



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของ
ตำรวจจราจรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา
อุบัติเหตุจราจร

โดย

พุทธกาล รัชธรและคณะ

ตุลาคม 2551

รายงานผลการปฏิบัติงานฉบับสมบูรณ์

โครงการการศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร
เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร. พุทธกาล รัชช

พันตำรวจเอก พงษ์สันต์ กงศรีแก้ว

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วรเวศม์ สุวรรณระดา

พันตำรวจโท ดร. ชัยนันทน์ ลีละเต็มพงษ์

ร้อยตำรวจเอก ไหวพจน์ กุลาชัย

ตุลาคม 2551

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สารบัญ

			หน้า
สารบัญรูปภาพ			
สารบัญตาราง			
บทสรุปผู้บริหาร			
บทที่ 1 บทนำ			1
	1	หลักการและเหตุผล	1
	2	วัตถุประสงค์	3
	3	เป้าหมาย	3
	4	วิธีการศึกษา	3
	5	ระยะเวลาในการศึกษา	5
	6	ขอบเขตวิธีการวิจัย	6
	7	ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความสำเร็จ	7
	8	งบประมาณ	6
	9	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
	10	กรอบแนวความคิด	7
บทที่ 2 ผลการศึกษาในเขตภาคเหนือ			8
	1	ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดเชียงใหม่	8
	2	ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจรรยา	15
	3	ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา	16
	4	ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ	18
บทที่ 3 ผลการศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			20
	1	ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดอุบลราชธานี	20
	2	ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจรรยา	25
	3	ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา	27
	4	ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ	28

สารบัญ

		หน้า
บทที่ 4 ผลการศึกษาในเขตภาคใต้		30
1	ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดภูเก็ต	30
2	ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจราจร	34
3	ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	37
4	ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ	38
บทที่ 5 ผลการศึกษาในเขตภาคกลาง		40
1	ข้อมูลพื้นฐานของกรุงเทพมหานคร	41
2	ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจราจร	47
3	ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	49
4	ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ	52
บทที่ 6 สรุปผลวิจัยและข้อเสนอแนะ		53
ส่วนที่ 1 สรุปผลการวิจัย		53
1	ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา	53
	1.1 กลุ่มสนทนา	53
	1.2 ประชากร	54
	1.3 ยานพาหนะ	55
	1.4 ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุ	56
	1.5 หน่วยงานด้านการจราจร	57
	1.6 จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	57
	1.7 ระยะเวลาทำงานโดยเฉลี่ย	57
	1.8 วัสดุอุปกรณ์ในการทำงาน	58
2	ผลการวิจัยด้านการจัดการ	60
	2.1 การจัดการเกี่ยวกับกำลังพล	61
	2.2 การจัดการเกี่ยวกับงบประมาณ	63

สารบัญ

		หน้า
	2.3 การจัดการวัสดุอุปกรณ์	64
3	การวิเคราะห์	65
	3.1 ปัญหาที่ควรแก้ไข	65
	3.2 แผนการแก้ไขปัญหา	67
	3.3 แนวความคิดในการเพิ่มตำรวจจราจร	67
	3.3.1 การจัดลำดับของสถานีตำรวจ	68
	3.3.2 การเพิ่มจำนวนตำรวจจราจร	69
	3.3.3 เกณฑ์การเพิ่มจำนวนตำรวจ 1 คน	70
	3.3.4 ความคุ้มค่าของการเพิ่มตำรวจ 1 คน	70
	3.4 การพัฒนาฝ่ายอำนวยการจราจร	71
	3.4.1 นักวิชาการจราจร	73
	3.4.2 การสร้างนักวิชาการจราจร	74
	3.4.3 งานธุรการสถานีตำรวจจราจร	75
	3.4.4 การพัฒนาสายงานอำนวยการจราจรทั้งหมด	77
	3.5 อุปสรรคในการแก้ไข	77
	ส่วนที่ 2 การอภิปรายผล	78
1	สถานการณ์กำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์และการจัดการ	78
2	โครงสร้างการทำงานประจำวันในการจัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย	79
3	เสนอแนะ โครงสร้างการทำงานที่มีประสิทธิภาพ	79
	ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ	80
	บรรณานุกรม	

บทที่ 1

บทนำ

1. หลักการและเหตุผล

ปัญหาการจราจรมีองค์ประกอบสำคัญ 2 ส่วน ได้แก่ การจัดการจราจร ที่มุ่งในการดูแลปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ ซึ่งมีความเสียหายทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ และปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตปีละมากกว่า 12,000 คนทั่วประเทศ และบาดเจ็บมากกว่า 8 หมื่นคนต่อปี ดังรายละเอียดในตาราง 1

ตาราง 1

แสดงความสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจรในภาพรวมของประเทศ

ปี พ.ศ.	เสียชีวิต (คน)	บาดเจ็บ(คน)
2543	11,988	53,111
2544	11,652	53,960
2545	13,116	69,313
2546	13,209	74,152
2547	13,766	107,930
2548	12,871	94,446
2549	12,693	83,290

ที่มา. จาก ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย, โดย วรเวศม์ สุวรรณระดา, 2548, กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ศึกษาวิจัยและส่งเสริมการพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มูลค่าความสูญเสียของผู้ประสบภัยจากการขับขี่ กำหนดจากความสูญเสียเมื่อขาดงานจากการเสียชีวิต 1 คนสูงถึง 3,149,784 บาท หากบาดเจ็บจนพิการและต้องมีผู้ดูแลด้วย 1 คนจะมีสูงถึง 3,496,235 บาท อุบัติเหตุรุนแรงที่จำเป็นต้องมีผู้ดูแลคนพิการ โดยมีกร

ขาดงาน มูลค่าของการขาดงานของผู้ดูแลมีสูงถึง 686,805 บาท ซึ่งนับว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นสูงมากของชาติ

ดังนั้นถ้าพิจารณาจากจำนวนผู้เสียชีวิตประมาณ 12,000 คนต่อปี โดยคิดความเสียหายต่อหัวเท่ากับคนละ 3.1 ล้านบาทแล้ว จะพบว่าประเทศไทยเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรปีละกว่า 37,200 ล้านบาท โดยไม่ได้ผลตอบแทนใด ๆ ซึ่งหากเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 1 นาย ให้มีเงินเดือน 10,000 บาท เพื่อกวาดขันจับกุมผู้กระทำความผิด โดยสมมติว่าสามารถตรวจจับวันละเพียง 20 ราย ทำงานสัปดาห์ละ 5 วันเท่านั้น ในเวลา 1 ปี จะตรวจจับได้ถึง 4,800 ราย ซึ่งในจำนวนนี้หากผู้กระทำความผิดร้อยละ 1 กลับตัว ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยงอีก จนทำให้ไม่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ตำรวจ 1 นาย จะมีผลตอบแทนเท่ากับการช่วยชีวิตคนได้ 48 คนต่อปี หรือคิดเป็นเงิน 148.8 ล้านบาท ทั้ง ๆ ที่เงินลงทุนค่าจ้างมีเพียง 1.2 แสนบาทต่อปีเท่านั้น หรือเท่ากับลงทุน 1 ส่วนได้ผลตอบแทน 1,240 เท่า

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจประมาณ 2.1 แสนคน กำลังพลส่วนใหญ่ประจำอยู่ตามสถานีตำรวจทั่วประเทศตาม โครงสร้าง (Structure) และหน้าที่ (Function) ที่มีอยู่เดิมในปัจจุบัน ทุกหน้าที่จะทำงานเป็นผลัด ผลัดละประมาณ 8 ชั่วโมง แต่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ 2 หน้าที่ในสถานีตำรวจที่มีข้อยกเว้น ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน ที่ต้องทำงานแบบยัดเยียด คือมีผลัดเดียวแต่รับผิดชอบตลอด 24 ชั่วโมง โดยหาเวลาพักผ่อนเอาเอง ไม่มีกำลังพอที่จะแบ่งเป็นผลัดอย่างแน่ชัด วิธีปฏิบัติดังกล่าวนี้เป็นการจัดการที่มีมากกว่า 30 ปี และยังไม่เปลี่ยนแปลง

ปัจจุบันมีปัญหาการจราจรติดขัดมากในเมืองใหญ่ต่าง ๆ ซึ่งเดิมเจ้าหน้าที่ตำรวจจำเป็นต้องเข้าไปแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า โดยรับหน้าที่ควบคุมสัญญาณไฟและโบกรถ ต่อมาปัญหารุนแรงขึ้น กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้งหมดจึงต้องทุ่มไปกับการจัดการจราจร ตั้งแต่เวลาประมาณ 05.00 น. ถึง 20.00 น. ทุกวัน ส่วนงานหลัก คือ การบังคับใช้กฎหมายได้กลายมาเป็นงานรองและเกิดเกิดสูญญากาศของการทำงาน จนการกวาดขันจับกุมผู้กระทำความผิดที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมีผลลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเวลากลางคืน ที่มักจะไม่มีตำรวจจราจรบนท้องถนน กลายเป็นช่วงเวลาที่ปลอดภัยจากการบังคับใช้กฎหมาย เป็นช่องว่างที่เปิดโอกาสให้อาจเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกขึ้นได้

ปัญหาเรื่องกำลังคน (Man) ที่กล่าวมาแล้วนี้ มิได้เป็นปัญหาใหญ่ของตำรวจจราจรเพียงอย่างเดียว ปรากฏว่าปัญหาอื่น ๆ เช่น เรื่องเงิน (Money) การจัดการ (Management)

และวัสดุเครื่องใช้ (Material) ก็เป็นปัญหาใหญ่ของตำรวจจราจรเช่นกัน ดังนั้น หากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีหน้าที่สำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่รุนแรงอยู่ในขณะนี้ ตนเองจะต้องมีความเข้มแข็ง มิฉะนั้น การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรก็จะไม่อาจสำเร็จได้ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาสภาพปัญหาโครงสร้างด้านการจัดการทั้งระบบ และหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงให้สำเร็จ เพื่อให้กลไกการบังคับใช้กฎหมายสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุต่อไป

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อทราบสถานการณ์ ด้านกำลังคน เงิน การจัดการและวัสดุอุปกรณ์ของตำรวจจราจรทั้งระบบ

2.2 เพื่อทราบโครงสร้างการทำงานประจำวันในด้านการจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย ว่ามีส่วนการใช้ทรัพยากรแต่ละส่วนเพียงใด และมีความเป็นมืออาชีพระดับใด

2.3 เพื่อเสนอแนะ การพัฒนาโครงสร้างในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใหม่ ให้มีประสิทธิภาพในด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยมีทรัพยากรการบริหารที่เหมาะสม

3. เป้าหมาย

เพื่อศึกษา เปรียบเทียบ และเสนอแนะโครงสร้าง กลไก ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการบังคับใช้กฎหมาย ที่สามารถจะบูรณาการ งาน เงิน และคน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นโครงสร้างที่จะเอื้ออำนวยต่อการทำงานแบบเชิงรุก และเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย

4. วิธีการศึกษา

ใช้วิธีการศึกษาในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้ การศึกษาเอกสาร(Documentary research) การสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth interview) การตั้งกลุ่มสนทนา (Focused group) และ การสังเกต (Observation) โดยจำแนกวิธีการตามประเด็นการศึกษา ตามรายละเอียดในตาราง 2

ตาราง 2

การจำแนกวิธีการศึกษาตามประเด็นที่กำหนดไว้

ประเด็น	วิธีการศึกษา
1. ศึกษาปัญหาอุปสรรค จุดอ่อน จุดแข็ง <ul style="list-style-type: none"> - ด้านการจัดการจราจร - แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ - และศึกษา ความต้องการของสังคมต่อ ตำรวจจราจร 	1. ศึกษาเอกสาร 2. สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติ นักวิชาการ ฯลฯ ประมาณ 5 ราย 3. ศึกษาจากกลุ่มสนทนา 12 ราย ได้แก่ ตำรวจจราจร จาก ๔ ภูมิภาค นักวิชาการ นักข่าวด้านจราจร นักกิจกรรมหรือรณรงค์ด้าน อุบัติเหตุฯ
2. ศึกษาความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เปรียบเทียบกับความคุ้มค่าในการลงทุน เพื่อให้มีการเปลี่ยนแปลง	1. เปรียบเทียบความคุ้มค่าในการ ลงทุน
3. ศึกษาศักยภาพ ของเจ้าพนักงานตำรวจ จราจร <ul style="list-style-type: none"> - ตามบริบทของกฎหมาย ได้แก่พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 - ตามสายการบังคับบัญชา - บริบททางนโยบาย - บริบททางสังคม - ขวัญกำลังใจ - ความเป็นไปได้ในการปรับนโยบาย ด้าน จราจรใหม่ เช่นกรณี ความเมา และ ความเร็ว 	1.ศึกษาเอกสาร 2.สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็น นักบริหาร ผู้ปฏิบัติ นักวิชาการ ประมาณ 5 ราย

