจึงคล้ายกับวัตถุประสงค์ แต่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงมากกว่า มีการระบุสิ่งที่ต้องการทำให้ชัดเจนและระบุเวลาที่ต้องการจะบรรลุ เช่น

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
๑.เพื่อเผยแพร่ความรู้ในการประกอบอาชีพตามแนวพระราชดำริแก่ชาวชนบท ๒.เพื่อจัดหาตลาดการค้าแก่เกษตรกรในชนบทอย่างกว้างขวาง	๑.อบรมเสริมความรู้เกี่ยวกับเศรษฐกิจพอเพียงตามแนวพระราชดำริแก่เกษตรกรทุกครัวเรือนในพื้นที่.....ภายในปี พ.ศ.๒๕๔๕ ๒.เชื่อมโยงระบบเครือข่ายอินเตอร์เน็ตทุกตำบล ตำบลละ ๑ แห่ง ในพื้นที่.....ภายในปี พ.ศ. ๒๕๔๕

๕. วิธีการดำเนินงาน เป็นการให้รายละเอียดในการปฏิบัติโดยปกติจะแยกเป็นกิจกรรมย่อยๆ หลายกิจกรรมเด่นๆ ซึ่งจะแสดงให้เห็นความเด่นชัดตั้งแต่กิจกรรมเริ่มต้นจนถึงกิจกรรมสุดท้ายว่ามีกิจกรรมใดที่ต้องทำบ้าง ถ้าเป็นโครงการที่ไม่ซับซ้อนมากนักก็มักจะนิยมใช้แผนภูมิแกนท์ (Gantt Chart) หรือแผนภูมิแท่ง (Bar Chart)

๖. ผู้รับผิดชอบโครงการ เป็นการระบุว่าใครหรือหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบและมีขอบเขตความรับผิดชอบอย่างไรบ้าง ทั้งนี้เพื่อว่ามีปัญหาจะได้ติดต่อประสานงานได้ง่าย

๗. งบประมาณ เป็นการระบุค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการดำเนินกิจกรรมขั้นต่างๆ โดยทั่วไปจะแจกแจงเป็นหมวดย่อยๆ เช่น หมวดค่าครุภัณฑ์ หมวดค่าวัสดุ หมวดค่าใช้สอย ซึ่งการแจกแจงงบประมาณจะมีประโยชน์ในการตรวจสอบความเป็นไปได้และตรวจสอบความเหมาะสมใน

สถานการณ์ต่างๆ นอกจากนั้นควรระบุแหล่งที่มาของงบประมาณด้วยว่าเป็นงบประมาณแผ่นดิน งบช่วยเหลือจากต่างประเทศ เงินกู้หรืองบปกติของหน่วย เป็นต้น

๘. สถานที่ดำเนินการ เป็นการระบุสถานที่ตั้งของโครงการหรือระบุว่ากิจกรรมนั้นจะทำ ณ สถานที่แห่งใด เพื่อสะดวกต่อการจัดเตรียมสถานที่ให้พร้อมก่อนที่จะทำกิจกรรมนั้นๆ

๙. ระยะเวลาในการดำเนินงาน เป็นการระบุระยะเวลาเริ่มต้นโครงการและระยะเวลาสิ้นสุดโครงการโดยจะต้องระบุ วัน เดือน ปี เช่นเดียวกับการแสดงแผนภูมิแกนท์ (Gantt Chart)

๑๐. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เป็นการระบุถึงผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการประกอบด้วยผลทางตรงและผลทางอ้อม นอกจากนั้น ต้องระบุด้วยว่าใครจะได้รับประโยชน์จากโครงการบ้าง ได้รับประโยชน์อย่างใด ระบุทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เช่น ผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการพัฒนาระบบเครือข่ายอินเตอร์เน็ตงานจราจรจังหวัดสงขลา คือ

๑. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถสร้างเครือข่าย การแจ้งข้อมูลการจราจรได้อย่างกว้างขวางครอบคลุมทั้งจังหวัด

๒. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างทันท่วงที

๑๑. การประเมินผลโครงการ เป็นการแสดงรายละเอียดว่าจะมีวิธีการควบคุมติดตามและประเมินผลโครงการอย่างไร ใช้เครื่องมืออะไรในการประเมินผล ระยะเวลาในการประเมินผลและใครเป็นผู้ประเมินผล ฯลฯ ดัชนีชี้วัดความสำเร็จของโครงการคืออะไร

๒. การจัดทำงบประมาณ

๒.๑ ความสำคัญและประโยชน์ของงบประมาณ

๑. ใช้เป็นเครื่องมือในการบริหาร
๒. ใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนา
๓. ใช้เป็นเครื่องมือในการจัดสรรทรัพยากร
๔. ใช้เป็นเครื่องมือในการประชาสัมพันธ์งานและผลงาน

๒.๒ การจัดหางบประมาณเพื่อบริหารงานจราจร

การจัดหางบประมาณ สามารถจัดหาได้จากงบปกติของหน่วย หรือหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น งบประมาณจากโครงการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน งบประมาณจากองค์การบริหารงานส่วนท้องถิ่นต่างๆ งบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กองทุนประมูลเลขสวยของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น และภาคเอกชน ได้แก่ งบประมาณจาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด งบประมาณจากสมาคมประกันภัย งบประมาณจากมูลนิธิ เป็นต้น

๒.๓ การบริหารงบประมาณ

คือการควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามรายการและแผนงานให้ถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องซึ่งในส่วนของ ตร. ได้มีคำสั่งที่ ๘๔๘/๒๕๔๘ ลง ๑๕ พย.๔๘ ว่าด้วยเรื่องการมอบอำนาจการบริหารงบประมาณรายจ่ายตามระเบียบว่าด้วยการบริหารงบประมา

๓. การจัดทำระบบใบสั่งจราจร

๓.๑ รูปแบบของใบสั่ง มี ๒ ชนิด

๑. ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ตามข้อกำหนด ตร. พ.ศ.๒๕๕๖ (ฉบับที่ ๒ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๖)

๒. ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ใบสั่งแต่ละชุด จะมี ๔ แผ่น แบ่งเป็นสีๆ ดังนี้

๑. สีขาว	สำหรับให้พนักงานเจ้าหน้าที่จราจรออกให้กับผู้กระทำผิด
๒. สีเหลือง	สำหรับส่งให้เจ้าหน้าที่บันทึกบันทึกข้อมูลลงระบบ Polis
๓. สีชมพู	มอบให้พนักงานสอบสวนพร้อมใบอนุญาตขับขี่
๔. สีฟ้า	เก็บเป็นคู่ฉบับในเล่ม

๓.๒ การจัดหา/เบิกจ่าย

๑. การจัดหา/เบิกจ่าย

- กรณีปกติ ภายในเขตนครบาลเบิกจากกองบังคับการตำรวจจราจร หน่วยตำรวจทางหลวงเบิกจากกองบังคับการตำรวจทางหลวง สถานีตำรวจภูธร แต่ละสถานีตำรวจ เบิกจากตำรวจภูธรจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัดเบิกจากตำรวจภูธรภาค

- กรณีที่ใบสั่งที่ต้นสังกัดหมด สามารถ สั่งซื้อได้โดยตรง จากโรงพิมพ์ตำรวจ โดยต้องปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลัง

๒. การคุมเบิกจ่ายใบสั่ง

ในส่วนนครบาล กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นผู้ควบคุมและอนุมัติการเบิกจ่ายใบสั่งในส่วนตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจทางหลวงเป็นผู้คุมเบิกจ่ายใบสั่ง ในส่วนตำรวจภูธรนั้น ตำรวจภูธรจังหวัด เป็นผู้ควบคุมเบิกจ่ายใบสั่ง

๓.๓ การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์

ในปัจจุบันผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถที่ได้รับใบสั่งสามารถชำระเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ตามจำนวนเงินค่าปรับที่ผู้ออกใบสั่งระบุไว้ได้ โดยมีขั้นตอนการชำระเงินค่าปรับโดยการส่งธนาณัติหรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคาร โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑ แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๑๘

บัญญัติไว้ดังนี้ มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

๑. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวันเวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

๒. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนสั่งจ่ายให้แก่อธิบดี พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวันเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลา สิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติหรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่กำหนด

ในส่วนของพนักงานสอบสวนของสถานีตำรวจท้องที่ หรือหน่วยที่มีหน้าที่สอบสวนที่ ผู้ออกใบสั่งระบุไว้ เมื่อได้ธนาณัติหรือตั๋วแลกเงินจากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถแล้ว ก็จะต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยวิธีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่ง พ.ศ.๒๕๔๐ กล่าวคือ จะต้องให้หัวหน้าสถานีตำรวจ หรือหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวนคดีจราจร ทางบก ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไป มอบฉันทะให้ข้าราชการตำรวจยศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไป ดำเนินการขอรับเงินตามธนาณัติหรือตั๋วแลกเงิน เมื่อได้รับเงินค่าปรับมาแล้วให้พนักงานสอบสวนบันทึก การเปรียบเทียบ และออกใบเสร็จรับเงิน โดยประทับตราข้อความว่า “ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์” ในบันทึกการเปรียบเทียบ ใบเสร็จรับเงิน และสำเนาใบเสร็จรับเงิน พร้อมส่งใบอนุญาตขับขี่ (ถ้ามี) และใบเสร็จรับเงินค่าปรับไปให้ผู้ได้รับ ใบสั่งภายในวันที่ออกใบเสร็จรับเงินหรืออย่างช้าในวันทำการถัดไป แล้วลงรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีไว้เป็นหลักฐาน

๓.๔ การออกหมายเรียกตามใบสั่ง

๑. กรณีผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถมารายงานตัวต่อ พนักงานสอบสวนแล้ว แต่ไม่ยินยอมชำระค่าปรับ พนักงานสอบสวนต้องดำเนินคดีทำสำนวนเสนออัยการ

๒. ผู้ขับขี่ได้รับใบสั่งแล้ว ไม่ส่งค่าปรับทางไปรษณีย์และไม่มารายงานตัวต่อ พนักงานสอบสวน ก็จะต้องติดตามผลการออกใบสั่ง ตาม พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา ๑๔๑ ทวิ ด้วยการออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ หากยังไม่มาตามหมายเรียก เป็นเหตุให้ออกหมายจับได้

๓. ทำเป็นหนังสือแจ้งเจ้าของหรือผู้ครอบครองมาพบพนักงานสอบสวนเพื่อทำการแจ้งข้อกล่าวหาและเปรียบเทียบตามความผิด

๓.๕ การของดการชำระภาษีประจำปี

การของดการชำระภาษีประจำปี มีจุดประสงค์เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพ ดังนั้น กรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มาชำระค่าปรับหรือไม่มาตามหมายเรียก ไม่สามารถติดตามตัวได้ ต้องแจ้งนายทะเบียนท้องที่เพื่องดรับชำระภาษีประจำปี ตาม พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา ๑๔๑ ทวิ

๓.๖ การบันทึกข้อมูลในระบบ POLIS

การบันทึกข้อมูลนั้น มีเอกสารประกอบการบันทึกงานจราจรระบบ POLIS ซึ่งจะมีรายละเอียดในการบันทึกข้อมูลทุกขั้นตอนอยู่แล้ว โดยมีขั้นตอนการใบสั่งอยู่ ๔ หัวข้อ ดังนี้

๑. การเบิกจ่ายใบสั่ง
๒. บันทึกการออกใบสั่ง
๓. บันทึกการชำระค่าปรับ
๔. การสอบถามประวัติการกระทำผิดกฎหมายจราจร (กรณีใบสั่งหาย)

๔. สิทธิประโยชน์ของตำรวจจราจร

๔.๑ การเบิกเงินรางวัลจากเงินค่าปรับ

๔.๑.๑ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๑) ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ.๒๕๔๖

(๒) ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร และหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (ฉบับที่ ๔) พ.ศ.๒๕๔๗

(๓) ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ ๓๘ บทที่ ๒๖ เรื่องหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

๔.๑.๒ กฎหมายเกี่ยวกับงานจราจรที่สามารถเบิกเงินรางวัลได้

กรณีเบิกเงินรางวัลได้จำกัด (ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท/เดือน)	**กรณีเบิกเงินได้ไม่จำกัดจำนวน**
- พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ - พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ - พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.๒๕๓๕ - ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๖ ลง ๙ ธ.ค.๑๔ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่มีควันดำหรือระดับเสียงฯ	- พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ - พ.ร.บ.รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.๒๕๓๕ - พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕

๔.๑.๓ บุคคลที่เกี่ยวข้อง

(๑) ผู้มีอำนาจอนุมัติ หมายความว่า ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมอบหมาย (ผบ.ตร.มอบหมาย ตามคำสั่ง ตร.ที่ ๒๒๒/๒๕๔๙ ลง ๓๑ มี.ค.๒๕๔๙ มอบอำนาจให้ รอง ผบ.ตร. , ผู้ช่วย ผบ.ตร. ,หัวหน้าส่วนราชการ , หัวหน้าหน่วยงาน หรือข้าราชการตำรวจสัญญาบัตรที่ได้รับมอบหมายจากผู้ที่ได้รับมอบหมายข้างต้น)

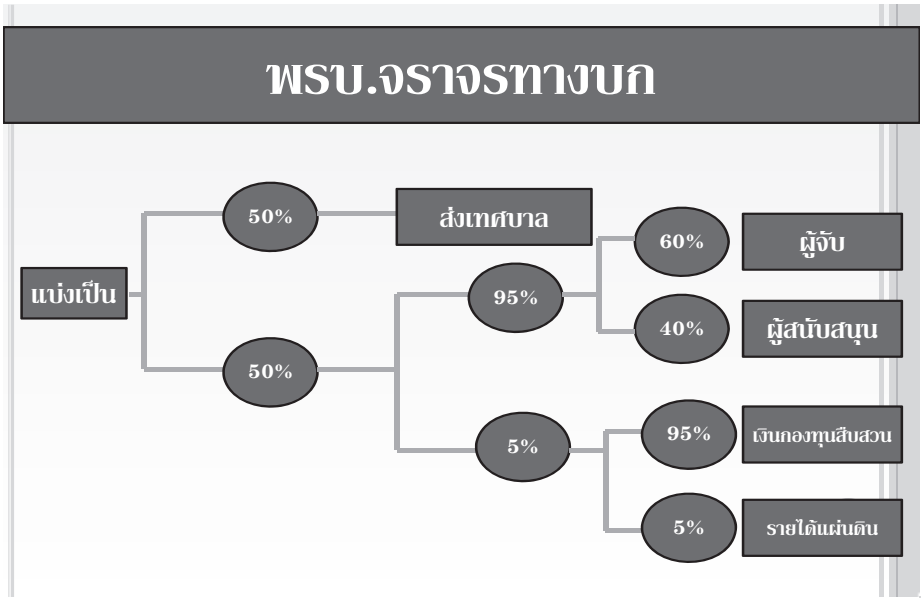
(๒) ผู้มีสิทธิรับเงิน หมายความว่า เจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการจับกุมและเจ้าหน้าที่ผู้สนับสนุนการจราจร

(๓) เจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการจับกุม หมายความว่า ข้าราชการตำรวจผู้มียศไม่เกิน พันตำรวจโท ซึ่งดำรงตำแหน่งและปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร หรือข้าราชการตำรวจซึ่งดำรงตำแหน่งในสายงานอื่นที่ได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาให้ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร

(๔) เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนการจราจร หมายความว่า อาสาจราจรและเจ้าหน้าที่อื่นที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เช่น เจ้าหน้าที่วิทยุ เจ้าหน้าที่ผู้เปรียบเทียบปรับ หรือเจ้าหน้าที่อื่นที่ หัวหน้าสถานีตำรวจออกคำสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่จราจร (เจ้าหน้าที่วิทยุ เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่เปรียบเทียบปรับ หรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ หัวหน้าสถานีตำรวจ มีคำสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่จราจร)

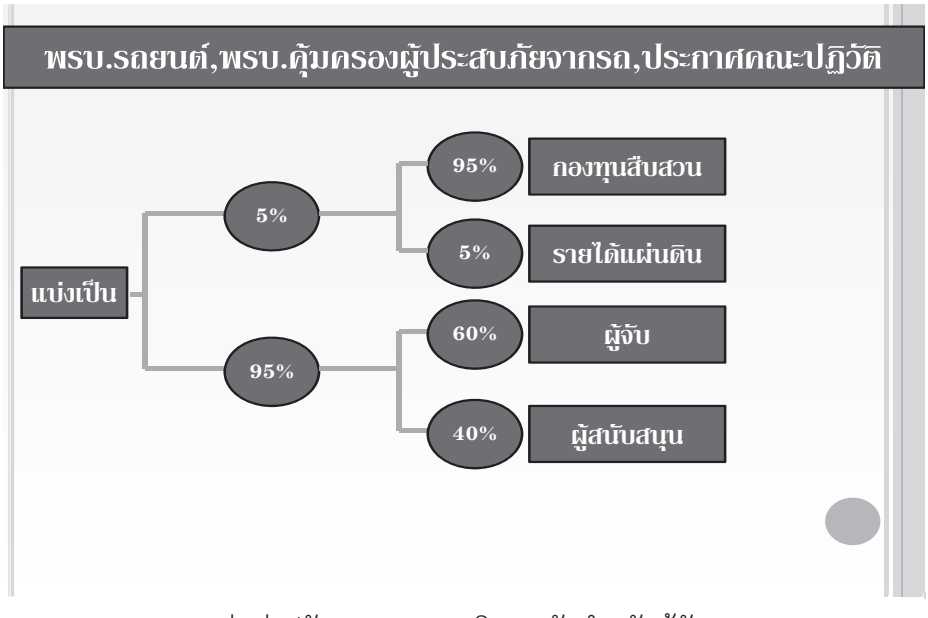
๔.๑.๔ วิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัล

(๑) ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒



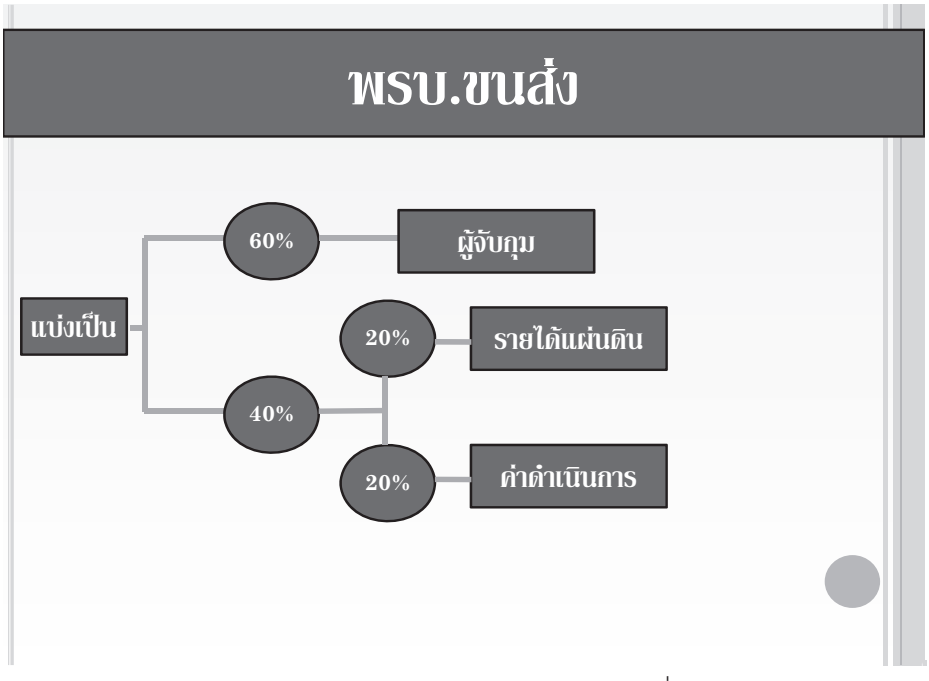
(เช่นค่าปรับ ๑๐๐ บาท เงินรางวัลสำหรับผู้จับ ๒๘.๕๐ บาท)

(๒) ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ ฯ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยขากรถและประกาศคณะปฏิวัติฯ



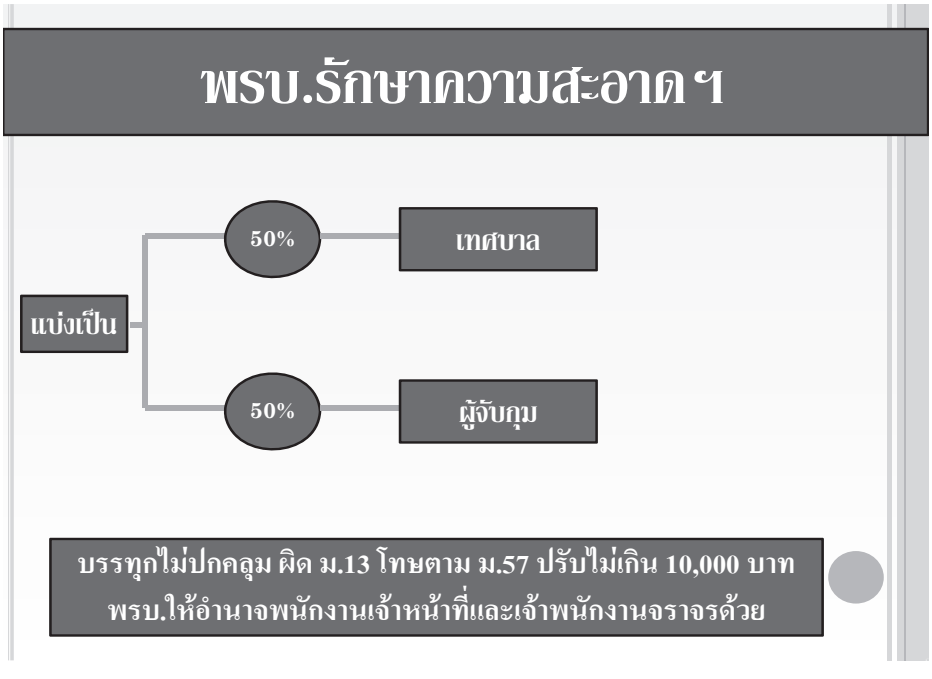
(เช่นค่าปรับ ๑๐๐ บาท เงินรางวัลสำหรับผู้จับ ๕๘ บาท)

(๓) ตาม พ.ร.บ.ขนส่ง ฯ



(ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ พ.ศ.๒๕๕๕)

(๔) ตาม พ.ร.บ.รักษาความสะอาด ฯ



การจ่ายเงินรางวัลให้แก่เจ้าหน้าที่ ให้สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ได้รับเงินค่าปรับ แล้วแต่กรณี นำเงินรางวัลที่หักจากค่าปรับซึ่งได้รับในแต่ละเดือน และได้นำฝากส่วนราชการผู้เบิกไว้ หรือนำฝากคลังไว้ แล้วแต่กรณี คำนวณจ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ ดังนี้

วิธีการแบ่งเป็นเงินรางวัล ๔ พ.ร.บ. (จราจร รถยนต์ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ประกาศคณะปฏิวัติ

๑. จ่ายแก่เจ้าหน้าที่ผู้จับกุมในอัตราร้อยละ ๖๐ ของเงินรางวัลในส่วนที่เกิดจากผลงานการจับกุมของเจ้าหน้าที่ผู้นั้น โดยไม่หักค่าใช้จ่ายเพื่อการใดๆ ดังนี้

$$\text{เงินรางวัล} = \frac{๖๐ \times \text{เงินค่าปรับที่หักไว้เป็นเงินรางวัลจากผลงานการจับกุมของแต่ละคน}}{๑๐๐}$$

แต่ไม่เกินคนละ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน

๒. เงินรางวัลที่เหลือจาก ข้อ ๑ ให้นำไปจ่ายแก่อาสาจราจร (ถ้ามี) คนละ ๒,๐๐๐ บาทต่อเดือน

๓. เงินรางวัลที่เหลือจากข้อ ๒ หรือ ข้อ ๑ กรณีที่สถานีตำรวจหรือหน่วยงานนั้นไม่มีอาสาจราจร ให้จ่ายแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนการจราจรตามสัดส่วนของการปฏิบัติงานที่หัวหน้าสถานีตำรวจหรือหน่วยงานนั้นเป็นผู้กำหนด โดยพิจารณาตามความเหมาะสมจากปริมาณงานและหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่แต่ละกลุ่มงาน ซึ่งในแต่ละกลุ่มงาน จะกำหนดให้เจ้าหน้าที่แต่ละคนรับเงินรางวัลโดยพิจารณาจากปริมาณงานและหน้าที่ที่แต่ละคนรับผิดชอบอีกก็ได้ แต่ไม่เกินคนละ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน ทั้งนี้ การกำหนดสัดส่วนการปฏิบัติงานให้ทำเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

เจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งมิใช่อาสาจราจร อาจได้รับเงินรางวัล ทั้งข้อ ๑ และ ข้อ ๓ แต่เมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกินคนละ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน

๔.๒ เงินช่วยเหลือกรณีได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตระหว่างปฏิบัติหน้าที่โดยรวมแล้วได้สิทธิสวัสดิการเหมือนข้าราชการตำรวจสายงานอื่น (งานอำนวยการเป็นผู้ดำเนินการ) เช่น

(๑) เงินช่วยพิเศษในกรณีข้าราชการถึงแก่ความตาย

(๒) เงินบำเหน็จตกทอด

(๓) เงินบำนาญพิเศษ

(๔) เงินช่วยเหลืออื่นๆ

๔.๓ เงินช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

๑. สิทธิประโยชน์และการช่วยเหลือผู้ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยและความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน พ.ศ.๒๕๕๓ กรณีปฏิบัติหน้าที่ ถปภ.และเกิดเหตุในวัน ถปภ.ก่อนรับส่งเสด็จ ๒ ชม.หรือเกิดเหตุระหว่างเสด็จ

๒. มูลนิธิสงเคราะห์ตำรวจจราจร กรณีเข้าหลักเกณฑ์ ๕๐,๐๐๐ บาท

บรรณานุกรม

ตารางกำหนดอายุการเก็บเอกสารการเงินและเอกสารที่เกี่ยวข้อง (ข้อ ๖.๒.๘ ใบเสร็จรับเงิน)ของ สำนักตรวจเงินแผ่นดิน ที่มา http://www.rd.go.th/fileadmin/user_upload/rabeab/table.html

ระเบียบการเบิกจ่ายเงินจากคลัง การเก็บรักษาเงินและการนำเงินส่งคลัง พ.ศ.๒๕๕๑ *(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕ ตอนพิเศษ ๕๐ ง ลงวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๑)*

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร และหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร(ฉบับที่ ๔)พ.ศ. ๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๔๗

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงานสารบรรณ พ.ศ.๒๕๕๖ (ส่วนที่ ๓ การทำลาย)

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้บำเหน็จความชอบเป็นกรณีพิเศษ พ.ศ.๒๕๒๑ ข้อ ๗ และ ข้อ ๙

ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักรเรื่อง กำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๖ ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๖ (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา หน้า ๗๒ เล่ม ๑๓๐ ตอนพิเศษ ๕๓ ง วันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๖)

อดุลย์ แสงสิงแก้ว (๒๕๔๐). **คู่มืองานจราจร.** กรุงเทพมหานคร

บทที่ ๘
การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย

๑. ภาคีเครือข่าย

๑.๑ ความหมายของภาคีเครือข่ายภาคี

พจนานุกรมแปล ไทย-ไทย ราชบัณฑิตยสถาน : ผู้มีส่วน, ผู้เป็นฝ่าย

พจนานุกรมแปล ไทย-ไทย อ.เปลื้อง ณ นคร : ผู้มีส่วนในกิจการ, ผู้มีส่วน

พจนานุกรมแปล ไทย-อังกฤษ LEXiTRON : กลุ่ม, พรรค, ฝ่าย, แนวร่วม, พวก

เครือข่าย(network) กองส่งเสริมและพัฒนาเครือข่าย (กพข.,๒๕๔๖): *หน่วยงานในสังกัดสำนักงานส่งเสริมสวัสดิภาพและพิทักษ์เด็ก เยาวชนผู้ด้อยโอกาส และผู้สูงอายุ (สท.) กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (พม.)* ได้ให้ความหมายของคำว่า เครือข่ายไว้ ดังนี้

เครือข่าย คือ การเชื่อมระบบความประสานสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับมนุษย์ เพื่อให้ตอบสนองความต้องการตามวัตถุประสงค์

เครือข่าย คือ กลุ่มของคนหรือองค์กรที่สมัครใจแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลระหว่างกัน หรือทำกิจกรรมร่วมกัน โดยมีการจัดรูปหรือระเบียบโครงสร้างที่คนหรือองค์กรสมาชิกยังคงมีความเป็นอิสระ

Mitchell (อ้างถึงใน ยรรยง ศรีเจริญวงศ์, ๒๕๓๓:๑๙) อธิบายว่า เครือข่ายทางสังคม หมายถึง กลุ่มของความสัมพันธ์ที่บุคคลกลุ่มหนึ่งมีต่อกันและกัน และลักษณะของความสัมพันธ์ทางสังคมที่เกิดขึ้น สามารถนำไปใช้อธิบายพฤติกรรมต่าง ๆ ของบุคคลเหล่านั้นได้

อเนก นาคะบุตร (๒๕๓๓:๒๙) กล่าวว่า เครือข่าย หมายถึง การรวมกลุ่มของบุคคลในชุมชน บุคคลระหว่างชุมชน กลุ่มกับกลุ่ม ชุมชนกับชุมชน โดยยึดหลักตามขอบเขตพื้นที่ ประเด็นปัญหาและสถานภาพทางสังคม โดยไม่แยกระหว่างการเรียนรู้กับวิถีชีวิต การเรียนรู้และการปฏิบัติ เนื้อหาและกระบวนการเรียนรู้ที่เป็นหนึ่งเดียว

ชาติชาย ณ เชียงใหม่ (๒๕๓๓:๒๐๙-๒๑๔) ให้ความหมายของเครือข่ายสังคมว่า หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสังคมทั้งหมดของคนในสังคมที่กลุ่มบุคคลมีต่อกัน โดยคุณลักษณะของความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นสามารถนำมาใช้อธิบายพฤติกรรมของบุคคลเหล่านี้ เครือข่ายสังคมนี้ประกอบขึ้นด้วยความสัมพันธ์ทางสังคมทั้งหมด การเรียนรู้ของบุคคล หรือกลุ่มองค์กรใดก็ตาม ย่อมสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเครือข่ายสังคมรูปแบบต่าง ๆ

นฤมล นิราทร (๒๕๔๓:๖) ให้คำจำกัดความของเครือข่ายว่า หมายถึง กลุ่มของจุดต่าง ๆ ซึ่งเชื่อมโยงต่อกันด้วยเส้น โดยจุดต่าง ๆ คือ บุคคลหรือกลุ่ม ส่วนเส้นที่เชื่อมนี้ คือ ความสัมพันธ์ที่บุคคลหรือกลุ่มต่าง ๆ มีต่อกัน

อรรณณพ พงษ์วาท (อ้างถึงใน ประกายทิพย์ วงศ์หอม, ๒๕๔๓:๑๙) อธิบายว่า เครือข่ายความร่วมมือ หมายถึง การเชื่อมโยงร้อยรัด เอาความพยายามและการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อปฏิบัติภารกิจอย่างหนึ่งอย่างใดร่วมกัน

Alter Hage (อ้างถึงใน นฤมล นิราทร, ๒๕๔๓:๑๖) กล่าวว่า เครือข่าย เป็นรูปแบบทางสังคมที่เปิดโอกาสให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์กร เพื่อแลกเปลี่ยนการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

และร่วมกันทำงาน เครือข่ายประกอบด้วยองค์กรจำนวนหนึ่ง ซึ่งมีอาณาเขตแน่นอนหรือไม่ก็ได้ องค์กรเหล่านี้มีฐานะเท่าเทียมกัน

ปาน กิมปี (อ้างถึงใน รุ่งโรจน์ เพชระบูรณิน, ๒๕๔๖:๑๖) กล่าวว่า เครือข่าย เป็นความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างกันของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล จนเกิดการปฏิสัมพันธ์ในการแลกเปลี่ยนสิ่งของหรือข้อมูลข่าวสารขึ้น ซึ่งจะมีวงกว้างมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับการมีปฏิสัมพันธ์และการเชื่อมโยงของบุคคลหรือกลุ่มคน

วารสารสังคมและมนุษย์ศาสตร์ มก. (ปีที่ ๒๙ ม.ค.-มิ.ย.๒๕๔๖) อธิบายว่า เครือข่าย หมายถึง การรวมตัวของกลุ่ม ที่มีการประสานงานหรือทำงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง มีระยะเวลานานพอสมควร มีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายร่วมกันและหากบรรลุวัตถุประสงค์หนึ่งแล้ว อาจมีการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มวัตถุประสงค์ใหม่ได้

สำนักงานส่งเสริมและสนับสนุนวิชาการ ๑-๑๒ (๒๕๔๗:๖) กล่าวว่า เครือข่าย หมายถึง กลุ่มของคนหรือกลุ่มที่มีการประสานงานหรือทำงานร่วมกัน หรือลงมือทำกิจกรรม มีความสัมพันธ์ระหว่างกันในหลายด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและอื่น ๆ โดยมีการจัดรูปแบบการจัดการให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเชื่อมโยงกิจกรรมร่วมกัน กิจกรรมเครือข่ายต้องมีลักษณะเท่าเทียมกัน และเห็นความตระหนักร่วมกันในเป้าหมายและแผนงานที่จะทำ

เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (อ้างถึงใน กองส่งเสริมและพัฒนาเครือข่าย,๒๕๔๖:๑๖) อธิบายว่า เครือข่าย หมายถึง การที่ปัจเจกบุคคล องค์กร หน่วยงาน หรือสถาบันใด ได้ตกลงที่จะประสานเชื่อมโยงเข้าหากัน ภายใต้วัตถุประสงค์หรือข้อตกลงอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกัน อย่างเป็นระบบ

เสถียร จิรรังสิมันต์ (๒๕๔๙) กล่าวว่า เครือข่าย หมายถึง การเชื่อมโยงร้อยรัดเอาความพยายามและการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อปฏิบัติภารกิจอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกันโดยที่แต่ละฝ่ายยังคงปฏิบัติภารกิจหลักของตนต่อไปอย่างไม่สูญเสียเอกลักษณ์และปรัชญาของตนเอง การเชื่อมโยงนี้อาจเป็นรูปของการรวมตัวกันแบบหลวม ๆ เฉพาะกิจตามความจำเป็น หรืออาจอยู่ในรูปของการจัดองค์กรที่เป็นโครงสร้างของความสัมพันธ์กันอย่างชัดเจน

ความหมายอื่นๆ

- กลุ่มของคนหรือองค์กรที่สมัครใจแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลระหว่างกัน หรือทำกิจกรรมร่วมกัน โดยมีการจัดรูปหรือจัดระเบียบโครงสร้างที่คนหรือองค์กรสมาชิกยังคงมีความเป็นอิสระ เป็นตัวของตัวเองของคนหรือองค์กร และมีลักษณะที่เท่าเทียม
- กลุ่ม/องค์กรหลาย ๆ กลุ่มมารวมตัวกัน ประสานเชื่อมโยง สร้างความสัมพันธ์ ถักทอสร้างสรรค์กิจกรรมบนพื้นฐานของความเอื้ออาทร เกิดพลังในการทำงานให้บรรลุเป้าหมายทุกองค์กร
- การเชื่อมโยงร้อยรัดเอาความพยายามและการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อปฏิบัติภารกิจอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกันโดยที่แต่ละฝ่ายยังคงปฏิบัติภารกิจหลักของตนต่อไปอย่างไม่สูญเสียเอกลักษณ์ และปรัชญาของตนเอง
- ขบวนการทางสังคม อันเกิดจากการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล กลุ่ม องค์กร สถาบัน โดยมีเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และความต้องการบางอย่างร่วมกัน ร่วมกันดำเนินกิจกรรมบางอย่างโดยที่สมาชิกของเครือข่ายยังคงความเป็นเอกเทศไม่ขึ้นต่อกัน

สรุป

เครือข่าย หมายถึง การรวมตัวของกลุ่มบุคคล องค์กร โดยการเชื่อมโยงความสัมพันธ์เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ เพื่อดำเนินกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งอย่างเป็นรูปธรรม ภายใต้วัตถุประสงค์ร่วมกัน โดยต่างฝ่ายต่างยังคงมีความเป็นอิสระต่อกัน

ภาคีเครือข่าย หมายถึง กลุ่มบุคคล องค์กรที่มีเป้าหมายร่วมกัน มารวมตัวกันด้วยความสมัครใจ เพื่อทำกิจกรรมให้บรรลุเป้าหมาย (ร่วมคิด / วางแผน ร่วมทำ ร่วมประเมินผล) โดยมีความสัมพันธ์แนวราบ มีความเสมอภาค และเรียนรู้ร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

๑.๒ แนวคิดและทฤษฎีการสร้างเครือข่าย

การสร้างเครือข่ายในการทำงานเชิงพัฒนา มีแนวโน้มที่จะเป็นการสร้างเครือข่ายระหว่างองค์กรที่ทำงานพึ่งพิงซึ่งกันและกันมากกว่าที่จะแข่งขันกัน มีทฤษฎีและแนวคิดที่อธิบายการสร้างเครือข่ายการทำงาน ได้แก่

(๑) ทฤษฎีการแลกเปลี่ยน (Exchange Theory) อธิบายถึงการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ระหว่างกัน ดังนั้นเหตุผลหลักที่จะทำให้เครือข่ายเกิดขึ้นได้โดยสมัครใจก็คือแต่ละฝ่ายมองเห็นประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการเข้าร่วมเครือข่าย ซึ่งจะนำไปสู่ความเต็มใจที่จะประสานกันหรือเข้าร่วมเป็นเครือข่าย

(๒) แนวคิดการรวมพลัง (Synergy) เป็นการผนึกกำลังในลักษณะที่มากกว่าหนึ่งบวกหนึ่งเท่ากับสอง แต่ต้องเป็นหนึ่งบวกหนึ่งมากกว่าสอง หมายความว่าการรวมพลังกันทำงานสร้าง/นำไปสู่ผลลัพธ์ที่มีคุณค่าหรือเข้มแข็งมากกว่าการที่แต่ละองค์กรจะทำงานโดยโดดเดี่ยว

๑.๓ ความจำเป็นที่ต้องมีเครือข่าย(ทำไมต้องมีเครือข่าย)

การพัฒนางานหรือการแก้ปัญหาใดๆ ที่ใช้วิธีดำเนินงานในรูปแบบที่สืบทอดกันเป็นวัฒนธรรมภายในกลุ่มคน หน่วยงาน หรือองค์กรเดียวกัน จะมีลักษณะไม่ต่างจากการปิดประเทศ ***(กบในกะลาครอบ)*** ที่ไม่มีการติดต่อสื่อสารกับภายนอก การดำเนินงานภายใต้กรอบความคิดเดิม อาศัยข้อมูลข่าวสารที่ไหลเวียนอยู่ภายใน ใช้ทรัพยากรหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่พอจะหาได้ใกล้มือ หรือถ้าจะออกแบบใหม่ก็ต้องใช้เวลานานมาก จะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนางานอย่างยิ่งและไม่อาจแก้ปัญหาที่ซับซ้อนได้

การสร้าง “เครือข่าย” สามารถช่วยแก้ปัญหาข้างต้นได้ด้วยการเปิดโอกาสให้บุคคลและองค์กรได้แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารรวมทั้งบทเรียนและประสบการณ์กับบุคคลหรือองค์กรที่อยู่นอกหน่วยงานของตน ลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน ให้ความร่วมมือและทำงานในลักษณะที่เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน เสมือนการเปิดประตูสู่โลกภายนอก

๑.๔ ประโยชน์ และ ความสำคัญของเครือข่าย

(๑) การรวมตัวเป็นเครือข่ายในลักษณะการแลกเปลี่ยน ที่นำเอาส่วนดีหรือจุดแข็งของแต่ละฝ่ายมาสนับสนุนกันและกัน จะช่วยให้เกิดการผนึกกำลัง (Synergy) ในลักษณะที่ ๑+๑ ได้ผลรวมมากกว่า ๒ เสมอ (๑+๑>๒) เป็นการรวมกันให้เกิด"พลังทวีคูณ" ไม่ใช่ทวีบวก ผลลัพธ์ที่ได้จากการ

ทำงานเป็นเครือข่าย จึงต้องดีกว่าผลลัพธ์ของการต่างคนต่างคิดแล้วนำมารวมกัน (หลายหัวดีกว่าหัวเดียว)

(๒) เครือข่ายช่วยให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ เครื่องมือและสื่อ ผ่านการประชุม การทดลองปฏิบัติการ การประชาสัมพันธ์ และการให้ความร่วมมือกันในการดำเนินโครงการ การแบ่งปันทักษะและประสบการณ์ให้แก่กันเป็นการเสริมความสมบูรณ์ให้กับสมาชิกเครือข่ายทั้งมวล ไม่ว่าจะเป็นบุคคลหรือองค์กร

(๓) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการประสานงานในเครือข่ายช่วยลดการทำงานและการใช้ทรัพยากรซ้ำซ้อน ทำให้การพัฒนาสามารถดำเนินไปได้ก้าวหน้า รวดเร็ว และส่งผลต่อสังคมในวงกว้างยิ่งขึ้น

(๔) เครือข่ายสามารถเชื่อมโยงคนที่อยู่ในระดับต่างกัน มีวิธีการทำงาน การจัดองค์กร และมีภูมิหลังต่างกันที่ไม่มีโอกาสติดต่อกัน เข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้เกิดความเข้าใจกันมากขึ้น นำไปสู่การทำงานร่วมกัน เพื่อประโยชน์ของทุกฝ่าย

(๕) เครือข่ายสามารถทำให้คนและองค์กรที่ไม่มีความสัมพันธ์กันได้ทราบว่ายังมีบุคคลหรือหน่วยงานอื่นอีกมากที่สนใจทำงานในเรื่องเดียวกัน และเผชิญปัญหาเหมือนกัน

(๖) เครือข่ายสามารถทำให้ความต้องการของประชาชนได้รับการสนองตอบจากรัฐ

(๗) เครือข่ายช่วยชี้ให้เห็นปัญหาและประเด็นการพัฒนาที่ซับซ้อนและท่วมท้นในชุมชน

(๘) เครือข่ายทำให้คนและองค์กรได้รับความช่วยเหลือจากเพื่อน ได้รับกำลังใจ การจูงใจ และการยอมรับ ซึ่งมีความสำคัญต่อหน่วยเล็ก ๆ ที่อยู่นอกระบบราชการ

(๙) สามารถดึงศักยภาพความเชี่ยวชาญของนักวิชาการ/นักวิจัย ตลอดจนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ซึ่งกระจายปฏิบัติงานอยู่ในสถาบันอุดมศึกษา หน่วยวิจัย หรือองค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนภายในประเทศ และต่างประเทศ เพื่อผนึกพลังในการพัฒนาวิชาการ พัฒนา/สร้างหลักสูตร ร่วมวิจัยพัฒนาและสร้างผลงานวิจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาคุณภาพของการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาของประเทศ และเสริมสร้างสมรรถนะการแข่งขันของประเทศได้

(๑๐) สามารถระดมทรัพยากรที่มีจำกัดให้มีการใช้อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งทรัพยากรบุคคล และอุปกรณ์เพื่อการศึกษาและวิจัยที่มีราคาแพง

๑.๕ ประเภทและรูปแบบของภาคีเครือข่าย

(๑) เครือข่ายเชิงพื้นที่ (Area Network)

(๒) เครือข่ายเชิงประเด็นกิจกรรม (Issue Network)

(๓) เครือข่ายแบ่งตามโครงสร้างหน้าที่ (Role Network)

(๑) เครือข่ายเชิงพื้นที่ (Area Network) หมายถึง การรวมตัวของกลุ่ม องค์กร เครือข่าย ที่อาศัยพื้นที่ดำเนินการเป็นปัจจัยหลักในการทำงานร่วมกันเป็นกระบวนการพัฒนาที่อาศัยกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่เป็นเป้าหมายนำทางและเป็นการพัฒนาแบบบูรณาการที่ไม่แยกส่วนต่างๆ ออกจากกัน โดยยึดเอาพื้นที่เป็นที่ตั้งแห่งความสำเร็จในการทำงานร่วมกันของทุกฝ่ายลักษณะและโครงสร้างของเครือข่ายเชิงพื้นที่ สามารถจัดได้หลายระดับตามพื้นที่และกิจกรรมที่เกิดขึ้น อาทิ

๑) การแบ่งเครือข่ายตามระบบการปกครองของภาครัฐ เช่น

- เครือข่ายระดับหมู่บ้าน ตำบลและอำเภอ เช่น เครือข่ายประชาคม อ.แม่สอด จ.ตาก
- เครือข่ายระดับจังหวัด เช่น เครือข่ายประชาคม จ.น่าน
- เครือข่ายระดับภูมิภาค เช่น เครือข่ายป่าชุมชนภาคเหนือ
- เครือข่ายระดับประเทศ เช่น เครือข่ายสมาพันธ์เกษตรกรแห่งประเทศไทย
- เครือข่ายองค์กรระหว่างประเทศ เช่น เครือข่ายการพัฒนาของ UNDP เป็นต้น

๒) การแบ่งพื้นที่ตามความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติ เช่น

- เครือข่ายลุ่มน้ำปิง
- เครือข่ายอ่าวปัตตานี
- ฯลฯ

(๒) เครือข่ายเชิงประเด็นกิจกรรม (Issue Network) หมายถึง เครือข่ายที่ใช้ประเด็นกิจกรรม หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปัจจัยหลักในการรวมกลุ่มองค์กร โดยมองข้ามมิติในเชิงพื้นที่ มุ่งเน้นการจัดการในประเด็นกิจกรรมนั้นๆ อย่างจริงจัง และพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกับภาคีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องลักษณะและโครงสร้างของเครือข่ายเชิงประเด็นกิจกรรม สามารถแบ่งได้อย่างมากมายตามประเด็นกิจกรรม และความสนใจที่เกิดขึ้นของฝ่ายต่างๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชน โดยไม่ยึดติดกับพื้นที่ดำเนินการ แต่ใช้หลักของกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นตัวกำหนดความเป็นเครือข่าย เช่น

- เครือข่ายป่าชุมชน
- เครือข่ายภูมิปัญญาชาวบ้าน
- เครือข่ายธนาคารหมู่บ้าน
- เครือข่ายผู้สูงอายุ
- เครือข่ายด้านคุ้มครองผู้บริโภค
- เครือข่ายสิ่งแวดล้อม
- เครือข่ายปฏิรูปการศึกษา
- เครือข่ายสิทธิมนุษยชน
- เครือข่ายสุขภาพ
- ฯลฯ

(๓) เครือข่ายแบ่งตามโครงสร้างหน้าที่ (Role Network) หมายถึง เครือข่ายที่เกิดขึ้นโดยอาศัยภารกิจ/กิจกรรม และการก่อตัวของกลุ่มผลประโยชน์ในสังคมเป็นแนวทางในการแบ่งเครือข่าย ซึ่งอาจแบ่งเป็นเครือข่ายภาครัฐ ภาคประชาชน ภาคธุรกิจเอกชน และภาคองค์กรพัฒนาเอกชน โดยเครือข่ายต่างๆ ดังกล่าวมุ่งเน้น การดำเนินการภายใต้กรอบแนวคิด หลักการ วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของหน่วยงาน หรือโครงสร้างหลักของกลุ่มผลประโยชน์ นั้นๆ ลักษณะและโครงสร้างของเครือข่ายประเภทนี้ สำหรับสังคมไทยอาจแบ่งกลุ่มผลประโยชน์ได้ ๔ ภาคส่วนใหญ่ๆ ได้แก่

๑) เครือข่ายภาครัฐ เช่น เครือข่ายสถาบันการศึกษา เครือข่ายกรมการพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย เครือข่ายองค์กรอิสระของภาครัฐ เช่น สถาบันพระปกเกล้า สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น

๒) เครือข่ายภาคธุรกิจเอกชน เช่น สภาหอการค้า สภาอุตสาหกรรม สมาคมผู้ส่งออก เครือข่าย SME ฯลฯ

๓) เครือข่ายองค์กรพัฒนาเอกชน เช่น เครือข่ายเพื่อนตะวันออก เครือข่ายองค์กรพัฒนาเอกชนภาคเหนือ เครือข่ายด้านแรงงานสวัสดิการสังคม เครือข่ายมูลนิธิ YMCA ฯลฯ

๔) เครือข่ายภาคประชาชน เช่นเครือข่ายปราชญ์อีสาน เครือข่ายประมงพื้นบ้าน เครือข่ายสมัชชาคนจน เป็นต้น

๑.๖ การสร้างภาคีเครือข่าย (Networking)

การสร้างเครือข่าย หมายถึงการทำให้มีการติดต่อสื่อสารระหว่างกัน สนับสนุนให้มีการแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลความรู้ และการร่วมมือกันด้วยความสมัครใจ การสร้างเครือข่ายควรสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ให้สมาชิกในเครือข่ายมีความสัมพันธ์กันฉันท์เพื่อน ที่ต่างก็มีความเป็นอิสระมากกว่าสร้างการคบค้าสมาคมแบบพึ่งพิง สานความสัมพันธ์ให้แน่นแฟ้นด้วยกิจกรรมร่วม นอกจากนี้การสร้างเครือข่ายต้องไม่ใช่การสร้างระบบติดต่อด้วยการเผยแพร่ข่าวสารแบบทางเดียว เช่นการส่งจดหมายข่าวไปให้สมาชิกตามรายชื่อ แต่จะต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกันด้วย

๑.๗ การรักษาภาคีเครือข่าย

ตราบใดที่ภารกิจเครือข่ายยังไม่สำเร็จย่อมมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาเครือข่ายไว้ ประคับประคองให้เครือข่ายสามารถดำเนินการต่อไปได้ และบางกรณีหลังจากเครือข่ายได้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายแล้ว ก็จำเป็นต้องรักษาความสำเร็จของเครือข่ายไว้ หลักการรักษาความสำเร็จของเครือข่าย มีดังนี้

(๑) มีการจัดกิจกรรมร่วมที่ดำเนินอย่างต่อเนื่อง
(๒) มีการรักษาสัมพันธภาพที่ดีระหว่างสมาชิกเครือข่าย
(๓) กำหนดกลไกสร้างระบบจูงใจ
(๔) จัดหาทรัพยากรสนับสนุนเพียงพอ
(๕) ให้ความช่วยเหลือและช่วยแก้ไขปัญหา
(๖) มีการสร้างผู้นำรุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง

๑.๘ ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร (ภาคราชการ/เอกชน)

ก.แบ่งตามระดับชั้น

- **ระดับนานาชาติ** : UN, JICA, กองทุนระหว่างประเทศ
- **ระดับประเทศ**
  - กระทรวงที่เกี่ยวข้อง : กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณะสุข
  - สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส.)
  - มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

- กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน (เลขสวย)
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
- สถาบันการศึกษา
- มูลนิธิและองค์กรภาคเอกชนต่าง ๆ

- ระดับภูมิภาค

- จังหวัด/กลุ่มจังหวัด

- ระดับท้องถิ่น

- องค์การบริหารส่วนจังหวัด/เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล
- อาสาจราจร ผู้ช่วยเหลือตำรวจจราจร และอาสาสมัครอย่างไม่เป็นทางการ

ข.แบ่งตามบทบาทหน้าที่

EDUCATION

- เขตพื้นที่การศึกษา
- สื่อท้องถิ่น
- เคเบิ้ลทีวี
- พิพิธภัณฑ์

EMPOWERMENT

- เครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ
- ท้องถิ่น
- ชุมชน
- บริษัท ห้างร้าน

ENGINEERING

- แขวงการทาง
- กรมทางหลวงชนบท
- วิทยาลัยเทคนิค
- โยธาท้องถิ่น

EMS (Emergency Medical Service Unit: หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินและส่งต่อ)

- เครือข่าย EMS
- มูลนิธิ
- กู้ชีพกู้ภัยท้องถิ่น

EVALUATION

- นักวิจัยพื้นที่
- มหาวิทยาลัยท้องถิ่น
- ชุมชน
- นักวิชาการท้องถิ่น

ENFORCEMENT

- ตำรวจ
- ขนส่ง

๒. เทคนิคการประสานงานกับภาคีเครือข่าย

๒.๑ การสื่อสาร (Communication)

การติดต่อสื่อสารเป็นกระบวนการรับและการถ่ายทอดข้อมูล อันได้แก่ ข้อเท็จจริง ความคิด ความรู้สึก ทัศนคติ หรือเนื้อหาสาระต่าง ๆ ที่บุคคลมีความเกี่ยวข้องกัน จากบุคคลไปสู่บุคคล หรือจากบุคคลไปสู่กลุ่ม หรือจากกลุ่มไปสู่กลุ่ม เพื่อสร้างความเข้าใจ การชักจูง หรือมุ่งให้ความรู้ หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่ประสงค์

การติดต่อสื่อสารที่ดี มีความจำเป็นต่อการทำงานขององค์กรอย่างยิ่ง ซึ่งมักเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกัน หัวหน้างานจำเป็นต้องสั่งงาน ชี้แจงนโยบาย สร้างความเข้าใจร่วมกัน และจัดกลุ่มพฤติกรรม การสื่อสารที่ชัดเจนระหว่าง ผู้ทำงานจะส่งผลต่อผลผลิตทีมงาน การแก้ปัญหา และการจัดการกับความขัดแย้งและที่สำคัญมนุษยสัมพันธ์ที่ดีต้องมีพื้นฐานมาจากการติดต่อสื่อสารที่มีคุณภาพ

ลักษณะของการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ

๑. มีความชัดเจน (Clarity) การทำให้เกิดความชัดเจน หมายถึง การระมัดระวังในการเลือกภาษา หรือถ้อยคำหรือข้อความที่จำเป็น และช่วยในการแปลความให้เกิดความเข้าใจตรงกัน สามารถปฏิบัติได้ถูกต้องตามวัตถุประสงค์ระบุผู้ที่เกี่ยวข้อง เวลา สถานที่ เหตุผล เป็นต้น

๒. มีความสมบูรณ์ (Completeness) การติดต่อสื่อสารที่มีความสมบูรณ์ เป็นความพยายามทำให้การถ่ายทอดครบถ้วนตามที่ต้องการให้ผู้รับฟังเข้าใจ ได้แก่ การระบุวัตถุประสงค์ วิธีการ และสิ่งที่เกิดขึ้นตามมา

๓. มีความกะทัดรัด (Conciseness) เป็นการจัดทำข่าวสารที่มีความจำเป็นจะให้เห็นประเด็นสำคัญชัดเจน ไม่ทำให้เกิดความเข้าใจสับสน

๔. เป็นรูปธรรม (Concreteness) เป็นการติดต่อสื่อสารที่แสดงให้เห็นเป็นจริงได้ มิใช่อยู่ในจินตนาการ หรือเป็นเพียงความคาดหวัง

๕. มีความถูกต้อง (Correctness) เป็นการถ่ายทอดข้อมูล ข่าวสารที่เป็นจริง ไม่บิดเบือน ไม่ต่อเติม หรือขาดตกสูญหายจนเป็นผลทำให้ผลที่ตามมาไม่ตรงกับวัตถุประสงค์

๒.๒ ศิลปะการพูด

การพูด คือ การใช้ถ้อยคำ น้ำเสียง และกิริยาอาการ เพื่อถ่ายทอดอารมณ์ ความรู้สึกนึกคิด ความรู้ ประสบการณ์ ตลอดจนความต้องการของผู้พูดให้ผู้ฟังได้รับรู้และเกิดการตอบสนอง

การพูดที่ดี คือ การใช้ถ้อยคำน้ำเสียงผสมผสานกิริยาอาการเพื่อสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อถ่ายทอดอารมณ์และความต้องการที่เป็นคุณประโยชน์แก่ผู้ฟัง เพื่อให้เกิดการรับรู้และเกิดผลการตอบสนองอย่างได้ผลตามความมุ่งหมายของผู้พูด

สิ่งที่ควรปฏิบัติในการพูด

- พูดให้เสียงดังฟังชัด
- จังหวะการพูดไม่ช้าหรือเร็วเกินไป
- อย่าพูดเอ้อ-อ่า
- อย่าพูดเหมือนอ่านหนังสือหรือท่องจำ
- พูดด้วยความรู้สึกที่จริงใจ
- อย่าพูดจนกว่าท่านจะมีความเข้าใจในเรื่องที่ท่านจะพูด
- อย่าพูดจนกว่าท่านจะมีความชื่อเรื่องที่ท่านจะพูด
- อย่าพูดจนกว่าท่านจะมีความรู้สึกตามเรื่องที่ท่านจะพูด
- ระวังการล้อเลียนเสียดสี ประชดประชันบุคคลหรือสถาบัน
- อย่าพูดเรื่องหยาบโลน หรือตลกสองแง่สองงาม
- ขนบธรรมเนียม วัฒนธรรม ศาสนา และสิ่งที่คนทั่วไปเคารพสักการะ
- อารมณ์ขันที่ดี ต้องสุภาพ นิ่มนวลและแนบเนียน

๒.๒ ศิลปะการฟัง (Effective Listening)

การฟัง เป็นศิลปในการติดต่อสื่อสารที่สำคัญอย่างหนึ่ง การพูดเป็นงานที่ยากกว่าการฟัง เนื่องจากคนทั่วไปมีแนวโน้มที่จะชอบพูดมากกว่าการฟัง ฉะนั้นการฟังจึงถูกละเลยการใส่ใจไป การฟังเป็นกระบวนการที่แบ่งได้ ๓ ขั้นตอน ได้แก่ การใส่ใจ ความเข้าใจ ประเมินผล

การใส่ใจ เป็นการมุ่งประเด็นการสนใจไปที่การพูดและสาระที่ผู้ส่งส่งมาประกอบไปด้วย

๑. การประสานสายตา ที่เป็นมิตรเป็นกันเอง และให้กำลังใจแก่ผู้พูด

๒. การแสดงออกทางสีหน้า แสดงความใส่ใจที่กำลังฟังอยู่

๓. การวางท่าทาง ผู้ฟังที่ไม่ผ่อนคลาย เป็นผู้ฟังที่ดี เพราะจะช่วยให้ผู้พูดผ่อนคลายไปด้วย

๔. การจัดระยะห่างทางกาย ตำแหน่งที่เหมาะสมคือ ไม่ใกล้ชิดหรือห่างกันจนเกินไป

การทำความเข้าใจ เกี่ยวข้องกับการจัดระบบข้อมูลที่ได้รับมา ผู้ฟังที่กระตือรือร้นสนใจฟังสามารถรับเลือก หรือจัดรวบรวมข้อมูลที่เป็นประเด็นสำคัญได้ดี

การประเมินผล เป็นระยะสุดท้ายของการฟัง ระยะนี้เป็นการหาความหมายที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อแรงจูงใจ ความคิด ความน่าเชื่อถือต่างๆ ของผู้พูด

ผู้มีศิลปะการฟังสามารถฝึกฝนพฤติกรรมต่อไปนี้

๑. พึงฟังด้วยความสนใจและกระตือรือร้น

๒. พึงฟังผู้พูดทุกคน

๓. พึงฟังเพื่อจับใจความสำคัญให้ได้

๔. พึงฟังให้ได้ทั้งการติดต่อสื่อสารด้วยวาจาและโดยไม่ใช้วาจา

๕. พึงฟังด้วยความอดทนไม่คาดเอาเอง

๖. พึงฟังให้ตลอดก่อนคิดตอบโต้

๗. พึงไม่แสดงพฤติกรรมขัดคอ เป็นเหตุให้การพูดหยุดชะงัก
๘. พึงฟังเพื่อพยายามแสวงหาข้อยุติอย่างประนีประนอม ไม่มุ่งจับผิด
๙. พึงฟังด้วยความเข้าใจผู้พูด และทำความเข้าใจให้ตรงกัน
๑๐. พึงฟังด้วยปราศจากอคติ

๒.๔ การใช้ภาษากาย

ภาษากาย หมายถึง การเคลื่อนไหวในลักษณะต่าง ๆ ของร่างกายที่แสดงให้เห็นถึงสิ่งที่เรารู้สึกหรือคิด การใช้ภาษากายมีความแตกต่างกันในแต่ละเชื้อชาติ ภาษาในเรื่องของการแสดงท่าทาง ได้แก่ ทางสายตา การสัมผัสและการสื่อสารที่ไม่ใช้คำพูดแตกต่างไปตามวัฒนธรรมของแต่ละประเทศ

การใช้ภาษากายในการนำเสนอ

ความมั่นใจในตัวเอง ถือว่าเป็นลักษณะสำคัญที่ทุกคนพึงมี ซึ่งการแสดงออกถึงความมั่นใจนั้นไม่ได้หมายถึงแค่การพูดเท่านั้น แต่ท่าทางที่แสดงออกมาบ่งบอกถึงความมั่นใจของคุณได้เหมือนกัน

- ไม่ควรยืนกอดอก
- ยิ้มอย่างมั่นใจ
- ดูแลตัวเองให้ดูดีอยู่เสมอ
- การจับมือทักทายหรือแสดงความขอบคุณ
- เดินด้วยท่าทางที่มาดมั่น
- ยืนหลังตรงเสมอ
- สายตามองตรงไปข้างหน้า
- ไม่ควรแสดงอาการกระสับกระส่ายออกมาให้เห็น
- อย่าเอามือล้วงกระเป๋า

๒.๕ การเสริมสร้างความประทับใจ

การสร้างความประทับใจที่สำคัญอย่างหนึ่งคือการนำเสนอตนเองซึ่งเป็นการเคลื่อนไหวทางท่าทาง ความเชื่อมั่นในตนเองการควบคุมและรูปแบบของพลังในตนในสถานการณ์ต่างๆ การแสดงความเชื่อมั่นในตนเอง บุคคลอื่นจะรับรู้ได้อย่างรวดเร็วในการพบกันครั้งแรก มีความเห็นว่าโดยมากแม้บุคคลจะมีความเก่งพอกัน แต่การพบว่าบุคคลแสดงตนได้อย่างมั่นใจเป็นคุณสมบัติที่ต้องการของหน่วยงาน การพัฒนาการแสดงตนเริ่มด้วยความซาบซึ้งในการทำงานครั้งแรก แนวโน้มจากความประทับใจอยู่ที่เวลาเริ่มต้น การมองรูปลักษณ์ภายนอกก็เป็นส่วนประกอบในการสร้างความประทับใจจากบุคคลอื่นได้

๒.๖ การเสริมสร้างภาพพจน์

ภาพพจน์เป็นการอธิบายความรู้สึกจากบุคคลอื่นที่มีต่อตนในทุกวงการธุรกิจหรือวงการสังคม พฤติกรรมจะสื่อสภาพความรู้สึกนึกคิดที่มองเห็น ภาพพจน์ขึ้นอยู่กับคุณภาพการแสดงออก การดูแลสุขภาพการแต่งกาย มารยาททางสังคม

องค์ประกอบภาพพจน์

คุณภาพเสียง กริยามารยาท การแสดงออกทางสีหน้า การใช้ภาษา การเข้าใกล้ ความสามารถ ความคล่องตัว ความเชื่อมั่นในตัวเอง การแกว่งมือ เจตคติเชิงบวก ภาพรวม

๒.๗ การเสริมสร้างความศรัทธาและเชื่อถือ

(๑) การเสริมสร้างความศรัทธาน่าเชื่อถือที่สำคัญเกิดจากการยอมรับกัน เมื่อบุคคลได้รับการยอมรับนับถือว่าเป็นบุคคลที่มีคุณค่า มีเกียรติน่าไว้วางใจจะส่งผลทั้งการเสริมสร้างการตระหนักในคุณค่าแห่งตนแล้วยังส่งผลดีต่อกลุ่ม องค์กร/หน่วยงานและผลงานที่มีประสิทธิภาพ การยอมรับซึ่งกันและกัน ความพึงพอใจใฝ่ผูกสัมพันธ์ การไว้วางใจซึ่งกันและกัน ประสานความคิดการกระทำ ทำงานร่วมกันอย่างราบรื่นผลงานมีประสิทธิภาพ

(๒) การแสดงตัวอย่างเป็นกัลยาณมิตร ย่อมเสริมสร้างความศรัทธา (กัลยาณมิตร คือ มิตรแท้ เพื่อนแท้ เพื่อนตาย เพื่อนที่คอยช่วยเหลือเพื่อนอย่างจริงใจโดยไม่หวังสิ่งใดตอบแทน เป็นมิตรที่หวังดี มีสิ่งดี ๆ ให้กันด้วยความจริงใจ)

องค์ประกอบของพฤติกรรมการเป็นกัลยาณมิตร (กัลยาณมิตรธรรม ๗)

๑. **ปิโย** ความน่ารัก ในฐานเป็นที่สบายใจและสนิทสนม : ชวนให้อยากเข้าไปปรึกษาไต่ถาม

๒. **ครุ** ความน่าเคารพ ในฐานประพฤติสมควรแก่ฐานะ : ให้เกิดความรู้สึกอบอุ่นใจ เป็นที่พึ่งใจ และปลอดภัย

๓. **ภาวนีโย** ความน่าเจริญใจ หรือน่ายกย่อง ในฐานทรงคุณ : ความรู้และภูมิปัญญาแท้จริง ทั้งเป็นผู้ฝึกอบรมและปรับปรุงตนอยู่เสมอ ควรเอาอย่าง ทำให้ระลึกและเอ่ยอ้างด้วยซาบซึ้งภูมิใจ

๔. **วตฺตา จ** การรู้จักพูดให้ได้ผล : รู้จักชี้แจงให้เข้าใจ รู้ว่าเมื่อไรควรพูดอะไรอย่างไร คอยให้คำแนะนำว่ากล่าวตักเตือน เป็นที่ปรึกษาที่ดี

๕. **วจนกฺขโม** ความอดทนต่อถ้อยคำ : พร้อมที่จะรับฟังคำปรึกษาซักถามคำเสนอแนะ วิพากษ์วิจารณ์ อดทน ฟังได้ไม่เบื่อ ไม่ฉุนเฉียว

๖. **คมฺภีรญฺจกถํกตฺตา** การแถลงเรื่องล้ำลึกได้ : สามารถอธิบายเรื่องยุ่งยากซับซ้อนให้เข้าใจ และให้เรียนรู้เรื่องราวที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้นไป

๗. **โน จฏฺฐาเน นิโยชเย** การไม่ชักนำใน **<u>อฐาน</u>**: ไม่แนะนำในเรื่องเหลวไหล, ชักจูงไปในทางเสื่อมเสีย

๒.๘ การสร้างคุณค่าแก่ตัวเอง

เทคนิคเพิ่มการตระหนักในคุณค่าแห่งตน

การตระหนักในคุณค่าแห่งตนมิใช่พัฒนามาทั้งหมดตั้งแต่วัยเด็ก แต่สามารถที่จะเพิ่มความงอกงามได้เมื่อมีความต้องการพัฒนา ขั้นแรก คือ การตรวจสอบความเข้าใจในตนว่าเป็นใคร ทำอะไรได้บ้าง และกำลังจะทำอะไรต่อไป การที่บุคคลยึดติดแต่ภาพพจน์แห่งตนเฉพาะในอดีตและคิดซ้ำไปซ้ำมาอย่างคับแคบ และรูปแบบของมุมมองเชิงลบ โดยปราศจากการพิจารณาเหตุผล

การพัฒนาระดับคุณค่าแห่งตน อาจทำได้ดังนี้

๑. ยอมรับตนเองอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
๒. รับผิดชอบในสิ่งที่ตนตัดสินใจเลือกกระทำ
๓. การพัฒนาความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
๔. การกำหนดและสร้างความสำเร็จตามเป้าหมาย

๒.๙ การตั้งเป้าหมายของชีวิต อาจทำได้ ๓ ขั้นตอน

๑. การกำหนดวิสัยทัศน์
๒. การสร้างสถานการณ์จำลอง
๓. จัดการพูดกับตนเอง

๓. แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย

- ระดับนานาชาติ (UN JICA กองทุนระหว่างประเทศ)

- ระดับประเทศ

- งบประมาณปกติ
- กระทรวงที่เกี่ยวข้อง
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส)
- มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
- กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน (เลขสวย)
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
- สถาบันการศึกษา มูลนิธิและองค์กรภาคเอกชนต่าง ๆ

- ระดับภูมิภาค

- งบยุทธศาสตร์จังหวัด/กลุ่มจังหวัด

- ระดับท้องถิ่น

- องค์การบริหารส่วนจังหวัด/เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล

๓.๑ หลักการจัดทำโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องเป็นโครงการที่ท้องถิ่นมีหน้าที่ แต่ไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยหน่วยงานตนเอง

- การรักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
- การแก้ไขปัญหาจราจร
- การแก้ไขปัญหายาเสพติด (กระทรวงมหาไทยกำหนดทุกท้องถิ่นต้องตั้งงบ ๕%)

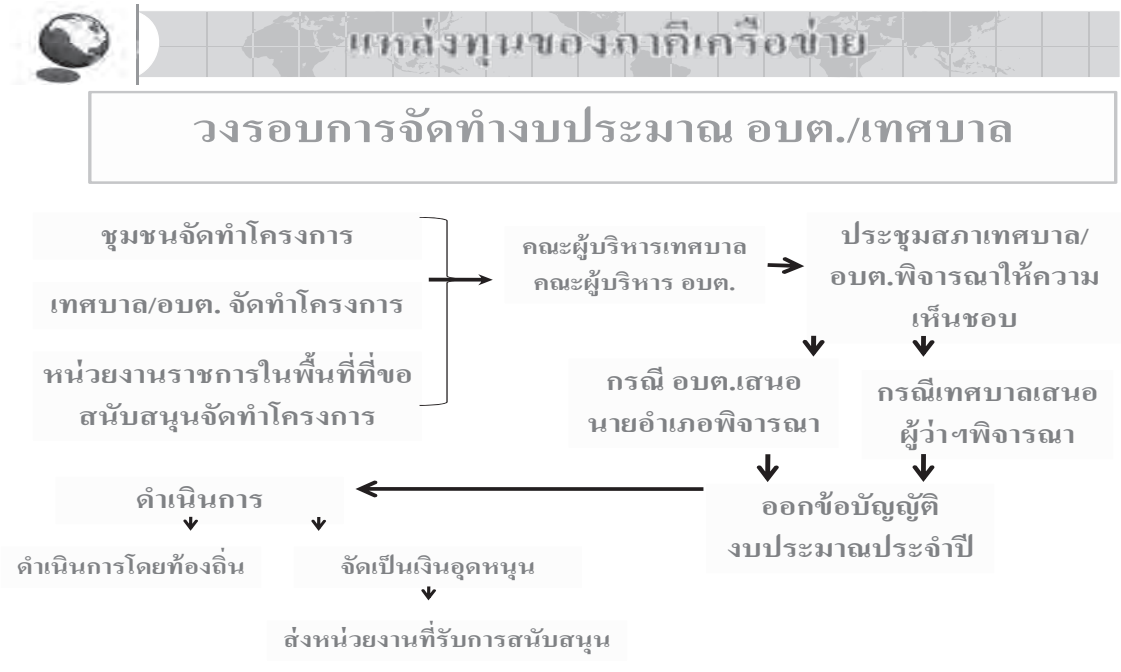
การติดต่อประสานงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย

การติดต่อประสานงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

หน่วยงาน	แผนกที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำงบประมาณ	บุคคลที่ต้องติดต่อ
องค์การบริหารส่วนจังหวัด	สำนักแผนงานและงบประมาณ	นายก อบจ./สจ.ฝ่ายบริหาร
เทศบาล	หน่วยงานคลัง	นายกเทศมนตรี/เทศมนตรี
องค์การบริหารส่วนตำบล	หน่วยงานคลัง	นายก อบต./ฝ่ายบริหาร

วงรอบการจัดทำงบประมาณ อบต./เทศบาล



แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย

แนวทางสนับสนุนทุน สำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส)

โครงการสร้างเสริมสุขภาพ ประเภท เปิดรับทั่วไป

เปิดรับโครงการ ปีละ 3 รอบ			
รอบ	ระยะเวลาเปิดรับ	แจ้งผลการพิจารณา	วันเริ่มโครงการ
1	1 ธันวาคม – 31 มกราคม	จะแจ้งผลการพิจารณา ภายใน 6 วัน นับจากวันที่ สสส. ได้รับโครงการ	ส่งโครงการถึง สสส. ล่วงหน้าอย่างน้อย 90 วัน ก่อนวันเริ่มต้นโครงการ
2	1 เมษายน – 31 พฤษภาคม		
3	1 สิงหาคม – 30 กันยายน		

- สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม : สำนักสนับสนุนโครงการเปิดรับทั่วไป สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ โทรศัพท์ : 02-2980500 ต่อ 1111-1116 , โทรสาร 02-2980499 Webside www.thailhealth.or.th

๔. การสร้างอาสาจราจร และผู้ช่วยเหลือตำรวจจราจร

๔.๑ อาสาจราจร(อย่างเป็นทางการ)

กฎหมาย กฎ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

๑.รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐หมวด ๔ หน้าที่ของชนชาวไทย

มาตรา ๗๓บุคคลมีหน้าที่รับราชการทหาร ช่วยเหลือในการป้องกันและบรรเทาภัยพิบัติสาธารณะ เสียภาษีอากร ช่วยเหลือราชการ รับการศึกษาอบรม พิทักษ์ ปกป้อง และสืบสานศิลปวัฒนธรรมของชาติ และภูมิปัญญาท้องถิ่น และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติละสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ

๒.พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติพ.ศ. ๒๕๔๗

มาตรา ๗ ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญารักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชนตามความเหมาะสมและความต้องการของแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้การดำเนินการมีส่วนร่วมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ ก.ต.ช.กำหนด

๓.ระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจพ.ศ. ๒๕๔๙ (ราชกิจจานุเบกษาเล่ม ๑๒๓/ตอนพิเศษ ๓๑ ง/หน้า ๒๓/๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙) : อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗และมาตรา ๑๘ (๑) แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติพ.ศ. ๒๕๔๗ และมติ ก.ต.ช. ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๔๘เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ จึงออกระเบียบ ก.ต.ช.ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

"ท้องถิ่น" หมายความว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามที่กฎหมายบัญญัติซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลหรือสถานีตำรวจภูธรนั้น

"ชุมชน" หมายความว่า กลุ่มประชาชนที่มีภูมิลำเนา พักอาศัยหรือประกอบกิจการอยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลหรือสถานีตำรวจภูธรนั้น

"กต.ตร.กทม." หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจกรุงเทพมหานคร ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

"กต.ตร.จังหวัด" หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจจังหวัด ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

"กต.ตร.สน." หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจสถานีตำรวจนครบาล ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

"กต.ตร.สภ." หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจสถานีตำรวจภูธร ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

"สง.ก.ต.ช." หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายตำรวจแห่งชาติตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติพ.ศ. ๒๕๔๘

ข้อ ๕ ลักษณะของการมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจได้แก่

(๑) การมีส่วนร่วมในการคิด ศึกษา และค้นคว้าหาสภาพและสาเหตุของปัญหาตลอดจนความต้องการของท้องถิ่นและชุมชน

(๒) การมีส่วนร่วมในการริเริ่มและตัดสินใจกำหนดกิจกรรมเพื่อลดและแก้ไขปัญหาของท้องถิ่นและชุมชน

(๓) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ และ/หรือ การให้ความร่วมมือในการปฏิบัติและ/หรือการสนับสนุนทรัพยากรต่างๆเพื่อใช้ในการปฏิบัติตามกิจกรรมเพื่อลดและแก้ไขปัญหาของท้องถิ่นและชุมชน

(๔) การมีส่วนร่วมในการตรวจสอบและติดตามการดำเนินกิจกรรม

(๕) การมีส่วนร่วมในการเสนอแนะและปรับปรุง

ข้อ ๖ ท้องถิ่นและชุมชนสามารถมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจด้านต่างๆดังต่อไปนี้

(๑) ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

(๒) ด้านการรักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชน

(๓) ด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

(๔) ด้านการจราจร

(๕) ด้านการดูแลสาธารณสมบัติ

(๖) ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น

ข้อ ๗ ให้ กต.ตร.สน. และ กต.ตร.สภ.มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดลักษณะรูปแบบและวิธีการให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจตามข้อ ๕เพื่อ

ดำเนินกิจการตามข้อ ๖ โดยให้คำนึงถึงปัจจัยทางด้านอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย สภาพทางภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจสังคม ประเพณีวัฒนธรรมและวิถีการดำรงชีวิตของแต่ละท้องถิ่นและชุมชนเป็นสำคัญ

ข้อ ๘ ให้สถานีตำรวจนครบาลและสถานีตำรวจภูธรเป็นหน่วยงานที่ให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจตามที่ กต.ตร.สน. หรือกต.ตร.สภ. กำหนด

ข้อ ๙ ให้ผู้บัญชาการตำรวจกองบัญชาการตำรวจนครบาลผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑ ถึง ๙ ผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑ ถึง ๙และผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดควบคุมกำกับดูแลตลอดจนให้การสนับสนุนและช่วยเหลือสถานีตำรวจที่อยู่ในความปกครองบังคับบัญชาในการดำเนินการตามลักษณะรูปแบบ และวิธีการให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจตามที่ กต.ตร.สน หรือกต.ตร.สภ. กำหนด

ข้อ ๑๐ กต.ตร.สน. และ กต.ตร.สภ.มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ ติดตาม และให้คำแนะนำการปฏิบัติตามลักษณะ รูปแบบและวิธีการตามที่กำหนดในข้อ ๗ ของสถานีตำรวจ

กต.ตร.กทม. และ กต.ตร.จังหวัดมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ ติดตามและให้คำแนะนำการปฏิบัติตามลักษณะ รูปแบบและวิธีการตามที่กำหนดในข้อ ๗ ของสถานีตำรวจต่างๆซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครหรือเขตพื้นที่แต่ละจังหวัดแล้วแต่กรณี

ข้อ ๑๑ ให้ กต.ตร.สน และ กต.ตร.สภ.รายงานผลการดำเนินการตามข้อ ๗เกี่ยวกับปัญหาความเดือดร้อนและความต้องการของชุมชนด้านต่างๆ ตามข้อ ๖ ลักษณะรูปแบบ และวิธีการร่วมดำเนินการตามข้อ ๕ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาและแนวทางหรือกิจกรรมที่จะทำต่อไปโดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

๔.ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการส่งเสริมให้ประชาชน ชุมชน ท้องถิ่นและองค์กรมีส่วนร่วม ในกิจการตำรวจ พ.ศ. ๒๕๕๑ (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนพิเศษ ๔๕ ง/หน้า ๑๓/๓มีนาคม ๒๕๕๑)

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

"การส่งเสริม" หมายความว่า การริเริ่ม ชักนำ ผลักดัน ให้กำลังใจ กระตุ้นเชิญชวนและให้หมายรวมถึงการกระทำที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันนั้นด้วย

"ประชาชน" หมายความว่า บุคคลที่พำนักหรือเข้ามาทำงานในพื้นที่ (ลักษณะประชากรแฝง) รวมตลอดถึงชาวต่างชาติที่สมรสกับคนไทยและมีถิ่นที่อยู่อาศัยในประเทศไทย

"ชุมชน" หมายความว่า การอยู่รวมกันการเกาะเกี่ยวกันของประชาชน

"ท้องถิ่น" หมายความว่า ชุมชนที่มีการบริหารการจัดการและการปกครอง

"องค์กร" หมายถึง หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่มีการรวมตัวกันเพื่อดำเนินภารกิจ หรือกิจกรรมอันนำไปสู่เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

"เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ"หมายความว่าการเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจของประชาชนในลักษณะของการเปิดเผยแสดงตัวมีการกำหนดให้แต่งเครื่องแบบชัดเจนมีบัตรประจำตัวสมาชิกและรหัสสมาชิก

"เครือข่ายชุมชนลักษณะแนวร่วม"หมายความว่า การเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจของประชาชนทั้งในลักษณะของการเปิดเผยแสดงตัวหรือในลักษณะที่ไม่ต้องการเปิดเผยตัวโดยที่ไม่ต้องกำหนดให้แต่งเครื่องแบบอาจมีหรือไม่มีบัตรประจำตัวสมาชิกและรหัสสมาชิก

“อาสาสมัครตำรวจบ้าน”หมายความว่าแนวร่วมประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจลักษณะปฏิบัติการเพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อยและป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

“อาสาจราจร”หมายความว่าแนวร่วมประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจลักษณะปฏิบัติการเพื่อสนับสนุนการจัดการจราจร

“กต.ตร.สน.”หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจสถานีตำรวจนครบาล ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

“กต.ตร.สภ.”หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจสถานีตำรวจภูธร ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

ข้อ ๕ รูปแบบการมีส่วนร่วม

(๑) การมีส่วนร่วม แบ่งเป็น ๓ รูปแบบที่สำคัญ คือ

(๑.๑) การมีส่วนร่วมของประชาชนทั่วไป

(๑.๑.๑) เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ

(๑.๑.๒) เครือข่ายชุมชนลักษณะแนวร่วม

(๑.๒) การมีส่วนร่วมขององค์กร ได้แก่ องค์กรหรือมูลนิธิ ต่างๆ

(๑.๓) การมีส่วนร่วมของพนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชน

ข้อ ๗ การมีส่วนร่วมของประชาชนทั่วไป

เป็นการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนของสถานีตำรวจ แบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

(๑) เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ เป็นการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมปฏิบัติกับตำรวจเพื่อป้องกันปราบปรามอาชญากรรม รักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยให้แก่ชุมชนและท้องถิ่น ช่วยเหลือและสนับสนุนการจัดการจราจร รวมถึงการเข้าร่วมในการป้องกันภัยระงับเหตุและช่วยเหลือหรือกู้ภัยจากอุบัติภัยต่างๆ

(๒) เครือข่ายชุมชนลักษณะแนวร่วม เป็นการเข้ามามีส่วนร่วมในการส่งเสริมและสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานตำรวจ

ข้อ ๘ เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ

(๑) วัตถุประสงค์

(๑.๑) เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน/ชุมชน/ท้องถิ่นให้มีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานเพื่อป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม คุ้มครองตนเองและชุมชน

(๑.๒) เพื่อเสริมสร้างบทบาทของกลุ่มพลังในการรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของชุมชน/ท้องถิ่น

(๒) ประเด็น/ขอบเขตการดำเนินงาน

(๒.๑) อาสาสมัครตำรวจบ้าน

(๑) รูปแบบการจัดแนวร่วมเชิงปฏิบัติการ เป็นการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนให้เข้ามาร่วมปฏิบัติกับเจ้าพนักงานตำรวจในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ยาเสพติด และอุบัติภัยต่างๆ รวมทั้งการตรวจตราของตำรวจสายตรวจ

(๒) กลุ่มเป้าหมาย

(๒.๑) ประชาชนทั่วไป ซึ่งมีภูมิลำเนาในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจ

(๒.๒) ผู้นำชุมชน หรือผู้นำท้องถิ่น และสมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

(๒.๓) บุคคลในสถาบันต่างๆ ที่สมัครใจในการปฏิบัติหน้าที่และอุทิศเวลาให้กับชุมชนที่ตนพักอาศัย หรือสามารถช่วยเหลือทางราชการได้ตามสมควร

(๓) บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ

(๓.๑) เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(๓.๒) เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษาความสงบเรียบร้อยการบริการและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

(๓.๓) แจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย ข้อมูลอาชญากรรม เบาะแสคนร้าย คดีอาญาทั่วไปและคดียาเสพติด

(๓.๔) ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจ จุดสกัดในพื้นที่

(๓.๕) ประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้นำชุมชนในหมู่บ้านรวมทั้งเป็นเครือข่ายของฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองในพื้นที่

(๓.๖) นอกเหนือจาก (๓.๑) ถึง (๓.๕) อำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(๒.๒) อาสาจราจร

(๑) รูปแบบการจัดแนวร่วมเชิงปฏิบัติการ เป็นการดำเนินการจัดกลุ่มเยาวชน ราษฎรอาสาสมัคร ผู้แทนชุมชน หน่วยงานเอกชน เป็นต้นโดยผ่านการฝึกอบรมอาสาจราจรให้มีความรู้เกี่ยวกับระเบียบ กฎหมายด้านการจราจรทักษะและการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง เพื่อร่วมแก้ไขปัญหาจราจรโดยให้เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงาน

(๒) กลุ่มเป้าหมาย

(๒.๑) เยาวชนจากสถานศึกษาในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

(๒.๒) พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของบริษัท ห้างร้านต่างๆ

(๒.๓) เจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

(๒.๔) หน่วยสารวัตรทหารในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

(๒.๕) ผู้นำชุมชน หรือผู้นำท้องถิ่น

(๒.๖) บุคคลที่สมัครใจในการปฏิบัติหน้าที่และอุทิศเวลาให้แก่ชุมชนที่ตนพักอาศัยหรือสามารถช่วยเหลือทางราชการได้ตามสมควร

(๓) บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ เมื่อเป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบความรู้ของหลักสูตรอาสาจราจรแล้วจะได้รับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นอาสาจราจรโดยให้หน่วยงานหรือสถานีตำรวจเป็นผู้จัดการฝึกอบรม จัดทำทะเบียน ประวัติกำหนดหมายเลขประจำตัวและทำหน้าที่ดังนี้

(๓.๑) การตรวจ ควบคุม และการจัดการจราจรบริเวณที่มีการจราจรติดขัด คับคั่งในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน หรือกรณีพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอเว้นแต่กรณีไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในที่นั้นก็สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้โดยลำพัง

(๓.๒) ดูแล การหยุดรถ จอดรถ การข้ามทาง ในบริเวณที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายจนการจราจรไม่สะดวกเพื่อให้การจราจรมีความสะดวก และปลอดภัย

(๓.๓) ชี้แจง ตักเตือน แนะนำตลอดจนประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตามวินัยจราจร

(๓.๔) รายงานการกระทำผิดของผู้ขับรถการชำรุดเสียหายข้อขัดข้องของเครื่องหมายและสัญญาณจราจรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบเพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

(๓.๕) แจ้งอุบัติเหตุการจราจรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบโดยมิชักช้า

หมวด ๒
อำนาจหน้าที่ของอาสาสมัคร

ข้อ ๑๒ กฎหมาย ระเบียบรองรับการดำเนินการ

(๑) อำนาจหน้าที่ของอาสาสมัครตำรวจบ้าน

(๑.๑) ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในเรื่องอำนาจการจับกุมกรณีความผิดซึ่งหน้าในฐานะราษฎรคนหนึ่ง

(๑.๒) พระราชบัญญัติสงเคราะห์ผู้ประสบภัยเนื่องจากการช่วยเหลือราชการการปฏิบัติงานของชาติหรือการปฏิบัติตามหน้าที่มนุษยธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓

(๒) อำนาจหน้าที่ของอาสาจราจร

(๒.๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔ (๓๙) มาตรา ๑๓๖ และมาตรา ๑๓๗

(๒.๒) ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเกี่ยวกับการจับกุมผู้กระทำความผิด

(๒.๓) พระราชบัญญัติสงเคราะห์ผู้ประสบภัยเนื่องจากการช่วยเหลือราชการการปฏิบัติงานของชาติหรือการปฏิบัติตามหน้าที่มนุษยธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓

(๒.๔) ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดคุณสมบัติรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอาสาจราจร ลงวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๒๓

(๒.๕) ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ และหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๖

หมวด ๘
การบริหารจัดการ การบังคับบัญชา

ข้อ ๑๘ การบริหารจัดการ/การควบคุม/บังคับบัญชา

(๑) อาสาสมัครตำรวจบ้าน อาสาจราจร และอาสาสมัครแนวร่วม

(๑.๑) ให้หัวหน้าสถานีตำรวจเป็นผู้บริหารงาน ควบคุม ปกครองบังคับบัญชาสมาชิกอาสาสมัครและเชิญนายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือ กต.ตร.สถานีตำรวจเป็นที่ปรึกษา

(๑.๒) ให้หัวหน้าสถานีตำรวจพิจารณามอบหมายให้นายตำรวจระดับรองหัวหน้าสถานีตำรวจควบคุมกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่และออกแผนการปฏิบัติภายในพื้นที่ที่รับผิดชอบ

(๑.๓) ให้สมาชิกอาสาสมัครพิจารณาคัดเลือกสมาชิกเป็นประธานและเลขานุการ

(๑.๔) เมื่ออาสาสมัครคัดเลือกประธานและเลขานุการแล้ว ให้จัดทำคำสั่งระเบียบสิทธิหน้าที่และสายการบังคับบัญชา