ประเด็น	วิธีการศึกษา
4. พัฒนาโครงสร้างและปัจจัยการบริหาร - คน - งบประมาณ - การจัดการ - วัสดุอุปกรณ์ และเปรียบเทียบข้อดี ข้อเสียระหว่าง โครงสร้างใหม่และเก่า	1.ประมวลจากข้อ 1, 2 และ 3 2.นำเสนอผลที่ได้ ต่อกลุ่มสนทนา 12 ราย
5. เสนอทางเลือกใหม่ ที่สามารถทำงานเชิงรุก แต่คุ้มค่าในทางเศรษฐกิจ	1.ประมวลจากผลลัพธ์จากขั้นตอน ต่าง ๆ

5. ระยะเวลาในการศึกษา ระหว่าง 1 มิถุนายน – 31 สิงหาคม 2551

ระยะเวลาการศึกษา	1	2	3 ▲
1. ศึกษาปัญหาอุปสรรค จุดอ่อนและจุด แข็ง ความต้องการของสังคมต่อ ตำรวจ จราจร	↔		
2. ศึกษาความ สูญเสียทางเศรษฐกิจ เปรียบเทียบกับความคุ้มค่าในการลงทุน เพื่อให้มีการเปลี่ยนแปลง	↔		
3. ศึกษาศักยภาพ ของเจ้าพนักงานตำรวจ จราจร	↔		
4. พัฒนาโครงสร้างและปัจจัยการบริหาร คน งบประมาณ การจัดการ วัสดุอุปกรณ์		↔	
5. เสนอทางเลือกใหม่ ที่สามารถทำงานเชิง รุกแต่คุ้มค่าในทางเศรษฐกิจ			↔
6. ส่งรายงานฉบับสมบูรณ์			*

6. ขอบเขตของการวิจัย

6.1 การวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับเฉพาะโครงสร้างการทำงานและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เกี่ยวกับตำรวจสายงานอื่น หรือหน่วยงานอื่น

6.2 การวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร ใน 2 หน้าที่หลักคือ การจัดการจราจรและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ไม่เกี่ยวข้องกับหน้าที่อื่น เช่น รดน้ำ ขบวนการบุคคลสำคัญ การใช้รถยก เป็นต้น

7. ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความสำเร็จ

7.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติสนับสนุนการวิจัยในเรื่องนี้

7.2 ควรมีข้อตกลงระหว่างผู้ให้ทุนและผู้รับทุน ว่าผู้รับทุน คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะนำผลการวิจัยเรื่องนี้ เสนอต่อสำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน สำนักนายกรัฐมนตรี หรือหน่วยงานอื่นใด ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาคน ระบบงบประมาณ ระบบการบริหาร และการจัดซื้อจัดหาวัสดุครุภัณฑ์ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อช่วยกันแก้ไข ปรับปรุงระบบการบริหารงานจราจร ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ตามแนวทางที่มีข้อเสนอแนะซึ่งมีความเป็นไปได้โดยทันที

8. งบประมาณ จำนวน 500,000 บาท

9. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

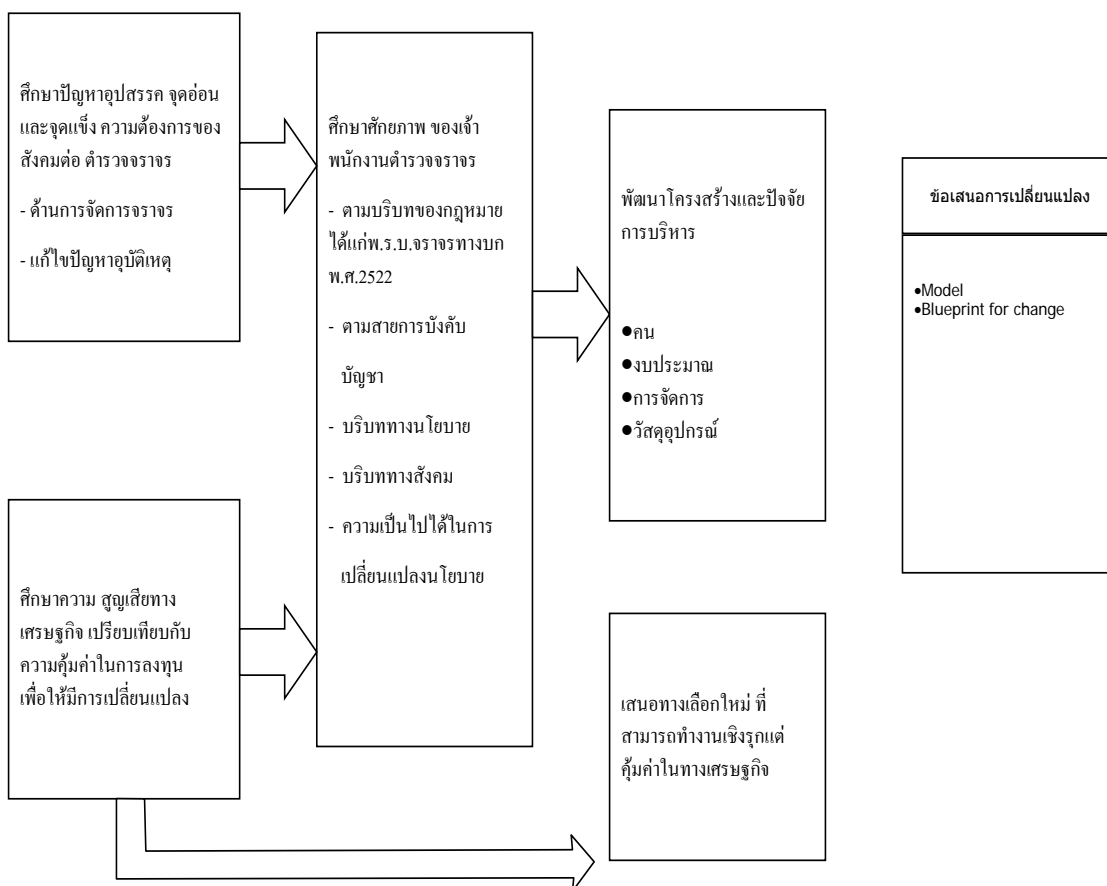
9.1 สามารถทราบสถานการณ์ จุดอ่อน จุดแข็ง สภาพปัญหา อุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจร ตามโครงสร้างและหน้าที่ที่มีอยู่เดิม

9.2 ทำให้ทราบถึงสมรรถนะในการทำงานของเจ้าหน้าที่จราจร ศักยภาพในการปฏิบัติงาน จากบริบททางด้านกฎหมาย นโยบายรัฐ สังคมและอื่น ๆ

9.3 สามารถเสนอแนะโครงสร้าง หน้าที่ขององค์กรตำรวจจราจร ที่ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ทุกด้านได้แก่ กำลังคน งบประมาณ การจัดการ และวัสดุเครื่องใช้

9.4 สามารถเสนอแนะ แนวทางการจัดการสมัยใหม่ที่เป็นการทำงานเชิงรุก ให้ทันต่อความสูญเสียทางเศรษฐศาสตร์ อย่างคุ้มค่าและเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย

10. กรอบแนวความคิด การศึกษานี้มีกรอบแนวความคิดในการศึกษา ดังนี้



บทที่ 2

ผลการศึกษาในเขตภาคเหนือ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร” เป็นการศึกษาวิจัยโดยอาศัยวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้เครื่องมือในการศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษาเอกสาร (Documentary research) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) การตั้งกลุ่มสนทนา (Focus group) และการสังเกต (Observation) การดำเนินการเก็บข้อมูล เป็นการเก็บข้อมูลจากจังหวัดที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นต้นแบบหรือตัวแทนจากภาคต่าง ๆ จำนวน 4 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดอุบลราชธานี) ภาคกลาง (กรุงเทพมหานคร) และภาคใต้ (จังหวัดภูเก็ต) โดยในเขตภาคเหนือ คณะผู้วิจัยได้คัดเลือกจังหวัดเชียงใหม่ เป็นตัวแทนของภาค ทั้งนี้ เนื่องจากเชียงใหม่เป็นเมืองขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ตลอดจนการท่องเที่ยวในเขตภาคเหนือตอนบน และคัดเลือกข้าราชการตำรวจสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 5 เป็นกลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมในการสนทนากลุ่มย่อยซึ่งการสนทนากลุ่มจัดขึ้นที่กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ในระหว่างวันที่ 9- 10 กรกฎาคม 2551 เวลา 09.00- 16.00 น.

ผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่ม ประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจจำนวน 18 นาย แบ่งเป็นชั้นสัญญาบัตร ยศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีถึงพันตำรวจโท จำนวน 14 นาย และข้าราชการตำรวจชั้นประทวนจำนวน 4 นาย นอกจากนั้น ยังประกอบด้วยตัวแทนหน่วยงานราชการจำนวน 3 คน ประกอบด้วย ตัวแทนจากสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 1 คน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 1 คน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 1 คน และตัวแทนภาคประชาชนชนอีกจำนวน 3 คน

1. ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่ ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของประเทศ ห่างจากกรุงเทพมหานคร 720 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 20,107.057 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 12,566,910 ไร่

แบ่งเขตการปกครอง ออกเป็น 22 อำเภอ 2 กิ่งอำเภอ 204 ตำบล และ 2,066 หมู่บ้าน โดยมีหน่วยงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ ดังนี้

- 1) หน่วยงานบริหารราชการส่วนกลาง จำนวน 166 หน่วยงาน
- 2) หน่วยงานบริหารราชการส่วนภูมิภาค จำนวน 27 หน่วยงาน
- 3) หน่วยงานบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด จำนวน 1 แห่ง เทศบาลนคร จำนวน 1 แห่ง เทศบาลเมือง จำนวน 1 แห่ง เทศบาลตำบล จำนวน 41 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล จำนวน 167 แห่ง

ในส่วนของกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วยสถานีตำรวจภูธรในสังกัด จำนวน 29 สถานี 1 งานจราจร และ 1 ฝ่ายอำนวยการ ดังนี้

- 1) สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง
- 2) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสарภี
- 3) สถานีตำรวจภูธรอำเภอหางดง
- 4) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสันป่าตอง
- 5) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสันกำแพง
- 6) สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอแม่ออน
- 7) สถานีตำรวจภูธรอำเภอดอยสะเก็ด
- 8) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสันทราย
- 9) สถานีตำรวจภูธรอำเภอแมริม
- 10) สถานีตำรวจภูธรอำเภอแม่แตง
- 11) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสะเมิง
- 12) สถานีตำรวจภูธรอำเภอฝาง
- 13) สถานีตำรวจภูธรอำเภอไชยปราการ
- 14) สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอดอยหล่อ
- 15) สถานีตำรวจภูธรอำเภอแม่วาง
- 16) สถานีตำรวจภูธรอำเภอจอมทอง
- 17) สถานีตำรวจภูธรอำเภอแม่แจ่ม
- 18) สถานีตำรวจภูธรอำเภอฮอด
- 19) สถานีตำรวจภูธรอำเภอดอยเต่า

- 20) สถานีตำรวจภูธรอำเภออมก๋อย
- 21) สถานีตำรวจภูธรตำบลแม่ปิง
- 22) สถานีตำรวจภูธรตำบลภูพิงค์ราชนิเวศน์
- 23) สถานีตำรวจภูธรตำบลช้างเผือก
- 24) สถานีตำรวจภูธรตำบลหนองตอง
- 25) สถานีตำรวจภูธรตำบลแม่โป่ง
- 26) สถานีตำรวจภูธรตำบลแม่แฝก
- 27) สถานีตำรวจภูธรตำบลบ่อหลวง
- 28) สถานีตำรวจภูธรตำบลแม่กา
- 29) สถานีตำรวจภูธรตำบลแม่ต๋ืน
- 30) งานจราจร
- 31) ฝ่ายอำนวยการ

จังหวัดเชียงใหม่มีประชากรรวมทั้งสิ้น 1,686,209 คน แยกเป็น ชาย 829,816 คน และหญิง 859,393 คน ความหนาแน่นเฉลี่ย 84 คนต่อตารางกิโลเมตร นอกจากจำนวนประชากรดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีประชากรแฝงเป็นแรงงานต่างด้าว 104,734 คน ชาวพม่า 104,150 คน ลาว 530 คน กัมพูชา 54 คน ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างงานภาคเกษตร 40,786 คน รองลงมา ได้แก่ งานก่อสร้าง 36,337 คน ประชากรจังหวัดเชียงใหม่มีผู้นับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 91.80 ศาสนาอิสลามร้อยละ 1.17 ศาสนาคริสต์ ร้อยละ 5.60 ศาสนาพราหมณ์ ฮินดู ซิกข์ ร้อยละ 0.02 ศาสนาอื่น ๆ ร้อยละ 1.41 ในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 5,356,867 คน ชาวไทย 3,601,727 คน คิดเป็นร้อยละ 67 และชาวต่างประเทศจำนวน 1,755,140 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 33

จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและการศึกษาของภาคเหนือ นอกจากนั้น ยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอันดับต้น ๆ ของประเทศ สามารถนำรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเข้าสู่ท้องถิ่นปีละจำนวนมาก โดยในปี พ.ศ. 2550 เชียงใหม่มีรายได้จากการท่องเที่ยวจำนวน 38,864.25 ล้านบาท โดยเป็นรายได้จากชาวต่างประเทศจำนวนประมาณ 18,116.59 ล้านบาท

ด้วยเหตุที่เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคเหนือ เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ ตลอดจนเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษาและการสาธารณสุข ทำให้เชียงใหม่

เป็นจังหวัดที่มีจำนวนยานพาหนะค่อนข้างมากและเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนยานพาหนะทั้งหมด 1,418,049 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2549 ถึง 73,362 คัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ต่อปี ดังรายละเอียดในตาราง 3

ตาราง 3

สถิติจำนวนยานพาหนะของจังหวัดเชียงใหม่ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2550

ปี พ.ศ.	จำนวนยานพาหนะ	เพิ่มขึ้นจากปีก่อน (%)
2548	1,256,934	-
2549	1,344,687	6.98
2550	1,418,049	5.46

ที่มา: เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มเพื่อการวิจัยเรื่องการจราจร วันที่ 9-10 กรกฎาคม 2551

หากพิจารณารายละเอียดของจำนวนยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ในปี พ.ศ. 2550 ทั้งยานพาหนะที่จะทะเบียนตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พบว่า จักรยานยนต์มีจำนวนมากที่สุดถึง 1,021,462 คัน ในขณะที่จำนวนรถยนต์ บรรทุกส่วนบุคคล และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีจำนวนมากรองลงไปตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตาราง 4

ตาราง 4

สถิติจำนวนยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ของจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2550

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน
พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522	
1. รถจักรยานยนต์	1,021,462
2. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	208,125
3. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	154,453
4. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	14,160
5. รถยนต์สามล้อรับจ้าง	1,069
6. รถยนต์อื่น ๆ	2,928
รวม	1,402,197
พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	
1. รถบรรทุกส่วนบุคคล	9,003
2. รถขนาดเล็ก	3,613
3. รถบรรทุกไม่ประจำทาง	1,742
4. รถโดยสารไม่ประจำทาง	714
5. รถโดยสารประจำทาง	554
6. รถโดยสารส่วนบุคคล	226
รวม	15,852
รวมทั้งหมด	1,418,049

ที่มา: เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มเพื่อการวิจัยเรื่องการจราจร วันที่ 9-10 กรกฎาคม 2551

การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและจำนวนยานพาหนะ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อการจราจรภายในเขตเทศบาลนครจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีถนนทั้งหมด 74 สาย และมีซอยทั้งหมด 680 ซอย ซึ่งจากการวิเคราะห์ของข้าราชการตำรวจศูนย์ควบคุมการจราจร ระบุว่า สาเหตุหลักของปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากเหตุผลหลาย

ประการด้วยกัน อาทิเช่น โครงข่ายถนนบกพร่อง พื้นผิวการจราจรที่ไม่เพียงพอ ความต้องการใช้ถนนของประชาชนในช่วงเวลาเดียวกัน ระบบการควบคุมและจัดการจราจรที่ขาดประสิทธิภาพ ขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการขาดระเบียบวินัยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

สภาพปัญหาการจราจรส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงเวลาเร่งด่วนที่ผู้ปกครองมักจะขับรถไปส่งลูกตามโรงเรียนสำคัญต่าง ๆ ในช่วงเช้า และรับกลับในช่วงเย็น ในขณะที่ประชาชนโดยทั่วไปต่างก็เดินทางไปทำงานหรือดำเนินกิจกรรมในช่วงเวลาเดียวกัน จึงทำให้การจราจรติดขัดระหว่างเวลา 07.30 – 09.00 น. และระหว่างเวลา 15.00 – 18.00 น.

การดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรในส่วนรับผิดชอบของตำรวจในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีงานจราจรเป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวมีรองผู้กำกับการ เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุด ประกอบด้วยกำลังพล ตามรายละเอียดในตาราง 5

ตาราง 5

กำลังพลของศูนย์การจราจรเชียงใหม่

ตำแหน่ง	อัตรา	ครอง	ว่าง
1. รองผู้กำกับการ	1	1	-
2. สารวัตร	3	3	-
3. รองสารวัตร	15	7	8
4. ประทวน	248	234	14
รวม	267	245	22

ที่มา: เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มเพื่อการวิจัยเรื่องการจราจร วันที่ 9-10 กรกฎาคม 2551

สำหรับการการบริหารงาน มีการแบ่งพื้นที่รับผิดชอบออกเป็น 2 ส่วนคือ เขตเหนือและเขตใต้ เขตเหนือแบ่งพื้นที่ออกเป็น 6 โซนย่อย ได้แก่ รินคำ ช่วงสิงห์ ช้างเผือก วโรธส แก้วนารัฐ และศาลเด็ก มีกำลังพลระดับชั้นประทวนทั้งหมด 63 นาย โดยในช่วงเวลาเร่งด่วน มีการกำหนดกำลังเจ้าหน้าที่ 43 นาย รับผิดชอบทางแยก 39 ทางแยก กำลังเจ้าหน้าที่ 10 นาย รับผิดชอบหน้าสถาบันการศึกษาจำนวน 9 แห่ง และจัดกำลังเจ้าหน้าที่ 10 นายรับผิดชอบย่านศูนย์การค้าและตลาดจำนวน 6 แห่ง

เขตได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 6 โชนย่อยด้วยกันคือ ดันพะยอม สนามบิน เจริญประเทศ แสงตะวัน นองหอย และหนองประทีป มีกำลังพลระดับชั้นประทวนจำนวน 67 นาย แบ่งหน้าที่รับผิดชอบบริเวณ ทางแยก 37 ทางแยก จำนวน 40 นาย คูแบริเวณหน้าสถาบันการศึกษา 13 แห่งจำนวน 16 นาย และรับผิดชอบบริเวณศูนย์การค้าและตลาด 3 แห่ง จำนวน 11 นาย

นอกจากนั้น การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและจำนวนยานพาหนะ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งซึ่งส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรภายในจังหวัดเชียงใหม่ โดยจะเห็นได้ว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา จำนวนอุบัติเหตุยังคงเกิดในอัตราที่สูง ดังรายละเอียดในตาราง 6 และในช่วงระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม ปี พ.ศ.2551 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 97 ราย และบาดเจ็บจำนวน 12,085 ราย ซึ่งหากพิจารณาถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเดือน มกราคม – กันยายน พ.ศ. 2550 พบว่า อัตราความรุนแรงของผู้บาดเจ็บของจังหวัดเชียงใหม่ติดอันดับที่ 28 ของประเทศ โดยมีอัตราผู้บาดเจ็บ 1,302.18 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในขณะที่หากพิจารณาจากจำนวนผู้เสียชีวิต เชียงใหม่มีอัตราผู้เสียชีวิตมากเป็นอันดับที่ 41 ของประเทศ คือ 14.57 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่, 2551, หน้า 2) โดยในช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ จะต้องเฝ้าระวังเป็นพิเศษ โดยเฉพาะคนในท้องถิ่นที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ เมื่อดื่มสุราจนเมาแล้วมักจะย้ายจุดตั้งสรรค์เข้ามาในเขตตัวเมือง และทำให้เกิดอุบัติเหตุในที่สุด

ตาราง 6

สถิติอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2550

พ.ศ.	รับแจ้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	มูลค่าความเสียหาย (บาท)
2546	6,972	500	717	3,892	55,566,085
2547	8,562	436	637	5,737	54,608,809
2548	8,489	375	450	6,459	52,846,557
2549	4,872	292	297	3,872	23,063,655
2550	6,396	354	698	4,965	25,704,423

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากการวิเคราะห์ของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่ ในช่วงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2549 – เดือนมีนาคม พ.ศ. 2551 พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่ร้อยละ 74.84 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ จำนวนร้อยละ 88.96 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือรถล้มคว่ำ และการชนกันร้อยละ 60.12 และ 37.25 ตามลำดับ จากการวิเคราะห์ที่ยังพบว่า ผู้บาดเจ็บร้อยละ 40.73 ใช้แอลกอฮอล์ และมีอัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 91.37 และกลุ่มอายุของผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 15-39 ปี (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่, 2551, หน้า 1-7) นอกจากนี้ ถนนส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุมักเป็นถนนสายรอง โดยพื้นที่ที่ต้องเฝ้าระวังเป็นพิเศษ 5 อันดับแรก ได้แก่ อำเภอแมริม อำเภอเมือง อำเภอสันป่าตอง อำเภอสันกำแพง และอำเภอคอดยสะเก็ด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่, 2551, หน้า 1)

2. ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจราจร

2.1 กำลังพล ถือเป็นปัญหาที่สำคัญของหน่วยงานด้านการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการ 1) จัดการจราจร 2) การฝึกอบรมให้กับนักเรียนตามสถานศึกษาต่าง ๆ ตลอดจนการฝึกอบรมให้แก่อาสาจราจรและประชาชนโดยทั่วไป 3) การบังคับใช้กฎหมาย และ 4) การจัดการกรณีเกิดอุบัติเหตุ โดยในช่วงเวลาเร่งด่วนจะใช้กำลังเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรประจำจุดบริเวณทางร่วมทางแยก เฉพาะในเขตเมืองเชียงใหม่มีกำลังพลประมาณ 595 นาย รับผิดชอบพื้นที่ 1,402 ตารางกิโลเมตร ในขณะที่ประชากรของเชียงใหม่มีประมาณ 1.4 ล้านคน หรือตำรวจ 1 นาย รับผิดชอบพื้นที่ 34 ตารางกิโลเมตร นายตำรวจท่านหนึ่งให้ข้อมูลว่า เขตเหนือ เป็นเขตที่มีหลายทางแยก จำนวนกำลังพลประจำจุดไม่ครบ ต้องใช้อาสาจราจรเข้ามาช่วย หากเพิ่มกำลังพลอีก ก็จะดีขึ้น เพราะในปัจจุบันกำลังพลไม่พอ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจาก ปัญหาโครงสร้างด้านกำลังพลของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั่นเอง และหากมีการเพิ่มจำนวนกำลังพลจริง ก็ควรเพิ่มในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายด้วย

2.2 งบประมาณ งานด้านการจราจรเป็นงานที่ได้รับงบประมาณน้อย โดยงบประมาณใหญ่จะเป็นการให้งบมาในภาพรวม และผู้บริหารสถานีตำรวจ เป็นผู้บริหารงบประมาณเอง ดังนั้น งบประมาณด้านการจราจรจึงได้รับน้อยมาก ซึ่งนายตำรวจท่านหนึ่งกล่าวว่า “ปัจจุบันได้รับงบประมาณ 127,000 บาท แต่ความต้องการจริงประมาณ 300,000 บาท” ยิ่งไปกว่านั้น

การที่กำลังพลมีน้อย ทำให้ข้าราชการตำรวจต้องทำงานเพิ่มมากกว่าปกติ แม้จะมีการเสนอเพื่อของงบประมาณค่าทำงานล่วงเวลาให้กับข้าราชการตำรวจ แต่ก็ไม่มีงบประมาณให้ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความไม่เพียงพอและการขาดแคลนงบประมาณด้านการบริหารจัดการจราจร นอกจากนี้ ข้าราชการตำรวจ ในเชียงใหม่ ยังเสนอแนะว่า การบริหารงบประมาณต้องมีความเป็นอิสระและคล่องตัว

2.3 การจัดการ ปัญหาด้านการจัดการที่พบมากที่สุดคือการขาดเอกภาพในการควบคุมและจัดการจราจร และการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น เทศบาลและกรมทางหลวง เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประสานงานกรณีสัญญาณไฟจราจรขัดข้อง ซึ่งผู้สัญญาณไฟจราจรอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลหรือกรมทางหลวง เมื่อเกิดสัญญาณไฟขัดข้อง การดำเนินการซ่อมแซมใช้เวลาประมาณ 1-4 สัปดาห์ ซึ่งตำรวจจราจรเชียงใหม่ เสนอว่า การจัดการจราจรควรมีสุนัขควบคุมและสั่งการจราจรในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรที่เป็นเอกภาพ ดังนั้น ควรมีสุนัขต้นแบบ ให้จังหวัดต่าง ๆ ดำเนินการในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

2.4 วัสดุอุปกรณ์และน้ำมัน ปัญหาที่พบมากที่สุดคือ การที่วัสดุและอุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ และรถนำขบวน ในขณะที่รถยก ซึ่งใช้ในกรณีการเคลื่อนย้ายรถหรือยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ หรือเสียบถนน ก็เป็นรถรุ่นเก่าซึ่งสิ้นเปลืองน้ำมันนอกจากนั้น การจับกุมกรณีโทรไม่ขับ ตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากขาดเครื่องมือที่สำคัญในการบันทึกการกระทำผิด โดยเฉพาะกล้องถ่ายภาพรูปดิจิทัลและกล้องถ่ายวิดีโอ เป็นต้น

3. ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3.1 ความรู้ความสามารถ ข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร เห็นว่า ตำรวจ ทำงานจริงจัง มีการควบคุมการปฏิบัติอย่างใกล้ชิด มีการสอนการจัดการจราจร และฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ใหม่ ส่วนทักษะการบังคับใช้กฎหมาย มีการให้ความรู้ด้านการปรึกษาหารือตลอด ข้าราชการตำรวจสายอื่นก็มีความต้องการเข้ามาปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร จากการทดสอบความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจร พบว่า เจ้าหน้าที่ 60 นาย สอบไม่ผ่านเพียง 3 นาย แต่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องนั้น ยังไม่แน่ใจว่าตำรวจจะมีความรู้เพียงพอหรือไม่ อย่างไรก็ตาม งานด้านการจราจรต้องการความเชี่ยวชาญพิเศษ มีทฤษฎี

แต่ไม่มีการจัดฝึกอบรมด้านการวิศวกรรมจราจร และการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบที่เป็นมาตรฐานมีน้อยมาก ส่วนใหญ่เป็นการประชุมประจำสัปดาห์ การทบทวนหลักสูตรจราจร 3 สัปดาห์ ส่วนหลักสูตรฝึกอบรมของส่วนกลาง มีไม่มาก และคนที่เข้ารับการฝึกอบรมส่วนใหญ่ไม่สนใจและไม่ใช้เจ้าหน้าที่ของสายงานจราจร ดังนั้น การฝึกอบรมจึงถูกมองว่าเป็นการลงโทษ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ชอบการฝึกอบรม ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจ หลาย ๆ คน เห็นว่า จุดอ่อนอีกด้านหนึ่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเชียงใหม่คือ ความสามารถด้านภาษาอังกฤษ พร้อมทั้งเสนอว่าควรฝึกอบรมการสื่อสารภาษาอังกฤษอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปัจจุบันมีภาคเอกชนดำเนินการให้ในบางส่วน

3.2 ชั่วโมงการทำงานและเวลาพักผ่อน ตำรวจจราจรของเชียงใหม่ ทำงานค่อนข้างหนัก เนื่องจากเป็นเมืองขนาดใหญ่ เป็นเมืองท่องเที่ยว ซึ่งมีขบวนบุคคลสำคัญระดับประเทศ เดินทางมาเป็นประจำ เวลาการทำงาน เวลาในการทำงานส่วนใหญ่จึงสูญเสียไปกับการจัดการจราจรและอำนวยความสะดวกการจราจร ถึงประมาณร้อยละ 70 และมีการใช้เวลาในการตรวจจับเพื่อลดอุบัติเหตุเพียงร้อยละ 30 เท่านั้น การทำงานต้องเริ่มปฏิบัติหน้าที่ตั้งแต่เวลา 06.00 น. จนถึง เวลา 22.00 น. ตามรายละเอียดคร่าว ดังนี้

06.00-09.00 น. อำนวยความสะดวกการจราจร

09.00-12.00 น. บังคับใช้กฎหมาย (กำลังพลประมาณ 50-60 นาย
ใช้เวลาประมาณ 1-2 ชั่วโมง)

13.00-15.00 น. บังคับใช้กฎหมาย (กำลังพลประมาณ 50-60 นาย
ใช้เวลาประมาณ 1.5 ชั่วโมง)

15.00-18.0 น. อำนวยความสะดวกการจราจร

โดยในช่วงเวลาเร่งด่วน จะใช้กำลังเต็มอัตรา ซึ่งนายตำรวจชั้นประทวนท่านหนึ่งกล่าวว่า “มีเวลาพักผ่อนน้อย ต้องตื่นนอน 05.00 น. หลังจากนั้น ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรระหว่างเวลา 06.00 น. – 09.00 น. และระหว่างเวลา 09.00 น. – 12.00 น. ได้พักประมาณ 2 ชั่วโมง ส่วนช่วงบ่ายระหว่างเวลา 13.00 น. – 15.00 น. ได้พักประมาณ 1.5 ชั่วโมง” และในกรณีที่ต้องเข้าเวรกลางคืนหรือมีขบวนบุคคลสำคัญต้องอยู่ปฏิบัติหน้าที่ถึงเวลาประมาณ 22.00 น. “วันหนึ่งทำงานมากกว่า 10 ชั่วโมง โดยในระหว่างการทำงานให้พักผ่อนแบบยืดหยุ่น” ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกนายเสริมว่า ตนเองต้องทำงานวันละ 13 – 14 ชั่วโมง โดยที่วันเสาร์และวันอาทิตย์ไม่ค่อยได้หยุด ต้องทำงานทั้ง 7 วัน หากมีขบวนบุคคล

สำคัญ ก็ต้องมาถึงแม้จะไม่ได้เข้าเวร ภายใน 1 เดือนได้พักประมาณ 4 วัน ส่วนอีกนายเล่าว่า ต้องตื่นตั้งแต่ 05.00 น. ออกจากบ้าน 6.00 น. ถึงที่ทำงาน 6.30 น. ประจำจุดเลย กว่าจะกลับเข้าบ้านก็เวลา 22.00 น. ท่วม

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นว่าตำรวจจราจรของเชียงใหม่ต้องทำงานหนักมากถึง 13-14 ชั่วโมงต่อวัน ดังนั้น จึงส่งผลให้ได้รับการพักผ่อนน้อยและอาจเกิดความเครียดในการทำงานได้ ตลอดจนอาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในด้านต่าง ๆ ด้วย

3.3 สวัสดิการ โดยส่วนใหญ่แล้วข้าราชการตำรวจที่เข้าร่วมการสนทนากลุ่มมีความเห็นว่า สวัสดิการที่ได้รับอยู่ในระดับที่ดี ผู้บังคับบัญชาาระดับสูง เป็นคนดี สิทธิประโยชน์ที่ได้รับไม่ขาด และมีงานเสริมให้

3.4 ขวัญและกำลังใจ เนื่องจากตำรวจจราจรต้องทำงานหนัก ไม่มีเวลาหาอาชีพเสริม ทำให้ไม่สามารถใช้เวลาว่างในการหารายได้ด้วยการประกอบอาชีพเสริมได้ แต่ก็ต้องทำงาน ดังที่นายตำรวจชั้นประทวนท่านหนึ่งกล่าวว่า “อาชีพตำรวจเลือกไม่ได้ หนักก็ต้องทำไม่เคยท้อแท้ ลำบากเหน็ดเหนื่อยทุกที” ในขณะที่บางคนเห็นว่า งานด้านจราจรเป็นงานที่ทำแล้วมีความสุข เนื่องจากเป็นงานหน้าเดียว จบภายในวันเดียว และเป็นลักษณะงานบริการทำแล้วมีความสุข อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันบางประการก็ส่งผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจของข้าราชการตำรวจพอสมควร เช่น เงินเดือน น้อยกว่าปกติ เมื่อเทียบหน่วยราชการอื่น เงินเดือนไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน ค่าตอบแทนประจำตำแหน่งต่ำ มีความเสี่ยงต่อการถูกรถชน ความเสี่ยงต่อมลพิษ และอันตรายต่อสุขภาพร่างกาย นอกจากนี้ เบี้ยเลี้ยงที่ได้รับไม่เพียงพอ เช่น ได้รับเบี้ยเลี้ยง 300 บาทต่อเดือน และค่าน้ำมัน 200 บาทต่อเดือน โดยเฉพาะค่าน้ำมันนั้นมีความต้องการใช้จริงในงานวันละ 100 บาท หรือเดือนละ 3,000 บาท ต่อเดือน

3.5 สุขภาพ การปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรของตำรวจเชียงใหม่ เป็นว่า ส่งผลกระทบต่อสุขภาพกายและสุขภาพใจของตำรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง มลภาวะทางเสียง มลภาวะทางอากาศ ระบบการได้ยีน ปอด คลอเรสเตอรอลสูง และความเครียด และเห็นว่าควรได้รับการตรวจร่างกายอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

4. ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ

ตัวแทนหน่วยงานราชการและตัวแทนภาคประชาชน แสดงความว่าข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรของเชียงใหม่ มีความสามารถพิเศษ ต้องรับรองแขกบ้านแขก

เมืองจำนวนมากในแต่ละเดือน ทำให้กำลังพลไม่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุที่มองเห็นผลได้ชัดเจนคือ การเน้นการบังคับใช้กฎหมาย การเพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ และการเพิ่มสวัสดิการของตำรวจ ตัวแทนภาคประชาชนอีกคนหนึ่งเสนอว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจควรเข้มงวดกวดขันการจอดรถตั้งป้ายขายของริมถนน และรถขนส่งมวลชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสี่ล้อแดง ที่ไม่มีระเบียบวินัย บริเวณตลาดบางแห่งมีกลุ่ม 4 ล้อแดง จอดได้ เช่น ตลาดข้างเผือก ทำให้เสียช่องทางการจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจควรฝึกอบรมให้กับกลุ่มผู้ขับรถโดยสาร 4 ล้อแดง ด้วย นอกจากนี้ การที่ไม่มีป้ายหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ทำให้การหยุดรับ-ส่ง ไร้ระเบียบและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ในขณะที่ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มบางส่วนเสนอให้ตำรวจเข้มงวดในเรื่องการจอดรถ โดยเฉพาะบริเวณร้านอาหารที่คนชอบมาใช้บริการ บริเวณหอพัก เป็นต้น เจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการท่านหนึ่งกล่าวว่า พอใจการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่ในบางพื้นที่ จุดกลับรถอยู่ไกลเกินไป ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มอีกท่านหนึ่งซึ่งเห็นว่าตำรวจมีกำลังพลน้อย และปฏิบัติงานดี แต่ในช่วงการตั้งด่าน หากพบประชาชนทำผิดกฎหมายจราจร ให้ช่วยจับด้วย ปัจจุบันมักปล่อยและไม่จริงจัง และในบางครั้งมีการเลือกปฏิบัติ

บทที่ 3

ผลการศึกษาในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุจราจร” เป็นการศึกษาวิจัยโดยอาศัยวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้เครื่องมือในการศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษาเอกสาร (Documentary research) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) การตั้งกลุ่มสนทนา (Focus group) และการสังเกต (Observation) การดำเนินการเก็บข้อมูล เป็นการเก็บข้อมูลจากจังหวัดที่ได้รับคัดเลือกให้เป็นต้นแบบหรือตัวแทนจากภาคต่าง ๆ จำนวน 4 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดอุบลราชธานี) ภาคกลาง (กรุงเทพมหานคร) และภาคใต้ (จังหวัดภูเก็ต) โดยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คณะผู้วิจัยได้คัดเลือกจังหวัดอุบลราชธานี เป็นตัวแทนของภาค ทั้งนี้ เนื่องจากอุบลราชธานีเป็นเมืองขนาดใหญ่ เป็นเมืองที่เริ่มส่งเสริมการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ โดยคัดเลือกข้าราชการตำรวจสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดอุบลราชธานี และข้าราชการตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 3 เป็นกลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมในการสนทนากลุ่มย่อยซึ่งการสนทนากลุ่มจัดขึ้นที่กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดอุบลราชธานี ในระหว่างวันที่ 16-17 กรกฎาคม 2551 เวลา 09.00- 16.00 น.

ผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่ม ประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจจำนวน 12 นาย แบ่งเป็นชั้นสัญญาบัตร ยศตั้งแต่ร้อยตำรวจโทถึงพันตำรวจเอก จำนวน 12 นาย และข้าราชการตำรวจชั้นประทวนจำนวน 4 นาย นอกจากนี้ ยังประกอบด้วยตัวแทนหน่วยงานราชการจำนวน 4 คน ประกอบด้วย ตัวแทน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 2 คน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 2 คน และประชาชนทั่วไป อีก 8 คน

1. ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดอุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานี ตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ อยู่ห่างจาก กรุงเทพมหานคร ประมาณ 630 กิโลเมตร โดยทางรถยนต์หรือ 575

กิโลเมตร โดยทางรถไฟ มีเนื้อที่ประมาณ 16,112.650 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 10.069 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 9.16 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ ติด จังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธรและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ทิศตะวันออก ติด สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ทิศใต้ ติด ประเทศกัมพูชาประชาธิปไตย และจังหวัดศรีสะเกษ

ทิศตะวันตก ติด จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดยโสธร

สำหรับแนวแนวพรมแดน ที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศกัมพูชาประชาธิปไตย รวมความยาวประมาณ 428 กิโลเมตร โดยติดกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 361 กิโลเมตร และติดกับกัมพูชาประชาธิปไตย 67 กิโลเมตร

จังหวัดอุบลราชธานี แบ่งการปกครองส่วนภูมิภาคออกเป็น 20 อำเภอ 5 กิ่งอำเภอ 219 ตำบล 2,699 หมู่บ้าน สำหรับการปกครอง(ส่วนท้องถิ่น) ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 3 แห่ง เทศบาลตำบล 23 แห่ง (รุ่งนภา สีลวานิช, 2551, หน้า 2)

จำนวนประชากรของจังหวัดอุบลราชธานี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,785,709 คน เพิ่มจากปี พ.ศ. 2549 ซึ่งมีอยู่จำนวน 1,783,035 คน ในอัตราร้อยละ 0.15 ส่วนความหนาแน่นของประชากรเท่ากับ 110.76 คนต่อตารางกิโลเมตร (รุ่งนภา สีลวานิช, 2551, หน้า 3)

ประชากรโดยทั่วไปในจังหวัดอุบลราชธานี ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ถึง 51.07% ของพื้นที่จังหวัด หรือประมาณ 6,034,170 ไร่ เนื่องจากมีสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม เป็นที่ราบลุ่ม และมีแม่น้ำที่สำคัญ 2 สายไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำมูล และแม่น้ำชี ส่วนในภาคอุตสาหกรรม จังหวัดอุบลราชธานีมีการลงทุนประกอบกิจการอุตสาหกรรม มียอดรวมทั้งสิ้น 3,936 แห่ง มูลค่าเงินลงทุนรวม 11,574,938,676 บาท มีการจ้างงาน 14,818 คน โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก ประเภทโรงงานอุตสาหกรรมที่ประกอบกิจการมากที่สุด คือ โรงงานอุตสาหกรรมด้านการเกษตร (สำนักงานเกษตรจังหวัดอุบลราชธานี, 2549, หน้า 41-43)

จังหวัดอุบลราชธานี มีการคมนาคมติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ทั้งทางรถไฟ รถยนต์ และ ทางอากาศ ดังนี้

ทางรถไฟ มีเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพมหานคร ผ่าน นครราชสีมา บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ ไป สิ้นสุดที่อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี โดยผ่านสถานีย่อย 2 แห่ง คือ สถานี บุ่งหวาย และสถานีห้วยชะบุง

ทางรถยนต์ประจำทาง มีถนนภายในจังหวัด และเชื่อมต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ทั้งทาง หลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และถนนท้องถิ่นได้อย่างสะดวกสบาย โดยมีรถยนต์ประจำ ทางของบริษัทขนส่ง และบริษัทเอกชนให้บริการอย่างสม่ำเสมอ

ทางน้ำ เส้นทางคมนาคมทางน้ำ ที่สำคัญ คือ แม่น้ำมูล ผ่านอำเภอเมือง อำเภอวาริน ชำราบ และอำเภอพิบูลมังสาหาร และแม่น้ำโขง ผ่านอำเภอเขมราฐ อำเภอศรีเมืองใหม่ และ อำเภอโขงเจียม โดยมีราษฎรที่อาศัย ในเขตอำเภอที่ติดแม่น้ำดังกล่าว ใช้เป็นเส้นทาง คมนาคม ภายในจังหวัดเท่านั้น และในปัจจุบันไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากมีความล่าช้า

ทางอากาศ มีสนามบินพาณิชย์ 1 แห่ง โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัด เทียบบิน บริการรับส่งผู้โดยสาร ระหว่างกรุงเทพมหานคร - อุบลราชธานี เป็นประจำทุกวัน ๆ ละ 2 เที่ยวบิน

เนื่องจากจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้ สภาพการจราจรในเขตตัวเมืองอุบลราชธานีเริ่มมีปัญหามากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าระหว่างเวลา 07.00-08.30 น. และเร่งด่วนเย็น ระหว่างเวลา 15.30 – 17.30 น.

ในปี พ.ศ. 2550 จำนวนยานพาหนะในจังหวัดอุบลราชธานี มีจำนวนยานพาหนะ 370,543 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.98 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 โดยจำนวนยานพาหนะดังกล่าว ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากไม่มีมาตรการควบคุมปริมาณยานพาหนะที่เป็น รูปธรรม ดังแสดงในตาราง 7

ตาราง 7

สถิติจำนวนยานพาหนะของจังหวัดอุบลราชธานี ระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2550

ปี พ.ศ.	จำนวนยานพาหนะ	เพิ่ม/ลด จากปีก่อน (%)
2548	341,914	-
2549	356,259	4.20
2550	370,453	3.98

ที่มา: สำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี

ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดอุบลราชธานีมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนผู้เสียชีวิตถึง 263 ราย เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 46.93 ในขณะที่มูลค่าความเสียหายทางทรัพย์สินก็เพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน ดังรายละเอียดในตาราง 8

ตาราง 8

สถิติอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดอุบลราชธานี ระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2550

พ.ศ.	รับแจ้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	มูลค่าความเสียหาย (บาท)
2546	722	182	96	670	12,481,980
2547	1,144	201	106	790	12,767,434
2548	776	128	238	695	10,417,392
2549	1,050	179	353	1,078	16,551,574
2550	1,229	263	179	922	27,550,582

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดอุบลราชธานี มีสถานีตำรวจในสังกัดจำนวน 36 สถานี ซึ่งรับผิดชอบการจัดการจราจรในเขตพื้นที่ของตนเอง ดังนี้

1. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองอุบลราชธานี
2. สถานีตำรวจภูธรอำเภอกุดข้าวปุ้น
3. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเขมราฐ
4. สถานีตำรวจภูธรอำเภอโขงเจียม
5. สถานีตำรวจภูธรอำเภอโขงเจียม
6. สถานีตำรวจภูธรอำเภอดอนมดแดง
7. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเดชอุดม
8. สถานีตำรวจภูธรอำเภอตระการพืชผล
9. สถานีตำรวจภูธรอำเภอตาลสุม
10. สถานีตำรวจภูธรอำเภอดงศรีอุดม
11. สถานีตำรวจภูธรอำเภอนาจะหลวย
12. สถานีตำรวจภูธรอำเภอน้ำยืน
13. สถานีตำรวจภูธรอำเภอบุณฑริก
14. สถานีตำรวจภูธรอำเภอพิบูลมังสาหาร
15. สถานีตำรวจภูธรอำเภอโพธิ์ไทร
16. สถานีตำรวจภูธรอำเภอม่วงสามสิบ
17. สถานีตำรวจภูธรอำเภอวารินชำราบ
18. สถานีตำรวจภูธรอำเภอศรีเมืองใหม่
19. สถานีตำรวจภูธรอำเภอสำโรง
20. สถานีตำรวจภูธรอำเภอสีรินทร
21. สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอนาตาล
22. สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอนาเยีย
23. สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอน้ำขุ่น
24. สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอสว่างวีระวงศ์
25. สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอเหล่าเสือโก้ก
26. สถานีตำรวจภูธรตำบลคันไร่
27. สถานีตำรวจภูธรตำบลโคกจาน
28. สถานีตำรวจภูธรตำบลช่องเม็ก

29. สถานีตำรวจภูธรตำบลนาโพธิ์ อ.บุณฑริก
30. สถานีตำรวจภูธรตำบลนาโพธิ์ อ. พิบูลมังสาหาร
31. สถานีตำรวจภูธรตำบลโนนสูง
32. สถานีตำรวจภูธรตำบลม่วงเต้า
33. สถานีตำรวจภูธรตำบลหนามแท่ง
34. สถานีตำรวจภูธรตำบลห้วยชะยุง
35. สถานีตำรวจภูธรตำบลห้วยข่า
36. สถานีตำรวจภูธรตำบลเอือดใหญ่

จากรายงาน จำนวนตำแหน่ง ตัวคน ของข้าราชการตำรวจในสังกัด กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดอุบลราชธานี ประจำเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2551 พบว่า มีอัตราของสัญญาบัตรจำนวน 781 ตำแหน่ง มีคนครอง 412 นาย และมีอัตราว่าง 369 ตำแหน่ง ในขณะที่อัตราของชั้นประทวนมีทั้งหมด 3,723 ตำแหน่ง มีคนครอง 2,613 นาย และมีอัตราว่างจำนวน 1,110 ตำแหน่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าชั้นสัญญาบัตร มีตำแหน่งว่างถึงร้อยละ 47.25 ส่วนระดับชั้นประทวนมีตำแหน่งว่างถึงร้อยละ 29.81

2. ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจราจร

2.1 กำลังพล จากจำนวนกำลังพลที่กล่าวในตอนต้นแสดงให้เห็นว่า ยังมีอัตราว่างอยู่จำนวนมาก ดังนั้น ทำให้กำลังพลที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่และปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งผู้ให้ข้อมูลท่านหนึ่งกล่าวว่า กำลังพลในปัจจุบันไม่เพียงพอ ในเขตสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง มีตำแหน่งสารวัตรจราจร และ รองผู้กำกับการจราจร ในขณะที่สถานีตำรวจในอำเภออื่น ๆ ต้องใช้กำลังจากฝ่ายป้องกันและปราบปรามในการควบคุมและจัดการจราจร ส่วนนายตำรวจอีกท่านหนึ่งกล่าวว่า กำลังพลในตอนกลางวันเพียงพอ แต่ในช่วงกลางคืนจะมีกำลังพลในการปฏิบัติหน้าที่ ไม่เพียงพอ แสดงให้เห็นว่ากำลังส่วนใหญ่จะปฏิบัติหน้าที่ช่วงกลางวัน

2.2 งบประมาณ จากการสอบถามผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม พบว่า ปัญหางบประมาณเป็นปัญหาสำคัญของงานจราจร ดังที่นายตำรวจท่านหนึ่งแสดงความคิดเห็นว่า “งบประมาณน้ำมันที่มีให้จะมาถึงสถานีตำรวจเพียง 1 ใน 3 เท่านั้น และการบริหารงบประมาณ มอบให้หัวหน้าสถานีเป็นผู้บริหาร ดังนั้น ไม่ต้องแปลกใจเลยว่าระดับปฏิบัติการจะได้รับ

งบประมาณเท่าใด” นอกจากนั้น งบประมาณอยู่ที่เทศบาล การของบจากเทศบาลจะล่าช้า ต้องดำเนินการเอง ไม่ได้บริหารงบประมาณเอง ซึ่งในทางปฏิบัติ ผู้ปฏิบัติไม่ได้เป็นผู้เสนอขอ งบประมาณ แต่ผู้ที่เสนอขอของบประมาณ ไม่รู้การปฏิบัติจริง ซึ่งนายตำรวจท่านหนึ่ง ได้กล่าวว่า “เขียนโครงการไป ก็ได้งบไม่เพียงพอ จะทำเอง ก็ล่าช้า การจัดซื้อจัดหา ไม่มี งบประมาณ งบประมาณที่ให้ให้มาคราวเดียว อุปกรณ์ที่ได้รับจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีอายุการใช้งานต่ำ ผู้บังคับบัญชาไม่ใส่ใจ และงานอำนวยความสะดวกอ่อนแอ” เหล่านี้แสดงให้เห็น ความบกพร่องและความอ่อนแอของงานฝ่ายอำนวยความสะดวก และการขาดความเอาใจใส่ของ ผู้บริหารนั่นเอง ดังนั้น จึงเห็นว่าควรแยกงบประมาณด้านการจราจรออกจากงบประมาณด้าน อื่น ๆ

2.3 การจัดการ ปัญหาเรื่องการจัดการจัดการจราจรที่พบในจังหวัดอุบลราชธานีคือ การขาดการประสานงานที่ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรณีผู้ควบคุมสัญญาณ ไฟขัดข้อง ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขเองได้ ต้องประสานไปยังเทศบาลหรือกรมทางหลวง ซึ่งเป็นผู้ดูแล ดังนั้น การดำเนินการซ่อมแซมหรือแก้ไขจึงล่าช้า นอกจากนั้น การขาด ระเบียบวินัยของประชาชนยังมีอยู่ให้เห็นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่สวม หมวกนิรภัย นอกจากนั้น อุบลราชธานียังขาดแคลนเครื่องมือหรือเทคโนโลยีสำหรับการ จัดการจราจร เช่น กล้อง CCTV เป็นต้น

2.4 วัสดุอุปกรณ์และน้ำมัน ปัญหาเรื่องน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ เป็นปัญหาที่ สำคัญของตำรวจจราจรของอุบลราชธานี ตามที่นายตำรวจท่านหนึ่งได้ระบายความรู้สึกว่า “งบประมาณน้ำมันที่มีให้จะมาถึงสถานีตำรวจเพียง 1 ใน 3 เท่านั้น และการบริหาร งบประมาณ มอบให้หัวหน้าสถานีเป็นผู้บริหาร ดังนั้น ไม่ต้องแปลกใจเลยว่าระดับ ปฏิบัติการจะได้รับงบประมาณเท่าใด” ซึ่งบ่งบอกถึงความขาดแคลนและความไม่เพียงพอ ได้เป็นอย่างดี นอกจากนั้น นายตำรวจระดับปฏิบัติการหลายท่าน ได้เสนอความเห็น ว่า ตำรวจขาดเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ไม่มีสัญญาณไฟตั้งด่าน กรวยยาง และแผงไฟไม่เพียงพอ ในขณะที่นายตำรวจระดับสูงท่านหนึ่งกล่าวว่า “มีเครื่องวัดความเร็วแค่ 5 เครื่อง ซึ่งไม่ เพียงพอ และพยายามผลักดันให้มีกล้อง CCTV แต่ไม่เกิด เนื่องจากไม่มีความพร้อม”

3. ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3.1 ความรู้ความสามารถ ข้าราชการตำรวจสายงานจราจรมีความรู้ความสามารถในเรื่องของกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ต้องมีการฝึกอบรมและให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้น ควรมีความรู้เพิ่มเติมในเรื่องต่าง ๆ เช่น กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การปฐมพยาบาลเบื้องต้น เป็นต้น ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพของตำรวจจราจรคือ การทำงานแบบ “จับจ่าย” ไม่มีความเป็นมืออาชีพ ถึงแม้จะมีการฝึกอบรมให้ทุกปีก็ไม่ค่อยได้ผลมากนัก เนื่องจากขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญ นอกจากนั้น ยังไม่มีการถ่ายทอดความรู้ภายในองค์กรอย่างเป็นระบบ ความรู้ติดไปกับตัวคน ทำให้คนที่เข้ามารับผิดชอบใหม่ต้องเสียเวลาในการเรียนรู้ใหม่ ส่งผลให้การพัฒนางานเกิดความล่าช้า

3.2 ชั่วโมงการทำงานและเวลาพักผ่อน จำนวนชั่วโมงการทำงานและเวลาพักผ่อนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของจังหวัดอุบลราชธานี ถือว่าอยู่ในระดับที่ดีมากเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ ที่ทำการศึกษานี้ เนื่องจาก สภาพการจราจรที่ไม่ติดขัดมากนัก และยังไม่เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับนานาชาติเต็มตัว การปฏิบัติหน้าที่โดยทั่วไปมีรายละเอียดคร่าว ๆ ดังนี้

06.30 น.	ปล่อยแถว เข้าประจำจุดหรือทางแยก
07.00 น. - 08.30 น.	อำนวยความสะดวกการจราจร
09.30 น. - 10.30 น.	กวดขันวินัยการจราจร
13.30 น. - 14.30 น.	กวดขันวินัยการจราจร
15.30 น. - 18.00 น.	อำนวยความสะดวกการจราจร

ส่วนกลางคืนจะมีการเข้าเวรระหว่างเวลา 18.00 น. - 21.00 น. โดยใช้กำลัง 1 ชุด จำนวน 15 นาย (จากกำลังพลทั้งหมด 45 นาย) และระหว่างเวลา 22.00 น. - 24.00 น. และระหว่างเวลา 24.00 น. - 02.00 น. เป็นการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ร่วมกับเจ้าหน้าที่เหยี่ยวเวหา (ตำรวจ 10 นาย เจ้าหน้าที่เหยี่ยวเวลา 15 คน) โดยส่วนใหญ่จะเน้นการตั้งจุดตรวจในวันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ ในขณะที่สถานีตำรวจที่อยู่รอบนอกจะมีระยะเวลาการปฏิบัติงานน้อยกว่า ส่วนการพักผ่อนเป็นการพักผ่อนแบบยืดหยุ่น ซึ่งนายตำรวจชั้นประทวนท่านหนึ่ง เล่าว่า ตื่นนอน 05.30 น. พอถึงเวลา 06.30 น. เริ่มปฏิบัติหน้าที่ จนถึง 18.30 น. กลับถึงบ้าน หากมีเวร ต้องเข้าเวร 10 วัน จึงจะได้พัก 3 วัน ต้องทำงานตั้งแต่เวลา 06.30 น. - 21.00 น. โดยทำงาน 6 วัน ตั้งแต่วันจันทร์ถึงวันเสาร์

3.3 สวัสดิการ ข้าราชการตำรวจค่อนข้างพึงพอใจกับสวัสดิการที่ได้รับ เช่น เงินช่วยเหลือจากมูลนิธิเพื่อนตำรวจ กรณีเสียชีวิต จะได้รับ 50,000 บาท ส่วนกรณีบาดเจ็บสาหัส ได้รับ 30,000 บาท เป็นต้น ซึ่งสวัสดิการในส่วนนี้ เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้ข้าราชการตำรวจมีขวัญและกำลังใจที่ดีขึ้นด้วยนั่นเอง

3.4 ขวัญและกำลังใจ ข้าราชการตำรวจท่านหนึ่งแสดงความเห็นว่า มีขวัญและกำลังใจดี เนื่องจาก มีส่วนแบ่งค่าปรับเยอะ และสวัสดิการที่ได้รับดี อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องระบบอุปถัมภ์ภายในองค์กร ยังมีบทบาทต่อการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง ตลอดจนโอกาสความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน นายตำรวจท่านหนึ่ง จึงเสนอว่า การจะได้รับการแต่งตั้งเป็นสารวัตรจราจร บุคคลคนนั้นต้องมีประสบการณ์ด้านการจราจรมาก่อน ทั้งนี้ เนื่องจากงานจราจรเป็นงานที่ต้องอาศัยความชำนาญเฉพาะด้าน โดยผู้บริหารต้องมีคุณธรรม จริยธรรม ตลอดจนวิสัยทัศน์ด้วย

3.5 สุขภาพ อาจกล่าวได้ว่า ตำรวจจราจรในเขตจังหวัดอุบลราชธานี ยังไม่ประสบปัญหาด้านสุขภาพที่รุนแรงมากนัก เนื่องจาก สภาพการจราจรที่ไม่แออัดและติดขัดมากนัก เมื่อเทียบกับจังหวัดเชียงใหม่ อย่างไรก็ตาม ประชาชนที่เข้าร่วมสนทนากลุ่มได้เสนอความเห็นด้วยความหวังใจว่า น่าจะมีโครงการตรวจสุขภาพร่างกายของตำรวจจราจร เพื่อเป็นการกันไว้ดีกว่าแก้ ซึ่งสอดคล้องกับ แนวคิดของนายตำรวจท่านหนึ่งที่เสนอว่าควรมีสุนัขทดสอบสมรรถภาพร่างกายของตำรวจจราจรด้วย นอกจากนั้น ควรกำหนดระยะเวลาในการทำงานด้วย เพราะงานจราจรเป็นงานที่ต้องอาศัยความชำนาญ ทำให้ไม่สามารถสับเปลี่ยนหน้าที่ได้ ซึ่งหากต้องเผชิญกับมลพิษเป็นระยะเวลานาน อาจส่งผลต่อสุขภาพร่างกายและจิตใจได้

4. ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ

ผู้แทนภาคประชาชนท่านหนึ่งแสดงความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ดี แต่ยังขาดการประสานงานที่ดีระหว่างตำรวจที่ประจำอยู่ ณ ทางแยกแต่ละจุด การประสานงานไม่ค่อยสัมพันธ์กัน บางส่วนเน้นย้ำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายให้เข้มแข็งขึ้น เพราะยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ทั้งนี้ อาจเนื่องจากบุคลากรจำกัด ถ้าหากดำเนินการได้อย่างครอบคลุม จะสามารถจะกวาดล้างผู้กระทำความผิดจราจรได้เยอะขึ้น ยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน มักไม่ค่อยมีการจับกุม การบังคับใช้กฎหมายต้องเข้มข้น โดยเฉพาะกรณีการแข่งรถในทาง โดย

ผู้บริหารต้องเอาจริงเอาจังด้วย ในขณะที่เดียวกัน ประชาชนบางส่วนแสดงความเห็นต่อระบบ สัญญาไฟ บริเวณบางทางแยกว่าแตกต่างจากที่อื่น ทำให้คนจะไม่หยุดเมื่อเห็นสัญญาไฟแดง และไม่เห็นด้วยกับรอบสัญญาไฟในบางจุด บางทางแยกตั้งรอบสัญญาไฟไม่เหมาะสม เอื้อต่อการทำผิดกฎจราจร นอกจากนั้น ยังมีผู้เสนอว่า ควรมีการคุ้มตั้งด่านบริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยด้วยเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนการเสนอให้มีสายตรวจเคลื่อนที่ด้วย เพื่อคนใช้รถใช้ถนนจะได้เห็น เกิดการระวังตัว ชลอคความเร็ว เป็นต้น

บทที่ 4

ผลการศึกษาในเขตภาคใต้

การศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร” เป็นการศึกษาวิจัยโดยอาศัยวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้เครื่องมือในการศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษาเอกสาร (Documentary research) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) การตั้งกลุ่มสนทนา (Focus group) และการสังเกต (Observation) การดำเนินการเก็บข้อมูล เป็นการเก็บข้อมูลจากจังหวัดที่ได้รับคัดเลือกให้เป็นต้นแบบหรือตัวแทนจากภาคต่าง ๆ จำนวน 4 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดอุบลราชธานี) ภาคกลาง (กรุงเทพมหานคร) และภาคใต้ (จังหวัดภูเก็ต) โดยในภาคใต้คณะผู้วิจัยได้คัดเลือกจังหวัดภูเก็ต เป็นตัวแทนของภาค ทั้งนี้ เนื่องจากภูเก็ตเป็นเมืองการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศจำนวนมาก โดยคัดเลือกข้าราชการตำรวจสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจรจังหวัดภูเก็ต เป็นกลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมในการสนทนากลุ่มย่อย ซึ่งการสนทนากลุ่มจัดขึ้นที่กองบังคับการตำรวจจราจรจังหวัดภูเก็ต ในระหว่างวันที่ 21- 22 กรกฎาคม 2551 เวลา 09.00- 16.00 น.

ผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่ม ประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจจำนวน 13 นาย แบ่งเป็น ชั้นสัญญาบัตร ยศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีถึงพันตำรวจเอก จำนวน 6 นาย และข้าราชการตำรวจชั้นประทวนจำนวน 7 นาย นอกจากนี้ ยังประกอบด้วยตัวแทนหน่วยงานราชการจำนวน 4 คน ประกอบด้วย ตัวแทนสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดภูเก็ตจำนวน 2 คน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 1 คน สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต จำนวน 1 คน และประชาชนทั่วไปอีกจำนวน 4 คน

1. ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดภูเก็ต

ภูเก็ต เป็นจังหวัดในภาคใต้ตอนบนของประเทศไทย มีลักษณะเป็นเกาะและเป็นเกาะที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของภาคใต้ ในทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย มีเกาะบริวาร 32 เกาะ ส่วนกว้างที่สุดของเกาะภูเก็ตเท่ากับ 21.3 กิโลเมตร ส่วนยาวที่สุดของเกาะภูเก็ตเท่ากับ 48.7 กิโลเมตร เฉพาะเกาะภูเก็ตมีพื้นที่ 543.034 ตาราง

กิโลเมตร ส่วนเกาะบริวารมีพื้นที่ 27 ตารางกิโลเมตร รวมพื้นที่ทั้งหมด 570.034 ตารางกิโลเมตรหรือ 356,271.25 ไร่ อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 402 รวมระยะทาง 867 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดช่องแคบปากพระ จังหวัดพังงา เชื่อมโดยสะพานสารสินและสะพานเทพกษัตรี

ทิศตะวันออก ติดทะเลเขตจังหวัดพังงา

ทิศใต้ ติดทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย

ทิศตะวันตก ติดทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย

จังหวัดภูเก็ต แบ่งการบริหารราชการส่วนภูมิภาคออกเป็น 3 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอเมืองภูเก็ต อำเภอกะทู้ อำเภอถลาง มีตำบล 17 ตำบล และ 103 หมู่บ้าน การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาล 9 แห่ง คือ เทศบาลนครภูเก็ต เทศบาลเมืองป่าตอง เทศบาลตำบลกะรน เทศบาลตำบลกะทู้ เทศบาลตำบลเทพกษัตรี เทศบาลตำบลเชิงทะเล เทศบาลตำบลรัษฎา เทศบาลตำบลราไวย์ เทศบาลตำบลวิชิต และองค์การบริหารส่วนตำบลอีก 9 แห่ง

ประชากรจังหวัดภูเก็ต ณ เดือนมกราคม พ.ศ. 2551 มีจำนวน 315,671 คน เป็นชาย 150,552 คน หญิง 165,119 คน จำนวนบ้าน 146,258 ครัวเรือน

รายได้หลักของจังหวัดภูเก็ตมาจากธุรกิจการท่องเที่ยว ซึ่งขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2549 จังหวัดภูเก็ตมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ รวม 4.50 ล้านคน สร้างรายได้ประมาณ 77,595.88 ล้านบาท รองลงมาเป็นรายได้จากการค้าส่งและค้าปลีก การเกษตรซึ่งได้แก่ การประมง การปลูกยางพารา มะพร้าว สับปะรด เป็นต้น นอกจากนี้ ก็ยังมีรายได้จากการบริการทางด้านการคมนาคมขนส่ง และอุตสาหกรรม ซึ่งจากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รายงานว่า ในปี 2548 จังหวัดภูเก็ตมีมูลค่าผลิตภัณฑ์จังหวัด (GPP) 50,229 ล้านบาท และมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีเท่ากับ 171,823 บาท

ส่วนการคมนาคมขนส่งของจังหวัดภูเก็ตมีเส้นทางคมนาคม 3 ทาง ได้แก่ ทางบก ทางน้ำและทางอากาศ การคมนาคมทางบก มีทางหลวงหมายเลข 402 เป็นเส้นทางหลัก และมี