(๑.๕) กำหนดให้มีการประชุมเพื่อร่วมวางแผน กำหนดอำนาจหน้าที่ ระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องให้สมาชิกทราบ เดือนละ ๑ ครั้ง

(๑.๖) การปฏิบัติงานสมาชิกอาสาสมัครร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ลงประจำวันในการออกปฏิบัติงานทุกครั้งและมอบหมายหน้าที่การปฏิบัติงานของสมาชิกอาสาสมัครให้ชัดเจนเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการเรียกรับสิทธิประโยชน์ของสมาชิกอาสาสมัครกรณีประสบภัยได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการช่วยเหลือราชการ

๕. ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องกำหนดคุณสมบัติ รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรม หลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอาสาจราจร **พ.ศ. ๒๕๕๕**(ราชกิจจานุเบกษาเล่ม๑๒๙ ตอนพิเศษ๒๖งราชกิจจานุเบกษา ๓๑ มกราคม๒๕๕๕)

๔.๒ การสร้างอาสาสมัครด้านการจราจรอย่างไม่เป็นทางการ(Informal volunteer)

๔.๒.๑ ความหมายของอาสาสมัคร (Volunteer)

มีผู้ให้คำนิยามและความหมายไว้เป็นจำนวนมากซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะมีความหมายที่ใกล้เคียงกันว่า**อาสาสมัครหมายถึง**

- ผู้ที่สมัครใจทำงานเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและสังคมโดยไม่หวังผลตอบแทนเป็นเงินหรือสิ่งอื่นใดผลตอบแทนที่อาสาสมัครได้รับคือความสุขความภูมิใจที่ได้ปฏิบัติงานที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนสังคมและประเทศชาติ
- ผู้ที่สมัครใจทำงานเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยไม่หวังผลตอบแทนเป็นเงินหรือสิ่งอื่นใด
- บุคคลที่อาสาเข้ามาช่วยเหลือสังคมด้วยความสมัครใจเสียสละเพื่อช่วยเหลือผู้อื่นป้องกันแก้ไขปัญหาและพัฒนาสังคมโดยไม่หวังสิ่งตอบแทน
- บุคคลที่มีใจอาสาเข้ามาช่วยเหลือหรือเยียวยาสังคมด้วยความสมัครใจด้วยความเสียสละเพื่อช่วยเหลือผู้อื่นในการดูแลป้องกันแก้ปัญหาพัฒนาสังคมผลตอบแทนที่อาสาสมัครได้รับเป็นความสุขความปิติความภาคภูมิใจ

- การให้แรงกายแรงใจแรงสติปัญญาให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลอาสาทำความดีเพื่อสังคม บำเพ็ญตนเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมด้วยความเมตตากรุณาและปรารถนาดีอย่างจริงใจ

๔.๒.๒ แนวความคิดเกี่ยวกับอาสาสมัคร

กิจกรรมอาสาสมัครไม่เป็นทางการนั้นเป็นการช่วยเหลือเพื่อน เพื่อนบ้านรวมไปถึงการเอาเวลาไปอาสางานต่างๆ

อาสาสมัครเป็นทรัพยากรที่มองไม่เห็น (Invisible Resources) เพราะไม่ว่าผลกระทบเชิงบวกที่ได้ทั้งต่อสังคมและเศรษฐกิจจากงานอาสาสมัครจะมีแค่ไหนก็ตาม การวิจัยเชิงประจักษ์ยังมีอยู่น้อยแสนน้อยในระดับโลก มีข้อมูลน้อยมาก

จากการสำรวจพบว่า ปี ๒๕๔๙ มีจำนวนอาสาสมัครในภาครัฐกว่า ๒ ล้านคน ภาคเอกชนกว่า ๗ ล้านคนและอาสาสมัครไม่เป็นทางการอีกจำนวนมากจากองค์กรภาคประชาสังคมนับหมื่นองค์กรทั่วประเทศ

หลังเหตุการณ์ภัยพิบัติสึนามิและการตื่นตัวของภาคธุรกิจในกระแสความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) จำนวนอาสาสมัครในทุกภาคส่วนเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในสองสามปีนี้ ในปีพ.ศ.๒๕๔๗ มียอดเงินบริจาคบุคคลธรรมถึง ๓,๔๐๐ ล้านบาทให้กับสังคม มีการบริจาคเลือดกว่า ๒ แสนรายในปี พ.ศ.๒๕๔๖ และยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

งานวิจัยปีพ.ศ.๒๕๓๘ ในเรื่องปริมาณและมูลค่าทางเศรษฐกิจต่องานอาสาสมัคร ทำให้เห็นว่าอาสาสมัครมีความสำคัญต่อภาครัฐนั้นเพราะอาสาสมัครช่วยสร้างสังคมอย่างยั่งยืนผ่านการมีส่วนร่วมและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการภาครัฐ หลายภารกิจที่ไม่สามารถทำได้โดยภาครัฐฝ่ายเดียวสามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยการร่วมกันเป็นทีมกับอาสาสมัครและ อาสาสมัครช่วยนำบุคคลที่ถูกแบ่งแยกออกไปจากสังคมให้กลับเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันกับกลุ่ม เช่น คนตกงาน หรือกลุ่มผู้ด้อยโอกาส ได้เข้ามาเป็นอาสาสมัครเพื่อฝึกทักษะสำหรับงานที่มีรายได้ หรือคนเกษียณอายุได้รู้สึกว่าตัวเองยังมีบทบาทอยู่ในสังคม

อีกคำหนึ่งที่มักจะถูกกล่าวถึงควบคู่กันเสมอกับคำว่า“อาสาสมัคร” (Volunteer) คือคำว่า “ **จิตอาสา**” (Volunteer Spirit) สองคำนี้มีความสำคัญมีความหมายอย่างไรมีความเกี่ยวข้องกันอย่างไร

อาสาสมัครเป็นงานที่มีความสำคัญทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติดังจะเห็นได้จากการที่องค์การสหประชาชาติและรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่องานอาสาสมัครดังนี้

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ (ค.ศ. ๒๐๐๑) เป็นปีอาสาสมัครสากลเพื่อเน้นถึงความสำคัญของงานอาสาสมัครและกระตุ้นให้ผู้คนในสังคมภาครัฐภาคธุรกิจและองค์การเอกชนได้หาแนวทางที่จะส่งเสริมสนับสนุนยกระดับและสร้างความเข้มแข็งให้กับงานอาสาสมัครทั้งในระดับบุคคลกลุ่มและสาธารณชน

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๓ กำหนดให้วันที่ ๒๑ ตุลาคมของทุกปีอันตรงกับวันคล้ายวันพระราชสมภพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนีซึ่งรัฐบาลกำหนดให้เป็นวันสังคมสงเคราะห์แห่งชาติเป็น “วันอาสาสมัครไทย”

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๔๔ เห็นชอบปฏิญญาอาสาสมัครไทยและนโยบายพัฒนางานอาสาสมัครข้อ ๘ กำหนดให้ภาครัฐรัฐวิสาหกิจองค์การธุรกิจและองค์การต่างๆควร

ส่งเสริมสนับสนุนให้ข้าราชการพนักงานรัฐวิสาหกิจเจ้าหน้าที่ขององค์การได้ปฏิบัติงานอาสาสมัครที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนและประเทศชาติโดยไม่ถือเป็นวันลาทั้งนี้จะต้องไม่มีผลที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่อทางราชการ*(ครม.มีมติอนุญาตให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติงานอาสาสมัครโดยไม่ถือเป็นวันลาและให้ถือเป็นวันปฏิบัติราชการ ได้ไม่เกิน ๕ วันทำการต่อปี)*

คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๐ ว่า “การให้และการอาสาช่วยเหลือสังคมเป็นวาระแห่งชาติ” เพื่อส่งเสริมและผลักดันความดีที่เป็นรูปธรรมให้เกิดขึ้นเต็มแผ่นดินโดยการร่วมมือกันทุกภาคส่วนภาครัฐสังคมเอกชนและประกาศให้ปี ๒๕๕๐ เนื่องในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระชนมพรรษา ๘๐ พรรษา “เป็นปีแห่งการให้และอาสาช่วยเหลือสังคม”

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๐(พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๔) กำหนดวิสัยทัศน์ประเทศไทยมุ่งพัฒนาสู่ “สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกันคนไทยมีคุณธรรมนำความรอบรู้รู้เท่าทันโลกครอบครัวอบอุ่นชุมชนเข้มแข็งสังคมสันติสุขฯลฯ”

จะเห็นได้ว่างานอาสาสมัครเป็นงานที่มีความสำคัญและผู้ที่เป็นอาสาสมัครจึงเป็นบุคคลที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีเป็นที่ยอมรับในระดับชาติและระดับสากล

แนวคิดอาสาสมัคร (Volunteer Concept)

Susan Ellis และ H.Noques นักวิชาการและผู้ทำงานในวงการอาสาสมัครพบว่าอาสาสมัครมีองค์ประกอบ ๔ อย่างคือ

๑. มีความเป็นอิสระในการเลือกที่จะทำหรือไม่ทำ (ตามพรสวรรค์/ความสนใจ)

๒. มีความรับผิดชอบต่อสังคมรวมทั้งการกระทำที่เป็นประโยชน์ต่อบุคคลกลุ่มบุคคลและส่วนรวม

๓. ไม่หวังรางวัลหรือผลตอบแทนเป็นเงินทอง

๔. ไม่ใช่ภาระงานที่ต้องทำตามหน้าที่

สภาวะจิตใจสำคัญ ๕ ประการของบุคคลที่จะเป็นอาสาสมัคร

๑. ต้องมีความรักความปรารถนาที่จะให้

๒. ต้องมีจิตใจที่จะทำความดี

๓. ต้องมีความเข้าใจและเห็นอกเห็นใจผู้อื่น

๔. ต้องยอมเสียสละเวลา

๕. ต้องไม่หวังสิ่งตอบแทนใดๆ

จิตอาสา (Volunteer Spirit) หมายถึง

- จิตที่พร้อมจะสละเวลาแรงกายและสติปัญญาเพื่อสาธารณประโยชน์เป็นจิตที่ไม่นิ่งดูดายเมื่อพบเห็นปัญหาหรือความทุกข์ยากที่เกิดขึ้นกับผู้คนเป็นจิตที่มีความสุขเมื่อได้ทำความดีและเห็นน้ำตาเปลี่ยนเป็นรอยยิ้มเป็นจิตที่เปี่ยมด้วย “บุญ”คือความสงบเย็นและพลังแห่งความดี(พระไพศาลวิสาโล)

- จิตแห่งการให้ความดีงามทั้งปวงแก่เพื่อนมนุษย์โดยเต็มใจสมัครใจอิ่มใจซาบซึ้งใจปีติสุขมีคุณค่าและพัฒนาจิตวิญญาณให้สูงขึ้น

- เป็นความสมัครใจเต็มใจตั้งใจทำและเสียสละทั้งแรงกายและแรงใจหรือทรัพย์สินในการทำกิจกรรมหรือสิ่งที่เป็นประโยชน์แก่ผู้อื่นโดยไม่หวังผลตอบแทนและมีความสุขที่ได้ช่วยเหลือผู้อื่น

- ผู้ที่มีจิตใจเป็นผู้ให้เช่นให้สิ่งของให้เงินให้ความช่วยเหลือด้วยกำลังแรงกายแรงสมองซึ่งเป็นการเสียสละสิ่งที่ตนเองมีแม้กระทั่งเวลาเพื่อเผื่อแผ่ให้กับส่วนรวมอีกทั้งยังช่วยลด "อัตตา"หรือความเป็นตัวเป็นตนของตนเองลงได้บ้าง

- จิตที่เป็นผู้เสียสละเช่นเสียสละเวลาเสียสละสิ่งของเสียสละผลประโยชน์ส่วนตัวเพื่อส่วนรวมเพื่อผู้อื่น

กระบวนการสร้างจิตอาสา

วราพร วันไชย ธนวงศ์ ประกายแก้ว ธนสุวรรณ และวรรณา พิพัฒน์ธนวงศ์ ได้ศึกษาวิจัยเรื่องกระบวนการสร้างจิตอาสาของนักศึกษาพยาบาลบรมราชชนนีเชียงใหม่พบว่ากระบวนการสร้างจิตอาสามี ๔ ประเด็นคือ

๑) การปลูกฝังให้ตระหนักถึงความสำคัญของจิตอาสา, การเป็น "ผู้ให้","ผู้เสียสละ", มอง "ประโยชน์ส่วนรวม" มาก่อน"ส่วนตัว" และการกระตุ้นให้ทุกคนเชื่อว่าตนมีจิตอาสา "อยู่แล้วแต่ยังขาดโอกาสแสดงออก"

๒) การเตรียมความพร้อมทั้งด้านร่างกายจิตใจด้านความรู้และการติดต่อสื่อสาร

๓) การสร้างความเชื่อมั่นในตนและ

๔) การเข้าร่วมกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

อาสาสมัครกับ**จิตอาสา**เป็นส่วนควบของกันและกันกล่าวคือบุคคลที่เป็นอาสาสมัครจะต้องเป็นผู้ที่มีจิตอาสาเสมอในขณะเดียวกันบุคคลที่มีจิตอาสาก็มักจะแสดงตัวเป็นอาสาสมัครช่วยเหลือผู้อื่นอยู่เสมอมีผู้กล่าวว่าความจริงแล้วคนเราทุกคนมีจิตอาสาอยู่ในตัวอยู่แล้วเพียงแต่รอให้มีการกระตุ้นหรือเร่งเร้าจากภายนอกให้เกิดความมั่นใจและแสดงออกมาในช่วงเวลาที่เหมาะสมตามความรู้ความสามารถความสนใจและพรสวรรค์ที่มี

การทำงานอาสาสมัครจึงไม่จำเป็นต้องเริ่มต้นด้วยคำถามที่ว่าอาสาสมัครจะได้รับค่าตอบแทนอะไรบ้างแต่น่าจะเริ่มต้นว่าจะทำอย่างไรจึงจะสามารถกระตุ้นเร่งเร้าจิตอาสาที่มีอยู่ในคนทุกคนให้สามารถแสดงออกมาเป็นอาสาสมัครด้วยจิตอาสาที่แท้จริงได้

งานอาสาสมัครอยู่ในประเทศไทยมาอย่างยาวนานมีหลักฐานที่พอจะอ้างอิงได้ย้อนหลังก็คือเมื่อครั้งต้นทศวรรษ ๒๕๑๐ อ.ป๋วย อึ๊งภากรณ์ได้จัดตั้งสำนักบัณฑิตอาสาสมัคร ขึ้นในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์โดยหวังว่านักศึกษาจะได้เข้าใจวิถีชีวิตของคนในชนบทร่วมพัฒนาและทำความเข้าใจกับสังคมไทยให้มากกว่าในรั้วมหาวิทยาลัย

งานอาสาสมัครไทยได้การรับรองอย่างเป็นทางการในปีพ.ศ.๒๕๔๔ โดยคณะรัฐมนตรีของ พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตรลงนามในนาม"ปฏิญญาอาสาสมัครไทย" โดยมีจุดมุ่งหมายสร้างความเข้มแข็งให้กับบทบาทงานอาสาสมัครในทุกภาคส่วนเพื่อประโยชน์ของสาธารณะโดยจัดให้มีอบรมอาสาสมัครในระดับภูมิภาคต่างๆ และศูนย์อาสาสมัครงานอาสาสมัครส่วนใหญ่จะถูกถ่ายโอนไปอยู่ในอำนาจของกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์และในปีพ.ศ. ๒๕๔๗ ได้มีการบรรจุให้การมี "จิตสาธารณะ"เป็นส่วนหนึ่งของร่างมาตรฐานการศึกษาของชาติและในปีเดียวกันเกิดเหตุการณ์สึนามิเราได้เห็นพลังของอาสาสมัครจากทั่วทุกมุมโลกที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ประสบภัย

ต่อมาในปีพ.ศ.๒๕๕๐ รัฐบาลของ พล.อ.สุรยุทธ์ จุลานนท์มีมติประกาศให้ปีดังกล่าวเป็นปีแห่งการให้และการอาสาช่วยเหลือสังคมและผลักดันอาสาสมัครเป็นวาระแห่งชาติโดยมีการกำหนดว่า

ข้าราชการและเจ้าหน้าที่รัฐสามารถลาไปทำงานอาสาสมัครได้ปีละ ๕ วันโดยไม่คิดวันลา ความสำเร็จในครั้งนั้นเกิดจากการผลักดันของ นาย ไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

ในระดับมหภาคเรื่องของงานอาสาสมัครถูกบรรจุให้เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๐ ที่ใช้ในปีพ.ศ.๒๕๕๐ – ๒๕๕๔ โดยยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาโดยกำหนดแนวทางในการพัฒนาเด็กและเยาวชนของชาติให้มีจิตใจดีงามอยู่ในกรอบของศีลธรรมและมีจิตสำนึกสาธารณะซึ่งถูกนำไปบูรณาการในการดำเนินนโยบายต่างๆ

ในเชิงโครงสร้างนโยบายโดยรวมดีแต่ในเชิงปฏิบัติจริงยังคงมีปัญหาอยู่บ้างด้วยกรอบความคิดแบบไทยๆในบางครั้งเราก็จะยึดติดกับเรื่องของการทำความดีโดยคิดว่าอาสาสมัครนั้นเป็นการทำดีหรือการเป็นผู้ให้ที่มีความรู้สึกว่าเหนือกว่าผู้รับซึ่งในต่างประเทศจะเรียกพวกคนเหล่านี้ว่า “Philanthropist” หรือ ผู้อุทิศให้ไม่ใช่อาสาสมัคร หรือ volunteer ที่จะเป็นผู้ที่น้อมตัวให้ต่ำแล้วทำงานเพื่อส่วนรวมโดยไม่ได้คาดหวังสิ่งตอบแทนเป็นเบื้องต้น

ประเทศไทยมีวันอาสาสมัคร คือวันที่ ๒๑ ตุลาคมของทุกปีเป็น”วันอาสาสมัครไทย” ซึ่งตั้งขึ้นในวาระวันพระราชสมภพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี หรือสมเด็จย่าส่วนวันที่ ๕ ธันวาคมนั้นถือว่าเป็น “วันอาสาสมัครโลก” ซึ่งบังเอิญตรงกับวันเฉลิมพระชนพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชด้วยเมื่อปี ๒๕๕๔ เพิ่งมีการเฉลิมฉลอง ๑๐ ปีปฏิญญาอาสาสมัครสากลขององค์การสหประชาชาติไปซึ่งตรงกับช่วงที่ประสบอุทกภัยใหญ่พอดี

หลายๆ คนอาจคิดว่างานอาสาสมัครนั้นจะร่วมมือกันได้จะต้องเกิดปัญหาใหญ่เสียก่อนทั้งวิกฤตการเมืองหรือภัยธรรมชาติจริงๆแล้วในต่างประเทศอาสาสมัครในเวลาปรกตินั้นมีจำนวนมากประเทศเกาหลีใต้มีศูนย์อาสาสมัครอยู่ในทุกเมืองให้ความช่วยเหลือตั้งแต่เรื่องเล็กน้อย เช่นการซ่อมแซมอุปกรณ์ไฟฟ้าหรือช่วยขนของย้ายบ้านประเทศไต้หวันแฟชั่นของวัยรุ่นที่นั่นก็คือการออกทำงานอาสาสมัครและในบางประเทศงานอาสาสมัครถูกคิดคำนวณเป็นส่วนหนึ่งของจีดีพี

อุปสรรคของงานอาสาสมัครในประเทศไทย

๑. ปัญหาเชิงทัศนคติที่คิดว่างานอาสาสมัครเป็นแค่การทำดีต่อผู้ด้อยกว่า

๒. กลไกของรัฐบาลบางอย่างก็ไม่อำนวยต่อการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวเช่นการลาให้ข้าราชการไปทำงานอาสาสมัครได้นั้น ในความเป็นจริงหลายๆองค์กรก็ไม่ให้ลา

๓. การนิยามองค์กรสาธารณะประโยชน์หรือองค์กรอาสาสมัครของรัฐนั้นเน้นไปที่หน่วยงานภายใต้สังกัดของรัฐบาลหรือที่ถูกขึ้นทะเบียนโดยรัฐบาลเท่านั้นทั้งที่งานอาสาสมัครส่วนใหญ่ในต่างประเทศจะเน้นกลไกที่มาจากภาคประชาชน

กิจกรรมอาสาสมัคร แบ่งเป็น๔ประเภท ได้แก่

๑. การช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในหลายประเทศได้ถือว่ากิจกรรมอาสาสมัครประเภทนี้โดดเด่นที่สุดที่สนับสนุนด้านเศรษฐกิจและสังคมเพื่อประชากรส่วนมาก ในอินเดียชาวบ้านร่วมกันบริหารจัดการทรัพยากรต่างๆไม่ว่าจะเป็นแหล่งน้ำ ป่าไม้ ตลอดจนถึงร่วมซ่อมถนนด้วยกัน ในประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาที่พัฒนาแล้วกิจกรรมอาจมาในรูปแบบของกลุ่มคนที่มีปัญหาร่วมกัน อาทิ การงาน โรคประจำตัว ถึงแม้ว่ากิจกรรมนี้จะประกอบไปด้วย ลักษณะ ๓ ประการในการเป็นอาสาสมัครแต่ผู้มีประสบการณ์ด้านอาสาสมัครมักไม่ค่อยถือกิจกรรมประเภทนี้เป็นงานอาสา

๒. การทำบุญหรือบริการคนอื่น เป็นการอาสาเพื่อชุมชนส่วนรวม การไปเยี่ยม การเป็นเพื่อน การดูแล ให้คำแนะนำต่างๆ มากไปกว่ากลุ่มของตนหรือบุคคลที่รู้จัก ส่วนใหญ่แล้วกิจกรรมอาสาสมัครประเภทนี้จะเกิดขึ้นผ่านองค์กรอาสาสมัครซึ่งพบได้ทั่วไป

๓. การรณรงค์และการเสนอแนะ เป็นกิจกรรมที่กลุ่มคนที่ต้องการเปลี่ยนแปลงสังคมและความเท่าเทียมกันในสังคม โดยมีตัวอย่างเช่น การประท้วงของกลุ่มนักอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การให้ความรู้คำแนะนำคนพิการ กลุ่มผู้อยู่อาศัยทำการล็อบบี้ให้เกิดการปรับปรุงพื้นที่อยู่อาศัย การรณรงค์ทั่วโลกเพื่อต่อต้านกับระเบิดใต้ดินโดยมีอาสาสมัครเข้ามามีส่วนร่วมกว่า ๓๐๐ ล้านคนในกว่า ๑๐๐ ประเทศ ซึ่งในปัจจุบันทั่วโลกมีคนเสียชีวิตหรือพิการอย่างน้อย ๑ คนจากกับระเบิดในทุกชั่วโมง

๔. การสร้างการมีส่วนร่วมและพึ่งพาตัวเอง เป็นการมีส่วนร่วมของคนในการร่วมกันเป็นเจ้าของ และปกครองตนเอง เช่นการมีคณะกรรมการหมู่บ้านคอยจัดการระบบสาธารณูปโภคในหมู่บ้านหรือเป็นที่ปรึกษา การเป็นอาสาสมัครแบบนี้พบได้ในทุกประเทศแต่การมีส่วนร่วมและพึ่งพาตัวเองที่มีพัฒนาการและประสบความสำเร็จสูงสุดนั้นต้องเป็นชุมชนกลุ่มที่มีวิถีประเพณีที่เข้มแข็งในภาคประชาสังคม

การจัดการอาสาสมัคร

หลักการในการเป็นอาสาสมัครทางการจากงานวิจัย สถิติแห่งชาติออสเตรเลีย คือ

● ต้องให้ตัวอาสาสมัครเป็นผู้ตัดสินใจทำงานเอง(Free Choice) โดยพบว่า ๗๐% คนที่เป็นอาสาสมัครเพราะมีปรารถนาที่จะเติมเต็มความต้องการของผู้อื่นผ่านการช่วยเหลือในขณะที่ ๓๐% มีความรักความต้องการช่วยเหลือผู้อื่น บ่อยครั้งที่จุดประสงค์ของการทำงานอาสาสมัครไม่ได้ตรงกับสิ่งที่ทำแต่อาสาสมัครมีความคาดหวังว่างานอาสาที่ทำจะช่วยให้บรรลุเป้าหมายส่วนตนนั้น

● การต้องงานอาสาสมัครต้องมีมุ่งไปที่ชุมชนเป็นหลักเพราะว่าอาสาสมัครมีองค์ความรู้ในพื้นที่ชุมชนไม่ว่าจะเป็น วัฒนธรรม ประเพณี ภาษาและวิถีชีวิต เป็นสะพานเชื่อมระหว่างชุมชนกับองค์กรภายนอก แต่โดยพื้นฐานอาสาสมัครไม่รู้สึกแตกต่างที่จะอาสาในพื้นที่ที่ตอนรู้จักหรือพื้นที่ที่ตอนไม่รู้จัก เป็นการอาสาออกไปจากชุมชนของตน ชุมชนยังสนับสนุนอาสาสมัครในด้านเป็นผู้สื่องานต้องการให้ช่วยเหลือผู้นำชุมชนยังช่วยสนับสนุนโครงการที่อาสาสมัครทำอยู่ในพื้นที่ และโครงการที่มีการวางแผนที่ต้องมีส่วนร่วมจากสมาชิกในชุมชน

● เป็นการทำงานผ่านองค์กรพัฒนาเอกชน อาสาสมัครเหมือนตัวแทนองค์กรพัฒนาเอกชนที่ช่วยประสานงานสร้างความไว้ใจและเชื่อถือจากคนในชุมชน เมื่ออาสาสมัครได้ไปทำงานในพื้นที่ที่องค์กรได้มีการปฏิบัติการต่อเนื่องมาแล้ว การต่อยอดและการได้รับความร่วมมือจากคนในพื้นที่ก็สะดวกยิ่งขึ้น

● อาสาสมัครไม่ได้ทำงานเพื่อรายได้เป็นหลัก งานที่อาสาสมัครได้ทำไม่ควรหวังผลตอบแทนในรายได้เป็นหลัก ถึงอย่างไรก็ตามองค์กรควรมีการสนับสนุนค่าจ่ายที่จำเป็นหรือจ่ายคืนค่าใช้จ่ายที่อาสาสมัครจ่ายไปก่อนล่วงหน้า

๔.๒.๓ กลุ่มเป้าหมายในการสร้างให้เป็นอาสาสมัครด้านการจราจรอย่างไม่เป็นทางการ

๑) เยาวชนจากสถานศึกษาในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

๒) พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของบริษัท ห้างร้านต่างๆ

๓) เจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

๔) หน่วยสารวัตรทหารในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

๕) ผู้นำชุมชน หรือผู้นำท้องถิ่น

๖) บุคคลที่สมัครใจในการปฏิบัติหน้าที่และอุทิศเวลาให้แก่ชุมชน ที่ตนพักอาศัย หรือสามารถช่วยเหลือทางราชการได้ตามสมควร

๔.๓.๔ ตัวอย่างบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครด้านการจราจรอย่างไม่เป็นทางการ

ก.ก่อนเกิดอุบัติเหตุ

๑. ช่วยเหลือดูแล อำนวยความสะดวก ในการจอดและออกจากที่จอดรถแก่ผู้ขับขี่รถ ในบริเวณพื้นที่จำกัด คับแคบ เพื่อให้การจราจรมีความสะดวก และปลอดภัย ตามสมควร

๒. ชี้แจง ตักเตือน แนะนำ ตลอดจนรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตามวินัยจราจร

๓. สนับสนุน หรือร่วมเป็นวิทยากรการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการจราจรแก่บุคคลหรือองค์กรต่างๆ (โดยเฉพาะผู้มีประสบการณ์ได้รับความสูญเสียจากอุบัติเหตุ)

๔. สนับสนุนและร่วมปฏิบัติกับพนักงานเจ้าหน้าที่ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่นปีใหม่, สงกรานต์ ในลักษณะต่างๆ เช่นการแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การตรวจเช็คสภาพรถ ฯลฯ

๕. เป็นหูเป็นตาสอดส่อง และรายงานพฤติกรรมการขับขี่รถ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ และการชำรุดเสียหายขัดข้องของเครื่องหมายและสัญญาณจราจร, การชำรุดบกพร่อง หรือมีสิ่งของตกหล่นกีดขวางในทางอันอาจเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบโดยมิชักช้าด้วยระบบ วิธีการ และสื่อต่างๆ เช่น ทางไปรษณีย์, โทรศัพท์, Line, E-mail ฯลฯ เพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

ข.หลังเกิดอุบัติเหตุ

๑. ตรวจสอบ จดบันทึก ถ่ายภาพ รักษาสถานที่เกิดเหตุ ปฐมพยาบาล ดูแลช่วยเหลือ เก็บรักษาทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต และแจ้งอุเหตุแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจโดยไม่ชักช้า ตลอดจนกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ระหว่างพนักงานเจ้าหน้าที่ยังเดินทางมาไม่ถึงสถานที่เกิดเหตุ

๒. ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกแก่พนักงานสอบสวนในการตรวจที่เกิดเหตุ, ชันสูตรพลิกศพ, เคลื่อนย้าย ผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตออกจากที่เกิดเหตุ หรือนำส่งไปยังโรงพยาบาล หรือภูมิลำเนาของญาติ

๓. ช่วยเหลือดูแลผู้บาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ ระหว่างพักรักษาที่ ร.พ. หรือ ที่พักอาศัย

๕. กรณีศึกษา : การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย

การฝึกอบรมอาสาจราจรชุมชน ของตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู

อาสาจราจร(อส.จร.) คือใคร บทบาทหน้าที่ในชุมชนทำอะไร

การดำเนินงานป้องกันและเฝ้าระวังดูแลความปลอดภัยและสงบสุขในชุมชน ได้มีตัวแทนของชุมชนที่ทำหน้าที่นี้โดยคนในชุมชน ที่ถูกเรียกว่า อส.จร. หรือ อป.พร. หรือ อส.ตร. ซึ่งต้องผ่านการฝึกอบรมเพื่อปฏิบัติหน้าที่ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ทั้งนี้คนในชุมชนจะเป็นผู้สมัครใจในการเข้ารับการคัดเลือกและฝึกอบรม เพื่อปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยในชุมชน ทำให้คนที่มีจิตอาสาที่สมัครใจเข้ามาได้รับการฝึกอบรมและปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งบางคนได้รับบทบาทหน้าที่เป็นทั้ง อส.จร. และ อป.พร. ในคนเดียวกัน ทั้งนี้ ความหมายและการฝึกอบรมเพื่อปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดความสงบสุขและปลอดภัยในชุมชนนั้นมีความแตกต่างกัน ซึ่งมีความหมาย ดังนี้

อาสาจราจร(อส.จร.)ตามระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการส่งเสริมให้ประชาชน ชุมชน ท้องถิ่นและองค์กรมีส่วนร่วมในกิจกรรมตำรวจ พ.ศ.๒๕๕๑ ในราชกิจจานุเบกษา หน้าที่ ๑๔ ได้ให้ความหมายของอาสาสมัครจราจร (อสจร.) ว่า แนวร่วมประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจลักษณะปฏิบัติการ เพื่อสนับสนุนการจัดการจราจร

อาสาสมัครตำรวจบ้าน หมายความว่า แนวร่วมประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจลักษณะปฏิบัติการ เพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อยและป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน(อปพร.) ตามระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยพลเรือน พ.ศ.๒๕๕๓(เล่ม ๑๒๗ ตอนพิเศษ ๑๐๙ง ราชกิจจานุเบกษา) ได้ให้ความว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน มีหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย รักษาความสงบและสงเคราะห์ผู้ประสบภัยในเขตพื้นที่

แนวคิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และตัวแทนชุมชน ที่มีต่ออาสาจราจรชุมชน

เจ้าหน้าที่ตำรวจ มองว่า “การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนให้เกิดเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนและยั่งยืนได้นั้น ต้องให้คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการกับปัญหา เพราะชุมชนมีศักยภาพในการดำเนินงาน ขอเพียงมีภาครัฐหรือมีแกนนำเข้าไปชวนคิด ชวนทำ ให้ความรู้ ให้โอกาสได้แสดงศักยภาพ เจ้าหน้าที่ตำรวจคอยเป็นพี่เลี้ยงให้คำแนะนำช่วยเหลือเท่านั้นก็สามารถแก้ไขปัญหาได้แล้ว”

ชุมชน: ก่อนเข้าร่วมโครงการ คนในชุมชนมองว่าการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนต้องเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยงานภาครัฐ เพราะเป็นสิ่งที่นอกเหนือเกินความสามารถของคนในชุมชน แต่พอได้เข้ามาร่วมในโครงการ ถึงรู้ว่า เราจัดการกับปัญหาได้ เราป้องกันได้ เพราะปัญหาที่เกิดขึ้น เกิดจากคนในชุมชน ทุกคนต้องร่วมกันจึงจะจัดการกับปัญหาได้

องค์ประกอบ การจัดการอุบัติเหตุจราจรในชุมชน โดย อส.จร.

๑. อาสาจราจรชุมชนหมู่บ้านละไม่ต่ำกว่า ๕ คน หรืออย่างน้อย อบต.ละ ๒๕ คน

๒. ตำรวจพี่เลี้ยงประจำอำเภอ/ ตำรวจมวลชนสัมพันธ์ประจำตำบล

๓. คู่มือการฝึกอบรมอาสาจราจรชุมชน / แนวทางปฏิบัติงาน

๔. ระบบการติดตาม สนับสนุน โดยท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ

๕. คณะทำงานระดับตำบล อำเภอ จังหวัด เพื่อวางแผน ติดตามสนับสนุนงาน

๖. อุปกรณ์ เครื่องมือในการดูแลความปลอดภัยทางถนน (อุปกรณ์การตั้งด่าน นกหวีด ฯลฯ)

ส่วนที่ ๒ การฝึกอบรมอาสาจราจร

ขั้นตอน การฝึกอบรมอาสาจราจร จังหวัดหนองบัวลำภู

๑. สถานีตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู ประสานงานเชิญตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือและทำความเข้าใจในวัตถุประสงค์การฝึกอบรมอาสาจราจร

๒. จัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน จากตัวแทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย บริษัทกลางประกันภัย โรงพยาบาลหนองบัวลำภู ขนส่งจังหวัด สถานีตำรวจภูธรจังหวัด องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น นักวิชาการงานพัฒนาในพื้นที่ (สกว.) ฯลฯ โดยมีสถานีตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภูเป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนงาน

๓. คณะทำงานร่วมกันออกแบบหลักสูตรการฝึกอบรมร่วมกับภาคีเครือข่าย โดยคณะทำงานแบ่งบทบาทหน้าที่ และให้ภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้ความรู้/วิทยากร

๔. เตรียมความพร้อมเจ้าหน้าที่ตำรวจในระดับอำเภอ เพื่อคัดเลือกเป็นพี่เลี้ยง และทำความเข้าใจในบทบาทการเป็นพี่เลี้ยงประจำในแต่ละอำเภอ

๕. ประสานงานไปที่ ที่ว่าการอำเภอฯ เพื่อให้คัดเลือกผู้เข้ารับการฝึกอบรม ชุมชนละ ๑ อำเภอ ซึ่งดำเนินงานใน ๓ อำเภอ (นำร่อง)ก่อน คือ อำเภอเมือง อำเภอนากลาง อำเภอศรีบุญเรือง จากทั้งหมด ๖ อำเภอ

เกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้ารับการฝึกอบรม

การคัดเลือกผู้เข้าร่วมการฝึกอบรม ทางคณะทำงานจะขอความร่วมมือให้ทางอำเภอประสานงานไปยังกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้นำท้องถิ่น ให้สรรหาและคัดเลือกผู้ที่ต้องการเข้ารับการฝึกอบรมอำเภอละ ๒๕ คน โดยให้มีคุณสมบัติเบื้องต้น ดังนี้

๑) เป็นผู้เลื่อมใสในการปกครองในระบบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยด้วยความบริสุทธิ์ใจ

๒) เป็นผู้มีภูมิลำเนา หรือถิ่นที่อยู่ประจำเขตพื้นที่สถานีตำรวจในอำเภอนั้น

๓) เป็นผู้มีสัญชาติไทย และมีอายุไม่ต่ำกว่า ๒๐ ปีบริบูรณ์ หรือชาวต่างชาติที่สมรสกับคนไทยและมีถิ่นที่อยู่อาศัยอันเป็นปกติในเขตพื้นที่สถานที่ตำรวจภูธรอำเภอนั้น

๔) เป็นผู้ที่มีความประพฤติดี มีอาชีพมั่นคง

๕) ไม่เป็นผู้บกพร่องในทางศีลธรรมอันดี หรือมีพฤติการณ์อันควรสงสัยว่าพัวพันเกี่ยวข้องกับการทำผิดกฎหมาย หรือมีอิทธิพลสร้างความเดือนร้อนแก่ประชาชนหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคมส่วนร่วม

๖) ได้รับการรับรองจากบุคคลที่เชื่อถือได้หรือตำรวจรวม ๓ คน ว่าเป็นผู้มีความประพฤติเรียบร้อยและเชื่อถือได้

๗) เป็นผู้ที่มีมนุษย์สัมพันธ์ที่ดี ได้รับการยกย่องหรือเป็นที่นับถือของประชาชนในพื้นที่หมู่บ้าน/ชุมชน/ท้องถิ่น

๘) สมัครใจและมีความตั้งใจที่จะมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือชุมชน/ท้องถิ่น

(หมายเหตุ: ผู้ที่ได้รับคัดเลือกทั้งหมด ทำหน้าที่เป็น อป.พร.ในหมู่บ้านอยู่แล้ว)

๖. ผู้ที่ได้รับคัดเลือกจากทั้ง ๓ อำเภอ ได้เข้ารับการฝึกอบรมในวันเวลาที่กำหนด ในช่วงระยะเวลา ๓ วัน๒ คืน ตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่กำหนดไว้

หมายเหตุ: (๑) ในช่วงการฝึกอบรมจะคัดเลือกผู้เข้ารับการฝึกอบรมเป็นอาสาจราจรอีกครั้ง โดยการทดสอบทางสมรรถนะความพร้อมทางร่างกาย

(๒) ระหว่างการฝึกอบรมจะมีตำรวจพี่เลี้ยง เข้ามาร่วมวางแผนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในชุมชน เพื่อสร้างความคุ้นเคยและมีส่วนร่วมในการให้คำปรึกษา ดำเนินงานตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุดกิจกรรม

(๓) ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม รวมทั้งหมด จำนวน ๑,๖๕๐ บาทต่อคน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่าย เสื้อยืด อส.จร. เสื้อสะท้อนแสง นกหวีด หมวก ค่าฝึกอบรม ค่าอาหาร ที่พัก ฯลฯ

๗. หลังการฝึกอบรม อาสาจราจรได้นำแผนป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปทดลองปฏิบัติการ โดยเน้นทดลองปฏิบัติหน้าที่ในกิจกรรมชุมชน เช่น งานบุญประเพณี งานโรงเรียน ฯลฯ

๘. ติดตามผล โดยตำรวจพี่เลี้ยง และคนในชุมชน ช่วยกันสะท้อนผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในชุมชน ว่ามีความเป็นระเบียบวินัย ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น

คุณสมบัติและบทบาทพี่เลี้ยง(ตำรวจ)

พี่เลี้ยงอาสาจราจร(อส.จร.) ต้องเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจชุมชนและตำรวจมวลชนสัมพันธ์ ที่มาจากสายงานจราจร อำนวยการ หรือสายตรวจประจำตำบล ที่ดำเนินงาน ภายใต้สังกัดสถานีตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู ในระดับอำเภอ เพื่อจะได้เข้าใจบริบทชุมชน และเข้าถึงใกล้ชิดประชาชนในชุมชน โดยในแต่ละอำเภอมีตำรวจพี่เลี้ยงประจำ ๑ ชุด/๑๒ นาย ซึ่งประกอบด้วย

๑) ตำรวจชั้นประทวน ทำหน้าที่เป็นสายตรวจ งานจราจร จำนวน ๑๐ นาย

๒) ตำรวจชั้นสัญญาบัตร ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าชุด ผู้ช่วยหัวหน้า จำนวน ๒ นาย

บทบาทหน้าที่

๑. เข้าร่วมกิจกรรมกับอาสาจราจรในช่วงการฝึกอบรม เพื่อจะได้รู้จักคุ้นเคยและวางแผนงานการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับพื้นที่ร่วมกัน

๒. ให้คำปรึกษา แนะนำวิธีการปฏิบัติหน้าที่ให้กับอาสาจราจรในพื้นที่ตนเองที่รับผิดชอบ

๓. ติดตามดูแลการปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานให้กับอาสาจราจรในพื้นที่ ทุกครั้ง

๔. เป็นที่พึ่งให้กับอาสาจราจรระหว่างปฏิบัติหน้าที่ หากเกิดเหตุสุดวิสัย เช่น มีผู้ฝ่าฝืนการตั้งด่าน หรือมีผู้ไม่ยอมให้ตรวจค้น เป็นต้น

คุณสมบัติวิทยากร และคุณลักษณะครูฝึกตำรวจ

วิทยากรและครูฝึกต้องเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่ในศาสตร์สาขาที่เกี่ยวข้องและมีความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะตามหัวข้อวิชาที่ฝึกอบรม คือ

๑. หัวข้อเรื่องกฎหมายที่ควรรู้ พ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๕๒

วิทยากรคือ พนักงานสอบสวน หรือ สารวัตรจราจร หรือ อัยการ หรือผู้ที่มีความรู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย

๒. หัวข้อเรื่อง การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

วิทยากรคือ พยาบาลวิชาชีพประจำโรงพยาบาล หรือผู้มีความรู้ ผู้เชี่ยวชาญในด้านการให้ความช่วยเหลือชีวิต การปฐมพยาบาล

๓. หัวข้อเรื่อง การขับขี่อย่างปลอดภัย

วิทยากรคือ เจ้าหน้าที่ หรือผู้เชี่ยวชาญมีความรู้ในสำนักงานขนส่งจังหวัด

๔. หัวข้อเรื่อง พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือกฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองอุบัติเหตุ พ.ร.บ.สงเคราะห์ผู้ประสบภัย

วิทยากร คือ ตัวแทนที่มีความรู้จากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ

๕. หัวข้อ ภาคปฏิบัติ ในการฝึก ยุทธวิธีตำรวจ ในเรื่องการตรวจค้นตัวบุคคล ตรวจค้นยานพาหนะ การจับกุม การฝึกระเบียบวินัย การต่อสู้ป้องกันตัว ฯลฯ

วิทยากร คือ ครูฝึกตำรวจเท่านั้น

สถานที่ฝึกอบรม :

ตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู /กองร้อยอาสาสมัครรักษาดินแดนจังหวัดหนองบัวลำภู

เครื่องมือ/อุปกรณ์:

อุปกรณ์สำหรับอาสาจราจร (เสื้อยืดสีขาว สกรีน อส.จร. /นกหวีด /หมวก/เสื้อสะท้อนแสง) ส่วนชุดฟอร์มในการปฏิบัติหน้าที่ ให้ใช้เครื่องแบบ อป.พร.ซึ่งทุกคนมีอยู่แล้ว)

หลักสูตรการฝึกอบรม ประกอบด้วย

วันที่ ๑

๑. กฎหมายที่ควรรู้ (ภาคทฤษฎี/บรรยาย)	จำนวน	๑.๓๐	ชั่วโมง
๒. การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (ภาคทฤษฎี/บรรยาย)	จำนวน	๑.๓๐	ชั่วโมง
๓. เทคนิคการต่อสู้ป้องกันตัวในระยะประชิด (ภาคปฏิบัติ)	จำนวน	๒	ชั่วโมง
๔. ฝึกวิชาทหารความเป็นระเบียบวินัย (ภาคปฏิบัติ	จำนวน	๒	ชั่วโมง

วันที่ ๒

๑. การขับขี่ปลอดภัย (ภาคทฤษฎี/บรรยาย)	จำนวน	๑.๓๐	ชั่วโมง
๒. มาตรการความปลอดภัย (ภาคทฤษฎี/บรรยาย)	จำนวน	๑.๓๐	ชั่วโมง
๓. กฎจราจร เครื่องหมาย สัญญาณจราจร (ภาคปฏิบัติ)	จำนวน	๔	ชั่วโมง

วันที่ ๓

๑. พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ภาคทฤษฎี/บรรยาย	จำนวน	๑.๓๐	ชั่วโมง
๒. ผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร	จำนวน	๑.๓๐	ชั่วโมง
๓. ยุทธวิธีตำรวจ (ภาคปฏิบัติ)	จำนวน	๒	ชั่วโมง
อื่นๆ กิจกรรมกลุ่มย่อย			
๑. ออกแบบวางแผนการรักษาความปลอดภัยในชุมชนตนเอง	จำนวน	๒	ชั่วโมง
๒. การนำเสนอแผนงานการรักษาความปลอดภัยในชุมชน	จำนวน	๒	ชั่วโมง
๓. การชี้แจงทำความเข้าใจในการฝึกอบรมและสร้างสัมพันธ์	จำนวน	๑	ชั่วโมง

รวมจำนวน ๒๔ ชั่วโมง

.....

วันที่/เวลา			๐๙.๐๐-๑๐.๓๐	๑๐.๓๐-๑๒.๐๐		๑๓.๐๐-๑๕.๐๐	๑๕.๐๐-๑๗.๐๐		๑๙.๐๐-๒๐.๐๐
วันที่ ๑	รายงานตัว/ลงทะเบียน/พิธีเปิด		**กฎหมายที่ควรรู้** -พรบ.จราจรทางบก ๒๕๕๒ วิทยากร:พนักงานสอบสวน/อัยการ	**การปฐมพยาบาลเบื้องต้น** วิทยากร:รพ.หนองบัวฯ	**๑๒.๐๐ น. - ๑๓.๐๐ น. รับประทานอาหารกลางวัน**	**เทคนิคการต่อสู้ป้องกันตัวในระยะประชิด** -ด้วยมือเปล่า -ด้วยอาวุธ วิทยากร:ชุดครูฝึกตำรวจ	**ฝึกวิชาทหาร** -ฝึกระเบียบแถวอยู่กับที่ -ฝึกระเบียบแถวเคลื่อนที่ วิทยากร:ชุดครูฝึกตำรวจ	**๑๗.๐๐ น. -๑๙.๐๐ น.รับประทานอาหารเย็น**	**กิจกรรมในค่าย** -เรียนรู้ระเบียบในค่าย การกิน การนอน ฯลฯ วิทยากรชุดครูฝึก
วันที่ ๒			**การขับขี่อย่างปลอดภัย** วิทยากร: ขนส่งจังหวัด	**มาตรการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน** วิทยากร:ร.ต.ต.คณิตศิลป์ฯ		**ภาคปฏิบัติ** -กฎจราจร/เครื่องหมาย/สัญญาณจราจร -การควบคุมและจัดระเบียบการจราจร -ฝึกการใช้สัญญาณควบคุมการจราจร วิทยากร:ชุดครูฝึกจราจร			**กิจกรรมกลุ่ม** -การวางแผนรักษาความปลอดภัยในชุมชน วิทยากรประจำกลุ่ม: ชุดครูฝึก
วันที่ ๓		**๐๗.๐๐ น. -๐๘.๐๐ น.รับประทานอาหารเช้า**	**พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ** -พรบ.สงเคราะห์ผู้ประสบภัย -กม.เกี่ยวกับการคุ้มครองอุบัติเหตุ - กรณีที่สามารถคุ้มครองได้ - หน่วยงานที่สามารถร้องขอการคุ้มครอง วิทยากร:บริษัทฯกลางฯ	**ผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร** - ร่างกาย จิตใจ - ครอบครัว/อาชีพ - สังคม วิทยากร:พ.ต.อ.อานนท์		**ยุทธวิธีตำรวจ** -บทบาทหน้าที่อาสาจราจร -การตรวจค้นตัวบุคคล -การตรวจค้นยานพาหนะ -การจับกุม วิทยากร:ชุดครูฝึกตำรวจ/พี่เลี้ยงตำรวจประจำกลุ่ม	**กิจกรรมกลุ่ม** แต่ละกลุ่มนำเสนอแผนงานรักษาความปลอดภัยในชุมชน ******** **พิธีปิด**		.

บรรณานุกรม

การติดต่อสื่อสารที่ดี. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://www.kmutt.ac.th/organization/ssc๓๓๔/asset๓.html. (วันที่สืบค้นข้อมูล : ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

การสร้างเครือข่าย (Networking). [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://med.md.kku.ac.th/site_data/mykku_med/๗๐๑๐๐๐๐๑๙/Networking.doc. (วันที่สืบค้นข้อมูล : ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๖).

กัลยาณมิตรธรรม ๗. พจนานุกรมพุทธศาสตร์ ฉบับประมวลธรรม พระพรหมคุณาภรณ์ (ป.อ. ปยุตฺโต) [ออนไลน์].เข้าถึงได้จาก :http://www.๘๔๐๐๐.org/tipitaka/dic/d_seek.php?text=%A๑%D๑%C๕% C๒%D๒%B๓%C๑%D๔%B๕%C๓%B๘%C๓%C๓%C๑&original=๑. (วันที่สืบค้นข้อมูล : ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖).

เครือข่ายทางสังคม (Social Network). [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://www.edu.tsu.ac.th/major/administration/Data.../FE๕๑๑/A๑.doc. (วันที่สืบค้นข้อมูล : ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๖).

แนวความคิดเกี่ยวกับอาสาสมัคร. [ออนไลน์].เข้าถึงได้จาก : http://www.atsc.doae.go.th/report%๒๐eficiency_project/eficiency๕๒/index%๒๐๑๐.pdf. (วันที่สืบค้นข้อมูล :๑๖ พฤศจิกายน๒๕๕๖).

พรทิพภา สุริยะ. คู่มือการฝึกอบรมอาสาจราจรชุมชนจังหวัดหนองบัวลำภู. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.). ๒๕๕๖.

พระราชตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๔๗. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๑/ตอนที่ ๑๘ ก/หน้า๑/๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๗.

ระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ พ.ศ. ๒๕๔๙. ราชกิจจานุเบกษาเล่ม ๑๒๓/ตอนพิเศษ ๓๑ ง/หน้า ๒๓/๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙.

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการส่งเสริมให้ประชาชน ชุมชน ท้องถิ่นและองค์กรมีส่วนร่วม ในกิจการตำรวจ พ.ศ. ๒๕๕๑. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนพิเศษ ๔๕ ง/หน้า ๑๓/๓ มีนาคม ๒๕๕๑.

สุนิตย์ เชรษฐา และคณะ. การศึกษาและประยุกต์บทเรียนงานอาสาสมัครจากต่างประเทศเพื่อการพัฒนาระบบอาสาสมัครในประเทศไทย. สถาบัน ไทยรูรัลเน็ต TRN ภายใต้มูลนิธิบูรณะชนบทแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ธันวาคม ๒๕๔๘. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://www.volunteer spirit.org/files/final-VSN.doc. (วันที่สืบค้นข้อมูล : ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖).

เสถียร จิรรังสิมันต์. ความรู้เกี่ยวกับองค์กรเครือข่าย, บทความ, สำนักส่งเสริมและประสานการมีส่วนร่วมองค์กรเครือข่าย สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://www.google.co.th/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=๑&source=web&cd =๑&ved=๐CCoQFjAA &url=http%๓A%๒F%๒Fsdc๕p.com%๒FshowContent.php%๓Fid๔%๓D๑๐&ei=Q-MUo๖XHsiPi Afru๔GYDw&usg=AFQjCNF๗qK๓aJSDzDc๗-NYjpjjNspsfI๒g. (วันที่สืบค้นข้อมูล : ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖).

องค์ประกอบของเครือข่าย, การพัฒนาเครือข่ายสู่ความยั่งยืน.งานส่งเสริมเครือข่าย กองส่งเสริมและพัฒนาเครือข่าย สำนักงานส่งเสริมสวัสดิภาพและพิทักษ์เด็กเยาวชน ผู้ด้อยโอกาส คนพิการ และผู้สูงอายุ กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงมนุษย์. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : http://oppn.opp.go.th/research๐๑.php. (วันที่สืบค้นข้อมูล : ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๖).

บทที่ ๙
เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรทางถนน

๑. บทนำ

อุบัติเหตุจราจร (Traffic Accident) เป็นเรื่องที่เกิดขึ้น โดยมิได้วางแผนล่วงหน้าหรือไม่คาดคิด แม้ว่าอุบัติเหตุจะป้องกันได้ ซึ่งกลไกสำคัญที่ประเทศพัฒนาแล้ว ใช้ในการลดปัญหาอุบัติเหตุก็คือการบังคับใช้กฎหมาย(Law Enforcement) เพราะการบังคับใช้กฎหมายทำให้ประชาชนมีวินัย(discipline)ในการขับขี่ ซึ่งการสร้างวินัยบนท้องถนนให้เกิดขึ้นในชาติจะต้องดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการ (process) ส่วนหนึ่งของกระบวนการที่สำคัญที่สุดคือ การนำเอาหลักการตรวจจับความผิดจราจร (Traffic Surveillance) อย่างมืออาชีพมาใช้ เมื่อใดที่ผู้ขับขี่ทำผิดกติกาของสังคม ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย เมื่อนั้นจะถูกตรวจพบและดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ทั้งนี้การตรวจจับ ก็ควรที่จะดำเนินการไปโดยมีกิจกรรมอื่น ๆ ประกอบด้วย การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ การดำเนินการทางวิศวกรรมจราจร และการแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยผู้ป่วย

การตรวจจับความผิดจราจร จำเป็นจะต้องมียุทธวิธีและแนวทางความคิดพื้นฐานที่ถูกต้อง เช่นเดียวกับยุทธวิธีตำรวจ (Police Tactics) อื่น ๆ แต่ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติยังมีความเข้าใจ และมีพื้นฐานที่แตกต่างกัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงความหมายและหลักการพื้นฐานดังนี้

ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่มิได้วางแผนล่วงหน้า (Unplanned) หรือมิได้ปรารถนา (Undesired) ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อบุคคล หรือทรัพย์

อุบัติเหตุ อาจมีองค์ประกอบ ๓ ประการ ได้แก่

๑. เป็นเหตุการณ์ที่ไม่ได้มีการวางแผน

๒. เกิดจากความบกพร่องของคน รถ ถนน หรือสภาพแวดล้อม

๓. อุบัติเหตุทุกประเภทจะต้องมีผลลัพธ์ (Consequences)

ความหมายของอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง เหตุการณ์ที่มิได้วางแผนล่วงหน้า หรือมิได้ปรารถนา ซึ่งเกิดจากความบกพร่องของคน รถ ถนน หรือสภาพแวดล้อม เป็นผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต หรือทรัพย์สิน

ความหมายของการตรวจจับความผิดจราจร(Traffic surveillance)

การตรวจจับความผิดจราจร หมายความถึงการเฝ้ามองอย่างใกล้ชิด (Close watch) หรือสังเกตอย่างใกล้ชิด (close observation) ต่อบุคคล ที่สงสัยว่ากระทำผิดกฎจราจร จนได้ข้อสรุปที่แน่นอน จึงดำเนินการบังคับใช้กฎหมายด้วยวิธีที่เหมาะสม รวมไปถึงการกระทำ (action) ใด ๆ ลงไปเพื่อจะยับยั้ง หรือแก้ไขการกระทำนั้น

หลักการของการตรวจจับความผิดจราจร

การตรวจจับความผิดจราจร ประกอบด้วยหลักการสำคัญ ดังนี้

๑. การตรวจจับเป็นยุทธวิธีหนึ่งของการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ที่มีหลักเกณฑ์แน่ชัด มีเหตุผล มิใช่คาดเดา ลองผิดลองถูก (trial and error) หรือปฏิบัติตามที่เคยสืบต่อกันมาโดยไม่ทราบเหตุผล

๒. การตรวจจับ เป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ผู้ปฏิบัติต้องมีความรู้ (Knowledge) ความเข้าใจในเหตุผลและที่มาของการกระทำ มีการฝึกอบรมอย่างมืออาชีพ (professionalism) สามารถใช้เครื่องมือในการตรวจวัดได้มียุทธวิธี (tactics) ในการดำเนินการที่เหมาะสมในแต่ละสถานการณ์ นำเอาหลักจิตวิทยามาใช้ เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับประชาชนไปพร้อม ๆ กัน

๓. การตรวจจับมีวัตถุประสงค์เพื่อยับยั้งอุบัติเหตุ (Accident) ลดความเสี่ยง (risk) ลดความสูญเสีย (loss) ของประชาชน ดังนั้น จึงมิใช่การทำงานเพื่อให้ได้ปริมาณ (quantity) หรือผลการจับกุม แต่เป็นการตรวจจับที่ต้องการคุณภาพ (quality) คือความปลอดภัยของประชาชน

โดยสรุป การตรวจจับความผิดจราจร หมายถึง การเฝ้าสังเกตจนได้ข้อสรุปว่ามีการกระทำผิดกฎจราจร และดำเนินการจับกุมโดยมีวิธีการที่เหมาะสม จนบรรลุเป้าหมาย คือการแก้ไขพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องและลดอุบัติเหตุจราจร

หลักการที่เกี่ยวข้องกับงานของตำรวจจราจร และการตรวจจับความผิดจราจร

๑. กฎของความปลอดภัยทางถนน(Road Safety)

ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องสำคัญอันดับหนึ่ง กฎนี้ควรจะเป็นสิ่งแรกที่เจ้าน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) และผู้เกี่ยวข้องทุกคนจะต้องคำนึงทุกครั้งที่ออกปฏิบัติงาน รวมถึงควรจะเข้าใจ และสามารถอธิบายให้แก่ผู้ขับขี่เข้าใจได้ กล่าวคือ

- กฎทั้งหลายเกี่ยวกับความปลอดภัยเกิดขึ้น เนื่องมาจากผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมไม่ถูกต้อง ซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้อื่น ทำให้สังคมจะต้องกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมา

- ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องรู้ว่ากฎทั้งหลายเหล่านั้นคืออะไร มีอะไรบ้าง เกิดการยอมรับ และเข้าใจด้วยเหตุผลว่าเป็นสิ่งที่ดี ที่ถูกต้องของสังคม

- เมื่อเกิดการยอมรับแล้วจะเต็มใจปฏิบัติตาม กฎแห่งความปลอดภัยเป็นสิ่งที่จำเป็น ผู้ที่ละเลยจะเป็นบุคคลอันตรายต่อผู้อื่น และจะทำให้สังคมไม่ปลอดภัย ดังนั้น ผู้ขับขี่ทุกคนจึงต้องเชื่อและปฏิบัติตาม เพราะผู้ที่ไม่เชื่อ อาจจะไปทดลองหรือเรียนรู้ด้วยตัวเองบนถนน เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวเอง

กฎทั้งหลายต้องมีการบังคับใช้ (Enforcement) โดยมีเจ้าหน้าที่เป็นผู้ควบคุมลงโทษ เพื่อให้เกิดการปฏิบัติและแน่ใจว่าไม่มีใครฝ่าฝืน

กฎต่าง ๆ ที่มีขึ้นจะต้องมีเหตุผล และสามารถบังคับใช้ได้เท่านั้น จึงจะนำไปใช้ปฏิบัติ (Implementation) ได้

กฎแห่งความปลอดภัยเป็นกฎที่ผู้รักษากฎหมาย ควรอธิบายให้ประชาชนเข้าใจ เพื่อที่จะให้เกิดความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ เนื่องจากความปลอดภัยเป็นเรื่องของส่วนรวม หากคนส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติแล้วก็จะเกิดความเสียหายแก่สังคม หรือผู้ที่มิได้มีส่วนในการฝ่าฝืนนั้น ๆ ด้วย

กฎของความปลอดภัย ยังหมายรวมถึงความปลอดภัยในการทำงานของผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งผู้บังคับบัญชา จะต้องเข้าใจว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่ทุกครั้ง ต้องมีความปลอดภัยเป็นอันดับแรก ส่วนปริมาณคดีที่จับได้เป็นอันดับสอง

- ความปลอดภัยเป็นอันดับแรก

- ปริมาณอันดับสอง

การออกปฏิบัติงานทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติจะต้องมีความปลอดภัย โดยปราศจากการกดดัน การผลักดันให้เจ้าหน้าที่ออกตรวจจับแบบทำยอด หรือกำหนดปริมาณการจับกุมรายวันที่เกินกำลังเป็นสิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ เพราะอาจทำให้เจ้าหน้าที่ทำงาน โดยขาดความรอบคอบ ขาดความปลอดภัย เพื่อแลกกับปริมาณการจับกุม บางครั้งอาจทำให้เจ้าหน้าที่ทำงานโดยขาดความยุติธรรม เพราะต้องการได้ปริมาณงาน โดยไม่รับฟังเหตุผลของประชาชน นอกจากนี้ยังอาจเป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่ทำงาน โดยขาดการจัดลำดับความสำคัญ (Priority) เช่นตรวจจับความผิดง่าย ๆ โดยไม่ตรวจจับเรื่องที่ยาก

เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี่ เมื่อเรียกรถบนถนนต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยประเมินว่าอาจจะเกิดความเสี่ยงใดๆ เกิดขึ้นได้บ้าง เช่น รถชนท้าย รถเฉี่ยวชน ฯลฯ หากมีความเสี่ยง จะต้องหลีกเลี่ยง แก้ไขหรือลดความเสี่ยงนั้นโดยไม่รั้งรอ หรือปล่อยให้เกิดความเสี่ยงอยู่ต่อไป

ทั้งนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้บังคับบัญชาของแต่ละจังหวัด ควรจะต้องปรับบทบาทตนเอง ให้เป็นผู้ตรวจสอบสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย โดยการออกตรวจสอบดูแลมาตรฐานการทำงานของผู้ใต้บังคับบัญชาให้ลดความเสี่ยงในการทำงานโดยปรับบทบาท (Role) ตนเอง จากผู้รอ

อนุมัติหรือพิจารณาสั่งการมาเป็นผู้อำนวยการ ผู้สนับสนุน หรือโค้ช (Coach) ของความปลอดภัยให้มากขึ้น

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัย เรื่องวิสัยทัศน์เป็นศูนย์(Vision Zero: Strategic Principle)

แนวความคิดเรื่องวิสัยทัศน์เป็นศูนย์ (Vision Zero) เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน แนวความคิดที่มาของเรื่องนี้ ก็เนื่องมาจากการตอบสนองของผู้รักษากฎหมายและผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ต่อความต้องการของประชาชนที่วิตกถึงภัยอันตรายใกล้ตัว อันเนื่องมาจากข้อบกพร่องของผู้ขับขี่ในเรื่องต่าง ๆ จนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ประชาชนที่บริสุทธิ์เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ทำอย่างไรความสูญเสียเหล่านี้ จะมีความคาดหวังให้เป็นศูนย์ให้ได้ คือหาทางแก้ไขไม่ให้เกิดการตาย หรือบาดเจ็บทุกวิถีทาง แต่หากจำเป็นจะต้องมีการบาดเจ็บก็จะต้องหาวิธีการล่วงหน้าเพื่อลดความรุนแรงลงให้ได้มากที่สุด

ยกตัวอย่างเช่น การขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็ว ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกที่เป็นปัจจัยทำให้ถนนปลอดภัยหรือไม่ ดังนั้นจึงมีการพิจารณาว่าจะทำอย่างไร ให้ถนนและยานพาหนะไม่สามารถสร้างความรุนแรงให้แก่ผู้ขับขี่หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น เริ่มจากการออกแบบที่เมื่อเกิดความผิดพลาดแล้วต้องปลอดภัย (fail-safe) ผู้ออกแบบถนนจะต้องรับผิดชอบให้เกิดถนนที่กิจกรรมการเดินทาง ขนส่งบนถนนตลอดเส้นทางต้องปลอดภัยทั้งระบบ เมื่อผู้ขับขี่ที่ผิดพลาดจะต้องมีอุปกรณ์ควบคุมความปลอดภัย ติดจุดต่างๆที่เสี่ยง อาทิ หากเกิดรถชนกันทำให้ตัวรถพุ่งออกข้างทางหลุดออกจากแนวถนนจะต้องตกเหวหรือชนต้นไม้ ผู้ออกแบบถนนจะต้องสร้างรั้วป้องกันอันตราย(guardrail) ไว้ข้างทางบริเวณนั้น มิให้ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บสาหัส ส่วนผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบ ปฏิบัติตามกฎทุกข้อที่ออกมาใช้คู่บนถนนนั้น ผู้ผลิตยานยนต์จะต้องร่วมมือผลิตอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยให้ลดอันตราย เมื่อเกิดการเฉี่ยวชน เช่น ถุงลม เข็มขัดนิรภัย ฯลฯ

ผู้บังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทบาท ตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ที่ตั้งไว้เพื่อให้ท้องถนนเกิดความปลอดภัยลดโอกาสในการกระทำผิดทุกเวลาและป้องกันมิให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายได้ ลดอันตรายบนถนนจนเป็นศูนย์ ซึ่งจะเห็นได้ว่าความปลอดภัยเป็นเรื่องของทุกคนเสมือนเป็นหุ้นส่วนกัน และทุกคนมีหน้าที่ที่จะต้องทำ อาจจะกล่าวได้ว่าผู้รักษากฎหมาย ควรมีบทบาทในเรื่องนี้อย่างมาก จุดสูงสุดของผู้บังคับใช้กฎหมายคือ มีความเข้มงวดต่อการกระทำผิดจนถึงระดับที่ไม่มีผู้ใดฝ่าฝืนกฎจราจรบนท้องถนนเลยหรือฝ่าฝืนเป็นศูนย์นั่นเอง

๒. การบังคับใช้กฎหมาย(Law Enforcement)

การบังคับใช้กฎหมาย เป็นเครื่องมือสำคัญอย่างมากต่อความปลอดภัยของถนน เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลต่อผู้ขับขี่ (Driver) มากที่สุด ผู้ขับขี่เป็นตัวจักรสำคัญในการควบคุม

ยานพาหนะ และความผิดพลาดจากผู้ขับขี่ (Driver error) จัดได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญถึงร้อยละ ๖๐-๗๐ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมากกว่าปัจจัยอื่น คือ รถ หรือถนน

การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพสูงที่สุด

ผลการวิจัยในสหรัฐอเมริกา ชี้ว่าการแก้ไขไม่ให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการบังคับใช้กฎหมาย จะมีผลในการลดจำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บลงมาได้ โดยปรากฏว่าในการออกกฎหมายจราจรฉบับหนึ่งนั้น ในระยะแรกประชาชนจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เมื่อมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ การปฏิบัติตามกฎหมายจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยแม้จะใช้งบประมาณต่อไปเท่าใดก็จะไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก แต่เมื่อใดที่เจ้าหน้าที่ออกตรวจจับอย่างจริงจัง การกระทำผิดก็จะลดลงโดยทันที ถ้าปฏิบัติอย่างต่อเนื่องการกระทำผิดจะลดลงประมาณร้อยละ ๔๐ และการกระทำผิดลดลง ก็มีผลต่อตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงอย่างสัมพันธ์กัน ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมาย จึงมีความสำคัญต่อการลดอุบัติเหตุ เป็นการลงทุนที่คุ้มค่า(Cost effective) มีผลโดยตรงมีประสิทธิภาพมากกว่าการประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ หรือกิจกรรมใดๆ การบังคับใช้กฎหมายที่ดีเป็นการป้องกันที่ลดค่าใช้จ่ายในรักษาพยาบาล และเป็นการรณรงค์ไปในตัว

การลดอุบัติเหตุในจังหวัดหนึ่ง ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงสุด ควรจะมีกิจกรรมบังคับใช้กฎหมายเป็นตัวนำ ส่วนกิจกรรมอื่นๆ ได้แก่ การให้ความรู้ (Education) วิศวกรรมจราจร (Engineering) การแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) การเพิ่มศักยภาพให้ชุมชนมีส่วนร่วม (Empowerment) และการติดตามประเมินผล (Evaluation) ควรเป็นกิจกรรมเสริมโดยให้การบังคับใช้กฎหมาย อื่นๆเป็นอัตราส่วน ๗๐:๓๐ ในระยะแรก ต่อเมื่อสถิติลดลง จึงลดอัตราการบังคับใช้กฎหมายลง และเพิ่มกิจกรรมส่วนอื่นขึ้นตามสถานการณ์ต่อไป

การเรียกหยุดรถ (Traffic Stops)

การเรียกหยุดรถ เป็นการกระทบสิทธิของประชาชน ในขณะที่เดินทางและอาจเกิดอันตรายจากอุบัติเหตุในขณะที่หยุดรถตรวจอยู่บนผิวการจราจร การเรียกหยุดรถจะต้องดำเนินการ ในกรณีจำเป็นเท่านั้น มิใช่ตำรวจจะเรียกหยุดรถเมื่อใดก็ได้ ในต่างประเทศการเรียกหยุดรถเพื่อทำการตรวจได้นั้นเจ้าหน้าที่จะต้องมีเหตุผลอันสมควรจึงจะทำได้หรือบางประเทศต้องได้รับอนุญาตก่อนเท่านั้น

๑. เหตุผลในการเรียกหยุดรถนั้นควรจะมีดังต่อไปนี้

๑.๑ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ การที่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการกระทำผิด หรือพบการกระทำความผิดซึ่งหน้าซึ่งเจ้าหน้าที่สามารถจะเรียกหยุดรถเพื่อตรวจสอบหรือเพื่อจับกุมตามกฎหมาย เช่น

- ขับรถเร็ว
- สภาพของรถไม่สมบูรณ์
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- ขับรถส่ายไปมาเหมือนเมาสุรา
- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

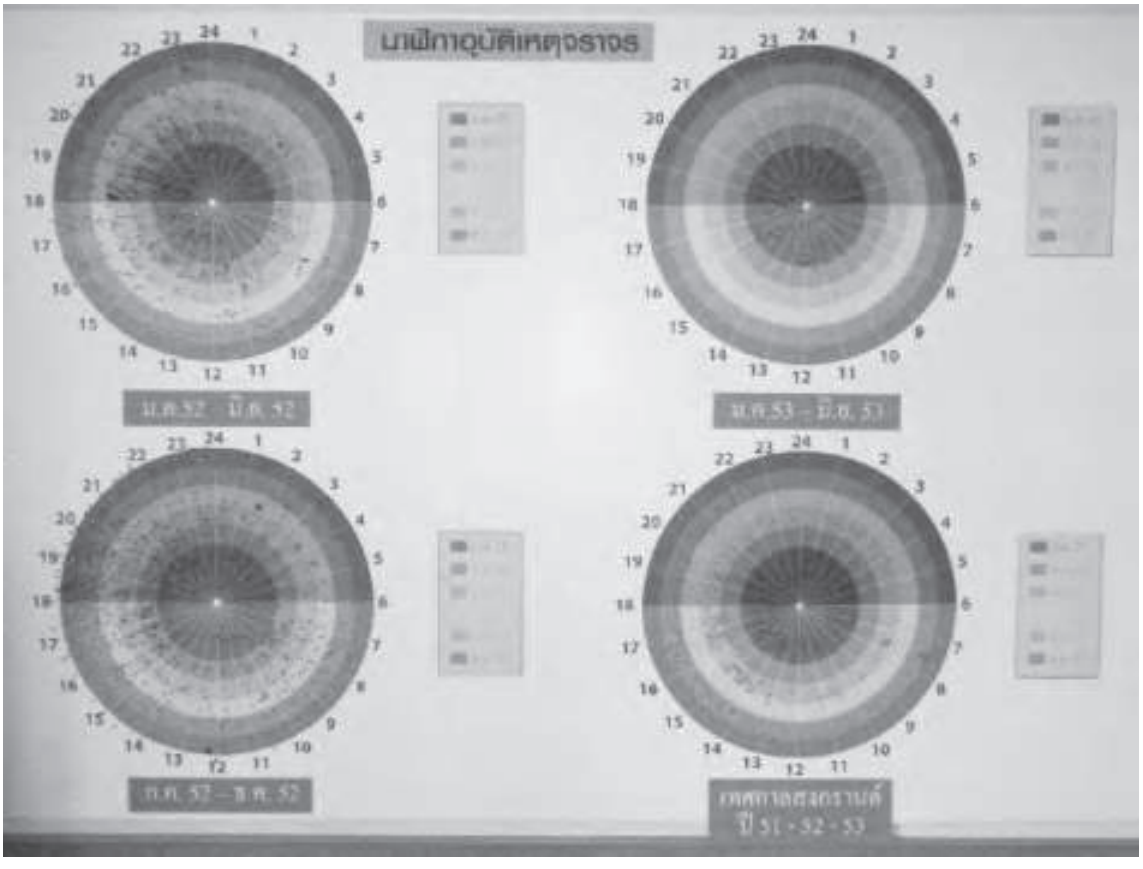
๑.๒ การเรียกหยุดรถเพราะเหตุผลอื่น ๆ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรจะเข้าใจว่าถ้าไม่จำเป็นจะต้องไม่เรียกหยุดรถและการเรียกหยุดรถเพื่อตรวจจะทำได้เมื่อมีเหตุผลที่สมควรเท่านั้น เจ้าหน้าที่จะต้องรู้ว่ามีเหตุผลใดบ้างที่จะเรียกหยุดรถได้และอาจนำไปสอนแก่นักเรียน หรือประชาชนทั่วไปให้ทราบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเรียกหยุดรถได้ถ้ามีเหตุผล เช่น

- เจ้าหน้าที่สงสัยว่ามีการกระทำผิดกฎหมาย
- มีลักษณะการขับขี่ที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- มีสภาพรถไม่มั่นคงแข็งแรง
- รถหรือตัวบุคคลอาจมีลักษณะตำหนิรูปพรรณตรงกับที่ตำรวจกำลังติดตามอยู่
- ตำรวจคิดว่าคุณกำลังต้องการความช่วยเหลือ
- เกิดเหตุในละแวกนั้น ซึ่งคุณอาจเป็นพยานในคดีอาญา หรือเรื่องสำคัญที่ตำรวจต้องการให้ช่วยเหลือ
- ตำรวจอาจเรียกให้หยุดเพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับอุบัติเหตุ หรือความผิดปกติอื่น ๆ ที่อาจเป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่

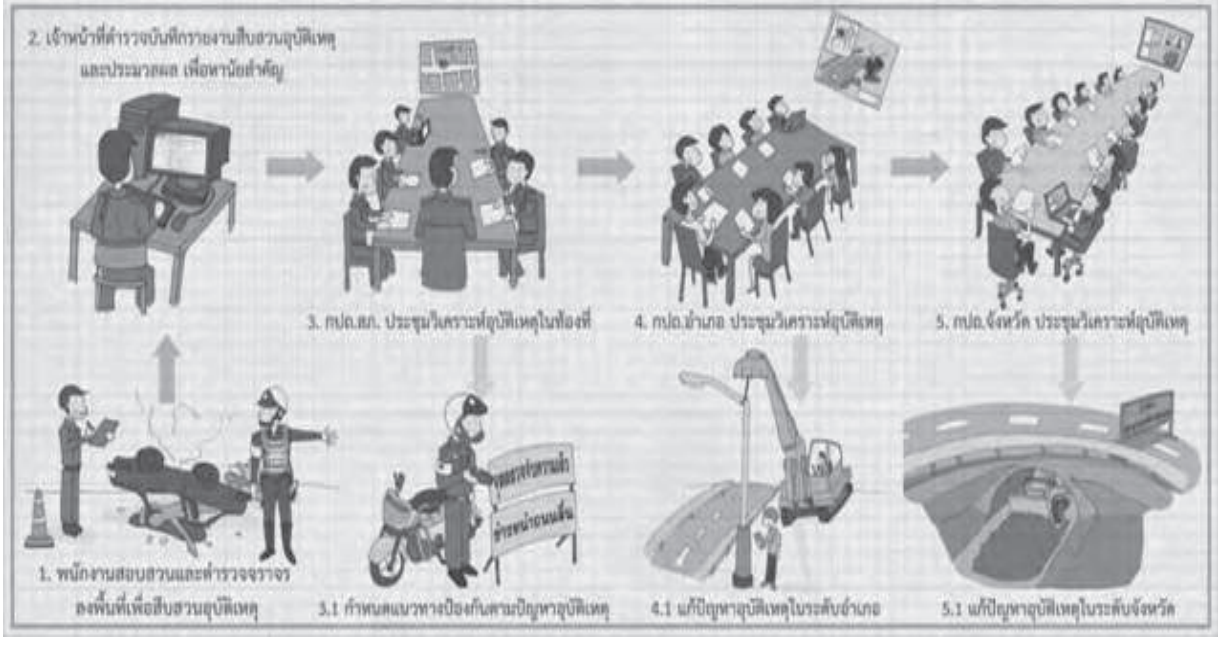
๒. การวิเคราะห์ข้อมูลจราจร

เพื่อกำหนดสถานที่ วันเวลา และกลุ่มเป้าหมายหัวหน้างานจราจร จะต้องมีการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑ ข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ (นาฬิกาอุบัติเหตุ)โดยนำมาจัดหมวดหมู่ฐานข้อมูลให้ชัดเจน เช่น จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ช่วงเวลาเกิดเหตุ ชนิดรถที่เกิดเหตุ แยกเป็นรายเดือน รายปี (นำเสนอจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ ในพื้นที่ พร้อมภาพประกอบ)



๒.๒ โครงการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการหรือ “อบถ.”



๒.๓ ข้อมูลการร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะด้านการจราจรจากประชาชนหรือภาคีเครือข่ายในรอบปี

๒.๔ ข้อมูลการซ่อมสร้างทาง ตลอดจนระบบสาธารณูปโภค

๒.๕ ข้อมูลสภาพการจราจรในพื้นที่

วิเคราะห์เพื่อกำหนดสถานที่ วัน เวลา และกลุ่มเป้าหมาย ในการตั้งจุดตรวจจราจร มีเป้าหมายสำคัญ ๓ ประการ

(๑) เพื่อป้องกัน และลดอุบัติภัยทางถนนในพื้นที่ โดยดูจากปัจจัยดังนี้

๑.๑ คน

- ดูจากอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส เช่น มีสาเหตุมาจากการได้รับกระทบกระเทือนทางสมอง ก็ควรเน้นการกวดขันจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัย

- ดูจากพฤติกรรมการขับขี่ เช่นขับรถเร็ว ขับรถย้อนศรหรือฝ่าฝืนสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร ก็เน้นกวดขันจับกุมตามข้อหานั้น ๆ

๑.๒ ยานพาหนะ

- ความไม่มั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ

- ความไม่สมบูรณ์ของอุปกรณ์ส่วนควบ เช่น รถระบบเบรก ไฟส่อง สว่าง ไฟเลี้ยวและไฟท้าย เป็นต้น

- สภาพการบรรทุก หรือโดยสาร เช่นการบรรทุกสูง, ยื่นยาว บรรทุกเกินน้ำหนัก , บรรทุกตกหล่นรั่วไหล หรือการโดยสารเกินจำนวนที่กำหนด ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง

(๒) เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนน ของประชาชนในพื้นที่

การบังคับใช้กฎหมาย เป็นแนวทางหนึ่งในหลายวิธีที่นักพฤติกรรมศาสตร์ ชาวรัสเซีย อีวาน พาฟลอฟ (Ivan Pavlov) ให้ทรรศนะไว้ว่าจะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ได้ จากข้อมูลวิจัยของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) พบว่าการบังคับใช้กฎหมายส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชน และสามารถลดอุบัติเหตุได้ร้อยละ ๔๐ ดังนั้นหากเจ้าหน้าที่จราจรเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรอย่างจริงจังในพื้นที่ เวลา และกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดแล้วจะสามารถสร้างการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ เช่น การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยของ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ส่งผลให้ประชาชนในเขต กรุงเทพฯและปริมณฑลต้องสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

(๓) เพื่อประชาสัมพันธ์และอื่นๆ

เช่น โครงการจับไม่ปรับแจกหมวด โครงการประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมาย มีอุบัติเหตุข้างหน้าแนะนำเส้นทางใหม่ หรืองานบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตามการตั้งจุดตรวจจราจร จะให้สำเร็จได้ผลตามเป้าหมายควรยึดหลักขั้นตอนพื้นฐานของการบริหารเชิงกลยุทธ์ อันประกอบด้วย

๑. การวิเคราะห์ (Strategic analysis)
๒. การสร้างกลยุทธ์ (Strategic formulation)
๓. การลงมือทำ (Strategic implementation)
๔. การประเมินควบคุม (Evaluation & control)

๓. การจัดทำแผน และ คำสั่ง

๓.๑ หนังสือตัวอย่างการขออนุมัติตั้งจุดตรวจ

(ตัวอย่างหนังสือการขออนุมัติตั้งจุดตรวจ)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สภ.บางโทรัด อ.เมือง จว.สมุทรสาคร

ที่ สค ๐๑๒๙.๑ / **วันที่** ๒ มกราคม ๒๕๕๑

เรื่อง ขอความเห็นชอบตั้งจุดตรวจ

เรียน ผบก.ภ.จว.สมุทรสาคร

๑. <u>เรื่องเดิม</u>

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรี เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๒๒ และ ๒๘ เม.ย.๔๖ โดยมีการกำหนด มาตรการจับปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ๓ม ๒ ข ๑ร เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน

๑.๒ ภ.จว.สมุทรสาคร มีหนังสือ สค ๐๐๒๙.๑๒/๕๑๒๕ ลง ๑๑ ต.ค.๒๕๕๐ ส่งแผนปราบปรามแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง ภ.จว.สมุทรสาคร มาทุก สภ.เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๑.๓ หนังสือพิมพ์มติชน ฉบับวันที่ ๑๗ ต.ค.๒๕๕๐ ลงบทความ การวิจัยตีแผ่ค้ามนุษย์ “มหาชัย” กดขี่คนต่างด้าว เยี่ยงทาส

๑.๔ สง.ผู้ช่วย ผบ.ตร. (สป ๓) มีหนังสือ ด่วน ที่ ๐๐๐๑ (สป ๓)/๑๒๐ ลง ๒๙ พ.ย. ๒๕๕๐ กำชับการดำเนินการปราบปรามยาเสพติด

๒. <u>ข้อเท็จจริง</u>

๒.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๒๒ และ ๒๘ เม.ย.๔๖ โดยมีการกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมาย การจับปรับตามมาตรการ ๓ม ๒ข ๑ร เน้นรถจักรยานยนต์ ,หมวกนิรภัย ,เมาสุรา,ใบอนุญาตขับขี่ การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด และการดัดแปลงสภาพรถ จึงกำหนดให้มีการจับปรับอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน

๒.๒ ภ.จว.สมุทรสาคร ได้มีการออกแผนการปราบปรามแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง ตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๑๙ ธ.ค.๒๕๔๙ เห็นชอบตามแนวทางการจัดระบบการจ้างแรงงานต่างด้าวปี ๒๕๕๐ โดยให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติสกัดกั้นและปราบปราม จับกุมการลักลอบเข้ามาของแรงงานต่างด้าวรายใหม่ และแรงงานต่างด้าวที่อยู่เก่าแต่ไม่ได้รับการอนุญาตให้ทำงาน โดยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

๒.๓ หนังสือพิมพ์มติชน วันที่ ๑๗ ต.ค.๒๕๕๐ ฉบับที่ ๑๐๘๑๒ ลงบทความการวิจัยตีแผ่ค้ามนุษย์ “มหาชัย” กดขี่คนต่างด้าว เยี่ยงทาส โดยระบุว่าใน จว.สมุทรสาคร มีนายหน้านำพาข้ามพรมแดน, นายหน้า หางาน/ส่งคนเข้าโรงงาน ฯลฯ

๒.๔ สง.ผู้ช่วย ผบ.ตร. (สป ๓) มีหนังสือ ด่วน ที่ ๐๐๐๑ (สป ๓)/๑๒๐ ลง ๒๙ พ.ย. ๒๕๕๐ กำชับการดำเนินการปราบปรามยาเสพติด ตามข้อสั่งการของ ผบ.ตร. โดยกำชับให้เร่งรัดสืบสวนปราบปรามยาเสพติดให้ เป็นไปตามภารกิจหน้าที่ของหน่วยอย่างจริงจัง รวมทั้งแนวทางการปราบปรามเครือค่ายนักค้ายาเสพติดรายสำคัญ

๓. <u>ข้อพิจารณา</u>

๓.๑ ตามมติของคณะรัฐมนตรี ให้บังคับใช้กฎหมายโดยการจับปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มุ่งเน้น การจับปรับตามมาตรการ ๓ม ๒ข ๑ร เน้นรถจักรยานยนต์ ,หมวกนิรภัย , เมาสุรา,ใบอนุญาตขับขี่ การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด และการดัดแปลงสภาพรถ โดยให้มีการจับปรับอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ,ภ.จว.สมุทรสาคร ได้มีการออกแผนการปราบปรามแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง ตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๑๙ ธ.ค.๒๕๔๙ เห็นชอบตามแนวทางการจัดระบบการจ้างแรงงานต่างด้าวปี ๒๕๕๐ โดยให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติสกัดกั้นและปราบปราม จับกุมการลักลอบเข้ามาของแรงงานต่างด้าวรายใหม่ และแรงงานต่างด้าวที่

อยู่เก่าแต่ไม่ได้รับการอนุญาตให้ทำงานอย่างเคร่งครัด ประกอบกับหนังสือพิมพ์มติชนได้มีการลงบทความการวิจัยตีแผ่ค้ามนุษย์ “มหาชัย” กดขี่คนต่างด้าว เยี่ยงทาส ระบุว่าใน จว.สมุทรสาคร มีนายหน้านำพาข้ามพรมแดน, นายหน้าหางาน/ส่งคนเข้าโรงงาน ฯลฯ และ ผบ.ตร. โดยกำชับสืบสวนปราบปรามยาเสพติดให้เป็นไปตามภารกิจหน้าที่ของหน่วยอย่างจริงจัง รวมทั้งแนวทางการปราบปรามเครือค่ายนักค้ายาเสพติดรายสำคัญ

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรี เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย นโยบายของ ภ.จว.สมุทรสาคร และนโยบายของ ผบ.ตร.ในเรื่องการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับแรงงานต่างด้าว และปัญหาเกี่ยวกับยาเสพติดและเพื่อเป็นการป้องกันอาชญากรรมเกี่ยวกับการประทุษร้าย ต่อทรัพย์ การประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกาย และการล่วงละเมิดทางเพศ จึงเห็นควรให้มีการตั้งจุดตรวจโดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

๓.๑.๑ กวดขันจับกุมรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ที่ไม่ปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เน้นมาตรการ ๓ม ๒ข ๑ร

๓.๑.๒ ตรวจสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่น่าสงสัยว่าจะนำไปใช้ในการกระทำความผิด

๓.๑.๓ ตรวจค้นรถยนต์เพื่อตรวจสอบอาวุธปืน อาวุธสงครามและยาเสพติด

๓.๑.๔ ตรวจสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์เพื่อสกัดกั้นแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง

๓.๑.๕ ตรวจสอบรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ เพื่อพบผู้ต้องหาตามหมายจับที่ทางราชการต้องการตัว

๓.๑.๖ เพื่อเป็นการป้องกันการประทุษร้ายต่อทรัพย์การล่วงละเมิดทางเพศ

๓.๒ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางที่ ตร.กำหนด ในการตั้งจุดตรวจทุกครั้งจะต้องตั้งป้ายแสดงให้เห็นเด่นชัด โดยป้ายดังกล่าวจะต้องมีสัญญาณไฟวับวาบ มีกรวยยางตั้งเพื่อกำหนดเส้นทางให้รถเข้าไปทำการตรวจอย่างชัดเจน มีนายตำรวจสัญญาบัตรควบคุมการปฏิบัติอย่างใกล้ชิด โดยก่อนทำการตั้งจุดตรวจจะต้องมีการแจ้งสถานที่ตั้งจุดตรวจ พร้อมกำลังที่ร่วมทำการตรวจให้ศูนย์วิทยุทราบและการตั้งจุดตรวจดังกล่าวผู้บังคับบัญชาต้องสามารถตรวจสอบได้

๓.๓ เพื่อเป็นการขยายการบริการให้กับประชาชน เห็นควรจัดเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบปรับ ไปทำการเปรียบเทียบปรับบริเวณที่ ๆ มีการตั้งจุดตรวจ กรณีผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์มีความประสงค์จะเสียค่าปรับบริเวณจุดตรวจดังกล่าว

๓.๔ ระยะเวลาในการดำเนินการ ๓ เดือน โดยจะขออนุญาตพิจารณาอนุมัติเป็นครั้ง ๆ ละ๑๕ วัน โดยเริ่มจากวันที่ ๑ -๑๕ ม.ค.๒๕๕๑ เป็นครั้งที่ ๑

๓.๕ รายละเอียดในการตั้งจุดตรวจ ซึ่งประกอบด้วยวัน เวลา ที่ตั้งจุดตรวจ, สถานที่ตั้งจุดตรวจ และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติ ปรากฏตามเอกสารแนบท้าย (ผนวก ก)

๔. <u>ข้อเสนอ</u>

-เห็นควรพิจารณาตามข้อ ๓.๑ ,๓.๒ ,๓.๓ ,๓.๔ และ ๓.๕

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

พ.ต.ท.

(อนันต์ สุขเจริญ)
สวญ.สภ.บางโทรัด

อนุมัติ

- กสส.ภ.จว.สมุทรสาคร จัด นปภ.ร่วมตั้งจุดตรวจ กับ สภ.บางโทรัด โดยให้ประสานการปฏิบัติกับ สวญ.บางโทรัด หรือ สวป.บางโทรัด
- สภ.บางโทรัด แจ้ง ส.ทล.๑ กก.๒ ทล.(พระราม ๒) และด่านชั่งน้ำหนักพระราม ๒ เพื่อทราบเป็นแนวทางในการประสาน

พล.ต.ต.

(วิชัย พงษ์ศิริ)
ผบก.ภ.จว.สมุทรสาคร

รายละเอียดในการตั้งจุดตรวจ

ลำดับ	วัน/เดือน/ปี	เวลาที่ปฏิบัติ	สถานที่ตั้งจุดตรวจ	ผู้ปฏิบัติ
๑	๑,๖,๑๑ ม.ค.๕๑	๑๐.๐๐-๑๒.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขาล่องใต้)	ร้อยเวร ๒-๐ พร้อมกำลัง ๘ นาย
๒	๒,๗,๑๒ ม.ค.๕๑	๑๔.๐๐-๑๖.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขาเข้า กทม.)	สวป.สภ.บางโทรัด พร้อมกำลัง ๘ นาย
๓	๓,๘,๑๓ ม.ค.๕๑	๑๗.๐๐-๑๙.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขาล่องใต้)	ร้อยเวร ๒-๐ พร้อมกำลัง ๘ นาย
๔	๔,๙,๑๔ ม.ค.๕๑	๒๓.๐๐-๐๑.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขาเข้า กทม.)	สวป.สภ.บางโทรัด พร้อมกำลัง ๘ นาย
๕	๕,๑๐,๑๕ ม.ค.๕๑	๐๓.๐๐-๐๕.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขาล่องใต้)	ร้อยเวร ๒-๐ พร้อมกำลัง ๘ นาย

หมายเหตุ: ในการตั้งจุดตรวจแต่ละครั้งให้ พ.ต.ท.อนันต์ สุขเจริญ สวญ.สภ.บางโทรัด และ พ.ต.ท.ทินกร คุมกลาง สวป.สภ.บางโทรัด เป็นผู้ควบคุม กำกับดูแล การปฏิบัติอย่างใกล้ชิดให้ผู้ควบคุมสามารถปรับเปลี่ยนวัน/เวลา/สถานที่ตั้งจุดตรวจได้ตามความเหมาะสมและความจำเป็น โดยให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ และความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตรวจสอบแล้วถูกต้อง

(ลงชื่อ) พ.ต.ท.

(อนันต์ สุขเจริญ)

สวญ.สภ.บางโทรัด

๔. ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจ

- พ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒
- ป.วิ อาญา (ว่าด้วยการตรวจค้น)
- หนังสือ ตร.ที่ ๐๖๒๕.๒๓/๓๗๗๙ ลง ๑๓ มี.ค.๒๕๔๐
"เรื่อง มาตรการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด"
- หนังสือ ตร.ที่ ๐๐๐๗.๑๑/๓๙๘๑ ลง ๔ ส.ค. ๒๕๔๘
"เรื่อง กำชับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัด"

๔. เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ด่านตรวจ

"ด่านตรวจ"หมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ (ความหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๓๕) โดยระบุสถานที่ไว้ชัดแจ้งเป็นการถาวร การตั้งด่านตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจาก ครม.หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หรือ กอ.รมน.แล้วแต่กรณี

จุดตรวจ

"จุดตรวจ" **หมายถึง** สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว<u>โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน ๒๔ ชั่วโมง</u>และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้วจะต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

จุดสกัด

"จุดสกัด"หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง ในกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราวและจะต้องยุบเลิกเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจ ดังกล่าว

ความสำคัญของการตั้งจุดตรวจจราจร

๑.เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร
๒.เพื่อเป็นการกวดขันวินัยจราจร
๓.เพื่อเป็นการสนับสนุนงานป้องกันปราบปราม
๔.เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจราจร

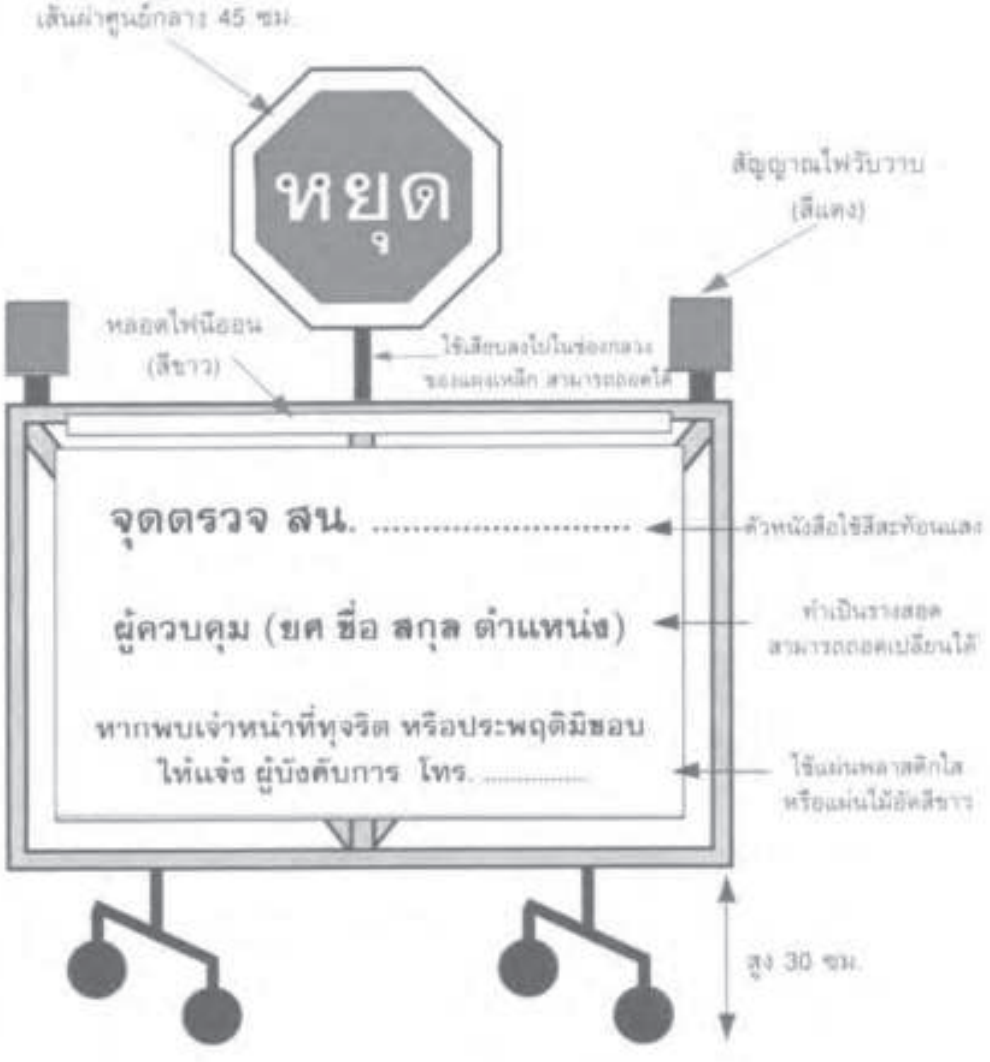
หลักพื้นฐานของการตั้งจุดตรวจจราจร

มีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรเป็นหัวหน้าควบคุมและจะต้องแต่งเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่ การตั้งจุดตรวจ หรือจุดสกัดให้ทุกหน่วยประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยให้ชัดเจน การปฏิบัติในการตรวจค้น จับกุม ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

หลักการพิจารณาพื้นที่ในการตั้งจุดตรวจจราจร

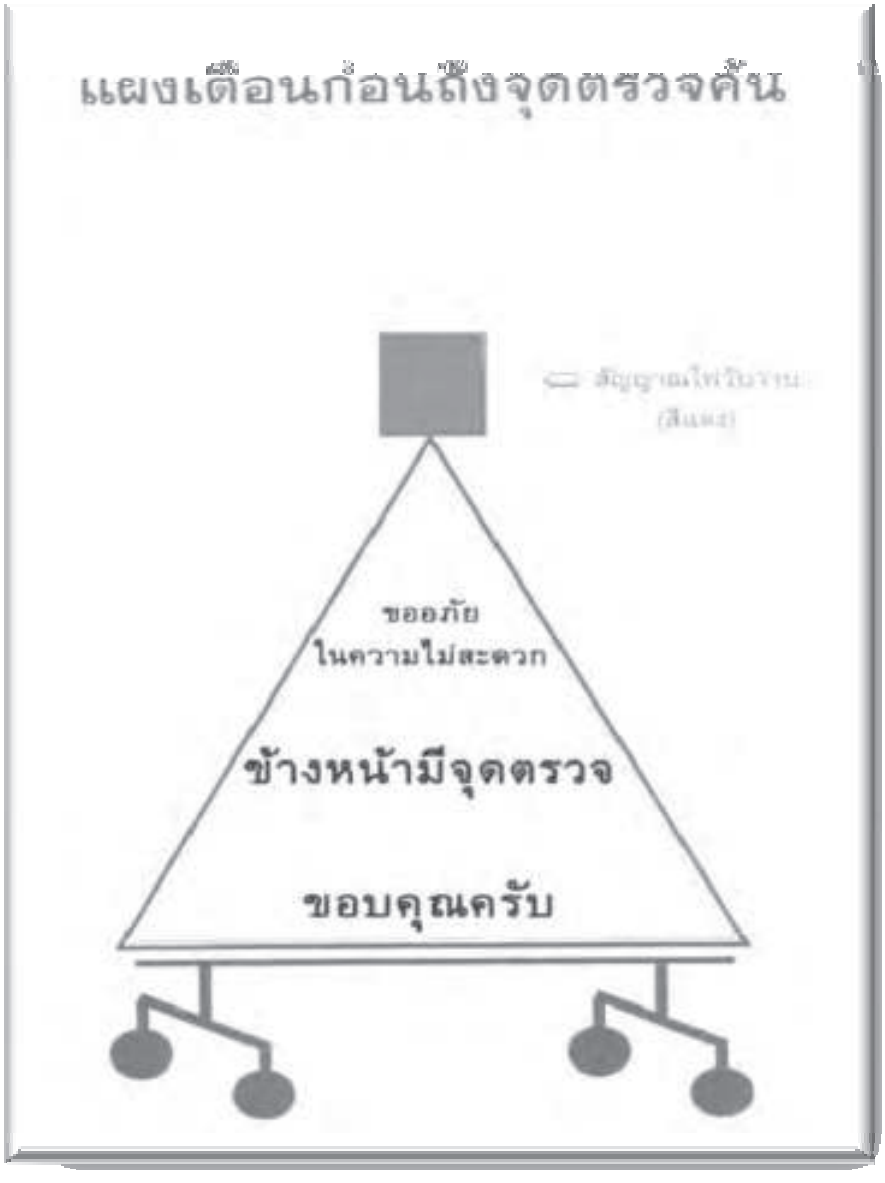
๑. เป็นพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูง
๒. สภาพภูมิประเทศและสภาพภูมิอากาศมีความปลอดภัยต่อประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ
๓. เป็นพื้นที่ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยครั้ง
๔. สภาพการจราจรไม่หนาแน่น ไม่ติดขัด

ตัวอย่าง
แผงกั้นใช้สำหรับการตั้งจุดตรวจค้น



แผงเหล็กขนาด 80 x 120 ซม.

ด้านหน้าและด้านหลัง จะมีลักษณะและข้อความเหมือนกันทั้งสองด้าน



อุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ ในการตั้งจุดตรวจจราจร

อุปกรณ์ ที่ต้องมี

๑. รถยนต์ที่ติดไฟวับวาบ

๒. ป้ายเตือนชนิดเคลื่อนย้ายได้

๓. กรวยยาง จร.สีส้มวางก่อนถึงจุดตรวจค้นและตามแนวช่องทางเดินรถรักษาพื้นที่ปลอดภัย

๔. เสื้อสะท้อนแสงและกระบองไฟสัญญาณบอกตำแหน่งของ จร.

๕. ไฟฉาย/สปอร์ตไลท์ ประจำรถยนต์

๖. เครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์

๗. กล้องถ่ายภาพ/กล้องบันทึกภาพ/โทรศัพท์มือถือที่บันทึกภาพนิ่งและเคลื่อนไหวได้

อุปกรณ์ ที่ควรมี

๑. เครื่องมือตรวจจับความเร็ว

๒. เครื่องขยายเสียงแบบมือถือ

๓. เครื่องตรวจโลหะแบบมือถือ

๔. อุปกรณ์ตรวจใต้ท้องรถ

๕. รถควบคุมผู้ต้องหา

๖. ตัวสกัด

๗. เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดเล็ก พร้อมอุปกรณ์ส่องสว่าง
(สำหรับการปฏิบัติงานในเวลากลางคืน)

ภาพอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ ในการตั้งจุดตรวจจราจร

ภาพ อุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ ในการตั้งจุดตรวจจราจร

การแบ่งพื้นที่บริเวณจุดตรวจ

พื้นที่ส่วนแรก พื้นที่เฝ้าสังเกตรถต้องสงสัยและบุคคลที่อยู่ภายในรถที่จะวิ่งผ่านเข้ามาในบริเวณพื้นที่ตั้งจุดตรวจ วางกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ ๒ คนโดยอยู่ก่อนถึงพื้นที่ตั้งจุดตรวจห่างประมาณ ๒๐ เมตร

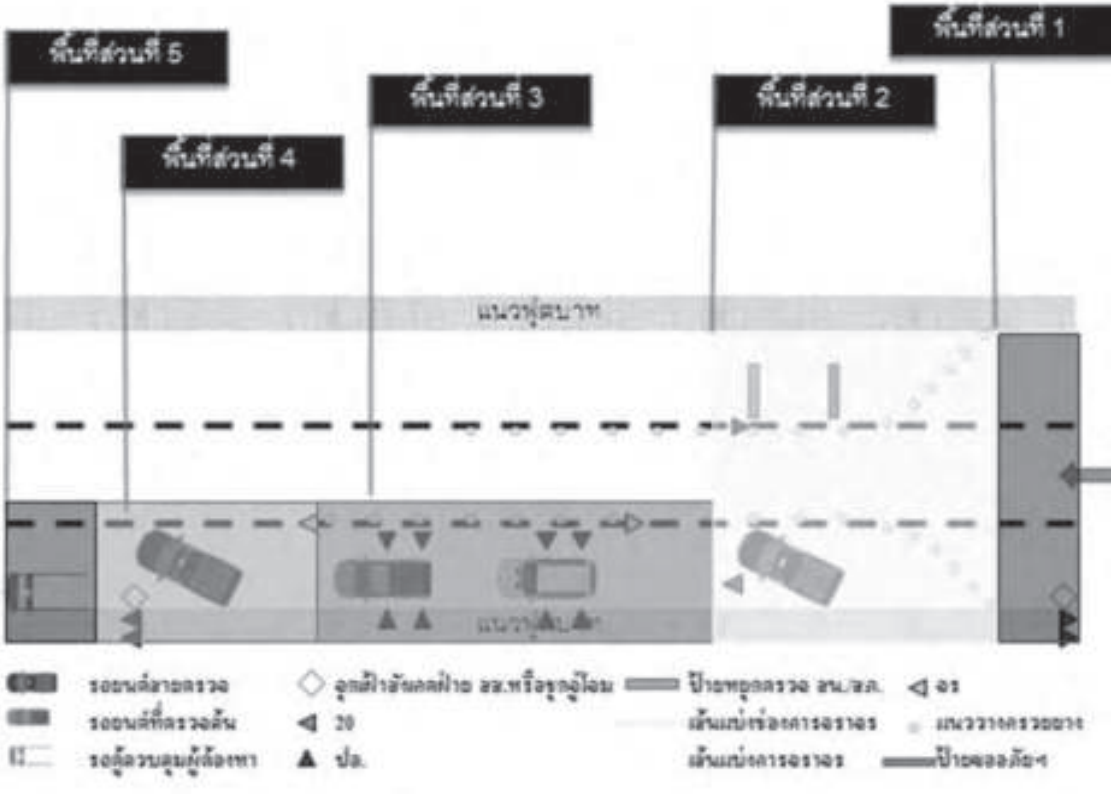
พื้นที่ส่วนที่สอง เป็นพื้นที่ที่พิจารณาคัดเลือกรถต้องสงสัยเพื่อโบกรถเข้ามาสู่พื้นที่ตรวจค้น วางกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ ๑ คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าจราจร ๑ คน รวมเจ้าหน้าที่จำนวน ๒ คน

พื้นที่ส่วนที่สาม เป็นพื้นที่ตรวจค้น มีเจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ตรวจค้นรถและบุคคลต้องสงสัยที่นั่งมา ๓ ชุดปฏิบัติ (๑ ชุดปฏิบัติมี ๓-๔ คน รถที่เข้าทำการตรวจค้นควรมีไม่เกิน ๓ คัน ในแต่ละช่วงที่ทำการตรวจค้นและการตรวจค้นใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ๓-๔ คนต่อรถทำการตรวจค้น ๑ คัน โดยค้น ๒ คน คุ้มกัน ๑-๒ คน) และจัดมีเจ้าหน้าที่ตำรวจอีก ๑ คน ทำหน้าที่คอยควบคุมการปล่อยรถออกจากพื้นที่ตรวจค้นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ รวมเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ในพื้นที่นี้ ๑๐-๑๓ คน

พื้นที่ส่วนที่สี่ เป็นพื้นที่คอยสกัดรถ หากรถต้องสงสัยที่เข้ามาในพื้นที่ตั้งจุดตรวจไม่ยอมหยุดรถให้ทำการตรวจค้น เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ปฏิบัติหน้าที่ท้ายพื้นที่จุดตรวจนี้จะทำหน้าที่นำรถ

ตำรวจที่จอดอยู่ท้ายจุดตรวจเข้าสกัดขวางกันไม่ให้ผ่านหรือไล่ติดตามหากหลบหนี ในส่วนนี้จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ประจำรถยนต์สายตรวจ ๑ คัน ๑ คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถสายตรวจจักรยานยนต์ ๑ คัน ๒ คน รวมเจ้าหน้าที่ จำนวน ๓ คน

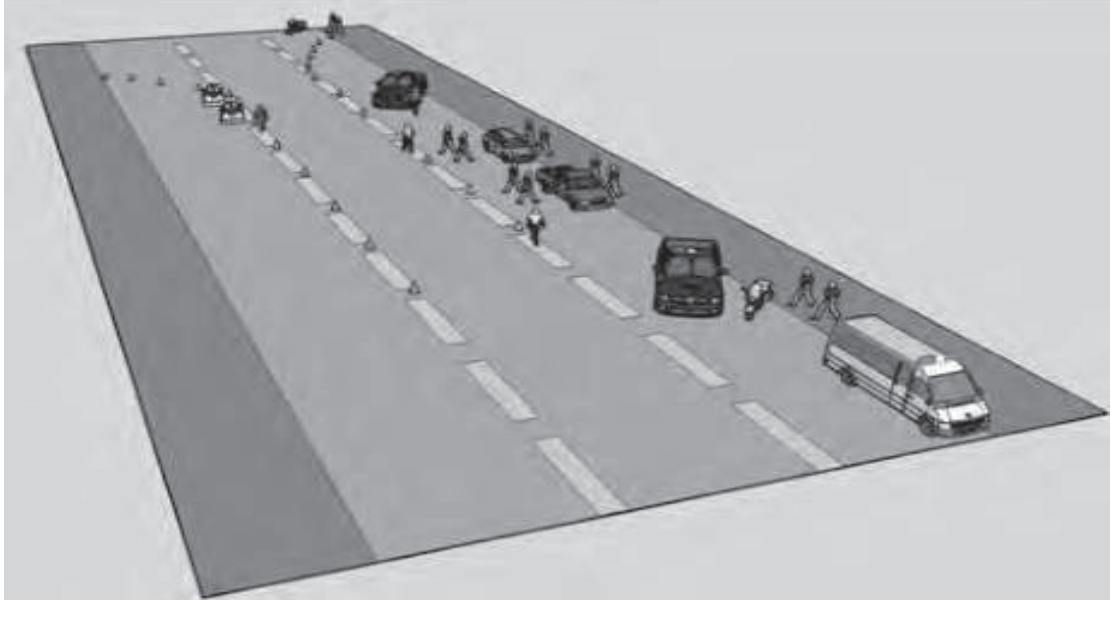
พื้นที่ส่วนที่ห้า เป็นพื้นที่ควบคุมผู้กระความทำผิด มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ปฏิบัติหน้าที่อย่างน้อย ๑ คน

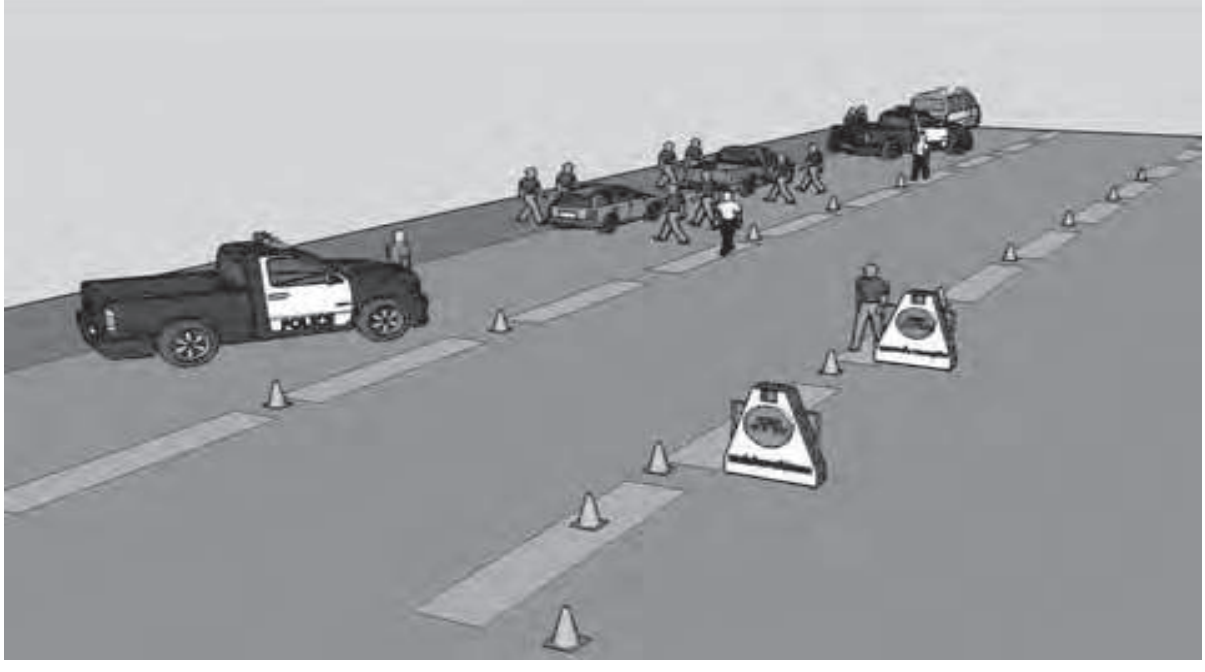


แผนผังการแบ่งพื้นที่บริเวณจุดตรวจจราจร

รูปแบบการตั้งจุดตรวจ

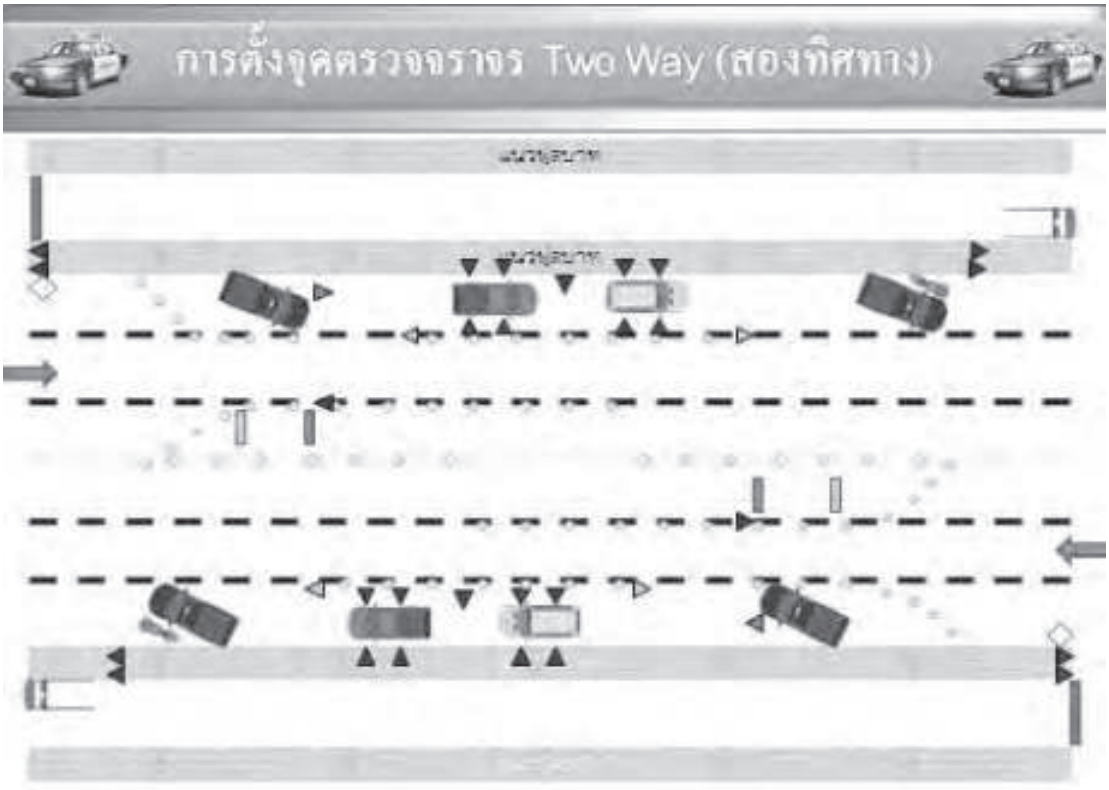
๑. รูปแบบการตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถที่มีการจราจรไปในทิศทางเดียวกัน (One Way)



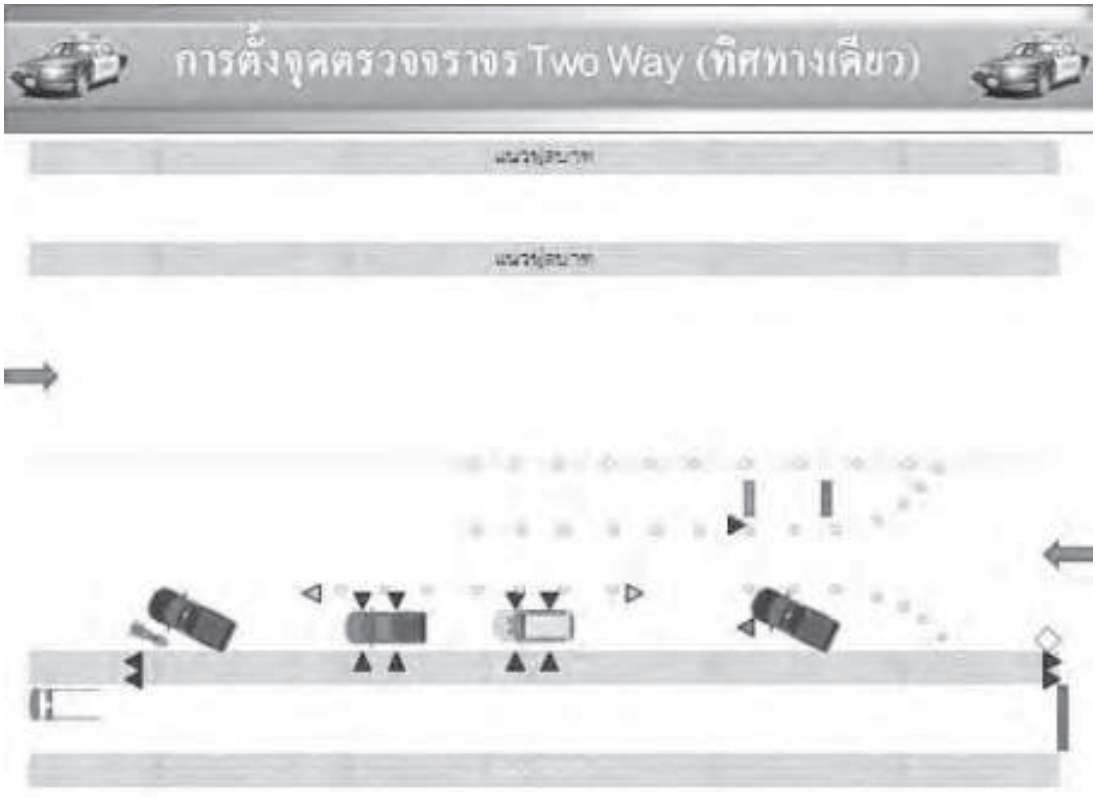


๒. รูปแบบการตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถที่มีการจราจรไปได้ในสองทิศทาง (Two Way)

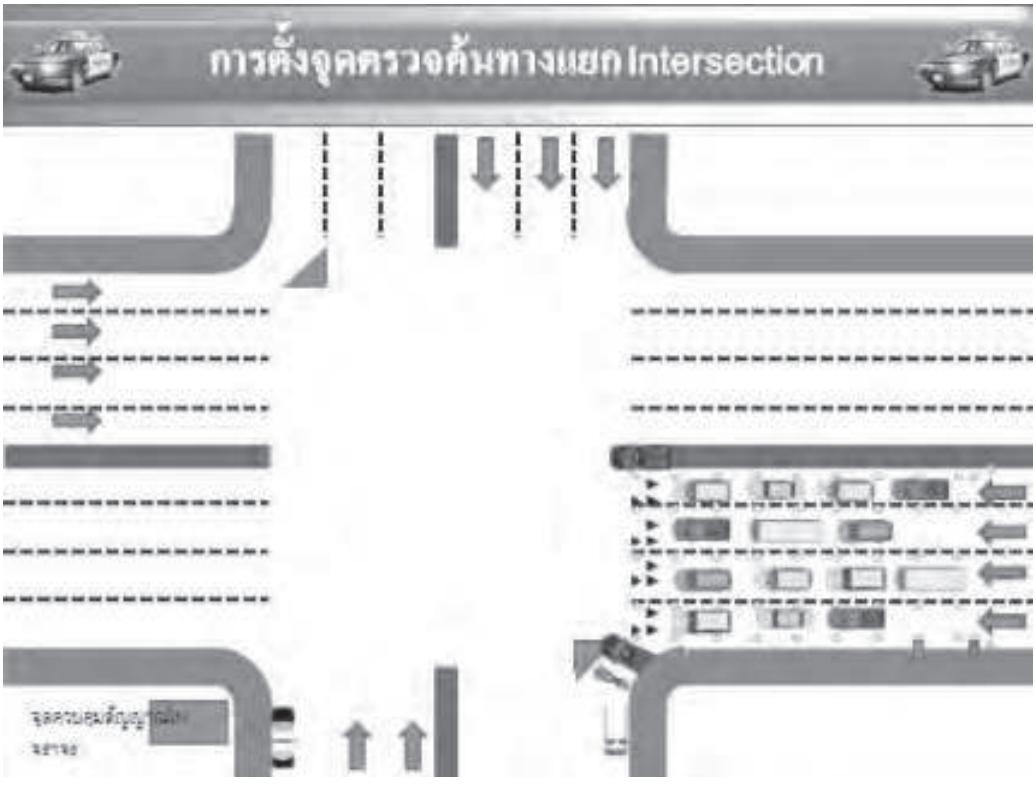
๒.๑ ตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถทั้งสองทิศทาง



๒.๒ ตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถทิศทางเดียว



๓. รูปแบบการการตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถที่บริเวณสี่แยก (Intersection)



ขั้นตอนการปฏิบัติ การควบคุมการตรวจสอบการปฏิบัติ

- เรียกแถวตรวจยอดกำลังพล ตรวจความพร้อมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปฏิบัติรวมทั้งอุปกรณ์เครื่องมือ-เครื่องใช้การตั้งจุดตรวจ
- อบรมชี้แจงแนวนโยบายและคำสั่งของผู้บังคับบัญชา
- กำหนดตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติในแต่ละส่วนของพื้นที่จุดตรวจ และ ทำความเข้าใจกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละคนให้ชัดเจน
- การตั้งจุดตรวจจราจร ให้รายงานทาง ว. ให้ผู้บังคับบัญชาทราบเมื่อเริ่มต้นและเลิกปฏิบัติ
- เมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติ ให้รายงานผลการปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษรเสนอ

ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้สั่งอนุมัติภายในวันถัดไปเป็นอย่างช้า

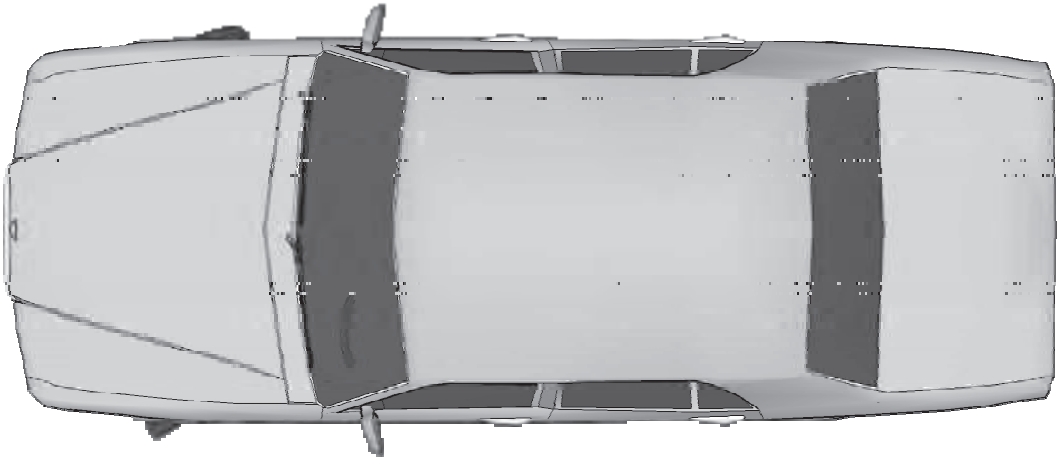
- ผู้บังคับบัญชาระดับ สว. ขึ้นไป ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันออกตรวจการปฏิบัติ
- หากตรวจพบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ณ จุดตรวจจราจรได้ปฏิบัติโดยมิได้รับคำสั่งจากผู้มีอำนาจเพื่อแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ หรือหากตรวจพบเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใดประพฤติมิชอบในลักษณะดังกล่าวให้พิจารณาดำเนินการกับเจ้าหน้าน้าที่ผู้นั้นไปตามอำนาจหน้าที่ทั้ง คดีอาญาและคดี

วินัย แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึง ตร. ทราบโดยมิชักช้า การรายงานให้ระบุ ยศ ชื่อ นามสกุล ตำแหน่ง ของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้กระทำผิด พร้อมกับรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะและพฤติการณ์แห่งการกระทำผิดให้ละเอียดชัดเจน

- ให้ผู้บังคับบัญชาในระดับตั้งแต่กองบังคับการหรือเทียบเท่าขึ้นไป หากตรวจพบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจจุดตรวจจราจรที่ใด มีพฤติการณ์มิชอบดังกล่าว หรือจับกุมตัวได้ โดยลักษณะของพฤติการณ์เป็นการกระทำร่วมหลายคน และหรือ เป็นระยะเวลาต่อเนื่องกันหลายวัน ให้ผู้บังคับบัญชาพิจารณาทัณฑ์ทางวินัยแก่ผู้บังคับบัญชาที่ใกล้ชิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่กระทำผิดดังกล่าวฐานบกพร่องละเลยไม่เอาใจใส่ดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาของตนเองด้วยอีกส่วนหนึ่ง

การตรวจค้นรถเพื่อไม่ให้เกิดข้อผิดพลาด และการค้นซ้ำ สร้างความเดือดร้อน ความรำคาญให้กับประชาชนโดยทั่วไป เนื่องจากใช้เวลานาน ควรดำเนินการดังนี้

ให้แบ่งพื้นที่รถที่ต้องทำการตรวจค้นออกเป็น ๕ ส่วน คือ



๑. ส่วนที่หนึ่ง พื้นที่ภายในรถด้านหน้าตรงผู้ขับขี่ และ ผู้โดยสารด้านหลังผู้ขับขี่

๒. ส่วนที่สอง พื้นที่ภายในรถด้านหน้าข้างซ้ายผู้ขับขี่ และผู้โดยสารด้านหลังด้านซ้ายผู้ขับขี่

๓. ส่วนที่สาม กระโปรงท้ายรถ

๔. ส่วนที่สี่ กระโปรงหน้ารถ

๕. ส่วนที่ห้าใต้ท้องรถ

กรณีรถของบุคคลโดยทั่วไปที่เข้ามาในพื้นที่การตั้งจุดตรวจจะทำการตรวจค้นเฉพาะส่วนที่หนึ่งและส่วนที่สองเท่านั้น คือ ใต้เบาะคนขับ ลิ้นชัก คอนโซน

- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ด้านผู้ขับขี่จะตรวจค้นรถในส่วนที่ ๑และส่วนที่ ๓
- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ด้านซ้ายของผู้ขับขี่ จะทำการตรวจค้นรถในส่วนที่ ๒และส่วนที่ ๔

ข้อควรระวังในการตั้งจุดตรวจ

- ไม่ควรตั้งจุดตรวจจราจรในพื้นที่ใกล้ทางโค้ง ทางแยก เชิงสะพานที่ลาดชัน หรือจุดอับลับตา
- ในเวลากลางคืนต้องมีแสงสว่างอย่างเพียงพอ
- ในการเรียกรถให้หยุด ไม่ว่ากรณีใด ๆ อย่างเอาตัวหรือส่วนของร่างกาย เช่น แขน ขา เข้าไปขวาง เพื่อให้รถหยุด
- การตรวจค้นรถที่เข้าพื้นที่การตั้งจุดตรวจจราจร ให้ทำการตรวจค้นคนก่อน แล้วจึงทำการตรวจค้นรถ

บรรณานุกรม

กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, (๒๕๕๖). หมวด ๒ **การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ.** เอกสารประกอบการสอน หลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจ. กรุงเทพมหานคร.

กองบัญชาการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, (๒๕๕๓). **คู่มือตำรวจ เล่ม ๙**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ.

พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว .พ.ต.อ., (มปป.) **การตรวจจับความผิดจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ**. โรงเรียนนายร้อยตำรวจ จังหวัดนครปฐม.

หนังสือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ ๐๖๒๕.๒๓/๓๗๗๙ ลงวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๔๐.

หนังสือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ ๐๐๗.๑๑/๓๙๘๑ ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๔๘.

Tommy Schultz. (๑๙๙๗). **Traffic Surveilance Manual**. Swedish National Road Consulting AB (SWEROAD), Sweden, March.

บทที่ ๑๐
การประชาสัมพันธ์ในงานจราจร

๑. หลักการประชาสัมพันธ์ (Public Relation)

๑.๑ การประชาสัมพันธ์ หมายถึง การสื่อสารความคิดเห็น ข่าวสาร ข้อเท็จจริงต่างๆ ไปสู่กลุ่มประชาชนเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างหน่วยงาน องค์กร สถาบันกับกลุ่มประชาชนเป้าหมายและประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อหวังผลในความร่วมมือ สนับสนุนจากประชาชนรวมทั้งมีส่วนช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ ที่ดีให้แก่หน่วยงาน องค์การ สถาบันด้วย ทำให้ประชาชน เกิดความนิยม เลื่อมใส ศรัทธาต่อหน่วยงาน ตลอดจนค้นหาและกำจัดแหล่งเข้าใจผิด ช่วยลบล้างปัญหาเพื่อสร้างความสำเร็จในการดำเนินงานของหน่วยงานนั้น

องค์ประกอบของการประชาสัมพันธ์ ถ้าหากพิจารณาจากกระบวนการสื่อสารเพื่อการประชาสัมพันธ์แล้ว ก็สามารถจำแนกองค์ประกอบสำคัญของการประชาสัมพันธ์ออกเป็น ๔ ประการ คือ

๑. องค์กร สถาบันหรือหน่วยงาน ได้แก่ กิจการที่บุคคลหรือคณะบุคคลได้จัดทำขึ้น เป็นแหล่งข่าว แหล่งข้อมูลในการเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการใด ๆ ให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี กิจการเหล่านี้อาจจะเป็นกิจการของรัฐบาล รัฐวิสาหกิจ องค์การสาธารณกุศลและธุรกิจเอกชน เช่น รัฐบาล กระทรวง ทบวง กรม หน่วยราชการหรือหน่วยรัฐวิสาหกิจต่างๆ มูลนิธิ บริษัทห้างร้าน ธนาคารพาณิชย์ เป็นต้น

๒. ข่าวสารประชาสัมพันธ์ เป็นข้อมูลข่าวสารที่องค์กร สถาบันหรือหน่วยงานต้องการเผยแพร่ ได้แก่ เรื่องราวที่เป็นเนื้อหา สาระ รูปภาพ สัญลักษณ์ หรือเครื่องหมาย ที่สามารถสื่อสารความเข้าใจได้

๓. สื่อประชาสัมพันธ์ ได้แก่ เรื่องราวที่เป็นเนื้อหาสาระ รูปภาพ สัญลักษณ์ หรือเครื่องหมาย อาจจะเป็นสื่อคำพูด เช่น การสนทนา การประชุม การสัมมนา การอภิปราย การปาฐกถา ฯลฯ สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น จดหมาย บัตรอวยพร แผ่นปลิว หนังสือ วารสาร รูปลอก ฯลฯ หรือสื่อภาพและเสียง เช่น ถ่ายภาพ สไลด์ แผ่นโปร่งใส วิทยุกระจายเสียง วิทยุ โทรทัศน์ สไลด์มัลติวิชั่น เทปเสียง ภาพยนตร์ คอมพิวเตอร์ ฯลฯ ซึ่งเป็นสื่อที่สามารถสื่อสารความเข้าใจได้ การเลือกใช้สื่อในการประชาสัมพันธ์มีความสำคัญ ถ้าเป็นบุคคลภายในอาจใช้โทรทัศน์วงจรปิด เสียงตามสาย ประกาศข่าว จดหมายข่าว ถ้าเป็นประชาชนทั่วไป สื่อประชาสัมพันธ์จะต้องเผยแพร่ข้อมูลได้ในวงกว้าง เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือ

๔. กลุ่มประชาชนเป้าหมายในการประชาสัมพันธ์ ได้แก่ กลุ่มบุคคลหรือประชาชนที่เป็นเป้าหมายในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ครั้งนั้น ๆ ดังนี้

๔.๑ กลุ่มประชาชนภายใน หมายถึง กลุ่มบุคลากร เจ้าหน้าที่ พนักงาน ขององค์กรสถาบันหรือหน่วยงาน

๔.๒ กลุ่มประชาชนภายนอก หมายถึง กลุ่มบุคคลที่อยู่ภายนอกองค์กร สถาบัน หรือหน่วยงาน อันได้แก่ กลุ่มประชาชนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงาน องค์การหรือสถาบันโดยตรง กลุ่มประชาชนในท้องถิ่นและกลุ่มประชาชนทั่วไป

๑.๒ หลักสำคัญในการประชาสัมพันธ์ ๑๐ ประการ

๑. ต้องมุ่งประโยชน์ส่วนรวมเป็นใหญ่
๒. รู้จิตใจของคนกลุ่มต่างๆ โดยใช้ความรู้ทางจิตวิทยา
๓. ต้องรู้นโยบายรัฐบาลหรือองค์กรนี่ตนเองปฏิบัติงานอย่างซาบซึ้ง
๔. ต้องรู้เทคนิคของสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ
๕. ต้องยึดหลักความจริงและความสัตย์สุจริต
๖. ต้องปฏิบัติงานโดยติดต่อและสม่ำเสมอจึงจะตรึงใจคน
๗. ต้องเปิดเผย ไม่มีเงื่อนงำ
๘. บุคคล อุปกรณ์ประชาสัมพันธ์ต้องมีความทันสมัย
๙. การประชาสัมพันธ์ต้องมุ่งเข้าถึงผู้นำความคิด
๑๐. การประชาสัมพันธ์ต่างประเทศต้องใช้ควบคู่กับการทูต

๑.๓ การปฏิบัติการข่าวสาร IO (INFORMATION OPERATIONS)
สมมติฐานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการข่าวสาร

สารสนเทศ (Information) มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสงคราม และในปัจจุบันถือว่าเป็นปัจจัยวิกฤตต่อความสำเร็จของการปฏิบัติการในการบริหารงานตำรวจ และจะยิ่งทวีความสำคัญอย่างไม่สามารถประเมินได้ในอนาคต โดยมีสมมติฐานที่เกี่ยวข้องดังนี้

(๑) IO ถือว่าเป็นหนึ่งในขีดความสามารถหลัก (Core competency) ของหน่วยงานด้านความมั่นคงและตำรวจ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดเส้นทางสู่การปฏิบัติการข่าวสาร (IO Roadmap) เพื่อให้หน่วยงานด้านความมั่นคงและตำรวจสามารถสร้างขีดความสามารถหลักด้าน IO ได้อย่างเป็นรูปธรรม

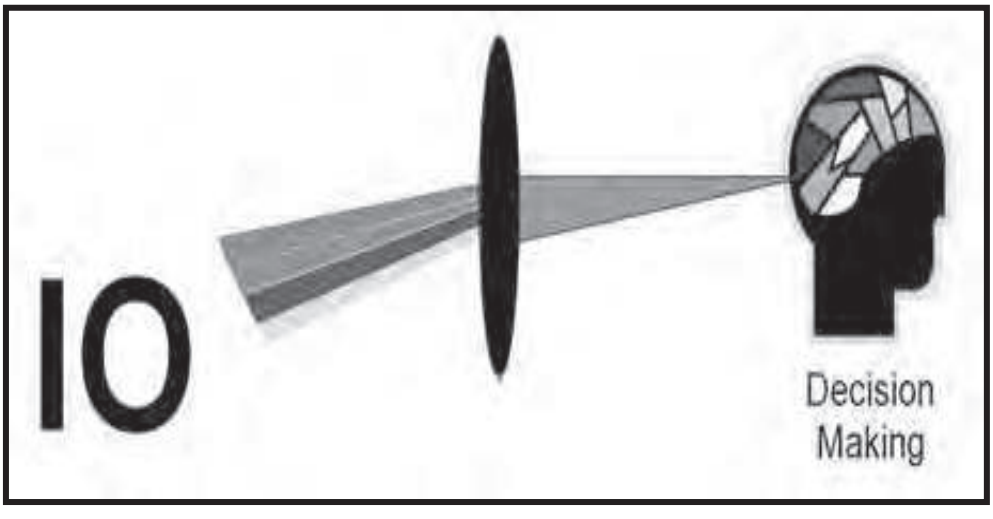
(๒) ขีดความสามารถในการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพของหน่วยงานภาครัฐมีความสำคัญยิ่งต่อการวางแผนเพื่อทำการยุทธ์กับฝ่ายตรงข้าม, ผู้ก่อความไม่สงบ โดยที่ขีดความสามารถดังกล่าวหมายถึงขีดความสามารถที่สามารถจัดการกับข่าวสารเพื่อทำให้เป้าหมาย (ผู้รับข่าวสาร) เกิดความเชื่อตามที่ฝ่ายเราต้องการ จนส่งอิทธิพลโดยตรงต่อการตัดสินใจของเป้าหมาย (ผู้รับข่าวสาร) ให้ตัดสินใจกระทำในสิ่งที่ฝ่ายเราต้องการ รวมทั้งส่งผลต่อกลุ่มผู้นำต่างๆและประชาชนไม่สนับสนุนพลังอำนาจการยุทธ์ทุกด้านให้แก่ฝ่ายตรงข้าม

(๓) ระบบสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อการปฏิบัติการข่าวสาร เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการปฏิรูปการปฏิบัติการข่าวสารของหน่วยงาน ด้านความมั่นคง ซึ่งจะทำให้เกิดการสั่งการ

บังคับบัญชาในสถานการณ์ต่างๆได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความรวดเร็วและเกิดความแม่นยำในการตัดสินใจ

(๔) ระบบ C๔ISR (Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance) เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการปฏิรูปกระทรวงกลาโหมและกองทัพ ซึ่งจะทำให้เกิดการสั่งการบังคับบัญชาสนามรบได้อย่างเห็นภาพในทุกมิติ (Transparent battle space) เกิดความรวดเร็วและเกิดประสิทธิภาพในการตัดสินใจ ซึ่งเป็นระบบที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องพิจารณานำมาปรับใช้ในการควบคุมบริหารเหตุการณ์ต่าง ๆ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย

(๕) ระบบ C๔ISR จะมีประสิทธิภาพได้ก็ขึ้นอยู่กับระบบการตัดสินใจและระบบสนับสนุนที่เป็นแบบอัตโนมัติ (Automated decision making and support) รวมไปจนถึงมีขีดความสามารถในการปฏิบัติด้านคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า (Electromagnetic capability)



รูปแสดงถึงความหมายของ IO คือการกระทำต่อความคิดของผู้มีอำนาจเพื่อให้ตัดสินใจตามที่ฝ่ายเราต้องการ และเป้าหมายที่แท้จริงมิใช่เอาชนะกำลังของฝ่ายตรงข้าม แต่เป็นการเอาชนะความเชื่อและการตัดสินใจของผู้นำ

โดยปกติแล้วข้อมูล (Data) ข่าวสาร/สารสนเทศ (Information) และความรู้ (Knowledge) มีความสัมพันธ์กันอย่างมาก ดังนี้คือ ข้อมูล (Data) หมายถึงเนื้อหา และตัวเลข และข้อเท็จจริงที่ได้เก็บรวบรวมไว้โดยไม่ได้คำนึงถึงสาระที่เกิดจากข้อมูล เหล่านั้น แต่หลังจากผ่านกระบวนการ (Processing) แยกแยะ ตีความ ประมวล แยกส่วนที่ผิดพลาดออกและวิเคราะห์แล้ว ข้อมูลดังกล่าวก็จะถูกยกระดับเป็นข่าวสารหรือสารสนเทศ (Information) และเมื่อข่าวสารหรือสารสนเทศ (Information) ผ่านการหาความสัมพันธ์เชิงลึกของข่าวสารบวกกับประสบการณ์ ความคิด และความเชี่ยวชาญ/การเรียนรู้ (Cognition) ของแต่ละบุคคลแล้ว ก็จะกลายเป็นความรู้ (Knowledge) ในที่สุด (ดังแสดงในรูป)

รูปแสดงความ สัมพันธ์ระหว่างข้อมูล ข่าวสาร/สารสนเทศ และความรู้

กระบวนการการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลทำให้เราสามารถแปลงจากข้อมูลดิบ (Data) ที่ยังไม่มีประโยชน์มาก จนกลายมาเป็นข่าวสาร/สารสนเทศ (Information) ซึ่งเริ่มทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์ต่างๆในสารสนเทศนั้น และถ้ามีการเก็บข้อมูล วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลเป็นเวลานานนับปี ก็อาจทำให้เราเห็นถึงความสัมพันธ์ที่ลึกซึ้ง จนอาจทำให้เราสามารถคาดการณ์หรือพยากรณ์อนาคตได้แม่นยำมากขึ้น นั่นคือเรากำลังสร้างการเรียนรู้ให้กับการปฏิบัติการข่าวสารได้ในระดับเป็นองค์ความรู้ (Knowledge) นั่นเอง ซึ่งกระบวนการนี้จะเป็นวงจร (Cycle)

รูปแสดงวงจรข้อมูล (Data) ข่าวสาร/สารสนเทศ (Information) และความรู้ (Knowledge)

IO นั้นครอบคลุมทั้งในการปฏิบัติการในยามสงบ (Peace) ยามวิกฤต (Crisis) และในยามสงคราม (Hostilities) และยังเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการในทุกระดับ ตั้งแต่ในระดับยุทธศาสตร์ ยุทธการ และยุทธวิธี

๑.๔ กระบวนการประชาสัมพันธ์

๑. กำหนดวัตถุประสงค์

- กำหนดวัตถุประสงค์ภายในหน่วยงาน เช่น
  - เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกิดความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่
- กำหนดวัตถุประสงค์ภายนอกหน่วยงาน เช่น
  - เพื่อให้ประชาชนเกิดทัศนคติที่ดีต่อตำรวจจราจร

*กำหนดวัตถุประสงค์ – สร้างความตระหนัก สร้างความน่าเชื่อถือ ผลดี ภาพลักษณ์ดี

๒. กำหนดแผนการประชาสัมพันธ์

<u>ประเภทของสื่อ</u>

๑. สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร เอกสาร บันทึก รายงาน ฯลฯ

๒. สื่อเทคโนโลยี เช่น คอมพิวเตอร์ อินเตอร์เน็ต วีดีทัศน์ โสตทัศนูปกรณ์ฯลฯ

๓. สื่ออื่นๆ เช่น - บุคคล: ตำรวจ แพทย์ ครู กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน
- ธรรมชาติ: ปรากฏการณ์ธรรมชาติ > ความประมาททำให้เกิดอุบัติเหตุ
- กิจกรรม/กระบวนการ: การสาธิต นิทรรศการ โครงการ
- วัสดุ/เครื่องมือ: แผนที่ แผนภูมิ ตาราง สถิติ

๓. กำหนดแผนการประชาสัมพันธ์

- นำโครงการ แผนการดำเนินการต่างๆ มาปรับใช้ เช่น นโยบายสำคัญของตำรวจ, โครงการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบนท้องถนน
- นำเสนอผลงานผ่านสื่อที่เหมาะสม คือ เลือกประเภทของสื่อ

๔. การประเมินผลการประชาสัมพันธ์

- ออกแบบสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมาย
- เก็บสถิติการติดต่อราชการ
- สถิติอุบัติเหตุจราจร

๒. หลักการประชาสัมพันธ์ในงานจราจร

วิสัยทัศน์ในการประชาสัมพันธ์ในงานจราจร

“การสร้างภาพลักษณ์ที่ดี และการสื่อสารงานจราจรสู่สังคม”

๒.๑ องค์ประกอบของการประชาสัมพันธ์ในงานจราจร

สามารถจำแนกองค์ประกอบสำคัญของการประชาสัมพันธ์ออกเป็น ๔ ประการ คือ

๑. องค์กร สถาบันหรือหน่วยงาน ในงานจราจร หน่วยงานจราจรแต่ละ สภ.ศูนย์ปฏิบัติการจราจร

๒. ข่าวสารประชาสัมพันธ์ ในงานจราจร ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง ทางลัด ถนนเสียการเปิดปิด ถนนเป็นช่วงเวลา การย้ายสถานที่ราชการห้างร้าน การซ่อมผิวทางขบวนแห่ ประเพณีต่างๆ

๓. สื่อประชาสัมพันธ์ ในงานจราจร ส่วนใหญ่ตำรวจมักจัดทำเป็นแผ่นป้าย ป้ายสัญลักษณ์ การออกรายการวิทยุ ทีวีท้องถิ่น หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น ในปัจจุบันมีสื่ออิเล็กทรอนิคส์ ที่ใช้ในชีวิตประจำวันมากขึ้น แม้จะเข้าถึงได้น้อยราย แต่สามารถแพร่ข่าวได้อย่างรวดเร็ว เช่น เฟสบุค (facebook) ไลน์ (line)

๔. กลุ่มประชาชนเป้าหมายของการประชาสัมพันธ์ในงานจราจร ได้แก่ กลุ่มบุคคลหรือประชาชนที่เป็นเป้าหมายในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ครั้งนั้น ๆ ดังนี้

๔.๑ กลุ่มประชาชนภายใน เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนาย ไว้สำหรับสื่อสารรับคำสั่ง แสดงผลการปฏิบัติ

๔.๒ กลุ่มประชาชนภายนอก กลุ่มประชาชนทั่วไป

๒.๒ การประชาสัมพันธ์เชิงรุก (Pro-active Public Relation)

หมายถึง การประชาสัมพันธ์ที่มีการชี้แจงและให้ความรู้ความเข้าใจกับกลุ่มเป้าหมายโดยตรง โดยมีการวางแผนไว้ ล่วงหน้าก่อนที่จะมีกิจกรรม หรือเหตุการณ์ใด เพื่อให้เกิดความยอมรับ และความร่วมมือ

➢ **ยุทธศาสตร์การประชาสัมพันธ์เชิงรุก มี ๔ ประการคือ**

๑. <u>ยุทธศาสตร์การเผยแพร่ข่าวสาร</u> ประกอบด้วย

๑.๑ มีการวางแผนปฏิบัติการประชาสัมพันธ์

๑.๒ เน้นความชัดเจนของการกำหนดวิธีการต่าง ๆ

๑.๓ ดำเนินยุทธวิธีตามแผนให้ครบถ้วน

๒. <u>ยุทธศาสตร์การชักจูงใจ</u> ประกอบด้วย

๒.๑ การกำหนดแผน หรือวิธีการที่จะจูงใจประชาชนกลุ่มเป้าหมายให้เห็นพ้องกับเนื้อหาที่นำไปประชาสัมพันธ์อย่างเป็นขั้นตอน

๒.๒ นำข่าวสารให้ถึงผู้รับสารกลุ่มเป้า หมาย โดยตรงแบบเผชิญหน้า (face to face)

๓. <u>ยุทธศาสตร์การจัดองค์การ</u> เป็นการกำหนดตัวบุคคลทำงาน ต้องใช้บุคลากรที่มีคุณสมบัติดังนี้

๓.๑ เป็นนักประชาสัมพันธ์ที่แท้จริง เป็นผู้ชำนาญในวิชาชีพการประชาสัมพันธ์

๓.๒ มีภูมิปัญญา

๓.๓ มีความรับผิดชอบ

๓.๔ มีความรอบรู้ในงานหลายสาขาวิชาชีพ

๓.๕ มีความอดทน เสียสละ มานะ สู้งาน

๓.๖ มีจรรยาบรรณ

๓.๗ ไม่หวั่นต่อปัญหา

๔. <u>ยุทธศาสตร์การไตร่ตรอง</u> เป็นการทบทวนและใคร่ครวญการดำเนินการประชาสัมพันธ์ที่ดำเนินไปแล้ว เพื่อจะได้ปรับแผนหรือแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับเหตุการณ์ที่กำลังเผชิญอยู่ได้ทันท่วงที

การสื่อสารเพื่อการประชาสัมพันธ์ →	การสื่อสารเชิงรุก
๑. ก่อ → เสริมสร้าง	๑. ให้ความรู้
๒. กัน → ป้องกัน	๒. สร้างความเข้าใจ
๓. แก้ → รักษา	๓. เน้นการแสดงออก
๔. กู้ → ฟื้นฟู	๔. รวดเร็วฉับไว
	๕ .ตรงประเด็น

๓. การใช้สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ในงานจราจร

๓.๑ สื่อบุคคล

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- กองบัญชาการ
- กองบังคับการ
- กองกำกับการ
- ข้าราชการตำรวจ
- บุคคลที่มีชื่อเสียงหรือผู้นำชุมชน

๓.๒ สื่อสิ่งพิมพ์

- ใบปลิว แผ่นพับ โปสเตอร์
- จดหมายข่าว
- ป้ายประกาศ
- สติ๊กเกอร์
- แผ่นป้ายประชาสัมพันธ์

๓.๓ สื่อมวลชน

- สถานีวิทยุข่าวสารด้านจราจร ระดับประเทศ/ระดับท้องถิ่น
- โทรทัศน์
- หนังสือพิมพ์
- นิตยสาร
- ภาพยนตร์
- เครือข่ายที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ (Connection)

๓.๔ สื่อกิจกรรม

- **นิทรรศการ**
- **โครงการ**
- **การประกวด**
- **การแข่งขัน**
- **การรณรงค์**

๓.๕ สื่อโสตทัศน์

- ป้ายสลับข้อความ
- เว็บไซต์
- Application
- Line
- Facebook
- Video Clip
- Spot โฆษณา

ตัวอย่าง ผ่านทาง facebook

www.facebook.com/my.traffic.police

www.facebook.com/ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร – บก๐๒

ตัวอย่าง เว็บไซต์สื่อออนไลน์ที่มีการประชาสัมพันธ์งานด้านการจราจร

ตัวอย่าง ผ่านทาง YouTube

www.yoyutube.com/mytrafficpolice

ตัวอย่าง ผ่านทาง Website “จราจรตาเพชร”

www.trafficpolice.go.th

ตัวอย่าง ผ่านทาง Application “Delivery Traffic”

ป้ายสลับข้อความตามท้องถนน

เทคนิคการใช้สื่อประชาสัมพันธ์

- สะดวกในการเข้าถึงหลายช่องทาง
- ง่ายต่อการจดจำ
- รวดเร็วและทันสถานการณ์
- ใช้ข้อความที่ทันสมัย เข้าใจง่ายและน่าสนใจ

๔. ภาคีเครือข่ายประชาสัมพันธ์

- ปัจจัยแห่งความสำเร็จในงานประชาสัมพันธ์
- การมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนทั้งภายในและภายนอกองค์กรอย่างเข็มแข็ง เช่น ชุมชน ผู้นำท้องถิ่น หน่วยราชการ สื่อมวลชน สถานศึกษา เอกชน ฯลฯ
- การสร้างสื่อสัมพันธ์กับองค์กรภายในและภายนอกองค์กร
- สื่อมวลชนทุกแขนงเพื่อสร้างสัมพันธ์ไมตรี / ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน
- การส่งข่าวสารเป็นไปอย่างต่อเนื่องและชัดเจน
- ติดต่อประสานงานโดยขอหมายเลขโทรศัพท์ e-mail, line หรือเทคโนโลยีการส่งข้อมูลอื่นๆ ที่สะดวก
- มีการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีโดยมีการนัดกับสื่อและองค์กรภายในเดือนละ ๑ ครั้ง หรือประชุมหรือในรูปแบบสภากาแฟ

การประชาสัมพันธ์ที่ดีที่สุดในงานจราจร คือ

“เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนาย”

บรรณานุกรม

กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล.**โครงการจราจรเป็นมิตรใกล้ชิดประชาชน ตอนกฎหมายจราจรเดลิเวอรี่**.กรุงเทพมหานคร:บริษัท ดิอาจิโอ โมเอ็ท เฮนเนสซี่ (ประเทศไทย) จำกัด

พ.อ.รศ.ดร.เศรษฐพงค์ มะลิสุวรรณ(๒๕๕๓), **การปฏิบัติการข่าวสาร (INFORMATION OPERATION),** สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖, จาก http://www.digital.eng.com

นายธีระพงษ์ โสดาศรี, **การประชาสัมพันธ์เชิงรุก (Pro-active Public Relation).**สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖, จาก http://iad.dopa.go.th/subject/no๗๒/๔๒.ppt

บทที่ ๑๑
จิตวิทยาการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพของตำรวจจราจร

๑. บทนำ

ปัญหาจราจรในปัจจุบัน ก่อให้เกิดความสูญเสียด้านต่างๆ มากมายทั้งความสูญเสียด้านการลงทุน ความสูญเสียด้านการท่องเที่ยว ความสูญเสียด้านสังคม ความสูญเสียด้านภาพพจน์ของประเทศ ซึ่งเป็นความสูญเสียที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ปีละประมาณ๑,๒๐๐ คน และทรัพย์สินมากถึงกว่า ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, ๒๕๕๔) ปัญหาจราจรมีหลายสาเหตุผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงคือตำรวจจราจร นอกจากการจราจรที่ติดขัด โดยเฉพาะในเขตเมืองใหญ่ อย่างกรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ขอนแก่น และอีกหลายๆ แห่ง ทำให้ตำรวจจราจรต้องทุ่มเทเวลาให้กับการจัดการจราจรประจำวัน ยังรวมถึงการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจร ลดความเสี่ยงภัยและแก้ไขสภาวะอันไม่พึงประสงค์ต่างๆ ภายในเขตพื้นที่รับผิดชอบด้วย รวมถึงการศึกษาหาสาเหตุและมาตรการเพื่อแก้ไขสาเหตุของอุบัติเหตุการจราจรที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของบุคคลในสังคมอีกด้วย การปฏิบัติงานระจำวันของตำรวจจราจรจะเริ่มออกปฏิบัติหน้าที่ในเวลาเช้าตามจุดต่างๆ ที่ผู้บังคับบัญชากำหนด จากการขาดกำลังพลด้านการจราจร จึงมักจะกำหนดให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานแบบรับผิดชอบตลอดวันโดยให้พักผ่อนแบบยืดหยุ่น เช่น ประจำจุดในเวลาเช้า แต่เมื่อสถานการณ์คลี่คลายก็ให้ไปพักผ่อนได้ และออกปฏิบัติหน้าที่อีกครั้งในเวลาเย็นถึงหมดปัญหาจราจร ส่วนมากจึงทำงานเกินกว่า ๘ ชั่วโมง และมีชั่วโมงทำงานที่ไม่แน่นอน จึงส่งผลให้เกิดความเครียด ส่งผลต่อสุขภาพร่างกาย สุขภาพจิต และเกิดความผิดพลาด (error) ในการทำงานด้วย (กองบังคับการตำรวจจราจร, ๒๕๔๒) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาสุขภาพจิตของ Schultz and Schultz (๑๙๙๘ อ้างถึงใน จตุพร เลิศล้ำ, ๒๕๔๗) ที่กล่าวว่าการทำงานมากเกินไป (work overload) เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความเครียดซึ่งย่อมส่งผลต่อสุขภาพจิต โดยภาวะของการทำงานมากเกินไปหรือมากเกินกำลังสามารถ ซึ่งแบ่งออกเป็น

๑. การทำงานมากเกินกว่าเวลาที่กำหนด (quantitative overload) หมายถึงสภาวะที่มีงานมากเกินกว่าที่จะทำได้ในเวลาเท่าที่มีอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดเจนว่าเป็นต้นเหตุของความเครียด และเชื่อมโยงไปถึงความเจ็บป่วยทางด้านร่างกายจิตใจ อันเกิดจากความเครียดนี้ด้วย เช่น โรคหลอดเลือด โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง โรคกระเพาะอาหาร ฯ ปัจจัยที่สำคัญคือระดับการควบคุมคนทำงานให้มีอัตราจำนวนที่สูงกว่าจำนวนของตัวงาน โดยในปัจจุบันกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรก็มีไม่เพียงพอทำให้ต้องทำงานหนักเกินเวลา

๒. การทำงานที่ยากเกินกว่าที่จะทำได้ (qualitative overload) เกี่ยวข้องกับงานที่มีความมากลำบากมากๆ เมื่อมีความสามารถไม่เพียงพอในการทำงานที่ยากนั้นได้ก็จะก่อให้เกิดความเครียด ถึงแม้ว่าตัวคนงานเองจะสามารถพิจารณาเองได้ว่าในสถานการณ์นั้นตนเองจะไม่สามารถทำงานนั้นได้ก็ตาม ดังเช่นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถเกิดเหตุการณ์ที่สุดวิสัยไม่สามารถ

ควบคุมได้ทุกเมื่อ โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่ง เช่น ในกรณีที่มีอุบัติเหตุร้ายแรงที่อยู่นอกเหนือความสามารถในการควบคุมของตำรวจจราจร แต่ก็อยู่ในหน้าที่รับผิดชอบที่ต้องจัดการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น สร้างความกดดัน ความเครียดอันจะส่งผลต่อสุขภาพจิตอย่างแน่นอน ตราบใดที่การควบคุมการจราจรเป็นเพียงงานประจำวัน และเป็นไปในลักษณะของการตั้งรับปัญหาแทนที่จะรุกเข้าสู่ปัญหาดังที่ปรากฏเช่นทุกวันนี้ ภาระหน้าที่ของตำรวจจราจรก็จะยิ่งหนักหน่วงขึ้นทุกวัน ทับถมทวีคูณขึ้นทุกขณะจะทำให้การควบคุมการจราจรเป็นงานที่จำเจ ซ้ำซาก และน่าเบื่อหน่าย (ปุระชัย, ๒๕๒๖) ซึ่งภาวะดังกล่าวผู้ที่มีร่างกายและจิตใจที่เข้มแข็ง มีอารมณ์มั่นคงสามารถทำงานและปรับตัวเข้ากับสิ่งแวดล้อมได้ดีหรือมีสุขภาพจิตดีเท่านั้นที่จะต่อสู้ได้ เนื่องจากภาระที่หนักอาจกลายเป็นแรงกดดันบีบรัดสภาพจิตใจ ส่งผลให้มีสุขภาพจิตที่อ่อนแอ ดังที่ สุภาส เครือเนตร (๒๕๔๒) กล่าวว่าเป็นลักษณะของจิตที่มีอาการสูญเสียความมั่นคงง่าย เมื่อกระทบกับปัญหาหรือตกอยู่ในสถานการณ์ต่างๆ จิตจะแสดงอาการหวั่นไหวง่าย เกิดอารมณ์ความรู้สึกในด้านลบเป็นส่วนมาก ซึ่งย่อมส่งผลกระทบโดยตรงต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ดังนั้นการศึกษาและให้ความสำคัญกับสุขภาพจิตจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในอันที่จะเสริมสร้างสุขภาพจิตให้อยู่คู่กับสุขภาพกายเป็นอันดี

โดยสรุปแล้ว จากภาระหน้าที่ในการปฏิบัติงานอย่างหนักของตำรวจจราจร ที่จะต้องกระทำเป็นประจำ เป็นงานที่ซ้ำซาก น่าเบื่อหน่าย อีกทั้งต้องเผชิญกับภาวะแวดล้อมที่เป็นมลพิษอยู่ตลอดเวลา และกำลังเจ้าหน้าที่ที่ไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับภาระงานแล้วถือว่าเป็นการทำงานที่หนักมาก ในขณะที่ปัญหาจราจรมีเพิ่มมากขึ้นและยากต่อการแก้ไข รวมทั้งกระแสทางสังคมที่ต้องการ การแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นแรงกดดันในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่ต้องประสบอยู่ทุกวัน ด้วยภาวะเช่นนี้อาจเป็นแรงกดดันบีบคั้นสภาพจิตใจ และส่งผลต่อภาวะสุขภาพทางกายและสุขภาพจิตของตำรวจจราจรได้ ซึ่งย่อมมีผลกระทบโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการทำงานของตำรวจจราจรและปัญหาจราจรโดยรวม ดังนั้นการให้ความสำคัญในการป้องกันปัญหาและส่งเสริมสุขภาพกาย สุขภาพจิตที่ดี จึงมีความสำคัญอย่างมากต่อผู้ที่รับภาระงานหนักอย่างตำรวจจราจร

๒. จิตวิทยาการจัดการความเครียด

จิตวิทยา (Psychology) เป็นศาสตร์ที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรม และกระบวนการทางจิต ซึ่งหมายถึง ทั้งพฤติกรรมภายนอก พฤติกรรมภายใน โดยที่บุคคลอาจจะไม่รู้ตัวเลยก็ได้ เป็นวิทยาศาสตร์ที่ว่าด้วยพฤติกรรม โดยเน้นพฤติกรรมทางจิตของบุคคลทั่วไป จิตวิทยาจึงสามารถนำเอาความรู้ไปใช้ได้อย่างกว้างขวางไม่ว่าจะเป็นครอบครัวและสถานที่ทำงาน ตลอดจนมีความสำคัญต่อการประกอบอาชีพต่างๆ ทั้งนี้เพราะหลักการทางจิตวิทยาสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับงานต่างๆ มากมาย ความสำคัญและคุณค่าความรู้ทางจิตวิทยา เกี่ยวข้องกับชีวิตมนุษย์ในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้ (ปราณี รามสูต, ๒๕๔๒)

๑) จิตวิทยาช่วยให้ผู้ศึกษาเกิดความเข้าใจตนเอง โดยธรรมชาติของมนุษย์นั้น มักให้ความสนใจตนเองมากกว่าผู้อื่นและอยากรู้อยากเห็นเกี่ยวกับตนเอง การศึกษาจิตวิทยาซึ่งให้คำตอบเกี่ยวกับ

ธรรมชาติของมนุษย์ในแง่มุมต่างๆ จึงช่วยให้ผู้ศึกษานำไปเปรียบเทียบกับตนเองและเกิดความเข้าใจตนเองไปด้วย นอกจากนี้ยังช่วยให้มนุษย์รู้จักยอมรับตนเองและได้แนวทางในการจัดการกับตน เองอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่นอาจเป็นการปรับตัว พัฒนาตน หรือเลือกเส้นทางชีวิตที่เหมาะสมกับต้นเอง เป็นต้น

๒) จิตวิทยาช่วยให้ผู้ศึกษาเกิดความเข้าใจผู้อื่น ศาสตร์ทางจิตวิทยาซึ่งเป็นข้อสรุปธรรมชาติพฤติกรรมของคนส่วนใหญ่ นอกจากช่วยให้ผู้ศึกษาเกิด ความเข้าใจ พฤติกรรมของบุคคลทั่วไปแล้ว ยังเป็นแนวทางให้เข้าใจพฤติกรรมของผู้ที่อยู่แวดล้อมด้วยอันอาจจะเป็นบุคคล ในครอบครัว กลุ่มเพื่อน กลุ่มบุคคลภายนอก ความเข้าใจดังกล่าวส่งผลให้เกิดการยอมรับในข้อดีข้อจำกัดของกันและกัน ช่วยให้มีการปรับตัวเข้าหากัน และยังช่วยการจัดวางตัวบุคคล ให้เหมาะสมกับงานหรือการเรียน หรือกิจกรรมต่างๆ ได้ดีมากขึ้น

๓) จิตวิทยาช่วยให้ได้แนวทางในการวางกฎเกณฑ์ทางสังคม เช่น กฎหมายบ้านเมือง ระเบียบปฏิบัติบางประการ มักเกิดขึ้นหรือถูกยกร่างขึ้น โดยอาศัยพื้นฐานความเข้าใจเกี่ยวกับธรรมชาติพฤติกรรมของมนุษย์ ตัวอย่างเช่น จิตวิทยาที่ช่วยให้เกิดความเข้าใจในเรื่องความต้องการการยอมรับ ความต้องการสิทธิเสรีภาพ และความเสมอภาคของคน ส่งผลให้เกิดกฎหมายว่าด้วยสิทธิมนุษยชน หรือการจัดให้มีวันเด็กแห่งชาติ ปีสากลสำหรับผู้สูงอายุ หรือเกิดองค์กรบางลักษณะที่ทำงานในด้านการให้โอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับ บุคคลบางกลุ่ม หรือสำหรับผู้ด้อยโอกาสบางประเภท หรือแม้แต่การจัดให้มีการแข่งขันกีฬานานาชาติสำหรับคนพิการ ก็จัดเป็นส่วนหนึ่งของการนำความรู้เรื่องจิตวิทยาสำหรับผู้มีลักษณะพิเศษมาเป็นแนวทางปฏิบัติบางประการทางสังคม นอกจากนั้น จิตวิทยายังมีผลต่อ กฎหมายว่าด้วยการพิจารณาความผิดทางกฎหมายบางลักษณะโดยมีการนำสามัญสำนึกมาร่วมพิจารณาความผิดของบุคคล เช่น กฎกมายว่าด้วยการกระทำ ความผิดของผู้เยาว์ หรือผู้ที่มีสุขภาพจิตบกพร่องที่กระทำโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือโดยเพราะ ความผิดปกติทางจิตใจ ซึ่งจิตวิทยาจะช่วยให้ผู้ศึกษา เกิดความเข้าใจความผิดปกติต่างๆ เหล่านั้นได้มากกว่าศาตร์สาขาอื่น ช่วยให้การพิจารณาบุคคลหรือการวางเกณฑ์ทางสังคม เป็นไปอย่าง สมเหตุสมผลมากขึ้น

๔) จิตวิทยาช่วยบรรเทาปัญหาพฤติกรรม และปัญหาสังคม ความรู้ทางจิตวิทยาในบางแง่มุมช่วยให้ผู้ศึกษาเกิดความเข้าใจในอิทธิพลของสิ่งเร้าและสิ่งแวดล้อมทีมีผลต่อการหล่อหลอมบุคลิกภาพบางลักษณะ เช่น ลักษณะความเป็นผู้หญิง ลักษณะความเป็นผู้ชาย ลักษณะผิดเพศบางประการ รวมไปถึงอิทธิพลของสื่อมวลชน รายการโทรทัศน์บางลักษณะที่ส่งผลให้เด็กเกิดพฤติกรรมก้าวร้าวอยากทำลาย หรือเกิดความเชื่อที่ผิด หรือเกิดการลอกเรียนแบบอันไม่เหมาะสม ซึ่งมีผลกระทบต่อการกระทำในเชิงลบ ฯลฯ เป็นต้น

๕) จิตวิทยาช่วยส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิต ความรู้ทางจิตวิทยาที่ว่าด้วยการเลี้ยงดูในวัยเด็กอันมีผลต่อบุคคล เมื่อเจริญเติบโตเป็นผู้ใหญ่ส่งผลให้เกิด ความพยายาม ในการสร้างรูปแบบการเลี้ยงดูที่เหมาะสมเพื่อเสริมสร้างพัฒนาคนทั้งกาย อารมณ์ สังคมและสติปัญญา เพื่อให้ได้คนดีมีประสิทธิภาพหรือคนที่มีคุณลักษณะอันพึงปรารถนาของสังคมนั้นๆ และจิตวิทยายังช่วยให้ผู้ศึกษารับรู้โดยเร็ว

เกี่ยวกับสัญญาณเตือนภัยในพฤติกรรมผิดปกติต่างๆ อันนำไปสู่การแก้ปัญหาและป้องกันปัญหาพฤติกรรม รวมทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมบางลักษณะที่ไม่เหมาะสมของบุคคล จึงกล่าวได้ว่าจิตวิทยาเป็นศาสตร์ที่ช่วยเสริมสร้างพัฒนาคุณภาพชีวิตได้อีกศาสตร์หนึ่ง

จิตวิทยาการจัดการความเครียด จึงเป็นการเรียนรู้ในการที่จะรับรู้โดยเร็ว เกี่ยวกับสัญญาณเตือนภัยในพฤติกรรมผิดปกติต่างๆ อันนำไปสู่การแก้ปัญหาและป้องกันปัญหาพฤติกรรม รวมทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมบางลักษณะที่ไม่เหมาะสมของบุคคล ช่วยบรรเทาปัญหาพฤติกรรม และปัญหาสังคม เกิดความเข้าใจในอิทธิพลของ สิ่งเร้า และสิ่งแวดล้อมทีมีผลต่อการกระทำในเชิงลบ

ความเครียด เป็นเรื่องของร่างกายและจิตใจที่เกิดการตื่นตัว เตรียมรับกับเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง ซึ่งเราคิดว่าไม่น่าพอใจ เป็นเรื่องที่หนักหนาสาหัสเกินกำลังทรัพยากรที่เรามีอยู่ หรือเกินความสามารถของเราที่จะแก้ไขได้ ทำให้รู้สึกหนักใจ เป็นทุกข์ และพลอยทำให้เกิดอาการผิดปกติทางร่างกายและพฤติกรรมตามไปด้วย ความเครียดนั้นเป็นเรื่องที่มีกันทุกคน จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสภาพปัญหา การคิด และการประเมินสถานการณ์ของแต่ละคน ถ้าเราคิดว่าปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ร้ายแรงเราก็จะรู้สึกเครียดน้อยหรือแม้เราจะรู้สึกว่าปัญหานั้นร้ายแรง แต่เราพอจะรับมือไหว เราก็จะไม่เครียดมาก แต่ถ้าเรามองว่าปัญหานั้นใหญ่ แก้ไม่ไหว และไม่มีใครช่วยเราได้ เราก็จะเครียดมาก ความเครียดในระดับพอดี จะช่วยกระตุ้นให้เรามีพลัง มีความกระตือรือร้นในการต่อสู้ชีวิต ช่วยผลักดันให้เราเอาชนะปัญหาและอุปสรรค์ต่างๆ ได้ดีขึ้น แต่เมื่อใดที่ความเครียดมากเกินไป จนเราควบคุมไม่ได้ เมื่อนั้นที่เราจะต้องมาผ่อนคลายความเครียดกัน

สาเหตุของความเครียด ความเครียดเกิดจากสาเหตุสำคัญ ๒ ประการคือ

๑. สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในชีวิต เช่น ปัญหาการเงิน ปัญหาการงาน ปัญหาครอบครัว ปัญหาการเรียน ปัญหาสุขภาพ ปัญหามลพิษ ปัญหารถติด ปัญหาน้ำท่วม ปัญหาฝนแล้ง ปัญหาความขัดแย้งระหว่างบุคคล ฯลฯ ปัญหาเหล่านี้จะเป็นตัวกระตุ้นให้คนเราเกิดความเครียดขึ้นมาได้

๒. การคิดและการประเมินสถานการณ์ของบุคคล เราจะสังเกตได้ว่า คนที่มองโลกในแง่ดี มีอารมณ์ขัน ใจเย็น จะมีความเครียดน้อยกว่าคนที่มองโลกในแง่ร้าย เอาจริงเอาจังกับชีวิต และใจร้อน นอกจากนี้คนที่รู้สึกว่าตัวเองมีคนคอยให้การช่วยเหลือเมื่อมีปัญหาเช่น มีคู่สมรส มีพ่อแม่ ญาติพี่น้อง มีเพื่อนสนิทที่รักใคร่ และไว้วางใจกันได้ ก็จะมีความเครียดน้อยกว่าคนที่อยู่โดดเดี่ยวตามลำพัง

ความเครียดมักไม่ได้เกิดจากสาเหตุเพียงใดสาเหตุเดียว แต่มักจะเกิดจากทั้งสองสาเหตุประกอบกัน คือมีปัญหาเป็นตัวกระตุ้น และมีการคิด การประเมินสถานการณ์ เป็นตัวบ่งบอกว่าจะเครียดมากน้อยแค่ไหนนั่นเอง

การจัดการกับความเครียด แนวทางในการจัดการกับความเครียด มีดังนี้

๑. หมั่นสังเกตุควาผิดปกติทางร่างกาย จิตใจ และพฤติกรรมที่เกิดจากความเครียด ทั้งนี้อาจใช้แบบประเมินและวิเคราะห์ความเครียดด้วยตนเองก็ได้

๒. เมื่อรู้ตัวว่าเครียดจากปัญหาใด ให้พยายามแก้ปัญหานั้นให้ได้โดยเร็ว

๓. เรียนรู้การปรับเปลี่ยนความคิดจากแง่ลบให้เป็นแง่บวก

๔. ผ่อนคลายความเครียดด้วยวิธีที่คุ้นเคย

๕. ใช้เทคนิคเฉพาะในการคลายเครียด

การสำรวจความเครียดของตนเอง

ความเครียดจะส่งผลให้เกิดความผิดปกติทางร่างกาย จิตใจและพฤติกรรมดังนี้

๑. ความผิดปกติทางร่างกาย ได้แก่ ปวดศีรษะ ไมเกรน ท้องเสียหรือท้องผูก นอนไม่หลับหรือง่วงเหงาหาวนอนตลอดเวลา ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ เบื่ออาหารหรือกินมากกว่าปกติ ท้องอืดเฟ้อ อาหารไม่ย่อย ประจำเดือนมาไม่ปกติ เสื่อมสมรรถภาพทางเพศ มือเย็นเท้าเย็น เหงื่อออกตามมือตามเท้า ใจสั่น ถอนหายใจบ่อยๆ ผิวหนังเป็นผื่นคัน เป็นหวัดบ่อยๆ แพ้อากาศง่าย ฯลฯ

๒. ความผิดปกติทางจิตใจ ได้แก่ ความวิตกกังวล คิดมาก คิดฟุ้งซ่าน หลงลืมง่าย ไม่มีสมาธิ หงุดหงิด โกรธง่าย ใจน้อย เบื่อหน่าย ซึมเศร้า เหงา ว้าเหว่ สิ้นหวัง หมดความรู้สึกสนุกสนาน เป็นต้น

๓. ความผิดปกติทางพฤติกรรม ได้แก่ สูบบุหรี่ ดื่มสุรามากขึ้น ใช้สารเสพติด ใช้ยานอนหลับ จู้จี้ขี้บ่น ชวนทะเลาะ มีเรื่องขัดแย้งกับผู้อื่นบ่อยๆ ดึงผม กัดเล็บ กัดฟัน ผุดลุกผุดนั่ง เงียบขรึม เก็บตัว เป็นต้น ทั้งนี้ อาจสำรวจความเครียดของคุณได้โดยการใช้แบบประเมินและวิเคราะห์ความเครียดด้วยตนเอง

สรุป ความเครียดเป็นภาวะของอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลต้องเผชิญ กับปัญหาต่างๆ และทำให้รู้สึกถูกกดดัน ไม่สบายใจ วุ่นวายใจ กลัว วิตกกังวล ตลอดจนถูกบีบคั้น เมื่อบุคคลรับรู้หรือประเมินว่าปัญหาเหล่านั้นเป็นสิ่งที่คุกคามจิตใจ หรืออาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย จะส่งผลให้สภาวะสมดุลของร่างกายและจิตใจเสียไป เมื่อเกิดความเครียด บุคคลจะแสดงปฏิกิริยาตอบสนองต่อความเครียดและทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้าน ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านร่างกาย ด้านจิตใจและอารมณ์ รวมทั้งด้านพฤติกรรม แต่เมื่อเวลาผ่านไป และความเครียดเหล่านั้นคลายลง ร่างกายจะกลับเข้าสู่ภาวะสมดุลอีกครั้งหนึ่ง

ความเครียดทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ผลจากปฏิกิริยาตอบสนองที่มีต่อความเครียด ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในตัวบุคคลนั้น โดยแบ่งออกเป็น ๓ ด้าน ได้แก่

๑. ด้านร่างกาย ภาวะที่เครียดเกิดขึ้นจะกระตุ้นระบบประสาทอัตโนมัติ ทำให้เกิดอาการหน้ามืดเป็นลม เจ็บหน้าอก ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ หลอดเลือดอุดตัน โรคอ้วน แผลในกระเพาะอาหาร เมื่อบุคคลตกอยู่ในความเครียดเป็นเวลานาน จะทำให้สุขภาพร่างกายเลวลงเนื่องจากเกิดความไม่สมดุลของระบบฮอร์โมน ซึ่งเป็นชีวเคมีที่สำคัญต่อมนุษย์ เพราะทำหน้าที่ช่วยควบคุมการทำงานของระบบต่างๆ ภายใน ขณะเกิดความเครียดจะทำให้ต่อมใต้ถูกกระตุ้น ทำให้ต่อมหมวกไตหลั่งฮอร์โมนคอร์ติซอล (cortisol) เพิ่มขึ้นจะทำให้เกิดอาการทางกายหลายอย่างแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล ตั้งแต่ปวดศีรษะ ปวดหลัง อ่อนเพลีย หากบุคคลนั้นต้องเผชิญกับความเครียดที่รุนแรงมากๆ อาจส่งผลให้บุคคลเสียชีวิตได้เนื่องจากระบบการทำงานที่ล้มเหลวของร่างกาย เช่นคนที่มีโรคเบาหวานเป็นโรคประจำตัวอยู่แล้ว หากเกิดความเครียดอย่างรุนแรง ฮอร์โมนคอร์ติซอลจะไปกระตุ้นระดับน้ำตาลในเลือดให้สูงขึ้นหรือลดต่ำลงอย่าง ผิดปกติ และทำให้เกิดอาการช็อกได้ หรือในบางรายที่ระบบภูมิคุ้มกันของร่างกายทำงานได้ไม่เต็มที่ส่งผลให้เกิด เป็นอาการของโรคหอบหืด โรคภูมิแพ้ต่างๆ โรคผิวหนัง อาจมีอาการผมร่วงและมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดโรคมะเร็งได้ง่ายกว่าเมื่อเทียบ กับคนปกติ