ทางหลวงจังหวัดรอบเกาะ รวมทั้งเส้นทางอื่น ๆ ที่แยกออกจากทางหลวงหมายเลข 402 ไปยังชุมชนและสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ

สำหรับทางน้ำ จังหวัดภูเก็ต มีท่าเรือน้ำลึก 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต อยู่บริเวณอ่าวมะขาม ใช้เป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ยังมีท่าเทียบเรือท่องเที่ยวและเรือขนาดเล็กอีก 14 แห่ง

ส่วนทางอากาศ มีสนามบินนานาชาติภูเก็ต ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศโดยตรง

จากการที่ปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ความแออัดบนท้องถนน เกิดสภาพจราจร คับคั่ง อุบัติเหตุ อุบัติภัย เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ปัญหานี้ไม่ยากให้เกิดขึ้นในเมืองท่องเที่ยวอย่างภูเก็ต จำเป็นต้องแก้ไขปัญหานี้อย่างเร่งด่วน ศึกษาโดยสำรวจเส้นทางเพื่อตัดถนนสายใหม่ เพิ่มขึ้นเพื่อแบ่งเบาการจราจรตลอดจนการจัดระบบการเดินรถทางเดียว (One Way) เป็นต้น

โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาจำนวนยานพาหนะโดยภาพรวมของจังหวัดภูเก็ตมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี พ.ศ.2548 ที่จำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้านั้นถึงร้อยละ 23.76 ดังรายละเอียดในตาราง 9

ตาราง 9

สถิติจำนวนยานพาหนะของจังหวัดภูเก็ตระหว่างปี พ.ศ. 2548-2550

ปี พ.ศ.	จำนวนยานพาหนะ	เพิ่ม/ลด จากปีก่อน (%)
2546	264,038	-
2547	240,504	-8.91
2548	297,645	23.76
2549	295,980	-0.56
2550	314,566	6.28

ที่มา: จาก รายงานสถิติจังหวัด พ.ศ. 2550 (Provincial Statistical Report 2007) (หน้า 131-132), โดย สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต, 2550, ภูเก็ต: ศิลป์อักษรการพิมพ์.

ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรในจังหวัดภูเก็ตมีแนวโน้มลดลง ดังรายละเอียดในตาราง 10

ตาราง 10

สถิติอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ต ระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2550

พ.ศ.	รับแจ้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	มูลค่าความเสียหาย (บาท)
2546	2,171	136	169	1,970	27,581,379
2547	2,065	118	132	1,471	20,972,169
2548	999	101	99	1,080	18,333,000
2549	1,130	99	110	936	26,093,856
2550	1,121	116	101	1,164	19,939,000

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วยสถานีตำรวจในสังกัดจำนวน 8 สถานี ซึ่งทำหน้าที่รับผิดชอบการจัดการจราจรในพื้นที่ของตนเอง ดังนี้

1. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองภูเก็ต
2. สถานีตำรวจภูธรอำเภอกระบุรี
3. สถานีตำรวจภูธรอำเภอถลาง
4. สถานีตำรวจภูธรตำบลฉลอง
5. สถานีตำรวจภูธรตำบลเชิงทะเล
6. สถานีตำรวจภูธรตำบลท่าฉัตรไชย
7. สถานีตำรวจภูธรตำบลทุ่งทอง
8. สถานีตำรวจภูธรตำบลกมลา

จากรายงานยอดอัตราค่าล้างพลในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต พบว่ามีอัตราระดับสัญญาบัตรทั้งหมด 252 ตำแหน่ง แต่มีนครองแค่ 159 นาย คิดเป็นร้อยละ 63.1 เท่านั้น ส่วนระดับชั้นประทวน มีอัตรา 1,570 ตำแหน่งแต่มีนครองจริงเพียง 908 นาย หรือ

คิดเป็นร้อยละ 57.83 ซึ่งในจำนวนนี้ มีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรเพียง 165 นาย ดังรายละเอียดในตาราง 11

ตาราง 11

อัตรากำลังพลในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต

หน่วยงาน	สัญญาบัตร			ประทวน		
	อัตรา	ครอง	ว่าง	อัตรา	ครอง	ว่าง
1. ภูธรภาคจังหวัดภูเก็ต	38	20	18	176	86	90
2. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองภูเก็ต	50	39	11	330	241	89
3. สถานีตำรวจภูธรอำเภอกระบุรี	27	18	9	226	149	77
4. สถานีตำรวจภูธรอำเภอถลาง	23	14	9	144	84	60
5. สถานีตำรวจภูธรตำบลฉลอง	24	16	8	221	123	98
6. สถานีตำรวจภูธรตำบลเชิงทะเล	23	14	9	156	69	87
7. สถานีตำรวจภูธรตำบลท่าฉัตรไชย	22	13	9	91	60	31
8. สถานีตำรวจภูธรตำบลทุ่งทอง	23	12	11	126	53	73
9. สถานีตำรวจภูธรตำบลกมลา	22	13	9	100	43	57
รวม	252	159	93	1,570	908	662

ที่มา. รายงานยอดอัตรากำลังพลในสังกัด ภ.จว.ภูเก็ต ประจำเดือนมีนาคม 2551

2. ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจราจร

2.1 กำลังพล กำลังพลของตำรวจจราจรภูเก็ต ปฏิบัติหน้าที่ครอบคลุมงานหลัก คือ การจัดการจราจร การแก้ไขอุบัติเหตุ และกิจการพิเศษ โดยมีภารกิจอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ ซึ่งภายใน 1 ปีมีขบวนดังกล่าวประมาณ 250 คณะ หากเป็นขบวนเสด็จจะมีเบี่ยงเส้นทางพิเศษให้จากผู้ว่าราชการจังหวัด ด้วยเหตุที่กำลังพลไม่เพียงพอรองรับปริมาณงานดังกล่าว ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มเสนอว่าควรเพิ่มกำลังพลประมาณร้อยละ 60 โดยเพิ่มในส่วนอำนวยความสะดวกการจราจร ร้อยละ 30 และการตรวจจับผู้ทำผิดวินัยการจราจรอีกร้อยละ 30 สำหรับสัดส่วนการใช้กำลังพลในช่วงกลางวันและช่วงกลางคืนส่วนใหญ่เห็นว่าควรใช้กำลังในสัดส่วน 60 ต่อ 40 เนื่องจาก ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยว

เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องใช้กำลังมาดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณสถานบันเทิงและแหล่งท่องเที่ยวกลางคืนเป็นจำนวนมาก ในขณะเดียวกัน ต้องเพิ่มกำลังพลให้กับสถานีตำรวจนอกเขตเทศบาลด้วย เนื่องจาก การเพิ่มจำนวนตำรวจในการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจรจะสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงเหตุผลหรือหลักเกณฑ์ในการเพิ่มจำนวนกำลังพลนั้น มีการเสนอความเห็นว่าจะพิจารณาจากจำนวนทางร่วมทางแยก จำนวนประชากรจริงและประชากรแฝง จำนวนยานพาหนะทั้งที่จดทะเบียนในจังหวัดภูเก็ตและจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนที่อื่น แต่นำมาใช้ในเขตจังหวัดภูเก็ตประกอบกัน

เนื่องจากตำรวจจราจรของสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองภูเก็ตต้องทำงานตั้งแต่เช้าจนถึงดึก หากต้องแบ่งกำลังมาปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง กำลังพลจะไม่เพียงพอ ดังนั้นในช่วงกลางวัน ใช้กำลังพลร้อยละ 70 ส่วนเวลากลางคืนใช้กำลังพลร้อยละ 30 โดยมีการตั้งจุดตรวจหมุนเวียนตลอด โดยมีวัตถุประสงค์หลักในเรื่องอาชญากรรมด้วย เนื่องจากอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ไม่สามารถคาดเดาได้ การตั้งจุดตรวจ จึงมีแนวทางการตั้งโดยพิจารณาถึงข้อจำกัดที่มีอยู่ และใช้กำลังพลให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการลดอุบัติเหตุ ดังนั้น การตั้งจุดตรวจจึงพิจารณาโดยวิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุและอาชญากรรมประกอบกัน โดยผู้กำกับฯ ซึ่งเป็นหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นผู้พิจารณาตัดสินใจกำหนดจุดตั้งด่าน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกำลังพลระดับสัญญาบัตรมีน้อย จึงมีข้อเสนอว่า ควรปรับเปลี่ยนระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ระบุให้ต้องมีนายตำรวจสัญญาบัตร ดูแลการตั้งด่าน พร้อมเสนอว่าบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุและอาชญากรรมบ่อย ควรให้นายตำรวจระดับชั้นประทวนมีอำนาจตรวจค้นได้โดยไม่ต้องมีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรควบคุมการปฏิบัติ

การที่กกำลังพลของตำรวจมีไม่เพียงพอ ทำให้มีข้อเสนอจากตำรวจ ตัวแทนหน่วยงานราชการ และตัวแทนภาคประชาชน โดยเสนอว่า ให้มีการผสมผสานกำลังระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจอาสาสมัคร เจ้าหน้าที่ อพปร. แม้ว่าจะมีปัญหาหรืออุปสรรคบ้างในการตรวจร่วมเนื่องจาก เจ้าหน้าที่หน่วยงานอื่นไม่รับบทบาทหน้าที่ ใช้อารมณ์ในการปฏิบัติงาน แต่ถ้าหากมีการพัฒนา บุคคลเหล่านั้นให้เป็นมาตรฐาน จะสามารถแก้ไขปัญหาได้

2.2 งบประมาณ นายตำรวจท่านหนึ่งแสดงความเห็นว่า งบประมาณด้านการจราจรเป็นปัญหาอันดับต้น ๆ ของภูเก็ต เป็นปัญหาค่อนข้างใกล้วิกฤติ เพราะผู้บริหารจังหวัดไม่ให้ความสำคัญ ดัดจริตเรื่องงบประมาณที่จัดสรรจากส่วนกลางไม่เพียงพอ ผู้นำท้องถิ่นเองก็แข็ง

ว่าไม่ได้รับงบประมาณ นายตำรวจท่านหนึ่งได้เสริมว่า งบประมาณในปัจจุบันไม่เพียงพอ งบประมาณที่ได้รับ เป็นงบประมาณที่รวมงบประมาณทุกด้านไว้ด้วยกัน ขึ้นอยู่กับการบริหารของแต่ละสถานีตำรวจ ส่วนใหญ่เป็นหมวดเงินเดือน ไม่มี งบประมาณด้านการจราจรโดยตรง ส่วนงบประมาณด้านวัสดุ อุปกรณ์ มีบ้างแต่ได้รับน้อยมาก ส่วนใหญ่จะได้รับการสนับสนุนจากภาคประชาชน ยกตัวอย่างเช่น มีความต้องการงบประมาณ แต่ราชการให้มาไม่เกินร้อยละ 20 พร้อมเสนอว่าหากมีการเพิ่มกำลังพล ต้องเพิ่มวัสดุอุปกรณ์ และงบประมาณให้ด้วย เนื่องจากมีความสัมพันธ์สอดคล้องกัน นอกจากนี้ งบประมาณควรมีการแยกออกจากงบประมาณของฝ่ายป้องกันและปราบปราม ส่วนนายตำรวจระดับสูงท่านหนึ่ง กล่าวว่า หน่วยงานที่จัดทำค่าของงบประมาณของตำรวจทางงบประมาณไม่เป็น ขาดความละเอียด และของงบประมาณไม่เป็น ในขณะที่นายตำรวจระดับรองผู้กำกับการ ได้เสนอเพิ่มเติมว่า ส่วนหนึ่งที่ทำให้ตำรวจขาดแคลนงบประมาณและวัสดุอุปกรณ์คือ การที่ผู้บริหารขาดความเอาใจใส่ตนเอง

2.3 การจัดการ การจัดการจราจรเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน การดำเนินการในด้านต่าง ๆ จึงขาดการประสานงานที่ดี ป้ายสัญญาณไฟ ไม่สอดคล้องกัน ท้องถนนมีอำนาจออกกฎหมาย และรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายมีปัญหา ตัวอย่างของความไปไม่มีความเป็นเอกภาพ เช่น ป้ายจราจรไม่มีมาตรฐาน เกิดความไขว้เขว สับสน ขนาดตัวอักษรไม่มาตรฐาน ขนาดป้ายขาดมาตรฐาน การใช้ภาษาไทย อังกฤษ บนป้าย ไม่มีรูปแบบชัดเจนเป็นมาตรฐาน ตลอดจนการสร้างถนนไม่ได้มาตรฐาน เป็นต้น