๒. ด้านจิตใจและอารมณ์ จิตใจของบุคคลที่เครียดจะเต็มไปด้วยการหมกมุ่นครุ่นคิด ไม่สนใจสิ่งรอบตัว ใจลอย ขาดสมาธิ ความระมัดระวังในการทำงานเสียไปเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จิตใจขุ่นมัว โมโหโกรธง่าย สูญเสียความเชื่อมั่นในความสามารถที่จะจัดการกับชีวิตของตนเอง เศร้าซึม คับข้องใจ วิตกกังวล ขาดความภูมิใจในตนเอง ในบางรายที่ตกอยู่ในภาวะเครียดอย่างยาวนานมาก อาจก่อให้เกิดอาการทางจิต จนกลายเป็นโรคจิตโรคประสาทได้ เนื่องจากการเผชิญต่อภาวะเครียดเป็นเวลานานฮอร์โมนคอร์ติซอลที่มีปริมาณ เพิ่มขึ้น จะทำให้เซลล์ประสาทฝ่อและลดจำนวนลง โดยเฉพาะในสมองส่วนที่เกี่ยวข้องกับกับความจำและสติปัญญา ความเครียดจึงทำให้ทำให้ความจำและสติปัญญาลดลง และยังมีผลต่อการทำงานของระบบสารสื่อประสาทที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับอารมณ์และ พฤติกรรม โดยเฉพาะสารสื่อประสาท จึงทำให้เกิดอาการซึมเศร้าและวิตกกังวลกว่าเวลาปกติ

๓. ด้านพฤติกรรม การเปลี่ยนแปลงทางร่างกายดังที่กล่าวในข้างต้น ไม่เพียงแต่จะทำให้ระบบการทำงานของร่างกายผิดเพี้ยนไป แต่ยังทำให้พฤติกรรมการแสดงออกของบุคคลเปลี่ยนแปลงด้วย ยกตัวอย่างเช่น บุคคลที่เครียดมากๆ บางรายจะมีอาการเบื่ออาหารหรือบางรายอาจจะรู้สึกว่าตัวเองหิวอยู่ตลอดเวลา และทำให้มีการบริโภคอาหารมากกว่าปกติ มีอาการนอนหลับยากหรือนอนไม่หลับหลายคืนติดต่อกัน ประสิทธิภาพในการทำงานน้อยลง เริ่มปลีกตัวจากสังคม และเผชิญกับความเครียดอย่างโดดเดี่ยว บ่อยครั้งบุคคลจะมีพฤติกรรมการปรับตัวต่อความเครียดในทางที่ผิด เช่น สูบบุหรี่ ติดเหล้า ติดยา เล่นการพนัน การเปลี่ยนแปลงของสารเคมีบางอย่างในสมองทำให้บุคคลมีพฤติกรรมก้าวร้าวมากขึ้น ความอดทนเริ่มต่ำลง พร้อมที่จะเป็นศัตรูกับผู้อื่นได้ง่าย อาจมีการอาละวาดขว้างปาข้าวของ ทำร้ายผู้อื่น ทำร้ายร่างกายตนเอง หรือหากบางรายที่เครียดมากอาจเกิดอาการหลงผิดและตัดสินใจแบบชั่ววูบนำไปสู่ การฆ่าตัวตายในที่สุด

การแก้ปัญหาความเครียด ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในชีวิต เป็นสาเหตุที่กระตุ้นให้เกิดความเครียด ในส่วนที่ยังแก้ปัญหาไม่ได้ จะรู้สึกเครียดมาก เมื่อแก้ปัญหาได้แล้ว ความเครียดก็จะหมดไป เราจึงจำเป็นต้องเรียนรู้วิธีการแก้ปัญหาที่ถูกต้องเหมาะสม เพื่อจะได้แก้ปัญหาได้ดีและรวดเร็วยิ่งขึ้น

<u>จงละเว้นการแก้ปัญหาแบบต่างๆ ต่อไปนี้</u>

อย่า! แก้ปัญหาแบบวู่วาม ใช้อารมณ์เป็นใหญ่ เมื่อเจอปัญหา ให้พยายามสงบสติอารมณ์ อย่าเพิ่งเอะอะโวยวาย ให้หายใจช้าๆ ลึกๆ สัก ๔ - ๕ ครั้ง หรือนับ ๑ - ๑๐ ก่อนจะตอบโต้อะไรออกไป จะได้ไม่ต้องมานั่งเสียใจภายหลังกับสิ่งที่ได้ทำไปเพราะอารมณ์ชั่ววูบ

อย่า! หนีปัญหา แล้วหันเข้าหาบุหรี่ สุรา สารเสพติด การพนัน การเที่ยวกลางคืน ฯลฯ เพื่อช่วยให้สบายใจขึ้นชั่วคราว จงกล้าเผชิญกับปัญหา และอย่าผัดวันประกันพรุ่ง รีบแก้ปัญหาเสียแต่เนิ่นๆ อย่าปล่อยให้ค้างคาอยู่เป็นเวลานาน เพราะความเครียดจะสะสมมากขึ้นด้วย

อย่า! คิดแต่จะพึ่งพาผู้อื่นอยู่ร่ำไป จงถือคติ **"ตนเป็นที่พึ่งแห่งตน"** หัดใช้ความสามารถของตัวเองบ้าง แล้วจะเกิดความภาคภูมิใจในตัวเอง แต่ถ้าปัญหานั้นเหลือบ่ากว่าแรงจริงๆ และลองใช้ความสามารถของตัวเองแล้วก็ยังไม่ได้ผล การขอความช่วยเหลือจากผู้อื่นก็เป็นเรื่องที่พึงทำได้

อย่า! เอาแต่ลงโทษตัวเอง คนเราทำผิดกันได้ ถ้าพลาดไปแล้ว จงให้โอกาสตัวเองที่จะแก้ไข และอย่าได้ทำผิดในเรื่องเดิมซ้ำอีก การเฝ้าคิดลงโทษตัวเองไม่ได้ช่วยแก้ปัญหา และไม่ได้อะไรขึ้นมา นอกจากความทุกข์ใจเท่านั้น

อย่า! โยนความผิดให้คนอื่น จงรับผิดชอบในสิ่งที่ได้ทำร่วมกัน การปฏิเสธไม่ยอมรับผิดชอบ โดยโยนความผิดให้คนอื่น ไม่ช่วยแก้ปัญหา มีแต่จะก่อความแตกแยกให้มากขึ้นเท่านั้นเอง

จงแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ ใช้เหตุผลและใช้ความคิดพิจารณาให้ถี่ถ้วน โดย

- คิดหาสาเหตุของปัญหาด้วยใจเป็นธรรม ไม่เข้าข้างตนเอง ไม่โทษคนอื่น
- คิดหาวิธีแก้ปัญหาหลาย ๆ วิธี ถ้าคิดเองไม่ออก อาจปรึกษาผู้ใกล้ชิด หรือผู้ที่มีประสบการณ์มากกว่า
- ลงมือแก้ปัญหาตามวิธีที่คิดไว้ อาจต้องใช้ความกล้าหาญ อดทน หรือต้องใช้เวลาบ้างอย่าได้ท้อถอยไปเสียก่อน
- ประเมินผลดูว่าวิธีที่ใช้ได้ผลหรือไม่ ถ้าไม่ได้ผลก็เปลี่ยนไปใช้วิธีอื่นๆ ที่เตรียมไว้จนกว่าจะได้ผล
- เมื่อแก้ปัญหาได้ ก็จะหายเครียด และเกิดความภาคภูมิใจในตัวเองด้วย

คิดอย่างไรไม่ให้เครียด ความคิด เป็นตัวการสำคัญที่ทำให้คนเราเกิดความเครียด หากรู้จักคิดให้เป็น ก็จะช่วยให้ลดความเครียดไปได้มาก

<u>วิธีคิดที่เหมาะสม</u>

๑. คิดในแง่ยืดหยุ่นให้มากขึ้น <u>อย่า</u>เอาแต่เข้มงวด จับผิด หรือตัดสินผิดถูกตัวเองและผู้อื่นอยู่ตลอดเวลา จงละวาง ผ่อนหนักผ่อนเบา ลดทิฐิมานะ รู้จักให้อภัย ไม่ถือโทษโกรธเคือง หัดลืมเสียบ้าง ชีวิตจะมีความสุขมากขึ้น

๒. คิดอย่างมีเหตุผล <u>อย่า</u>ด่วนเชื่ออะไรง่ายๆ แล้วเก็บเอามาคิดวิตกกังวล ให้พยายามใช้เหตุผลตรวจสอบหาข้อเท็จจริง ไตร่ตรองให้รอบคอบเสียก่อน นอกจากจะไม่ต้องตกเป็นเหยื่อให้ใครหลอกได้ง่ายๆ แล้ว ยังตัดความกังวลลงได้ด้วย

๓. คิดหลายๆ แง่มุม ลองคิดหลายๆ ด้าน ทั้งด้านดีและด้านไม่ดี เพราะไม่ว่าคนหรือไม่ว่าเหตุการณ์อะไรก็ตาม ย่อมมีทั้งส่วนดีและไม่ดีประกอบกันทั้งนั้น อย่ามองเพียงด้านเดียวให้ใจเป็นทุกข์ นอกจากนี้ควรหัดคิดในมุมของคนอื่นบ้าง เช่น สามีจะคิดอย่างไร ลูกจะรู้สึกอย่างไร เจ้านายจะแก้ปัญหานี้อย่างไร เป็นต้น จะช่วยให้มองอะไรได้กว้างไกลกว่าเดิม

๔. คิดแต่เรื่องดีๆ ถ้าคอยคิดถึงแต่เรื่องร้ายๆ หรือความล้มเหลว ผิดหวัง หรือไม่เป็นเป็นสุขทั้งหลาย ก็จะยิ่งเครียดกันไปใหญ่ ควรคิดถึงเรื่องดีๆ ให้มากขึ้น เช่น คิดถึงประสบการณ์ที่เป็นสุขในอดีต ความสำเร็จในชีวิตที่ผ่านมา คำชมเชยที่ได้รับ ความดีของคู่สมรส ความมีน้ำใจของเพื่อน ฯลฯ จะช่วยให้สบายใจมากขึ้น

๕. คิดถึงคนอื่นบ้าง อย่าคิดหมกมุ่นอยู่กับตัวเองเท่านั้น เปิดใจให้กว้าง รับรู้ความเป็นไปของคนใกล้ชิดและใส่ใจที่จะช่วยเหลือ สนใจปัญหาของผู้คนในสังคมบ้าง บางทีคุณอาจจะพบว่าปัญหาที่คุณกำลังเครียดอยู่นี้ช่างเล็กน้อยเหลือเกิน เมื่อเทียบกับปัญหาของคนอื่นๆ คุณจะรู้สึกดีขึ้น และยิ่งถ้าคุณช่วยเหลือคนอื่นได้ คุณจะสุขใจขึ้นเป็นทวีคูณด้วย

การผ่อนคลายความเครียดแบบทั่วๆ ไป เมื่อรู้สึกเครียด คนเราจะมีวิธีการผ่อนคลายความเครียดที่แตกต่างกันออกไป ส่วนใหญ่จะเลือกวิธีที่ตนเองเคยชิน ถนัด ชอบ หรือสนใจ ทำแล้วเพลิดเพลิน มีความสุข ซึ่งวิธีคลายเครียดโดยทั่วๆ ไป มีดังนี้ คือ

- นอนหลับพักผ่อน
- ออกกำลังกาย ยืดเส้นยืดสาย เต้นแอโรบิค รำมวยจีน โยคะ ฯลฯ
- ฟังเพลง ร้องเพลง เล่นดนตรี
- เล่นกีฬาประเภทต่าง ๆ
- ดูโทรทัศน์ ดูภาพยนตร์
- เต้นรำ ลีลาศ

- ทำงานศิลปะ งานฝีมือ งานประดิษฐ์ต่าง ๆ
- ปลูกต้นไม้ ทำสวน
- เล่นกับสัตว์เลี้ยง
- จัดห้อง ตกแต่งบ้าน
- อ่านหนังสือ เขียนหนังสือ เขียนบทกลอน
- สะสมแสตมป์ สะสมเครื่องประดับ
- ถ่ายรูป จัดอัลบั้ม
- เล่นเกมคอมพิวเตอร์ ท่องอินเตอร์เน็ต
- พูดคุย พบปะสังสรรค์กับเพื่อนฝูง
- ไปเสริมสวย ทำผม ทำเล็บ
- ไปซื้อของ
- ไปท่องเที่ยวเปลี่ยนบรรยากาศ
- ฯลฯ

สิ่งที่สำคัญ คือ เมื่อเกิดความเครียด อย่าได้ทำสิ่งที่ไม่เหมาะสม เช่น สูบบุหรี่ ดื่มสุรา ใช้สารเสพติด เล่นการพนัน เที่ยวกลางคืน กินจุบกินจิบ ฯลฯ เพราะนอกจากจะทำให้เสียสุขภาพและเสียเงินเสียทองแล้ว ยังทำให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมาอีกมาก เช่น เมาแล้วขับรถทำให้เกิดอุบัติเหตุ เสียพนันแล้วทำให้เกิดหนี้สิน เกิดความขัดแย้งในครอบครัว หรือใช้สารเสพติดแล้วนำไปสู่ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น ซึ่งจะมีแต่ทำให้เครียดกว่าเดิมอีกหลายร้อยเท่าทีเดียว

เทคนิคในการคลายเครียด เทคนิคในการคลายเครียดที่จะนำเสนอในที่นี้ มี ๖ วิธีคือ

๑. การผ่อนคลายกล้ามเนื้อ

๒. การฝึกกายหายใจ

๓. การทำสมาธิ

๔. การจินตนาการ

๕. การคลายเครียดจากใจสู่กาย

๖. การนวดคลายเครียด

แต่ละวิธีมีรายละเอียดแตกต่างกันออกไป ไม่จำเป็นต้องฝึกทั้ง ๖ วิธีก็ได้ เพียงเลือกวิธีใดวิธีหนึ่งที่คุณชอบ สะดวก ทำแล้วคลายเครียดได้ดีเท่านั้นก็พอ เมื่อฝึกการคลายเครียดไปสักระยะหนึ่ง จะรู้สึกได้ว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น เช่น ใจเย็นลง สบายใจขึ้น สุขภาพดีขึ้น ความจำดีขึ้น สมาธิดีขึ้น การเรียนหรือการทำงานดีขึ้น ความสัมพันธ์กับคนรอบข้างดีขึ้น ฯลฯ

๑. **<u>การผ่อนคลายกล้ามเนื้อ</u>**

หลักการ

ความเครียดมีผลทำให้กล้ามเนื้อหดตัว สังเกตได้จากอาการหน้านิ่วคิ้วขมวด กำหมัด กัดฟัน ฯลฯ การเกร็งตัวของกล้ามเนื้อทำให้เกิดอาการเจ็บปวด เช่น ปวดต้นคอ ปวดหลัง ปวดไหล่ เป็นต้น การฝึกการคลายกล้ามเนื้อจะช่วยให้อาการหดเกร็งของกล้ามเนื้อลดลง ในขณะฝึก จิตใจจะจดจ่ออยู่กับการคลายกล้ามเนื้อส่วนต่าง ๆ ทำให้ลดการคิดฟุ้งซ่าน และวิตกกังวล จิตใจจะมีสมาธิมากขึ้นกว่าเดิมด้วย

วิธีการฝึก

เลือกสถานที่ที่สงบ ปราศจากเสียงรบกวน นั่งในทางที่สบาย คลายเสื้อผ้าให้หลวม ถอดรองเท้า หลับตา ทำใจให้ว่าง ตั้งสมาธิอยู่ที่กล้ามเนื้อส่วนต่าง ๆ

ฝึกเกร็งและคลายกล้ามเนื้อ ๑๐ กลุ่มดังนี้

๑. มือและแขนขวา โดยกำมือ เกร็งแขน แล้วคลาย

๒. มือและแขนซ้าย โดยทำเช่นเดียวกัน

๓. หน้าผาก โดยเลิกคิ้วสูงแล้วคลาย ขมวดคิ้วแล้วคลาย

๔. ตา แก้ม จมูก โดยหลับตาแน่น ย่นจมูกแล้วคลาย

๕. ขากรรไกร ลิ้น ริมฝีปาก โดยกัดฟัน ใช้ลิ้นดันเพดานปาก แล้วคลาย เม้นปากแน่น แล้วคลาย

๖. คอ โดยก้มหน้าให้คางจดคอแล้วคลาย เงยหน้าจนสุดแล้วคลาย

๗. อก ไหล่ และหลัง โดยหายใจเข้าลึก ๆ กลั้นไว้แล้วคลาย ยกไหล่สูงแล้วคลาย

๘. หน้าท้อง และก้น โดยแขม่วท้องแล้วคลาย ขมิบก้นแล้วคลาย

๙. เท้าและขาขวา โดยเหยียดขา งดนิ้วเท้าแล้วคลาย เหยียดขา กระดกปลายเท้าแล้วคลาย

๑๐. เท้าและขาซ้าย โดยทำเช่นเดียวกัน

ข้อแนะนำ

๑. ระยะเวลาที่เกร็งกล้ามเนื้อ ให้น้อยกว่าระยะที่ผ่อนคลาย เช่น เกร็ง ๓ - ๕ วินาที ผ่อนคลาย ๑๐ - ๑๕ วินาที เป็นต้น

๒. เวลากำมือ ระวังอย่าให้เล็บจิกเนื้อตัวเอง

๓. ควรฝึกประมาณ ๘ - ๑๒ ครั้ง เพื่อให้เกิดความชำนาญ

๔. เมื่อคุ้นเคยกับการผ่อนคลายแล้ว ให้ฝึกคลายกล้ามเนื้อได้เลย โดยไม่จำเป็นต้องเกร็งก่อน

๕. อาจเลือกคลายกล้ามเนื้อเฉพาะส่วนที่เป็นปัญหาเท่านั้นก็ได้ เช่น บริเวณใบหน้า ต้นคอ หลัง ไหล่ เป็นต้น ไม่จำเป็นต้องคลายกล้ามเนื้อทั้งตัว จะช่วยให้ใช้เวลาน้อยลง และสะดวกมากขึ้น

๒. <u>การฝึกการหายใจ</u>

หลักการ

ตามปกติคนทั่วไปจะหายใจตื้นๆ โดยใช้กล้ามเนื้อหน้าอกเป็นหลัก ทำให้ได้ออกซิเจนไปเลี้ยงร่างกายน้อยกว่าทีควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลาเครียด คนเราจะยิ่งหายใจถี่และตื้นมากกว่าเดิม ทำให้เกิดอาการถอนหายใจเป็นระยะๆ เพื่อให้ได้ออกซิเจนมากขึ้น การฝึกหายใจช้าๆ ลึกๆ โดยใช้กล้ามเนื้อกระบังลมบริเวณท้องจะช่วยให้ร่างกายได้อากาศเข้าสู่ปอดมาก ขึ้น เพิ่มปริมาณออกซิเจนในเลือก และยังช่วยเพิ่มความแข็งแรงแก่กล้ามเนื้อหน้าท้องและลำไส้ด้วย การฝึกหายใจอย่างถูกวิธี จะทำให้หัวใจเต้นช้าลง สมองแจ่มใส เพราะได้ออกซิเจนมากขึ้น และการหายใจออกอย่างช้าๆ จะทำให้รู้สึกว่าได้ปลดปล่อยความเครียดออกไปจากตัวจนหมดสิ้น

วิธีการฝึก

นั่งในท่าที่สบาย หลับตา เอามือประสานไว้บริเวณท้อง ค่อยๆ หายใจเข้า พร้อมๆ กับนับเลข ๑ ถึง ๔ เป็นจังหวะช้า ๆ ๑...๒...๓...๔... ให้มือรู้สึกว่าท้องพองออก กลั้นหายใจเอาไว้ชั่วครู นับ ๑ ถึง ๔ เป็นจังหวะช้า ๆ เช่นเดียวกับเมื่อหายใจเข้า ค่อยๆ ผ่อนลมหายใจออก โดยนับ ๑ ถึง ๘ อย่างช้า ๆ ๑...๒...๓...๔...๕...๖...๗...๘... พยายามไล่ลมหายใจออกมาให้หมด สังเกตว่าหน้าท้องแฟบลง ทำซ้ำอีก โดยหายใจเข้าช้าๆ กลั้นไว้ แล้วหายใจออก โดยช่วงที่หายใจออกให้นานกว่าช่วงหายใจเข้า

ข้อแนะนำ

การฝึกการหายใจ ควรทำติดต่อกันประมาณ ๔ - ๕ ครั้ง ควรฝึกทุกครั้งที่รู้สึกเครียด รู้สึกโกรธ รู้สึกไม่สบายใจ หรือฝึกทุกครั้งที่นึกได้ ทุกครั้งที่หายใจออก ให้รู้สึกได้ว่าผลักดันความเครียดออกมาด้วยจนหมด เหลือไว้แต่ความรู้สึกโล่งสบายเท่านั้น ในแต่ละวัน ควรฝึกการหายใจที่ถูกวิธีให้ได้ประมาณ ๔๐ ครั้ง แต่ไม่จำเป็นต้องทำติดต่อในคราวเดียวกัน

ผลดีจากการฝึกคลายเครียด

ขณะฝึก

- อัตราการเผาเลาญอาหารในร่างกายลดลง
- อัตราการเต้นของหัวใจช้าลง
- อัตราการหายใจลดลง
- ความดันโลหิตลดลง
- ความตึงเครียดของกล้ามเนื้อลดลง

หลังการฝึก

- ใจเย็นขึ้น
- ความวิตกกังวลลดลง สบายใจมากขึ้น
- สมาธิดีขึ้น

- ความจำดีขึ้น
- ความสัมพันธ์กับผู้อื่นดีขึ้น
- สมองแจ่มใส คิดแก้ปัญหาต่าง ๆ ได้ดีขึ้นกว่าเดิม

๓. <u>การทำสมาธิ</u>

หลักการ

การทำสมาธิถือเป็นการผ่อนคลายความเครียดที่ลึกซึ้งที่สุด เพราะจิตใจจะสงบ และปลอดจากความคิดที่ซ้ำซาก ฟุ้งซ่าน วิตกกังวล เศร้า โกรธ ฯลฯ หลักของการทำสมาธิ คือการเอาใจไปจดจ่อกับสิ่งใดสิ่งหนึ่งเพียงอย่างเดียว ซึ่งในที่นี้จะใช้การนับลมหายใจเป็นหลัก และยุติการคิดเรื่องอื่น ๆ อย่างสิ้นเชิง หากฝึกสมาธิเป็นประจำ จะทำให้จิตใจเบิกบาน อารมณ์เย็น สมองแจ่มใส หายเครียดจน ตัวเองและคนใกล้ชิดรู้สึกถึงความเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีนี้ได้ อย่างชัดเจน

วิธีการฝึก

<u>ขั้นที่ ๑</u>

นั่งในท่าที่สบาย จะเป็นการนั่งขัดสมาธิ นั่งพักเพียบ หรือนอนก็ได้ในกรณีที่เป็นผู้ป่วย หลับตา หายใจเข้า หายใจออกช้าๆ เริ่มนับลมหายใจเข้าออกดังนี้

หายใจเข้านับ ๑ หายใจออกนับ ๑

หายใจเข้านับ ๒ หายใจออกนับ ๑

นับไปเรื่อยๆ จนถึง ๕ แล้วเริ่มนับ ๑ ใหม่

นับจนถึง ๖ แล้วเริ่ม ๑ ใหม่

นับจนถึง ๗ แล้วเริ่ม ๑ ใหม่

นับจนถึง ๘ แล้วเริ่ม ๑ ใหม่

นับจนถึง ๙ แล้วเริ่ม ๑ ใหม่

นับจนถึง ๑๐

ครบ ๑๐ ถือเป็น ๑ รอบ

แล้วเริ่ม ๑ - ๕ ใหม่ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

๑,๑ ๒,๒ ๓,๓ ๔,๔ ๕,๕

๑,๑ ๒,๒ ๓,๓ ๔,๔ ๕,๕ ๖,๖

๑,๑ ๒,๒ ๓,๓ ๔,๔ ๕,๕ ๖,๖ ๗,๗

๑,๑ ๒,๒ ๓,๓ ๔,๔ ๕,๕ ๖,๖ ๗,๗ ๘,๘

๑,๑ ๒,๒ ๓,๓ ๔,๔ ๕,๕ ๖,๖ ๗,๗ ๘,๘ ๙,๙

๑,๑ ๒,๒ ๓,๓ ๔,๔ ๕,๕ ๖,๖ ๗,๗ ๘,๘ ๙,๙ ๑๐,๑๐

๑,๑ ๒,๒ ๓,๓ ๔,๔ ๕,๕

ฯลฯ

ในการฝึกครั้งแรกๆ อาจยังไม่มีสมาธิพอ ทำให้นับเลขผิดพลาด หรือบางทีอาจมีความคิดอื่นแทรกเข้ามาทำให้ลืมนับเป็นบางช่วง ถือเป็นเรื่องปกติ ต่อไปให้พยายามตั้งสติใหม่ เมื่อมีความคิดอื่น

แทรกเข้ามา ก็ให้รีบรู้ แล้วปล่อยให้ผ่านไป ไม่เก็บมาคิดต่อ ในที่สุด ก็จะสามารถนับเลขได้อย่างต่อเนื่อง และไม่ผิดพลาด เพราะมีสมาธิดีขึ้น

<u>ขั้นที่ ๒</u>

เมื่อจิตใจสงบมากขึ้น ให้เริ่มนับเลขแบบเร็วขึ้นไปอีกคือ

หายใจเข้านับ ๑ หายใจออกนับ ๒

หายใจเข้านับ ๓ หายใจออกนับ ๔

หายใจเข้านับ ๕

หายใจออกนับ ๑ ใหม่ จนถึง ๖, ๗, ๘, ๙, ๑๐ ตามลำดับดังนี้

๑ ๒ ๓ ๔ ๕

๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖

๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖ ๗

๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖ ๗ ๘

๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖ ๗ ๘ ๙

๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖ ๗ ๘ ๙ ๑๐

๑ ๒ ๓ ๔ ๕

ฯลฯ

<u>ขั้นที่ ๓</u>

เมื่อนับลมหายใจได้เร็วและไม่ผิดพลาด แสดงว่าจิตใจสงบมากแล้ว

<u>ขั้นที่ ๒</u>

คราวนี้ให้ใช้สติรับรู้ลมหายใจเข้าออกเพียงอย่างเดียว ไม่ต้องนับเลขอีก และไม่คิดเรื่องใด ๆ ทั้งสิ้น มีแต่ความสงบเท่านั้น

ข้อแนะนำ

ควรฝึกสมาธิเป็นประจำทุกวัน โดยเฉพาะก่อนนอน จะช่วยให้นอนหลับได้ดี ไม่มีฝันร้ายด้วย

๔. <u>การจินตนาการ</u>

หลักการ

การใช้จินตนาการเป็นกลวิธีอย่างหนึ่งที่จะเบี่ยงเบนความสนใจจากสถานการณ์อันเคร่งเครียดในปัจจุบัน ไปสู่ประสบการณ์เดิมในอดีตที่เคยทำให้จิตใจสงบและเป็นสุขมาก่อน การย้อนระลึกถึงประสบการณ์ที่สงบสุขในอดีต จะช่วยให้จิตใจผ่อนคลายละวางจากความเครียดได้ระยะหนึ่ง การใช้จินตนาการเป็นวิธีการคลายเครียดได้ชั่วคราว ไม่ใช่วิธีการแก้ปัญหาที่สาเหตุ จึงไม่เหมาะที่จะนำมาใช้บ่อยๆ ในขณะจินตนาการ ต้องพยายามให้เหมือนจริงที่สุดคล้ายจะสัมผัสได้ครบทั้งภาพ รส กลิ่น เสียง และสัมผัส เพื่อจะได้เกิดอารมณ์คล้อยตามจนรู้สึกสุขสงบได้เหมือนอยู่ในสถานการณ์นั้นจริงๆ

วิธีการฝึก

เลือกสถานที่ที่สงบ เป็นส่วนตัว ปลอดจากการรบกวนของผู้อื่น นั่งในท่าที่สบาย ถ้าได้เก้าอี้ที่มีพนักพิงศีรษะด้วยจะเป็นการดีมาก หลับตาลง เริ่มจินตนาการถึงเหตุการณ์ที่สงบสุขในอดีต เช่น

- การนั่งดูพระอาทิตย์ตก
- การดำน้ำชมธรรมชาติ
- การเดินชมสวนดอกไม้
- การนั่งตกปลาริมตลิ่ง
- เมื่อจินตนาการจนจิตใจสงบ และเพลิดเพลินแล้ว ให้บอกสิ่งดีๆ กับตัวเองว่า ฉันเป็นคนดี ฉันเป็นคนเก่ง ฉันไม่หวั่นกลัวต่ออุปสรรคใดๆ ฉันสามารถเอาชนะอุปสรรคต่างๆ ได้อย่างแน่นอน นับ ๑...๒...๓... แล้วค่อย ๆ ลืมตาขึ้นคงความรู้สึกสงบเอาไว้ พร้อมที่จะต่อสู้กับปัญหาอุปสรรคในชีวิตต่อไป

ตัวอย่างเรื่องที่จินตนาการ

ฉันกำลังเดินเล่นริมชายหาด ผืนทรายแสนจะอ่อนนุ่ม และอบอุ่น ได้ยินเสียงคลื่นที่ซัดสาดเข้ามาและเสียงนกร้องเป็นระยะๆ

ฉันค่อยๆ ลุยลงไปในทะเล น้ำทะเลเย็นฉ่ำชื่นใจและใสราวกระจก มองเห็นเปลือกหอย ปลาดาวและฝูงปลาตัวเล็กๆ สีเงิน ว่ายวนเวียนไปมา

ฉันเริ่มแหวกว่ายน้ำทะเล รู้สึกตัวเบาหวิว เป็นอิสระจากความเครียดทั้งปวง บรรยากาศช่างสงบเป็นธรรมชาติ และช่วยให้ฉันผ่อนคลายได้มากเหลือเกิน

ตอนนี้ฉันพร้อมแล้วที่จะต่อสู้กับอุปสรรคในชีวิต ฉันจะไม่หวั่นกลัวต่อสิ่งใด ฉันต้องเอาชนะปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน

๕. <u>การคลายเครียดจากใจสู่กาย</u>

หลักการ

ตามหลักวิชาการด้านสุขภาพจิต ถือกันว่า **"จิตเป็นนายกายเป็นบ่าว"** จิตมีอำนาจที่จะสั่งร่างกายได้ การคลายเครียดจากใจสู่กาย จึงเป็นเทคนิคที่ผู้ฝึกสามารถผ่อนคลายได้โดยการใช้ใจสั่งหรือบอกกับตัวเอง ด้วยคำพูดง่าย ๆ แต่ละได้ผลถึงการผ่อนคลายในระดับจิตใต้สำนึก คำสั่งที่ใช้ จะเน้นให้อวัยวะต่างๆ รู้สึกหนักและอบอุ่น เนื่องจากในภาวะเครียด กล้ามเนื้อจะเกร็งตัว และอุณหภูมิจะลดต่ำลง การบอกกับตัวเองให้กล้ามเนื้อคลายตัวจนรู้สึกหนัก และทำให้ร่างกายรู้สึกอุ่นขึ้น จึงเป็นการช่วยคลายเครียดได้เป็นอย่างดี

วิธีการฝึก

ก่อนการฝึกเทคนิคนี้ ผู้ฝึกควรฝึกการหายใจอย่างถูกวิธี และฝึกการจินตนาการให้ชำนาญเสียก่อน จึงจะฝึกวิธีนี้อย่างได้ผล

การปฏิบัติขณะฝึก

นั่งในท่าที่สบาย หลับตา หายใจเข้า หายใจออกช้าๆ ใช้กล้ามเนื้อกระบังลมช่วยในการหายใจ เวลาหายใจเข้า จะรู้สึกว่าท้องพองออก ส่วนเวลาหายใจออกจะรู้สึกว่าท้องแฟบ หายใจไปเรื่อยๆ จนรู้สึกผ่อนคลาย จากนั้นให้จินตนาการถึงอวัยวะส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย โดยบอกอวัยวะนั้น ซ้ำ ๆ กัน ๓ ครั้ง ตามลำดับดังนี้

๑. แขนขวาของฉันหนัก ... ๆ ... ๆ
๒. แขนซ้ายของฉันหนัก ... ๆ ... ๆ
๓. ขาขวาของฉันหนัก ... ๆ ... ๆ
๔. ขาซ้ายของฉันหนัก ... ๆ ... ๆ
๕. คอและไหล่ของฉันหนัก ... ๆ ... ๆ
๖. แขนขวาของฉันอุ่น ... ๆ ... ๆ
๗. แขนซ้ายของฉันอุ่น ... ๆ ... ๆ
๘. ขาขวาของฉันอุ่น ... ๆ ... ๆ
๙. ขาซ้ายของฉันอุ่น ... ๆ ... ๆ
๑๐. คอและไหล่ของฉันอุ่น ... ๆ ... ๆ
๑๑. หัวใจของฉันเต้นอย่างสงบและสม่ำเสมอ ... ๆ ... ๆ
๑๒. ฉันหายใจได้อย่างสงบและสม่ำเสมอ ... ๆ ... ๆ
๑๓. ท้องของฉันอุ่นและสงบ ... ๆ ... ๆ
๑๔. หน้าผากของฉันสบายและสงบ ... ๆ ... ๆ

เมื่อทำครบแล้ว ให้ค่อยๆ ลืมตาขึ้น ขยับแขนขาให้สบาย และคงความรู้สึกสดชื่นไว้ พร้อมที่จะทำกิจกรรมต่าง ๆ ต่อไป

ผลดีจากการฝึก

เทคนิคนี้ใช้ได้ผลดีกับการรักษาอาการหรือความผิดปกติของระบบต่างๆ ของร่างกาย อันเนื่องมาจากความเครียด ได้แก่

- ระบบทางเดินหายใจ เช่น การหายใจถี่ เร็ว และอาการหอบหืด
- ระบบทางเดินอาหาร เช่น อาการท้องผูก ท้องเดิน
- ระบบการไหลเวียนของเลือด เช่น ความดันโลหิตสูง หัวใจเต้นเร็ว ปวดศีรษะข้างเดียว (ไมเกรน)
- นอกจากนี้ยังช่วยลดอาการวิตกกังวล หงุดหงิด เหนื่อยล้า ฯลฯ ที่เกิดจากความเครียดได้ด้วย

๖. การนวดคลายเครียด

หลักการ

ความเครียดเป็นสาเหตุทำให้กล้ามเนื้อหดเกร็ง เลือดไหลเวียนไม่สะดวก ปวดต้นคอ ปวดหลัง เป็นต้น การนวดจะช่วยผ่อนคลายกล้ามเนื้อ กระตุ้นการไหลเวียนของเลือด ทำให้รู้สึกปลอดโปร่ง สบายตัว หายเครียด และลดอาการเจ็บปวดต่างๆ ลง การนวดที่จะนำเสนอในที่นี้ เป็นการนวดไทย ซึ่งสามารถนวดได้ด้วยตนเอง และเหมาะสำหรับผู้ที่มีอาการปวดศีรษะ ปวดเมื่อยบริเวณต้นคอ บ่า และไหล่ อันมีสาเหตุมาจากความเครียด

ข้อควรระวัง

๑. ไม่ควรนวดขณะที่กำลังเป็นไข้ หรือกล้ามเนื้อบริเวณนั้นอักเสบ หรือเป็นโรคผิวหนัง ฯลฯ

๒. ควรตัดเล็บให้สั้นก่อนนวดทุกครั้ง

หลักการนวดที่ถูกวิธี

๑. การกด ให้ใช้ปลายนิ้วที่ถนัด ได้แก่ นิ้วหัวแม่มือ นิ้วชี้ หรือนิ้วกลาง

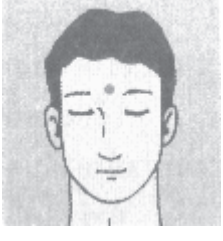
๒. ในที่นี้การนวดจะใช้การกด และการปล่อยเป็นส่วนใหญ่ โดยใช้เวลากดแต่ละครั้งประมาณ ๑๐ วินาที และใช้เวลาปล่อยนานกว่าเวลากด

๓. การกดให้ค่อยๆ เพิ่มแรงทีละน้อย และเวลาปล่อยให้ค่อยๆ ปล่อย

๔. แต่ละจุด ควรนวดซ้ำประมาณ ๓ - ๕ ครั้ง

จุดที่นวดมีดังนี้

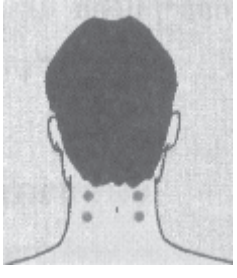
๑. จุดกลางระหว่างคิ้ว ใช้ปลายนิ้วชี้ หรือนิ้วกลางกด ๓ - ๕ ครั้ง



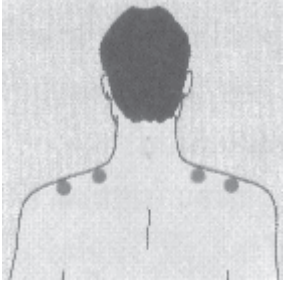
๒. จุดใต้หัวคิ้ว ใช้ปลายนิ้วชี้ หรือนิ้วกลางกด ๓ - ๕ ครั้ง

๓. จุดขอบกระดูกท้ายทอย จุดกลาง ใช้นิ้วหัวแม่มือกด ๓ - ๕ ครั้ง จุดสองจุดด้านข้าง ใช้วิธีประสานมือบริเวณท้ายทอย แล้วใช้นิ้วหัวแม่มือทั้งสองข้างกดจุดสองจุดพร้อมๆ กัน ๓ - ๕ ครั้ง

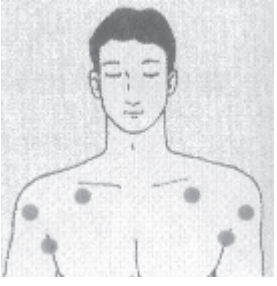
๔. บริเวณต้นคอ ประสานมือบริเวณท้ายทอย ใช้นิ้วหัวแม่มือทั้งสองข้างกดตามแนวสองข้างของกระดูกต้นคอ โดยกดไล่จากตีนผมลงมาถึงบริเวณบ่า ๓ - ๕ ครั้ง



๕. บริเวณบ่า ใช้ปลายนิ้วมือขวาบีบไหล่ซ้ายไล่จากบ่าเข้าหาต้นคอ ใช้ปลายนิ้วมือซ้ายบีบไหล่ขวาไล่จากบ่าเข้าหาต้นคอ ทำซ้ำ ๓ - ๕ ครั้ง



๖. บริเวณบ่าด้านหน้า ใช้นิ้วหัวแม่มือขวากดจุดใต้กระดูกไหปลาร้า จุดต้นแขน และจุดเหนือรักแร้ของบ่าซ้าย ใช้นิ้วหัวแม่มือซ้ายกดจุดเดียวกันที่บ่าขวา ทำซ้ำ ๓ - ๕ ครั้ง



๗. บริเวณบ่าด้านหลัง ใช้นิ้วที่ถนัดของมือขวาอ้อนไปกดจุดบนและจุดกลางของกระดูกสะบัก และจุดรักแร้ด้านหลังของบ่าซ้าย ใช้นิ้วที่ถนัดของมือซ้ายกดจุดเดียวกันที่บ่าขวา ทำซ้ำ ๓ - ๕ ครั้ง

ดนตรี อาจเป็นทางเลือกสำหรับการคลายเครียดอีกวิธีหนึ่ง วิวัฒนาการของดนตรีได้เริ่มต้นจากเสียงต่างๆ ที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ อาทิเช่น เสียงฝนตก เสียงใบไม้ไหว เสียงคลื่น เสียงลมพัด เสียงร้องของแมลงหรือสัตว์ต่างๆ เสียงเหล่านี้จะมีลักษณะของเสียงที่เฉพาะเจาะจง มีความไพเราะที่แตกต่างกันและด้วยความซาบซึ้งในความไพเราะนี้เอง ที่ทำให้มนุษย์พยายามประดิษฐ์อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมาผสมผสานกันให้เป็นจังหวะเป็นทำนอง และเพิ่มเนื้อหาสาระจนกลายมาเป็นดนตรีหลากหลายรูปแบบดังที่เราได้ยินได้ฟัง กันในทุกวันนี้ การฟังดนตรีที่มีท่วงทำนองที่แตกต่างกัน จะทำให้ผู้ฟังเกิดความรู้สึกที่แตกต่างกันด้วย ดนตรีที่มีจังหวะท่วงทำนองเร็ว ทำให้เกิดความรู้สึกสนุกสนาน จังหวะช้าทำให้เกิดความรู้สึกเศร้า และดนตรีที่มีเสียงสูงต่ำดังกังวาลจะทำให้เกิดความรู้สึกตื่นเต้นเร้าใจ อย่างไรก็ตามคนทั่วไปมักเลือกฟังดนตรีแนวที่ตนชอบ บางคนชอบฟังดนตรีที่มีจังหวะเร็ว มันสะใจจะเลือกฟังเพลงร็อค เพลงดิสโก้ บางคนเลือกฟังแร็พตามสมัยนิยมและบางคนชอบดนตรีเบาสบายก็เลือกฟังเพลงคลาสสิก

ดนตรีที่เราฟังกันอยู่นี้มีผลอย่างไรต่อร่างกาย ในบางขณะดนตรีบางประเภทอาจทำให้เรารู้สึกหงุดหงิด หรือตึงเครียดมากขึ้น แต่ดนตรีอีกประเภทหนึ่งสามารถทำให้เรารู้สึกผ่อนคลายความสับสนวุ่นวายลง ทำให้จิตใจแจ่มใสขึ้นได้ ดนตรีแต่ละประเภทที่ว่านี้แตกต่างกันอย่างไร ก่อนอื่นเราต้องมาทำความรู้สึกกับสภาวะของสมองในฐานะที่เป็นศูนย์ควบคุมอารมณ์ ต่างๆ ของเรากันเสียก่อน ในสภาวะปกติสมองจะรับข้อมูลต่างๆ จากภายนอกเป็นจำนวนมาก บางคนมีเรื่องสับสนวุ่นวายให้คิดมากมาย คลื่นสมองที่เกิดขึ้นในช่วงนี้จึงมีความถี่สูง เรียกคลื่นสมองช่วงนี้ว่า "คลื่นเบต้า" (Beta Wave)

รูปร่างของคลื่นเบต้ามีลักษณะคล้ายเส้นกราฟที่ขยุกขยิกขึ้น-ลง ขึ้น-ลง สลับกัน คล้ายๆ เวลาเราลากเส้นสลับฟันปลานั่นเอง ถ้าสมองมีเรื่องต้องคิดวุ่นวายมาก เส้นกราฟจะขยุกขยิกมากด้วย ภาวะเช่นนี้จะรู้สึกหงุดหงิด กระสับกระส่าย ประสิทธิภาพในการคิดตัดสินใจไม่ดี ส่วนสภาวะที่ทำให้เราทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จิตใจและสมองต้องอยู่ในสภาวะที่สงบ เยือกเย็น ทั้งนี้เพราะว่า คลื่นสมองในช่วงนี้หรือเรียกว่า "คลื่นอัลฟา" (Alpha Wave) จะมีความถี่ช้ากว่า มีขนาดใหญ่กว่า และมีพลังงานมากกว่าคลื่นเบต้า รูปร่างของคลื่นอัลฟามีลักษณะคล้ายรูปลูกคลื่น ไม่ขยุกขยิกเหมือนคลื่นเบต้า คลื่นอัลฟานี้ช่วยทำให้ความสับสนวุ่นวายในสมองลดลง จิตใจจึงสงบและเยือกเย็นขึ้น ซึ่งพร้อมที่จะทำกิจกรรมต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ และตอนนี้ก็เข้าถึงเรื่องของดนตรีกับคลื่นสมอง ดนตรีที่มีจังหวะเร็ว หรือดนตรีที่มีจังหวะไม่เป็นระเบียบ เช่น เพลงดิสโก้ จะทำให้คลื่นสมองมีความถี่สูงขึ้น โดยเฉพาะในคนที่กำลังมีความตึงเครียดอยู่แล้ว จะทำให้ยิ่งเครียดมากขึ้นไปอีก นอกจากนี้ยังพบว่า เด็กๆ ที่ฟังเพลงดิสโก้ขณะที่ดูหนังสือนั้นจะทำให้สมองปั่นป่วนและการเรียนไม่ได้ ผล ดังนั้นจึงต้องหาวิธีที่ช่วยทำให้คลื่นสมองมีความถี่ช้าลง ซึ่งจะช่วยลดความตึงเครียดและเรียกประสิทธิภาพในการทำงานกลับคืนมาก วิธีหนึ่งที่ช่วยได้คือ การฟังเพลงประเภทต่าง ๆ ดังนี้ เพลงบรรเลงเบาๆ เช่น เพลงมานโตวานี (Mantovani) เพลงของพอล โมริอาต์ (Paul Mauriat) หรือเพลงของริชาร์ด เคลเอร์แมน (Richard Calyderman) เพลงคลาสิก เช่น ซิมโฟนี่หมายเลข ๕ ของบีโธเฟ่น (Beethoven's Symphony NO.๕ in C.Minor) หรือเพลงของไชคอฟสกี้ (Tchaikosky) เป็นต้น นอกจากนี้เพลงที่มีเสียงธรรมชาติผสมผสานกับเครื่องดนตรีประเภทไวโอลิน พิณฝรั่ง คลาลิเนต หรืออื่นๆ เช่น เพลงของคิทาโร่ (Kitaro) มีข้อมูลทางการแพทย์พบว่า ดนตรีที่มีคุณภาพทั้งเนื้อร้อง ทำนอง จังหวะ และความถี่ของเสียง จะช่วยกระตุ้นให้สมองของมนุษย์หลั่งสารแห่งความสุข หรือเอนโดฟิน (Endorphin) เพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีผลดีต่อการทำงานของระบบอวัยวะต่างๆ ในร่างกาย นอกจากนี้ดนตรีที่มีคุณภาพยังมีผลต่อการเพิ่มความสามารถในการจำ สร้างสรรค์ความคิดริเริ่ม ช่วยพัฒนาสมอง ดังนั้นการเลือกฟังเพลงหรือดนตรี จึงเป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่ช่วยผ่อนคลายความเครียดได้ (กรมสุขภาพจิต, ๒๕๔๓)

ความเครียดของตำรวจจราจร

ความเครียดเกิดขึ้นกับทุกคนในสังคมทุกหน่วยงาน และตำรวจจราจรเป็นบุคคลกลุ่มหนึ่งที่เกิดสภาพความเครียดด้วยลักษณะงานและสภาพแวดล้อมที่มีทั้งฝุ่นละออง ควันพิษจากท่อไอเสีย มลภาวะทางเสียงซึ่งส่งผลให้มีผลเสียต่อสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจ ประกอบกับงานที่ทำเป็นงานที่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยสูง และไม่สมดุลกับค่าตอบแทนและสวัสดิการที่ได้รับ นอกจากนี้โอกาสพัฒนาขีดความสามารถในการทำงาน ความก้าวหน้าและความมั่นคงในการทำงานยังไม่มากพอ ปัจจัยเหล่านี้จึงอาจก่อให้เกิดความเครียดในการทำงานของตำรวจจราจรและย่อมส่งผลกระทบถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างยากที่จะหลีกเลี่ยง ความเครียดของตำรวจจราจร เกิดจากหลายสาเหตุ ได้แก่

ความเครียดในการทำงาน หมายถึง ภาวะที่มีปัจจัยในการทำงานส่งผลให้ผู้ทำงานเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางร่างกายจิตใจเกิดความเสียสมดุลของร่างกายมีผลทั้งในแง่บวกและลบในแง่บวกทำให้เกิดผลผลิต ประสิทธิผลขององค์กร ในแง่ลบส่งผลให้เกิดการสูญเสียสมดุลรบกวนต่อบุคคล

ความเครียดจากการทำงานของตำรวจจราจร มาจาก

๑. สิ่งเร้าทางกายภาพ เช่น มลพิษต่างๆ ในที่ทำงานทั้งกลิ่น เสียง ฝุ่น ควัน ความร้อน ความเย็น สารเคมี สารพิษ ความสกปรก

๒. ลักษณะงาน เช่น ความกดดันจากเวลางาน การเผชิญหน้ากับประชาชน งานหนัก หรือซับซ้อน ซ้ำซาก จำเจ ต้องทำงานเกี่ยวกับความปลอดภัยของประชาชน

๓. บทบาท ไม่ชัดเจนหรือขัดแย้งกัน มีการทำงานที่ซับซ้อน หรือก้าวก่ายกัน

๔. ลักษณะสังคม เช่น มีปัญหากับหัวหน้างาน เพื่อนร่วมงาน มีปัญหาการปรับตัวเข้ากับสังคม

๕. เวลางาน เช่น ระยะเวลาทำงาน การเข้าเวร หรือทำงานเป็นกะ การมีช่วงเวลาทำงานที่นานเกินไป

๖. ตำแหน่งงาน เช่น ความมั่นคง และโอกาสความก้าวหน้ามีน้อย

๗. อุบัติเหตุ เช่น การประสบอุบัติเหตุจากการงานที่ทำ ทำงานที่เสี่ยงอันตราย

๘. การเปลี่ยนแปลงขององค์กร เช่น การต้องรวมกับที่อื่น การลดขนาดขององค์กรความไม่ปรองดองกันของบุคคลในครอบครัว การทะเลาะเบาะแว้ง และโต้เถียงกัน เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดความเครียดในครอบครัว เป็นต้น

เมื่อพิจารณาแล้วสาเหตุที่ทำให้อาชีพตำรวจจราจรเกิดความเครียดนั้นมีหลายสาเหตุด้วย กัน ยกตัวอย่างเช่น

๑. ด้านลักษณะของงาน คือ ดูแลบรรเทาทุกข์ให้กับประชาชนด้านการจราจร ทำงานปิดทองหลังพระ ตำรวจจราจรเป็นผู้รักษากฎหมายบ้านเมืองทางด้านการจราจรทางบก ดูแลให้ประชาชนขับขี่ยวดยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย แต่ประชาชนไม่ชื่นชมเท่าที่ควร จะถูกมองในแง่ลบและถูกด่าประณาม โดนร้องเรียนในเรื่องการใช้กฎจราจรอย่างไม่เป็นธรรมเพราะถูกตำรวจจราจรจับกุมเมื่อมีการทำผิดกฎหมายจราจร เพราะมีประชาชนบางส่วนขาดความเข้าใจในระบบงานของตำรวจจราจร

๒. ด้านคุณภาพชีวิต คือ วิถีแห่งการปฏิบัติตน การใช้ชีวิตในแต่ละวัน และคุณภาพชีวิตของตำรวจจราจร เวลาทำงานมีมากจนเกินไปทำให้ขาดสมดุลของร่างกาย และสภาพการทำงานนั้นไม่มีความปลอดภัยและไม่มีการส่งเสริมสุขภาพของตำรวจจราจรเท่าที่ควร จึงทำให้เกิดการปวดเมื่อยตามร่างกาย การพักผ่อนไม่เพียงพอ การขาดความสุข ความสงบ และขาดสมาธิ

๓. ด้านกฎระเบียบข้อบังคับ การทำงานของตำรวจจราจรต้องทำงานตามกฎระเบียบข้อบังคับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ไม่ย่นย่อ และทำงานตามที่ผู้บังคับบัญชาได้มอบหมายสำเร็จไปได้ด้วยดี

๔. ด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในการทำงาน คือการได้รับค่าตอบแทนที่เพียงพอและยุติธรรม เช่น การประเมินขั้นเงินเดือนให้เหมาะสมกับความเหนื่อยยากในการทำงาน ขาดสภาพการทำงานที่มีความปลอดภัย การมีโอกาสในการพัฒนาขีดความสามารถของตนเอง

ทั้งนี้ ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้ตำรวจจราจรเกิดความเครียดและเป็นสาเหตุที่มีผลกระทบต่อความเครียดในการทำงาน เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการกับความเครียดอย่างเหมาะสม เพื่อการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

๓. ทัศนคติเชิงบวกในการปฏิบัติงาน

ส่วนใหญ่คนเรามักจะแสดงออกหรือมีพฤติกรรมเป็นไปตามธรรมชาติ ซึ่งแน่นอนว่ามนุษย์มีทั้ง รัก โลภ โกรธ หลง ดังนั้นการแสดงออกของแต่ละคนจะไม่เหมือนกัน ด้วยอารมณ์ที่แตกต่างกัน โดยความคิดการกระทำและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นนั้นจะเชื่อมโยงเข้าด้วยกันเมื่อคิดดี ทำดีย่อมส่งผลลัพธ์ที่ดีออกมา หรือถ้าผลลัพธ์ไม่ดีก็ให้คิดดีไว้ก่อน ก็ถือเป็นการคิดเชิงบวกแล้ว

ดังนั้นการคิดเชิงบวกย่อมเป็นสิ่งที่หนุนให้มีพฤติกรรมตอบสนองในทางที่ดีที่มีต่อบุคคลรอบข้าง โดยเฉพาะกับอาชีพหรืองานที่ตัวเองปฏิบัติอยู่ อาจเริ่มจากการยิ้มแย้มแจ่มใส และมีหน้าตาสดชื่นบริการประชาชนที่เข้ามาใช้บริการ หรือขอความช่วยเหลือต่างๆ เกิดความเต็มใจในการช่วยเหลือและให้ความร่วมมือ

แนวทางพัฒนาความคิดในเชิงบวกให้ตนเอง

๑. คิดถึงสิ่งที่เราปรารถนา และศรัทธาต่อตนเองในอาชีพ
๒. มีความคิด ความเชื่อที่ดีต่อสิ่งที่เราคิด
๓. ฝึกหัดคิดบวกไว้งานจะสำเร็จได้ดี และเร็วกว่าคิดลบ
๔. การคิดบวกทำให้เกิดความคิดที่สร้างสรรค์
๕. การคิดบวกทำให้เกิดพลังที่เป็นไปได้

๖. สุขภาพที่ดีก็มาจากการคิดที่ดี

๗. ฝึกหัดคำพูดในทางสร้างสรรค์

๘. มองหาข้อดี และชดเชยทีมงาน คือเป็นการเสริมแรงทางบวก

๙. ฟังแต่สิ่งดีๆ คบคนดีๆ ดูตัวอย่างดีๆ

๑๐.ปฏิบัติข้อดังกล่าวข้างต้นจนเป็นนิสัย และจะเกิดพลัง

การป้องกันไม่ให้เกิดความคิดเชิงลบ

๑. หลีกเลี่ยงใช้คำพูดด้านลบ การปฏิเสธ หรือการต่อต้าน เช่น เหลวไหล สิ้นหวัง เป็นไปไม่ได้ หรือแย่ ให้เปลี่ยนมาใช้คำพูดเหล่านี้แทน “แล้วผมจะทำให้ดีขึ้น หรือดีกว่าเดิม”

๒. ให้อภัย การให้อภัยจะปกป้องความขุ่นเคือง เศร้าหมอง หรือหงุดหงิดแก่เรา จงฟังอย่าเข้าใจบุคคลที่ติดต่อ และปล่อยให้สมองว่าง

๓. เข้าใจคนว่ามีความแตกต่าง ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างความคิดในด้านบวก

๔. มีอารมณ์ขันในการดำเนินชีวิต

๕. มีความรู้สึกร่วมรับรู้ในสถานการณ์ทีมงานและ หรือเอาใจเขามาใส่ใจเรา และปลุกปลอบใจทีมงานได้

๖. หลีกเลี่ยงความโกรธ เกลียด หรืออคติต่างๆ แก้ปัญหาจากต้นเหตุของความโกรธมีเทคนิคระบายความโกรธ

๗. อย่าให้อารมณ์โกรธทำลายตัวเราทั้งแง่คุณภาพจิตใจ และคุณภาพงาน

๘. ปลดปล่อยสิ่งรกสมองที่ไม่เกิดประโยชน์ คือ สร้างอารมณ์สร้างสรรค์และขจัดอารมณ์ทำลาย

๙. ควบคุมตัวเองให้ได้ ปฏิเสธสิ่งที่ทำลายคุณค่าในตัวเรา และเอาชนะตนเอง

แนวทางเสริมสร้างทัศนคติให้แก่ตนเอง และผู้อื่น

๑. มีเป้าหมาย โดยยึดหลักอิทธิบาท ๔ ฉันทะ วิริยะ จิตตะ วิมังสา คือ รักมาก พากเพียรตั้งจิต และรู้จักพิจารณา

๒. ให้ความต้องการแก่ทีมงาน/รู้จักเปิดเผยตนเอง แสดงว่าพร้อมที่จะร่วมมือช่วยเหลือ คบหาสมาคมคิดว่าคนเราต้องการอะไร คนอื่นก็ต้องการ เช่นกัน ตามหลักจิตวิทยาบอกว่า

คนเราต้องการความเห็นอกเห็นใจ	เพื่ออยากให้ผู้อื่นร่วมรู้
คนเราต้องการความร่ำรวย	เพื่อความสมปรารถนา
คนเราต้องการชื่อเสียง	เพราะต้องการการยอมรับ
คนเราต้องการอำนาจ	เพราะต้องการสนับสนุนร่วมมือ
คนเราต้องการศักดิ์ศรี	เพราะความนับถือ
คนเราต้องการไว้เนื้อเชื่อใจ	เพราะต้องการความซื่อสัตย์
คนเราต้องการความสบาย	เพราะความสำเร็จในงาน
คนเราต้องการบูชา/ ศรัทธา	เพราะความรัก

๓. มีทัศนคติในการเป็นผู้ให้ ดังนี้

- แบ่งปันสิ่งของ/ทรัพย์สิน
- ความช่วยเหลือ/กำลัง
- ความช่วยเหลือ/ปัญญา (ความรู้ ความคิดเห็น คำแนะนำ)
- ความช่วยเหลือ/ใจ
- ความห่วงใย
- ปกป้อง
- ความเมตตา
- กรุณา
- อภัย
- ความเคารพในเกียรติ ศักดิ์ศรี
- ความไว้เนื้อเชื่อใจ

๔. เอาชนะตัวเองให้ได้ เช่น การไม่สูบบุหรี่ รู้จักการอ่านตำรา ความขี้เกียจ นิสัยไม่ดี ฯลฯ

๕. สร้างความมั่นใจในตัวเองให้ได้

- ผลดีของความเชื่อมั่นทำให้

  - งานโดดเด่นได้
  - ผู้อื่นเชื่อมั่นตามเรา

- สร้างทัศนคติให้ตัวเองให้ได้
    - เราทำได้
- สร้างความนับถือตัวเราเอง
    - ไม่ดูถูกตัวเอง
    - จดบันทึก ความคิดความภาคภูมิใจที่ดีๆ

๖. อย่าใส่ใจกับความคิด คำพูดคนอื่นในทางลบ

๗. ฝึกหัดคิด และปรารถนาที่จะทำ และทำให้สำเร็จจนเป็นนิสัย **“พลังจิตมีอำนาจ”**

- ตั้งใจ
- ปรารถนา
- ทำอะไรทำให้สำเร็จ
- ไม่ทิ้งกลางคัน
- ใช้สมาธิ
- หวังพึ่งตนเอง
- วาดภาพสิ่งที่จะทำให้สำเร็จไว้ในใจ

๘. รักษาให้เป็นปกติ

- มีเป้าหมายมุ่งมั่น และมั่นคง
- เริ่มต้นวันนี้
- ภูมิใจตัวเอง
- คิดถึงสิ่งที่ต้องการ
- มีความรู้สึกที่ดีๆ
- คิดบวก
- อดทน อดกลั้น
- เป็นผู้ให้
- เข้าใจผู้อื่น
- บอกตนเองทุกวันว่า เราต้องสำเร็จๆๆๆ และสำเร็จจนได้

ความสำคัญการคิดเชิงบวกต่อการทำงาน

โดยการคิดเชิงบวก ทำให้เกิดบรรยากาศในการทำงานที่ดี และคนที่คิดเชิงบวกมักจะมองเห็นโอกาสที่ท้าทายในงานต่างๆ พวกเขาจะไม่เสียเวลาไปกับการวิตกกังวล แต่จะเอาเวลาและพลังไปทุ่มให้กับเรื่องที่มีประโยชน์มากกว่า จึงสามารถสร้างผลงานออกมาได้ดี คุณสมบัติเหล่านี้นี่เองที่จะช่วยให้องค์กรเติบโตก้าวไกล จึงให้ความสำคัญกับทัศนคติในการทำงานของผู้ปฏิบัติ และเมื่อเปรียบเทียบผู้ที่มีทักษะในการทำงานใกล้เคียงกัน คนที่คิดเชิงบวกย่อมมีโอกาสได้งานทำและมีโอกาสประสบความสำเร็จในการทำงานมากกว่า

การคิดเชิงบวกไม่ได้ส่งผลดีเฉพาะกับองค์กรเท่านั้น ยังส่งผลดีกับตัวผู้ปฏิบัติด้วย ดังนี้

สุขภาพจิตดีขึ้น เนื่องจาการคิดเชิงบวกจะช่วยให้คุณสามารถผ่านพ้นอุปสรรคต่างๆ ในการทำงานได้

- มีแรงบันดาลใจและแรงจูงใจให้กับตัวเองและผู้อื่น
- สามารถเปลี่ยนทุกความท้าทายเป็นโอกาสให้กับตัวเองหรือเปลี่ยนให้สถานการณ์ที่เลวร้ายดีขึ้นได้
- เป็นแบบอย่างให้ผู้อื่น และได้รับการยอมรับนับถือ
- มีเพื่อนเยอะใครๆ ก็อยากเป็นเพื่อนเพราะคุณทำให้เพื่อนรู้สึกดีเมื่ออยู่ใกล้ๆ คุณ
- เพื่อนร่วมงานและพนักงานคนอื่นๆ รอบตัวคุณจะซึมซับและเกิดการปรับตัวทางความคิด
- ได้รับโอกาสในการเป็นผู้นำ และได้รับมอบหมายโปรเจ็กต์พิเศษที่มีความสำคัญ
- คุณคาดหวังที่จะให้เกิดผลงานที่ดี และคุณมักจะทำได้ตามที่หวัง
- มีความยืดหยุ่น และสามารถฟื้นตัวจากความผิดหวังได้เร็ว
- มีภูมิคุ้มกันต่อความล้มเหลว

การตรวจสอบทัศนคติของคุณในช่วงเวลาเหล่านี้ คุณรู้สึกอย่างไร... ตอนที่

- คุณตื่นนอนขึ้นในตอนเช้า
- คุณมองดูตัวเองในกระจกและเข้าห้องน้ำ
- คุณคุยกับคู่ครองของคุณ
- คุณขับรถไปทำงาน
- คุณเผชิญกับปัญหาในงาน
- คุณเผชิญปัญหากับทีมงาน
- คุณต้องรายงานหัวหน้างาน

คุณลักษณะของนักคิดเชิงบวก

ความเชื่อ...

- เชื่อว่าเราทำได้ เราก็ทำได้
- เชื่อมั่นต่อผู้อื่น
- เชื่อมั่นในการกระทำ ว่าจะก่อเกิดผลลัพธ์ที่ดี
- เชื่อมั่นว่า สิ่งดี ๆ จะเกิดขึ้นกับตัวเอง

ความกระตือรือร้น...

- แรงปรารถนาในการทำงานอย่างแรงกล้า
- กระตุ้นพลังในตัวเองได้ด้วยตัวเอง
- ไล่ตามเป้าหมาย อย่างไม่รู้จักเหน็ดเหนื่อย

ความกล้าหาญ...

- เอาชนะความกลัวด้วยการลงมือทำทันที
- กล้าทำในสิ่งที่กลัว
- ความเต็มใจในการลองเสี่ยง
- แปลความล้มเหลวเป็นประสบการณ์

มองโลกในแง่ดี...

- คาดหวังว่าจะเกิดสิ่งที่ดีแม้ตกอยู่ในความลำบาก
- คาดหวังว่าจะชนะงานที่ท้าทายไปได้
- คาดหวังว่าผู้คนที่เกี่ยวข้องเป็นคนดี
- คาดหวังคิดดี ทำดี แล้วจะได้ดี

ปฏิบัติการด้านทัศนคติเชิงบวกในการทำงาน

- คิด “**คำคมประจำวัน**” ไว้ที่โต๊ะทำงานของคุณ
- ใช้ภาษาของทัศนคติในทางบวก
- เต็มใจที่จะทำอะไร เพื่อผู้อื่นโดยไม่คาดหวังผลใด ๆ
- เป็นแบบอย่างที่ดีให้คนอื่นปฏิบัติตาม
- อย่าร่วมวง วิจารณ์ นินทาและต่อว่าผู้อื่น
- หาทางแก้ปัญหา มากกว่าบ่น และเลิกโอดครวญ

การบำรุงรักษาทัศนคติเชิงบวกให้มั่นคง

- อ่านเรื่องที่เป็นเชิงบวกทุกเช้า
- คิดเรื่องการคิดในเชิงบวกทุกเช้า
- พูดสิ่งที่เป็นเชิงบวกทุก ๆ เช้า
- เลือกการกระทำแบบทัศนคติในเชิงบวก
- ทดสอบทัศนคติโดยการ เอาชนะทัศนคติเชิงลบของคุณ

๔. การดูแลสุขภาพที่ดีในระหว่างปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

<u>การดูแลสุขภาพกายที่ดี</u>

ในปัจจุบัน สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและเมืองใหญ่ของประเทศเป็นต้นเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหามลภาวะด้านอากาศและเสียง ที่มีค่าเกินมาตรฐานที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติหน้าที่อยู่บนท้องถนนได้ มลภาวะทางอากาศเหล่านี้เกิดจากการสะสมควันจากท่อไอเสียรถ อันประกอบด้วย ฝุ่น เขม่า ควัน ตะกั่ว ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซซัลเซอร์ไดออกไซด์และสารพิษอื่นๆ ซึ่งหากได้รับในปริมาณที่มากและต่อเนื่อง จะทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจอักเสบเรื้อรัง โรคภูมิแพ้ โรคสารพิษต่างๆ มลภาวะทางเสียงจากการจราจรทำให้เกิดโรคประสาทหูเสื่อม โรคเครียด เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน จึงควรตระหนักถึงภัยที่อาจเกิดจากมลภาวะด้านอากาศและเสียง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสุขภาพได้ และจากรายงานการตรวจสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า มีกลุ่มโรคที่พบเป็น ๓ กลุ่มคือ

กลุ่มที่ ๑ โรคทั่วไป ได้แก่ ความดันเลือดสูง โรคเบาหวาน โรคอ้วน โรคนี้เกิดกับบุคคลทั่วไป ถ้าเริ่มเป็นอาจแก้ไขได้โดยการไม่ใช้ยา เช่น การลดอาหารเค็มจัด ลดอาหารหวาน น้ำตาล ถ้าไม่ดีขึ้นต้องรักษาโดยการใช้ยาต่อไป

กลุ่มที่ ๒ โรคที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งเกิดจากสภาพการจราจร และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ โรคระบบกล้ามเนื้อ โรคไขมันในเลือดสูง

กลุ่มที่ ๓ โรคจากการปฏิบัติงานโดยตรง หรือ โรคเหตุอาชีพ เกิดจากการสัมผัสมลภาวะอากาศและเสียงเกินค่ามาตรฐานในระยะนาน ทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจอักเสบ โรคภูมแพ้

สมรรถภาพปอดเสื่อมลง ความจุปอดลดลง หลอดลมอุดตัน โรคต้อตา โรคพิษตะกั่ว โรคประสาทหูเสื่อมจากเสียงดัง

ข้อควรปฏิบัติสำหรับตำรวจจราจรเพื่อให้มีสุขภาพที่ดี ปราศจากโรคทั้ง ๓ กลุ่ม คือ

๑. ควรรักษาสุขภาพร่างกายให้แข็งแรงสมบูรณ์ โดย

- ออกกำลังกายสม่ำเสมอ เช่น เดินเร็วๆ วิ่งเหยาะๆ วันละ ๓๐-๔๐ นาที เพื่อให้ร่างกายได้ออกกำลังแบบแอโรบิค ทำให้หัวใจทำงานได้ดี และสูบฉีดโลหิตได้แข็งแรง

- พักผ่อนให้เพียงพอ

- เลิกสูบบุหรี่ซึ่งทำลายเนื้อปอด

- ทำให้จิตใจสบายเบิกบานไม่เครียด ร่าเริงอยู่เสมอจนเป็นนิสัย

- ฝึกการหายใจเข้าออกลึกๆ ช้าๆ

๒. การรับประทานอาหารให้ถูกส่วน

- รับประทานอาหารให้ครบทุกหมู่ เมื่ออายุมากขึ้นควรลดเนื้อสัตว์ และไขมันลงเพิ่มผักสดและผลไม้ให้มาก

- ดื่มน้ำให้เพียงพออย่างน้อยวันละ ๖ แก้ว เพื่อให้เกิดการขับถ่ายของเสียจากร่างกายได้ดีและทางเหงื่อได้ไม่เกิดภาวะแห้งน้ำ

- ควรเลิกดื่มแอลกอฮอล์ของมึนเมาต่างๆ

๓. การป้องกันมลภาวะทางอากาศ

- ตระหนักถึงผลกระทบของสารมลพิษต่างๆ ในอากาศ เช่นฝุ่น ก๊าซ ควันดำ

- ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล คือ การใช้หน้ากากกรองฝุ่นและละออง โดยมีวัสดุกรองเป็นแผ่นกรองฝุ่นขนาดเล็กและใยดักอนุภาค โดยการใส่หน้ากากนี้ต้องกระชับสนิทกับรูปหน้า ไม่มีอากาศรั่ว เพื่อการป้องกันที่ดีที่สุด หน้ากากนี้ต้องทำความสะอาดสม่ำเสมอและเก็บไว้ในที่ที่สะอาด และหมั่นบำรุงรักษา

๔. การป้องกันมลพิษทางเสียง

- เสียงดังเกิน ๗๐ เดซิเบล จะทำลายประสาทหูซึ่งอยู่ในหูชั้นใน โดยประสาทส่วนรับเสียงสูงจะถูกทำลายก่อน

- ไม่ควรอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่มีเสียงดังมากๆ เกิน ๘ ชม.

- ใช้ที่อุดหูทั้ง ๒ ข้าง ให้ระดับเสียงลดความดังลงในระดับที่ไม่อันตราย ที่อุดหูจะทำจากฟองน้ำเป็นรูปแท่งกลมสั้นๆ สอดในช่องหูส่วนนอก

๕. หลังปฏิบัติงาน ให้ล้างหน้าล้างมือให้สะอาด และเปลี่ยนชุดเครื่องแบบก่อนเดินทางกลับที่พัก

๖. ควรไปตรวจสุขภาพประจำปีที่โรงพยาบาล ซึ่งประกอบด้วย

- การตรวจร่างกายวัดความดันเลือด ชั่งน้ำหนักส่วนสูง
- การตรวจเลือดเพื่อดูระดับไขมัน น้ำตาล การทำงานของตับ การทำงานของไต
- ตรวจเอ็กซเรย์ปอด
- ตรวจการได้ยิน โดยใช้เครื่องตรวจการได้ยิน
- ตรวจการทำงานของปอด โดยใช้เครื่องตรวจสมรรถภาพปอด เมื่อพบมีความผิดปกติโรงพยาบาลจะให้การรักษาแนะนำการป้องกันและการฟื้นฟูสภาพ บางแห่งอาจมีกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพด้วย

ถ้าท่านปฏิบัติตามแนวทางข้างต้นอย่างเคร่งครัด จำทำให้ท่านมีสุขภาพดี และหลีกเลี่ยงผลกระทบจากมลภาวะอากาศและเสียงในขณะปฏิบัติงานจราจรได้

คำแนะนำตำรวจจราจรในการดูแลสุขภาพ

สิ่งคุกคามสุขภาพ	ผลกระทบ/โรค	มาตรการแก้ไข/การป้องกัน
ยืนนาน ๑๐-๑๒ ชม.	ปวดเมื่อย	ยืนสลับการนั่ง
อากาศร้อนอบอ้าว(อากาศ/เครื่องแบบ)	เป็นลม	-ก่อนเป็นจราจรฝึกให้ชินกับอากาศร้อน -ดื่มน้ำ/น้ำเกลือแร่ให้พอเพียง -เปลี่ยนแปลงระเบียบเครื่องแบบ -ออกกำลังกายให้ฟิตอยู่เสมอ
อากาศที่มีสิ่งปนเปื้อน/ควันท่อไอเสียรถยนต์/ฝุ่นละอองต่าง ๆ	โรคระบบทางเดินหายใจ โรคภูมิแพ้สมรรถภาพปอดเสื่อม	-ควบคุมมลพิษอากาศ -ตำรวจจราจรใส่หน้ากากกันฝุ่นและควันพิษในวันที่มีฝุ่นมาก
มลพิษทางเสียง/เสียงดังเกิน ๘๕ เดซิเบลได้ยินนานกว่า ๘ ชม.	ประสาทหูเสื่อมจากเสียงดัง	ใส่ EAR PLUG (อุดช่องหู)
ความเครียด	โรคทางจิตโรคทางกาย	-ตรวจสุขภาพจิตเป็นระยะ -พบจิตแพทย์
ปฏิบัติหน้าที่จราจรต่อเนื่อง	มีความเสี่ยง ๑-๕	-มาตรการส่งเสริมสุขภาพ -มาตรการป้องกันการเกิดโรค -ตรวจสุขภาพเป็นระยะ
พฤติกรรมสูบบุหรี่	โรคระบบทางเดินหายใจ มะเร็งปอด	เลิกสูบบุหรี่
พฤติกรรมดื่มสุรา	โรคพิษสุราเรื้อรัง โรคตับ	เลิกดื่มสุรา
รับประทานอาหารไม่ถูกต้อง	โรคอ้วน	-รับประทานอาหารให้ครบ ๕ หมู่ -ออกกำลังกายสม่ำเสมอ

(ที่มา: พ.ต.ท.อนันต์ สุขเจริญ, ๒๕๕๑)

ผลกระทบต่อสุขภาพจากมลพิษทางอากาศ

ผลกระทบต่อสุขภาพของมลพิษทางอากาศจากการจราจร เริ่มมีรายงานทางการแพทย์เพิ่มขึ้น ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เนื่องจากเป็นปัญหาการเกิดโรคที่เริ่มพบได้บ่อยในเมืองใหญ่ และมีจำนวนผู้ป่วยเพิ่มขึ้นและการป่วยดังกล่าว ไม่สามารถรักษาให้หายได้ในกรณีที่ผู้ป่วยนั่นป่วยจากมลพิษทางอากาศจากการจราจร และยังต้องดำเนินชีวิตอยู่ในเขตที่มีปัญหามลพิษทางอากาศจากการจราจรอยู่ ผู้ป่วยต้องวนเวียนเข้ารับบริการทางการแพทย์ด้วยโรคที่เป็นซ้ำๆ โดยไม่หาย และมีการขอรับบริการทางการแพทย์ทั้งในหน่วยบริการปกติ และหน่วยบริการฉุกเฉินเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีอาการป่วยของระบบทางเดินหายใจ เนื่องจากปัญหามลพิษทางอากาศจากการจราจร ทำให้บุคคลและสังคมต้องได้รับผลกระทบจากปัญหาการป่วยขาดงานบ่อย และมีค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลเพิ่มขึ้น ซึ่งล้วนแต่มีผลกระทบต่อสุขภาพอย่างรุนแรง ปัญหาสุขภาพที่เป็นผลกระทบจากมลพิษทางอากาศจากการจราจร สามารถจำแนกเป็น ๒ ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

๑. โรคเฉียบพลัน ที่พบ ได้แก่

- โรคพิษคาร์บอนมอนนอกไซด์ เกิดจากการที่ร่างกายหายใจเอาอากาศที่ไม่บริสุทธิ์ปนเปื้อนด้วยก๊าซพิษชนิดหนึ่ง เรียกว่า คาร์บอนมอนนอกไซด์ ซึ่งจะเข้าไปแย่งที่ออกซิเจนในการจับกับสารฟอกเลือด ในปริมาณมากๆ ทำให้ตายได้ แต่ในปัญหาสุขภาพที่พบในการจราจรส่วนใหญ่จะเป็นการป่วยด้วยการมึนงง เวียนศีรษะ ง่วงนอนง่าย หงุดหงิด เป็นลมหน้าแดง โดยสัมพันธ์กับการได้รับมลพิษจากการจราจร (ไม่ใช่การเป็นลมและซีด) บางรายมีอาการคล้ายกับเป็นไข้ ไม่ทราบสาเหตุ มึนศีรษะ ปวดศีรษะ มักไปรับบริการที่ห้องฉุกเฉิน และมักได้รับการวินิจฉัยว่าเป็นโรคไข้หวัดใหญ่

- โรคพิษซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เกิดจากระบบทางเดินหายใจผิดปกติ บางรายคล้ายอาการหอบหืดต้องเข้ารับการรักษาที่ห้องฉุกเฉินทั้งที่ไม่มีประวัติครอบครัวในเรื่องโรคนี้

- โรคพิษไนโตรเจนไดออกไซด์ มีอาการคล้ายกับโรคพิษซัลเฟอร์ไดออกไซด์

๒. โรคเรื้อรัง ที่พบ ได้แก่

- โรคพิษตะกั่วเรื้อรัง จากการหายใจเอาตะกั่วจากไอเสียที่ปล่อยจากเครื่องยนต์ ที่ใช้น้ำมันที่มีสารตะกั่วมีผลกระทบต่อระบบสมองและประสาทส่วนปลายระบบเลือด ระบบไตและระบบ

สืบพันธ์ อาการสำคัญที่พบ คือ ปวดศีรษะเรื้อรัง ลืมง่าย หงุดหงิด โลหิตจาง อ่อนเพลีย ไตวาย มีบุตรยาก ประจำเดือนผิดปกติ ในเด็กนักเรียน มีรายงานปัญหาด้านเชาว์ปัญญา และตะกั่วสามารถผ่านรกไปยังทารกในครรภ์ให้เป็นโรคพิษตะกั่วเรื้อรังได้ และมีผลต่อการเจริญเติบโตของเด็กทั้งด้านร่างกายและจิตใจ

- โรคทางเดินหายใจ และปอดอักเสบจากฝุ่น ตั้งแต่เยื่อบุจมูกอักเสบ โพรงจมูกอักเสบ คออักเสบ หลอดคอและหลอดลมอักเสบ ปอดอักเสบ เหล่านี้เกิดจากฝุ่นที่มีปริมาณในบรรยากาศถึงขั้นเป็นอันตรายต่อสุขภาพ ที่สะสมสู่ระบบทางเดินหายใจของเราจนเกินความสามารถในการกำจัด ทำให้เกิดโรคขึ้น และมีพังพืดที่ปอดได้

- ในกลุ่มโรคเรื้อรังนี้ มีหลายรายงานกล่าวถึงการที่มลพิษทางอากาศจากการจราจรมีสารบางชนิดที่เกิดจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงเกิดขึ้น คือ เบนโซไพรีนและสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับหลายชนิดที่มีคุณสมบัติเป็นสารก่อมะเร็งที่รายงานในสัตว์ทดลอง สำหรับรายงานการเกิดมะเร็งในคนจากมลพิษชนิดนี้นั้น ถึงแม้ยังไม่มีรายงานชัดเจน เนื่องจากมลพิษทางการจราจรในเงื่อนไขที่รุนแรงยังไม่ปรากฏชัดในพื้นที่อื่นๆ ของประเทศต่างๆ แต่การป้องกันและลดมลพิษนี้ในประเทศของเราสมควรที่จะได้รับการพิจารณา เนื่องจากประเทศเราโดยเฉพาะคนไทยในกรุงเทพฯ เป็นกลุ่มที่สัมผัสสารนี้จากการจราจรในระดับนำๆ ของโลกที่ต้องได้รับการเฝ้าระวังติดตามการเกิดโรคนี้ต่อไป

<u>การดูแลสุขภาพจิตที่ดี</u>

ในการดำรงชีวิตจะมีความสุขเพียงใด ไม่เพียงแต่มีสุขภาพกายดี ซึ่งหมายถึง การมีร่างกายที่แข็งแรงปราศจากโรคภัยไข้เจ็บเท่านั้น แต่จะต้องมีสุขภาพจิตที่ดีอีกด้วย ในชีวิตคนเราย่อมมีปัญหาต่างๆ กัน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางด้านสุขภาพ เศรษฐกิจ สังคมและสภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาทางด้านสุขภาพจิตทั้งนั้น แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นกลุ่มที่ประชาชนคาดหวังไว้สูง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเป็นผู้ให้บริการ เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุ และเป็นผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ จากความคาดหวังดังกล่าวจึงเป็นสาเหตุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกิดปัญหาด้านสุขภาพจิต

สุขภาพจิตสามารถแยกได้ เป็น ๒ ประเภท ดังนี้

๑. สุขภาพจิตดี

๒. สุขภาพจิตเสื่อม

สุขภาพจิตดี หมายถึง ความสามารถในการปรับตัว การมีชีวิตที่ร่าเริง มีจิตใจเบิกบาน แจ่มใส ไม่มีความวิตกกังวลใดๆ ทั้งสิ้น ตลอดจนการเป็นบุคคลที่สร้างสรรค์ประโยชน์ให้เกิดแก่ตนเอง และสังคมด้วย

สุขภาพจิตเสื่อม หมายถึง สภาพที่เรารู้สึกไม่สบายใจ มีความวิตกกังวลทุกข์ร้อน ซึ่งอาจเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว หรือเป็นอยู่เสมอ อันเนื่องมาจากความต้องการหรือพฤติกรรมที่แสดงออกไปนั้นขัดกับผู้อื่นและสิ่งแวดล้อม หรือเนื่องมาจากความต้องการของผู้อื่นหรือส่วนรวมเกิดขัดกับความรู้สึกของเรา

การที่จะตัดสินว่า บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีปัญหาทางสุขภาพจิตหรือไม่นั้นเป็นเรื่องค่อนข้างยาก เพราะไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนตายตัว ปัญหาทางจิตของบุคคลหนึ่ง อาจจะไม่เป็นปัญหาของอีกบุคคลหนึ่งก็ได้ หรือพฤติกรรมชนิดหนึ่งเป็นปัญหาสุขภาพจิตของบุคคลกลุ่มหนึ่ง แต่อาจจะไม่เป็นปัญหาของบุคคลอีกกลุ่มหนึ่ง นั้นคือ การพิจารณาว่า บุคคลใดมีปัญหาทางสุขภาพจิตหรือไม่จึงดูจากพฤติกรรมที่แสดงออกของแต่ละบุคคลว่าเหมาะสมกับสภาพการณ์ เวลา สถานที่และบุคคลโดยส่วนรวมหรือไม่ มันก่อให้เกิดความทุกข์ ความวิตกหรือความไม่สบายใจแก่บุคคลนั้นหรือไม่ มีผลเสียหายต่อการดำรงชีวิตความเป็นอยู่ของเขาหรือไม่ ถ้ากระทบกระเทือน เราก็ถือว่าบุคคลผู้นั้นมีปัญหาทางสุขภาพจิต

ความสำคัญของสุขภาพจิต

สุขภาพจิตมีความสำคัญต่อชีวิตของมนุษย์เป็นอย่างมาก และเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของทุกคน สุขภาพจิตมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าสุขภาพของร่างกายเลย ซึ่งเราจะเห็นว่าโรงพยาบาลโรคจิตในปัจจุบันมีจำนวนมากขึ้น และแต่ละแห่งต้องรับคนไข้มากขึ้น ปัญหาสุขภาพจิตเสื่อมในปัจจุบันทวีจำนวนมากขึ้นซึ่งก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากซับซ้อนในสังคม เช่น ปัญหาเด็กที่ถูกทอดทิ้ง สาเหตุเหล่านี้เกิดจากสภาพของจิตใจที่ผิดปกตินั้นเอง นอกจากนี้ยังพบว่า มนุษย์ในปัจจุบันต้องพบกับสภาพความตึงเครียดมากมาย ภาวะเศรษฐกิจที่ฝืดเคือง ความรับผิดชอบที่ต้องมีต่อครอบครัวและสังคม ความวิตกกังวลที่เกิดจากความไม่ปลอดภัยต่างๆ ในสังคม เช่น โจรผู้ร้าย การจี้ การฉุดคร่าและการข่มขืน

การแพร่หลายของยาเสพติดต่างๆ ทำให้เกิดความห่วงใยบุตรหลานกลัวว่าจะไปติดยาเสพติด หรือถูกยุยงให้กลายเป็นผู้ประกอบอาชญากรรมต่างๆ เมื่อใดก็ได้ ภาวะดังกล่าว ผู้มีร่างกายและจิตใจที่เข้มแข็งเท่านั้นที่จะต่อสู้ได้ นั่นคือผู้ที่มีสุขภาพจิตดีเท่านั้น ที่จะผ่านพ้นสถานการณ์เหล่านั้นไปได้ด้วยดี สุขภาพจิตสามารถที่จะบำรุงได้เช่นเดียวกับสุขภาพของร่างกาย และสุขภาพจิตมีความสัมพันธ์กับสุขภาพทางกายอย่างแยกไม่ออก ผู้ที่มีสุขภาพดีย่อมไม่ใช่ผู้ที่มีร่างกายอ่อนแอ และมีความหวั่นไหวทางอารมณ์ง่ายๆ

ผู้ที่มีสุขภาพจิตดีจะเป็นผู้ที่สามารถดำรงชีวิตอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ คือ ทำประโยชน์ให้แก่ตนเองและส่วนรวมได้ดียิ่ง และสามารถให้ผลผลิตต่างๆ แก่สังคมเกินกำลังความสามารถของเขามีกำลังใจมีความกระตือรือร้น และมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ของตนรู้จักพักผ่อนหย่อนใจ มีความอดกลั้น มีความบากบั่น อันเป็นสัญลักษณ์แห่งสุขภาพจิตที่ดีเยี่ยม เป็นความสามารถในการต่อสู้และเผชิญกับชีวิตอย่างมีความสุข ผู้ที่มีสุขภาพจิตดีย่อมจะช่วยให้ผู้ที่อยู่ใกล้ชิดพลอยมีความสุข คือมีสุขภาพจิตดีไปด้วย การมีหน้าตายิ้มแย้ม จิตใจชื่นบาน ย่อมมีแต่มิตร ผู้ที่อยู่ใกล้ชิด บุตร ภรรยา สามีพลอยมีความสุขไปด้วย ด้วยเหตุนี้เอง ทุกคนจึงควรหันมาสนใจสุขภาพจิตของตน เพื่อการดำรงชีวิตที่เต็มไปด้วยประโยชน์สุข ทั้งตนเองและส่วนรวม สามารถแก้ปัญหาของตนเองได้ และอยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างมีความสุข

ความสำคัญของสุขภาพจิตต่อชีวิตประจำวัน

การดำรงชีวิตในสังคมคนเราจำเป็นจะต้องเกี่ยวข้องพึ่งพาอาศัยกันอยู่ตลอดเวลา ถ้าหากเรามีสุขภาพจิตดี เราย่อมจะเป็นที่พึ่งพาแก่ผู้อื่นได้ดี และถ้ามีความจำเป็นเราก็จะไปพึ่งผู้อื่น หรือขอความช่วยเหลือจากผู้อื่นได้ดีด้วย ถ้าหากสุขภาพจิตเสื่อมเราจะกลายเป็นภาระให้แก่ผู้อื่นดูแลและต้องพึ่งผู้อื่นตลอดเวลาหากสุขภาพจิตเสื่อมอย่างรุนแรง อาจจะเป็นภัยแก่สังคมได้เช่น อาจจะก่อการทะเลาะวิวาท การมีอารมณ์พลุ่งพล่านโดยไม่มีสาเหตุ และหากจิตเสื่อมรุนแรงมากอาจจะก่ออาชญากรรมต่างๆ นับเป็นการสูญเสียทางสังคมอย่างยิ่ง

ฉะนั้น ประโยชน์ที่ได้จากการมีสุขภาพจิตดี ในการดำรงชีวิตจึงมีนานาประการ ทุกคนจึงควรบำรุงรักษาสุขภาพจิตของตนให้ดีอยู่เสมอ การรู้จักผ่อนคลายอารมณ์ต่างๆ เป็นหนทางหนึ่งที่ช่วยให้ชีวิตเป็นระเบียบแบบแผนขึ้น โดยเฉพาะเวลาที่เกิด กลัดกลุ้ม ก็ให้รู้จักผ่อนคลายความตึงเครียดลงเสียบางจะช่วยให้ชีวิตของคนเรามีความสุขขึ้น และมีสุขภาพจิตที่ดียิ่งขึ้น

สาเหตุของความผิดปกติทางสุขภาพจิต

เมื่อร่างกายมีความปรารถนาในสิ่งใดสิ่งหนึ่ง และเกิดมีอุปสรรคมาขัดขวางไม่ให้ร่างกายได้รับสิ่งที่ต้องการ ความเครียดหรือความข้องคับใจ (Frustration) ก็จะเกิดขึ้น ร่างกายจะต้องหาทางปรับตัวเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียด หรือชดเชยความผิดหวัง แต่ในกรณีที่ร่างกายหาทางปรับตัวไม่ได้ ร่างกายก็จะรับแต่ความผิดหวังเข้าไว้เรื่อยๆ ทับถมทวีมากขึ้นๆ จนกระทั่งถึงจุดที่ร่างกายไม่สามารถทนทานต่อไปได้แล้ว ก็จะถึงจุดแตกหัก กล่าวคือ มีความผิดปกติทางสุขภาพจิตเกิดขึ้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาความผิดปกติของสุขภาพจิต ขึ้นอยู่กับสาเหตุใหญ่ๆ ๒ ประการ

๑. เกิดจากตัวบุคคลเอง ซึ่งประกอบไปด้วยสิ่งต่อไปนี้

ก. สุขภาพทางกาย ซึ่งหมายถึง แข็งแรง สมบูรณ์หรือไม่ เจ็บป่วยหรือไม่ มีส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายพิการหรือเปล่า เพราะจะทำให้เกิดปมด้อย กลายเป็นคนที่มีปัญหาทางด้านพฤติกรรม

ข. กรรมพันธุ์ หมายถึง มีโรคบางชนิดที่สืบทอดทางกรรมพันธุ์หรือไม่ เช่น โรคเลือดบางชนิด โรคทางระบบการสังเคราะห์ทางชีวเคมีผิดปกติ ซึ่งเรานี้ถ้าใครได้รับการถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษจะทำให้เกิดความวิตกกังวลได้ หรือบุคคลที่ได้รับการถ่ายทอดสติปัญญาที่ไม่ฉลาดก็จะทำให้บุคคลนั้นไม่เข้าใจเหตุผล และไม่สามารถปรับตัวเข้ากับสภาพการณ์ต่างๆ ได้ดี

ค. การได้รับการอบรมเลี้ยงดู ถ้าได้รับการเลี้ยงดู อบรมดีมาตั้งแต่แรกเกิด ก็จะทำให้บุคคลนั้นมีบุคลิกที่ดี มีวุฒิภาวะทุกๆ ด้าน สามารถตัดสินใจและพึ่งตัวเองได้ อันจะนำไปสู่การปรับตัวที่ดี

๒. อิทธิพลจากสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบไปด้วยสถาบันต่าง ๆ ดังนี้

ก. ครอบครัว หมายถึง สมาชิกภายในครอบครัว ทั้งบิดา มารดา และญาติ พี่น้อง บุคคลต่างๆ เหล่านี้มีส่วนผลักดันให้แต่ละบุคคลมีสภาพนิสัย หรือพฤติกรรม เป็นของตนเองโดยเฉพาะ

ข. กลุ่มชน เพื่อนฝูง ผู้ร่วมงาน มีส่วนที่จะช่วยเสริมหรือบั่นทอนความสามารถในการปรับตัวของบุคคล

ค. โรงเรียน เป็นสถานที่ที่มีบทบาทรองลงมาจากบ้าน การเอาใจใส่ อบรมสั่งสอนของครูอาจารย์ หลักสูตร ตลอดจนกฎเกณฑ์และระเบียบข้องบังคับต่างๆ รวมทั้งการเรียน การเล่น กับเพื่อนๆ จะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมและการปรับตัวของคนเรา

ง. สถาบันสื่อมวลชนต่างๆ เช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ฯ ฯลฯ ย่อมมีอิทธิพลต่อการปลูกฝังนิสัยของแต่ละบุคคล

จ. ประเทศชาติและบุคคลที่แวดล้อมตัวบุคคล เช่น กฎระเบียบของสังคม สถานที่ทำงาน คุณธรรม ค่านิยม ศาสนา ขนบธรรมเนียมประเพณีวัฒนธรรม การเมือง และเศรษฐกิจ สิ่งต่างๆ ของสังคมเหล่านี้ย่อมมีอิทธิพลต่อสุขภาพจิตทั้งสิ้น โดยที่ถ้าความต้องการของบุคคลนั้นไม่อาจเข้ากันได้กับสังคมที่บุคคลนั้นอยู่ ก็จะมีผลทำให้จิตใจเป็นทุกข์ได้

ลักษณะของผู้ที่มีสุขภาพจิตดี จะต้องมีลักษณะ ดังนี้

๑. เกี่ยวกับตนเอง ผู้มีสุขภาพจิตดี จะพึงพอใจในการกระทำที่พิจารณาว่าดี ถูกต้อง รู้จักเข้าใจตนเองดี แก้ไขปัญหาต่างๆ ของตนเองได้ ตลอดจนสามารถควบคุมอารมณ์ได้ ซึ่งแยกละเอียดได้ ดังนี้

- กล้าเผชิญต่อความจริง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสุขหรือทุกข์
- มีความรักและเมตตากรุณา
- สามารถระงับอารมณ์โกรธหรือเกลียดได้
- ชอบงานที่ตนทำอยู่
- รู้จักพักผ่อนสมองและอารมณ์
- รู้จักอดใจในการรอคอย
- พอใจในเพศของตน
- มีความคิดอิสระ รู้จักตัดสินใจต่าง ๆ ด้วยตนเอง

๒. เกี่ยวกับบุคคลอื่น ผู้มีสุขภาพจิตดี ย่อมยอมรับฟังความเห็นของผู้อื่น นับถือ และ ความรักผู้อื่นอย่างจริงใจ มีความไว้วางใจผู้อื่นและทำประโยชน์ให้แก่หมู่คณะ ตลอดจนรู้สึกว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของหมู่คณะ

๓. เกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินชีวิต ผู้มีสุขภาพจิตดี ย่อมแก้ปัญหาของตนเองได้ มีความมุ่งหมายในชีวิต มีความรับผิดชอบในหน้าที่ของตนเอง และรู้จักใช้ความสามารถของตนให้เป็นประโยชน์ต่อตนเองและสังคม

พฤติกรรมของคนที่มีปัญหาทางสุขภาพจิต

บุคคลใดก็ตามที่ปัญหาทางด้านสุขภาพจิตไม่ว่าเด็กหรือผู้ใหญ่ จะแสดงพฤติกรรมที่ผิดปกติออกมา เป็นพฤติกรรมที่ผิดปกติเบื้องต้น (Adjustmentreaction) หมายถึง การแสดงกริยาท่าทางที่ผิดแปลกไปจากมาตรฐานที่สังคมยอมรับ โดยอาจจะแสดงพฤติกรรมที่แปลกๆ ดังนี้

ก. ความผิดปกติทางด้านความประพฤติ เช่น แสดงกริยามารยาทไม่เรียบร้อย ดื้อดึง เกะกะระราน ชอบทะเลาะวิวาท ทำลายสิ่งของ พูดปด ลักขโมย หนีโรงเรียน เที่ยวกลางคืน เล่นการพนัน ติดยาเสพติด และอื่นๆ

ข. ความผิดปกติทางด้านประสาทอย่างอ่อน เช่น หงุดหงิดบ่อยๆ ฉุนเฉียว ร้องไห้ ขี้อิจฉา พูดเพ้อเจ้อ ตัดสินอะไรเองไม่ได้ มีความหวาดกลัว นอนละเมอ ติดคนใดคนหนึ่งเป็นพิเศษ ตลอดจนมีอาการกระตุกส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกาย

ค. ความผิดปกติทางด้านนิสัย ได้แก่ กินอยู่ยาก นอนหลับยาก กัดเล็บ ดูดนิ้วมือ ปัสสาวะรดที่นอน และอื่นๆ

ง. การแสดงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมกับวัย เช่น ขณะที่เด็กกำลังเจริญเติบโต จะไม่คว่ำ คลาน ยืน หรือ เดิน ตามวัยที่ควร ทั้งๆ ที่กลไกด้านต่างๆ พร้อมที่จะทำงานได้ หรือผู้ใหญ่ที่แสดงจริตกิริยาคล้ายเด็กในด้านการพูดจา การแต่งตัว เป็นต้น

แบบประเมินและวิเคราะห์ความเครียดด้วยตนเอง กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณะสุข

ในระยะเวลา ๒ เดือนที่ผ่านมานี้ ท่านมีอาการ พฤติกรรม หรือความรู้สึกต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด โปรดขีดเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องแสดงระดับอาการที่เกิดขึ้นกับตัวท่านตามความเป็นจริงมากที่สุด

อาการ พฤติกรรม หรือความรู้สึก	**ระดับอาการ**			
	๐	**๑**	**๒**	**๓**
	ไม่เคยเลย	**เป็นครั้งคราว**	**เป็นบ่อยๆ**	**เป็นประจำ**
๑.นอนไม่หลับเพราะคิดมาก หรือกังวล				
๒.รู้สึกหงุดหงิดรำคาญใจ				
๓.ทำอะไรไม่ได้เลยเพราะประสาทตึงเครียด				
๔.มีความวุ่นวายใจ				
๕.ไม่อยากพบปะผู้คน				
๖.ปวดหัวข้างเดียว หรือปวดบริเวณขมับทั้งสองข้าง				
๗.รู้สึกไม่มีความสุขและเศร้าหมอง				
๘.รู้สึกหมดหวังในชีวิต				
๙.รู้สึกว่า ชีวิตตนเองไม่มีคุณค่า				
๑๐.กระวนกระวายอยู่ตลอดเวลา				
๑๑.รู้สึกตนเองไม่มีสมาธิ				
๑๒.รู้สึกเพลียไม่มีแรงจะทำอะไร				
๑๓.รู้สึกเหนื่อยไม่อยากจะทำอะไร				
๑๔.มีอาการหัวใจเต้นแรง				
๑๕.เสียงสั่น ปากสั่น หรือมือสั่นเวลาไม่พอใจ				
๑๖.รู้สึกกลัวผิดพลาดในการทำสิ่งต่างๆ				
๑๗.ปวด หรือเกร็งกล้ามเนื้อบริเวณท้ายทอย หลัง หรือไหล่				
๑๘.ตื่นเต้นง่ายกับเหตุการณ์ที่ไม่คุ้นเคย				
๑๙.มึนงง หรือเวียนศีรษะ				
๒๐.ความสุขทางเพศลดลง				

รวมคะแนนอยู่ระหว่าง	๐-๕	คะแนน แสดงว่า	ผู้ตอบไม่จริงใจ ไม่แน่ใจคำถาม
	๖-๑๗	คะแนน แสดงว่า	ปกติ/ไม่เครียด
	๑๘-๒๕	คะแนน แสดงว่า	เครียดสูงกว่าปกติเล็กน้อย(Mild stress)
	๒๖-๒๙	คะแนนแสดงว่า	เครียดปานกลาง(Moderate stress)
	๓๐ ขึ้นไป	คะแนน แสดงว่า	เครียดมาก(Severe stress)

ผลการประเมินและวิเคราะห์ระดับความเครียด

ระดับคะแนน ๐ - ๕

ท่านมีความเครียดอยู่ในระดับต่ำกว่าเกณฑ์ปกติ ความเครียดในระดับต่ำมาก เช่นนี้ อาจมีความหมายว่า

- ท่านตอบไม่ตรงตามความเป็นจริง หรือ
- ท่านอาจเข้าใจคำถามคลาดเคลื่อนไป
- ท่านอาจเป็นคนที่ขาดแรงจูงใจ มีความเฉื่อยชา
- ชีวิตประจำวันซ้ำซากจำเจ น่าเบื่อ ปราศจากความตื่นเต้น

ระดับคะแนน ๖ - ๑๗

ท่านมีความเครียดอยู่ในเกณฑ์ปกติ สามารถจัดการกับความเครียดที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวัน และสามารถปรับตัวกับสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม รู้สึกพึงพอใจเกี่ยวกับตนเองและสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก ความเครียดในระดับนี้ ถือว่ามีประโยชน์ในการดำเนินชีวิตประจำวันเป็นแรง จูงใจที่นำไปสู่ความสำเร็จในชีวิตได้

ระดับคะแนน ๑๘ - ๒๕

ท่านมีความเครียดอยู่ในระดับสูงกว่าปกติเล็กน้อย ซึ่งถือว่าเป็นความเครียด ที่พบได้ในชีวิตประจำวันอาจไม่รู้ตัว ว่ามีความเครียดหรืออาจรู้สึกได้จากการเปลี่ยนแปลง ของร่างกาย อารมณ์ ความรู้สึกและพฤติกรรมบ้างเล็กน้อย แต่ไม่ชัดเจน และยังพอทนได้อาจต้องใช้เวลาในการปรับตัว แต่ในที่สุดท่านก็สามารถจัดการ กับความเครียดได้และความเครียดระดับนี้ไม่เป็นผลเสียต่อการดำเนินชีวิต

ในกรณีนี้ ท่านสามารถผ่อนคลายความเครียดด้วยการหากิจกรรมที่เพิ่มพลัง เช่น การออกกำลังกาย เล่นกีฬา ทำสิ่งที่สนุกสนาน เพลิดเพลิน เช่น ดูหนัง ฟังเพลง อ่านหนังสือ หรือทำงานอดิเรกต่างๆ หากท่านต้องการป้องกันไม่ให้ความเครียด มากขึ้นในอนาคตท่านอาจฝึกความเครียดตามวิธีในหัวข้อต่อไป

อย่าลืมพูดคุยกับผู้ที่ไว้วางใจ พิจารณาและลงมือแก้ไขปัญหาตามลำดับ ความสำคัญอย่างรอบคอบและมีสติ

ระดับคะแนน ๒๖ - ๒๙

ท่านมีความเครียดอยู่ในระดับสูงกว่าปกติปานกลาง ขณะนี้ท่านเริ่มมีความ ตึงเครียดในระดับค่อนข้างสูงและได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่าง มากจากปัญหาทางอารมณ์ ที่เกิดจากปัญหาความขัดแย้ง และวิกฤตการณ์ในชีวิตเป็นสัญญาณเตือน ขั้นต้นว่าท่านกำลังเผชิญกับภาวะวิกฤตและความ ขัดแย้ง ซึ่งท่านจัดการแก้ไขด้วยความลำบาก ลักษณะดังกล่าวจะเพิ่มความรุนแรง ซึ่งมี

ผลกระทบต่อการทำงานจำเป็นต้องหาวิธีแก้ไขข้อขัดแย้งต่างๆ ให้ลดน้อยลงหรือหมดไปด้วยวิธีการอย่างใด อย่างหนึ่ง

สิ่งแรกที่ต้องรีบจัดการคือ ท่านต้องมีวิธีคลายเครียดที่ดีและสม่ำเสมอทุกวัน วันละ ๑ - ๒ ครั้ง ๆ ละ ๑๐ นาที โดยนั่งในท่าที่สบายหายใจลึกๆ ให้หน้าท้องขยาย หายใจออกช้าๆ นับ ๑ - ๑๐ ไปด้วย ท่านจะใช้วิธีนั่งสมาธิหรือสวดมนต์ก็ได้

ท่านควรแก้ไขปัญหาให้ดีขึ้น โดยค้นหาสาเหตุของปัญหาที่ทำให้เกิดความขัดแย้ง หาวิธีแก้ไขปัญหาหลายๆ วิธี พร้อมทั้งพิจารณาผลดีผลเสีย ของแต่ละวิธี เลือกวิธีที่เหมาะสมกับภาวะของตนเองมากที่สุดทั้งนี้ต้องไม่สร้างปัญหาให้เพิ่มขึ้นหรือทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนวางแผนแก้ไขปัญหาเป็นลำดับขั้นตอนและลงมือแก้ปัญหา

หากท่านไม่สามารถจัดการคลี่คลาย หรือแก้ไขปัญหาด้วยตนเองได้ ควรปรึกษากับผู้ให้การปรึกษาปัญหาสุขภาพจิตตามหน่วยงานต่างๆ

ระดับคะแนน ๓๐ - ๖๐

ท่านมีความเครียดอยู่ในระดับสูงกว่าปกติมาก กำลังตกอยู่ในภาวะตึงเครียด หรือกำลังเผชิญกับวิกฤตการณ์ในชีวิตอย่างรุนแรง เช่น การเจ็บ ป่วยที่รุนแรง เรื้อรัง ความพิการ การสูญเสีย ปัญหาความรุนแรงในครอบครัว ปัญหาเศรษฐกิจซึ่งส่งผลต่อ สุขภาพกายและสุขภาพจิต อย่างชัดเจน ทำให้ชีวิตไม่มีความสุข ความคิดฟุ้งซ่าน ตัดสินใจผิดพลาด ขาดความยับยั้งชั่งใจ อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย บางครั้งอาจมีพฤติกรรม ก้าวร้าวรุนแรง เช่น เอะอะโวยวาย ขว้างปาข้าวของ

ความเครียดในระดับนี้ถือว่ามีความรุนแรงมาก หากปล่อยไว้โดยไม่ดำเนิน การแก้ไขอย่างเหมาะสมและถูกวิธีอาจนำไปสู่ความเจ็บป่วยทางจิต ที่รุนแรง ซึ่งส่งผลเสียต่อตนเองและบุคคลใกล้ชิดต่อไปได้ ในระดับนี้ท่านต้องไปปรึกษาหรือใช้บริการปรึกษาปัญหาสุขภาพจิตทางโทรศัพท์ ซึ่งจะช่วยให้ท่านมองเห็นปัญหา และแนวทางแก้ไขที่ชัดเจนและเหมาะสมต่อไป

บรรณานุกรม

กรมสุขภาพจิต. (๒๕๔๓). **คู่มือคลายเครียด.** กรุงเทพฯ : กระทรวงสาธารณสุข.

กองบังคับการตำรวจจราจร. (๒๕๔๒). **คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร**. กรุงเทพมหานคร.

จตุพร เลิศล้ำ. (๒๕๔๗). **สุขภาพจิตและประสิทธิภาพในการทำงานของตำรวจจราจรไทย**. กรุงเทพมหานคร: วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

เบน วงศ์เครือ, ร.ต.อ. (๒๕๕๒) **ปัจจัยที่พยากรณ์ความสำเร็จในการจัดการกับความเครียดของตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่**. การค้นคว้าแบบอิสระวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิตสาขาจิตวิทยาการปรึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ปราณี รามสูต. (๒๕๔๒). **จิตวิทยาทั่วไป.** กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สถาบันราชภัฏธนบุรี.

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์.ร.ต.อ. (๒๕๒๖). **อุบัติเหตุการจราจรบนถนนลาดพร้าว : การศึกษาสำรวจประชาชนผู้ใช้ถนนและการบังคับใช้**. คณะรัฐประศาสนศาสตร์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

อนันต์ สุขเจริญ, พ.ต.ท. (๒๕๕๑) **จิตวิทยาและการรักษาสุขภาพผู้ปฏิบัติงานจราจร**. เอกสารเผยแพร่ทาง http://www.mnpt.police๗.go.th/index.php?option=com_content&task=view&id=๑๖๐&Itemid=๙๕ สืบค้นวันที่ ๑๐ พ.ย.๒๕๕๖

วัชรพงษ์ พนิตธำรง, พ.ต.ท. (๒๕๕๖) **การจัดการความเครียด.** กรุงเทพฯ: บรรณสารการพิมพ์.

ศูนย์อานวยการความปลอดภัยทางถนน.(๒๕๕๔). **แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓.** กรุงเทพมหานคร.

สมชาติ กิจยรรยง.(๒๕๕๔) **ความคิดเพิ่มพลังสมองมุ่งสู่การเป็นผู้นำ**.กรุงเทพฯ: พาวเวอร์ฟูลไลฟ์.

สุภาส เครือเนตร. (๒๕๔๒). **บริหารสุขภาพจิตพิชิตความเครียด**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เลี่ยงเชียง.

Schultz, D. P. and S. E. Schultz. (๑๙๙๘). **Psychology and Work Today. ๗th ed**. New Jersey: Prentice Hall.

http://www.watpon.com/test/serious.htm

บทที่ ๑๒
การจัดการสถานที่เกิดเหตุจราจร

บทนำ

คดีอุบัติเหตุจราจร สถานที่เกิดเหตุนับว่ามีความสำคัญมากเพราะว่าสามารถชี้ได้ว่าฝ่ายใดได้เปรียบหรือเสียเปรียบในคดีและสามารถนำสืบชี้ได้ว่าฝ่ายใดถูกหรือผิด ซึ่งจะมีผลต่อการชดใช้ค่าเสียหายในคดีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งนั้น บ่อยครั้งที่คดีอุบัติเหตุจราจรมักจะมีปัญหาในการโต้แย้งฟ้องร้องและร้องเรียนพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีที่รับผิดชอบและตัดสินคดีที่เกิดขึ้น สาเหตุหนึ่งเกิดจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ไปถึงที่เกิดเหตุคนแรก ไม่จัดการและรักษาสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้พยานหลักฐานคงอยู่ในสถานที่เกิดเหตุ ในสภาพเดิม ส่วนพนักงานสอบสวนไม่พยายามรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อเป็นหลักฐานในการชี้ยืนยันว่า ฝ่ายใดได้เปรียบหรือเสียเปรียบในทางคดี หรืออาจเดินทางไปยังที่เกิดเหตุล่าช้า ทำให้พยานหลักฐานต่างๆ ในที่เกิดเหตุสูญสลายไป ทำให้ขาดพยานหลักฐานสำคัญในทางคดี

การให้ความรู้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนับว่ามีความสำคัญมาก โดยเริ่มตั้งแต่การจัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์ การจัดการสถานที่เกิดเหตุเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการรักษาสถานที่เกิดเหตุเพื่อประโยชน์ในการเก็บพยานหลักฐานทางคดี ซึ่งจะเป็นผู้ช่วยเหลือพนักงานสอบสวนในการรวบรวมพยานหลักฐานให้ความยุติธรรมในทางคดี เป็นการอำนวยความยุติธรรมแก่ประชาชนตามนโยบายสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

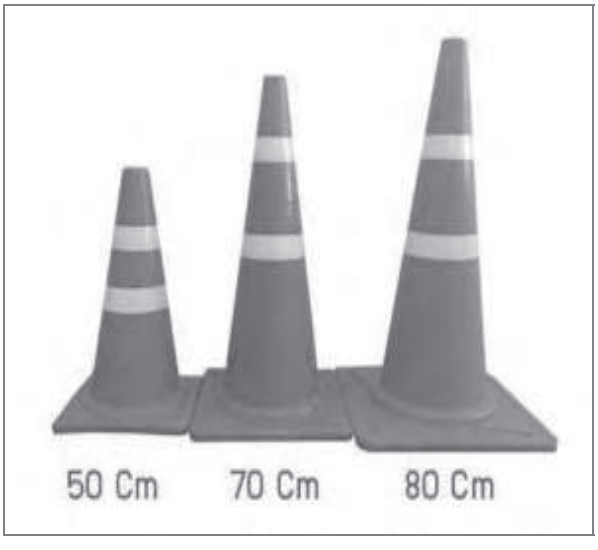
เอกสารฉบับนี้ประกอบไปด้วยเนื้อหาที่สำคัญ ๔ หัวข้อดังต่อไปนี้

๑. การจัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์
๒. การจัดการสถานที่เกิดเหตุเพื่อความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการจราจร
๓. การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น
๔. การรักษาสถานที่เกิดเหตุเพื่อประโยชน์ในการเก็บพยานหลักฐานทางคดี

๑. การจัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์

กรวยยาง

ในส่วนงานจราจรซึ่งส่วนใหญ่จะมียานพาหนะในการปฏิบัติหน้าที่หลักๆ ๒ ประเภท คือ รถยนต์ และ รถจักรยานยนต์ เมื่อรับแจ้งเหตุ หรือ ประสบเหตุ อุบัติเหตุจราจร สิ่งแรกที่จะต้องพิจารณา คือ ความปลอดภัยมิให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ การวางกรวยยาง บังคับ เตือนจึงเป็นสิ่งสำคัญ กรวยยางมาตรฐาน มีขนาดประมาณ ๕๐ ถึง ๘๐ ซ.ม. ลักษณะขนาดจึงไม่สะดวกที่รถจักรยานยนต์สายตรวจจราจรสามารถบรรทุกได้ กรวยยางจึงเหมาะกับรถยนต์สายตรวจจราจรมากกว่า และปัจจุบันมีการผลิตกรวยยางที่มีแสงสว่างในตัวออกมาใช้แล้ว เพื่อสะดวกและมองเห็นได้ง่ายในเวลาที่มีแสงน้อย



รถจักรยานยนต์สายตรวจจราจร อาจเป็นเครื่องกั้น เตือน แทนกรวยยางได้ แต่คงต้องติดสัญลักษณ์แถบแสง ซึ่งจะเห็นได้ชัดในระยะไกล

ปัจจุบัน มีแถบไฟ LED ซึ่งสามารถติดได้ทั้งด้านหน้าและท้ายรถจักรยานยนต์ ในราคาไม่แพง

ในส่วนของรถยนต์สายตรวจซึ่งน่าจะมีอุปกรณ์ไฟวับวาบเป็นมาตรฐาน และ รถยนต์สายตรวจส่วนใหญ่เป็น รถกระบะ จึงไม่ประสบปัญหาในการบรรทุกกรวยยาง

แผงเหล็กจราจร สำหรับกั้นสถานที่เกิดเหตุซึ่งเป็นบริเวณกว้างและห้ามบุคคลที่ไม่เกี่ยวกับทางคดีเข้าไปในที่เกิดเหตุ

เชือกกั้นสถานที่เกิดเหตุ สำหรับป้องกันบริเวณจุดเกิดเหตุซึ่งมีบริเวณกว้างมากโดยสามารถนำมาใช้ร่วมกับแผงกั้นได้ ตามสถานการณ์

กล้องถ่ายภาพ ปัจจุบันสื่อต่างๆ ไปได้รวดเร็วมาก เป็นเพราะเทคโนโลยี กล้องบันทึกภาพที่จะพิสูจน์ความผิดได้ง่ายและชัดเจน รวบถึงการบันทึกภาพที่เกิดเหตุ อาจใช้ที่ติดตั้งที่รถยนต์

เสื้อกันฝน ใช้สวมใส่ขณะที่มีฝนตกและสามารถสะท้อนแสงให้เห็นได้ชัดเจนเพื่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ไฟฉาย

อุปกรณ์ทำเครื่องหมายชี้จุดที่เฉี่ยวชนและลักษณะรถที่ปรากฏอยู่ในที่เกิดเหตุ

๒. การจัดการสถานที่เกิดเหตุเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร

เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีสิ่งสำคัญ ๔ ประการที่ควรกระทำ คือ

๑. ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ

๒. การรักษาสถานที่เกิดเหตุทางคดี

๓. การป้องกันอุบัติเหตุชนซ้ำซ้อน

๔. การอำนวยความสะดวกการจราจร

การรับทราบเหตุอุบัติเหตุจราจร มาจาก ๒ กรณี คือ

๑. ประสบเหตุด้วยตนเอง

๒. ได้รับแจ้งเหตุจากสื่อต่างๆ เช่น ศูนย์วิทยุ หรือได้รับแจ้งทางโทรศัพท์

เมื่อได้รับทราบเหตุแล้ว เจ้าหน้าที่จราจรมีหน้าที่จะต้องปฏิบัติดังนี้ คือ

๑. รีบเดินทางไปที่เกิดเหตุโดยเร็วและให้พิจารณาความหนักเบาของสถานการณ์เพื่อดำเนินการป้องกันผลร้ายที่อาจเกิดเพิ่มขึ้น เช่น การเกิดเพลิงไหม้ หรือสารพิษรั่วไหล และรีบแจ้งสถานีตำรวจท้องที่ เพื่อแจ้งผู้เกี่ยวข้องหรือขอกำลังมาช่วยเหลือ และประชาสัมพันธ์ผู้ใช้เส้นทางให้หลีกเลี่ยงเส้นทางดังกล่าว

๒. ตรวจสอบที่เกิดเหตุหากพบผู้บาดเจ็บในที่เกิดเหตุให้รีบช่วยเหลือนำส่งโรงพยาบาลที่ใกล้เคียงในทันที พร้อมจดชื่อที่อยู่ และโรงพยาบาลที่รักษา เพื่อแจ้งพนักงานสอบสวน หากพบผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุให้ดูแลทรัพย์สินและรักษาสถานที่เกิดเหตุไว้ จากนั้นให้รีบแจ้งพนักงานสอบสวนทราบ

๓. รักษาสถานที่เกิดเหตุและจัดการจราจรเพื่อป้องกันการเกิดเหตุอุบัติเหตุซ้ำซ้อน โดยมีการกั้นสถานที่เกิดเหตุไว้ ไม่ให้ผู้ใดเข้าไปทำลายพยานหลักฐาน และมีป้ายแจ้งเตือนการเกิดเหตุอุบัติเหตุข้างหน้าก่อนถึงสถานที่เกิดเหตุ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

๔. สอบถามผู้เห็นเหตุการณ์เบื้องต้นว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นอย่างไร จดชื่อ ที่อยู่ พร้อมเบอร์โทรศัพท์ของพยานไว้ ส่วนคู่กรณีเหตุรถชนให้ขอใบอนุญาตขับขี่ของคู่กรณีทุกฝ่าย พร้อมที่อยู่ปัจจุบันและเบอร์โทรศัพท์ติดต่อไว้

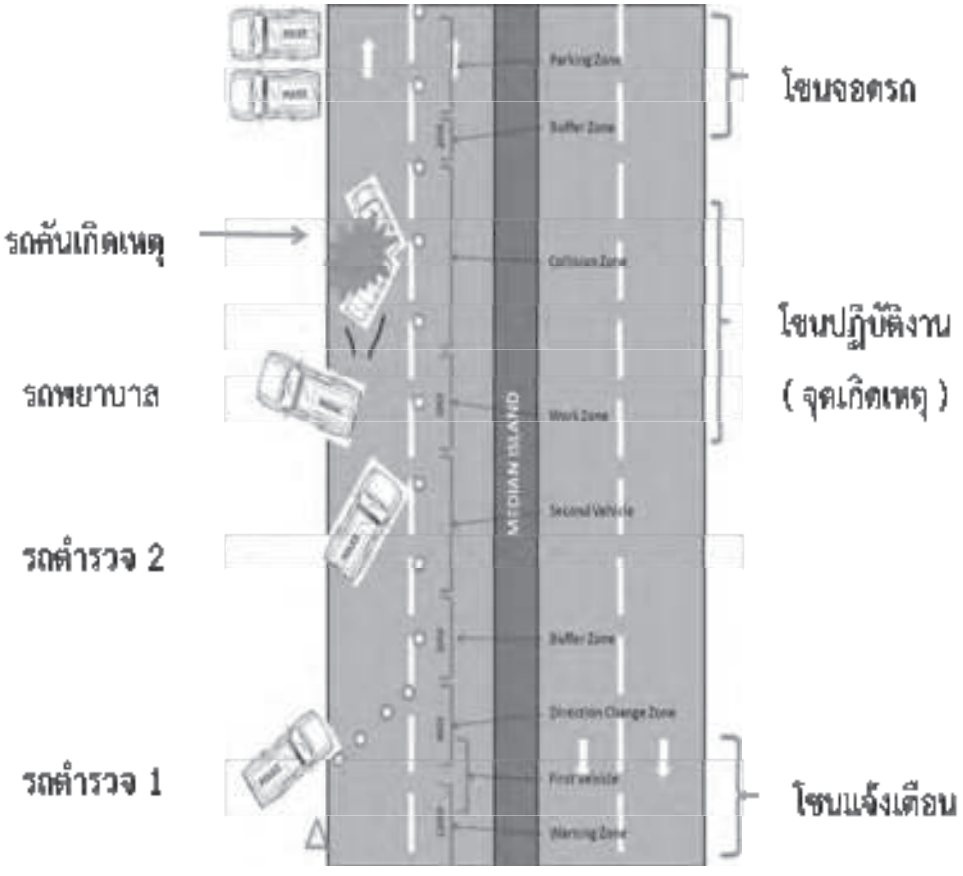
๕. ทำเครื่องหมาย ถ่ายภาพ และจัดทำแผนที่เกิดเหตุโดยสังเขป (ถ้ากระทำได้) ในกรณีที่ต้องจัดการจราจรโดยเร่งด่วน ไม่อาจรอพนักงานสอบสวนได้ เจ้าหน้าที่จราจรควรมีการถ่ายภาพไว้ในเบื้องต้น โดยถ่ายภาพในภาพรวม ระยะใกล้ ซ้าย ขวา หน้า หลัง ซึ่งภาพที่ออกมาควรมองเห็นได้ทุกด้าน และทำเครื่องหมายในที่เกิดเหตุไว้ โดยการพ่นสี หรือใช้กรวยยางวางจุด ซึ่งหากมีปัญหาสามารถนำรถคู่กรณีมาวางในจุดเดิม ลักษณะเดียวกันได้ พร้อมทำแผนที่เกิดเหตุโดยสังเขปไว้

๖. แยกรถคู่กรณีที่เกิดเหตุให้พ้นการกีดขวางการจราจร เช่น ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือนำไปจอดไว้ในที่ปลอดภัย โดยประสานกับทางพนักงานสอบสวนและได้รับอนุญาตแล้ว ส่วนกรณีอุบัติเหตุเล็กน้อย คู่กรณีสามารถตกลงกันได้ เจ้าหน้าที่จราจรให้อำนวยความสะดวกด้านการจราจรและแยกรถไว้ข้างทาง เพื่อความปลอดภัยในการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนขึ้นได้ หลังจากแยกรถแล้ว หากมีสิ่งของที่ตกหล่น กีดขวาง พื้นผิวการจราจร ให้จัดเก็บสิ่งของที่ตกหล่นให้พ้นพื้นผิวการจราจรนั้น

๗. กรณีการเกิดอุบัติเหตุรถชนกันที่รุนแรงหรือมีปัญหาโต้แย้งกันของคู่กรณีในเรื่องเส้นทางการจราจรของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ให้รีบแจ้งพนักงานสอบสวนมาดูที่เกิดเหตุพร้อมรักษาสถานที่เกิดเหตุไว้

๘. มอบแผนที่สังเขปของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้กับพนักงานสอบสวน และไม่ควรพูดหรือให้ความเห็นทางคดีต่อคู่กรณีว่าฝ่ายใดถูกหรือผิดในระหว่างรอพนักงานสอบสวนมายังที่เกิดเหตุ เพราะว่าเป็นดุลพินิจของพนักงานสอบสวน ประกอบกับพยานหลักฐานที่พบในที่เกิดเหตุ หากเจ้าหน้าที่จราจรให้ความเห็นในทางคดีกับคู่กรณีอาจมีปัญหาในเรื่องการตัดสินคดีของพนักงานสอบสวน ในภายหลังได้

ตัวอย่างการจัดตำแหน่งรถตำรวจเพื่อความปลอดภัย



<u>กรณีศึกษา</u> : เหตุรถตู้ชนกับรถจักรยานยนต์ รถทั้งสองคันขับไม่ได้ ร้อยเวรไปดูที่เกิดเหตุแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงแจ้งรถยกให้ยกรถตู้เข้ามาที่โรงพัก ขณะนั้นรถร้อยเวรไปรับตัวผู้ต้องหาเหตุอื่น จึงยังไม่ได้ออกไปรับรถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงให้คนยกรถจักรยานยนต์ใส่มาในรถตู้เข้ามาที่โรงพัก โรงพักห่างจากที่เกิดเหตุประมาณ ๑๐ กม. ทางเข้าโรงพักขรุขระ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ทำให้น้ำมันจากรถจักรยานยนต์ไหลซึมออกมาและทำปฏิกิริยากับหัวเทียนที่ร้อน เกิดเป็นเปลวไฟแล้วลุกไหม้ขึ้นที่รถจักรยานยนต์ลามไปถึงรถตู้ ทำให้ไฟไหม้เสียหายหมดทั้ง ๒ คัน กรณีดังกล่าวเป็นความประมาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและรถยก ซึ่งต้องร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของรถทั้ง ๒ คัน

๓. การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

การปฐมพยาบาลและการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยอย่างปลอดภัย

การช่วยผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจราจร

การปฐมพยาบาลจะช่วยลดภาวะเสี่ยงอันตรายของผู้ประสบอุบัติเหตุ ทั้งนี้การช่วยเหลือจะต้องทำอย่างถูกขั้นตอนตามหลักการแพทย์ มิเช่นนั้นผู้บาดเจ็บจะได้รับอันตรายจากการปฐมพยาบาลแทนที่จะปลอดภัย ก่อนที่จะเริ่มการปฐมพยาบาลควรตรวจรอบบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ ทำการเก็บศพถ้ามีผู้เสียชีวิต ช่วยเหลือผู้ที่ได้ประสบอุบัติเหตุ จนนำส่งโรงพยาบาล และดำเนินการช่วยเหลือถึงที่สุดความสามารถ

หลักการปฐมพยาบาล

การปฐมพยาบาล หมายถึง การให้ความช่วยเหลือต่อผู้บาดเจ็บหรือผู้เจ็บป่วย ณ สถานที่เกิดเหตุ โดยใช้อุปกรณ์เท่าที่หาได้ขณะนั้น หลังจากนั้นส่งผู้บาดเจ็บให้อยู่ภายใต้ความดูแลของแพทย์

วัตถุประสงค์ของการปฐมพยาบาล

๑. เพื่อช่วยชีวิต
๒. ลดความรุนแรง ภาวะไม่พึงประสงค์
๓. เพื่อป้องกันความพิการ
๔. บรรเทาความเจ็บปวดทรมาน
๕. ช่วยให้กลับคืนสู่สภาพเดิม

การประเมินเบื้องต้น

เป็นการรวบรวมข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนให้การช่วยเหลือประกอบด้วย

การประเมินสถานการณ์

ประเมินเกี่ยวกับความปลอดภัย ภาวะแวดล้อม ภาวะอันตราย ป้องกันการติดเชื้อ ไม่สัมผัสกับเลือดผู้บาดเจ็บโดยตรง ไม่ยุ่งเกี่ยวกับสถานการณ์ ยกเว้นการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บ

การประเมินผู้ป่วย

เป็นการรวบรวมข้อมูลความผิดปกติที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการช่วยเหลือ

การจำแนกผู้ป่วยอุบัติเหตุและฉุกเฉิน

แบ่งตามอาการบาดเจ็บแบ่งออกเป็น ๔ ประเภทดังนี้
๑. สีแดง อาการหนัก ต้องช่วยเหลือทันที
๒. สีเหลือง อาการปานกลาง รอได้ในระยะเวลาหนึ่ง
๓. สีเขียว อาการเบา เดินได้สามารถช่วยเหลือตัวเองได้
๔. สีดำ เสียชีวิต หรือไม่มีทางรอด

หลักการขอความช่วยเหลือ สิ่งที่ต้องแจ้งคือ

๑. สถานที่เกิดเหตุ บอกจุดที่สังเกตได้ง่าย
๒. บอกชื่อผู้แจ้ง และเบอร์โทรที่สามารถติดต่อกลับได้
๓. เป็นเหตุหรือสาเหตุการเจ็บอะไร กี่คน อาการเป็นอย่างไร

หลักการห้ามเลือด

- บาดแผลขนาดเล็ก ใช้ผ้าสะอาดหรือผ้าก๊อซ กดลง ที่บาดแผลโดยตรง
- บาดแผลขนาดใหญ่ ใช้ผ้าสะอาดหรือผ้าก๊อซ พับหนาๆ กดลงที่บาดแผลโดยตรง

บาดแผลที่มีอวัยวะถูกตัดขาด

๑. กดและยกส่วนนั้นให้สูง
๒. เอาอวัยวะส่วนที่ขาดใส่ถุงพลาสติกที่แห้งสะอาด แล้วปิดปากถุง
๓. นำถุงที่ใส่อวัยวะแช่ลงในน้ำแข็งหรือน้ำเย็น

กระดูกหัก

อาการ

- ปวด บวม ร้อน บริเวณที่หัก
- การเคลื่อนไหวผิดปกติ
- รูปร่างของกระดูก อวัยวะนั้นผิดปกติ
- อาจมีบาดแผลและพบปลายกระดูกโผล่ออกมา

ขั้นตอนการช่วยเหลือ

๑. สำรวจสถานการณ์

ต้องประเมินว่าสถานการณ์นั้นปลอดภัยพอที่จะเข้าไปช่วยผู้บาดเจ็บ ถ้าไม่ปลอดภัยควรขอความช่วยเหลือจากหน่วยกู้ภัยต่างๆ โดยเร็ว และไม่ควรเข้าไปใกล้สถานการณ์ เพราะอาจเป็นอันตรายต่อผู้ช่วยเหลือได้

๒. สำรวจผู้บาดเจ็บขั้นที่ ๑

เมื่อแน่ใจว่าสถานการณ์ปลอดภัยแล้ว รีบทำการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บทันที ถ้ามีผู้บาดเจ็บหลายคน ต้องทำการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บที่มีอาการสาหัสก่อน ได้แก่ หมดความรู้สึก ถ้าไม่รู้สึกตัวหรือหมดสติต้องระวังทางเดินหายใจอุดตัน ล้วงเอาสิ่งแปลกปลอมต่างๆ ออก เพื่อเปิดทางเดินหายใจให้โล่ง ระบบหายใจสังเกตดูการเคลื่อนไหวขึ้นลงของทรวงอก ฟังเสียงลมหายใจ และให้แก้มสัมผัสลมหายใจที่เป่าออกมา ปกติผู้ใหญ่หายใจประมาณ ๑๒ -๒๐ ครั้งต่อนาที การเต้นของหัวใจ ใช้นิ้วมือแตะที่เส้นเลือดแดงบริเวณข้างลำคอ การเต้นของหัวใจของวัยผู้ใหญ่ประมาณ ๖๐ – ๙๐ ครั้งต่อนาที เสียเลือดปริมาณเลือดที่ออกจากบาดแผลและจากอาการแสดงของผู้บาดเจ็บ

๓. ขอความช่วยเหลือ

ผู้บาดเจ็บที่จำเป็นต้องเบิกค่าสินไหมทดแทน ควรเรียกพยาบาลมาช่วยควรให้ข้อมูลที่จำเป็นเพื่อการช่วยเหลือที่มีประสิทธิภาพ สถานที่เกิดเหตุ สถานที่ใกล้เคียง หรือจุดสังเกตเห็นได้ง่าย สถานการณ์ จำนวนผู้บาดเจ็บ อาการผู้บาดเจ็บที่ประเมินได้ การปฐมพยาบาลที่ได้ช่วยไปแล้วและกำลังช่วยอยู่ ชื่อ นามสกุล ผู้แจ้ง (หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อกลับ)

การเคลื่อนย้ายผู้ป่วย

๑) การเคลื่อนย้ายโดยผู้ช่วยเหลือคนเดียว

ใช้ในกรณีที่เราพบผู้ป่วยคนเดียว และไม่สามารถที่จะหาผู้อื่นมาช่วยได้ เหมาะสำหรับเคลื่อนย้ายผู้ป่วยไปยังสถานที่ที่อยู่ไม่ไกล ซึ่งมีด้วยกันหลายวิธี ดังนี้

๑. วิธีพยุงเดิน ใช้กับผู้ป่วยที่รู้สึกตัว ซึ่งมีวิธีปฏิบัติ ดังนี้

ให้ผู้ช่วยเหลือยืนเคียงข้าง ผู้ป่วย หันหน้าไปในทิศทางเดียวกัน จับแขนข้างหนึ่งของผู้ป่วยพาดไว้ที่คอ มือผู้ช่วยเหลือข้างหนึ่งอ้อมไปด้านหลัง รัดบั้นเอวของผู้ป่วยไว้ และพาเดินไปทิศทางเดียวกัน

๒. วิธีอุ้มกอดด้านหน้า

วิธีนี้เหมาะสำหรับกรณีผู้ป่วยมีรูปร่างเล็กกว่าผู้ช่วยเหลือ และผู้ช่วยเหลือ และผู้ป่วยเดินไม่ได้ แต่ยังสามารถใช้ขาข้างใดข้างหนึ่งได้ มีวิธีปฏิบัติ คือ ผู้ช่วยเหลือคุกเข่าลงข้างหนึ่งใช้มือทั้งสองช้อนตัวผู้ป่วยขึ้นโดยใช้กำลังขา ถ้าผู้ป่วยยังมีสติให้ใช้แขนด้านในคล้องคอผู้ช่วยเหลือไว้

๓. วิธีอุ้มทาบและกอดหลัง

หรือจะเรียกว่ากอดคอขี่หลังก็ได้ใช้ในกรณีที่คนเจ็บเดินไม่ได้ ข้อเท้าแพลงหรือข้อเท้าเคล็ด ซึ่งเป็นวิธีที่มักพบเห็นได้บ่อยๆ มีวิธีปฏิบัติคือ ให้ผู้ป่วยยืนทาบด้านหลังและกอดคอของผู้ช่วยเหลือโดย ผู้ช่วยเหลือย่อเข่า ลงพร้อมสอดมือใต้เข่าของผู้ป่วยทั้งสองข้าง จากนั้นยึดฝ่ามือทั้งสองข้างของผู้ป่วยไว้

๔. วิธีอุ้มแบก

สำหรับผู้ป่วยที่ไม่รู้สึกตัวหรือรู้สึกตัวก็ได้แต่ไม่ใช้เคลื่อนย้ายผู้ป่วยที่กระดูกสันหลังหักสามารถปฏิบัติได้ดังนี้

๑. ก่อนเคลื่อนย้ายผู้ช่วยเหลือต้องตรวจดูร่างกายผู้ป่วยและจัดให้อยู่ในท่านอนคว่ำ

๒. ผู้ช่วยเหลือยืนคร่อมลำตัวผู้ป่วย เอามือดึงไหล่ผู้ป่วยขึ้นมา

๓. สอดแขนและมือใต้รักแร้ของผู้ป่วย แล้วประสานขึ้นมา

๔. ดึงตัวผู้ป่วยจากท่าคุกเข่าให้ยืนขึ้น มือข้างหนึ่งจับข้อมือผู้ป่วยไว้ อีกข้างโอบที่เอว

๕. ย่อตัวลงเพื่อให้ผู้ป่วยพาดอยู่ที่บ่าโดยใช้มือที่โอบเอวรวบเข่าทั้งสองข้างของผู้ป่วยไว้

๖. ผู้ช่วยเหลือยืนขึ้นใช้มือข้างหนึ่งจับขาบริเวณข้อพับมืออีกข้างยึดมือผู้ป่วยไว้

๗. ใช้มือข้างที่จับขาผู้ป่วยจับยึดข้อมือของผู้ป่วยไว้แล้วจึงพาเคลื่อนย้าย

๒) การเคลื่อนย้ายโดยใช้ผู้ช่วยเหลือสองคน

ในกรณีที่ผู้ป่วยตัวใหญ่หรือมีน้ำหนักมาก จำเป็นต้องใช้ผู้ช่วยเหลือมากกว่าสองคนเคลื่อนย้าย ซึ่งวิธีนี้จะทำให้ผู้ป่วยรู้สึกมั่นคงและปลอดภัยมากกว่า

๑. วิธีอุ้มเคียง ผู้ช่วยเหลือจะต้องยืนด้านเดียวกัน โดยให้คนใดคนหนึ่งอุ้มบริเวณศีรษะและไหล่ ส่วนอีกคนอุ้มสะโพกและขา แล้วเดินออกพร้อม ๆ กัน

๒. วิธีพยุง วิธีนี้จะต้องให้แขนทั้งสองข้างของผู้ป่วยพาดที่ไหล่ของผู้ช่วยทั้งสอง แล้วจับมือผู้ป่วยไว้ส่วนมืออีกข้างหนึ่งให้พยุงผู้ป่วยไว้

๓. วิธีอุ้มแบกนั่งสองมือ ผู้ช่วยเหลือทั้งสองคุกเข่าหันหน้าเข้าหากันโดยให้ผู้ป่วยอยู่ตรงกลางผู้ช่วยเหลือใช้มือประสานกัน แล้วยกผู้ป่วยยืนขึ้นพร้อมๆกัน แล้วจึงพาเคลื่อนย้ายไปยังจุดหมาย

๔. วิธีอุ้มคู่แบบใช้สองคนหาม วิธีนี้จะในกรณีที่ผู้ป่วยมีอาการบาดเจ็บไม่รุนแรงและผู้ป่วยสามารถใช้ตนเองได้ โดยให้ผู้ช่วยเหลือทั้งสองลุกขึ้นพร้อมๆกัน วิธีนี้ห้ามใช้กับผู้ป่วยที่สงสัยว่ากระดูกสันหลังหัก

๕. วิธีอุ้มประสานแคร่ จะใช้เคลื่อนย้ายผู้ป่วยที่ยังมีสติดี ให้ผู้ช่วยเหลือสองคนใช้มือสอดประสานกันเป็นรูปสี่เหลี่ยมคุกเข่าลง และให้ผู้ป่วยนั่งบนมือของผู้ช่วยเหลือ โดยผู้ป่วยใช้มือทั้งสองข้างกอดคอผู้ช่วยเหลือไว้จากนั้นผู้ช่วยเหลือทั้ง สองลุกขึ้นพร้อมกัน และพาเคลื่อนย้าย

๓) การเคลื่อนย้ายโดยใช้ผู้ช่วยสามคน

การเคลื่อนย้ายในลักษณะนี้ใช้ในกรณีที่ต้องเคลื่อนย้ายผู้ป่วยในท่านอน และผู้ป่วยไม่รู้สึกตัว ระยะทางที่ต้องเคลื่อนย้ายจะต้องไม่ไกลมาก ซึ่งมีวิธีปฏิบัติดังนี้

๑. ผู้ช่วยเหลือยืนเรียงกันหันหน้าเข้าหาข้างตัวของผู้ป่วย จากนั้นคุกเข่าข้างใดข้างหนึ่งลง ควรเป็นเข่าข้างเดียวกัน โดยผู้ช่วยเหลือคนแรกใช้แขนข้างหนึ่งสอดใต้ศีรษะตรงบริเวณคอและไหล่ของผู้ป่วย มืออีกข้างเข้าสอดที่หลัง ส่วนคนที่สอดแขนข้างหนึ่งที่บริเวณเอวและสะโพก อีกข้างสอดเข้าที่ขาท่อนบน และคนที่สามสอดแขนข้างหนึ่งเข้าที่ใต้เข่า อีกข้างสอดที่ข้อเท้า

๒. ให้สัญญาณยกผู้ป่วยขึ้นพร้อมๆกัน โดยยังอยู่ในท่าคุกเข่า

๓. ให้สัญญาณยกผู้ป่วยขึ้นพร้อมๆกัน แล้วทำการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยไปยังจุดหมาย

๔. การเคลื่อนย้ายโดยใช้เปลหาม คือการขนย้ายในลักษณะให้ผู้ป่วยนอนราบ ซึ่งใช้ในกรณีที่ผู้ป่วยมีอาการช็อคหมดสติบาดเจ็บรุนแรงกระดูกขาหักหรืออื่นๆ โดยจะต้องใช้ผู้ช่วยเหลือจะต้องหาวัสดุอุปกรณ์ที่อยู่ใกล้ตัวมาใช้ดัดแปลงให้สามารถเคลื่อนย้ายผู้ป่วยได้

๕. การเคลื่อนย้ายโดยใช้เก้าอี้ วิธีนี้เหมาะสำหรับผู้ป่วยที่รู้สึกดี ซึ่งมีอยู่ด้วยกันสองวิธี คือ

๑. ให้ผู้ช่วยเหลืออยู่ด้านข้างของผู้ป่วย

๒. ให้ผู้ช่วยเหลืออยู่ด้านหน้าและด้านหลัง

โดยทั้ง ๒ วิธีนี้ ควรยกให้ด้านหลังเอียงประมาณ ๓๐ องศา และผู้ช่วยเหลือจะต้องเดินไปพร้อม ๆ กัน

๔. การรักษาสถานที่เกิดเหตุเพื่อประโยชน์ในการเก็บพยานหลักฐานทางคดี

หมายถึง การรักษาให้สภาพของสถานที่เกิดเหตุอยู่ในสภาวะเดียวกับที่พบครั้งแรกไว้ระยะหนึ่ง ในขณะเดียวกันก็ป้องกันไม่ให้พยานหลักฐานเสื่อมค่าหรือสูญหายไป

ขอบเขตการรักษาสถานที่เกิดเหตุไม่ได้จำกัดเฉพาะสถานที่เกิดเหตุเท่านั้น แต่รวมถึงสถานที่ที่เกี่ยวข้องก่อนหรือหลังเกิดเหตุด้วย

พยานหลักฐาน หมายถึง สิ่งใด ๆ ที่สามารถนำมาใช้เพื่อพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงในคดีได้

ประเภทของพยานหลักฐาน

๑. พยานวัตถุ

๒. พยานเอกสาร

๓. พยานบุคคล

คุณค่าของวัตถุพยาน

๑. เป็นสิ่งที่พิสูจน์ถึงการเกิดขึ้นจริงของคดี

๒. เชื่อมโยงผู้กระทำผิด ผู้เสียหาย หรือสถานที่เกิดเหตุ

๓. สามารถชี้ตัวผู้กระทำผิดได้

๔. สามารถป้องกันผู้บริสุทธิ์ที่ถูกกล่าวหาได้

๕. สามารถยืนยันคำให้การผู้เสียหายได้

๖. สามารถทำให้เกิดการสารภาพ หรือ ยอมรับการกระทำความผิด

๗. เชื่อถือได้มากกว่าพยานบุคคล

๘. ศาลใช้พยานวัตถุเป็นหลักในการพิจารณาตัดสินคดี

พยานวัตถุจะเป็นที่ยอมรับและมีคุณค่ามากในการพิจารณาคดี ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับวัตถุพยานจะต้องปฏิบัติเกี่ยวกับพยานวัตถุ ดังนี้

๑. ป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ ไม่ให้พยานวัตถุเสียหาย

๒. ผู้ตรวจเก็บต้องเป็นผู้มีหน้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย

๓. การค้นหาพยานวัตถุต้องทำอย่างถูกต้อง และเหมาะสม

๔. มีลูกโซ่ (ลำดับขั้นตอน) การครอบครองพยานวัตถุโดยตลอด

สิ่งที่ทำให้วัตถุพยานเสียหาย

๑. ระบบปฏิบัติงาน
- ได้รับแจ้งหลังจากเกิดเหตุแล้วเป็นเวลานาน
- เดินทางไปสถานที่เกิดเหตุช้า
- ไม่มียานพาหนะ
- ไม่มีเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงานหรือยังติดงานอื่น
- ไม่มีอุปกรณ์ เครื่องมือกันสถานที่เกิดเหตุ
- ขาดความรู้ในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุ
- ไม่กล้าสั่งการให้ผู้ไม่มีหน้าที่ออกจากสถานที่เกิดเหตุ

๒. บุคคลที่เข้าไปในสถานที่เกิดเหตุ
- ไทยมุง
- สื่อมวลชน
- เจ้าหน้าที่ตำรวจ
- ผู้เสียหาย
- มูลนิธิ
- คนร้าย

๓. การเปลี่ยนแปลงของธรรมชาติ
- ฝนตก
- ลมแรง
- แสงแดด

พยานหลักฐานที่พบบนถนนในคดีอุบัติเหตุจราจร
- เศษดิน สนิม ที่ติดอยู่ใต้ตัวถังรถตกลงมา
- อุปกรณ์ชิ้นส่วนรถแตกหักหล่นบนจุดชน
- ของเหลวจากรถทุกชนิด เช่น น้ำจากหม้อน้ำ น้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรค
- สิ่งที่บรรทุกมากับรถ เช่น ข้าวสาร ข้าวโพด มันสำปะหลัง
- สิ่งที่อยู่ข้างทาง เช่น เศษหญ้า เศษไม้
- รอยบนพื้นผิวถนนทั้งแบบตื้นและ แบบลึก
- รอยยางรถ (รอยดอกยาง, รอยไถล, รอยไถลข้าง)
- ตำแหน่งหยุดของรถ

วิธีการรักษาสถานที่เกิดเหตุเพื่อประโยชน์ทางคดี

๑. กันผู้ไม่เกี่ยวข้องออกจากสถานที่เกิดเหตุ (กรณี จำเป็นอาจต้องใช้เชือกในการกั้นสถานที่เกิดเหตุ)

๒. หากมีปัจจัยอื่นใด เช่น กรณีฝนตกหรือเหตุจำเป็นต้องแยกรถที่อาจทำให้พยานหลักฐานบางอย่าง เช่น คราบน้ำมัน คราบเลือด เสียหายหรือสูญหายไป ให้รีบทำเครื่องหมายหรือถ่ายภาพพยานหลักฐานนั้นไว้

การกำหนดเขตพื้นที่ป้องกัน (บริเวณที่วางแผนปฏิบัติงาน)

ระดับ ๑ นักข่าว, บุคคลที่ทำงานหรืออาศัยอยู่ในบริเวณนี้

ระดับ ๒ เจ้าหน้าที่ตำรวจ, ผู้บังคับบัญชา, หน่วยสนับสนุน

ระดับ ๓ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสถานที่เกิดเหตุ

การถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุคดีอุบัติเหตุจราจร

ถ่ายสภาพถนนทั่วไป

- ถ่ายสภาพจุดชน รอยห้ามล้อ รอยครูด
- ถ่ายภาพพยานหลักฐานอื่น ๆ เช่น คราบสีติดที่รถศพ คราบโลหิต คราบน้ำมัน เศษวัสดุ เป็นต้น
- ถ่ายภาพแผ่นป้ายทะเบียนให้ชัดเจน

การถ่ายวัตถุพยาน

- จะต้องถ่ายโดยให้ระนาบด้านหลังกล้อง<u>ขนานกับวัตถุพยาน</u> หรือกล้องต้องตั้งฉากกับวัตถุพยาน
- การถ่ายภาพระยะใกล้จะต้องมี<u>สเกลวัดระยะ</u>วางกำกับไว้ด้วยทุกครั้ง
- การถ่ายภาพระยะใกล้หรือปานกลางจะต้องให้เห็น<u>ป้ายแสดงหมายเลข</u> กำกับวัตถุพยานชิ้นนั้นในสถานที่เกิดเหตุด้วย

บรรณานุกรม

ดวงฤดี ผ่านพินิจ.การ**ปฐมพยาบาลเบื้องต้น**. สืบค้นเมื่อ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๖, จาก https://sites.google.com/site/dwngvdi/home/kheruxng-mux-phyabal

Nick Dollman. **Accident scene safety and paramedic**.สืบค้นเมื่อ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖, จาก http://www.arrivealive.co.za/pages.aspx?i=๒๘๖๙

บทที่ ๑๓
การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ

๑. บทนำ

สถานการณ์พิเศษ หมายถึง ภาวะที่ไม่ปกติ ที่ต้องใช้การดำเนินการวางแผนและดำเนินการ ในการจัดการจราจรเป็นพิเศษมากกว่าปกติ

แบ่งเป็นสถานการณ์พิเศษดังนี้

๑) กรณีทราบสถานการณ์ก่อนล่วงหน้า เป็นสถานการณ์ที่ทราบข้อมูลเบื้องต้น ก่อนที่ภารกิจจะลงมือปฏิบัติ มีโอกาสได้เตรียมตัว และมีการวางแผนการดำเนินการไว้ล่วงหน้า และทราบภารกิจว่าจะเกิดขึ้นที่ไหน เวลาใด และมีข้อมูลก่อนพอสมควร เป็นภาวะที่มีการระดมกำลังพลและยานพาหนะ และอุปกรณ์ในการจัดการจราจรมากกว่าปกติ เช่น งานราชพิธี งานเทศกาล งานประเพณี งานมหรสพ งานมหกรรมต่างๆ งานแข่งกีฬาระดับใหญ่ การประชุมสัมมนาระดับชาติ ฯลฯ

๒) กรณีไม่ทราบสถานการณ์ล่วงหน้า เป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นทันที และจะต้องปฏิบัติทันที ซึ่งจะเป็นการจัดการจราจรที่ต้องใช้ไหวพริบปฏิภาณ แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าให้ภารกิจประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย ให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด เช่น การชุมนุมประท้วง การเกิดอุบัติเหตุ ภัยธรรมชาติครั้งใหญ่ เพลิงไหม้ขนาดใหญ่ ฯลฯ

แนวทางปฏิบัติในการจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ มีแนวทางในการจัดการจราจรเพื่อให้ภารกิจสำเร็จ แบ่งเป็นขั้นตอน ดังนี้

- ขั้นตอนเตรียมการ
- ขั้นตอนการปฏิบัติ
- ขั้นตอนการสรุปผล หลังปฏิบัติเพื่อถอดบทเรียน

การเตรียมการ

๑. กรณีทราบสถานการณ์ล่วงหน้า ขั้นตอนเตรียมการสำหรับการจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ จะสามารถทำให้ภารกิจประสบความสำเร็จ และจัดการจราจร มีโอกาสผิดพลาดน้อยที่สุด เนื่องจากมีการจัดเตรียมการมาก่อน แนวทางมีดังนี้

๑.๑ ขั้นตอนรวบรวมข้อมูลข่าวสารของภารกิจ การทราบวัน เวลา สถานที่ ทราบจำนวนของผู้ที่จะมาร่วมกิจกรรม การทราบข้อมูลเส้นทางหลัก เส้นทางสำรอง ข้อมูลพาหนะ พื้นที่จอดรถ สถานภาพกำลังพล วัสดุอุปกรณ์

๑.๒ ขั้นตอนการวางแผนรองรับภารกิจ เป็นขั้นตอนในการกำหนดวิธีการว่าจะจัดการจราจรในลักษณะใดเพื่อให้ภารกิจบรรลุเป้าหมาย เช่นการกำหนดเส้นทาง ทิศทางการเดินรถ จุดจอด จุดวางกำลัง จุดจอดรถ ฯลฯ

๑.๓ ขั้นตอนกำหนดกำลังพลผู้รับผิดชอบ เมื่อทราบว่าจะต้องใช้กำลังพลจำนวนเท่าใด จากการรวบรวมข้อมูลและการวางแผนในการรอบรับภารกิจจะมีการกำหนด มีการกำหนดตัวบุคคลรับผิดชอบในภารกิจนั้น ทั้งตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และผู้ควบคุมกำกับดูแล เป็นต้น

๑.๔ ขั้นตอน ฝ่ายสนับสนุน เป็นขั้นตอนในการจัดหาอุปกรณ์เสริม เพื่อให้ภารกิจบรรลุตามแผนงานที่ได้วางไว้ เช่น แผงเหล็ก กรวย ป้ายกำหนดทิศทางการเดินรถ ป้ายห้ามการเดินรถ เป็นต้น รวมทั้งปัจจัยสนับสนุนรองด้านอื่น เช่น การส่งกำลังบำรุง เป็นต้น

๑.๕ ขั้นตอนประชาสัมพันธ์ เป็นขั้นตอนต่อจากขั้นตอนตามที่กล่าวข้างต้น เป็นขั้นตอนการกระจายข้อมูลให้กำลังพลที่รับผิดชอบทราบในภารกิจ หรือการประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนที่จะได้รับผลกระทบได้รับทราบข้อมูล ทั้งข้อมูลทิศทางเดินรถ พื้นที่จอดรถ ฯลฯ ตามแนวทางในหลักการประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายแนะนำ สิ่งพิมพ์ สื่อสารมวลชน ฯลฯ

๒. กรณีไม่ทราบสถานการณ์ล่วงหน้า จะมีแนวทางหลักการ คล้ายกับการจัดการจราจรในสถานการณ์ล่วงหน้า แต่มีเวลารวบรัดกว่า เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติจะต้องปฏิบัติทันที อาจจะไม่มีขั้นตอนรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นได้ครบในทันที และ ไม่มีโอกาสได้วางแผนการล่วงหน้า ดังนั้นจะต้องใช้หลักการบริหารการจราจรโดยใช้ปฏิภาณไหวพริบ หรือเตรียมการล่วงหน้า เช่น การซักซ้อมแผนเผชิญเหตุต่างๆ เตรียมการไว้ก่อนล่วงหน้า ทั้งรูปแบบวิธีการ และสถานที่ต่างๆ เป็นต้น

ขั้นตอนการปฏิบัติ

เป็นขั้นตอนในการลงมือปฏิบัติตามภารกิจ ที่ได้วางแผนไว้ตามขั้นตอนการเตรียมการ ซึ่งอาจมีทั้งเหตุการณ์ที่เป็นไปตามแผน ที่ได้เตรียมการไว้ หรือมีเหตุการณ์ใหม่ที่ต้อง มีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ซึ่งเป็นไหวพริบ ปฏิภาณของผู้ควบคุมการจราจร เช่นการเปลี่ยนเส้นทาง การมีพาหนะ บุคคลมากกว่า ที่ได้คาดคะเนไว้ ฯลฯ

ขั้นตอนสรุปผล

เป็นขั้นตอนรวบรวม จุดเด่น จุดด้อย หลังจากการปฏิบัติตามภารกิจ ซึ่งเป็นการถอดบทเรียน อาจนำมาใช้ให้เป็นประโยชน์ในภารกิจลักษณะดังกล่าว หรือภารกิจที่ใกล้เคียงกันในคราวต่อไป อาจจะรวบรวมได้จากการประชุม หรือและรวบรวมแบบสอบถามต่าง ๆ เป็นต้น

๒. การจัดการจราจรในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

๒.๑ กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการถวายความปลอดภัย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๘ องค์พระมหากษัตริย์ทรงดำรงอยู่ในฐานะอันเป็นที่เคารพสักการะ ผู้ใดจะละเมิดมิได้ ผู้ใดจะกล่าวหาหรือฟ้องร้องพระมหากษัตริย์ในทางใดๆ มิได้

มาตรา ๗๐ บุคคลมีหน้าที่พิทักษ์รักษาไว้ซึ่งชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ และการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขตามรัฐธรรมนูญนี้

มาตรา ๗๑ บุคคลมีหน้าที่ป้องกันประเทศ รักษาผลประโยชน์ของชาติ และปฏิบัติตามกฎหมาย

มาตรา ๗๔ บุคคลผู้เป็นข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้างของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ มีหน้าที่ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายเพื่อรักษาประโยชน์ส่วนรวม อำนวยความสะดวก และให้บริการแก่ประชาชนตามหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

ในการปฏิบัติหน้าที่และในการปฏิบัติการอื่นที่เกี่ยวข้องกับประชาชน บุคคลตามวรรคหนึ่งต้องวางตนเป็นกลางทางการเมือง

ในกรณีที่บุคคลตามวรรคหนึ่งละเลย หรือไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหน้าที่ตามวรรคหนึ่งหรือสอง บุคคลผู้มีส่วนได้เสียย่อมมีสิทธิขอให้บุคคลตามวรรคหนึ่ง หรือผู้บังคับบัญชาของบุคคลดังกล่าวชี้แจงแสดงเหตุผล และขอให้ดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองได้

มาตรา ๗๗ รัฐต้องพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งสถาบันพระมหากษัตริย์ เอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ และต้องจัดให้มีกำลังทหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย จำเป็น และเพียงพอเพื่อพิทักษ์รักษา เอกราช อธิปไตย ความมั่นคงของรัฐ สถาบันพระมหากษัตริย์ ผลประโยชน์แห่งชาติ และการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขและเพื่อพัฒนาประเทศ

พระราชบัญญัติราชองครักษ์ พ.ศ. ๒๔๘๐

มาตรา ๔ ให้มีราชองครักษ์ สังกัด กรมราชองครักษ์ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสมุหราชองครักษ์ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ ทั้งนี้โดยต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามพระราชประสงค์

มาตรา ๑๐ ทวิ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจแต่งตั้งข้าราชการทหาร ข้าราชการตำรวจ และข้าราชการพลเรือนที่ส่วนราชการต่างๆ จัดมา ขึ้นสมทบกรมราชองครักษ์เป็นเจ้าพนักงาน มีหน้าที่ช่วยราชองครักษ์ในการปฏิบัติหน้าที่

พระราชบัญญัตินายตำรวจราชสำนัก พ.ศ. ๒๔๙๕

มาตรา ๓ ให้มีนายตำรวจราชสำนักแห่งพระมหากษัตริย์ทำหน้าที่พิทักษ์รักษาให้ความปลอดภัยในราชสำนัก และปฏิบัติตามพระราชประสงค์ นอกจากหน้าที่อื่นที่มีอยู่แล้วตามกฎหมาย

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามความในวรรคก่อน นายตำรวจราชสำนักต้องฟังคำสั่งของสมุหราชองครักษ์

พระราชบัญญัติว่าด้วย การรักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ พ.ศ. ๒๕๔๙

ข้อ ๑๔ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจสั่งการแก่กำลังทหารและตำรวจที่เข้าไปปฏิบัติหน้าที่อยู่ภายในเขตพระราชฐานและที่ประทับ

ข้อ ๑๙ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจสั่งการแก่กำลังทหารและตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยอยู่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๗

มาตรา ๖ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นส่วนราชการมีฐานะเป็นนิติบุคคลอยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี และมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

๑. รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ

ฯลฯ

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ พ.ศ.๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๒

หลักนิยมการปฏิบัติการถวายความปลอดภัย กรมราชองครักษ์ พ.ศ.๒๕๕๒

แผนการรักษาความปลอดภัย สำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาทผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ (ปภ.๙)

๒.๒ หลักทั่วไปว่าด้วยการถวายความปลอดภัย

จุดมุ่งหมายของการถวายความปลอดภัย

๑. ปฏิบัติตามพระราชประสงค์
๒. บูรณาการให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด
๓. สมพระเกียรติ
๔. มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

ความปลอดภัย หมายความว่า “ความปลอดภัยส่วนพระองค์ ความปลอดภัยของพระราชฐานที่ประทับ พระราชพาหนะ และความปลอดภัยของเอกสาร รวมทั้งการติดต่อสื่อสารซึ่งถ้าหากเปิดเผยอาจกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยส่วนพระองค์ด้วย”

การรักษาความปลอดภัย หมายถึง การรักษาความปลอดภัยสำหรับ

๑. พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท พระบรมวงศานุวงศ์ชั้นสมเด็จเจ้าฟ้าขึ้นไป

๒. ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์

๓. พระราชอาคันตุกะในการเสด็จเยือน หรือเยือนอย่างเป็นทางการ

๔. พระบรมวงศานุวงศ์นอกเหนือจาก ๑. พระราชอาคันตุกะนอกเหนือจาก ๓. หรือผู้แทนพระองค์ในกรณีที่ได้รับการร้องขอจากสมุหราชองครักษ์ ราชเลขาธิการหรือเลขาธิการพระราชวัง

ขอบเขตและความรับผิดชอบในการถวายความปลอดภัย

๑. การถวายพระเกียรติ การปฏิบัติต้องเป็นไปอย่างสมพระเกียรติ โดยยึดหลักดังนี้
   ๑) ถือปฏิบัติตามโบราณราชประเพณี
   ๒) มีการเตรียมพื้นที่รับเสด็จพระราชดำเนินอย่างสมพระเกียรติ
   ๓) การวางกำลังเจ้าหน้าที่ถวายความปลอดภัยให้เป็นไปอย่างเหมาะสม
๒. ปฏิบัติตามพระราชประสงค์
   ๑) โปรดเกล้าฯ ให้ปฏิบัติการถวายความปลอดภัยพระองค์หนึ่งพระองค์ใด
   ๒) การปฏิบัติจะต้องไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน
   ๓) มีพระราชประสงค์ให้มีความเป็นส่วนพระองค์

ข้อพึงปฏิบัติที่สำคัญในการถวายความปลอดภัย

- การปฏิบัติหน้าที่ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อความจงรักภักดีของประชาชน
- ขณะรักษาการณ์ หากมีการกระทำผิด หรือการกระทำอื่นใดอันอาจเป็นอุปสรรคต่อการเสด็จพระราชดำเนินเกิดขึ้น ให้เข้าระงับเหตุ หรือแก้ไขได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

การเสด็จพระราชดำเนิน แบ่งเป็น

๑. การเสด็จพระราชดำเนินอย่างเป็นทางการ ได้แก่

๑.๑ กรณีพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เสด็จพระราชดำเนินไปในพระราชพิธี รัฐพิธี

๑.๒ กรณีสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี หรือสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ ตาม ๑.๑

๑.๓ กรณีพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ

สยามบรมราชกุมารี หรือสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินไปในงานพิธี

๒. การเสด็จพระราชดำเนินเป็นการส่วนพระองค์ ได้แก่

๒.๑ กรณีเสด็จพระราชดำเนินไปในงานพิธีซึ่งระบุไว้อย่างชัดเจนว่าเป็นการส่วนพระองค์

๒.๒ กรณีเสด็จพระราชดำเนินอื่นๆ เช่น เสด็จฯ ไปทรงตรวจพระวรกาย เสด็จฯ ไปทรงทำพระทนต์ เสด็จฯ โครงการพระราชดำริ เป็นต้น

นโยบายในการถวายความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน

๑. ถวายความสะดวกการจราจรและถวายความปลอดภัย

๒. อย่าให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน หรือได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

๓. สนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านงบประมาณ จำนวนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น ตลอดจนสวัสดิการและสิทธิกำลังพลในด้านต่างๆ

๒.๓ **การถวายความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์**

กรณีเสด็จพระราชดำเนินอย่างเป็นทางการ

<u>ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</u>

- ผบช.น. หรือ ผบช.ภ. จัดกำลังนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ชั้นประทวน ไปรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจรตามเส้นทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินและทางแยก ให้แล้วเสร็จทุกหน้าที่ก่อนเวลาเสด็จพระราชดำเนินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง

- ผบช.น. จัดนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ๑ นาย ใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ไปจอดคอย ณ ต้นทางเสด็จพระราชดำเนิน เมื่อรถยนต์พระที่นั่งเคลื่อนออกจากต้นทางให้นายตำรวจผู้นั้นล่วงหน้าไปก่อนในระยะห่างพอสมควร แล้วให้สัญญาณแก่ตำรวจที่รักษาความปลอดภัยและจัดการจราจร

<u>จังหวัดอื่น นอกเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล</u>

- ผบช.ภ. หรือ ผบช.ศชต. จัดกำลังนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ชั้นประทวน ไปรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจรตามเส้นทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินและทางแยก ให้แล้วเสร็จทุกหน้าที่ก่อนเวลาเสด็จพระราชดำเนินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง

- ผบช.ภ.หรือ ผบช.ศชต. มีอำนาจเรียกระดมกำลังตำรวจจากส่วนภูมิภาค ในเขตพื้นที่รับผิดชอบไปปฏิบัติหน้าที่ตามความจำเป็นและเหมาะสม

- หัวหน้าสถานีตำรวจท้องที่ในเส้นทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินผ่าน รับผิดชอบควบคุม ตรวจตรา อำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยด้วยตนเองโดยเคร่งครัด

- ผู้บังคับบัญชาตำรวจท้องที่ระดับไม่ต่ำกว่า ผกก. ไปปฏิบัติหน้าที่สั่งการและประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยฝ่ายอื่นที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ณ ที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน

- ผู้บังคับบัญชาตำรวจท้องที่ต้องกำกับ ตรวจตรา และควบคุมโดยใกล้ชิด เว้นแต่จะติดราชการสำคัญและจำเป็น โดยให้มีการประชุมชี้แจงภารกิจและตรวจความพร้อม รวมทั้งซักซ้อมการปฏิบัติตามแผนที่กำหนด

- ก่อนมีการเสด็จพระราชดำเนิน ทุกครั้ง จะต้องมีการตรวจสอบในเส้นทางโดยละเอียด เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีสิ่งใดกีดขวางในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถยนต์ที่จอดในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ทัน ให้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจไปประจำโดยให้เฝ้าสังเกตถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่

การวางกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจรายทางเสด็จพระราชดำเนิน

- วางกำลังตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางที่จะเสด็จพระราชดำเนิน

- วางกำลังสลับฟันปลา เว้นระยะห่างกันพอสมควร ให้ยืนในท่าพักตามระเบียบหันหลังให้ถนนหรือทาง แล้วทำมุม ๔๕ องศา เฉียงไปในทิศทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินมา

- ถ้าเป็นจุดที่มีการจัดกำลังคู่ให้แต่ละนายยืนในท่าพักตามระเบียบ หันข้างทำมุม ๙๐ องศา กับถนนหรือทาง โดยหันหลังเข้าหากัน

- การยืนรายทางให้ยืนบนไหล่ทางและห่างจากผิวจราจรอย่างน้อย ๑-๒ เมตร

- กรณีพื้นที่ หรือภูมิประเทศไม่อำนวย ให้เปลี่ยนแปลงการยืนได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจรายทางเสด็จพระราชดำเนิน

- ห้ามและป้องกันไม่ให้ถ่ายภาพขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

- ระมัดระวังและป้องกันยานพาหนะ คน สัตว์ และสิ่งของทุกชนิดในเส้นทางเสด็จ พระราชดำเนิน มิให้เป็นอุปสรรคแก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ทั้งนี้ รวมถึงการห้ามและป้องกันมิให้ข้าม เดิน วิ่ง ตัด สวน แซง และตามขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ด้วย

- กรณีเส้นทางที่ขึ้นเขาลาดชัน ให้จัดเตรียมอุปกรณ์ไว้ใช้หนุนล้อรถกัน เลื่อนไหลด้วย เช่น ขอนไม้ เป็นต้น สำหรับผู้ขับขี่ให้นั่งประจำอยู่ที่รถเพื่อควบคุมมิให้รถเลื่อนไหล

- กรณีสงสัยว่าจะมีผู้ก่อความไม่สงบเรียบร้อย หรือหากปรากฏว่ามีสิ่งที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการเสด็จพระราชดำเนินให้รีบแก้ไขหรือรายงานให้ผู้บังคับบัญชาที่ควบคุมอยู่ ณ ที่นั้นดำเนินการต่อไปโดยด่วน

- กรณีมีผู้แต่งกายไม่สุภาพเรียบร้อย หรือไม่ถูกต้องตามวัฒนธรรม แนะนำให้ถอยไปอยู่แถวหลัง

- การถวายความปลอดภัยตามเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินจะสิ้นสุดลงก็ต่อเมื่อขบวนเสด็จพระราชดำเนินกลับแล้ว หรือได้รับคำสั่งให้เลิกปฏิบัติหน้าที่แล้วเท่านั้น ระหว่างที่รอคอยให้ขบวนเสด็จพระราชดำเนินกลับจะต้องรักษาหน้าที่คอยสังเกตระวังป้องกันยานพาหนะ บุคคล สัตว์ สิ่งของและหรือพฤติการณ์ที่อาจจะเป็นอุปสรรคแก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนินในเที่ยวกลับอยู่ตลอดเวลา

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัย ต้องมีความกระตือรือร้นในการปฏิบัติหน้าที่อยู่ตลอดเวลา

๒.๔ การจัดการจราจรในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

- เส้นทางที่ไม่ใช่เส้นทางเสด็จพระราชดำเนินไม่ต้องทำการหยุดรถ

- การปิดการจราจร ห้ามกระทำก่อนขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ผ่าน หรือถึงเป็นเวลานานเกินสมควร ให้ผู้มีหน้าที่ถวายความปลอดภัยที่ต้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ประสานงานโดยใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน เมื่อได้รับแจ้งเวลาที่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ออกจากต้นทางแล้ว ให้แจ้งต่อให้เจ้าหน้าที่ที่ถวายความปลอดภัยตามเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ทราบ เพื่อสั่งปิดการจราจรในเวลาอันสมควร โดยพิจารณาให้เหมาะกับระยะทางและเวลาที่ขบวนเสด็จพระราชดำเนินจะผ่านจุดที่ตนรับผิดชอบ

- บริเวณจุดตัดหรือทางร่วมทางแยก ให้มีการปิดกั้นจราจรโดยให้รถยนต์ และยานพาหนะอื่น จอดห่างจากจุดตัด หรือทางร่วมทางแยก ประมาณ ๓๐ เมตร ทั้งนี้ ให้มีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำ ณ จุดตัดทางร่วมทางแยก เพื่อรักษาความปลอดภัยในเส้นทางอีกชั้นหนึ่ง ในกรณีที่เป็นทางแยกใหญ่หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจไม่ปลอดภัยเพียงพอ ให้จัดรถยนต์สายตรวจจอดขวางแนวกั้นรถอีกชั้นหนึ่ง ยานพาหนะที่จอดชิดขอบทางแล้ว จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำโดยเฝ้าสังเกตพฤติกรรมของผู้ขับขี่

- การปิดกั้นรถยนต์หรือยานพาหนะตามจุดต่างๆ ที่เป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ให้รถยนต์ หรือยานพาหนะที่จอดอยู่ด้านหน้าดับเครื่องยนต์ หากเป็นเวลากลางคืน ให้ดับเครื่องยนต์ ปิดไฟหน้า

- หากขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ไปถึงจุดใดในระยะเวลากระชั้นชิด และไม่สามารถจะจัดการให้ยานพาหนะออกนอกเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ได้ก่อนขบวนเสด็จพระราชดำเนินจะผ่านไปให้ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ ณ จุดนั้น และหรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในรถเบิกทางหรือรถนำขบวนเสด็จพระราชดำเนิน สั่งผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ ให้รีบนำยานพาหนะจอดชิดขอบทางแล้วหยุดอยู่กับที่เพื่อให้ความสะดวกแก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

- ขณะที่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน กำลังจะออกจากต้นทางหรืออยู่ในเส้นทางหากมีรถไฟ รถขนส่งมวลชน รถพยาบาล รถดับเพลิง และรถฉุกเฉิน จำเป็นต้องผ่านหรือใช้เส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ควบคุมการจราจรตรวจสอบ หากเห็นว่าเป็นกรณีเร่งด่วนและจำเป็นให้แจ้งให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ทราบ เพื่อจะได้แจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ทราบ เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ตอบรับทราบแล้วจึงให้ปล่อยให้รถนั้นผ่านไปได้

- กรณีเสด็จพระราชดำเนินผ่านทางรถไฟในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองตำรวจรถไฟ ให้ผู้บังคับการ กองตำรวจรถไฟ เป็นผู้รับผิดชอบรักษาความปลอดภัย ณ จุดผ่านโดยประสานการปฏิบัติกับผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ ผู้บัญชาการกองบัญชาการตำรวจนครบาล หรือผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค แล้วแต่กรณี

- เมื่อขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ผ่านไปแล้วเป็นระยะทางพอสมควร ให้ตำรวจรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจร ณ จุดนั้น เริ่มปล่อยให้การจราจรเป็นไปตามปกติ โดยให้ปล่อยยานพาหนะด้านซึ่งติดกับทางเสด็จพระราชดำเนินก่อน ต่อไปจึงปล่อยยานพาหนะด้านซึ่งจะต้องตามขบวนเสด็จพระราชดำเนิน การปฏิบัติตามข้อนี้ให้ถือเป็นหน้าที่ซึ่งต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด

- ให้หน่วยที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบทุกหน่วย กำหนดแนวทางในการปิดกั้นการจราจรและกำหนดจุดวางกำลังตำรวจให้ชัดเจน โดยพิจารณาและคำนึงตามสภาพเส้นทาง

แนวทางปฏิบัติสำหรับนายตำรวจราชสำนักประจำ และ หรือ ผู้ควบคุมขบวน กับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบเส้นทางและที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน ในการปฏิบัติตามนโยบายคณะกรรมการอำนวยการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน

- ประสานรายละเอียดในการเสด็จพระราชดำเนินที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางและที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน เพื่อแจ้งส่วนที่เกี่ยวข้องทราบ
- ตรวจสอบสภาพการจราจรอย่างต่อเนื่อง
- รายงานสภาพการจราจรและข้อควรปฏิบัติตามข้อเท็จจริง
- ประสานส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชประสงค์และนโยบายคณะกรรมการอำนวยการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน
- การปิดกั้นการจราจรในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ให้พิจารณาตามข้อเท็จจริงและสภาพการจราจรในขณะนั้น โดยมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด
- เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเวลา หรือที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน ให้นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือผู้ควบคุมขบวนแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบเส้นทาง และที่หมายเสด็จพระราชดำเนินทราบ
- กรณีขบวนเสด็จพระราชดำเนินสวนกัน หรือตัดกัน ให้นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือผู้ควบคุมขบวน พิจารณาหยุดขบวนหรือชะลอความเร็วแล้วแต่กรณี เพื่อถวายพระเกียรติแด่ขบวนเสด็จ พระราชดำเนินที่มีพระอิสริยยศสูงกว่า

การถวายความปลอดภัยเมื่อเสด็จพระราชดำเนินไปประทับที่ชุมนุมสาธารณะ

กรณีเสด็จพระราชดำเนินอย่างเป็นทางการ

ให้ ผบช.น. ผบช.ภ. หรือ ผบช.ศชต. แล้วแต่กรณี เป็นผู้รับผิดชอบและดำเนินการดังนี้

- จัดกำลังตำรวจไปยังที่ที่จะเสด็จพระราชดำเนินในงานราชพิธี หรือรัฐพิธี เพื่อตรวจสถานที่ประทับหรือพลับพลาหรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใดที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่มดำเนินการก่อนเสด็จพระราชดำเนินถึงการตรวจให้เริ่มทำการตรวจตั้งแต่พื้นดินและวัสดุที่นำมาใช้ในการก่อสร้าง เพื่อให้แน่ใจว่าที่ประทับหรือพลับพลา มีความมั่นคงแข็งแรงทั้งไม่มีการซุกซ่อนวัสดุใดที่อาจจะเป็นอันตรายหรือก่อความไม่สงบขึ้นได้เป็นอันขาด และให้ใช้เครื่องมืออุปกรณ์สำหรับตรวจด้วย หากไม่มีให้ขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์ดังกล่าว
- ที่ประทับหรือพลับพลาซึ่งเป็นสิ่งปลูกสร้างถาวรอยู่แล้ว ให้ตรวจอย่างละเอียดที่สุดเท่าที่จะทำได้ เมื่อเห็นว่ามั่นคงปลอดภัยแล้ว ให้ควบคุมรักษาที่ประทับหรือพลับพลานั้นไว้จนกว่าจะถึง

เวลาเสด็จ พระราชดำเนิน เว้นแต่ที่ประทับหรือพลับพลาในเขตทหารไม่ว่าจะเป็นการถาวรหรือชั่วคราว หรือในงานพิธีของฝ่ายทหารซึ่งมีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบอยู่แล้ว หรือสำหรับสถานที่หรือบ้านของบุคคลซึ่งได้รับเอกสิทธิทางการทูต ให้ติดต่อประสานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของสถานที่หรือบุคคลนั้น หากได้รับการขอร้องก็ให้ทำการตรวจเช่นเดียวกัน

- จัดทางออกสำหรับเหตุฉุกเฉินทุกครั้งที่มีการเสด็จพระราชดำเนินไปประทับในที่ชุมนุมสาธารณะ โดยให้เตรียมการไว้ล่วงหน้าและจัดกำลังส่วนหนึ่งทั้งในและนอกเครื่องแบบควบคุม

- ทางออกฉุกเฉินและตามจุดต่างๆ ที่จำเป็นไว้ตลอดเวลา โดยให้สามารถเปิดใช้ได้ทันที ทางออกฉุกเฉินและกำลังตำรวจให้ปิดเป็นความลับ ให้รู้แต่เฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องเท่านั้น

- จัดกำลังตำรวจทั้งนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรและชั้นประทวนในเครื่องแบบทำหน้าที่รักษาการณ์ถวายความปลอดภัย ณ บริเวณรอบที่ประทับหรือพลับพลาต่อจากทหารมหาดเล็กรักษาพระองค์ออกมา ส่วนบริเวณรอบนอกเขตที่ประทับหรือพลับพลาหรือบริเวณที่เสด็จพระราชดำเนิน เยี่ยมประชาชนก็ให้จัดวางกำลังตำรวจทั้งในและนอกเครื่องแบบตามจุดและช่องทางต่างๆ เพื่อถวายความปลอดภัยตลอดจนสังเกตความเคลื่อนไหวของบุคคล

- กรณีที่มีการจัดที่ให้ประชาชนนั่งเฝ้าฯ ให้จัดกำลังตำรวจเพียงเท่าที่จำเป็นอยู่หน้าประชาชนเฉพาะตามจุดที่เห็นว่าสำคัญ และให้จัดกำลังตำรวจอีกส่วนหนึ่งยืนรักษาการณ์อยู่หลังประชาชนที่นั่งเฝ้าฯ และปะปนอยู่กับประชาชนที่ยืนเฝ้าฯ ในด้านหลัง ถ้าจัดตำรวจหญิงให้ตำรวจหญิงนั่งแทรกประชาชนที่นั่งเฝ้าฯ ในด้านหน้าเมื่อเสด็จพระราชดำเนินถึงที่ที่ประชาชนเฝ้ารับเสด็จพระราชดำเนินให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่หน้าประชาชนหลบออกให้พ้นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน การรักษาความปลอดภัยในส่วนนี้จะเป็นหน้าที่ของส่วนหน้าและส่วนหลังของราชองครักษ์ นายตำรวจราชสำนักประจำทหารมหาดเล็กรักษาพระองค์และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ประจำขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

- การวางกำลังตำรวจนอกเครื่องแบบที่ให้ถือการรักษาความปลอดภัยเป็นหลักโดยวางกำลังปะปนกับประชาชนในที่ที่คาดว่าอาจมีอันตรายจากผู้ที่เฝ้าฯ หากไม่ซ่อนพรางหรือกำบังตัวอาจจะทำฝ่ายตรงข้ามสงสัย รู้ตัว และสามารถตอบโต้ได้

- การวางกำลังตำรวจในเครื่องแบบโดยวิธีซ่อน พราง หรือกำบังตัวต้องเป็นไปตามแผนปฏิบัติการ ซึ่งมีการประสานงานกับหน่วยต่างๆ ล่วงหน้าและตลอดเวลา

- ให้ ผบช.ส.จัดกำลังตำรวจสืบสวนพฤติการณ์ และสืบสวนหาข่าวที่อาจจะเป็นภัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่เหมาะสมอื่นๆ

- กรณีที่ที่ประทับหรือพลับพลาตั้งอยู่ในพื้นที่ป่าเขาหรือทุรกันดารให้ ผบช.ตชด. จัดกำลังสนับสนุนถวายความปลอดภัย เมื่อได้รับคำขอจาก ผบช.ภ. หรือ ผบช.ศชต. แล้วแต่กรณี

- กรณีที่ที่ประทับหรือพลับพลา มีประชาชนหรือผู้ที่ได้รับเชิญให้เข้าเฝ้าฯ ร่วมอยู่ในบริเวณเดียวกัน เช่น ในโรงมหรสพหรือสถานที่ซึ่งมีการแสดงต่างๆ ให้ ผบช.น. หรือ ผบช.ภ. หรือ ผบช.ศชต. แล้วแต่กรณี ร่วมกับ ผบช.ส. จัดนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรนอกเครื่องแบบทำหน้าที่ถวายความปลอดภัยโดยปะปนอยู่กับประชาชนหรือผู้ที่ได้รับเชิญ โดยประสานงานกับนายตำรวจราชสำนักประจำ

๒.๕ การแต่งเครื่องแบบของตำรวจผู้มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย

หมายกำหนดการแต่งกาย	ระดับ	การเสด็จพระราชดำเนิน	
		อย่างเป็นทางการ	เป็นการส่วนพระองค์
เครื่องแบบเต็มยศ/ครึ่งยศ	สัญญาบัตร	เครื่องแบบเสื้อนอกคอแบะกากีประดับเครื่องราชอิสริยาภรณ์ เว้นสายสะพาย <u>นรว. และ นรพ.</u> ประดับเครื่องสายยงยศนายตำรวจราชสำนักไหมสีเงิน	-
	ประทวน	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและประดับ เครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
เครื่องแบบปกติขาว/ปกติกากีคอตั้ง	สัญญาบัตร	เครื่องแบบปกติเสื้อนอกคอแบะกากีประดับแพรแถบของเครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
	ประทวน	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและประดับแพรแถบของเครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
เครื่องแบบปกติคอพับกากีผูกผ้าผูกคอ	สัญญาบัตร	เครื่องแบบปกติคอพับกากีแขนยาวประดับแพรแถบของเครื่องราชอิสริยาภรณ์ <u>ผู้มีหน้าที่ควบคุมกำลัง</u> - เครื่องแบบชุดฝึก โดยไม่ต้องติดกระดุมเสื้อเม็ดบน ๑ เม็ด	-

หมายกำหนดการแต่งกาย	ระดับ	การเสด็จพระราชดำเนิน	
		อย่างเป็นทางการ	เป็นการส่วนพระองค์
	ประทวน	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและประดับแพรแถบของเครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
-	สัญญาบัตร	-	เครื่องแบบปกติคอพับกากีแขนยาว ประดับแพรแถบของเครื่องราชอิสริยาภรณ์ <u>ผู้มีหน้าที่ควบคุมกำลัง</u> - เครื่องแบบชุดฝึก โดยไม่ต้องติดกระดุมเสื้อเม็ดบน ๑ เม็ด
	ประทวน	-	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและประดับแพรแถบของเครื่องราชอิสริยาภรณ์และอาจใช้เครื่องแบบปกติคอพับกากีแขนสั้นได้

หมายเหตุ ๑. การแต่งกายเป็นไปตามที่สำนักพระราชวังกำหนด

๒. ผู้บังคับบัญชาตำแหน่ง ผบช. แห่งพื้นที่ จะสั่งให้ตำรวจที่รักษาความปลอดภัยตามเส้นทางเสด็จ พระราชดำเนินที่อยู่นอกเขตชุมชน แต่งเครื่องแบบเป็นอย่างอื่นก็ได้ตามความเหมาะสม

๓. ให้ใช้หมวก เสื้อสะท้อนแสง กระบองไฟ ไฟฉาย ให้สัญญาณ ชุดกันฝนหรืออุปกรณ์ประกอบเครื่องแบบอื่นเป็นรูปแบบเดียวกันตลอดเส้นทาง

การพกพาอาวุธของผู้มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย

ผู้มีหน้าที่รักษาการณ์รายทางเสด็จพระราชดำเนิน

- ให้ใช้ปืนพกเป็นอาวุธประจำกาย โดยพกใส่ซองติดกับเข็มขัดทางด้านมือที่ถนัด นายสิบและพลตำรวจให้ใช้ปืนพกและหรือกระบองด้วย

- ในกรณีที่เห็นสมควรหรือจำเป็น ผู้บังคับบัญชาระดับไม่ต่ำกว่า ผบก. หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจะสั่งให้เปลี่ยนหรือเพิ่มอาวุธประจำกายเป็นอาวุธปืนชนิดอื่นก็ได้

- ในพื้นที่ที่อาจมีอันตรายจากฝ่ายตรงข้าม การถืออาวุธให้เป็นไปตามยุทธวิธีผู้มีหน้าที่รักษาการณ์ภายในบริเวณพิธีที่มีชุมนุมชน

- ให้ใช้ปืนพกเป็นอาวุธประจำกาย โดยพกใส่ซองติดกับเข็มขัดทางด้านมือที่ถนัด

- ตำรวจนอกเครื่องแบบที่ปะปนกับประชาชน ห้ามพกพาอาวุธปืน

** หมายเหตุ การใช้อาวุธเพื่อรักษาความปลอดภัยนอกขบวนเสด็จให้อยู่ในดุลพินิจของ สมุหราชองครักษ์ หรือผู้แทน ผู้ควบคุมสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ผบช. หรือ กองอำนวยการร่วมถวายความปลอดภัย แล้วแต่กรณี

แนวทางปฏิบัติในการถวายความปลอดภัยกรณีอื่นๆ

กรณีบุคคลแสดงกิริยาไม่เหมาะสมในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

- ให้สืบสวนพฤติการณ์และสืบสวนหาข่าวที่อาจจะเป็นภัย หรือพฤติการณ์ที่ไม่เหมาะสมอื่นๆ หากพบว่ามีพฤติการณ์ดังกล่าว ให้ดำเนินการตามอำนาจและหน้าที่

- ให้จัดวางกำลังตำรวจทั้งในและนอกเครื่องแบบตามจุดและช่องทางต่างๆ โดยปะปนอยู่กับประชาชนหรือผู้ที่ได้รับเชิญ

- ประสานงานกับ นายตำรวจราชสำนักประจำ เพื่อถวายความปลอดภัย ตลอดจนสังเกตความเคลื่อนไหวของบุคคล เช่น ผู้พกพาหรือซุกซ่อนอาวุธ หรือผู้ที่มีพฤติการณ์อันจะกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อจะได้สกัดจับและปราบปรามได้ทันท่วงที ตำรวจผู้ทำหน้าที่ดังกล่าวต้องรับการอบรมชี้แจงให้มีความรู้ความสามารถอำนวยความสะดวกและความเป็นระเบียบเรียบร้อยแก่ผู้ที่ไปเฝ้าฯ รับเสด็จพระราชดำเนิน ด้วย

- กรณีมีผู้ประสงค์จะเข้าเฝ้าฯ หรือทูลเกล้าฯ ถวายสิ่งของ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยและพบเห็นสอบถามความประสงค์ของการเฝ้าฯ หรือทูลเกล้าฯ ถวายสิ่งของนั้น แล้วรายงานให้นายตำรวจอาวุโสหรือ นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือนายทหารราชองครักษ์ประจำ ซึ่งอยู่ ณ ที่นั้นทราบ เพื่อจัดให้เฝ้าฯ หรือทูลเกล้าฯ ถวายของตามสมควร

- กรณีมีพฤติการณ์น่าสงสัยว่าจะเป็นอันตราย ก่อความวุ่นวาย ส่งเสียงดังหรือแสดงข้อความที่ไม่พึงประสงค์ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ถวายความปลอดภัยอยู่ ณ ที่นั้น นำตัวผู้นั้นออกไปให้ห่างเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน หรือที่ประทับเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป โดยให้มีการบันทึกภาพและเสียงขณะเกิดเหตุการณ์ไว้ด้วย และระวังมิให้ปรากฏทางสื่อทุกรูปแบบ

- สรุปและประเมินผลการปฏิบัติรวมทั้งประมวลข้อขัดข้องและข้อเสนอ แล้วรายงานให้ส่วนที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อพิจารณาดำเนินการตามที่เหมาะสม

- จัดเก็บรายละเอียดและสถิติที่เกี่ยวข้องในระบบฐานข้อมูลเพื่อการสืบค้นต่อไป

กรณีมีการชุมนุมทางการเมือง

- หาข่าว รวบรวมข้อมูล สาเหตุของการชุมนุมเรียกร้อง การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งสมมติฐาน

- พิจารณา ตรวจความพร้อม ณ ที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน ในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน เส้นทางหลัก เส้นทางสำรอง ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้รับทราบถูกต้องตรงกัน

- การสั่งการ การปฏิบัติ ให้ใช้ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์อย่างเต็มที่สมควรแก่สถานการณ์ ประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อเท็จจริง บริหารความเสี่ยงเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดผลกระทบในการปฏิบัติหน้าที่และการถวายความปลอดภัย

- กรณีมีเหตุชุมนุมเรียกร้องที่อาจส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ ถปภ. ให้พิจารณาดำเนินการตามที่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สั่งการโดยเคร่งครัด หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้ผู้รับผิดชอบพื้นที่ แจ้งให้ นายตำรวจราชสำนักประจำหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำขบวนทราบโดยด่วน

กรณีมีการยื่นถวายฎีกา

- ตรวจสอบหนังสือฎีกาเท่าที่สามารถทำได้ ว่าเป็นการถวายฎีกาจริงหรือไม่ และต้องไม่มีข้อความในลักษณะดูหมิ่น หรือหมิ่นประมาทสถาบันพระมหากษัตริย์

- ให้แนะนำประชาชนว่า หากมีความเดือดร้อน ก็ให้นำส่งสำนักราชเลขาธิการ หรือให้เจ้าที่เก็บรวบรวมไว้ ในกรณีที่มีชื่อ ชื่อสกุลที่สามารถตรวจสอบได้ และนำส่งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือข้าราชบริพาร ที่ตามเสด็จพระราชดำเนิน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน

กรณีพบเห็นบุคคลวิกลจริต หรือคนจรจัด

- ให้ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น เช่น ชื่อ ชื่อสกุล และที่อยู่ ไว้เป็นข้อมูล

- ติดต่อญาติให้มารับตัวไปดูแลรักษา หรือนำส่งสถานพยาบาลหรือสถานสงเคราะห์

- การปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น ให้ใช้กิริยา วาจาที่สุภาพ ในลักษณะขอความร่วมมือให้เกิดความเดือดร้อนต่อประชาชนน้อยที่สุด

กรณีมีรถสวน หรือแซงขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

- แจ้งข้อมูลให้ นายตำรวจราชสำนักประจำ ประจำพระองค์ทราบ เพื่อพิจารณาสั่งการปฏิบัติ
- เจ้าหน้าที่ตำรวจรายทาง เจ้าหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน และศูนย์วิทยุที่รับผิดชอบ ประสานงานกันอย่างใกล้ชิด
- ติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในขบวน และท้องที่เพื่อติดตามสกัดจับกุมโดยทันที
- จดจำหมายเลขทะเบียน สีรถ และจุดสังเกต
- จดจำตำหนิรูปพรรณของคนขับขี่ และลักษณะของรถ
- ผู้บังคับการในพื้นที่รับผิดชอบพิจารณาแจ้งข้อหา ควบคุมตัวดำเนินคดี
- รายงานเบื้องต้นและผลคดีให้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ สำนักงานนายตำรวจราชสำนักประจำทราบ

กรณีเกิดอุบัติเหตุระหว่างเสด็จพระราชดำเนิน

- ให้ผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบในเส้นทาง หรือที่อยู่ในที่เกิดเหตุแจ้งให้ นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือ ผู้ควบคุมขบวนทราบทันที
- ตรวจสอบสาเหตุ แจ้งข้อมูลต่าง ๆ เช่น รถยนต์ ผู้ได้รับบาดเจ็บ คู่กรณี เป็นต้น
- นำผู้บาดเจ็บส่ง รพ. อย่างถูกวิธี รวดเร็ว และปลอดภัย โดยให้ประสานการปฏิบัติกับนายตำรวจราชสำนักประจำ หรือ ผู้ควบคุมขบวน
- กรณีมีผู้บาดเจ็บในขบวนให้ฟังคำสั่งสมุหราชองครักษ์หรือผู้แทน และแพทย์ประจำพระองค์
- หากมีรถยนต์ในขบวนเสด็จพระราชดำเนินเกิดขัดข้อง ให้รีบเข้าช่วยเหลือทันที รีบนำผู้โดยสาร และสัมภาระ ไปยังที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน
- กรณีเกิดอุบัติเหตุและไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถได้ทัน ให้ประสานการปฏิบัติกับนายตำรวจราชสำนักประจำหรือ ผู้ควบคุมขบวนโดยเร็ว
- สภาพทางที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ให้นำกรวยยางมาวางกั้นไว้ โดยให้วางล่วงหน้าเป็นระยะพอสมควร อย่าให้กระชั้นชิดเกินไป และควรมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมายืนให้สัญญาณ

- กรณีอื่นๆ เช่น วัสดุตก หล่น หรือ คราบน้ำมัน ให้พิจารณา แก้ไขตามวิธีการที่ถูกต้อง หากเห็นว่าขบวนวิ่งผ่านแล้วอาจเกิดอันตรายภายหลังได้ ให้แจ้งเป็นข้อมูลในการพิจารณา

- เจ้าหน้าที่ตำรวจให้สัญญาณมือชี้จุด ในการใช้เส้นทางพิเศษ โดยเฉพาะในทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก ทางแคบ เขตชุมชนหนาแน่น เพิ่มเติมเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟวับวาบ เครื่องสะท้อนแสง แล้วแต่กรณี

การแจ้งข่าว และกำหนดเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

กรณีเสด็จพระราชดำเนิน อย่างเป็นทางการ

- กองพระราชพิธี สำนักพระราชวัง เป็นผู้แจ้งข่าว/กำหนดเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน และแจ้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติทราบ เพื่อสั่งการหน่วยปฏิบัติ

กรณีเสด็จพระราชดำเนิน เป็นการส่วนพระองค์

- กองพระราชพิธี สำนักพระราชวัง เป็นผู้แจ้งข่าว

- นายตำรวจราชสำนักประจำ เป็นผู้กำหนดเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน และแจ้งให้หน่วยปฏิบัติทราบ

๓. การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในเส้นทางบุคคลสำคัญ

ความหมาย

บุคคลสำคัญ หมายถึงบุคคลซึ่งดำรงตำแหน่งสำคัญระดับสูงของทั้งในและต่างประเทศ ทั้งในด้านการเมือง ส่วนราชการรวมตลอดถึงภาคเอกชน เช่น ประธานองคมนตรี รัฐบุรุษ นายกรัฐมนตรี ประธานรัฐสภา สมเด็จพระสังฆราช ผู้นำประเทศต่างๆ ทูตานุทูต อธิบดี ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นต้น

๓.๑ **แนวคิดในการจัดการจราจรบุคคลสำคัญ**

๓.๑.๑ สะดวก หมายถึงจะต้องจัดการจราจรให้บุคคลสำคัญ ได้รับความสะดวกในการเดินทางตั้งแต่เริ่มออกเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทาง

๓.๑.๒ ปลอดภัย หมายถึงจะต้องจัดการจราจรให้บุคคลสำคัญ เดินทางไปยังที่หมายโดยปลอดภัยปราศจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญที่สุดในการอำนวยการจราจร

๓.๑.๓ สมเกียรติ หมายถึงการจัดการจราจรจะต้องคำนึงถึงฐานะและตำแหน่งของบุคคลสำคัญนั้นๆว่ามีความสำคัญมากน้อยเพียงใด

๓.๑.๔ ถึงที่หมายตรงเวลา หมายถึงการจัดการจราจรจะต้องนำบุคคลสำคัญไปยังที่หมาย เพื่อปฏิบัติภารกิจให้ทันตามเวลาที่กำหนด

๓.๒. **ขั้นตอนการจัดวางกำลังและอำนวยความสะดวกการจราจร**

๓.๒.๑ จัดทำแผนการจัดการจราจร โดยกำหนดเส้นทางในการเดินทางโดยยึดหลักแนวคิดในการจัดการจราจรตามที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งเส้นทางในการเดินทางจะต้องกำหนดเส้นทางดังนี้

- เส้นทางหลัก คือเส้นทางที่เป็นทางปกติที่กำหนดในแผนที่ใช้ในการเดินทางจากปลายทางไปยังที่หมาย
- เส้นทางสำรอง คือ เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางไปยังที่หมาย ในกรณีที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉินขึ้นเช่น มีการชุมนุมประท้วงปิดถนน หรือเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่จนไม่สามารถเคลียร์เส้นทางได้ทันเวลา เป็นต้น
- เส้นทางฉุกเฉิน มี ๒ กรณี คือ เส้นทางฉุกเฉินทางการแพทย์ ใช้สำหรับกรณีบุคคลสำคัญเกิดภาวะเจ็บป่วยฉับพลัน จะต้องกำหนดเส้นทางเพื่อนำบุคคลสำคัญไปยังสถานรักษาพยาบาล และอีกกรณีหนึ่งคือพื้นที่ปลอดภัย หมายถึงต้องกำหนดสถานที่สำหรับเคลื่อนย้ายบุคคลสำคัญไปยังพื้นที่ที่ปลอดภัยที่กำหนดไว้ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสถานที่ราชการ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นเช่น มีการชุมนุมประท้วง เป็นต้น

๓.๒.๒ จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดต่างๆที่กำหนด ได้แก่

- จุดตัด จุดกลับรถ ทุกทางร่วมทางแยกในเส้นทางหลัก
- จุดที่มีปัญหาอุปสรรคอันอาจเกิดความไม่สะดวกในเส้นทาง เช่น รถจอดเสียกะทันหันในเส้นทาง หรือมีอุบัติเหตุในเส้นทาง
- ที่หมายที่บุคคลสำคัญจะไป โดยมีการกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถของบุคคลสำคัญรวมถึงคณะผู้ติดตาม ตลอดจนเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและประชาชนที่อยู่ในบริเวณนั้น

๓.๒.๓ จัดเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นรวมตลอดถึงป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อเตือนหรือบอกเส้นทางต่างๆ

ทั้งนี้ในการอำนวยการจราจรและความปลอดภัยของบุคคลสำคัญนั้น จะต้องพิจารณาถึงระดับความสำคัญของบุคคลสำคัญนั้นว่าอยู่ในระดับใด เช่น ระดับสูงคือผู้นำประเทศหรือประมุขของประเทศต่างๆ องคมนตรี รัฐมนตรี เป็นต้น ระดับปานกลาง เช่น ข้าราชการประจำผู้เป็นหัวหน้ากระทรวงทบวง กรมเป็นต้น ระดับธรรมดา เช่น ผู้มีตำแหน่งสำคัญต่างๆของภาคเอกชน เป็นต้น เพื่อจัดรูปแบบในการจัดการจราจรให้เหมาะสมกับฐานะและตำแหน่งของบุคคลสำคัญนั้นๆ

๓.๓ **หลักเกณฑ์การขอใช้รถตำรวจนำขบวนของบุคคลสำคัญ**

๑. การใช้รถตำรวจนำขบวนตามหลักเกณฑ์นี้หมายถึง การขออนุญาตนำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมาใช้เพื่อนำขบวนยานพาหนะของบุคคลผู้มีตำแหน่งหน้าที่

สำคัญ โดยมุ่งหมายที่จะรักษาความปลอดภัยของผู้เดินทางหรือของผู้ใช้รถใช้ถนน อารักขาบุคคลสำคัญ และอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญ

ในการใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไปนั้น ให้บุคคลผู้มีสิทธิหรือหน่วยงานของบุคคลนั้น แจ้งขอล่วงหน้าต่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดรถตำรวจนำขบวน โดยให้แจ้งขอตามความจำเป็น ไม่ใช้ในภารกิจที่เป็นเรื่องส่วนตัวโดยแท้ เมื่อสิ้นสุดภารกิจแล้วให้ส่งคืน และให้เจ้าหน้าที่ประจำรถตำรวจนำขบวนรายงานการสิ้นสุดภารกิจต่อผู้บังคับบัญชา ส่วนการใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นประจำ ให้บุคคลผู้มีสิทธิหรือหน่วยงานของบุคคลนั้น แจ้งขอรถตำรวจนำขบวนได้คราวละหนึ่งชุด มิให้มีชุดสำรองอยู่ประจำ เมื่อพ้นจากตำแหน่งแล้วให้ส่งคืนทันที ทั้งนี้ ให้เจ้าหน้าที่ประจำรถตำรวจนำขบวนรายงานการสิ้นสุดภารกิจต่อผู้บังคับบัญชาด้วยเช่นกัน

๒. นอกจากขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ขบวนเสด็จพระดำเนิน และขบวนเสด็จของพระบรมวงศานุวงศ์ ซึ่งมีรถตำรวจนำขบวนตามปกติประเพณีแล้ว บุคคลสำคัญอื่น ๆ สามารถใช้รถตำรวจนำขบวนได้เป็นประจำหรือเป็นครั้ง ๆ ไปตามหลักเกณฑ์ต่อไปนี้

๒.๑ <u>ในเขตกรุงเทพมหานคร</u> ให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นประจำได้สำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๑.๑ ประธานองคมนตรี รัฐบุรุษ

๒.๑.๒ นายกรัฐมนตรี ประธานรัฐสภา (ประธานสภาผู้แทนราษฎร) รองประธานรัฐสภา (ประธานวุฒิสภา) ประธานศาลฎีกา ประธานศาลรัฐธรรมนูญ และประธานศาลปกครองสูงสุด

๒.๑.๓ สมเด็จพระสังฆราช

๒.๑.๔ รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ผู้นำฝ่ายค้านในสภาผู้แทนราษฎร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และประธานกรรมการที่ปรึกษานายกรัฐมนตรีซึ่งได้รับแต่งตั้งตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินและมีอำนาจหน้าที่ติดตามการปฏิบัติราชการในเขตพื้นที่ต่าง ๆ

๒.๑.๕ ผู้เคยดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี

๒.๒ <u>ในเขตกรุงเทพมหานคร</u> ให้ผู้บังคับการตำรวจจราจร หรือผู้ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการตำรวจจราจรมีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไปตามความจำเป็นแห่งโอกาสสำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๒.๑ ผู้แทนพระองค์ พระราชอาคันตุกะ ประมุขของรัฐต่างประเทศ ผู้นำรัฐบาลต่างประเทศ เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ

๒.๒.๒ องคมนตรี

๒.๒.๓ ผู้นำทางศาสนาอื่น สมเด็จพระราชาคณะ

๒.๒.๔ ขบวน ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้รถตำรวจนำขบวนเพื่อความปลอดภัยของขบวน หรือความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนตามความจำเป็นแก่กรณี เช่น รถนักเรียน ขบวนรถซึ่งเดินทางไปประกอบศาสนกิจหรือพิธีการ ขบวนที่มีรถหลายคัน เป็นต้น หรือเป็นกรณีมีความจำเป็นเร่งด่วนของบุคคลผู้มีตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ในทางราชการเพื่อเดินทางไปปฏิบัติภารกิจสำคัญของทางราชการ

๒.๓ <u>นอกเขตกรุงเทพมหานคร</u>ให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นประจำโดยปกติได้สำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๓.๑ ประธานองคมนตรี รัฐบุรุษ

๒.๓.๒ นายกรัฐมนตรี ประธานรัฐสภา (ประธานสภาผู้แทนราษฎร) รองประธานรัฐสภา (ประธานวุฒิสภา) ประธานศาลฎีกา ประธานศาลรัฐธรรมนูญ และประธานศาลปกครองสูงสุด

๒.๓.๓ สมเด็จพระสังฆราช

๒.๓.๔ รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ผู้นำฝ่ายค้านในสภาผู้แทนราษฎร และประธานกรรมการที่ปรึกษานายกรัฐมนตรีซึ่งได้รับแต่งตั้งตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน และมีอำนาจหน้าที่ติดตามการปฏิบัติราชการในท้องที่ต่าง ๆ

๒.๓.๕ ผู้เคยดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี

๒.๔ <u>นอกเขตกรุงเทพมหานคร</u> ให้ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการตำรวจทางหลวงมีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไปตามความจำเป็นแห่งโอกาสสำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๔.๑ ผู้แทนพระองค์ พระราชอาคันตุกะ ประมุขของรัฐต่างประเทศ ผู้นำรัฐบาลต่างประเทศ เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ

๒.๔.๒ องคมนตรี

๒.๔.๓ ผู้นำทางศาสนาอื่น สมเด็จพระราชาคณะ

๒.๔.๔ ขบวนซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้รถตำรวจนำขบวนเพื่อความปลอดภัยของขบวน หรือความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนตามความจำเป็นแก่กรณี เช่น รถนักเรียน ขบวนรถซึ่งเดินทางไปประกอบศาสนกิจหรือพิธีการ ขบวนที่มีรถหลายคัน เป็นต้น หรือเป็นกรณีมีความจำเป็นเร่งด่วนของบุคคลผู้มีตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ในทางราชการเพื่อเดินทางไปปฏิบัติภารกิจสำคัญของทางราชการ

๒.๕ การใช้รถตำรวจนำขบวนของบุคคลข้างต้นให้ใช้กับผู้รักษาราชการแทน ผู้รักษาการแทน ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทน และบุคคลสำคัญชาวต่างประเทศที่มาเยือน ประเทศไทยซึ่งมีตำแหน่งหน้าที่เทียบเท่าโดยอนุโลม

๓. การใช้รถตำรวจนำขบวนในราชการและภารกิจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพิจารณาอนุญาตเป็นราย ๆ ไป ตามความจำเป็นแก่กรณี ทั้งนี้ ให้มีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้มีรถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไป สำหรับบุคคลสำคัญ ชาวต่างประเทศที่เป็นแขกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้

๔. สำหรับการใช้รถนำขบวนของผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการเหล่าทัพ ให้ใช้รถนำขบวนของฝ่ายทหารเอง โดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการใช้ไฟสัญญาณของฝ่ายตำรวจโดยอนุโลม

๕. ให้กระทรวงกลาโหม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์นี้โดยเคร่งครัด และให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดทำบัญชีแสดงรายการการขอใช้รถตำรวจนำขบวนไว้เพื่อการตรวจสอบด้วย สำหรับการใช้รถตำรวจนำขบวนที่มิได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์นี้ ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเรียกคืนภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งมตินี้

๔. การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษอื่นๆ

๔.๑ การจัดการจราจร กรณีงานมหกรรม (เดิน-วิ่งการกุศล)

สภาพปัญหา

- ใช้ถนนที่เปิดการจราจรไปด้วยแต่มีผู้ร่วมกิจกรรมจำนวนมาก
- รถเข้ามาในขณะมีการวิ่ง - เดิน ทำให้การแข่งขันหยุดชะงัก
- อาจเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางทำให้ขบวนหยุดชะงัก
- ขาดการประชาสัมพันธ์ก่อนดำเนินการทำให้ประชาชนที่ขับขี่ไม่ทราบว่าจะปิดการจราจร

การปฏิบัติ

- เตรียมข้อมูลในเส้นทางการแข่งขันและจัดวางกำลังจุดสำคัญพร้อม
- จัดเตรียมอุปกรณ์ กรวยยาง แผงเหล็กให้พร้อมและจัดเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์อำนวยการแข่งขัน
- ประธานในพิธีเปิด – ปิดคือใครจะต้องเข้าสู่พิธีโดยเส้นทางใด
- จัดรถนำและปิดท้ายขบวนเดิน - วิ่ง และปิดการจราจรบางจุด ถ้าจำเป็นหรือส่อจะเกิดอันตราย
- ประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนด้วยสื่อต่างๆ ให้ทราบเพื่อหลีกเลี่ยงใช้เส้นทางอื่น

๔.๒ การจัดการจราจร กรณีเกิดเหตุชุมนุม

สภาพปัญหา

- มีการชุมนุมกีดขวางการจราจร และมีการทำผิดกฎหมายอื่นๆ บางครั้งมีการปิดเส้นทางสำคัญส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรอบ
- มีการยั่วยุอาจเกิดเหตุรุนแรงหรือเหตุร้ายจากฝั่งตรงข้าม
- บางครั้งผู้ชุมนุมมีจำนวนมากหรือเป็นประเด็นทางการเมืองทำให้ยากต่อการเจรจาต่อรอง
- ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการชุมนุมกำหนดแนวทางไว้โดยเฉพาะ
- สื่อมวลชนบางแห่งนำเสนอข่าวการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในแง่ลบ

การปฏิบัติ

- จัดทำแผนอำนวยการจราจรเป็น ๔ แผนแบ่งตามจำนวนกลุ่มผู้ชุมนุม
- จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์แผงเหล็กกรวยยางป้ายประชาสัมพันธ์รถขยายเสียงให้พร้อมและเข้าเตรียมพร้อมก่อนผู้ชุมนุมมาถึง
- จัดทำแผนที่พิจารณาปิดการจราจรในจุดเสี่ยงและจัดเตรียมเส้นทางลัดเส้นทางเลี่ยง เส้นทางฉุกเฉินพา VIP หลบหนี
- ประสานแกนนำให้ตั้งเต๊นท์จัดที่จอดรถให้กีดขวางการจราจรน้อยที่สุดเพื่อให้รถอื่นสามารถผ่านได้

๔.๓ การจัดการจราจร กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้

สภาพปัญหา

- รถดับเพลิง หน่วยกู้ภัยและผู้บังคับบัญชาเข้าที่เกิดเหตุไม่ถูก
- มูลนิธิ นักข่าว ที่ไม่มีคนขับประจำรถ ทิ้งรถไว้เคลื่อนย้ายไม่ได้
- ถนน ซอย ของที่เกิดเหตุคับแคบ มีรถจอดกีดขวาง ทำให้เดินทางไม่สะดวกหรือเข้าออกไม่ได้
- ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปมุงดู กีดขวางการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- ไม่มีการแบ่งพื้นที่จอดรถ ทำให้รถที่มีความสำคัญไม่มีที่จอดรถ

การปฏิบัติ

- วางกำลังอำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณทางเข้าออกที่เกิดเหตุ เส้นทางรอบๆเพื่อเป็นทางลัดทางเลี่ยง

- เตรียมเส้นทางผู้บังคับบัญชาไปที่เกิดเหตุ พร้อมจัดเตรียมที่จอดรถแบ่งแยกตามลักษณะการทำงานของรถที่มาจอด
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน หลีกเลี่ยงเส้นทางจราจร
- ควรมีการซ้อมเผชิญเหตุเพลิงไหม้ หรืออาคารถล่มของเมืองต่างๆในยามปกติ

๔.๔ การจัดการจราจร กรณีเกิดอุบัติเหตุทางถนนรายใหญ่

สภาพปัญหา

- รถจอดกีดขวางการจราจร เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
- กรณีมีผู้บาดเจ็บ ไม่สามารถนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาลได้อย่างทันท่วงที
- ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องไม่สามารถเข้าที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว

สภาพปัญหา

- จัดตำรวจจราจรไปรักษาสถานที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุด
- พิจารณาจัดหาเส้นทางสำรอง หากรถไม่สามารถผ่านได้ตามปกติ
- ตรวจสอบว่ามีผู้บาดเจ็บหรือไม่ หากมีให้นำคนเจ็บส่งสถานพยาบาลโดยเร็ว
- แจ้งพนักงานสอบสวน มาตรวจสถานที่เกิดเหตุ
- ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ให้ผู้ใช้เส้นทางหลีกเลี่ยงเส้นทาง
- ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รถยก รถมูลนิธิ รถพยาบาล ฯลฯ
- ทำเครื่องหมาย หรือถ่ายภาพ เรียกเก็บใบขับขี่รถคู่กรณีและพยานหลักฐานเบื้องต้น ส่งมอบให้พนักงานสอบสวน
- เคลื่อนย้ายรถออกจากผิวการจราจรโดยเร็ว
- อำนวยความสะดวกการจราจร เร่งระบายรถที่ตกค้าง ให้เข้าสู่ภาวะปกติ

บรรณานุกรม

สำนักงานนายตำรวจราชสำนักประจำ. **กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการถวายความปลอดภัย.** เข้าถึงได้จาก:http://www.rsp.go.th/(วันที่ค้นข้อมูล: ๑ ธันวาคม ๒๕๕๖).

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (๒๕๕๕). **นโยบายและแนวทางการปฏิบัติในการถวายความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน(เป็นการส่วนพระองค์).** กรุงเทพมหานคร: กองสารนิเทศและโรงพิมพ์ตำรวจ.

บทที่ ๑๔
ภาวะผู้นำและหลักธรรมาภิบาล

๑. ภาวะผู้นำ (Leadership)

ผู้นำดี	**ผู้ตามดี**	**ย่อมดีแน่**
ผู้นำดี	**ผู้ตามแย่**	**พอแก้ไข**
ผู้นำแย่	**ผู้ตามดี**	**มีทางไป**
ผู้นำแย่	**ผู้ตามไม่เอาไหน**	**บรรลัยเอย**

จากบทกลอนข้างต้น สามารถบ่งบอกได้ว่า ผู้นำ มีความสำคัญกับองค์กรมากน้อยแค่ไหนเพียงใด หากเรามีผู้นำองค์การที่ดี ถึงแม้จะมีผู้ตามที่ไม่ดี องค์การก็ยังสามารถพอที่จะขับเคลื่อนไปได้ แต่หากได้ผู้นำไม่ดีถึงแม้จะมีผู้ตามหรือลูกน้องดีมากแค่ไหน องค์การก็ไม่สามารถดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ การที่จะเป็นผู้นำนั้น ไม่ได้เกิดจากพรสวรรค์ โชคชะตา กำหนด เพียงอย่างเดียว ต้องเกิดจากการเรียนรู้ ฝึกฝน ใส่ใจ เพื่อให้การทำหน้าที่หัวหน้าหน่วยงานเป็นผู้นำที่ประสบความสำเร็จ มีภาวะผู้นำที่ดีเยี่ยม นำพาองค์การไปสู่ความสำเร็จ

ผู้นำ (Leader) ตามพจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ.๒๕๓๐ ให้ความหมายของ คำว่า ผู้นำว่า เป็นคำนามหมายถึง **"หัวหน้า"**

ความหมายที่ ๑ บุคคลที่มีความสามารถในการใช้อิทธิพลให้คนอื่นทำงานในระดับต่าง ๆ ที่ต้องการให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ **(**Macfaland**, ๑๙๗๙: ๒๑๔-๒๑๕)**

ความหมายที่ ๒ ผู้ที่สามารถในการชักจูงใจให้คนอื่นทำงานให้สำเร็จตามที่ตนเองต้องการ **(Barnard, ๑๙๗๒: ๒๒๗)**

ความหมายที่ ๓ บุคคลซึ่งนำกลุ่มหรือพากลุ่มไปสู่วัตถุประสงค์หรือจุดหมายที่วางไว้ แม้แต่เพียงชี้แนะให้กลุ่มไปสู่จุดหมายปลายทางก็ถือว่าเป็นผู้นำ ทั้งนี้รวมถึงผู้นำที่นำกลุ่มออกนอกลู่นอกทางด้วย

ความหมายที่ ๔ ผู้มีอิทธิพล มีศิลปะ มีอิทธิพลต่อกลุ่มชน เพื่อให้พวกเขามีความตั้งใจที่จะปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามต้องการ **(อรุณ รักธรรม, ๒๕๓๕: ๒๖๖)**

ความหมายที่ ๕ บุคคลที่เป็นหัวหน้า ทำหน้าที่ในการสั่งการ แนะนำหรือชี้แนะให้กลุ่มปฏิบัติตามหรือมีบทบาทในการนำด้านการปฏิบัติ การแสดงความคิดเห็น ตลอดจนความเคลื่อนไหวต่างๆ

ความหมายที่ ๖ บุคคลที่มีสถานภาพและหน้าที่เป็นที่ยอมรับในฐานะที่เป็นหัวหน้าที่ทุกคนเข้าร่วมกิจกรรมเดียวกัน

กล่าวโดยสรุป ผู้นำ หมายถึง บุคคลซึ่งเป็นหัวหน้าหน่วยงานหรือองค์กร มีอำนาจหน้าที่เหนือคนอื่น ๆ ภายในองค์กรนั้น ๆ มีหน้าที่ในการสั่งการ วางแผน แนะนำ ชี้แนะ หรือปฏิบัติ และมีความสามารถในการนำพากลุ่มหรือองค์กรไปสู่วัตถุประสงค์หรือจุดหมายที่วางไว้

ความแตกต่างระหว่างผู้นำกับผู้บริหาร คือ ผู้บริหารและผู้นำไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลคนเดียวกันหรือเหมือนกัน พิจารณาจากคุณลักษณะประการหนึ่ง คือ ผู้บริหาร (Administrator) จะเกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดิม ซ้ำแล้วซ้ำอีก เป็นงานประจำและมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างถูกต้องความมีประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรให้บรรลุจุดหมายขององค์การได้ดี ในขณะที่ผู้นำ (Leader) จะมุ่งก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงนวัตกรรม ในทิศทางที่ถูกต้อง ความมีประสิทธิพลและความสามารถจูงใจให้ผู้ปฏิบัติเกิดแรงบันดาลใจใช้ความสามารถพิเศษได้อย่างเต็มที่ **(Chung, Kae H., and Megginson, Leon C, ๑๙๘๑: ๒๔๗)**

ภาวะผู้นำ (Leadership) หมายถึง ความสามารถในการมีอิทธิพลเหนือผู้อื่นและจูงใจให้ผู้อื่นปฏิบัติตามและทำงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์การ

ภาวะผู้นำเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการใช้อำนาจหน้าที่ที่จะกำหนดหรือชักจูงใจให้กลุ่ม สมาชิกในองค์การทำงานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และการมีอิทธิพลต่อกลุ่มต่าง ๆ ในองค์การ

จะเห็นได้ว่า **ภาวะผู้นำ** ควบคู่ไปกับการชี้นำ จูงใจให้คนในองค์การ เดินไปสู่เป้าหมายที่ผู้นำต้องการด้วยความเต็มใจ แต่การจะชี้นำได้ ผู้นำจะต้องมีอำนาจในการชี้นำด้วย

อำนาจ ทำให้ผู้นำมีอิทธิพลเหนือบุคคลในองค์การ อำนาจมาจากไหน สามารถบอกแหล่งที่มาของอำนาจ (Sources of Power) ได้ดังนี้

๑. อำนาจที่เกิดขึ้นตามกฎหมาย (Legitimate power) หมายถึง อำนาจหน้าที่เกิดขึ้นจากการดำรงตำแหน่งในองค์การ

๒. อำนาจที่เกิดจากการให้รางวัล (Reward power) หมายถึง ความสามารถในการให้รางวัลกับผู้อื่น

๓. อำนาจในการลงโทษ (Coercive power) หมายถึง อำนาจในการลงโทษ การลดเงินเดือน การลดตำแหน่ง การไล่ออก

๔. อำนาจที่เกิดจากการมีข้อมูลข่าวสาร (Informational power) หมายถึง ความสามารถในการให้ข่าวสารกับผู้อื่นเกี่ยวกับองค์การ แผนงานขององค์การ

๕. อำนาจที่เกิดจากความเชี่ยวชาญ (Expert power) หมายถึง อำนาจที่เกิดจากความชำนาญเชี่ยวชาญ ทักษะ ความรู้ประสบการณ์ในการทำงาน

๖. อำนาจที่เกิดจากการอ้างอิง (Referent power) หมายถึง อำนาจหน้าที่เป็นความสามารถของผู้บริหารที่ทำให้ผู้ร่วมงานเกิดความเชื่อถือ ศรัทธาและสวามิภักดิ์

เมื่อมีผู้นำ ย่อมต้องมีผู้ตาม หรือผู้ใต้การปกครองบังคับบัญชา หรือพนักงาน สำหรับปฏิกิริยาตอบสนองจากจากผู้ตาม แบ่งได้ออกเป็น ๓ ลักษณะด้วยกัน คือ

๑. ยอมรับและปฏิบัติตาม (Commitment)

๒. การวางเฉย (Compliance)

๓. การต่อต้าน (Resistance)

รูปแบบของผู้นำ

การศึกษาเกี่ยวกับผู้นำมีหลายลักษณะ จากการศึกษาของ William J. Reddin ได้อธิบายถึงความสัมพันธ์ของพฤติกรรมของผู้ใต้บังคับบัญชาและสถานการณ์ โดยแสดงให้เห็นถึงรูปแบบผู้นำที่มีประสิทธิผลมากกว่า ไว้ดังนี้

รูปแบบผู้นำที่มีประสิทธิผลสูง

๑. นักบริหาร (Executive) ผู้นำแบบนี้จะมีความสนใจเป็นอย่างมากทั้งในเรื่องของงานและสัมพันธภาพระหว่างบุคคล มีความสามารถในการจูงใจคนกำหนดมาตรฐานในงานสูง เข้าใจถึงความแตกต่างระหว่างบุคคลและการทำงานเป็นทีม

๒. นักพัฒนา (Developer) ผู้นำแบบนี้จะให้ความสำคัญกับเรื่องสัมพันธภาพระหว่างบุคคลมากกว่าให้ความสนใจกับงาน จะให้ความไว้วางใจผู้ร่วมงาน สร้างแรงจูงใจและให้กำลังใจเพื่อให้ ทุกคนพัฒนาตนเอง

๓. นักเผด็จการแบบใช้พระคุณ (Benevolent autocrat) ผู้นำแบบนี้จะให้ความสนใจอย่างมากกับงาน และให้ความสนใจเรื่องสัมพันธภาพระหว่างบุคคลน้อย มุ่งประสิทธิผลของงานและทำให้บรรลุผลได้อย่างดี โดยไม่ทำให้เกิดความขุ่นข้องหมองใจ

๔. ผู้รักษากฎระเบียบ (Bureaucrat) ผู้นำแบบนี้จะให้ความสำคัญกฎ ระเบียบข้อบังคับและคำสั่งอย่างเคร่งครัด ถูกต้อง ไม่จำเป็นต้องมีความคิดเห็นใหม่ ๆ จึงไม่กระตุ้นให้เกิดผลผลิตหรือแนวคิดใหม่พยายามดำเนินงานตามแบบดั่งเดิมที่เคยปฏิบัติมาแล้วทั้งสิ้น ใส่ใจในการทำงานแต่ไม่สนใจในสัมพันธภาพกับผู้ร่วมงาน คนลักษณะนี้หากเป็นทหาร ตำรวจ ข้าราชการ จะประสบความสำเร็จ

กล่าวโดยสรุป ปัจจุบัน สามารถแบ่งประเภทของผู้นำ ตามลักษณะของการใช้อำนาจในการควบคุมบังคับบัญชา ได้ ๔ แบบ คือ

๑. ผู้นำแบบเสรี (Laissez – faire Leader)

ผู้นำแบบนี้ จะปล่อยให้ผู้ร่วมงานคิด ตัดสินใจ ดำเนินการได้เอง ไม่ต้องรอการตัดสินใจจากผู้บังคับบัญชา มักจะขาดการควบคุมและติดตามงานอย่างใกล้ชิด ปล่อยให้ลูกน้องทำงานไปเรื่องตามระเบียบข้อบังคับ

๒. ผู้นำแบบเกื้อกูลหรือแบบใช้พระคุณ (Charismatic Leader)

มีพฤติกรรมอ่อนโยน เห็นอกเห็นใจผู้ใต้บังคับบัญชา ใช้หลักธรรม หลักมนุษยสัมพันธ์ ในการทำงานมักจะได้รับความเชื่อถือศรัทธาจากผู้ใต้บังคับบัญชา ให้ความร่วมมือในทำงานด้วยความเต็มใจ

๓. ผู้นำแบบเผด็จการ (Autocratic Leader)

ผู้นำที่มีความเชื่อมั่นในตัวเองสูง ชอบสั่งการ รวบอำนาจด้วยการตัดสินใจด้วยตนเอง และอาจจะใช้อารมณ์ในการตัดสินใจ

๔. ผู้นำแบบประชาธิปไตย (Democratic Leader)

แตกต่างจากแบบเสรี คือ เอาความคิดของกลุ่มเป็นหลักในการตัดสินใจ ฟังเสียงข้างมาก ชั่งน้ำหนักข้อดีข้อเสีย ฟังเหตุฟังผลของเพื่อนร่วมงานและผู้ใต้บังคับบัญชา ให้ทุกคนร่วมแก้ไขปัญหา ถือว่า เป็นผู้นำแบบ ที่ดีที่สุด

คุณลักษณะของผู้นำ ต้องเก่ง ๓ อย่าง

๑. เก่งคิด (Conceptual Ability) ได้แก่

- มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ก่อให้เกิดประโยชน์พัฒนาองค์การและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ

- มีความยืดหยุ่นในความคิด คิดในสิ่งที่เป็นจริงได้
- มีความสามารถในการต่อเติมเสริมแต่ง หรือ ต่อยอด
- คิดคล่อง คิดรวดเร็วฉับพลัน แก้ปัญหาได้อย่างถูกต้องและทันเหตุการณ์
- คิดนอกกรอบ

๒. เก่งคน (Social Ability) ได้แก่

- รู้จักและรู้ใจผู้บังคับบัญชา
- รู้จักตนเอง เข้าใจตนเอง ยอมรับตนเอง อันจะนำมาซึ่งการเข้าใจผู้อื่นและยอมรับผู้อื่น ปรับตนเองให้รู้จักดูคน รู้จักจูงใจคน อ่านคนออก
- รู้จักลูกน้อง ควบคุมพฤติกรรมของเขาได้หรือพูดได้ว่าปรับคนอื่นได้
- รู้จักเพื่อน รู้จักคบมิตร ผูกมิตรไว้ได้

๓. เก่งงาน (Task Ability)

- รู้งานของผู้บังคับบัญชา นั่นคือ รู้นโยบายเพื่อปรับงานของหน่วยงานให้สามารถปฏิบัติงานสอดคล้องกับนโยบายของหน่วยเหนือ
- รู้งานของตนเอง ทำได้ตามบทบาทหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ
- รู้งานของผู้ใต้บังคับบัญชา จะได้แนะนำแก้ปัญหาให้ได้
- รู้งานของเพื่อน จะได้ประสานงานได้สอดคล้อง

นายวีรยุทธ จีนสีคง มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้กล่าวถึงลักษณะของผู้นำไว้ว่า ผู้นำที่ดีควรมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

๑. ความรู้ (Knowledge)

การเป็นผู้นำนั้น ความรู้เป็นสิ่งจำเป็นที่สุด ความรู้ในที่นี้มิได้หมายความถึงเฉพาะความเกี่ยวกับงานในหน้าที่เท่านั้น หากแต่รวมถึงการใฝ่หาความรู้เพิ่มเติมในด้านอื่น ๆ ด้วย การจะเป็นผู้นำที่ดีผู้นำจึงต้องเป็นผู้รอบรู้ ยิ่งรอบรู้มากเพียงใด ฐานะแห่งความเป็นผู้นำก็จะยิ่งมั่นคงมากยิ่งขึ้นเพียงนั้น

๒. ความริเริ่ม(Initiative)

คือ ความสามารถที่จะปฏิบัติสิ่งหนึ่งสิ่งใดในขอบเขตอำนาจหน้าที่ได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องคอยคำสั่ง หรือความสามารถแสดงความคิดเห็นที่จะแก้ไขสิ่งหนึ่งสิ่งใดให้ดีขึ้นหรือเจริญขึ้นได้ด้วยตนเอง

๓. มีความกล้าหาญและความเด็ดขาด (Courage & Firmness)

ผู้นำที่ดีจะต้องไม่กลัวต่ออันตราย ความยากลำบากหรือความเจ็บปวดใด ๆ ทั้งทางกาย วาจาและใจ ผู้นำที่มีความกล้าหาญ เด็ดเดี่ยว จะช่วยให้สามารถผจญต่องานต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ นอกจากความกล้าหาญแล้ว ความเด็ดขาดก็เป็นลักษณะอันหนึ่งที่จะต้องทำให้เกิดมีขึ้นในตัวของผู้นำเองให้อยู่ในลักษณะของการ “กล้าได้ กล้าเสีย” ด้วย

๔. มีมนุษยสัมพันธ์ (Human Relation)

ผู้นำที่ดีจะต้องรู้จักประสานความคิด ประสานประโยชน์ สามารถทำงานร่วมกับคนทุกเพศทุกวัย ทุกระดับการศึกษาได้ ผู้นำที่มีมนุษยสัมพันธ์ดีจะช่วยให้ปัญหาใหญ่กลายเป็นปัญหาเล็กได้

๕. มีความยุติธรรมและซื่อสัตย์สุจริต (Fairness & Honesty)

ผู้นำที่ดีจะต้องอาศัยหลักของความถูกต้อง หลักแห่งเหตุผลและความซื่อสัตย์สุจริตต่อตนเองและผู้อื่น เป็นเครื่องมือในการวินิจฉัยสั่งการหรือปฏิบัติงานด้วยจิตที่ปราศจากอคติ ปราศจาก ความลำเอียง ไม่เล่นพรรคเล่นพวก

๖. มีความอดทน (Patience)

ความอดทน จะเป็นพลังอันหนึ่งที่จะผลักดันงานให้ไปสู่จุดหมายปลายทางได้ ทั้งจะต้องมีความอดทนต่อความยากลำบาก อดทนต่อความเจ็บใจ อดทนต่อสถานการณ์และแรงกดดันต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอกองค์การ

๗. มีความตื่นตัวแต่ไม่ตื่นตูม (Alertness)

หมายถึง มีความฉับไวกับสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างระมัดระวัง สุขุมรอบคอบ ไม่ประมาทกระฉับกระเฉง พร้อมที่จะตอบโต้ หรือรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับความตื่นตัว เป็นลักษณะที่แสดงออกทางกาย แต่การไม่ตื่นตูมเป็นพลังทางจิตจะหยุดคิดไตร่ตรองต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รู้จักดุลยพินิจพิจารณาสิ่งต่าง ๆ หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้อง หรือ พูดง่าย ๆ ว่าผู้นำจะต้องรู้จักควบคุมตนเองนั่นเอง

๘. มีความภักดี (Royalty)

การเป็นผู้นำหรือหัวหน้าที่ดีนั้น จำเป็นต้องมีความภักดีต่อหมู่คณะ ต่อส่วนรวมและต่อองค์การความภักดีนี้จะช่วยให้ผู้นำได้รับความไว้วางใจและปกป้องภัยอันตรายในทุกทิศทุกทางได้เป็นอย่างดี

๙. มีความสงบเสงี่ยมไม่ถือตัว (Modesty)

ผู้นำที่ดีจะต้องไม่หยิ่งยะโส ไม่จองหอง ไม่วางอำนาจ ไม่วางตนข่มท่าน และไม่ภูมิใจ ในสิ่งที่ไร้เหตุผล หรือจะเรียกได้ว่า รู้จักถ่อมตน ก็จะทำให้ลูกน้องมีความนับถือและให้ความร่วมมือเสมอ

หากจะกล่าวอย่างง่าย และเป็นคำที่คนทั่วไปมักใช้พูดกันจนติดปากถึงคุณลักษณะของความเป็นผู้นำก็คือ การครองตน การครองคน และการครองงาน ทั้ง ๓ ประการนี้ คือบุคลิกอันพึงประสงค์ของผู้นำที่ง่ายต่อการจดจำและนำไปใช้ โดยในแต่ละประการประกอบด้วยอะไรบ้าง

๑. ครองตน

- มีความประพฤติ ปฏิบัติดี
- มีความรู้ ความสามารถ เข้าใจเหตุการณ์
- มีความซื่อสัตย์ สุจริต เป็นที่ตั้ง
- มีความอดทน อดกลั้น
- มีเหตุมีผล

- มีการควบคุมอารมณ์ที่ดี
- มีความภักดีต่อองค์การและหมู่คณะ
- มีความอ่อนน้อมถ่อมตน

๒. ครองคน

- มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี
- มีความเสียสละ
- มีความจริงใจ
- มีความสามารถในการชักจูงใจ
- มีความสามารถสิ่งเสริมให้ลูกน้องก้าวหน้า
- มีความยุติธรรม
- มีความเมตตา กรุณา

๓. ครองงาน

- มีความคิดริเริ่ม สร้างสรรค์
- มีความรับผิดชอบ
- ตรงต่อเวลา
- มีความมุ่งมั่นในการสร้างผลงาน
- มีผลงานเป็นที่ประจักษ์
- มีความกล้าหาญ เด็ดเดี่ยว

ผู้นำ หรือ นักบริหารตำรวจ ตามแนวนโยบาย
ของ
พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

กับคำพูดที่พวกเรามักจะได้ยินเสมอว่า “ไม่มีไพร่พลเลวมีแต่แม่ทัพนายกองเท่านั้นที่เลว” นี่คือ วลีที่ พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ มักจะยกมาพูดอยู่เสมอ ๆ ซึ่งความหมายของวลีดังกล่าวก็บ่งบอกอยู่ในตัวของมันเองแล้ว พูดให้เข้าง่ายขึ้นก็คือ ลูกน้องทุกคนเป็นคนดีมีความสามารถ แต่เพราะมีนายหรือผู้บังคับบัญชาที่ไม่เอาไหน ทำให้ลูกน้องกลายเป็นคนเลว

พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว ขึ้นดำรงตำแหน่ง ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๕๖ นับเป็นผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ คนที่ ๙ ประวัติการทำงานของท่านเติบโตจากการทำงานในหน่วยงานปฏิบัติมาตลอด เริ่มรับราชการครั้งแรกในตำแหน่ง รอง สวป.สน. ปทุมวัน จากนั้นได้สมัครใจไปทำงานในพื้นที่สีแดง ในตำแหน่ง ผู้บังคับหมวด หน่วยปฏิบัติการพิเศษ จังหวัดนครพนม ซึ่งในยุคนั้น มีการต่อสู้อย่างรุนแรงกับคอมมิวนิสต์ และยังเป็นสารวัตรปกครองป้องกัน สถานีตำรวจ สารวัตรหัวหน้าสถานีตำรวจ จังหวัดในแถบภาคอีสาน ทำงานในกองบัญชาการตำรวจตระเวนชายแดน เป็นอาจารย์ในโรงเรียนนายร้อยตำรวจ เป็นผู้บังคับการ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ เป็นผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๓ ภาค ๙ จนกระทั่งเลื่อนตำแหน่งขึ้นเป็นผู้ช่วยและรองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ตามลำดับ จนได้รับโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติซึ่งถือว่า เป็นผู้นำสูงสุดของตำรวจ จากประวัติการทำงานจะได้ว่า ท่านได้ผ่านการเป็นผู้นำหรือเป็นผู้บริหารระดับต่าง ๆ ของหน่วยงานในทุกระดับของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งฝ่ายปฏิบัติและฝ่ายสนับสนุน ทำให้ท่าน มีประสบการณ์ในการปกครองบังคับบัญชามาอย่างโชกโชน จนเป็นที่ยอมรับทั้งในส่วนของข้าราชการตำรวจหน่วยราชการอื่น และองค์กรภาคเอกชน

ท่านได้เคยรับเชิญ มาเป็นวิทยากรบรรยาย เรื่อง ประสบการณ์การบริหารงานตำรวจ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและเลขาธิการสำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ท่านได้อรรถาธิบาย โดยใช้ประสบการณ์ในการผู้นำหน่วยตำรวจในระดับต่างๆ ผสมผสานกับหลักวิชาการได้อย่างน่าสนใจ สามารถนำไปเป็นแบบอย่างในการทำงานได้เป็นอย่างดี โดยน้อมนำเอาพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชฯ ที่ได้พระราชทานแก่ข้าราชการที่ปฏิบัติงานใน ๓ จังหวัดชายแดนภาคใต้ว่า “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” โดยขอยกเอาเฉพาะส่วนทีเกี่ยวข้องกับเรื่อง ภาวะผู้นำ ที่จำเป็นต่อการเป็นนักบริหารงานตำรวจมาไว้ดังนี้

หัวข้อบรรยาย : บทบาทของผู้บริหารงานตำรวจ (บทบาทและคุณลักษณะของนักบริหารงานตำรวจ)

ผู้บริหารงานตำรวจในทุกระดับตำแหน่ง ที่มีความสำคัญมากของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่

- ผู้กำกับการ/สารวัตรใหญ่/สารวัตรหัวหน้าสถานี

- ผู้บังคับการ
- ผู้บัญชาการ

ทั้ง ๓ ระดับ ล้วนมีความสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะสถานีตำรวจถือเป็นจุดแตกหักที่สำคัญ เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่ทำงานใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด ดังนั้น ผู้นำ และ ผู้บริหารระดับต่าง ๆ ในสถานีตำรวจจึงมีความจำเป็นต้องมีภาวะผู้นำ โดยในแนวคิดของ พล.ต.อ.อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผบ.ตร. ได้อรรถาธิบายบทบาทและคุณลักษณะของผู้บริหารงานตำรวจ ไว้ ดังนี้

๑. นักปกครอง หมายถึง ต้องทำหน้าที่ปกครอง ผู้ใต้บังคับบัญชา ให้ปฏิบัติงานตามนโยบายเดินไปสู่เป้าหมายขององค์การ ให้สำเร็จ เรียบร้อย อย่างมีประสิทธิภาพ นักปกครองที่ดีต้องมีคุณลักษณะดังต่อไปนี้

- มีเอกภาพในการบังคับบัญชา
- ตามสายการบังคับบัญชา
- การมีส่วนร่วม
- คุณธรรมในการบริหาร
- บรรยากาศ
- เป็นตัวอย่าง
- เสียสละ
- การปลุกเร้าให้คนอยากทำงาน
- ภาวะผู้นำ
- ธรรมาภิบาล
- การครองใจ
- ความเพียร
- จริงใจ
- ต้องคิดให้ ไม่คิดเอา
- ผู้ใต้บังคับบัญชา ต้องการ “ผู้นำ” ไม่ต้องการ “ผู้บังคับบัญชา”
- ต้องทำงานเคียงข้างกับลูกน้อง

๒. นักบริหารหมายถึง ต้องรู้จักหลักการบริหารงาน สามารถนำเอาทรัพยากรที่มีอยู่มาบริหารให้เกิดผลสัมฤทธิ์ โดยเฉพาะจะต้องบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดทรัพยากร ประหยัดเวลา ได้ผลเป็นอย่างดี จึงจะถือได้ว่าเป็นนักบริหาร นักบริหารที่ดีควรมีลักษณะดังต่อไปนี้

- กำหนดนโยบาย
- กำหนดแผนปฏิบัติ
- ระบบงบประมาณ – พัสดุ
- ระบบห้องปฏิบัติการา
- การมอบหมายงาน
- การติดตามประเมินผล
- มาตรฐานงาน

- ปัจจัยเรื่องเวลา
- บูรณาการ

๓. นักปฏิบัติการ (ยุทธวิธี) หมายถึง การเป็นนักปฏิบัติ ต้องรู้ยุทธวิธีหรือวิธีการที่จะใช้ในการทำงานอย่างแท้จริง จนเกิดเป็นความเชี่ยวชาญ ชำนาญเฉพาะด้าน ในส่วนของตำรวจผู้บริหารตำรวจมีความจำเป็นต้องรู้ยุทธวิธีในการทำงานด้านต่าง ๆ ดังนี้

- ด้านการสืบสวน (การข่าว)
- ด้านการสอบสวน
- ด้านการป้องกันและปราบปราม
- ด้านการจราจร
- ยุทธวิธีการปฏิบัติ, การแก้สถานการณ์วิกฤต
- การควบคุมฝูงชน – การชุมนุมประท้วง
- การควบคุมอบายมุข การจัดระเบียบสังคม
- การถวายความปลอดภัย
- งานด้านยุทธการ
- งานชุมชนและมวลชนสัมพันธ์
- การประชาสัมพันธ์

๔. นักพัฒนา หมายถึง นักบริหารที่ดีต้องทำให้ทุกส่วนในองค์การดีขึ้น ต้องรู้จักพัฒนาในทุก ๆ ด้านประกอบด้วย

- พัฒนาบุคลากร
  - การฝึก
  - การอบรม
  - โยธา
  - สวัสดิการ
  - ให้คุณ – ให้โทษ
  - ความเป็นธรรม
  - ความเด็ดขาด
  - การให้อภัย
- การพัฒนาหน่วยหญ้าไม่รก สีไม่ตก
- พัฒนาระบบงาน การใช้ ศปก. เป็นเครื่องมือในการบริหารงาน
- พัฒนาสวัสดิการ
- พัฒนาชุมชน

๕. นักประสานงาน

- ภาครัฐ
- เอกชน
- ประชาชน
- องค์การเอกชน

- สื่อสารมวลชน (๓ ช. เป็นหัวใจของงานสื่อมวลชน “เชื่อ ชอบ ช่วย” กรณีศึกษาจากประสบการณ์ของ พล.ต.อ.อดุลย์ แสงสิงแก้ว (เมื่อครั้งดำรงตำแหน่ง หัวหน้าสถานีตำรวจ ผู้บังคับการและผู้บัญชาการ)

๑. เอกภาพการบังคับบัญชา
๒. แผน
๓. การพัฒนาบุคลากร
๔. การพัฒนาองค์ความรู้/วิธีปฏิบัติงาน
๕. การพัฒนาหน่วย
๖. การจัดระบบสวัสดิการ
๗. การประสานงาน

๑. เอกภาพการบังคับบัญชา ประกอบด้วย

- การมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการปกครอง บังคับบัญชา และดูแลความประพฤติของผู้ใต้บังคับบัญชา
- ตามสายการบังคับบัญชา การปกครองบังคับบัญชาตามสายงานตลอดจนระดับชั้นในการปกครองบังคับบัญชาลดหลั่นกันไป
- บรรยากาศ สร้างบรรยากาศที่ดี ในการทำงานร่วมกัน

๒. แผน

- กำหนดทิศทางเป้าหมาย ผลลัพธ์ ผลที่ติดตามมา
- กำหนดนโยบายต้องชัดเจน และสามารถนำไปปฏิบัติได้
- ใช้แผนเป็นเครื่องมือในการบริหาร

๓. การพัฒนาบุคลากร

- การฝึกทั่วไปเช่น การฝึกฝนทางร่างกาย การฝึกท่าบุคคลมือเปล่า ฝึกแถว
- การฝึกยุทธวิธี/วิธีปฏิบัติ เช่น การตรวจค้น จับกุม การใช้อาวุธปืน การต่อสู้
- ฝึกเฉพาะเรื่อง เช่น การฝึกใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ การฝึกด้านยาเสพติด
- ความรู้วิชาการ เช่น งานสอบสวน งานงบประมาณพัสดุ
- การประชุมหน้าแถว เช่น หลังหรือก่อนเคารพธงชาติ
- การทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย
- การแข่งขันกีฬาภายใน

๔. การพัฒนาองค์ความรู้/วิธีปฏิบัติงาน

- กำหนดขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงาน
- จัดทำคู่มือปฏิบัติงาน
- การมีส่วนร่วมของภาครัฐ เอกชน และประชาชน
- นำเทคโนโลยีมาใช้งาน

๕. การพัฒนาหน่วย

- จัดทำแผนหลักของหน่วย (Master Plan)

- จัดระเบียบภายในที่ทำงาน
- ความสะอาดหน่วย
- กิจกรรม ๕ ส.

๖. จัดระบบสวัสดิการ

- การเบิกจ่ายเงินงบประมาณสวัสดิการ
- จัดระเบียบบ้านพัก
- จัดสวัสดิการอาหารกลางวันสำหรับผู้ใต้บังคับบัญชา
- ส่งเสริมอาชีพแม่บ้านตำรวจ
- จัดตั้งศูนย์เด็กเล็กก่อนวัยเรียน
- จัดร้านค้าสวัสดิการ
- จัดร้านตัดผมสวัสดิการ

๗. การประสานงาน

- หน่วยเหนือ
- นอกหน่วยที่เกี่ยวข้อง
- ภาคเอกชน
- สื่อสารมวลชน
- องค์กรภาคประชาชน

<u>จุดเน้น</u>

๑. เป็น “ผบ.หน่วย และ ฝ่ายอำนวยการ” ในตัวเอง
๒. การมี “ส่วนร่วม” ของคนในองค์กร
๓. การใช้ “แผน” เป็นเครื่องมือบริหาร
๔. จัดระบบสวัสดิการ
๕. การประสานงาน – ผนึกกำลังจากทุกฝ่าย

หลักราชการนิพนธ์ ในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวฯ รัชการที่ ๖

.....

คนส่วนใหญ่หลงนึกว่า ไม่ว่าจะกระทำใด ๆ ข้อสำคัญอยู่ทีมีความรู้จากการสอบ ได้คะแนนดี ๆ มีปริญญา ประกาศ หลายใบ ทั้งลาภ ยศ ทรัพย์ จะไหลมา แต่แท้จริงแล้ว ไม่ใช่แต่วิชาอย่างเดียวแต่จะต้องมีคุณวิเศษอื่น ประกอบด้วย ดังนี้

๑. ความสามารถ
๒. ความเพียร
๓. ความมีไหวพริบ
๔. ความรู้เท่าถึงการ
๕. ความซื่อตรงต่อหน้าที่
๖. ความซื่อตรงต่อคนทั่วไป
๗. ความรู้จักนิสัยคน (ผู้น้อย ผู้ใหญ่)
๘. ความรู้จักผ่อนผัน
๙. ความมีหลักฐาน
๑๐. ความจงรักภักดี

<u>ภาวะผู้นำ – นักบริหารในการขับเคลื่อนการปฏิบัติ</u>

๑. ภาวะผู้นำ
๒. มีเป้าหมายในการทำงาน
๓. สร้างทีมในการทำงาน
๔. มีวิธีปลุกเร้า สร้างพลัง ให้กับผู้ใต้บังคับบัญชา
๕. มีพฤติกรรมเป็นที่ศรัทธาเชื่อถือ
๖. ต้องรู้จักชม
๗. ต้องเสียสละ
๘. มีข้อมูล – รู้ระเบียบ – อำนาจ – ยุทธวิธี
๙. รู้จักพื้นที่ ภูมิประเทศ มวลชน
๑๐. พูดเป็น – ประชุมเป็น
๑๑. การให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน
๑๒. การตรวจสอบข้อมูล – รายงานผู้บังคับบัญชา
๑๓. การประสานงาน
๑๔. การบริหารเวลา
๑๕. สุขภาพ หลัก ๕ อ. (อาหาร อากาศ อารมณ์ ออกกำลังกาย และ อุจจาระ)
๑๖. ภาษาอังกฤษ , IT (เทคโนโลยี สารสนเทศ)
๑๗. เตรียมการในทุกเรื่อง
๑๘. หลัก ๔ เกาะติด (พื้นที่ ศัตรู มวลชน บนเกาะติดล่าง)

<u>คุณลักษณะผู้นำที่ไม่พึงประสงค์</u>

ประเภทหนึ่ง ถือว่าตนเป็นคนฉลาด เก่งฉกาจรู้จริงทุกสิ่งสรรค์
ผู้น้อยกล่าวอะไรมากันท่าพลัน ว่าข้อนั้นท่านเป็นผู้รอบรู้ดี
ประเภทสอง เอาแต่แค่ใจตน ไม่ฟังเหตุและผลให้ถ้วนถี่
เป็นประธานการประชุมแต่ละที มติที่ถูกต้อง คือ ของตน
ประเภทสาม ไม่ยอมรับผิดชอบงาน ผู้น้อยผ่านก็ไม่ให้เหตุผล
เสนอเรื่องสุดแท้แต่เบื้องบน คิดปลีกตนเผื่อร้ายไม่รับรอง
ประเภทสี่ ผู้น้อยพึ่งไม่ได้ งานพลั้งพลาดขาดหายไม่เกี่ยวข้อง
ถ้าได้ดีมีผลตนเข้าครอง ยามบกพร่องก็ปล่อยปละไม่อาลัย
ประเภทห้า หลับตาไม่ฟังเหตุ น่าทุเรศเชื่อคนพ้นวิสัย
จะถูกผิดไม่คิดคะเนใจ รักผู้ใดถือว่าดีไม่มีทราม
ประเภทหก โทสะโมหะร้าย น้ำจิตบาปหยาบคายให้เหยียดหยาม
ผู้น้อยพลั้งครั้งหนึ่งถึงประณาม หรือคุกคามกริยา ด่าตะบอย
ประเภทเจ็ด เกิดข้อผิดไม่คิดรับ ยกโยนกลับตนปลีก แล้วหลีกถอย
ผู้ใต้บังคับบัญชาต้องรับรอย ส่วนตัวลอยไม่ให้มีราคีเคือง
ประเภทแปด เลือกที่รักมักที่ชัง คิดปลูกฝังพวกไว้ให้ฟุ้งเฟื่อง
ใครใกล้ชิดสนิทหน้าพารุ่งเรือง ที่ขัดเคืองก็สลัดตัดหนทาง
ประเภทเก้า อาฆาตและจองเวร จิตเขม่นผู้น้อยคอยกีดขวาง
ผิดครั้งเดียวจดจำไม่จืดจาง มุ่งหักล้างจับผิดเป็นนิจกาล
ประเภทสิบ บำเหน็จหรือความชอบ มักประกอบกรณีอันวิตถาร
ไม่พินิจตามร่องของราชการ มุ่งประมาณว่าอารมณ์ว่าแต่สมควร

ประเภทสิบเอ็ด หูเบาเยาว์ปัญญา	เชื่อวาจาคำประจบจนเกินส่วน
ใครลิ้นลมคมคายผ่ายสำนวน	ก็ชักชวนเชื่อฟังไม่ลังเล
ประเภทสิบสอง อยากได้ผ่ายลาภผล	เห็นแก่คน จนราชการงานไขว้เขว
ชอบรีดเร้นรับรองของโมเม	ใครทุ่มเทผลให้ท่าน ท่านชอบเอย

๒. หลักธรรมาภิบาล (Good governance)

๑. ที่มา

ธรรมาภิบาลไม่ใช่เรื่องใหม่แต่มีสอนอยู่ในหลักศาสนาต่างๆอยู่แล้ว แต่มิได้เรียกอย่างที่เรียกกันในปัจจุบันนี้ ในพุทธศาสนามีการสอนเรื่องธรรมาภิบาลหรือการบริหารจัดการที่ดีกันมาตั้งแต่พุทธกาลแล้ว โดยหากเราพิจารณาคำสอนของพระพุทธเจ้า จะเห็นว่าเป็นหลักธรรมที่สอดคล้องกับเรื่องของการบริหาร รัฐกิจแนวใหม่และมีการนำมาใช้ในการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง แม้กระทั่งในศาสนาอื่นๆก็คิดว่ามิได้แตกต่างกันมากนัก มีคำสอนมากมายที่ระบุชัดเจนถึงหลักการธรรมาภิบาลหรือการบริหารจัดการที่ดี อาทิการเป็นคนสมบูรณ์แบบ หรือ ideal person นั้นจะนำหมู่ชนและสังคมไปสู่สันติสุขและสวัสดี โดยประกอบไปด้วยคุณสมบัติ ๗ ประการ (พระธรรมปิฎก (ป.อ. ปยุตโต) , ๒๕๔๑) ตามหลักสัปปุริสธรรม ซึ่งเป็นธรรมของคนดี การรู้หลักและรู้จักเหตุ เป็นการรู้กฎเกณฑ์ของสิ่งทั้งหลาย รู้หน้าที่ของตนเอง อันจะทำให้ปฏิบัติงานตรงตามหน้าที่ มีความสำนึกรับผิดชอบ ความมุ่งหมายและรู้จักผล เข้าใจวัตถุประสงค์ของงานที่ทำ ทำให้ทำงานแล้วเกิดผลสัมฤทธิ์ ก่อให้เกิดประสิทธิผล รู้ตน รู้จักตนเอง ว่าโดยฐานะ เพศ กำลัง ความรู้ ความสามารถ เป็นอย่างไร และทำการต่างๆให้สอดคล้อง รู้ประมาณ รู้จักพอดี รู้กาล รู้กาลเวลาที่เหมาะสม ระยะเวลาที่พึงใช้ในการประกอบกิจ หน้าที่การงาน รู้ว่าเวลาไหนควรทำอะไร อย่างไร วางแผนการใช้เวลา เป็นการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลนั่นเอง รู้ชุมชน รู้จักถิ่น ที่ชุมนุม ชุมชน การอันควรประพฤติในที่ชุมชน รู้ระเบียบวินัย ประเพณี วัฒนธรรม ทำให้ประพฤติตัวถูกหลักนิติธรรม คุณธรรม จริยธรรม ของท้องถิ่นนั้น รู้บุคคล รู้จักและเข้าใจความแตกต่างแห่งบุคคล เป็นการทำงานร่วมกับผู้อื่นได้อย่างสันติสุขและเกิดสัมฤทธิผลของงานได้ในที่สุด นอกจากนี้ยังมีหลักธรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย จึงอาจกล่าวได้ว่า ธรรมาภิบาลสำหรับคนไทยแล้วมิใช่เรื่องใหม่แต่อย่างไร เพียงแต่มิได้นำมาปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๓๙-๒๕๔๐ แนวคิดเรื่องการบริหารจัดการที่ดีได้เผยแพร่สู่สังคมไทย โดยองค์กรพัฒนาในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งนักวิชาการที่ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการที่ดี ในการสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยได้หยิบยกปัญหาที่เป็นผลกระทบจากการมีระบบบริหารจัดการ ที่ไม่ดีและแนวทางสร้างระบบที่ดีขึ้นมาเป็นประเด็นในการสร้างความเข้าใจและระดมความเห็นจากประชาชนในภาคส่วนต่างๆของสังคมเป็นผลให้ภาคประชาชน ภาคประชาสังคมเกิดการตื่นตัวในเรื่องดังกล่าวอย่างกว้างขวาง องค์กรต่างประเทศที่

ให้เงินกู้และเงินช่วยเหลือเช่นธนาคารโลก และกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ได้นำหลักธรรมาภิบาลมาใช้ เพื่อให้ประเทศกำลังพัฒนาเป็นแนวปฏิบัติ เพื่อการนำเงินไปใช้อย่างโปร่งใส มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีหลักการของการมีธรรมาภิบาลหลายหลักการแตกต่างกันออกไป แต่ก็มักมีหลักการพื้นฐานคล้ายกัน หลักการพื้นฐานที่สำคัญคือ หลักการมีส่วนร่วม หลักความโปร่งใส สำนึกรับผิดชอบ และประสิทธิภาพประสิทธิผล

คำว่า ธรรมาภิบาล เกิดจากคำว่า “ธรรม” บวกกับ “อภิบาล” (การรักษายิ่งธรรม) มาจากคำภาษาอังกฤษว่า good governance โดยคำว่า governance (การอภิบาล) คือ วิธีการใช้อำนาจเพื่อการบริหารทรัพยากรขององค์กร good governance (ธรรม + อภิบาล = ธรรมาภิบาล) จึงเป็นวิธีการที่ดีในการใช้อำนาจ เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร (โดย ศาสตราจารย์บวรศักดิ์ อุวรรณโณ ได้ทำการให้คำจำกัดความสั้นๆนี้ไว้ในการบรรยายนักศึกษาที่สถาบันพระปกเกล้า) อย่างไรก็ดี คำว่า good governance นี้คณะกรรมการบัญญัติศัพท์รัฐศาสตร์ของราชบัณฑิตยสถาน ได้บัญญัติว่า“ วิธีการปกครองที่ดี” แต่นักวิชาการบางท่านใช้คำว่า “ธรรมรัฐแห่งชาติ” (Boonmi, ๒๐๐๒) ซึ่งไม่ตรงกับความหมายในภาษาอังกฤษ เพราะ “ธรรมรัฐ” แปลว่า “รัฐที่มีธรรม” แต่มีการให้ความหมายโดยทางกรรมการข้าราชการพลเรือนว่า “สุประศาสนการ”ซึ่งต่อมาศาสตราจารย์บวรศักดิ์ อุวรรณโณ ได้นำเสนอคำว่า “ธรรมาภิบาล” (จำนง ทองประเสริฐ, ๒๕๔๕) และทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ใช้คำว่า “การบริการกิจการและสังคมที่ดี” ขณะที่ทางคณะกรรมการพัฒนาระบบงานใช้คำว่า “การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี” ดังปรากฏในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการและมูลนิธิสถาบันวิจัยกฎหมาย, ๒๕๔๖) อย่างไรก็ตามในที่นี้จะขอใช้คำว่า “ธรรมาภิบาล”เพราะมีการนำมาใช้กันอย่างแพร่หลาย กระชับและเข้าใจกันอยู่มากแล้ว

ในส่วนของประเทศไทยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างระบบบริหารจัดการที่ดีให้เกิดขึ้นในสังคมไทย โดยในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๘ ได้กำหนดแนวทางเพื่อสร้างการบริหารจัดการที่ดีในยุทธศาสตร์การพัฒนาประชารัฐ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนา

ในกระบวนการพัฒนาได้อย่างเต็มศักยภาพ ตลอดจนการเสริมสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างภาครัฐกับประชาชน เพื่อให้เกิดการประสานร่วมมือกันในการพัฒนาประเทศ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ ยังคงให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการสร้างระบบบริหารจัดการที่ดี โดยได้ขยายกรอบการดำเนินงานให้ครอบคลุมทุกภาคส่วนของสังคม ได้แก่ การสร้างระบบบริหารจัดการที่ดีในภาคธุรกิจเอกชน การส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินงานของกลไกตรวจสอบทั้งที่จัดตั้งขึ้นตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๔๐ และกลไกตรวจสอบสาธารณะในภาคประชาชน รวมทั้ง การปลุกจิตสำนึกของประชาชนในเรื่องคุณธรรม จริยธรรม ความพอดี เพื่อเป็นรากฐานสำคัญของการสร้างระบบบริหารจัดการที่ดีในสังคมไทย

ผลการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของหน่วยงานราชการจัดว่ามีความสอดคล้องกับทิศทางของแผนพัฒนาฯ ในหลายส่วน โดยเฉพาะเรื่องการปฏิรูประบบราชการที่ได้มีการจัดทำแผนปฏิรูประบบบริหารภาครัฐ รวมทั้งระบบงบประมาณ และระบบกฎหมาย ให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้และเป็นเครื่องมือสนับสนุนการพัฒนาประเทศอย่างแท้จริง และมีการเสริมสร้างความ

เข้มแข็งให้แก่ชุมชนและท้องถิ่นตามแนวทางการกระจายอำนาจ แต่ยังไม่สามารถบอกได้อย่างชัดเจนถึงประเด็นสำคัญในเรื่องของการบริหารจัดการที่ดี แต่ได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการสร้างระบบบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ที่ได้ระบุแนวทางในการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดีไว้ ๖ ประการ คือ หลักนิติธรรม หลักคุณธรรม หลักความโปร่งใส หลักความมีส่วนร่วม หลักความรับผิดชอบ หลักความคุ้มค่า ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๘ และ ๙ และใช้เป็นหลักการในการดำเนินการให้มีผลในทางการสร้างการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

๒. ความหมาย

แนวคิดของ “การปกครอง” “การบริหารจัดการ” หรือ governance ไม่ใช่เรื่องใหม่ แต่เป็นสิ่งที่มีมาพร้อมกับการมีอารยธรรมของมนุษย์ ดังนั้นเราอาจให้ความหมายของ “การปกครอง” หรือ “การบริหารจัดการ” ว่า เป็นกระบวนการของการตัดสินใจและกระบวนการที่มีการนำผลของการตัดสินใจไปปฏิบัติ คำว่าการปกครองหรือการบริหารจัดการอาจถูกใช้ไปในหลายสถานะ เช่น ในเรื่องของการปกครองหรือการบริหารงานเอกชน การปกครองหรือการบริหารงานในระดับนานาชาติ ระดับชาติ หรือระดับท้องถิ่น

อย่างไรก็ดี มีคนจำนวนมากที่ไม่เข้าใจเรื่องของธรรมาภิบาลแม้กระทั่งคำจำกัดความของธรรมาภิบาล ซึ่งไม่ใช่เรื่องแปลกแต่อย่างใด คำว่า governance เป็นเรื่องของ การอภิบาล เป็นวิธีการใช้อำนาจ ขณะที่ good governance เป็นการรวมคำของ ธรรม และ อภิบาล เป็น ธรรมาภิบาล เป็นวิธีการที่ดีในการใช้อำนาจ เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร โดยหลักธรรมาภิบาลสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ในภาคต่างๆ อาทิ ภาครัฐ ธุรกิจ ประชาสังคม ปัจเจกชน และองค์กรระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายของการใช้หลักธรรมาภิบาลคือเพื่อการมีความเป็นธรรม ความสุจริต ความมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ซึ่งวิธีการที่จะสร้างให้เกิดมีธรรมาภิบาลขึ้นมาได้ก็คือ การมีความโปร่งใส มีความรับผิดชอบ ถูกตรวจสอบได้ และการมีส่วนร่วมเป็นสำคัญ แต่อาจประกอบไปด้วยหลักการอื่นๆอีกได้ด้วยแล้วแต่ผู้นำไปใช้ โดยสภาพแวดล้อมของธรรมาภิบาลอาจประกอบไปด้วยกฎหมาย ระเบียบต่างๆ ประมวลจริยธรรม ประมวลการปฏิบัติที่เป็นเลิศและวัฒนธรรม ซึ่งล้วนเอื้อหรือไม่เอื้อต่อการบริหารจัดการที่ดี

ธรรมาภิบาลจึงเป็นเรื่องของหลักการบริหารแนวใหม่ ที่มุ่งเน้นหลักการ โดยมิใช่หลักการที่เป็นรูปแบบทฤษฎีการบริหารงาน แต่เป็นหลักการการทำงาน ซึ่งหากมีการนำมาใช้เพื่อการบริหารงานแล้ว จะเกิดความเชื่อมั่นว่าจะนำมาซึ่งผลลัพธ์ที่ดีที่สุดคือ ความเป็นธรรม, ความสุจริต, ความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล (ถวิลวดี บุรีกุลและคณะ, ๒๕๔๕)

ธรรมาภิบาล ประกอบไปด้วยหลักการสำคัญหลายประการ แล้วแต่วัตถุประสงค์ขององค์กรที่นำมาใช้ หลักการที่มีผู้นำไปใช้เสมอคือ การมีส่วนร่วมของประชาชน การมุ่งฉันทามติ การมีสำนึกรับผิดชอบ ความโปร่งใส การตอบสนอง ประสิทธิผลและประสิทธิภาพ ความเท่าเทียมกันและการคำนึง ถึงคนทุกกลุ่มหรือพหุภาคีและการปฏิบัติตามหลักนิติธรรม แต่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดีนั้นได้ระบุไว้ ๖ หลักการดังกล่าวมาแล้วและกลายเป็นหลักการสำคัญที่มีการนำมาใช้ในประเทศไทยอย่างกว้างขวางอยู่ในปัจจุบันนี้ แต่ก็มีคำถามว่าหลักการต่างๆนี้หมายถึงอะไร แล้วจะทราบได้อย่างไรว่ามีธรรมาภิบาลแล้วหรือยัง มีมากหรือน้อย

ต้องปรับปรุงอะไรอีกบ้าง คำตอบที่อาจเป็นไปได้ คือ การจัดทำตัวชี้วัดเพื่อผู้ใช้จะได้เข้าใจและนำไปใช้ตรวจสอบตนเองและผู้อื่นหรือหน่วยงานอื่นได้

หลักการต่างๆที่อธิบายการมีธรรมาภิบาลและการนำไปประยุกต์ใช้ ธรรมาภิบาลอาจประกอบไปด้วยหลักการต่างๆมากมายแล้วแต่ผู้ที่จะนำเรื่องของธรรมาภิบาลไปใช้ และจะให้ความสำคัญกับเรื่องใดมากกว่ากัน และในบริบทของประเทศ บริบทของหน่วยงาน หลักการใดจึงจะเหมาะสมที่สุด สำหรับประเทศไทยแล้ว เนื่องจากได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ ที่ให้ความสำคัญกับหลักการสำคัญ ๖ หลักการดังกล่าวแล้วในที่นี้จึงขอนำเสนอรายละเอียดของการพัฒนาดัชนีวัดธรรมาภิบาลบนพื้นฐานของหลักการทั้ง ๖ หลักการของสถาบันพระปกเกล้า (ถวิลวดี บุรีกุลและคณะ, ๒๕๔๕) ดังต่อไปนี้

๓. หลักธรรมาภิบาล

รูปที่ ๑ หลักการสำคัญของธรรมาภิบาล

๓.๑ ด้านหลักนิติธรรม (Rule of Laws)

หลักการสำคัญอันเป็นสาระสำคัญของ “หลักนิติธรรม” ประกอบด้วย ๗ หลักการคือ หลักการแบ่งแยกอำนาจ หลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ หลักความชอบด้วยกฎหมายของฝ่ายตุลาการและฝ่ายปกครอง ความชอบด้วยกฎหมายในทางเนื้อหา หลักความเป็นอิสระของผู้พิพากษา หลัก “ไม่มีความผิด และไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย” และหลักความเป็นกฎหมายสูงสุดของรัฐธรรมนูญ

๑. หลักการแบ่งแยกอำนาจเป็นพื้นฐานที่สำคัญของหลักนิติธรรม เพราะ หลักการแบ่งแยกอำนาจเป็นหลักที่แสดงให้เห็นถึงการอยู่ร่วมกันของการแบ่งแยกอำนาจการตรวจสอบอำนาจ และการถ่วงดุลอำนาจ

๒. หลักการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ หลักนิติธรรมมีความเกี่ยวพันกันกับสิทธิในเสรีภาพของบุคคล และสิทธิในความเสมอภาค สิทธิทั้งสองประการดังกล่าวข้างต้นถือว่าเป็นพื้นฐานของ "ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์" อันเป็นหลักการสำคัญตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญ

๓. หลักความชอบด้วยกฎหมายของฝ่ายตุลาการและฝ่ายปกครอง การใช้กฎหมายของฝ่ายตุลาการ หรือฝ่ายปกครองที่เป็นการจำกัดสิทธิของประชาชนมีผลมาจากกฎหมายที่ได้รับความเห็นชอบ จากตัวแทนของประชาชน โดย ฝ่ายตุลาการจะต้องไม่พิจารณาพิพากษาเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ให้แตกต่างไปจากบทบัญญัติของกฎหมาย ฝ่ายตุลาการมีความผูกพันที่จะต้องใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน ฝ่ายตุลาการมีความผูกพันที่จะต้องใช้ดุลพินิจ โดยปราศจากข้อบกพร่อง

๔. หลักความชอบด้วยกฎหมายในทางเนื้อหา เป็นหลักที่เรียกร้องให้ฝ่ายนิติบัญญัติหรือฝ่ายปกครองทีออกกฎหมายลำดับรอง กำหนดหลักเกณฑ์ในทางกฎหมายให้เป็นตามหลักความแน่นอน ของกฎหมาย หลักห้ามมิให้กฎหมายมีผลย้อนหลัง และหลักความพอสมควรแก่เหตุ

๕. หลักความอิสระของผู้พิพากษา ผู้พิพากษาสามารถทำภาระหน้าที่ในทางตุลาการได้โดยปราศจากการแทรกแซงใดๆ โดยผู้พิพากษามีความผูกพันเฉพาะต่อกฎหมายและ ทำการพิจารณาพิพากษาภายใต้มโนธรรมของตนเท่านั้น โดยวางอยู่บนพื้นฐานของความอิสระจาก ๓ ประการ กล่าวคือ ความอิสระจากคู่ความ ความอิสระจากรัฐ และความอิสระจากสังคม

๖. หลัก "ไม่มีความผิด และไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย" เมื่อไม่มีข้อบัญญัติทางกฎหมายให้เป็นความผิด แล้วจะเอาผิดกับบุคคลนั้นๆมิได้

๗. หลักความเป็นกฎหมายสูงสุดของรัฐธรรมนูญ หมายความว่า รัฐธรรมนูญได้รับการยอมรับให้เป็นกฎหมายที่อยู่ในลำดับที่สูงสุดในระบบกฎหมายของรัฐนั้น และหากกฎหมายที่อยู่ในลำดับที่ต่ำกว่า ขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญกฎหมายดังกล่าวย่อมไม่มีผลบังคับ

๓.๒ หลักด้านหลักคุณธรรม (Ethics)

ประกอบด้วยหลักการสำคัญ ๓ หลักการคือหน่วยงานปลอดการทุจริต หน่วยงานปลอดจากการทำผิดวินัย และหน่วยงานปลอดจากการทำผิดมาตรฐานวิชาชีพนิยมและจรรยาบรรณ องค์ประกอบของคุณธรรมหรือพฤติกรรมที่พึงประสงค์ที่ปลอดจากคอรัปชั่น หรือมีคอรัปชั่นน้อยลง คอรัปชั่น การฉ้อราษฎร์บังหลวง หรือ corruption โดยรวมหมายถึง การทำให้เสียหาย การทำลาย หรือการละเมิดจริยธรรม ธรรมปฏิบัติและกฎหมาย สำหรับพิษภัยของคอรัปชั่นได้สร้างความเสียหายและความเดือดร้อน และเป็นพฤติกรรมที่ส่งผลในทางลบต่อคุณธรรมของการบริหารจัดการอย่างร้ายแรง เมื่อพิจารณาเรื่องของคุณธรรมจึงควรพิจารณาเรื่องต่อไปนี้

๑. องค์ประกอบคุณธรรมหรือพฤติกรรมที่พึงประสงค์ที่ปลอดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างโจ่งแจ้งหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายน้อยลง

๒. องค์ประกอบคุณธรรมหรือพฤติกรรมที่พึงประสงค์ที่ปลอดจากการปฏิบัติที่น้อยกว่าหรือไม่ดีเท่าที่กฎหมายกำหนดหรือปฏิบัติเช่นนี้น้อยลง

๓. องค์ประกอบคุณธรรมหรือพฤติกรรมที่พึงประสงค์ที่ปลอดจากการปฏิบัติที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือปฏิบัติเช่นนี้น้อยลง

๔. องค์ประกอบคุณธรรมหรือพฤติกรรมที่พึงประสงค์ที่ปลอดจากการปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย แต่ใช้วิธีการที่ผิดกฎหมายหรือปฏิบัติเช่นนี้น้อยลง

สำหรับการที่หน่วยงานปลอดจากการทำผิดมาตรฐานวิชาชีพนิยมและจรรยาบรรณนั้น เป็นการกระทำผิดวิชาชีพนิยมได้แก่ พฤติกรรมที่สวนทางหรือขัดแย้งกับองค์ประกอบของวิชาชีพนิยม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นของการมีจรรยาบรรณวิชาชีพ และการประพฤติตามจรรยาบรรณวิชาชีพ

๓.๓ ด้านความโปร่งใส (Transparency)

ประกอบไปด้วยหลักการย่อย ๔ หลักการคือ หน่วยงานมีความโปร่งใสด้านโครงสร้างหน่วยงาน มีความโปร่งใสด้านการให้คุณ หน่วยงานมีความโปร่งใสด้านการให้โทษ หน่วยงานมีความโปร่งใส ด้านการเปิดเผยข้อมูล

๑. ความโปร่งใสด้านโครงสร้าง ประกอบด้วยพฤติการณ์ต่อไปนี้

๑) มีการตรวจสอบภายในที่เข้มแข็ง เช่น มีคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสอบสวน เป็นต้น

๒) โปร่งใส เห็นระบบงานทั้งหมดได้อย่างชัดเจน

๓) ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม รับรู้การทำงาน

๔) มีเจ้าหน้าที่มาด้วยระบบคุณธรรมมีความสามารถสูงมาอยู่ใหม่มากขึ้น

๕) มีการตั้งกรรมการหรือหน่วยงานตรวจสอบขึ้นมาใหม่

๖) มีฝ่ายบัญชีที่เข้มแข็ง

๒. ความโปร่งใสด้านให้คุณ ประกอบด้วยพฤติการณ์ต่อไปนี้

๑) มีค่าตอบแทนพิเศษในการปฏิบัติงานเป็นผลสำเร็จ

๒) มีค่าตอบแทนเพิ่มสำหรับการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

๓) มีค่าตอบแทนพิเศษให้กับเจ้าหน้าที่ที่ซื่อสัตย์

๔) มีมาตรฐานเงินเดือนสูงพอเพียงกับค่าใช้จ่าย

๓. ความโปร่งใสด้านการให้โทษ ประกอบด้วยพฤติการณ์ต่อไปนี้

๑) มีระบบการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ

๒) มีวิธีการพิจารณาลงโทษผู้ทำผิดอย่างยุติธรรม

๓) มีการลงโทษจริงจัง หนักเบาตามเหตุแห่งการกระทำผิด

๔) มีระบบการฟ้องร้องผู้กระทำผิดที่มีประสิทธิภาพ

๕) หัวหน้างานลงโทษผู้ทุจริตอย่างจริงจัง

๖) มีการปรามผู้ส่อทุจริตให้เลิกความพยายามทุจริต

๗) มีกระบวนการยุติธรรมที่รวดเร็ว

๔. ความโปร่งใสด้านการเปิดเผย ประกอบด้วยพฤติการณ์ต่อไปนี้

๑) ประชาชนได้เข้ามารับรู้ การทำงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

๒) ประชาชนและสื่อมวลชนมีส่วนร่วมในการจัดซื้อจัดหา การให้สัมปทานการออกกฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ

๓) ประชาชน สื่อมวลชน และองค์กรพัฒนาเอกชน ได้มีโอกาสควบคุมฝ่ายบริหารโดยวิธีการต่างๆ มากขึ้น

๔) มีการใช้กลุ่มวิชาชีพภายนอก เข้ามาร่วมตรวจสอบ

๓.๔ หลักการมีส่วนร่วม (Participation)

การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นกระบวนการซึ่งประชาชน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้มีโอกาสแสดงทัศนะ และเข้าร่วมในกิจกรรมต่างๆ ที่มีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งมีการนำความคิดเห็นดังกล่าวไปประกอบการพิจารณากำหนดนโยบาย และการตัดสินใจของรัฐ การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นกระบวนการสื่อสารในระบบเปิด กล่าวคือ เป็นการสื่อสารสองทาง ทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ซึ่งประกอบไปด้วยการแบ่งสรรข้อมูลร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและเป็นการเสริมสร้างความสามัคคีในสังคม

ระดับของการมีส่วนร่วมแบ่งออกได้ เป็น ๔ ระดับ คือ

๑. ระดับการให้ข้อมูล เป็นระดับต่ำสุดและเป็นวิธีการที่ง่ายที่สุดของการติดต่อสื่อสารระหว่าง ผู้วางแผนโครงการกับประชาชน เพื่อให้ข้อมูลแก่ประชาชนเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้วางแผนโครงการ และยังเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นหรือเข้ามาเกี่ยวข้องใดๆ เช่น การแถลงข่าว การแจกข่าว การแสดงนิทรรศการ และการทำหนังสือพิมพ์ให้ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ

๒. ระดับการเปิดรับความคิดเห็นจากประชาชน เป็นระดับขั้นที่สูงกว่าระดับแรก กล่าวคือ ผู้วางแผนโครงการเชิญชวนให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นเพื่อให้ได้ข้อมูลมากขึ้น และประเด็นใน การประเมินข้อดีข้อเสียชัดเจนยิ่งขึ้น เช่น การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการริเริ่มโครงการต่างๆ และการบรรยายให้ประชาชนฟังเกี่ยวกับโครงการต่างๆ แล้วขอความคิดเห็นจากผู้ฟังรวมไปถึงการร่วมปรึกษาหารือ เป็นต้น

๓. ระดับการวางแผนร่วมกัน และการตัดสินใจ เป็นระดับขั้นที่สูงกว่าการปรึกษาหารือ กล่าวคือ เป็นเรื่องการมีส่วนร่วมที่มีขอบเขตกว้างมากขึ้น มีความรับผิดชอบร่วมกันในการตัดสินใจ และวางแผนเตรียมโครงการ และเตรียมรับผลที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ระดับนี้มักใช้ในกรณีที่เป็นเรื่องซับซ้อนและมีข้อโต้แย้งมาก เช่น การใช้กลุ่มที่ปรึกษาซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การใช้อนุญาโตตุลาการเพื่อปัญหาข้อขัดแย้ง และการเจรจาเพื่อหาทางประนีประนอมกัน เป็นต้น

๔. ระดับการพัฒนาศักยภาพในการมีส่วนร่วม สร้างความเข้าใจให้กับสาธารณชน เป็นระดับขั้นที่สูงสุดของการมีส่วนร่วม คือเป็นระดับที่ผู้รับผิดชอบโครงการได้ตระหนักถึงความสำคัญ และประโยชน์ที่จะได้รับจากการมีส่วนร่วมของประชาชนและได้มีการพัฒนาสมรรถนะหรือ ขีดความสามารถในการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มากขึ้นจนอยู่ในระดับที่สามารถมีส่วนร่วมได้อย่างเต็มที่ และเกิดประโยชน์สูงสุด

๓.๕ หลักสำนึกรับผิดชอบ (Accountability)

มีความหมายกว้างกว่าความสามารถในการตอบคำถามหรืออธิบายเกี่ยวกับพฤติกรรมได้เท่านั้น ยังรวมถึงความรับผิดชอบในผลงาน หรือปฏิบัติหน้าที่ให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมทั้งการตอบสนองต่อความคาดหวังของสาธารณะ เป็นเรื่องของความพร้อมที่จะรับผิดชอบ ความพร้อมที่จะถูกตรวจสอบได้ โดยในแง่มุมของการปฏิบัติถือว่า สำนึกรับผิดชอบเป็นคุณสมบัติหรือทักษะที่บุคคล พึงแสดงออกเพื่อเป็นเครื่องชี้ว่าได้ยอมรับในภารกิจที่ได้รับมอบหมายและนำไปปฏิบัติด้วยความรับผิดชอบ ประกอบด้วยหลักการย่อยดังนี้

๑. การมีเป้าหมายที่ชัดเจน

การมีเป้าหมายชัดเจนเป็นสิ่งสำคัญสิ่งแรกของระบบสำนึกรับผิดชอบกล่าวคือ องค์การจะต้องทำการกำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ของการปฏิบัติการสร้างวัฒนธรรมใหม่ให้ชัดเจนว่าต้องการบรรลุอะไรและเมื่อไรที่ต้องการเห็นผลลัพธ์นั้น

๒. ทุกคนเป็นเจ้าของร่วมกัน

จากเป้าหมายที่ได้กำหนดเอาไว้ ต้องประกาศให้ทุกคนได้รับรู้และเกิดความเข้าใจถึงสิ่งที่ต้องการบรรลุ และเงื่อนไขเวลาที่ต้องการให้เห็นผลงาน เปิดโอกาสให้ทุกคนได้เป็นเจ้าของ โครงการสร้างวัฒนธรรมนี้ร่วมกัน เพื่อให้เกิดการประสานกำลังคนร่วมใจกันทำงาน เพื่อผลิตภาพโดยรวมขององค์การ

๓. การปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพ

ความสำเร็จของการสร้างวัฒนธรรมสำนึกรับผิดชอบ อยู่ที่ความสามารถของหน่วยงานในการสื่อสารสร้างความเข้าใจให้เกิดขึ้นในองค์การ ผู้บริหารให้ความสนับสนุน แนะนำ ทำการตัดสินใจอย่างมีประสิทธิภาพและมีการประสานงานร่วมมือกันทำงานระหว่างหน่วยงานต่างๆในองค์การ

๔. การจัดการพฤติกรรมที่ไม่เอื้อการทำงานอย่างไม่หยุดยั้ง

ปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงนับว่าเป็นเรื่องปกติ และทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงมักจะมีการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงเสมอ หน่วยงานต้องมีมาตรการในการจัดการกับพฤติกรรมการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเพื่อให้ทุกคนเกิดการยอมรับแนวความคิดและเทคโนโลยีใหม่ๆ

๕. การมีแผนการสำรอง

ส่วนประกอบสำคัญขององค์การที่มีลักษณะวัฒนธรรมสำนึกรับผิดชอบ ต้องมีการวางแผนฟื้นฟู ที่สามารถสื่อสารให้ทุกคนในองค์การได้ทราบและเข้าใจถึงแผน และนโยบายขององค์การ และที่สำคัญคือ ต้องมีการกระจายข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องสมบูรณ์ อย่างเปิดเผย

๖. การติดตามและประเมินผลการทำงาน

องค์การจำเป็นต้องมีการติดตามและประเมินผลการทำงานเป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อตรวจสอบดูว่าผลงานนั้นเป็นไปตามมาตรฐานคุณภาพงานที่กำหนดไว้หรือไม่ ผลงานที่พบว่ายังไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดต้องมีการดำเนินการแก้ไขในทันที ขณะที่ผลงานที่ได้มาตรฐานต้องได้รับการยอมรับยกย่องในองค์การ

๓.๖ หลักความคุ้มค่า (Value for Money)

หลักการนี้คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดแก่ส่วนรวมในการบริหารการจัดการและการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด สิ่งเหล่านี้เป็นผลในการปฏิบัติอันเกิดจากการใช้หลักธรรมาภิบาลนั่นเอง ประกอบด้วย

๑. การประหยัด หมายถึง
- ๑.๑ การทำงานและผลตอบแทนบุคลากรเป็นไปอย่างเหมาะสม
- ๑.๒ การไม่มีความขัดแย้งเรื่องผลประโยชน์
- ๑.๓ การมีผลผลิตหรือบริการได้มาตรฐาน
- ๑.๔ การมีการตรวจสอบภายในและการจัดทำรายงานการเงิน
- ๑.๕ การมีการใช้เงินอย่างมีประสิทธิภาพ

๒. การใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด หมายถึง
- ๒.๑ มีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒.๒ มีการพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- ๒.๓ มีการใช้ผลตอบแทนตามผลงาน

๓. ความสามารถในการแข่งขัน หมายถึง
- ๓.๑ การมีนโยบาย แผน วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย
- ๓.๒ การมีการเน้นผลงานด้านบริการ
- ๓.๓ การมีการประเมินผลการทำงาน
- ๓.๔ ผู้บริหารระดับสูงมีสภาวะผู้นำ

เมื่อมีหลักการที่เป็นแนวทางในการสร้างธรรมาภิบาลแล้ว หน่วยงานที่ต้องการใช้หลักการบริหารแนวใหม่ที่มุ่งสร้างธรรมาภิบาลสามารถประยุกต์ใช้ได้และวัดระดับการมีธรรมาภิบาลของหน่วยงานตนได้ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งจากผู้ให้บริการและผู้รับบริการ ตลอดจนรวบรวมข้อมูลที่มีอยู่แล้ว ในหน่วยงาน ภาพข้างล่างนี้เป็นตัวอย่างของการนำหลักการข้างต้นไปสร้างตัวชี้วัดและนำไปทดสอบจริงในหน่วยงาน และสามารถแสดงผลให้เข้าใจได้ง่าย ทำให้ผู้บริหารสามารถนำไปปรับปรุงแก้ไขการทำงานของหน่วยงานให้มีธรรมาภิบาลมากขึ้นได้

๔. ความยั่งยืน

เพื่อให้องค์กรของรัฐ เอกชน และทุกๆส่วนนำหลักธรรมาภิบาลมาใช้ให้กว้างขวางและยั่งยืน จำเป็นต้องมีปัจจัยสำคัญหลายๆปัจจัย ที่นอกเหนือจากความตระหนักของบุคลากรในหน่วยงานและผู้บริหารแล้ว คือ ความต่อเนื่องหรือความยั่งยืนของการเป็นประชาธิปไตยและความมั่นคงของประเทศ (sustainability of democracy and national security) เพราะประชาธิปไตยค่อนข้างเป็นพลวัต เพราะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา และตามการเปลี่ยนแปลงของสังคม และยังมีการอภิปรายกันถึงความหมายที่แท้จริงอยู่อย่างกว้างขวาง แต่มิติที่สำคัญของประชาธิปไตยก็คือการแข่งขัน การมีส่วนร่วม และเสรีภาพในทางการเมือง การเป็นประชาธิปไตยและความยั่งยืนของประชาธิปไตยจึงเป็นสิ่งที่จะช่วงทำให้การบริหารจัดการที่ดี หรือธรรมาภิบาลคงอยู่ได้ เนื่องจากตราบใดที่ไม่เป็นเผด็จการ ประชาชนย่อมมีโอกาสแสดงความคิดเห็น มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย มีการตรวจสอบการ

ดำเนินการของรัฐ ทำให้เกิดความโปร่งใส ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของรัฐและเอกชนตลอดหน่วยงานต่างๆ มีสำนึกรับผิดชอบ ประชาธิปไตยจึงมีข้อดี คือเป็นวิธีส่งเสริมการมีส่วนร่วมของบุคคลกลุ่มต่างๆ เพื่อหาแนวทางแก้ไขความขัดแย้งแทนการใช้ความรุนแรง กระบวนการเป็นประชาธิปไตยนำมาสู่การส่งเสริมสันติวิธีในชาติ และระหว่างชาติได้ ประชาธิปไตยเปิดโอกาสให้เกิดการมีส่วนร่วม อย่างมีประสิทธิผล มีการลงคะแนนเสียงโดยเท่าเทียมกัน มีการสร้างความเข้าใจร่วมกัน มีการควบคุมทางนโยบาย ประชาธิปไตยนำมาสู่การหลีกเลี่ยงทรราช การมีสิทธิเสรีภาพ มีการแสดงความคิดของตนเอง มีความอิสระทางความคิด มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ปกป้องความสนใจส่วนบุคคล มีความเท่าเทียมกันทางการเมืองและประชาธิปไตยแนวใหม่นำมาสู่การแสวงหาเสรีภาพและความเจริญ และที่สำคัญกระบวนการประชาธิปไตยนำมาสู่การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เป็นการสร้างการเจริญเติบโตในด้านการสร้างความรับผิดชอบและสร้างปัญญา ขณะเดียวกัน ก็นำมาซึ่งแนวทางที่สำคัญที่สุดสำหรับประชาชนในการปกป้องและนำเสนอความสนใจของพวกเขา (Nadler, David A.; Tushman, Michael and Hatvany, Nine G., ๑๙๘๒: ๔๗)

การใช้กระบวนการประชาธิปไตยเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกฎหมาย การบริหารและทางสังคม ตลอดจนการมีความเป็นธรรมมากขึ้นจัดเป็นเรื่องยาก แต่ก็เป็นที่เข้าใจกันว่า การเมืองแบบประชาธิปไตยทำให้เกิดนิติธรรม เป็นส่งเสริมเสรีภาพทางการเมืองและเสรีภาพของประชาชนเกิดการเลือกตั้งได้ผู้จะทำหน้าที่ในกระบวนการนิติบัญญัติได้อย่างเสรีและเป็นธรรม

ประชาธิปไตยเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดประการหนึ่งของการมีธรรมาภิบาล อันที่จริงแล้วธรรมาภิบาลและประชาธิปไตยเป็นสิ่งที่เกื้อหนุนกันอยู่ ประเทศใดที่มิได้เป็นประชาธิปไตย การมีธรรมาภิบาลคงเกิดขึ้นได้ยากยิ่ง เพราะไม่มีปัจจัยสำคัญของการเป็นธรรมาภิบาล หรือไม่สามารถที่จะเกิดขึ้นหรือทำให้เกิดขึ้นได้ อาทิเช่น หลักของนิติธรรม นิติรัฐ ผู้มีอำนาจจะใช้กฎหมายเพื่อประโยชน์ของตนเองและพวกพ้องมากกว่าเพื่อประชาชนโดยรวม ทั้งนี้เพื่อให้คงความมีอำนาจของตนและพวกต่อไป กฎหมายกฎระเบียบต่างๆ จึงเป็นไปเพื่อกำจัดฝ่ายตรงข้ามเสียมากกว่า

หลักการมีส่วนร่วมของประชาชน จะเกิดขึ้นยากมากเพราะตราบใดที่ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นต่อการทำงานของภาครัฐได้ ตราบนั้นผู้มีอำนาจสามารถทำงานได้ยากยิ่ง เพราะต้องคอยตอบคำถาม ต้องให้ข้อมูล ให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนกลุ่มต่างๆมาร่วมรับรู้ ตัดสินใจ และที่สำคัญหากใช้หลักการนี้มากๆ การมีส่วนร่วมในการเลือกตั้ง หรือถอดถอน อาจนำมาสู่การหลุดจากอำนาจได้

อนึ่งธรรมาภิบาลจะยั่งยืนต้องมีประชาธิปไตยที่ยั่งยืนและความยั่งยืนของประชาธิปไตยจะเกิดได้ต้องมีประชาชนมีจิตสำนึกและพฤติกรรมในการเป็นประชาธิปไตย มีความเชื่อมั่นสถาบันประชาธิปไตยมีประสิทธิภาพทางการเมืองของประเทศ มีทุนทางสังคมสูง มีการมีส่วนร่วมทางการเมืองสูง มีวัฒนธรรมทางการเมืองแบบมีส่วนร่วม ผู้นำเป็นผู้แทนประชาชนอย่างแท้จริง มาจากการเลือกตั้งของประชาชน

๓. สุภาพบุรุษจราจร

คำว่า “สุภาพบุรุษ” หมายความว่า ชายผู้ดี ชายผู้มีเกียรติ อาจสรุปได้ว่า สุภาพบุรุษ หมายถึง ผู้ชายที่ดำรงตนดีอยู่ในแต่ละสภาวการณ์ที่ถูกต้องตามที่ควรจะเป็น จะต้องประกอบด้วยทำตัวดี พูดดี คิดดีและต้องรู้จักกาลเทศะ จะเห็นได้ว่าหลักการพื้นฐานของคำว่า “สุภาพบุรุษ” อยู่บนพื้นฐานเดียวกันกับหลักการสำคัญทางพระพุทธศาสนา กล่าวคือ ต้องอยู่บนพื้นฐานการปฏิบัติตนให้อยู่ในสภาวะที่เหมาะที่ควรเริ่มจากนามธรรมเข้าสู่รูปธรรมอย่างเต็มรูปแบบ

ตำรวจจราจร เป็นตำรวจที่ทำงานใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด จึงทำให้ประชาชนมองตำรวจจราจร เป็น ๒ ภาพลักษณ์ที่ซ้อนกันอยู่ กล่าวคือ

มองภาพตำรวจจราจรไปในทางที่ไม่ดี มองว่าตำรวจจราจรชอบแกล้งจับกุมเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ แต่อีกมุมหนึ่งมองภาพของตำรวจจราจรว่าเป็นตำรวจที่ทำงานเหน็ดเหนื่อยตากแดดตากฝนทนอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เป็นมลพิษ เพื่อให้ประชาชนได้ใช้รถใช้ถนนอย่างสะดวกและปลอดภัย เป็นตำรวจที่น่าเห็นใจน่าสงสารกว่าตำรวจหน้าที่อื่น ๆ

เมื่อประชาชนมองภาพลักษณ์ของตำรวจจราจร ออกเป็น ๒ ด้าน เราจะทำอย่างไรให้ภาพลักษณ์ในด้านอัปลักษณ์ ถูกขจัดให้หมดสิ้นไป และภาพลักษณ์ในด้านดีถูกส่งเสริมให้ดีขึ้น คงต้องขึ้นอยู่กับตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่จะเป็นผู้สร้างภาพลักษณ์ด้านดีให้ประชาชนได้มองเห็นสัมผัสและ จดจำสิ่งดี ๆ ที่เกิดขึ้นจากการประพฤติ ปฏิบัติ ของตำรวจจราจรนั่นเอง

สุภาพบุรุษจราจร จึงหมายถึง ตำรวจจราจรที่เป็นผู้คิดดี พูดดี ประพฤติดี มีเกียรติ น่าเชื่อถือ น่ายกย่อง จากนโยบายของ พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในด้านการจราจรและการบริการประชาชน ด้านการพัฒนากำลังพล กองบังคับการตำรวจจราจร ในยุคที่มี พลตำรวจตรี ปิยะ ต๊ะวิชัย เป็นผู้บังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้กำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติตนของตำรวจจราจรที่จะนำไปสู่ภาพลักษณ์ ของความเป็นสุภาพบุรุษจราจรไว้ในหลัก ๕ S ดังนี้

๑. Smile คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความยิ้มแย้มแจ่มใส ไม่หน้าบึ้ง หรือ ใช้กิริยา วาจา ดูหมิ่นเหยียดยาม รังเกียจ ประชาชน แม้แต่เขาจะเป็นผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรก็ตาม

๒. Smart คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยบุคลิกภาพที่ดีทั้งร่างกายและการแต่งกาย การแต่งเครื่องแบบและส่วนประกอบของเครื่องแบบจะต้องดูเรียบร้อย สะอาด ทะมัดทะแมง ประดับเครื่องหมายต่าง ๆ ตลอดจนป้ายชื่อให้เรียบร้อย ติดกระดุมให้ครบทุกเม็ด ไม่ไว้ผมยาวรุงรัง หนวดเคราต้องโกนให้เรียบร้อย

๓. Salute คือ การปฏิบัติหรือแสดงท่าทำความคารพด้วยท่าทางที่ถูกต้อง เข้มแข็ง ทั้งกับผู้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน และประชาชน การแสดงท่าเคารพ มีทั้งท่าวันทยหัตถ์ท่าโค้งคำนับ

หรือ ท่าตรง (กรณีไม่สวมหมวก) ต้องใช้ให้เหมาะสม และจริงใจ รวมทั้งการเป็นผู้รับการเคารพที่ดี เมื่อมีผู้ทำความเคารพ หรือแสดงการเคารพต่อเราด้วย

๔. Service Mind คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยจิตวิญญาณของการเป็นผู้ให้บริการด้วยความเต็มใจ ความยินดี และด้วยบริการที่ดี มีอัธยาศัยไมตรี เป็นมิตร เป็นที่ประทับใจของผู้รับบริการจากเรา ถึงแม้เขาจะเป็นผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรก็ตาม ดังคำกล่าวของท่านพลตำรวจเอก วิเชียร พจน์โพธิ์ศรี อดีตผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ที่ว่า “บริการดุจญาติ พิทักษ์ราษฎร์ดุจครอบครัว”

๕. Standard คือ การสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานและการดำเนินการตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ ทั้งวิธีการปฏิบัติที่ประชาชนยอมรับ หลักสากล หากตำรวจจราจรท่านใด สามารถปฏิบัติได้ครบถ้วนทั้ง ๕ ข้อ ตามสโลแกนที่ว่า “ยิ้มแย้มแจ่มใส แต่งกายถูกต้อง แคล่วคล่องทำความเคารพ เจนจบให้บริการ มีมาตรฐานการทำงานที่ดี” ก็จะได้ชื่อว่า เป็นสุภาพบุรุษจราจร

บรรณานุกรม

จำนง ทองประเสริฐ. (๒๕๔๕). **ธรรมาภิบาล.** กรุงเทพมหานคร: เอแอนด์บี กราฟฟิค

ถวิลวดี บุรีกุลและคณะ. (๒๕๔๕). **ธรรมาภิบาลภาครัฐของไทย.** กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อรุณ รักธรรม. (๒๕๓๕). **การพัฒนาองค์การเพื่อการเปลี่ยนแปลง.** กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.

Barnard, Chester I. (๑๙๗๒). **The functions of executive. Massachusetts**: Harvard University Press.

Chung, Kae H., and Megginson, Leon C, (๑๙๘๑). **Organizational behavior developing managerial skills**. New York: Harper and Rows Publisher.

McFarland. (๑๙๗๙). **Management**: Foundation and Practices. ๕th ed. New York: Macmillan Publishing Inc.

Nadler, David A.; Tushman, Michael; and Hatvany, Nine G. (๑๙๘๒). **Managing organization**. Boston: Little Bronw Company.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก เอกสารประกอบบทที่ ๑

คำสั่งกระทรวงมหาดไทย
ที่ ๕๒๗/๒๕๕๕
เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๓๘๗/๒๕๔๑ ลงวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๔๑ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย จึงให้ยกเลิกคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๓๘๗/๒๕๔๑ ลงวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๔๑ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และแต่งตั้งให้ผู้ดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

๑. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร

๒. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

๓. ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวงที่รับผิดชอบทั่วราชอาณาจักร

๔. ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและเขตพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรภาค

๕. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและเขตพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรจังหวัด

๖. ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ ผู้กำกับการ ๑ ผู้กำกับการ ๔ สารวัตรใหญ่สถานีตำรวจรถไฟนพวงศ์ สารวัตรสถานีตำรวจรถไฟธนบุรี สารวัตรสถานีตำรวจรถไฟมักกะสัน กองกำกับการ ๑ สารวัตรสถานีตำรวจรถไฟสุวรรณภูมิ กองกำกับการ ๔ กองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

๗. ผู้กำกับการและสารวัตรในกองบังคับการตำรวจทางหลวง เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวงที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ

๘. หัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่ง รองผู้กำกับการงานศูนย์ควบคุมจราจร ด่วน ๑ รองผู้กำกับการงานศูนย์ควบคุมจราจร ด่วน ๒ รองผู้กำกับการงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดี/ทางพิเศษ กองกำกับการ ๒ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา ๑๙ มาตรา ๑๑๔ มาตรา ๑๓๓ มาตรา ๑๔๒ มาตรา ๑๔๓ มาตรา ๑๔๓ ทวิ และมาตรา ๑๔๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในเขตอำนาจการรับผิดชอบและเขตพื้นที่การปกครองของแต่ละสถานีตำรวจ

๙. ผู้กำกับการ ๑ ผู้กำกับการ ๒ ผู้กำกับการ ๕ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบ

๑๐. ผู้กำกับการ ๖ สารวัตรงานปฏิบัติการจราจรตามโครงการพระราชดำริ ๑ สารวัตรงานปฏิบัติการจราจรตามโครงการพระราชดำริ ๒ สารวัตรงานปฏิบัติการจราจรตามโครงการพระราชดำริ ๓ กองกำกับการ ๖ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา ๑๔๒ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในเขตอำนาจการรับผิดชอบ

๑๑. ผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการ สารวัตรฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา ๑๙ มาตรา ๑๑๔ และมาตรา ๑๓๓ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ สารวัตรในกองกำกับการ ๑ สารวัตรในกองกำกับการ ๒ สารวัตรงานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ สารวัตรงานตรวจพิสูจน์มลภาวะ กองกำกับการ ๕ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรเฉพาะตามความในมาตรา ๑๔๒ มาตรา ๑๔๓ มาตรา ๑๔๓ ทวิ และมาตรา ๑๔๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในเขตอำนาจการรับผิดชอบ

ทั้งนี้ ให้หมายความรวมถึงผู้รักษาราชการแทน หรือผู้ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทนในตำแหน่งดังกล่าวแล้ว ทุกตำแหน่งด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๕

(นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ที่ ๕๓๗/๒๕๕๕
เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ

ด้วยในการประชุมคณะอนุกรรมการ ก.ตร. เกี่ยวกับการบริหารทรัพยากรบุคคล ครั้งที่ ๔/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๕๕ และในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๕๕ ได้มีมติอนุมัติการกำหนดตำแหน่งพนักงานสอบสวนตามนัยมาตรา ๔๔ (๖) ถึง (๑๑) แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๗ และอนุมัติการเปลี่ยนแปลงการกำหนดตำแหน่งรองผู้กำกับการสืบสวนสอบสวน สายงานสอบสวน เป็นตำแหน่งรองผู้กำกับการสืบสวน สายงานสืบสวน ต่อมาคณะกรรมการข้าราชการตำรวจ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๕ และในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ ได้มีมติอนุมัติการกำหนดตำแหน่งดังกล่าวตามที่คณะอนุกรรมการ ก.ตร. เกี่ยวกับการบริหารทรัพยากรบุคคล เสนอ ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานในสถานีตำรวจเป็นไปด้วยความเรียบร้อย บรรลุวัตถุประสงค์ของทางราชการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจให้สอดคล้องกับโครงสร้างและลักษณะงานที่ปฏิบัติเสียใหม่

อาศัยอำนาจตามความใน มาตรา ๑๑ (๔) แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๗ จึงออกคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ ไว้ดังต่อไปนี้

๑. ให้ยกเลิกคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ ๕๗/๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ เรื่อง กำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ และการเรียกชื่อ หน้าที่และคำย่อของตำแหน่งในสถานีตำรวจ โดยให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้

๒. โครงสร้างสถานีตำรวจ และการเรียกชื่อ หน้าที่และคำย่อของตำแหน่งในสถานีตำรวจ

๒.๑ โครงสร้างสถานีตำรวจ มีดังนี้

๒.๑.๑ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่ง ผู้กำกับการ การเรียกชื่อตำแหน่งปรากฏตามโครงสร้างสถานีตำรวจ รูปแบบที่ ๑ และรูปแบบที่ ๒

๒.๑.๒ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่ง สารวัตรใหญ่ การเรียกชื่อตำแหน่งปรากฏตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๓ และรูปแบบที่ ๔

๒.๑.๓ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่ง สารวัตร การเรียกชื่อตำแหน่งปรากฏตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๕ และรูปแบบที่ ๖
(รายละเอียดปรากฏตาม ผนวก ก.)

๒.๒ การเรียกชื่อ หน้าที่และคำย่อของตำแหน่งในสถานีตำรวจ
(รายละเอียดปรากฏตาม ผนวก ข.)

๓. ลักษณะงานในสถานีตำรวจ

ให้แบ่งงานในสถานีตำรวจนครบาลและสถานีตำรวจภูธรออกเป็น ๕ งาน กับ ๑ หน่วยปฏิบัติการ คือ งานอำนวยการ งานป้องกันปราบปราม งานจราจร งานสืบสวน งานสอบสวน และหน่วยปฏิบัติการพิเศษ

๔. กำหนดหัวหน้างานในสถานีตำรวจ ดังนี้

๔.๑ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่ง ผู้กำกับการ ตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๑ กำหนดให้

/๔.๑.๑ รองผู้...

๔.๑.๑ รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ และงานป้องกันปราบปราม

๔.๑.๒ รองผู้กำกับการจราจร เป็นหัวหน้างานจราจร

๔.๑.๓ รองผู้กำกับการสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๔.๑.๔ พนักงานสอบสวนที่มีระดับตำแหน่งและอาวุโสสูงสุด ซึ่งได้รับคำสั่งมอบหมายจากหัวหน้าหน่วย หรือหัวหน้าหน่วยงาน ตามนัยระเบียบ ก.ตร. ว่าด้วยการกำหนดจำนวนในการแต่งตั้งและอำนาจหน้าที่ในการบังคับบัญชาพนักงานสอบสวน พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นหัวหน้างานสอบสวน

๔.๑.๕ ผู้บังคับกองร้อย (สบ ๒) หรือ ผู้บังคับหมวด (สบ ๑) เป็นหัวหน้าหน่วยปฏิบัติการพิเศษ

๔.๒ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่งผู้กำกับการ ตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๒ กำหนดให้

๔.๒.๑ รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ งานป้องกันปราบปราม และงานจราจร

๔.๒.๒ รองผู้กำกับการสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๔.๒.๓ พนักงานสอบสวนที่มีระดับตำแหน่งและอาวุโสสูงสุด ซึ่งได้รับคำสั่งมอบหมายจากหัวหน้าหน่วย หรือหัวหน้าหน่วยงาน ตามนัยระเบียบ ก.ตร. ว่าด้วยการกำหนดจำนวนในการแต่งตั้งและอำนาจหน้าที่ในการบังคับบัญชาพนักงานสอบสวน พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นหัวหน้างานสอบสวน

๔.๒.๔ ผู้บังคับกองร้อย (สบ ๒) หรือ ผู้บังคับหมวด (สบ ๑) เป็นหัวหน้าหน่วยปฏิบัติการพิเศษ

๔.๓ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่ง สารวัตรใหญ่ ตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๓ กำหนดให้

๔.๓.๑ สารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ และงานป้องกันปราบปราม

๔.๓.๒ สารวัตรจราจร เป็นหัวหน้างานจราจร

๔.๓.๓ สารวัตรสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๔.๓.๔ พนักงานสอบสวนที่มีระดับตำแหน่งและอาวุโสสูงสุด ซึ่งได้รับคำสั่งมอบหมายจากหัวหน้าหน่วย หรือหัวหน้าหน่วยงาน ตามนัยระเบียบ ก.ตร. ว่าด้วยการกำหนดจำนวนในการแต่งตั้งและอำนาจหน้าที่ในการบังคับบัญชาพนักงานสอบสวน พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นหัวหน้างานสอบสวน

๔.๓.๕ ผู้บังคับหมวด (สบ ๑) เป็นหัวหน้าหน่วยปฏิบัติการพิเศษ

๔.๔ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่ง สารวัตรใหญ่ ตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๔ กำหนดให้

๔.๔.๑ สารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ งานป้องกันปราบปราม และงานจราจร

๔.๔.๒ สารวัตรสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๔.๔.๓ พนักงานสอบสวนที่มีระดับตำแหน่งและอาวุโสสูงสุด ซึ่งได้รับคำสั่งมอบหมายจากหัวหน้าหน่วย หรือหัวหน้าหน่วยงาน ตามนัยระเบียบ ก.ตร. ว่าด้วยการกำหนดจำนวนในการแต่งตั้งและอำนาจหน้าที่ในการบังคับบัญชาพนักงานสอบสวน พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นหัวหน้างานสอบสวน

๔.๔.๔ ผู้บังคับหมวด (สบ ๑) เป็นหัวหน้าหน่วยปฏิบัติการพิเศษ

/๔.๕ สถานีตำรวจ...

๔.๕ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่งสารวัตร ตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๕ กำหนดให้

๔.๕.๑ รองสารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ และงานป้องกันปราบปราม

๔.๕.๒ รองสารวัตรสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๔.๕.๓ รองสารวัตรจราจร เป็นหัวหน้างานจราจร

๔.๕.๔ พนักงานสอบสวนที่มีระดับตำแหน่งและอาวุโสสูงสุด ซึ่งได้รับคำสั่งมอบหมายจากหัวหน้าหน่วย หรือหัวหน้าหน่วยงาน ตามนัยระเบียบ ก.ตร. ว่าด้วยการกำหนดจำนวนในการแต่งตั้งและอำนาจหน้าที่ในการบังคับบัญชาพนักงานสอบสวน พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นหัวหน้างานสอบสวน

๔.๕.๕ ผู้บังคับหมวด (สบ ๑) เป็นหัวหน้าหน่วยปฏิบัติการพิเศษ

๔.๖ สถานีตำรวจที่มีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นระดับตำแหน่ง สารวัตร ตามโครงสร้างสถานีตำรวจรูปแบบที่ ๖ กำหนดให้

๔.๖.๑ รองสารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ งานป้องกันปราบปราม และงานจราจร

๔.๖.๒ รองสารวัตรสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๔.๖.๓ พนักงานสอบสวนที่มีระดับตำแหน่งและอาวุโสสูงสุด ซึ่งได้รับคำสั่งมอบหมายจากหัวหน้าหน่วย หรือหัวหน้าหน่วยงาน ตามนัยระเบียบ ก.ตร. ว่าด้วยการกำหนดจำนวนในการแต่งตั้งและอำนาจหน้าที่ในการบังคับบัญชาพนักงานสอบสวน พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นหัวหน้างานสอบสวน

๔.๖.๔ ผู้บังคับหมวด (สบ ๑) เป็นหัวหน้าหน่วยปฏิบัติการพิเศษ

๔.๗ กรณีที่มีข้าราชการตำรวจระดับสูงสุดของผู้ปฏิบัติงานของแต่ละงานหลายคนให้หัวหน้าสถานีตำรวจเป็นผู้มอบหมายให้ข้าราชการตำรวจระดับสูงสุดของผู้ปฏิบัติงานแต่ละคนปฏิบัติหน้าที่ได้ตามความเหมาะสม ตามสถานการณ์หรือสภาพพื้นที่แล้วแต่กรณี และให้อยู่ภายใต้การควบคุม กำกับดูแล ปกครองบังคับบัญชาของหัวหน้างาน

๕. หน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ มีดังนี้

๕.๑ **หัวหน้าสถานีตำรวจ** มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน อำนวยการสั่งการ ควบคุม กำกับ ดูแล ปกครองบังคับบัญชา ตรวจสอบติดตาม และประเมินผล ตลอดจนการฝึกอบรม โดยปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดในคดีอาญา ภายในเขตอำนาจความรับผิดชอบหรือเขตพื้นที่การปกครอง รวมทั้งความรับผิดชอบในด้านการงานและการปกครองบังคับบัญชาถัดรองลงไปจากผู้บังคับบัญชาในระดับกองบังคับการตำรวจนครบาล ๑ – ๙ หรือตำรวจภูธรจังหวัด เพื่อพัฒนาการบริหาร การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม การรักษาความสงบเรียบร้อย รักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน บริการทางสังคม ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ งานพิเศษ งานความมั่นคง และงานอื่น ๆ ดังนี้

๕.๑.๑ ทำหน้าที่หัวหน้าผู้รับผิดชอบการปฏิบัติของสถานีตำรวจ ดังนี้

๕.๑.๑.๑ กำหนดนโยบายการปฏิบัติงาน

๕.๑.๑.๒ วางแผนการปฏิบัติงาน

๕.๑.๑.๓ พิจารณามอบหมายงานโดยให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติงานในหน้าที่อื่นนอกเหนือจากหน้าที่การงานประจำได้ตามความเหมาะสม

๕.๑.๑.๔ พิจารณาวินิจฉัยสั่งการในงานที่มีปัญหา

/๕.๑.๑.๕ ควบคุม...

๕.๑.๑.๕ ควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติ และระเบียบวินัย

๕.๑.๑.๖ กำหนดมาตรการในการประสานงานและควบคุม กำกับดูแล ให้มีการประสานกันอย่างใกล้ชิดจริงจังระหว่างงานต่าง ๆ ในสถานีตำรวจ

๕.๑.๑.๗ ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจ

๕.๑.๑.๘ ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจ

๕.๑.๑.๙ ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่น

๕.๑.๑.๑๐ จัดการฝึกอบรมให้กับข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจเพื่อให้มีความรู้ ความสามารถ ความประพฤติ ระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ โดยการจัดการฝึกอบรมเองหรือขอรับการสนับสนุนจากบุคคลหรือหน่วยงานอื่น

๕.๑.๑.๑๑ เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการต่าง ๆ ตามที่ได้รับการแต่งตั้ง

๕.๑.๑.๑๒ ร่วมประชุมกับหน่วยงานอื่นในงานที่เกี่ยวข้อง

๕.๑.๑.๑๓ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของสถานีตำรวจ

๕.๑.๑.๑๔ ตอบปัญหาและชี้แจงเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับงานในหน้าที่

๕.๑.๒ ทำหน้าที่หัวหน้าพนักงานสอบสวน โดยปฏิบัติตามที่กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับกำหนด

๕.๑.๓ ปฏิบัติงานตามที่กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับ กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของหัวหน้าสถานีตำรวจโดยเฉพาะ

๕.๑.๔ วางแผน ปฏิบัติและควบคุมการจัดการกำลังในการถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๑.๕ วางแผน ปฏิบัติและควบคุมการจัดกำลังในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๑.๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานตามข้อ ๕.๑.๑ – ๕.๑.๕

๕.๑.๗ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๒ **หัวหน้างานอำนวยการ** มีหน้าที่เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานอำนวยการ รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผน สั่งการ ควบคุม กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามและประเมินผลงานที่เกี่ยวกับนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนงานสถานีตำรวจ งานการบริหารบุคลากร การศึกษาการฝึกอบรม งานวิชาการ สวัสดิการ การพัฒนาการบริหารจัดการ งบประมาณ การเงิน การพัสดุ การพลาธิการและสรรพาวุธ การส่งกำลังบำรุง รวมทั้งลักษณะงานที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบเพื่อส่งเสริมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานในสถานีตำรวจโดยจำแนกออกเป็นงานต่างๆ ดังนี้

๕.๒.๑ งานนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท แผนปฏิบัติการ แผนประจำปี และแผนปฏิบัติการประจำของสถานีตำรวจ

๕.๒.๒ งานธุรการและสารบรรณทั่วไปของสถานีตำรวจ

๕.๒.๓ งานกำลังพล รวมทั้งงานพัฒนาข้าราชการตำรวจและครอบครัวให้มีความพร้อมทั้งด้านกำลัง ความคิด และจิตใจ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๒.๔ งานการศึกษา ฝึกอบรม สัมมนา ดูงาน ตลอดจนงานเผยแพร่ความรู้

/๕.๒.๕ งานสวัสดิ...

๕.๒.๕ งานสวัสดิการ

๕.๒.๖ งานพัฒนาองค์กร และพัฒนาระบบการบริหารจัดการต่างๆ

๕.๒.๗ งานงบประมาณการเงิน งานพัสดุ พลาธิการและสรรพาวุธ

๕.๒.๘ งานการสื่อสาร และเทคโนโลยีสารสนเทศ

๕.๒.๙ งานจัดการเรื่องเงินสินบน เงินรางวัล และเงินค่าตอบแทน

๕.๒.๑๐ งานการจัดอาหารเลี้ยงดูผู้ต้องหา

๕.๒.๑๑ งานทะเบียนคนต่างด้าวและงานการขออนุญาตต่าง ๆ

๕.๒.๑๒ งานการประชาสัมพันธ์

๕.๒.๑๓ งานตรวจสอบติดตามประเมินผล วิจัยและพัฒนาการปฏิบัติตามนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงานและโครงการต่าง ๆ

๕.๒.๑๔ งานดูแลห้องประชุมและจัดการประชุม

๕.๒.๑๕ งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๒.๑๖ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

๕.๒.๑๗ งานอื่นที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของงานใดในสถานีตำรวจให้เป็นหน้าที่ของงานอำนวยการ

๕.๒.๑๘ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานอำนวยการ

๕.๒.๑๙ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๓ **ผู้ปฏิบัติงานอำนวยการ**

๕.๓.๑ **สารวัตรธุรการหรือสารวัตรอำนวยการ** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๓.๑.๑ ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานอำนวยการ

๕.๓.๑.๒ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานอำนวยการทราบในทันที

๕.๓.๑.๓ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานอำนวยการ

๕.๓.๑.๔ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๓.๒ **รองสารวัตรธุรการ** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๓.๒.๑ ปฏิบัติงานตามข้อ ๕.๒.๒ – ๕.๒.๑๕ และ ๕.๓.๑.๑

๕.๓.๒.๒ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานอำนวยการ หรือสารวัตรธุรการหรือสารวัตรอำนวยการทราบในทันที

๕.๓.๒.๓ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานอำนวยการ

๕.๓.๒.๔ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๓.๓ **รองสารวัตร** (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ ถึงรองสารวัตร) ธุรการ มีหน้าที่ดังนี้

๕.๓.๓.๑ ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติงานในกลุ่มงานอำนวยการและสนับสนุน ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไป และอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

/๕.๓.๓.๒ ตัดสินใจ...

๕.๓.๓.๒ ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๕.๓.๓.๓ ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านอำนวยการและสนับสนุนของหน่วยงานนั้น ๆ

๕.๓.๓.๔ ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งสารวัตรหรือเทียบเท่า

๕.๓.๓.๕ ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

๕.๓.๔ **ผู้บังคับหมู่ ธุรการ** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๓.๔.๑ งานธุรการและสารบรรณทั่วไปของสถานีตำรวจ

๕.๓.๔.๒ งานกำลังพล ของสถานีตำรวจ

๕.๓.๔.๓ งานสวัสดิการ

๕.๓.๔.๔ งานการสื่อสาร และเทคโนโลยีสารสนเทศ

๕.๓.๔.๕ งานทะเบียนคนต่างด้าวและงานการขออนุญาตต่างๆ

๕.๓.๔.๖ งานการประชาสัมพันธ์

๕.๓.๔.๗ งานดูแลห้องประชุมและจัดการประชุม

๕.๓.๔.๘ งานประมาณ การเงิน พัสดุ พลาธิการและสรรพาวุธ

๕.๓.๔.๙ งานจัดการเรื่องเงินสินบน เงินรางวัล และเงินค่าตอบแทน

๕.๓.๔.๑๐ งานการจัดอาหารเลี้ยงดูผู้ต้องหา

๕.๓.๔.๑๑ งานปฏิบัติหน้าที่พลขับ หรืองานนำสาร

๕.๓.๔.๑๒ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานอำนวยการ

๕.๓.๔.๑๓ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๔ **หัวหน้างานป้องกันปราบปราม มีหน้าที่ดังนี้**

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามรับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนอำนวยการ สั่งการ ควบคุม กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผล ตลอดจนปฏิบัติงานในด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ซึ่งเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่มีโทษทางอาญาทุกฉบับ งานคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ งานชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้อง หรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ ในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจ เพื่อมิให้เกิดอาชญากรรมขึ้น โดยจำแนกออกเป็นงานต่าง ๆ ดังนี้

๕.๔.๑ งานการข่าว

๕.๔.๒ งานจัดทำแผนที่ ระบบข้อมูลอาชญากรรม รวมทั้งการจัดระบบข้อมูลเป้าหมายที่อาจเกิดอาชญากรรม และระบบข้อมูลทางสังคม ที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันระงับ ปราบปรามอาชญากรรม

๕.๔.๓ งานควบคุมผู้ต้องหาและผู้ถูกกักขัง

๕.๔.๔ งานควบคุมศูนย์วิทยุหรือการรับ – ส่งวิทยุของสถานีตำรวจ

๕.๔.๕ งานจัดตั้งจุดรับแจ้งเหตุ จุดตรวจ จุดสกัด และกำหนดมาตรการต่างๆ ในการป้องกันและปราบปรามมิให้อาชญากรรมเกิดขึ้น

๕.๔.๖ งานจัดสายตรวจทุกประเภท

๕.๔.๗ งานควบคุมแหล่งอบายมุข และการจัดระเบียบสังคม

/๕.๔.๘ งานปราบ...

๕.๔.๘ งานปราบปรามการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาและพระราชบัญญัติ ต่าง ๆ ที่มีโทษทางอาญาทุกฉบับ

๕.๔.๙ งานปราบปรามผู้มีอิทธิพลและมือปืนรับจ้าง

๕.๔.๑๐ งานพิทักษ์เด็ก เยาวชน และสตรี

๕.๔.๑๑ งานปราบปรามผู้มีอิทธิพลเกี่ยวกับบ่อนการพนัน สถานบริการและแหล่งอบายมุข

๕.๔.๑๒ งานปราบปรามผู้มีอิทธิพลในการฮั้วประมูล และขัดขวางการเสนอแข่งขันราคาในการประมูล

๕.๔.๑๓ งานที่ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

๕.๔.๑๔ งานตามกฎหมายว่าด้วยการจำหน่วยสุรา สถานบริการ โรงแรม ภาพยนตร์ โรงรับจำนำ อาวุธปืน การพนัน และค้าของเก่า การเรี่ยไร รวมทั้งงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่กฎหมายบัญญัติให้อำนาจไว้

๕.๔.๑๕ งานฝึกอบรมประชาชน อาสาสมัคร เด็ก เยาวชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา พนักงานรักษาความปลอดภัย ลูกเสือชาวบ้าน สมาชิกไทยอาสาป้องกันชาติ ฯลฯ ที่เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมและรักษาความปลอดภัยเพื่อช่วยเหลือกิจการตำรวจ

๕.๔.๑๖ งานคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ (กต.ตร.) ระดับสถานีตำรวจ

๕.๔.๑๗ งานประชาสัมพันธ์ ชุมชนสัมพันธ์ เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ประชาชน ตลอดจนสร้างเครือข่ายการป้องกันอาชญากรรมในชุมชนและทุกภาคส่วนของสังคมในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๔.๑๘ งานพัฒนากำลังพล งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ เทคโนโลยี เพื่อใช้ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

๕.๔.๑๙ งานระบบงบประมาณที่เกี่ยวกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๔.๒๐ ตรวจสอบติดสอบและประเมินผล วิจัยและพัฒนาการปฏิบัติตามนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและโครงการต่าง ๆ ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

๕.๔.๒๑ กรณีการกระทำความผิดให้พิจารณาสั่งการให้ผู้ปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามดำเนินการจับกุมหรือดำเนินการจับกุมด้วยตนเอง

๕.๔.๒๒ งานการจัดกำลังร่วมในการถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๔.๒๓ การควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประชุม และอื่น ๆ

๕.๔.๒๔ งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๔.๒๕ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

๕.๔.๒๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๔.๒๗ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

/๕.๕ ผู้ปฏิบัติ...

๕.๕ **ผู้ปฏิบัติงานป้องกันปราบปราม**

๕.๕.๑ **สารวัตรป้องกันปราบปราม** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๕.๑.๑ ปฏิบัติงานตามที่หัวหน้างานป้องกันปราบปรามมอบหมาย

๕.๕.๑.๒ ปฏิบัติงานตามข้อ ๕.๔.๑ – ๕.๔.๒๓

๕.๕.๑.๓ ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๑.๔ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานป้องกันปราบปรามทราบในทันที

๕.๕.๑.๕ ปฏิบัติงานที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๑.๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๕.๒ **รองสารวัตรป้องกันปราบปราม**

๕.๕.๒.๑ **ทำหน้าที่ปฏิบัติการป้องกันปราบปราม** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๕.๒.๑(๑) ปฏิบัติงานตามที่หัวหน้างานป้องกันปราบปรามหรือสารวัตรป้องกันปราบปรามมอบหมาย

๕.๕.๒.๑(๒) ปฏิบัติงานตามข้อ ๕.๔.๑ – ๕.๔.๒๓ และข้อ ๕.๕.๑.๓

๕.๕.๒.๑(๓) กรณีมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นให้ดำเนินการจับกุมโดยพิจารณาใช้กำลังตามความเหมาะสม แล้วรายงานหัวหน้างานป้องกันปราบปรามหรือสารวัตรป้องกันปราบปรามทราบ

๕.๕.๒.๑(๔) ปฏิบัติหน้าที่นายร้อยตำรวจเวร

๕.๕.๒.๑(๕) ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าสายตรวจ

๕.๕.๒.๑(๖) ขณะปฏิบัติหน้าที่นายร้อยตำรวจเวร และหัวหน้าสายตรวจในคราวเดียวกัน ให้ปฏิบัติหน้าที่ในด้านป้องกันเป็นหลัก ส่วนการปฏิบัติหน้าที่ในด้านระงับปราบปรามให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้หรือตามความเหมาะสม

๕.๕.๒.๑(๗) ควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๕.๒.๑(๘) การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานป้องกันปราบปรามหรือสารวัตรป้องกันปราบปรามทราบในทันที

๕.๕.๒.๑(๙) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๒.๑(๑๐) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๕.๓ **รองสารวัตร** (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ ถึงรองสารวัตร) งานป้องกันปราบปรามมีหน้าที่ดังนี้

๕.๕.๓.๑ ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ในสายงานป้องกันปราบปราม ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไปและอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๕.๕.๓.๒ ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

/๕.๕.๓.๓ ปฏิบัติหน้าที่...

๕.๕.๓.๓ ปฏิบัติหน้าที่ร้อยเวรบริการบนสถานีตำรวจ หัวหน้ากลุ่มสายตรวจ หัวหน้าชุดมวลชนสัมพันธ์ หัวหน้าชุดปฏิบัติการชายแดน หัวหน้าชุดข่าว หัวหน้าชุดปราบปรามยาเสพติด เป็นต้น

๕.๕.๓.๔ ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านป้องกันปราบปรามของหน่วยงานนั้น ๆ เป็นต้น

๕.๕.๓.๕ ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งสารวัตรหรือเทียบเท่า

๕.๕.๓.๖ ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

๕.๕.๔ **ผู้บังคับหมู่ ป้องกันปราบปราม**

๕.๕.๔.๑ **ทำหน้าที่ธุรการ** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๕.๔.๑(๑) งานรับ – ส่ง และการเสนอหนังสือ

๕.๕.๔.๑(๒) งานร่างโต้ตอบงาน

๕.๕.๔.๑(๓) งานเก็บรักษา ค้น และทำลายเอกสาร

๕.๕.๔.๑(๔) งานจัดเก็บและรวบรวมสถิติงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๑(๕) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๑.(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๕.๔.๒ **ทำหน้าที่ปฏิบัติการป้องกันปราบปราม** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๕.๔.๒(๑) เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมายและสั่งการ เกี่ยวกับคดีอาญาทุกประเภทและคดีตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่มีโทษทางอาญาทุกฉบับ โดยให้เก็บและรายงานตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

๕.๕.๔.๒(๒) ป้องกันเหตุ โดยการตรวจตราทั่วไป หากต้องใช้กำลังตำรวจไปทำการระงับ ปรามปราบเมื่อพบเหตุที่ต้องระงับ ปราบปรามต้องดำเนินการด้วยตนเองหรือแจ้งสั่งให้ใช้กำลังตำรวจตามความเหมาะสมหรือตามแผนที่กำหนดไว้

๕.๕.๔.๒(๓) การปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

๕.๕.๔.๒(๔) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๒(๕) ควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๕.๕.๔.๒(๖) ปฏิบัติหน้าที่สิบเวรประจำสถานีตำรวจควบคุมการปฏิบัติหน้าที่ของยามสถานีตำรวจ ประชาสัมพันธ์ ควบคุมผู้ต้องหา พิมพ์ลายนิ้วมือ

๕.๕.๔.๒(๗) ปฏิบัติหน้าที่ยามสถานีตำรวจ รักษาการณ์รักษาความสงบเรียบร้อย ความสะอาด พัสดุของหลวง สิ่งของที่ยึดมาประกอบคดี ตลอดจนช่วยเหลือควบคุมดูแลผู้ต้องหาและผู้ต้องขัง

๕.๕.๔.๒(๘) ปฏิบัติงานชุมชนสัมพันธ์ เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ประชาชน ตลอดจนสร้างเครือข่ายการป้องกันอาชญากรรมในชุมชนและทุกภาคส่วนของสังคมในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๒(๙) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๒(๑๐) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

/๕.๕.๔.๓ ทำหน้าที่...

๕.๕.๔.๓ **ทำหน้าที่คุมผู้ต้องหาบนสถานี** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๕.๔.๓(๑) ควบคุมดูแลผู้ต้องหา ผู้ถูกกักขังและผู้ถูกจำขัง โดยจะต้องรายงานให้นายร้อยตำรวจเวรทราบ

๕.๕.๔.๓(๒) การเยี่ยมผู้ถูกควบคุม โดยจัดให้ได้ตามกำหนดเวลาที่กำหนดไว้เท่านั้น รวมทั้งตรวจตราดูแลสิ่งของและอาหารที่มีผู้นำมาเยี่ยม ผู้ถูกควบคุม เพื่อป้องกันไม่ให้มีสิ่งของต้องห้าม เล็ดลอดเข้าไปถึงผู้ถูกควบคุมในห้องควบคุมได้

๕.๕.๔.๓(๓) ดำเนินการเรื่องการให้อาหารผู้ถูกควบคุม ตรวจตราดูแลอาหารที่ทางการจัดเลี้ยงไม่ให้มีสิ่งของต้องห้าม ปะปนเข้าไปในอาหาร และเลี้ยงอาหารตามเวลาที่กำหนดเท่านั้น

๕.๕.๔.๓(๔) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๓(๕) ควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๕.๔.๓(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๓(๗) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๕.๔.๔ **ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ มีหน้าที่ดังนี้**

๕.๕.๔.๔(๑) สอบถามและให้คำแนะนำประชาชนผู้มาติดต่อ

๕.๕.๔.๔(๒) รับโทรศัพท์ ถ้าเป็นการแจ้งข่าวเกี่ยวกับคดีให้รีบแจ้งให้นายร้อยตำรวจเวรรับสาย

๕.๕.๔.๔(๓) ดำเนินการเกี่ยวกับคำร้องต่าง ๆ

๕.๕.๔.๔(๔) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๔(๕) ควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๕.๔.๔(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๔(๗) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๕.๔.๕ **ทำหน้าที่พิมพ์ลายนิ้วมือ มีหน้าที่ดังนี้**

๕.๕.๔.๕(๑) พิมพ์ลายนิ้วมือบุคคลที่ขอตรวจสอบประวัติ

๕.๕.๔.๕(๒) พิมพ์ลายนิ้วมือผู้ต้องหา และนิ้วมือศพอันเกิดจากการตายโดยผิดธรรมชาติ

๕.๕.๔.๕(๓) พิมพ์ลายนิ้วมือผู้ต้องสงสัย

๕.๕.๔.๕(๔) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๕(๕) ควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๕.๔.๕(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๕(๗) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

/๕.๕.๔.๖ ทำหน้าที่...

๕.๕.๔.๖ **ทำหน้าที่เสมียนประจำธุรการ มีหน้าที่ดังนี้**

๕.๕.๔.๖(๑) ลงบันทึกประจำวันการปฏิบัติงานของสถานีตำรวจในส่วนที่มิได้กำหนดให้ลงบันทึกในสมุดประจำวันคดี

๕.๕.๔๓.๖(๒) ลงบันทึกการนำตัวผู้ต้องหาออกนอกห้องควบคุม ซึ่งพนักงานสอบสวนเป็นผู้สั่งการ โดยให้ผู้ทำหน้าที่ควบคุมผู้ต้องหา ผู้รับตัวผู้ต้องหาจดบันทึกไว้เป็นหลักฐาน

๕.๕.๔.๖(๓) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๖(๔) ควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๕.๕.๔.๖(๕) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๖(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๕.๔.๗ **ทำหน้าที่พนักงานวิทยุ มีหน้าที่ดังนี้**

๕.๕.๔.๗(๑) รับ – ส่งวิทยุ ระหว่างสถานีตำรวจกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องและผู้ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๗(๒) ดูแลรักษาเครื่องรับส่งวิทยุและวัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง โดยเป็นผู้ดูแลรักษาเบื้องต้น ตลอดจนตรวจสอบเครื่องรับส่งวิทยุและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดการชำรุดเสียหาย ให้รีบรายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อแก้ไขทันที

๕.๕.๔.๗(๓) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๕.๔.๗(๔) ควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๕.๕.๔.๗(๕) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม

๕.๕.๔.๗(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๖ **หัวหน้างานจราจร** มีหน้าที่ดังนี้

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานจราจร รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านจราจร วางแผน อำนวยการ สั่งการ ควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลงานด้านการควบคุมจราจร จัดการ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร รวมทั้งงานจราจรตามโครงการพระราชดำริ และงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้อง หรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจร ตลอดจนพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน โดยจำแนกออกเป็นงานต่าง ๆ ดังนี้

๕.๖.๑ งานควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร

๕.๖.๒ งานวางแผนจัดการและควบคุมการจราจร ตลอดจนจัดทำแผนที่จราจรของพื้นที่รับผิดชอบ และของพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน

๕.๖.๓ งานศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

๕.๖.๔ งานให้ความรู้และการศึกษาอบรมผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจร

๕.๖.๕ งานสอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

/๕.๖.๖ งานเก็บ...

๕.๖.๖ งานเก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดและการควบคุมการจราจร

๕.๖.๗ งานการส่งข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และส่งให้งานป้องกันปราบปราม

๕.๖.๘ เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๕.๖.๙ กรณีมีการกระทำความผิดให้พิจารณาสั่งการให้ผู้ปฏิบัติงานจราจรดำเนินการจับกุมหรือดำเนินการจับกุมด้วยตนเอง

๕.๖.๑๐ ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๖.๑๑ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี และอื่น ๆ

๕.๖.๑๒ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๖.๑๓ งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๖.๑๔ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

๕.๖.๑๕ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๕.๖.๑๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๗ **ผู้ปฏิบัติงานจราจร**

๕.๗.๑ **สารวัตรจราจร** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๗.๑.๑ ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร

๕.๗.๑.๒ จัดและควบคุมการจราจร

๕.๗.๑.๓ ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

๕.๗.๑.๔ ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

๕.๗.๑.๕ สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

๕.๗.๑.๖ ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

๕.๗.๑.๗ จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

๕.๗.๑.๘ เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และส่งให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม

๕.๗.๑.๙ ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินีและพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๗.๑.๑๐ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

/๕.๗.๑.๑๑ ปฏิบัติงาน...

๕.๗.๑.๑๑ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้น จับกุม

๕.๗.๑.๑๒ เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๕.๗.๑.๑๓ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานจราจรทราบในทันที

๕.๗.๑.๑๔ งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๗.๑.๑๕ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๕.๗.๑.๑๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๗.๒ **รองสารวัตรจราจร** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๗.๒.๑ ปฏิบัติงานตามข้อ ๕.๗.๑.๑ – ๕.๗.๑.๑๒

๕.๗.๒.๒ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานจราจรหรือสารวัตรจราจรทราบในทันที

๕.๗.๒.๓ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๕.๗.๒.๔ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๗.๓ **รองสารวัตร** (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ ถึงรองสารวัตร) งานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

๕.๗.๓.๑ ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ในสายงานจราจร ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไป และอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๕.๗.๓.๒ ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๕.๗.๓.๓ ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าจราจร

๕.๗.๓.๔ ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านจราจรของหน่วยงานนั้น ๆ

๕.๗.๓.๕ ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งสารวัตรหรือเทียบเท่า

๕.๗.๓.๖ ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

๕.๗.๔ **ผู้บังคับหมู่ จราจร**

๕.๗.๔.๑ **ทำหน้าที่ธุรการ** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๗.๔.๑(๑) งานธุรการทั่วไปของงานจราจร

๕.๗.๔.๑(๒) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๗.๔.๑(๓) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

/๕.๗.๔.๑(๔) ปฏิบัติงาน...

๕.๗.๔.๑(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๗.๔.๑.(๕) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๕.๗.๔.๑(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๗.๔.๒ **ทำหน้าที่จราจร** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๗.๔.๒(๑) เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร ตลอดจนนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร

๕.๗.๔.๒(๒) จัดและควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจรมอบหมายสั่งการ

๕.๗.๔.๒(๓) จัดและควบคุมการจราจร โดยจัดและควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจร

๕.๗.๔.๒(๔) สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

๕.๗.๔.๒(๕) ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร

๕.๗.๔.๒(๖) การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

๕.๗.๔.๒(๗) เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร หัวหน้างานจราจร หรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ ก่อน แล้วรายงานรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร หรือหัวหน้างานจราจร ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หัวหน้าสถานีตำรวจกำหนด

๕.๗.๔.๒(๘) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๗.๔.๒(๙) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๗.๔.๒(๑๐) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๗.๔.๒(๑๑) เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปรามจับกุมสกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๕.๗.๔.๒(๑๓) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

๕.๗.๔.๒(๑๔) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๘ **หัวหน้างานสืบสวน** มีหน้าที่ดังนี้

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานสืบสวน รับผิดชอบเกี่ยวกับการวางแผนอำนวยการ สั่งการ ควบคุม กำกับ ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลตลอดจนการปฏิบัติงานในด้านการสืบสวนที่เกี่ยวกับคดีอาญาที่เกิดขึ้น รวมทั้งงานอื่น ๆ ที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจ เพื่อแสวงหาพยานหลักฐานและผู้กระทำความผิดอันเป็นการอำนวยความยุติธรรมให้แก่ประชาชนในการสืบสวนคดีอาญาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยจำแนกออกเป็นงานต่าง ๆ ดังนี้

/๕.๘.๑ งานสืบสวน...

๕.๘.๑ งานสืบสวนการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา การกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่มีโทษทางอาญา และการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

๕.๘.๒ งานพัฒนากำลังพล งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ เทคโนโลยี และวิทยาการต่าง ๆ เพื่อใช้ในการสืบสวน

๕.๘.๓ งานสืบสวนหาข่าวและระบบข้อมูลอาชญากรรม

๕.๘.๔ งานวางระบบการงบประมาณที่เกี่ยวกับงานสืบสวน

๕.๘.๕ งานตรวจสอบติดตามและประเมินผล งานวิจัยและพัฒนาการปฏิบัติตามนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงานและโครงการต่าง ๆ รวมทั้งการศึกษาและเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวนคดีอาญาที่เกิดขึ้น

๕.๘.๖ งานวางแผนสืบสวน

๕.๘.๗ งานสืบสวนหาข้อเท็จจริง และหลักฐานเพื่อทราบรายละเอียดของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นแล้ว

๕.๘.๘ งานสืบสวนภายหลังจากรู้ตัวผู้กระทำความผิด ทั้งที่เป็นคดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจ และกรณีจับกุมคนร้ายตามหมายจับของสถานีตำรวจอื่น เพื่อรู้แหล่งและรายละเอียดเพื่อให้มีการจับกุม

๕.๘.๙ ดำเนินการเพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสืบสวน โดยสร้างความสัมพันธ์กับประชาชนในพื้นที่โดยใกล้ชิดเพื่อประโยชน์ในการหาข่าว

๕.๘.๑๐ กรณีพบการกระทำความผิดให้พิจารณาสั่งการให้ผู้ใต้บังคับบัญชาดำเนินการจับกุม หรือดำเนินการจับกุมด้วยตนเอง

๕.๘.๑๑ ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๘.๑๒ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๘.๑๓ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๘.๑๔ งานปกปิดให้ความคุ้มครองแหล่งข่าว และพยาน

๕.๘.๑๕ ประสานการปฏิบัติงานกับงานอื่น ๆ ในสถานีตำรวจและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดจริงจัง เพื่อให้ผลในการป้องกัน ระงับ ปราบปราม กระทำความผิด

๕.๘.๑๖ ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานสืบสวน

๕.๘.๑๗ งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๘.๑๘ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

๕.๘.๑๙ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวน

๕.๘.๒๐ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

/๕.๙ ผู้ปฏิบัติ...

๕.๙ **ผู้ปฏิบัติงานสืบสวน**

๕.๙.๑ **สารวัตรสืบสวน** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๙.๑.๑ ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานสืบสวน

๕.๙.๑.๒ ศึกษาเก็บข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้อง และนำวิทยาการต่างๆ มาใช้ในการสืบสวน

๕.๙.๑.๓ งานวางแผนสืบสวน

๕.๙.๑.๔ สืบสวนหาข่าวและรวบรวมข้อมูล ข้อเท็จจริงหลักฐานรวมทั้งประสานการปฏิบัติกับงานอื่นในสถานีตำรวจหรือหน่วยงานอื่น เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน อันได้แก่ การป้องกันเหตุร้าย เหตุรุนแรง การกระทำผิดต่าง ๆ ทั้งจากแหล่งข่าวทั่วไปและแหล่งข่าวที่จัดตั้งขึ้น

๕.๙.๑.๕ สืบสวนหาข้อเท็จจริง และหลักฐานเพื่อทราบรายละเอียดของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นแล้ว

๕.๙.๑.๖ สืบสวนภายหลังจากรู้ตัวผู้กระทำความผิด ทั้งที่เป็นคดีที่อยู่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจ และกรณีจับกุมคนร้ายตามหมายจับของสถานีตำรวจอื่นหรือหน่วยงานอื่นเพื่อรู้แหล่งและรายละเอียดเพื่อให้มีการจับกุม

๕.๙.๑.๗ ดำเนินการเพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสืบสวน โดยสร้างความสัมพันธ์กับประชาชนในพื้นที่อย่างใกล้ชิดเพื่อประโยชน์ในการหาข่าว

๕.๙.๑.๘ กรณีการกระทำความผิดให้ดำเนินการจับกุม โดยพิจารณาใช้กำลังตำรวจตามความเหมาะสมแล้วรายงานหัวหน้างานสืบสวนทราบ

๕.๙.๑.๙ ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินีและพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๙.๑.๑๐ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๙.๑.๑๑ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๙.๑.๑๒ เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๕.๙.๑.๑๓ งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๙.๑.๑๔ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานสืบสวนทราบในทันที

๕.๙.๑.๑๕ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวน

๕.๙.๑.๑๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๙.๒ **รองสารวัตรสืบสวน** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๙.๒.๑ ปฏิบัติงานตามที่หัวหน้างานสืบสวน หรือสารวัตรสืบสวนมอบหมาย

๕.๙.๒.๒ ปฏิบัติงานตามข้อ ๕.๙.๑.๑ – ๕.๙.๑.๑๓

๕.๙.๒.๓ การปฏิบัติ...

๕.๙.๒.๓ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรีบรายงานให้หัวหน้างานสืบสวนหรือสารวัตรสืบสวนทราบในทันที

๕.๙.๒.๔ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวน

๕.๙.๒.๕ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๙.๓ **รองสารวัตร** (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ ถึงรองสารวัตร) งานสืบสวน มีหน้าที่ดังนี้

๕.๙.๓.๑ ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ในสายงานสืบสวน ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไป และอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๕.๙.๓.๒ ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๕.๙.๓.๓ ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าสายสืบ

๕.๙.๓.๔ ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านสืบสวนของหน่วยงานนั้น ๆ

๕.๙.๓.๕ ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งสารวัตรหรือเทียบเท่า

๕.๙.๓.๖ ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

๕.๙.๔ **ผู้บังคับหมู่ สืบสวน**

๕.๙.๔.๑ **ทำหน้าที่ธุรการ** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๙.๔.๑(๑) งานธุรการทั่วไปของงานสืบสวน

๕.๙.๔.๑(๒) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๙.๔.๑(๓) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๙.๔.๑(๔) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๙.๔.๑(๕) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวน

๕.๙.๔.๑(๖) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๙.๔.๒ **ทำหน้าที่สืบสวน มีหน้าที่ดังนี้**

๕.๙.๔.๒(๑) สืบสวนการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาและการปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

๕.๙.๔.๒(๒) เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวน รายงานข้อมูลสืบสวนต่อรองสารวัตรสืบสวน หรือสารวัตรสืบสวน หรือหัวหน้างานสืบสวน

๕.๙.๔.๒(๓) สืบสวนหาข่าวและรวบรวมข้อมูล ข้อเท็จจริงหลักฐาน รวมทั้งประสานการปฏิบัติกับงานอื่นในสถานีตำรวจหรือหน่วยงานอื่น เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน อันได้แก่ การป้องกันเหตุร้าย เหตุรุนแรงการกระทำผิดต่างๆ ทั้งจากแหล่งข่าวทั่วไปและแหล่งข่าวที่จัดตั้งขึ้น

/๕.๙.๔.๒(๔) สืบสวน...

๕.๙.๔.๒(๔) สืบสวนหาข้อเท็จจริง และหลักฐานเพื่อทราบรายละเอียดของการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นแล้ว

๕.๙.๔.๒(๕) สืบสวนภายหลังจากรู้ตัวผู้กระทำความผิดทั้งที่เป็นคดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจ และกรณีจับกุมคนร้ายตามหมายจับของสถานีตำรวจอื่นหรือหน่วยงานอื่น เพื่อรู้แหล่งและรายละเอียดเพื่อให้มีการจับกุม

๕.๙.๔.๒(๖) ดำเนินการเพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสืบสวนโดยสร้างความสัมพันธ์กับประชาชนในพื้นที่อย่างใกล้ชิดเพื่อประโยชน์ในการหาข่าว

๕.๙.๔.๒(๗) ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๙.๔.๒(๘) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๙.๔.๒(๙) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๙.๔.๒(๑๐) ปฏิบัติการจับกุม เมื่อพบการกระทำความผิดหรือได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชา

๕.๙.๔.๒(๑๑) เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปรามจับกุมสกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๕.๙.๔.๒(๑๒) งานที่ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่งข้อบังคับว่าด้วยเรื่องนั้นๆ หรือตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๙.๔.๒(๑๓) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวน

๕.๙.๔.๒(๑๔) ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๑๐ **หัวหน้าหน่วยปฏิบัติการพิเศษ** มีหน้าที่ดังนี้

ปฏิบัติงานสืบสวน วางแผน อำนวยการ สั่งการ ควบคุม กำกับ ดูแลตรวจสอบ ติดตามและประเมินผลตลอดจนการปฏิบัติงานสืบสวนหาข่าว ในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจเพื่อประโยชน์ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมที่เกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ โดยจำแนกออกเป็นงานต่าง ๆ ดังนี้

๕.๑๐.๑ หาข่าวความเคลื่อนไหว และดำเนินการปราบปรามผู้กระทำความผิด หรือผู้ก่อการร้าย

๕.๑๐.๒ ป้องกันปราบปรามการก่อความวุ่นวายในบ้านเมือง ได้แก่ การเดินขบวนก่อวินาศกรรม และการจลาจล

๕.๑๐.๓ ปราบปรามโจรผู้ร้ายสำคัญ ผู้มีอิทธิพล หรือที่มีกำลังเป็นกลุ่มบุคคล ตามโอกาสและความจำเป็น

๕.๑๐.๔ ลาดตระเวน สำรวจตรวจตรา ตรวจสอบท้องที่ในส่วนที่เกี่ยวกับภูมิประเทศและตัวบุคคล เพื่อความชำนาญ และเพื่อประโยชน์ในการหาข่าว

๕.๑๐.๕ ประชาสัมพันธ์ ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ประชาชน ตลอดจนสร้างเครือข่ายการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในชุมชนและทุกภาคส่วนของสังคมในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๑๐.๖ งานพัฒนากำลังพล งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ เทคโนโลยี เพื่อใช้ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

๕.๑๐.๗ ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผล วิจัยและพัฒนา การปฏิบัติตามนโยบายยุทธศาสตร์ต่าง ๆ

๕.๑๐.๘ พิจารณาสั่งการให้ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานปฏิบัติการพิเศษ ดำเนินการจับกุมหรือดำเนินการจับกุมด้วยตนเอง

๕.๑๐.๙ ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๑๐.๑๐ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๑๐.๑๑ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๑๐.๑๒ งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๕.๑๐.๑๓ การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

๕.๑๐.๑๔ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๑๑ **ผู้ปฏิบัติงานหน่วยปฏิบัติการพิเศษ**

๕.๑๑.๑ **ผู้บังคับหมวด (สบ ๑)** มีหน้าที่ดังนี้

๕.๑๑.๑.๑ ปฏิบัติงานตามข้อ ๕.๑๐.๑ - ๕.๑๐.๕

๕.๑๑.๑.๒ ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินีและพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๕.๑๑.๑.๓ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปรามในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่าง ๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่น ๆ

๕.๑๑.๑.๔ ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๕.๑๑.๑.๕ ปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้ปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ

๕.๑๑.๑.๖ ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๕.๑๑.๒ **รองสารวัตร** (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ ถึงรองสารวัตร) หน่วยปฏิบัติการพิเศษมีหน้าที่ดังนี้

๕.๑๑.๒.๑ ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ในสายงานป้องกันปราบปราม ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไปและอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๕.๑๑.๒.๒ ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๕.๑๑.๒.๓ ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าชุดปฏิบัติการพิเศษ

๕.๑๑.๒.๔ ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านป้องกันปราบปรามของหน่วยงานนั้น ๆ

/๕.๑๑.๒.๕ ช่วยเหลือ...

๕.๑๑.๒.๕ ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งสารวัตรหรือเทียบเท่า

๕.๑๑.๒.๖ ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

๕.๑๑.๓ **ผู้บังคับหมู่ (หน่วยปฏิบัติการพิเศษ)** มีหน้าที่ปฏิบัติงานเช่นเดียวกับผู้บังคับหมวด (สบ ๑) ตามข้อ ๕.๑๑.๑

สำหรับอำนาจหน้าที่ของหัวหน้างานสอบสวน ตลอดจนพนักงานสอบสวนถึงพนักงานสอบสวนผู้เชี่ยวชาญพิเศษ และผู้บังคับหมู่ ผู้ปฏิบัติงานสอบสวน รวมทั้งการเรียกชื่อ หน้าที่และคำย่อของตำแหน่งให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ ๕๓๘ /๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๕ เรื่อง การปฏิบัติและอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของพนักงานสอบสวนและผู้ปฏิบัติงานสอบสวน

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๕

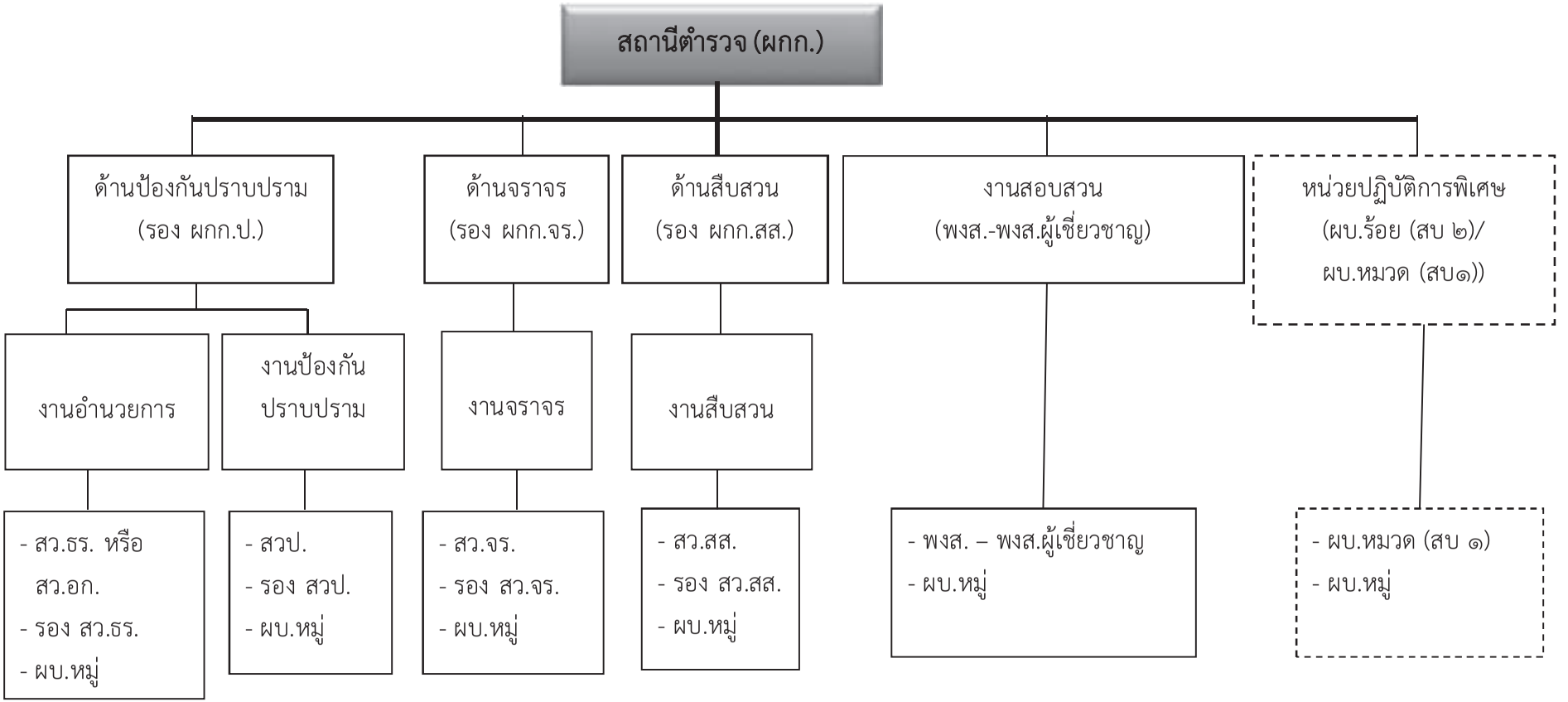
พลตำรวจเอก

(เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ผนวก ก.

โครงสร้างสถานีตำรวจ (รูปแบบที่ ๑)



หมายเหตุ ๑) รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ และงานป้องกันปราบปราม

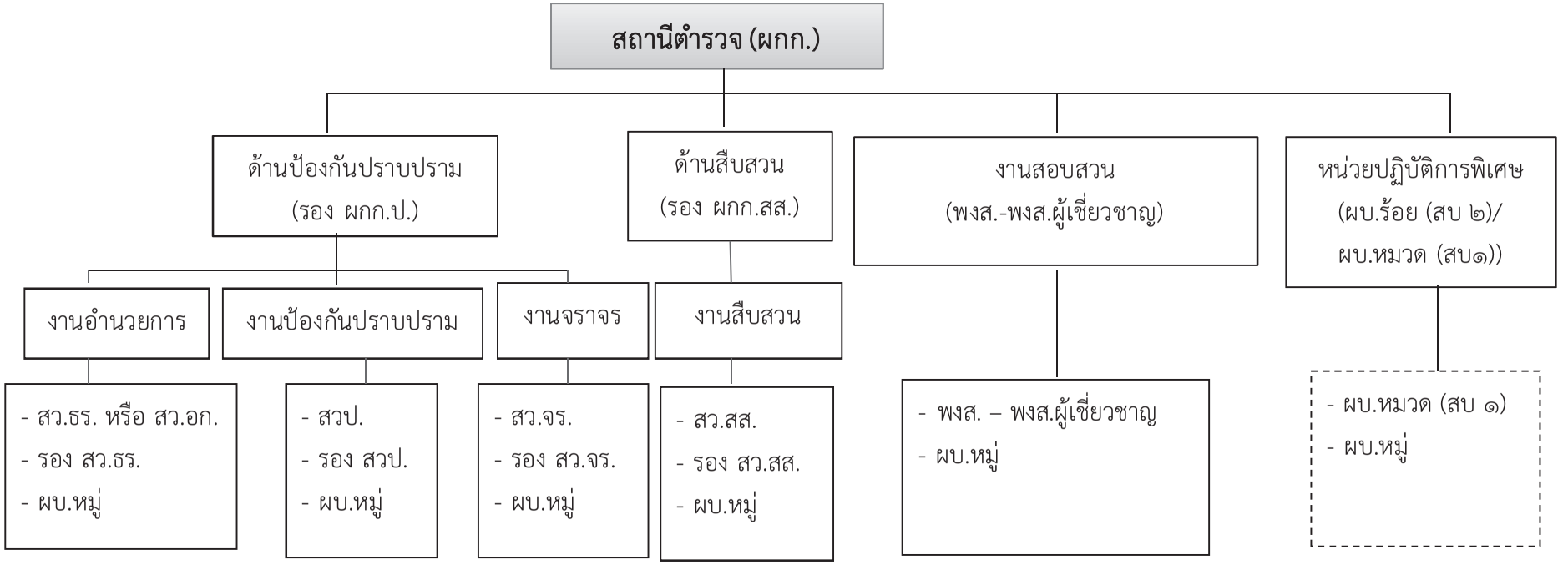
๒) รองผู้กำกับการจราจร เป็นหัวหน้างานจราจร

๓) รองผู้กำกับการสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๔) พนักงานสอบสวนที่อาวุโสสูงสุดเป็นหัวหน้างาน

๕) หน่วยปฏิบัติการพิเศษ จะกำหนดให้ตามสถานการณ์และความจำเป็น

โครงสร้างสถานีตำรวจ (รูปแบบที่ ๒) ผนวก ก.



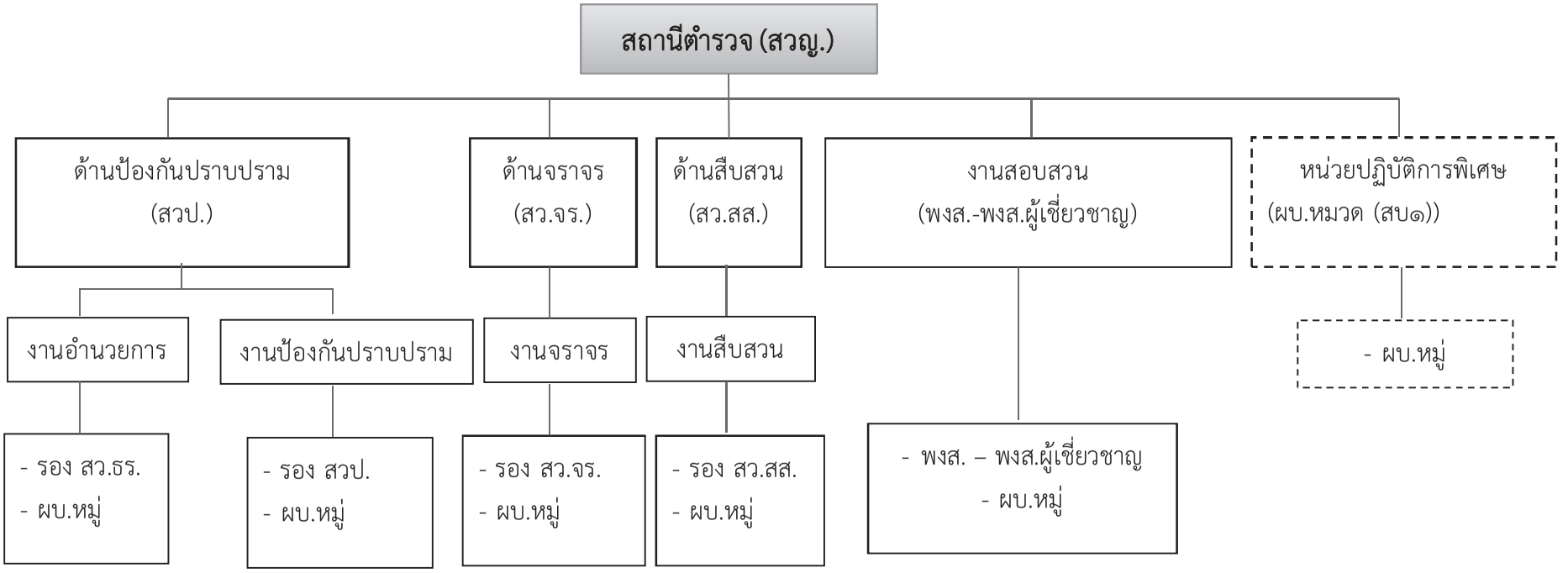
หมายเหตุ ๑) รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ งานป้องกันปราบปราม และงานจราจร

๒) รองผู้กำกับการสืบสวน เป็นหัวหน้างานสืบสวน

๓) พนักงานสอบสวนที่อาวุโสสูงสุดเป็นหัวหน้างาน

๔) หน่วยปฏิบัติการพิเศษ จะกำหนดให้ตามสถานการณ์และความจำเป็น

โครงสร้างสถานีตำรวจ (รูปแบบที่ ๓) *ผนวก ก.*

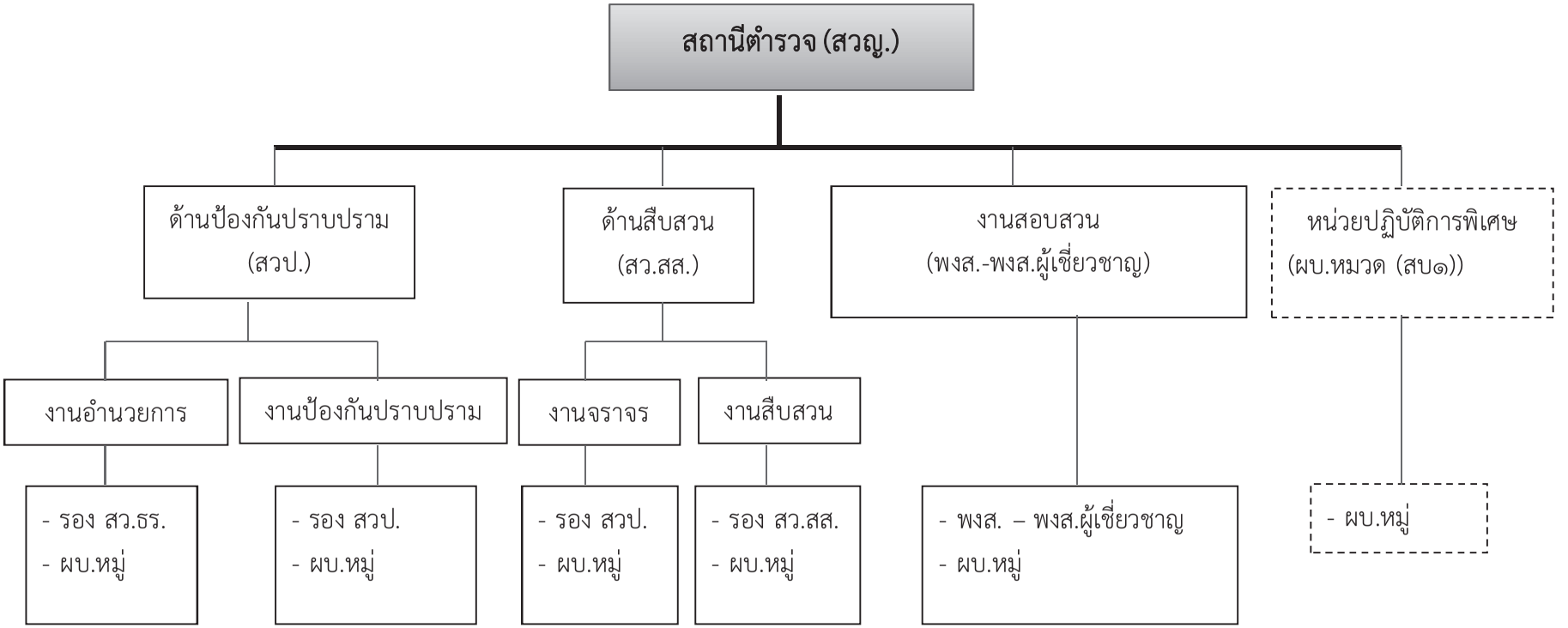


หมายเหตุ ๑) สารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ และงานป้องกันปราบปราม

๒) พนักงานสอบสวนที่อาวุโสสูงสุดเป็นหัวหน้างาน

๓) หน่วยปฏิบัติการพิเศษ จะกำหนดให้ตามสถานการณ์และความจำเป็น

โครงสร้างสถานีตำรวจ (รูปแบบที่ ๔) *ผนวก ก.*

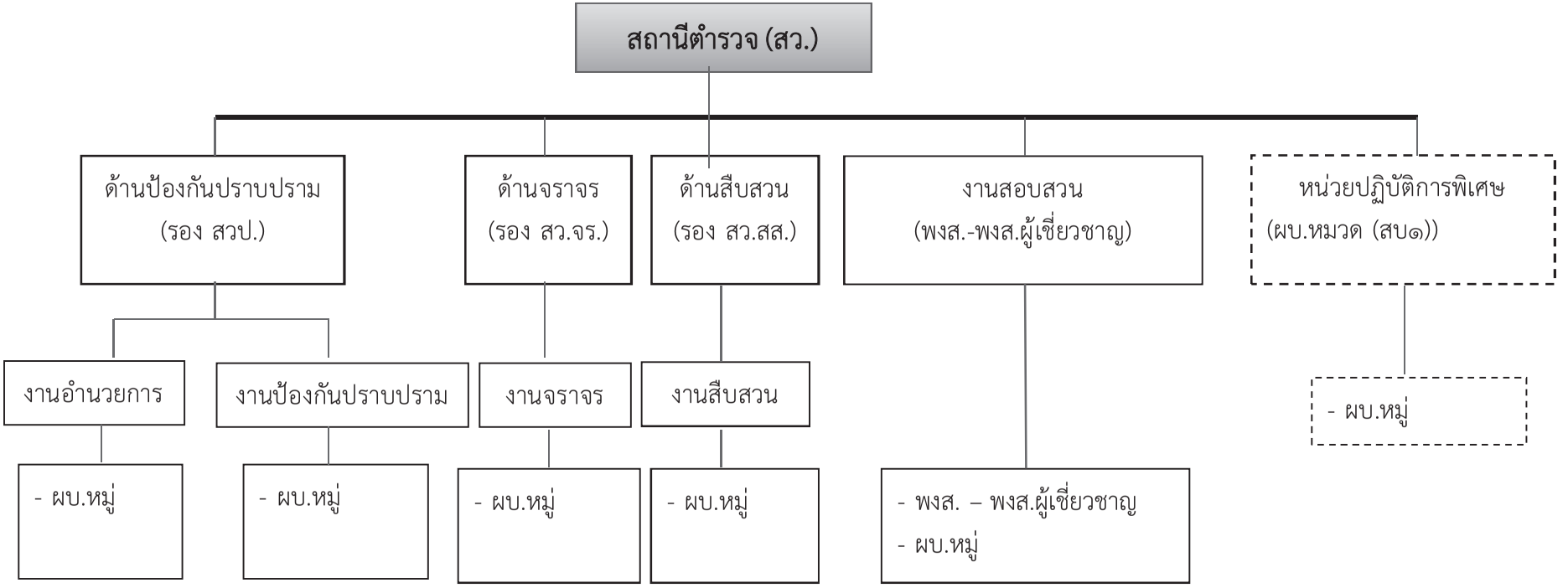


หมายเหตุ ๑) สารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ งานป้องกันปราบปราม และงานจราจร

๒) พนักงานสอบสวนที่อาวุโสสูงสุดเป็นหัวหน้างาน

๓) หน่วยปฏิบัติการพิเศษ จะกำหนดให้ตามสถานการณ์และความจำเป็น

โครงสร้างสถานีตำรวจ (รูปแบบที่ ๕) *ผนวก ก.*

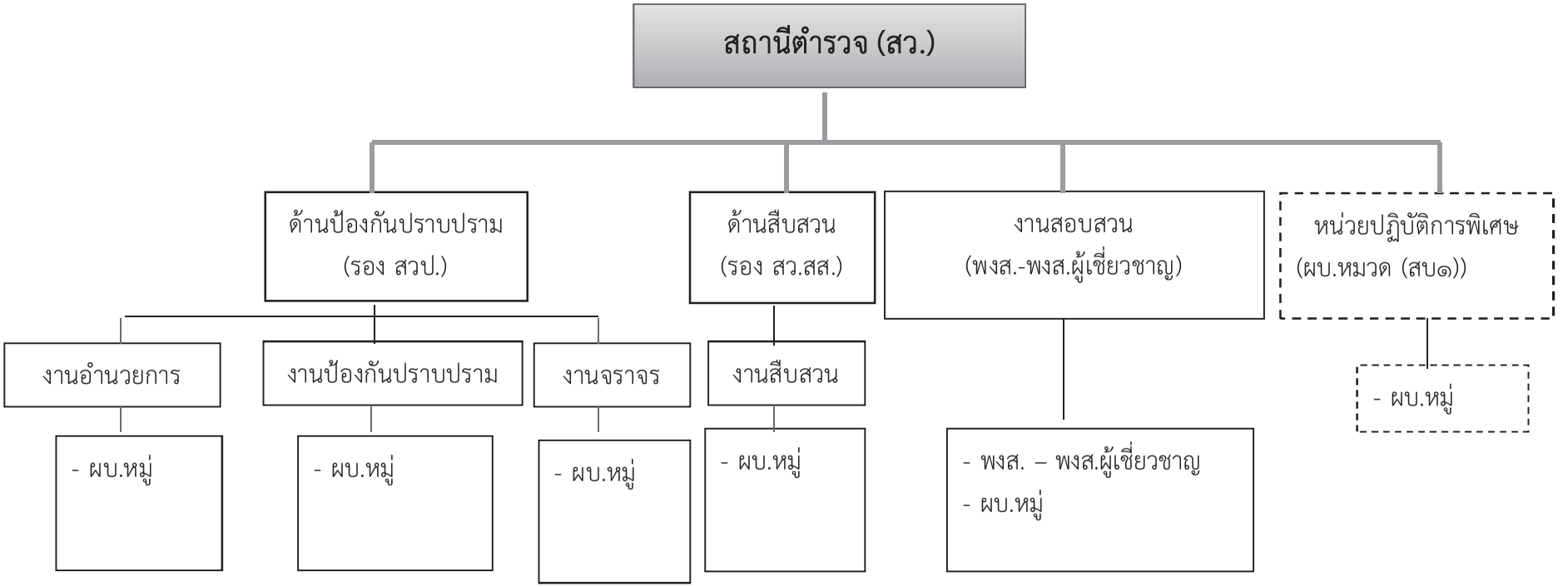


หมายเหตุ ๑) รองสารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ และงานป้องกันปราบปราม

๒) พนักงานสอบสวนที่อาวุโสสูงสุดเป็นหัวหน้างาน

๓) หน่วยปฏิบัติการพิเศษ จะกำหนดให้ตามสถานการณ์และความจำเป็น

โครงสร้างสถานีตำรวจ (รูปแบบที่ ๖) *ผนวก ก.*



หมายเหตุ ๑) รองสารวัตรป้องกันปราบปราม เป็นหัวหน้างานอำนวยการ งานป้องกันปราบปราม และงานจราจร

๒) พนักงานสอบสวนที่อาวุโสสูงสุดเป็นหัวหน้างาน

๓) หน่วยปฏิบัติการพิเศษ จะกำหนดให้ตามสถานการณ์และความจำเป็น

ผนวก ข.

การเรียกชื่อ หน้าที่และคำย่อของตำแหน่งในสถานีตำรวจ
(แนบท้ายคำสั่ง ตร.ที่ ๕๓๗/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๕)

ชื่อตำแหน่ง	คำย่อ
หัวหน้าสถานีตำรวจ	
ผู้กำกับการ สถานีตำรวจนครบาล...	ผกก.สน. ...
ผู้กำกับการ สถานีตำรวจภูธร...	ผกก.สภ. ...
สารวัตรใหญ่ สถานีตำรวจนครบาล...	สวญ.สน. ...
สารวัตรใหญ่ สถานีตำรวจภูธร...	สวญ.สภ. ...
สารวัตร สถานีตำรวจภูธร...	สว.สภ. ...
งานอำนวยการ	
สารวัตรธุรการ	สว.ธร.
สารวัตรอำนวยการ	สว.อก.
รองสารวัตรธุรการ	รอง สว.ธร.
รองสารวัตร (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตร) ธุรการ	รอง สว. (ตำแหน่งควบ ผบ.หมู่ ถึง รอง สว) (ธร.)
รองสารวัตรการเงินและบัญชี	รอง สว.กง.
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่ธุรการ)	ผบ.หมู่ (ธร.)
งานป้องกันปราบปราม	
รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม	รอง ผกก.ป.
สารวัตรป้องกันปราบปราม	สวป.
รองสารวัตรป้องกันปราบปราม	รอง สวป.
รองสารวัตร (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตร) งานป้องกันปราบปราม	รอง สว. (ตำแหน่งควบ ผบ.หมู่ ถึง รอง สว.) (ป.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่ธุรการ)	ผบ.หมู่ (ธร.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่ปฏิบัติการป้องกันปราบปราม)	ผบ.หมู่ (ป.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่ชุมชนสัมพันธ์)	ผบ.หมู่ (ชส.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่คุมผู้ต้องหาบนสถานี)	ผบ.หมู่ (คตส.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์)	ผบ.หมู่ (ปชส.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่พิมพ์ลายนิ้วมือ)	ผบ.หมู่ (พม.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่เสมียนประจำวันธุรการ)	ผบ.หมู่ (ปจว.ธร.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่พนักงานวิทยุ)	ผบ.หมู่ (พงว.)

ชื่อตำแหน่ง	คำย่อ
งานจราจร	
รองผู้กำกับการจราจร	รอง ผกก.จร.
สารวัตรจราจร	สว.จร.
รองสารวัตรจราจร	รอง สว.จร.
รองสารวัตร (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตร)	รอง สว. (ตำแหน่งควบ ผบ.หมู่ ถึง รอง สว.)
งานจราจร	(จร.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่ธุรการ)	
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่จราจร)	ผบ.หมู่ (ธร.) ผบ.หมู่ (จร.)
งานสืบสวน	
รองผู้กำกับการสืบสวน	รอง ผกก.สส.
สารวัตรสืบสวน	สว.สส.
รองสารวัตรสืบสวน	รอง สว.สส.
รองสารวัตร (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตร)	รอง สว. (ตำแหน่งควบ ผบ.หมู่ ถึง รอง สว.)
งานสืบสวน	(สส.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่ธุรการ)	ผบ.หมู่ (ธร.)
ผู้บังคับหมู่ (ทำหน้าที่สืบสวน)	ผบ.หมู่ (สส.)
หน่วยปฏิบัติการพิเศษ	
ผู้บังคับกองร้อย (สบ ๒)	ผบ.ร้อย (สบ ๒)
ผู้บังคับหมวด (สบ ๑)	ผบ.มว. (สบ ๑)
รองสารวัตร (ตำแหน่งควบผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตร)	รอง สว. (ตำแหน่งควบ ผบ.หมู่ ถึง รอง สว.)
หน่วยปฏิบัติการพิเศษ	(นปพ.)
ผู้บังคับหมู่ (หน่วยปฏิบัติการพิเศษ)	ผบ.หมู่ (นปพ.)

ตรวจแล้วถูกต้อง

พลตำรวจตรี

(กัมพล ศรีเจริญ)

ผู้บังคับการ กองอัตรากำลัง

ภาคผนวก ข คำสั่ง

คำสั่ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ที่ ๖๐๐/๒๕๕๖
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจ

ตามนโยบายบริหารราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ให้กำหนดวิสัยทัศน์และการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจให้เป็นตำรวจมืออาชีพ เพื่อความผาสุกของประชาชน โดยมุ่งพัฒนาและเสริมสร้างให้ข้าราชการตำรวจ เป็นตำรวจมืออาชีพที่ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล และเป็นที่พึ่งของประชาชนได้อย่างแท้จริง โดยจะเน้นการปลูกฝังอุดมการณ์ให้เป็นตำรวจมืออาชีพ มีภาวะผู้นำ และฝึกอบรมผู้บริหารแต่ละระดับให้มีความรู้ความเข้าใจในการบริหารงานตามตำแหน่งหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นจะต้องจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีเป็นกรณีเร่งด่วนที่สุด

เพื่อให้การจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจเป็นไปด้วยความเรียบร้อยมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด จึงแต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจ ดังนี้

๑. คณะที่ปรึกษา ประกอบด้วย

๑.๑ พลตำรวจเอก วัชรพล ประสารราชกิจ	รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (งานศึกษาอบรม)
๑.๒ พลตำรวจเอก เอก อังสนานนท์	รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (งานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม)
๑.๓ พลตำรวจเอก วรพงษ์ ชิวปรีชา	รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (งานความมั่นคง ๒)
๑.๔ พลตำรวจเอก ชัชวาลย์ สุขสมจิตต์	รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (งานกฎหมายและคดี)
๑.๕ พลตำรวจเอก พีระ พุ่มพิเชฏฐ์	ที่ปรึกษา (งานบริหาร ๑)

อำนาจหน้าที่

ให้คำแนะนำปรึกษา ควบคุม กำกับดูแลการดำเนินงานของคณะกรรมการอำนวยการจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่ายระดับสถานีตำรวจ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยเหมาะสม และเป็นไปตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

/๒. คณะกรรมการอำนวยการ...

๒. คณะกรรมการอำนวยการ ประกอบด้วย

๒.๑	พลตำรวจเอก อุดม รักศิลธรรม ที่ปรึกษา (งานศึกษาอบรม ๑)	ประธานกรรมการ
๒.๒	พลตำรวจโท อารีย์ อ่อนชิด ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (งานศึกษาอบรม ๓)	รองประธานกรรมการ
๒.๓	พลตำรวจโท หม่อมหลวงพันธ์ศักดิ์ เกษมสันต์ ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (งานศึกษาอบรม ๔)	รองประธานกรรมการ
๒.๔	ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล หรือผู้แทน	กรรมการ
๒.๕	ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๑ หรือผู้แทน	กรรมการ
๒.๖	ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๒ หรือผู้แทน	กรรมการ
๒.๗	ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๗ หรือผู้แทน	กรรมการ
๒.๘	ผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ หรือผู้แทน	กรรมการ
๒.๙	ผู้บัญชาการสำนักงบประมาณ หรือผู้แทน	กรรมการ
๒.๑๐	พลตำรวจโท สุรพล ธนโกเศส ผู้บัญชาการประจำสำนักงานผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
๒.๑๑	พลตำรวจตรี โกสินทร์ หินเธาว์ รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง	กรรมการ
๒.๑๒	พลตำรวจตรี ปิยะ อุทาโย รองผู้บัญชาการสำนักงานกำลังพล	กรรมการ
๒.๑๓	พลตำรวจโท สุวิระ ทรงเมตตา ผู้บัญชาการศึกษา	กรรมการและเลขานุการ
๒.๑๔	พลตำรวจตรี อำนวย นิ่มมะโน รองผู้บัญชาการศึกษา	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๑๕	พลตำรวจตรี สุรพล อยู่นุช รองผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๑๖	พันตำรวจเอก กิจพิณิฐ อุสาโห รักษาราชการแทนผู้บังคับการสำนักการศึกษาและประกันคุณภาพ	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๑๗	พันตำรวจเอกหญิง สุกัญญา พีระคานนท์ รองผู้บังคับการ สำนักงานศึกษาและประกันคุณภาพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๑๘	พันตำรวจเอกหญิง สุมาลี ก้องสมุทร รองผู้บังคับการ สำนักการศึกษาและประกันคุณภาพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๑๙	ผู้กำกับการในสังกัดสำนักการศึกษาและประกันคุณภาพ	เจ้าหน้าที่

/อำนาจหน้าที่...

อำนาจหน้าที่

๑. พิจารณากำหนดกรอบแนวทางในการจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจ ให้มีความเหมาะสมและได้มาตรฐาน เพื่อให้ผู้เข้ารับการอบรมมีภาวะผู้นำ มีความรอบรู้งานในหน้าที่ สามารถบริหารจัดการงานทั้งภายในหน่วยและนอกหน่วยได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการและประชาชน

๒. จัดทำเอกสารคู่มือประกอบการฝึกอบรมหัวหน้าสถานีตำรวจและหัวหน้างานในสถานีตำรวจ

๓. กำหนดแผนงานฝึกอบรมวิทยากรเพื่อนำความรู้ไปถ่ายทอดให้กับบุคลากรภายในหน่วยในระดับสถานีตำรวจ

๔. จัดทำแผนการฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจ รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในการประเมินผลอย่างมีคุณภาพมาตรฐาน

๕. ในการดำเนินการให้สามารถเชิญผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกและข้าราชการตำรวจมาให้ข้อมูลและข้อเสนอแนะ รวมทั้งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน เพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๑ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๖

พลตำรวจเอก

(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

คำสั่ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ที่ ๖๒๒/๒๕๕๖
เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการจัดทำหลักสูตรโครงการฝึกอบรม
ผู้นำหน่วยระดับหัวหน้างานจราจร และข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ

ตามคำสั่ง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ ๖๐๐/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับสถานีตำรวจ เพื่อพัฒนาและเสริมสร้างให้ข้าราชการตำรวจ เป็นตำรวจมืออาชีพที่ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลและเป็นที่พึ่งของประชาชนได้อย่างแท้จริง โดยจะเน้นการปลูกฝังอุดมการณ์ให้เป็นตำรวจมืออาชีพ มีภาวะผู้นำ และฝึกอบรมผู้บริหารแต่ละระดับให้มีความรู้ความเข้าใจในการบริหารงานตามตำแหน่งหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นั้น

เพื่อเป็นการพัฒนาและเสริมสร้างให้ข้าราชการตำรวจ เป็นตำรวจมืออาชีพที่ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา มีความครอบคลุมทุกระดับ จึงแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ จัดทำหลักสูตรและโครงการฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับหัวหน้างานจราจร และหลักสูตรด้านงานจราจรสำหรับข้าราชการตำรวจทุกระดับ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด ดังนี้

๑. ที่ปรึกษา

พลตำรวจโท เรืองศักดิ์ จริตเอก ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

อำนาจหน้าที่

ให้คำแนะนำปรึกษาการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการจัดทำหลักสูตรและฝึกอบรมผู้นำหน่วยระดับหัวหน้างานจราจรและข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรทุกระดับ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยเหมาะสม และเป็นไปตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒. คณะอนุกรรมการ ประกอบด้วย

๒.๑	ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล	ประธานอนุกรรมการ
๒.๒	ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑	รองประธานอนุกรรมการ
๒.๓	ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง	รองประธานอนุกรรมการ
๒.๔	ผู้บัญชาการโรงเรียนนายร้อยตำรวจ	รองประธานอนุกรรมการ
๒.๕	ผู้บัญชาการสำนักงานงบประมาณและการเงิน	รองประธานอนุกรรมการ
๒.๖	ผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ	รองประธานอนุกรรมการ
๒.๗	พลตำรวจตรี อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์ รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล	อนุกรรมการ
๒.๘	พลตำรวจตรี นิพนธ์ เจริญผล รักษาราชการแทน รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล	อนุกรรมการ
๒.๙	พลตำรวจตรี พรหมธร ภาคอัต รองผู้บัญชาการศึกษา	อนุกรรมการ

/๒.๑๐ พลตำรวจตรี โกสินทร์ ...

๒.๑๐	พลตำรวจตรี โกสินทร์ หินเธาว์ รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง	อนุกรรมการ
๒.๑๑	ผู้บังคับการตำรวจจราจร	อนุกรรมการ
๒.๑๒	พลตำรวจตรี ปิยะ ต๊ะวิชัย รักษาราชการแทน ผู้บังคับการตำรวจนครบาล ๗	อนุกรรมการ
๒.๑๓	ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง	อนุกรรมการ
๒.๑๔	ผู้บังคับการกองวิจัย	อนุกรรมการ
๒.๑๕	ผู้บังคับการกองแผนงานอาชญากรรม	อนุกรรมการ
๒.๑๖	ผู้บังคับการกองแผนงานกิจการพิเศษ	อนุกรรมการ
๒.๑๗	พันตำรวจเอก วันชัย อยู่แสง รองผู้บังคับการตำรวจจราจร	อนุกรรมการ
๒.๑๘	พันตำรวจเอก พิสิฏฐ โปรยรุ่งโรจน์ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี	อนุกรรมการ
๒.๑๙	พันตำรวจเอก คมศักดิ์ สุมังเกษตร รองผู้บังคับการตำรวจจราจร	อนุกรรมการ
๒.๒๐	พันตำรวจเอก วณัฐ อรรถกวิน รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา	อนุกรรมการ
๒.๒๑	พันตำรวจเอก ประยุทธ โพธิ์แก้วกุล รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดบุรีรัมย์	อนุกรรมการ
๒.๒๒	พันตำรวจเอก กิตติศักดิ์ จำรัสประเสริฐ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมุกดาหาร	อนุกรรมการ
๒.๒๓	พันตำรวจเอก มนตรี สัมบุณณานนท์ รองผู้บังคับการอำนวยการตำรวจภูธรภาค ๕	อนุกรรมการ
๒.๒๔	พันตำรวจเอก อนุภาพ ศรีนวล รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครปฐม	อนุกรรมการ
๒.๒๕	พันตำรวจเอก วันไชย เอกพรพิชญ์ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดระยอง	อนุกรรมการ
๒.๒๖	พันตำรวจเอก พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว ศาสตราจารย์ (สบ ๕) กลุ่มงานคณาจารย์ คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ	อนุกรรมการ
๒.๒๗	พันตำรวจเอก พิพัฒน์ บุญเพ็ชร์ ผู้กำกับการอำนวยการ กองบังคับการตำรวจจราจร	อนุกรรมการ
๒.๒๘	พันตำรวจเอก วรณัน สุขเจริญ ผู้กำกับการ สถานีตำรวจภูธรบางเลน จังหวัดนครปฐม	อนุกรรมการ
๒.๒๙	พันตำรวจเอก พงษ์กร อุปพงษ์ ผู้กำกับการ สถานีตำรวจภูธรเมืองกาญจนบุรี	อนุกรรมการ
๒.๓๐	พันตำรวจเอก อานนท์ นามประเสริฐ ผู้กำกับการสืบสวนตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู	อนุกรรมการ

/๒.๓๑ พันตำรวจเอก อำนาจ...

๒.๓๑	พันตำรวจเอก อำนาจ ถนอมทรัพย์ ผู้กำกับการ สถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี	อนุกรรมการ
๒.๓๒	พันตำรวจเอก อัฏธพร วงศ์ศิริปรีดา ผู้กำกับการ สถานีตำรวจภูธรบางปลาม้า จังหวัดสุพรรณบุรี	อนุกรรมการ
๒.๓๓	พันตำรวจโท อนันต์ ชัยชาญ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ	อนุกรรมการ
๒.๓๔	พันตำรวจโท ยิ่งยศ สุวรรณโณ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี	อนุกรรมการ
๒.๓๕	พันตำรวจโท เอกราช อภิวัฒน์วาจา รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองชลบุรี	อนุกรรมการ
๒.๓๖	พันตำรวจโท เชษฐา กีชวรรณ์ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองจันทบุรี	อนุกรรมการ
๒.๓๗	พันตำรวจโท อธิพงษ์ วุฒิวัฒนกุล รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองนครสวรรค์	อนุกรรมการ
๒.๓๘	พันตำรวจโท ประมุข ปิ่นปลื้มจิตต์ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองเพชรบูรณ์	อนุกรรมการ
๒.๓๙	พันตำรวจโท สุทธิ นิติอัครพงษ์ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองนครศรีธรรมราช	อนุกรรมการ
๒.๔๐	พันตำรวจโท วรงค์ เกิดสวัสดิ์ รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองสงขลา	อนุกรรมการ
๒.๔๑	พันตำรวจโท คมสันต์ บำรุงยศ สารวัตรกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่	อนุกรรมการ
๒.๔๒	ร้อยตำรวจเอก ภูริทัศน์ ชัยศร สารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองตรัง	อนุกรรมการ
๒.๔๓	พลตำรวจตรี คณนา อัมพรภักดิ์ อาจารย์ (สบ ๖) กลุ่มงานอาจารย์ กองบัญชาการศึกษา	อนุกรรมการ และเลขานุการ
๒.๔๔	พันตำรวจเอก ดิเรก ปลั่งดี รองผู้บังคับการตำรวจทางหลวง	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๔๕	พันตำรวจเอก วีระวิทย์ วัจนะพุกกะ ผู้กำกับการ ๕ กองบังคับการตำรวจจราจร	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๔๖	พันตำรวจเอกหญิง จินดา กลับกลาย อาจารย์ (สบ ๔) กลุ่มงานอาจารย์ กองบัญชาการศึกษา	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
๒.๔๗	พันตำรวจโท ไวพจน์ กุลาชัย อาจารย์ (สบ ๒) กลุ่มงานอาจารย์ กองบัญชาการศึกษา	อนุกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

/๒.๔๘ พันตำรวจเอก เอกรักษ์ ...

๒.๔๘ พันตำรวจเอก เอกรักษ์ ลิ้มสังกาศ ผู้ช่วยเลขานุการ
รองผู้บังคับการ สำนักงานเลขานุการตำรวจแห่งชาติ

๒.๔๙ พันตำรวจเอกหญิง นารถรพี อินทรสุวรรณ ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้กำกับการฝ่ายมาตรฐานและการประกันคุณภาพ ๒
สำนักการศึกษาและประกันคุณภาพ

๒.๕๐ พันตำรวจเอก ภูมิธัช โฆษิตวนิชพงศ์ ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้กำกับการฝ่ายพัฒนาหลักสูตร ๑
สำนักการศึกษาและประกันคุณภาพ

๒.๕๑ พันตำรวจโท อัคคภาคย์ จิตต์ประยูร ผู้ช่วยเลขานุการ
รองผู้กำกับการ กองกำกับการ ๑
กองบังคับการปราบปราม

๒.๕๒ พันตำรวจโทหญิง สุธิรา หาวงษ์ ผู้ช่วยเลขานุการ
รองผู้กำกับการฝ่ายมาตรฐานและการประกันคุณภาพ ๒
สำนักการศึกษาและประกันคุณภาพ

๒.๕๓ พันตำรวจโทหญิง นิภาพร ยิ้มสร้อย ผู้ช่วยเลขานุการ
รองผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการ ๖
กองบังคับการอำนวยการ กองบัญชาการศึกษา

๒.๕๔ พันตำรวจโทหญิง สิตานัน เพ็งแดง ผู้ช่วยเลขานุการ
สารวัตรฝ่ายมาตรฐานและการประกันคุณภาพ ๒
สำนักงานศึกษาและประกันคุณภาพ

๒.๕๕ พันตำรวจตรี ประทีป บุญทวี ผู้ช่วยเลขานุการ
สารวัตรฝ่ายพัฒนาหลักสูตร ๒
สำนักการศึกษาและประกันคุณภาพ

อำนาจหน้าที่

๑. สำรวจ วิเคราะห์ ภารกิจหน้าที่ และความต้องการในการฝึกอบรมของหัวหน้างานจราจรและข้าราชการตำรวจทุกระดับ

๒. พิจารณากำหนดหลักสูตรการฝึกอบรมให้มีขอบเขตเนื้อหาวิชาครบถ้วน ครอบคลุมขอบข่ายการปฏิบัติหน้าที่

๓. จัดทำตำรา เอกสาร คู่มือประกอบการฝึกอบรมตามเนื้อหาวิชาที่กำหนดไว้ในหลักสูตรการอบรม เพื่อใช้แจกจ่ายให้กับผู้เข้ารับการฝึกอบรม โดยให้เนื้อหาวิชามีความเป็นสากล ทันสมัย สอดคล้องกับสภาพการปฏิบัติงาน

๔. เตรียมวิทยากร ผู้ทรงคุณวุฒิที่สามารถถ่ายทอดความรู้ เป็นผู้สอนในแต่ละเนื้อหาวิชาให้ครบถ้วน และนำไปปฏิบัติได้อย่างมืออาชีพ

๕. จัดทำโครงการฝึกอบรมในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้มีรายละเอียดที่จำเป็น เช่น งบประมาณ จำนวนและระดับผู้เข้ารับการฝึกอบรม การประเมินผลผู้เข้ารับการฝึกอบรมและวิทยากร ตลอดจนแผนการฝึกอบรมของข้าราชการตำรวจอย่างเป็นระบบ

/๖. เชิญผู้ทรงคุณวุฒิ ...

๖. เชิญผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอก และข้าราชการตำรวจมาให้ข้อมูล ข้อเสนอแนะ รวมทั้งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ได้ตามความจำเป็น

๗. ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยให้ถือเป็นภารกิจสำคัญจำเป็นและเร่งด่วน

๘. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายสั่งการจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๐ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๖

พลตำรวจเอก

(อดุลย์ แสงสิงแก้ว)

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

ภาคผนวก ค รายชื่อผู้จัดทำ

<u>กลุ่มที่ ๑</u>

หัวข้อ บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ. ๕

ที่ปรึกษากลุ่ม: พล.ต.ต.สมพงษ์ ชิงดวง รอง ผบช.ภ.๕, พล.ต.ต.ปิยะ ต๊ะวิชัย ผบก.น.๗

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.มนตรี สัมบุณณานนท์ รอง ผบก.ภ.๕

พ.ต.อ.สมเจตน์ กาบคำ รอง ผบก.ภ.จว.นครราชสีมา

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พล.ต.ต	ปิยะ	ต๊ะวิชัย	ผบก.น.๗	น.
๒	พ.ต.ท.	สุทธิพงษ์	พุทธิพงษ์	สว.จร.สน.ท่าข้าม	น.
๓	พ.ต.ท.	ศรณรินทร์	เปลรินทร์	อจ.(สบ๓) ศฝร.ภ.๑	ภ.๑
๔	พ.ต.ท.	วีระ	เล็กประทุม	อจ.(สบ๓) ศฝร.ภ.๑	ภ.๑
๕	พ.ต.อ.	ศุภชัชจ์	เปี่ยมมนัส	ผกก.สภ.บ่อทองจว.ชลบุรี	ภ.๒
๖	พ.ต.ท.	ประวัติ	งามสม	พงส.กลุ่มงานสอบสวน	ภ.๒
๗	พ.ต.อ.	สมเจตน์	กาบคำ	รอง ผบก.ภ.จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๘	พ.ต.อ.	กันตพัฒน์	แก้วสุข	ผกก.สภ.ห้วยทับทัน ศรีสะเกษ	ภ.๓
๙	พ.ต.อ.	อำนาจ	ถนอมทรัพย์	ผกก.สภ.โนนสะอาด อุดรธานี	ภ.๔
๑๐	พ.ต.ท.	ชำนิ	คนไว	อจ.(สบ๓) ศฝร.ภ.๔	ภ.๔
๑๑	พ.ต.อ.	มนตรี	สัมบุณณานนท์	รอง ผบก.ภ.๕	ภ.๕
๑๒	พ.ต.ท.	คมสันต์	บำรุงยศ	สว.กลุ่มงานจราจร เชียงใหม่	ภ.๕
๑๓	พ.ต.ท.	ธีรเดช	แจ่มแจ้ง	รอง ผกก.สภ.เมืองพิษณุโลก	ภ.๖
๑๔	พ.ต.ท.	สมชาย	โพธิ์ทองมา	สวป.สภ.แก่งโสภา พิษณุโลก	ภ.๖
๑๕	พ.ต.อ.	ไชยา	สงวนจีน	พงส.ผคท.สภ.เมืองนครปฐม	ภ.๗
๑๖	ร.ต.อ.	กิตติ	ทองห่อ	รอง สว.จร.สภ.กระทุ่มแบน	ภ.๗
๑๗	พ.ต.ท.	อธิวัฒน์	ไชยศรีสุทธิ์	รอง ผกก.ป.สภ.ขุนทะเล สฎ.	ภ.๘
๑๘	พ.ต.ท.	วุฒิชัย	ทองเสภี	อจ.(สบ๒) ศฝร.ภ.๘	ภ.๘
๑๙	พ.ต.ท.	เลียบ	พรหมจันทร์	รอง ผกก.ป.สภ.ป่าพยอม พัทลุง	ภ.๙
๒๐	พ.ต.ท.	พรชัย	ขวัญปัญญา	สวญ.สภ.โคกเคียนนราธิวาส	ศชต.
๒๑	พ.ต.ท.	สิทธิพงษ์	หัสรังษี	รองผกก.ป.สภ.เมืองนราธิวาส	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๒</u>

หัวข้อ การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ.๓

ที่ปรึกษากลุ่ม: รอง ผบชภ.๓, พล.ต.ต.โกสินทร์ หินเธาว์ รอง ผบช.ก.

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.วณัฐ อรรถกวิน รอง ผบก.ภ.จว.นครราชสีมา, พ.ต.อ.ประยุทธ โพธิ์แก้วกุล รอง ผบก.ภ.จว.บุรีรัมย์

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ.	วัฒนา	ยี่จีน	รอง ผบก.น.๓	น.
๒	พ.ต.ท.	ถนัด	นักธรรม	รอง ผกก.จร.สน.มีนบุรี	น.
๓	พ.ต.ท.	คมกฤษณ์	คำบุศน์	สน.ลาดกระบัง	น.
๔	พ.ต.ท.	ชนินทร์	วีณิน	รอง ผกก.จร.สภ.พระนครศรีอยุธยา	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	พิชยา	พิพัฒน์บรรณกิจ	สวป.สภ.บางใหญ่	ภ.๑
๖	พ.ต.อ.	พิสิฐ	โปรยรุ่งโรจน์	รอง ผบก.ภ.จว.ชลบุรี	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	สนั่น	คงรัตน์	สวป.สภ.เสม็ด ชลบุรี	ภ.๒
๘	พ.ต.ต.	ชนทัต	รุ่งจิรพงษ์	สวป.สภ.แหลมฉบัง	ภ.๒
๙	พ.ต.อ.	วณัฐ	อรรถกวิน	รอง ผบก.ภ.จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๑๐	พ.ต.อ.	ประยุทธ	โพธิ์แก้วกุล	รอง ผบก.ภ.จว.บุรีรัมย์	ภ.๓
๑๑	พ.ต.ท.	ณัฐพงษ์	เชื้อเดช	รอง ผกก.ป.สภ.โนนนารายณ์	ภ.๓
๑๒	พ.ต.ท.	ปราโมทย์	สิมหลวง	รอง ผกก.สส.สภ.โนนสูง	ภ.๓
๑๓	พ.ต.อ.	สุภากร	คำสิงห์นอก	รอง ผบก.จว.ขอนแก่น	ภ.๔
๑๔	พ.ต.อ.	พันกฤษณ์	วิชญชีวินทร์	ผกก.สภ.กุดรัง จว.มหาสารคาม	ภ.๔
๑๕	พ.ต.อ.	จรัญฌิ์	เริงธรรม	รอง ผบก.จว.น่าน	ภ.๕
๑๖	พ.ต.ท.	อาทิตย์	ยาแก้ว	รอง ผกก.ป.สภ.เฉลิมพระเกียรติ จว.น่าน	ภ.๕
๑๗	พ.ต.ท.	ทิลายุ	ทีสะเกตุ	สว.จร.เมืองนครสวรรค์	ภ.๖
๑๘	พ.ต.ท.	หมาย	มั่งมี	สวป.สภ.ลาดยาว	ภ.๖
๑๙	พ.ต.ท.	สมเดช	เกษมสุข	พงส.ผนพ.ฯจว.สุพรรณบุรี	ภ.๗
๒๐	พ.ต.ท.	วินัย	มนัสปัญญากุล	สว.ฝอ.ภ.จว.นครปฐม	ภ.๗
๒๑	พ.ต.อ.	ภิญโญ	หวลกสินธุ์	รอง ผบก.จว.นครศรีธรรมราช	ภ.๘
๒๒	พ.ต.ท.	ยรรยง	หิรัญบูรณะ	สวญ.สภ.เขาพังไกร นครศรีธรรมราช	ภ.๘
๒๓	พ.ต.ท.	บุญเลิศ	ตรัสศิริ	รอง ผกก.สส.สภ.ควนโดน สตูล	ภ.๙
๒๔	พ.ต.ท.	สมพร	ดำราษฎร์	รอง ผกก.ป.สุไหงโก-ลก	ศชต.
๒๕	พ.ต.ท.	วีระยุทธ	ตาสีพันธุ์	รอง ผกก.สภ.ตากใบ นราธิวาส	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๓</u>

หัวข้อ การสัมมนาปัญหาและข้อขัดข้องในงานจราจร

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: กลุ่มงานอาจารย์ บช.ศ.

ที่ปรึกษากลุ่ม: พล.ต.ต.คณนา อัมพรภักดิ์ กลุ่มงานอาจารย์

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.วิศาล พันธ์มณี รอง ผบก.น.๘, พ.ต.อ.อนุสรณ์ พัฒนถาบุตร รอง ผบก.ภ.จว.ขอนแก่น และ พ.ต.ท.สุทธิชัย สงค์อนุกูล กลุ่มงานอาจารย์

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ.	วิศาล	พันธ์มณี	รอง ผบก.น.๘	น.
๒	พ.ต.ท.	กันตภณ	โพธิ์อ๊ะ	สว.จร.บางมด	น.
๓	พ.ต.ท.	ภาษิต	ไพรัตน์	สว.จร.สน.วังทองหลาง	น.
๔	พ.ต.ท.	อดุลย์	ดอกพวง	สว.จร.ราษฎร์บูรณะ	น.
๕	พ.ต.ท.	พีรพล	โชติกเสถียร	รอง ผกก.จร.เมืองปทุมธานี	ภ.๑
๖	พ.ต.ท.	นุพันธ์	ศรีสุข	สว.จร.เมืองปทุมธานี	ภ.๑
๗	พ.ต.ท.	วิวัฒน์	พิสิษฐ์ศักดิ์	รอง ผกก.ป.สภ.อรัญประเทศ	ภ.๒
๘	พ.ต.ท.	สุนทร	หมื่นอนันต์	สว.จร.เมืองสระแก้ว	ภ.๒
๙	พ.ต.อ.	ณรงค์ฤทธิ์	ด่านสุวรรณ์	ผกก.ฝอ.ภ.จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๑๐	ร.ต.อ.	กิตติทัศน์	วงษ์ถาวร	รอง สว.จร.สภ.เมืองบุรีรัมย์	ภ.๓
๑๑	พ.ต.อ.	อนุสรณ์	พัฒนถาบุตร	รอง ผบก.ภ.จว.ขอนแก่น	ภ.๔
๑๒	ร.ต.อ.	เสกสรร	ตนชัยภูมิ	อาจารย์(สบ๑) ศฝร.ภ.๔	ภ.๔
๑๓	พ.ต.ท.	โสภณ	ม่วงเฟื่อง	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองเชียงราย	ภ.๕
๑๔	ร.ต.อ.	บรรชร	เกตุเทียน	รอง สว.จร.สภ.เมืองเชียงราย	ภ.๕
๑๕	พ.ต.ท.	ขวัญชาติ	เข็มมงคล	สว.จร.เมืองอุตรดิตถ์	ภ.๖
๑๖	พ.ต.ท.	วิชัย	สระน้อย	สวป.วังกะพี้ อุตรดิตถ์	ภ.๖
๑๗	พ.ต.ท.	ธงชัย	เนตรสขาวัฒน์	รอง ผกก.ป.สภ.พุทธมณฑล	ภ.๗
๑๘	ร.ต.อ.	ธนากร	สินสุขภัทร์	พงส.สภ.เมืองนครปฐม	ภ.๗
๑๙	พ.ต.อ.	สุขวัฒน์	สุขศรี	ผกก.สภ.เมืองสุราษฎร์ธานี	ภ.๘
๒๐	พ.ต.ท.	พงศกร	เกื้อเส้ง	รอง ผกก.สส.ภ.สุราษฎร์ธานี	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ท.	สำเริง	เกสรินทร์	รอง ผกก.ทุ่งหว้า สตูล	ภ.๙
๒๒	พ.ต.ท.	วีรศักดิ์	กลั่นเกิด	รอง ผกก.ป.สภ.ระแงะ นราธิวาส	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๔</u>

หัวข้อ การจัดการจราจร

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.น.

ที่ปรึกษากลุ่ม: พล.ต.ต.อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์ รอง ผบช.น.

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.วันชัย อยู่แสง รอง ผบก.จร., พ.ต.อ.ชัยรัตน์ ศรีเอี่ยม รอง ผบก.จว.ฉะเชิงเทรา และ พ.ต.อ ธีรพล ทิพย์เจริญ รอง ผบก.สส.ภ.๘

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ	วันชัย	อยู่แสง	รอง ผบก.จร.	น.
๒	พ.ต.ท.	ภาณุพงศ์	ภาณุดุลกิตติ	สว.งานวิศวกรรมจราจร บก.จร.	น.
๓	พ.ต.ท.	สรพงษ์	นาคะโยคี	สว.จร.ยานนาวา	น.
๔	พ.ต.ท.	อมรชัย	ลีลาขจรจิตร	สว.งานเทคโนโลยี บก.จร.	น.
๕	พ.ต.ท.	สำราญ	น้อยทุ่ง	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองสระบุรี	ภ.๑
๖	พ.ต.ท.	ภัทรพล	วัจนสุนทร	สวป.สภ.บางบัวทอง	ภ.๑
๗	พ.ต.อ.	ชัยรัตน์	ศรีเอี่ยม	รอง ผบก.จว.ฉะเชิงเทรา	ภ.๒
๘	พ.ต.ท.	ภาสกร	ทุนทรัพย์	รอง ผกก.จร.ฉะเชิงเทรา	ภ.๒
๙	พ.ต.ท.	นคร	ภู่รัตน์	รอง ผกก.ป.สภ.อุทุมพิสัย	ภ.๓
๑๐	พ.ต.ต.	พิเนตร	ดาวเรือง	สว.จร.สภ.ศรีสะเกษ	ภ.๓
๑๑	พ.ต.อ.	เศกสรร	สุขประเสริฐ	ผกก.สภ.เชียงยืน มหาสารคาม	ภ.๔
๑๒	พ.ต.ท.	ณรงค์ฤทธิ์	ไพคำนาม	รอง ผกก.วิเคราะห์ข่าวฯ	ภ.๔
๑๓	พ.ต.ท.	อนุวัตร	คำสาร	รอง ผกก.ป.สภ.เวียงหนองล่อง	ภ.๕
๑๔	พ.ต.ท.	ยุทธศาสตร์	แสงศรีจันทร์	รอง ผกก.ป.สภ.ป่าซาง ลำพูน	ภ.๕
๑๕	พ.ต.ท.	มงคล	ดีพิจารย์	สวป.สภ.พยุหะคีรี นครสวรรค์	ภ.๖
๑๖	พ.ต.ท.	ทศพล	เสาวภาคย์	สวป.สภ.ตาคลี นครสวรรค์	ภ.๖
๑๗	พ.ต.ท.	จาตุรนต์	บุษปะเกษ	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองสุพรรณบุรี	ภ.๗
๑๘	ร.ต.อ.	อรรถพล	ดารก	รอง สว.จร.บ้านโป่ง ราชบุรี	ภ.๗
๑๙	พ.ต.อ.	ธีรพล	ทิพย์เจริญ	รอง ผบก.สส.ภ.๘	ภ.๘
๒๐	พ.ต.ท.	เชาว์	ผอมนะ	รอง ผกก.ป.สภ.เมืองภูเก็ต	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ท.	อรรถพล	วิภาศินนท์	สว.จร.สภ.เมืองสตูล	ภ.๙
๒๒	พ.ต.ท.	รื่น	แก้วสุขใส	สว.จร.เมืองนราธิวาส	ศชต.

ที่ปรึกษาประจำกลุ่ม

พลตำรวจโท อุดม รักศีลธรรม	ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
พลตำรวจโท วรศักดิ์ นพสิทธิพร	ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๖
พลตำรวจตรี โกสินทร์ หินเธาว์	รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง
พลตำรวจตรี อุทัยวรรณ แก้วสอาด	อดีตรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
พันตำรวจเอกหญิง จินดา กลับกลาย	อาจารย์ (สบ ๔) กลุ่มงานอาจารย์ กองบัญชาการศึกษา

กลุ่มที่ ๕

หัวข้อ เทคนิคการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ. ๘

ที่ปรึกษากลุ่ม: รอง ผบช.ภ.๘

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ รอง ผบก.จว.ระนอง,
พ.ต.อ.กิตติพันธุ์ จุนทการ รอง ผบก.จร.

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ.	กิตติพันธุ์	จุนทการ	รอง ผบก.จร.	น.
๒	พ.ต.ท.	สุดจิตร์	สุขสมัย	สว.จร.สน.คลองตัน	น.
๓	พ.ต.ท.	ภาคิน	วังสถิตธรรม	สว.งานตรวจสอบใบสั่งฯบก.จร.	น.
๔	พ.ต.ท.	ศรีศักดิ์	พรหมบุญ	รอง สว.จร.สภ.เมืองลพบุรี	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	เกียรติศักดิ์	มิตรปราสาท	สว.จร.สภ.คลองหลวง ปทุมธานี	ภ.๑
๖	พ.ต.ท.	สมยา	ด้วงเล็ก	รอง ผกก.สภ.บ่อไร่	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	พงษ์รัก	เหล่าภักดี	สว.อก.สภ.เขาสมิง	ภ.๒
๘	พ.ต.ท.	วริทธ์	ศรีสมบัติตระกูล	สวป.สภ.คำเขื่อนแก้วจว.ยโสธร	ภ.๓
๙	พ.ต.ท.	เอกภพ	เศรษฐพงษ์	สว.จร.สภ.เมืองอุบลราชธานี	ภ.๓
๑๐	พ.ต.อ.	วิริทธิ์พล	มีสายมงคล	ผกก.สภ.สีชมพู จว.ขอนแก่น	ภ.๔
๑๑	พ.ต.อ.	ไพโรจน์	กุจิรพันธ์	พงส.ผทค.สภ.เมืองขอนแก่น	ภ.๔
๑๒	พ.ต.ท.	ศราวุธ	วะเท	สว.จร.สภ.เมืองลำปาง	ภ.๕
๑๓	ร.ต.อ.	สงคราม	ทะตัน	รองสว.จร.สภ.เมืองลำปาง	ภ.๕
๑๔	พ.ต.ท.	วรุต	คณานนท์	สว.จร.สภ.เมืองพิษณุโลก	ภ.๖
๑๕	พ.ต.ท.	อนันตธนากร	คำวงค์	สวป.สภ.วังน้ำคู้ จว.พิษณุโลก	ภ.๖
๑๖	พ.ต.ท.	ณาญากร	สนิทปัญญาวุธโธ	สว.สส.สภ.บางแพ ราชบุรี	ภ.๗
๑๗	พ.ต.ท.	นพพร	เริ่มรวย	สวป.สภ.อัมพวา	ภ.๗
๑๘	พ.ต.อ.	วันไชย	เอกพรพิชญ์	รอง ผบก.จว.ระนอง	ภ.๘
๑๙	พ.ต.ท.	สุทธิ	นิติอัครพงษ์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองนครศรีฯ	ภ.๘
๒๐	พ.ต.ท.	เจษฎา	จันทร์พุ่ม	สว.จร.สภ.เมืองกระบี่	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ท.	เอกรัตน์	พลายด้วง	สวป.ฯ หน.จร. สภ.กะทู้จว.ภูเก็ต	ภ.๘
๒๒	พ.ต.ท.	อธิชัย	สมบูรณ์	รอง ผกก.สส.สภ.ควนมีดจว.สงขลา	ภ.๙
๒๓	พ.ต.ต.	สมศักดิ์	สุทธิประภา	สวป.สภ.ตันหยงจว.นราธิวาส	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๖</u>

หัวข้อ การฝึกปฏิบัตินอกสถานที่

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: กลุ่มงานอาจารย์

ที่ปรึกษากลุ่ม: พล.ต.ต.คณนา อัมพรภักดิ์ อาจารย์ (สบ๖) กลุ่มงานอาจารย์

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.ตานิษย์ รามดิษฐ์ รอง ผบก.ภ.จว.พัทลุง,
พ.ต.ท.ไวพจน์ กุลาชัย กลุ่มงานอาจารย์

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.ท.	จุมพล	คณานุรักษ์	รอง ผกก.จร.สน.พญาไท	น.
๒	พ.ต.ท.	สรพงษ์	นาคะโยคี	สว.จร.สน.ยานนาวา	น.
๓	พ.ต.อ.	สมศักดิ์	ตระการไพโรจน์	ผกก.สภ.บางศรีเมือง จว.นนทบุรี	ภ.๑
๔	พ.ต.ท.	สุวิชา	ชั้นงาม	สวป.สภ.บางศรีเมือง จว.นนทบุรี	ภ.๑
๕	พ.ต.อ.	ธนาวุฒิ	จงจิระ	ผกก.สภ.แปลงยาว จว.ฉะเชิงเทรา	ภ.๒
๖	พ.ต.ท.	ไพรัช	รัตนะนาม	รอง ผกก.ป.สภ.ทุ่งเบญจา จว.จันทบุรี	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	กิตติโชค	คิรินทร์	รอง ผกก.สส.สภ.เทพารักษ์ จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๘	ร.ต.อ.	บุญเทอด	ธีรพงศธร	รอง สวป.สภ.เมืองนครราชสีมา	ภ.๓
๙	พ.ต.ท.	ฐิติพงศ์	อนุพงศ์พัฒน์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองมหาสารคาม	ภ.๔
๑๐	พ.ต.ต.	กตตน์	ภูดวงจิตร	สว.จร.สภ.เมืองมหาสารคาม	ภ.๔
๑๑	พ.ต.ท.	พชรพล	วงศ์รจิตร	รอง ผกก.กลุ่มงานจราจร เชียงใหม่	ภ.๕
๑๒	พ.ต.ท.	วรเชษฐ	สกิจกัน	สว.กลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๓	พ.ต.ท.	ประมุข	ปิ่นปลื้มจิตต์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองเพชรบูรณ์	ภ.๖
๑๔	พ.ต.ท.	กฤษฎา	ธีรพงษ์	สว.จร.สภ.เมืองอุทัยธานี	ภ.๖
๑๕	พ.ต.ท.	มณเฑียร	แสนเทพ	สวป.สภ.บ้านไร่ จว.อุทัยธานี	ภ.๖
๑๖	พ.ต.ต.	อชิรวัตติ์	ถาวรเจริญวัตน์	สว.จร.สภ.เมืองนครปฐม	ภ.๗
๑๗	ร.ต.อ.	ธงทอง	เอี่ยมเวียง	รอง สว.จร.สภ.นครชัยศรี จว.นครปฐม	ภ.๗
๑๘	พ.ต.ต.	วิลาศ	ศรชัย	สว.จร.สภ.เมืองนครศรีธรรมราช	ภ.๘
๑๙	พ.ต.ต.	สุรศักดิ์	รอดไกร	สว.จร.สภ.เมืองระนอง	ภ.๘
๒๐	พ.ต.อ.	ตานิตย์	รามดิษฐ์	รอง ผบก.ภ.จว.พัทลุง	ภ.๙
๒๑	พ.ต.ท.	วรงค์	เกิดสวัสดิ์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองสงขลา	ภ.๙
๒๒	พ.ต.ท.	วชรศาสน์	ทองยิ่ง	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองยะลา	ศชต.
๒๓	ร.ต.อ.	กิติเดช	มะเซ	รอง สว.จร.สภ.เมืองยะลา	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๗</u>

หัวข้อ งานอำนวยการสายงานจราจร

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ. ๙

ที่ปรึกษากลุ่ม: รอง ผบช.ภ.๙

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.ดุสิต สมศักดิ์ รอง ผบก.น.๑,
พ.ต.อ.ธานี เตียงพิทักษ์ รอง ผบก.ภ.จว.นครนายก
พ.ต.อ.คณิต ดวงหัสดี รอง ผบก.ภ.๔

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ.	ดุสิต	สมศักดิ์	รอง ผบก.น.๑	น.
๒	พ.ต.ท.	นนท์	นุ่มบุญนำ	รอง ผกก.จร.สน.ดินแดง	น.
๓	พ.ต.ท.	ฐิติรัฐ	พรหมมินทร์	สว.งานสอบสวนฯ กก.๓ บก.จร.	น.
๔	พ.ต.ท.	ประสงค์	ศิริทิพย์วานิช	รอง ผกก.สภ.ปากเกร็ด จว.นนทุบรี	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	พัชร์ศักดิ์	ภาฟองสมุทร์	สว.ฝอ.ภ.จว.อ่างทอง	ภ.๑
๖	พ.ต.อ.	ธานีรัตน์	เตียงพิทักษ์	รอง ผบก.ภ.จว.นครนายก	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	สวัสดิ์	ดวงแป้น	รอง ผกก.ป.สภ.ปากพลี	ภ.๒
๘	พ.ต.ท.	บุญส่ง	แก่นวงศ์	สว.สส.สภ.กระชอน จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๙	ร.ต.อ.	บิลศักดิ์	ชัยผา	รองสว.จร.สภ.เมืองอุบลราชธานี	ภ.๓
๑๐	พ.ต.อ.	คณิต	ดวงหัสดี	รอง ผบก.อก.ภ. ๔	ภ.๔
๑๑	พ.ต.ท.	ฑฤกร	สอนวงษ์	รอง ผกก.สภ.เมืองขอนแก่น	ภ.๔
๑๒	พ.ต.อ.	วงศพัทธ์	จำรูญพันธ์	ผกก.สภ.แม่ลาน้อย จว.แม่ฮ่องสอน	ภ.๕
๑๓	ร.ต.ต.	อุดร	สุวรรณประเสริฐ	รอง สว.กลุ่มงานจราจร จว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๔	พ.ต.ต.	ลักษณ์	เข็มมงคล	สว.จร.สภ.เมืองสุโขทัย	ภ.๖
๑๕	พ.ต.ท.	วสันต์	วัตรายุวงศ์	สวป.สภ.สวรรคโลก จว.สุโขทัย	ภ.๖
๑๖	พ.ต.ท.	สุรชัย	ยติรัตนกัญญา	สว.จร.สภ.เมืองกาญจนบุรี	ภ.๗
๑๗	ร.ต.อ.	ณหริ	เทพจักรกรินทร์	รองสว.จร.สภ.เมืองกาญจนบุรี	ภ.๗
๑๘	พ.ต.ท.	ราชศักดิ์	จันทร์ฉาย	รอง ผกก.ป.สภ.ทุ่งใหญ่ นครศรีฯ	ภ.๘
๑๙	พ.ต.ท.	กิตติพงศ์	ทองทิพย์	รอง ผกก.ฝอ.๑ บก.อก.ภ.๘	ภ.๘
๒๐	พ.ต.ท.	นิพล	ชาตรี	สวป.สภ.พุนพินจว.สุราษฎร์ธานี	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ท.	วรงค์	เกิดสวัสดิ์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองสงขลา	ภ.๙
๒๒	ร.ต.อ.	ภูริทัศน์	ชัยศร	สว.จร.สภ.เมืองตรัง จว.ตรัง	ภ.๙
๒๓	พ.ต.ท.	อำไพ	ชุมช่วย	รอง ผกก.ป.สภ.เบตงจว.ยะลา	ศชต.
๒๔	พ.ต.ต.	ทิวากร	คงเพ็ชร	สวป.สภ.เบตง จว.ยะลา	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๘</u>

หัวข้อ การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ. ๔

ที่ปรึกษากลุ่ม: รอง ผบช.ภ.๔

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.กิตติศักดิ์ จำรัสประเสริฐ รอง ผบก.ภ.จว.มุกดาหาร, พ.ต.อ.นภดล ศรสำราญ รอง ผบก.ภ.จว.ระยอง, พ.ต.อ.วิศาล พันธุ์มณี รอง ผบก.น.๘

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ.	วิศาล	พันธุ์มณี	รอง ผบก.น.๘	น.
๒	พ.ต.อ.	พิพัฒน์	บุญเพ็ชร	ผกก.ฝอ.บก.จร.	น.
๓	พ.ต.ท.	สมเกษม	จารักษ์	รอง ผกก.จร.สน.คลองตัน	น.
๔	พ.ต.ท.	ยิ่งยศ	สุวรรณโณ	รอง ผกก.จร.เมืองนนทบุรี	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	คมวุฒิ	จองบุญวัฒนา	สว.จร.สภ.เมืองนนทบุรี	ภ.๑
๖	พ.ต.อ.	นภดล	ศรสำราญ	รอง ผบก.ภ.จว.ระยอง	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	ยงยศ	พูลสวัสดิ์	อจ.(สบ๒)ฯ ศฝร.ภ.๒ชลบุรี	ภ.๒
๘	พ.ต.ท.	การณ์กิตตณ์	เสนาะวรานนท์	สวญ.สภ.บ้านปรางค์ จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๙	พ.ต.ท.	สุทธิพงษ์	คบบัณฑิต	สวป.สภ.คง จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๑๐	พ.ต.อ.	อานนท์	นามประเสริฐ	ผกก.สส.ภ.จว.หนองบัวลำภู	ภ.๔
๑๑	พ.ต.ท.	เกียรติชัย	ปอวิจิตรกุล	รอง ผกก.ป.สภ.นาวังจว.หนองบัวลำภู	ภ.๔
๑๒	พ.ต.อ.	ปิยะพันธุ์	ภัทรพงศ์สินธุ์	ผกก.สภ.พร้าวจว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๓	ร.ต.ต.	วิทยา	ศิริรัตน์	รอง สว.กลุ่มงานจราจรภ.จว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๔	พ.ต.ท.	พิสิฏฐ์	พรหมมาก	สว.จร.สภ.เมืองพิจิตร	ภ.๖
๑๕	พ.ต.ท.	นพปรีชา	เมืองลอย	สวป.สภ.เมืองพิจิตรจว.พิจิตร	ภ.๖
๑๖	พ.ต.อ.	ชัชชาย	คล้ายคลึง	ผกก.สภ.สามพราน	ภ.๗
๑๗	พ.ต.ท.	เสมอ	อยู่สำราญ	รอง ผกก.ป.สภ.สามร้อยยอด	ภ.๗
๑๘	พ.ต.ท.	กรกต	พุฒนวล	สวป.สภ.ทุ่งสง จว.นครศรีธรรมราช	ภ.๘
๑๙	พ.ต.ท.	วิทย์ทวี	ภริตานนท์	รอง ผกก.ป.สภ.เมืองสุราษฎร์ธานี	ภ.๘
๒๐	พ.ต.ท.	พิชัย	จันทรเกษม	รอง ผกก.ป.สภ.จะนะจว.สงขลา	ภ.๙
๒๑	ร.ต.อ.	อรรถกร	แก้วพวง	รอง สวป.สภ.ลำใหม่จว.ยะลา	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๙</u>

หัวข้อ เทคนิควิธีการตั้งจุดตรวจจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ.๗

ที่ปรึกษากลุ่ม: รอง ผบช.ภ.๗

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.อานุภาพ ศรีนวล รอง ผบก.ภ.จว.นครปฐม
พ.ต.อ.มานิต ไตรภพ รอง ผบก.ภ.จว. สระแก้ว

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.ท.	จักรกริศน์	โฉสูงเนิน	รอง ผกก.สน.ปทุมวัน	น.
๒	พ.ต.ท.	ประสพโชค	เอี่ยมพินิจ	สว.งานสายตรวจ ๑ กก.๑ บก.จร.	น.
๓	พ.ต.ท.	สมชาย	ชูแก้ว	สว.งานสายตรวจ ๕ กก.๑ บก.จร.	น.
๔	พ.ต.ท.	พรชัย	จรวงษ์	รอง ผกก.ป.สภ.สวนพริกไทย	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	พิทยากร	เพชรรัตน์	สว.จร.สภ.ปากเกร็ด	ภ.๑
๖	พ.ต.อ.	มานิต	ไตรภพ	รอง ผบก.ภ.จว.สระแก้ว	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	เรืองยศ	โสภาพล	สว.จร.สภ.เมืองนครนายก	ภ.๒
๘	พ.ต.ต.	สุเทพ	รามสันเทียะ	สวป.สภ.ปากช่อง จว.นครราชสีมา	ภ.๓
๙	พ.ต.ต.	จินดา	ทองบ้านทุ่ม	สว.จร.สภ.เมืองสุรินทร์	ภ.๓
๑๐	พ.ต.ท.	ปิยบุตร	ไพบูลย์	รอง ผกก.ป.สภ.เมืองหนองคาย	ภ.๔
๑๑	พ.ต.ท.	สุรกิจ	ค้วนเครือ	สว.จร.สภ.เมืองหนองคาย	ภ.๔
๑๒	พ.ต.ท.	ณฐภณ	แก้วกำเนิด	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองแพร่	ภ.๕
๑๓	ร.ต.อ.	พิม	โปธาตุ	รอง สว.จร.สภ.เมืองแพร่	ภ.๕
๑๔	พ.ต.ท.	สมาบัติ	ยามวัน	สว.จร.สภ.เมืองเพชรบูรณ์	ภ.๖
๑๕	พ.ต.ท.	รังสรรค์	คำวิเศษ	สวป.สภ.หล่มสัก จว.พช.	ภ.๖
๑๖	พ.ต.อ.	อัฏธพร	วงศ์ศิริปรีดา	ผกก.สภ.บางปลาม้า จว.สุพรรณบุรี	ภ.๗
๑๗	พ.ต.อ.	พงษกร	อุปพงษ์	ผกก.สภ.เมืองกาญจนบุรี	ภ.๗
๑๘	พ.ต.ท.	จิรัฏ	โรจน์บวรวิทย์	สวป.สภ.บ้านลาด	ภ.๗
๑๙	ร.ต.อ.	ศุภศิษย์	วรรณเจริญ	สว.สส.สภ.ดำเนินสะดวก	ภ.๗
๒๐	พ.ต.ท.	เฉลิมชัย	เหิรสวัสดิ์	รองผกก.จร.สภ.เมืองภูเก็ต	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ต.	รุ่งฤทธิ์	รัตนภักดี	สว.จร.สภ.เมืองภูเก็ต	ภ.๘
๒๒	พ.ต.ต.	คณิต	สมปอง	สวป.สภ.ระโนด จว.สงขลา	ภ.๙
๒๓	พ.ต.ต.	กิตติพงศ์	รักษาพันธ์	สวป.สภ.รามัน จว.ยะลา	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๑๐</u>

หัวข้อ การประชาสัมพันธ์ในงานจราจร

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ.๖

ที่ปรึกษากลุ่ม: พล.ต.ต.พิชัย เจียมบุรเศรษฐ์ รอง ผบช.ภ.๖

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.วีระวิทย์ วัจนะพุกะ ผกก.๕ บก.จร., พ.ต.อ.สุวิจักขณ์ จันทร์เยี่ยม ผกก.สภ. เฉลิมพระเกียรติ บุรีรัมย์, พ.ต.อ.ธนาวัชร ดีบุญมี ผกก.สภ.อุบลรัตน์ จว.ขอนแก่น

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ.	วีระวิทย์	วัจนะพุกกะ	ผกก.๕ บก.จร.	น.
๒	พ.ต.ท.	พิทักษ์	กลางแก้ว	รอง ผกก.๓ บก.จร.	น.
๓	พ.ต.ท.	ศุภวัช	ปานแดง	รอง ผกก.หน.สน.ด่วน ๑ บก.จร.	น.
๔	พ.ต.ท.	พีรศักดิ์	รอดบน	รอง ผกก.ป.สภ.คูคต	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	ศราวุฒิ	ทองภู่	สวป.บางกรวย จว.นนทบุรี	ภ.๑
๖	พ.ต.ท.	อาวัฒน์	พิบูลย์สวัสดิ์	รอง ผกก จร.สภ.เมืองระยอง	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	สราวุธ	เอี่ยมสำอางค์	สว.จร.สภ.เมืองระยอง	ภ.๒
๘	พ.ต.ท.	ทอง	อรชุน	รอง ผกก.ป.เฉลิมพระเกียรติ บุรีรัมย์	ภ.๓
๙	พ.ต.ท.	คารม	บุญสด	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองสุรินทร์	ภ.๓
๑๐	พ.ต.อ.	ธนาวัชร	ดีบุญมี	ผกก.สภ.อุบลรัตน์ จว.ขอนแก่น	ภ.๔
๑๑	พ.ต.ท.	ชล	รักษาภักดี	รอง ผกก.ฝอ.ภ.จว.บึงกาฬ	ภ.๔
๑๒	พ.ต.ท.	สุกฤษณ์	คำเวียงสา	รอง ผกก.สส.ภ.จว.พะเยา	ภ.๕
๑๓	ร.ต.ท.หญิง	นงค์เยาว์	อาทิตยานนท์	รอง สว.ฝ่ายบริการการศึกษา ศฝร.ภ.๕	ภ.๕
๑๔	ร.ต.ท.หญิง	ธัญพร	ณ ลำพูน	รอง สว.ฝอ.ภ.จว.ลำพูน	ภ.๕
๑๕	พ.ต.ท.	อธิพงษ์	วุฒิวัฒนกุล	รอง ผกก.จร.สภ.นครสวรรค์	ภ.๖
๑๖	พ.ต.ท.	ประจวบ	กลิ่นสวัสดิ์	รอง ผกก.สภ.ขาณุวรลักษบุรี	ภ.๖
๑๗	พ.ต.ต.	กรพิทักษ์	กุศล	สว.จร.สภ.เมืองกำแพงเพชร	ภ.๖
๑๘	พ.ต.ท.	อำนาจ	โฉมฉาย	รอง ผกก.(ป.) สภ.โพธิ์แก้ว	ภ.๗
๑๙	พ.ต.ท.	นงนุช	พุทธคุณรักษา	อจ (สบ ๒) ศฝร.ภ.๗	ภ.๗
๒๐	พ.ต.ท.	ปรัชญา	จันทร์สมวงศ์	สวญ.สภ.เปลี่ยน จว.นครศรีฯ	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ท.	โสภณ	ศยามล	สว.ธร.สภ.พุนพินจว.สุราษฎร์ธานี	ภ.๘
๒๒	พ.ต.ท.	นิพนธ์	คงขวัญ	รอง ผกก.สส.๑บก.สส.ภ.๙	ภ.๙
๒๓	พ.ต.ท.	ภูไชยวัฒน์	นทีรัตน์	รองผกก.ป.สภ.บันนังสตา จว.ยะลา	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๑๑</u>

หัวข้อ จิตวิทยาการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพของตำรวจจราจร

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: กลุ่มงานอาจารย์ บช.ศ.

ที่ปรึกษากลุ่ม: พล.ต.ต.คณนา อัมพรภักดิ์

วิทยากร: พ.ต.อ.วินัย ธงชัย นักจิตวิทยา รพ.ตร., ดร.จอมพล สุภาพ, พ.ต.อ.หญิง จินดา กลับกลาย กอจ.บช.ศ., พ.ต.อ วรณัน สุขเจริญ ผกก.สภ.บางเลน นครปฐม และ พ.ต.ท.ดร.วัชรพงษ์ ธนิตธำรง กอจ.บช.ศ.

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.ต.	ณัฐ	มนัส	สว.ฝอ.(ประชาสัมพันธ์) บก.จร.	น.
๒	พ.ต.อ.	ภูมินทร์	สิงหสุต	ผกก.สภ.ท่าอากาศสุวรรณภูมิ จว. สมุทรปราการ	ภ.๑
๓	พ.ต.ท.	อาชาไนย	แสนสุข	สว.จร.สภ.พระประแดง จว.สมุทรปราการ	ภ.๑
๔	พ.ต.ท.	กิตติ	อุทัยวงศ์	สว.จร.สภ.เมืองปราจีนบุรี	ภ.๒
๕	พ.ต.ต.	ปกครอง	ตมิศานนท์	สวป.สภ.กบินทร์บุรี.จว.ปราจีนบุรี	ภ.๒
๖	พ.ต.ท.	อรรถพล	สิงหปุรางกูร	รอง ผกก.ป.สภ.ชานุมาน จว.อำนาจเจริญ	ภ.๓
๗	พ.ต.ท.	คนองฤทธิ์	ดาราช	สวป.สภ.เมืองอำนาจเจริญ	ภ.๓
๘	พ.ต.อ.	พันธ์ทิพ	จิระสวัสดิ์พงศ์	ผกก.สภ.กู่แก้วจว.อุดรธานี	ภ.๔
๙	พ.ต.ท.	อนุรัตน์	ฉิมทิม	สว.จร.สภ.เมืองขอนแก่น	ภ.๔
๑๐	พ.ต.อ.	บัญชา	เศรษฐกร	ผกก.สภ.เมืองลำพูน จว.ลำพูน	ภ.๕
๑๑	พ.ต.ต.	เบน	วงศ์เครือ	สวป.สภ.แม่ปิงจว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๒	พ.ต.ท.ญ)	สันต์ฤทัย	ธนปุณยานันท์	อาจารย์ (สบ ๒) ศฝร.ภ.๖ จว.นครสวรรค์	ภ.๖
๑๓	ร.ต.อ.(ญ)	รัชดา	พินิจธรรม	อาจารย์ (สบ ๑) ศฝร.ภ.๖ จว.นครสวรรค์	ภ.๖
๑๔	พ.ต.อ	วรณัน	สุขเจริญ	ผกก.สภ.บางเลน จว.นครปฐม	ภ.๗
๑๕	พ.ต.ท.	อนุรักษ์	ถาวรประเสริฐ	อาจารย์(สบ๒) ศฝร.ภ.๗ จว.นครปฐม	ภ.๗
๑๖	พ.ต.ท.	ชัยยุทธ	คงแก้ว	สวป.สภ.บ้านนาสาร จว.สุราษฎร์ธานี	ภ.๘
๑๗	พ.ต.ท.	ประสิทธิ์	สุขขวัญ	อาจารย์ (สบ๓) ศฝร.ภ.๘ จว.สุราษฎร์ธานี	ภ.๘
๑๘	พ.ต.ท.	วรงค์	เกิดสวัสดิ์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองสงขลา	ภ.๙
๑๙	ร.ต.อ.	กฤษนล	อุมาจิ	สว.อก.สภ.หนองจิกจว.ปัตตานี	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๑๒</u>

หัวข้อ การจัดการสถานที่เกิดเหตุ

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ.๖

ที่ปรึกษากลุ่ม: พล.ต.ต.พิชัย เจียมบุรเศรษฐ์ รอง ผบช.ภ.๖,
พล.ต.ต.โกสินทร์ หินเธาว์ รอง ผบช.ก.

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.สรรเพชรกิตติ ธรรมโกศล พงส.(สบ๔) สภ.เมืองสมุทรสาคร,
พ.ต.อ.เคียงศักดิ์ วรรณบูลย์ ผกก.สภ.ศรีบรรพต จว.พัทลุง และ
พ.ต.ท.ษณกร มั่นเมือง รอง ผกก.ฝ.๕ บช.ศ.

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.ท.	เอกอิสระ	สาลีรัตน์	รองผกก.ฝอ.บก.น.๘	น.
๒	พ.ต.ท.	ภาดา	อัครานิธิ	พงส.๓ สน.ด่วน ๒ กก.๒ บก.จร.	น.
๓	พ.ต.ท.	ศักดา	ทองพิทักษ์	รอง ผกก.ป.สภ.ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ภ.๑
๔	พ.ต.ท.	สมพงษ์	สุภาวรรณพงศ์	สว.อก.สภ.สำโรงเหนือ	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	มานพ	ภุชชงค์	รองผกก.ป.สภ.นาจอมเทียน	ภ.๒
๖	พ.ต.ท.	ตรงศักดิ์	เพชรหาญ	สว.จร.สภ.หนองปรือ	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	สถาพร	วงศ์ผาคุณ	สว.จร.สภ.เมืองยโสธร	ภ.๓
๘	พ.ต.ท.	เสรีวริศ	ปริญญากร	สวป.สภ.เมืองอุบลราชธานี	ภ.๓
๙	พ.ต.ท.	จตุรงค์	มหิทธิโชติ	สวญ.สภ.กู่ทองจว.มหาสารคาม	ภ.๔
๑๐	พ.ต.ท.	มานัด	พรพิพัฒน์	สว.ฝ่ายบริการการศึกษาศฝร.ภ.๔	ภ.๔
๑๑	พ.ต.ท.	สวัสดิ์	หล้ากาศ	สวญ.สภ.นาหวายจว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๒	ร.ต.ท.	พิเชษฐ์	ไคร้ศรี	รอง สว.กลุ่มงานจราจรภ.จว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๓	พ.ต.ท.	มาโนช	ปิ่นทอง	รอง ผกก.สส.สภ.โกสัมพีจว.กพ.	ภ.๖
๑๔	พ.ต.ท.	สมฤทธิ์	หมื่นหาญวงค์	สวป.สภ.พรานกระต่ายจว.กพ.	ภ.๖
๑๕	พ.ต.อ.	สรรเพชร	กิตติธรรมโกศล	พงส.(สบ ๔) สภ.เมืองสมุทรสาคร	ภ.๗
๑๖	พ.ต.ท.	อิทธิพล	พรเทวาบัญชา	รองผกก.จร.สภ.เมืองราชบุรี	ภ.๗
๑๗	พ.ต.ต.	พนธ์พิศานต์	กลับอินทร์	สว.จร.สภ.เมืองชุมพร	ภ.๘
๑๘	พ.ต.ท.	อนิรุทธ์	พุฒนวล	สว.จร.สภ.เมืองพังงา	ภ.๘
๑๙	พ.ต.อ.	เคียงศักดิ์	วรรณบูลย์	ผกก.สภ.ศรีบรรพต จว.พัทลุง	ภ.๙
๒๐	พ.ต.ท.	สาคร	พรหมโชติ	สวป.สภ.สายบุรี จว.ปัตตานี	ศชต.
๒๑	พ.ต.ต.	อดุล	อธิพันธ์วโรดม	สวป.สภ.ยะหริ่ง จว.ปัตตานี	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๑๓</u>

หัวข้อ การบริหารจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.น. และ บช.ภ.๑

ที่ปรึกษากลุ่ม: รอง ผบช.น. และ รอง ผบช.ภ.๑

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.อภิสิทธิ์ เมืองเกษม รอง ผบก.น.๖

พ.ต.อ.ศักดิ์ชัย ลิ้มเจริญ รอง ผบก.ภ.จว.ภูเก็ต

พ.ต.อ.กิตติศักดิ์ จำรัสประเสริฐ รอง ผบก.ภ.จว.มุกดาหาร

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พ.ต.อ.	อภิสิทธิ์	เมืองเกษม	รอง ผบก.น.๖	น.
๒	พ.ต.ท.	สมชาย	ชูแก้ว	สว.งานสายตรวจ ๕ กก.๑ บก.จร.	น.
๓	พ.ต.ท.	ประสพโชค	เอี่ยมพินิจ	สว.งานสายตรวจ ๑ กก.๑ บก.จร.	น.
๔	พ.ต.ท.	ปรเมศร์	เมฆสัน	สว.งานสายตรวจ ๔ กก.๑ บก.จร.	น.
๕	พ.ต.ท.	อนันต์	ชัยชาญ	รอง ผกก.จร.ภ.จว.สมุทรปราการ	ภ.๑
๖	พ.ต.ท.	กฤดาพศ	รุ่งปิตะรังสี	สว.จร.สภ.บางแก้ว	ภ.๑
๗	พ.ต.ท.	เสกสรร	ศรีเพริศ	สวป.สภ.แสนสุข	ภ.๒
๘	พ.ต.ท.	ฐาปนะ	คลอสุวรรณา	สว.จร.สภ.บ่อทอง	ภ.๒
๙	พ.ต.ท.	สุพิสุทธิ์	พิสุทธิ์ปกรณ์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองชัยภูมิ	ภ.๓
๑๐	พ.ต.ท.	โดม	กิขุนทด	สว.จร.สภ.เมืองชัยภูมิ	ภ.๓
๑๑	พ.ต.อ.	กิตติศักดิ์	จำรัสประเสริฐ	รอง ผบก.ภ.จว.มุกดาหาร	ภ.๔
๑๒	พ.ต.ท.	ชลิต	ศรีหานู	รอง ผกก.ป.สภ.กุมภวาปี อุดรธานี	ภ.๔
๑๓	พ.ต.อ.	สิทธิชัย	ทนันไชย	ผกก.กลุ่มงานจราจรภ.จว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๔	พ.ต.ท.	ชัยกร	ไชยพรม	สว.กลุ่มงานจราจรภ.จว.เชียงใหม่	ภ.๕
๑๕	พ.ต.ท.	ธนกฤษ	พาภิรมย์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองอุตรดิตถ์	ภ.๖
๑๖	พ.ต.ท.	จำรัส	คำกลม	สวป.สภ.ลับแลจว.อุตรดิตถ์	ภ.๖
๑๗	พ.ต.ท.	ฤทธิรงค์	โชติกลาง	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองนครปฐม	ภ.๗
๑๘	พ.ต.ท.	ภิญโญ	พ่วงทอง	สว.จร.สภ.เมืองสมุทรสงคราม	ภ.๗
๑๙	พ.ต.อ.	ศักดิ์ชัย	ลิ้มเจริญ	รอง ผบก.ภ.จว.ภูเก็ต	ภ.๘
๒๐	พ.ต.ท.	จักรกฤช	แต้วัฒนา	รอง ผกก.ป.สภ.เมืองพังงา	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ท.	สุรเดช	มาสินทพันธุ์	รอง ผกก.ป.สภ.กระแสสินธุ์ จว.สงขลา	ภ.๙
๒๒	พ.ต.ท.	ศิริวัฒน์	ปัญญาชนวัฒน์	รอง ผกก.ป.สภ.โคกโพธิ์ ปัตตานี	ศชต.
๒๓	พ.ต.ต.	สายยูตี	สติยมานะ	สว.จร.สภ.เมืองปัตตานี	ศชต.

<u>กลุ่มที่ ๑๔</u>

หัวข้อ ภาวะผู้นำ/หลักธรรมาภิบาล

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ: บช.ภ.๒

ที่ปรึกษากลุ่ม: รอง ผบช.ภ.๒, พล.ต.ต.วิรัช วัชรขจร รอง ผบช.ภ.๗,
พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก ผบก.จร.

หัวหน้า/วิทยากร: พ.ต.อ.มานะ อินพิทักษ์ รอง ผบก.ภ.จว.จันทบุรี
พ.ต.อ.ภาดล ประภานนท์ รอง ผบก.น.๙

สมาชิกกลุ่ม:

ลำดับ	ยศ-ชื่อ-สกุล			ตำแหน่ง	บช.
๑	พล.ต.ต	จิรสันต์	แก้วแสงเอก	รรท.ผบก.บก.จร.	น.
๒	พ.ต.อ.	ภาดล	ประภานนท์	รอง ผบก.น.๙	น.
๓	พ.ต.ท.	เสน่ห์	เสถียรพงศ์	รอง ผกก.อก.ภ.จว.สมุทรปราการ	ภ.๑
๔	พ.ต.ท.	ดำรงศักดิ์	จันทร์ดี	สวป.สภ.บางปู จว.สมุทรปราการ	ภ.๑
๕	พ.ต.ท.	ฐนภัทร	กิตติวงศา	สว.ป.สภ.ตกพรม จว.จันทบุรี	ภ.๒
๖	พ.ต.ท.	เอกราช	อภิวัฒน์วาจา	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองชลบุรี	ภ.๒
๗	พ.ต.ท.	เชษฐา	กีชวรรณ์	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองจันทบุรี	ภ.๒
๘	พ.ต.อ.	ไอยศูรย์	สิงหนาท	รอง ผบก.ภ.จว.ชัยภูมิ	ภ.๓
๙	พ.ต.ต.	จำรัส	ศิริเลี้ยง	สว.จร.สภ.เมืองบุรีรัมย์	ภ.๓
๑๐	พ.ต.อ.	วีระเดช	เลขะวรกุล	ผกก.สภ.ธวัชบุรี จว.ร้อยเอ็ด	ภ.๔
๑๑	พ.ต.อ.	เฉลิมศัก	สุขสำราญ	ผกก.สภ.เวียงเก่า จว.ขอนแก่น	ภ.๔
๑๒	พ.ต.ท.	ภาสกร	มหาวงศ์นันท์	รอง ผกก.สส.สภ.บ้านแฮดจว.ขอนแก่น	ภ.๔
๑๓	ร.ต.ท.	มานพไชย	ผลมาตย์	รอง สวป.สภ.ภูเวียงจว.ขอนแก่น	ภ.๔
๑๔	พ.ต.อ.	พิษณุ	อุณหเสรี	รอง ผบก.อก.ภ.๕	ภ.๕
๑๕	พ.ต.ท.	ภูวนาถ	ดวงดี	สวป.สภ.เมืองเชียงใหม่	ภ.๕
๑๖	พ.ต.ท.	เฉลิมศักดิ์	ตรีพนากร	รอง ผกก.ป.สภ.แม่สอดจว.ตก.	ภ.๖
๑๗	พ.ต.ท.	ไตรเทพ	แพทย์รัตน์	สว.จร.สภ.เมืองตาก	ภ.๖
๑๘	พล.ต.ต	วิรัช	วัชรขจร	รอง ผบช.ภ.๗	ภ.๗
๑๙	พ.ต.ท.	สมศักดิ์	เกิดแสง	สวป.สภ.บางเลน จว.นครปฐม	ภ.๗
๒๐	พ.ต.ท.	บริบูรณ์	อยู่สุขสมบูรณ์	รอง ผกก.สส.สภ.ทุ่งทอง จว.ภูเก็ต	ภ.๘
๒๑	พ.ต.ท.	ปิยวัฒน์	บัวขาว	สว.สภ.ปากตะโกจว.ชุมพร	ภ.๘
๒๒	พ.ต.อ.	ชรินทร์	โกพัฒน์ตา	รอง ผบก.ภ.จว.ตรัง	ภ.๙
๒๓	ร.ต.อ.	ธีรชัย	ทิมบัว	สวป.สภ.ปะนาเระ จว.ปัตตานี	ศชต.

บทเรียนและประสบการณ์ในการนำหน่วย

พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

๑) มีภาวะผู้นำ
๒) มีเป้าหมายในการทำงาน
๓) สร้างทีมในการทำงาน
๔) มีวิธีปลุกเร้า สร้างพลัง ให้กับผู้ใต้บังคับบัญชา
๕) มีพฤติกรรมเป็นที่ศรัทธาเชื่อถือ
๖) ต้องรู้จักชม
๗) ต้องเสียสละ
๘) มีข้อมูล – รู้ระเบียบ – อำนาจ – ยุทธวิธี
๙) รู้จักพื้นที่ ภูมิประเทศ มวลชน
๑๐) พูดเป็น – ประชุมเป็น
๑๑) การให้สัมภาษณ์สื่อมวลชน
๑๒) การตรวจสอบข้อมูล – รายงานผู้บังคับบัญชา
๑๓) การประสานงาน
๑๔) การบริหารเวลา
๑๕) สุขภาพ : หลัก ๕ อ.
๑๖) การใช้ภาษาอังกฤษ, IT
๑๗) การเตรียมการทุกเรื่อง
๑๘) ใช้หลัก ๔ เกาะติด (พื้นที่ ศัตรู มวลชน บนเกาะติดล่าง)

จัดทำโดย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จัดพิมพ์โดย โรงพิมพ์ตำรวจ
ถ.เศรษฐศิริ ดุสิต กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐ โทรศัพท์ ๐-๒๖๖๘-๒๘๑๑-๓ โทรสาร ๐-๒๒๔๑-๔๖๕๘