2.4 วัสดุอุปกรณ์และน้ำมัน ข้าราชการตำรวจให้ข้อมูลว่าได้รับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ โดยได้รับค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการปฏิบัติหน้าที่เดือนละ 600 บาท โดยเป็นงบของราชการ 300 บาท และได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนอีก 300 บาท ในขณะที่รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก 125 ซีซี มีค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบำรุงรักษาเดือนละ 1,500 บาท ซึ่งนายตำรวจท่านหนึ่งได้กล่าวเสริมว่า แม้จะได้รับเงินส่วนแบ่งค่าปรับเต็มจำนวนคือ 10,000 บาท แต่ค่าครองชีพในจังหวัดภูเก็ตสูง ทำให้ต้องจ่ายส่วนต่างค่าน้ำมันเองประมาณ 700-800 บาท โดยในแต่ละเดือนอาจเหลือเงินส่วนแบ่งค่าปรับดังกล่าวไม่ถึง 3,000 บาท

3. ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3.1 ความรู้ความสามารถ ในมุมมองของตำรวจจราจรระดับชั้นประทวนเห็นว่าข้าราชการตำรวจของจังหวัดภูเก็ตมีความรู้เรื่อง พ.ร.บ.จราจรดี มีความตั้งใจในการทำงานสูง ในขณะที่ต้องให้ความร่วมมือในการช่วยเหลือสังคมและชุมชนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น การอำนวยความสะดวกการจราจรกรณีงานศพ งานแต่งงาน งานเทศกาลต่าง ๆ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ข้าราชการตำรวจยังมีความชัดเจนในเรื่องนโยบายด้านการลดอุบัติเหตุของรัฐบาลในระดับที่ต่ำ ทั้งนี้ เนื่องจากนโยบายที่ขาดความชัดเจน และเป็นการเน้นเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเท่านั้น

เมื่อสอบถามถึงการพัฒนาศักยภาพของตำรวจโดยการจัดตั้งโรงเรียนการจราจร โดยเฉพาะและพัฒนางานจราจรให้เป็นสายงานวิชาชีพ ตำรวจจราจรทั้งหมดเห็นด้วย และถือว่าเป็นเรื่องจำเป็น เนื่องจากที่ผ่านมา “ไม่มีการฝึกอบรมเป็นชั้นเป็นอัน สายอื่นมีการออกวุฒิบัตรให้ การฝึกอบรมควรมีเหมือนโรงเรียน สืบสวน สอบสวน โรงเรียนสารวัตรและโรงเรียนฝ่ายอำนวยการ” เพราะหากไม่มีโรงเรียนหรือหลักสูตรฝึกอบรม ทำให้ต้องฝึกคนใหม่นานและเสียเวลา นอกจากนี้ ยังแสดงความเห็นให้มีการปรับการเลื่อนไหลของอาชีพให้ชัดเจน เพราะการปรับเป็นสายงานวิชาชีพ จะช่วยป้องกันปัญหาการคอร์รัปชันได้อีกทางหนึ่ง

หากพิจารณาถึงจุดอ่อนหรือข้อบกพร่องตำรวจชั้นประทวนนายหนึ่งเสนอว่า ข้าราชการตำรวจควรปรับปรุง เรื่องกริยาวาจาที่ไม่สุภาพ การวางตัวไม่สุภาพ บุคลิกภาพไม่ดี

3.2 ชั่วโมงการทำงานและเวลาพักผ่อน ตำรวจจราจรของ สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองภูเก็ต ทำงาน 24 ชั่วโมง ต่างจากที่อื่น ที่ทำงานถึงเวลาประมาณ 23.00 น. โดยมีรายละเอียดการปฏิบัติหน้าที่คร่าว ๆ ดังนี้

07.00 น. - 09.00 น.	อำนวยความสะดวกการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า
09.00 น.- 12.00 น.	บังคับใช้กฎหมาย
13.00 น. – 15.00 น.	บังคับใช้กฎหมาย
15.30 น. – 18.00 น.	อำนวยความสะดวกการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น
18.00 น. - 22.00 น.	อำนวยความสะดวกการจราจรตามสถานบันเทิง และแหล่งท่องเที่ยวกลางคืน

โดยแบ่งการทำงานเป็น 3 ผลัด ดังนี้

ผลัดที่ 1	07.00 – 12.00 น.
-----------	------------------

ผลัดที่ 2 12.00 – 18.00 น.

ผลัดที่ 3 18.00 – 22.00 น.

มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติจริง 45 นาย ผลัดดึก มีระดับชั้นประทวน 2 นาย นายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ควบคุม 1 นาย ควรเพิ่มกำลัง หากตำรวจนายใดอายุมาก จะไม่ให้ปฏิบัติหน้าที่ผลัดดึกหรือออกตรวจ โดยเฉลี่ยแล้วข้าราชการตำรวจชั้นประทวน หากเข้าเวรด้วยจะทำงานมากถึง 13 ชั่วโมงต่อวัน หากปฏิบัติหน้าที่ผลัดบ่ายจะปฏิบัติหน้าที่น้อยกว่าคือประมาณ 7.5 ชั่วโมงต่อวัน แม้จะมีการปรับให้ปฏิบัติหน้าที่ระหว่างเวลา 7.00 น. - 16.00 น. แต่ไม่สามารถทำได้ เนื่องจาก กำลังพล ไม่พอ ส่วนการพักผ่อนนั้น ไม่ได้รับการพักผ่อนเต็มที่เนื่องจาก ต้องพักแบบยืดหยุ่นในระหว่างเวลาการปฏิบัติงาน

3.3 สวัสดิการ ข้าราชการตำรวจค่อนข้างพึงพอใจสวัสดิการที่ได้รับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการได้รับค่าตอบแทนในเรื่องเงินส่วนแบ่งค่าปรับจราจร

3.4 ขวัญและกำลังใจ ส่วนใหญ่มองว่าตำรวจจราจรมีขวัญและกำลังใจดี เนื่องจากมีเงินส่วนแบ่งค่าปรับ ซึ่งส่วนใหญ่จะได้รับในอัตราสูงสุดคือ 10,000 บาท ในขณะที่เดียวกัน ปัญหาเรื่องระบบอุปถัมภ์ เป็นประเด็นที่ส่งผลกระทบต่อความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจระดับปฏิบัติการอย่างมาก ซึ่งนายตำรวจท่านหนึ่งกล่าวว่า “เจอขอทุกวัน ส่วนใหญ่เรียกมาคุย หากข้อหาไม่รุนแรงก็ว่ากล่าว แต่หากรุนแรง เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ต้องเปรียบเทียบปรับ” นอกจากนั้น ยังเสนอเกี่ยวกับระบบอุปถัมภ์ภายในหน่วยงานตำรวจด้วยว่าผู้บังคับบัญชา ควรพิจารณาถึงผลงานและความประพฤติอย่างจริงจัง เพราะเป็นการเสริมสร้างกำลังใจให้กับผู้ที่มีความรับผิดชอบ มีศักยภาพและความสามารถสูง

3.5 สุขภาพ ประสบปัญหาสุขภาพเช่นเดียวกับตำรวจจราจรในภาคอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลภาวะต่าง ๆ ทั้งทางเสียง อากาศ รวมถึงอันตรายจากอุบัติเหตุ เป็นต้น

4. ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ

ประชาชนในเขตจังหวัดภูเก็ตมีความต้องการให้ตำรวจจราจรดำเนินการใน 4 ประเด็นหลัก ได้แก่

4.1 การบังคับใช้กฎหมาย โดยต้องการให้ตำรวจกวดขันการจับกุมการกระทำผิดกฎจราจร เช่น การแข่งรถในทาง การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงของกลุ่มวัยรุ่น การโทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะ เป็นต้น เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจจับมาก

ขึ้น และต้องปลูกฝังวินัยการจราจรตั้งแต่เด็ก ๆ การดำเนินการจับกุมจักรยานยนต์ และแท็กซี่ป้ายดำ โดยเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐแห่งหนึ่งให้ข้อมูลว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะจับกุมเฉพาะข้อหาเดิม ๆ ดังนั้น ควรมีความรู้ในกฎหมายที่ครอบคลุม เป็นการติดอาวุธทางปัญญาให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างครอบคลุมและได้เต็มประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ตัวแทนภาคประชาชนกล่าวว่า การบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันมีอัตราโทษเบา และการเกิดอุบัติเหตุมีความผิดทางอาญาน้อย ฉะนั้น ควรลงโทษทั้งทางแพ่งและอาญา ต้องควบคุมคนใช้รถให้ปฏิบัติตามกฎจราจร มิใช่การเพิ่มกำลังเพียงอย่างเดียว และควรเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุม ตลอดจนเพิ่มบทลงโทษให้หนัก รวมถึงการฝึกอบรม เจ้าหน้าที่นักเรียน คนขับรถ และเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย

4.2 การบริหารจัดการ ตัวแทนภาคประชาชนเสนอว่าควรสร้างทางยกระดับในบางจุดเพื่อความปลอดภัยของการจราจร บริเวณที่มีการก่อสร้างถนน เพื่อป้องกันการเกิด การขออนุญาตก่อสร้างห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ๆ จะต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านการจราจร และคุณภาพชีวิตของคนท้องถิ่น พร้อมเสนอน่าจะมีรถสาธารณะคอยบริการประชาชนด้วย และให้เน้นการบริหารจัดการที่เป็นระบบโดยการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการจราจร นอกจากนี้ ตัวแทนหน่วยงานภาครัฐได้เสนอแนะว่า ควรมีการออกข้อบังคับจำกัดเวลาการเดินรถของรถขนาดใหญ่ และรถบรรทุก ในช่วงเวลาเร่งด่วนเพราะจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้

4.3 บุคลิกภาพ ควรปรับปรุงและพัฒนารูปแบบการสนทนากับประชาชน ตลอดจนการพัฒนาบุคลิกภาพให้เป็นที่น่าเคารพเชื่อถือ

4.4 การสร้างระบบชื่นชมคนดี โดยเสนอว่าควรมีมาตรการจูงใจให้คนปฏิบัติตามกฎจราจร โดยมีการมอบรางวัลให้คนที่ประพฤติปฏิบัติดี ในขณะที่อาสาสมัครควรได้รับการชื่นชมด้วยการมอบรางวัลหรือการยกย่องทางสังคมให้เกิดความภูมิใจในการปฏิบัติหน้าที่

บทที่ 5

ผลการศึกษาในเขตภาคกลาง

การศึกษาวิจัยเรื่อง “โครงการศึกษาโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดจราจร” เป็นการศึกษาวิจัยโดยอาศัยวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้เครื่องมือในการศึกษาที่สำคัญ ได้แก่ การศึกษาเอกสาร (Documentary research) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) การตั้งกลุ่มสนทนา (Focus group) และการสังเกต (Observation) การดำเนินการเก็บข้อมูล เป็นการเก็บข้อมูลจากจังหวัดที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นต้นแบบหรือตัวแทนจากภาคต่าง ๆ จำนวน 4 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ (จังหวัดเชียงใหม่) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จังหวัดอุบลราชธานี) ภาคกลาง (กรุงเทพมหานคร) และภาคใต้ (จังหวัดภูเก็ต) โดยเขตภาคกลางคณะนักวิจัยคัดเลือกกรุงเทพมหานครเป็นตัวแทนของภาค เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางด้านการเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองของประเทศ เป็นต้นแบบของเมืองที่มีปัญหาการจราจรติดขัด มีเทคโนโลยีการจราจร รูปแบบการบริหารจัดการที่ทันสมัยมากที่สุดของประเทศ โดยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจากหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้แก่ กองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 และกองบังคับการตำรวจจราจร นอกจากนี้ ยังเชิญตัวแทนจากกองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง เข้าร่วมสนทนากลุ่มในครั้งนี้ด้วย และการสนทนากลุ่ม จัดขึ้นที่ ห้องประชุมกองบังคับการตำรวจจราจร เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2551 ระหว่างเวลา 09.00- 16.00 น.

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม ประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจ 17 นาย แบ่งเป็นชั้นสัญญาบัตร ยศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรี – พันตำรวจเอก จำนวน 12 นาย ข้าราชการตำรวจชั้นประทวน จำนวน 5 นาย ยศ ค.ต. ทั้งหมด ข้าราชการตำรวจที่เข้าร่วมสนทนาจากสถานีตำรวจ ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง นอกจากนี้ ยังเชิญตัวแทนภาคประชาชนเข้าร่วมการสนทนากลุ่มด้วยจำนวน 4 คน ประกอบด้วย ตัวแทนสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ 1 คน และอาสาจราจรจำนวน 3 คน

1. ข้อมูลพื้นฐานของ กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย ตั้งอยู่ในเขตภาคกลาง บนฝั่งที่ราบลุ่มของแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสายสำคัญซึ่งถือเป็นเส้นเลือดใหญ่หล่อเลี้ยงคนไทยทั้งชาติ โดยตั้งอยู่บนละติจูดที่ 13 องศา 45 ลิปดาเหนือ และลองจิจูดที่ 100 องศา 28 ลิปดาตะวันออก เนื่องจากมีที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เส้นศูนย์สูตร ทำให้มีสภาพอากาศค่อนข้างร้อนชื้น กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ 1,568.74 ตารางกิโลเมตร มีเขตติดต่อกับจังหวัดสมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรสาคร

กรุงเทพมหานคร แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 50 เขต 160 แขวง การบริหารส่วนการปกครองของกรุงเทพมหานครนั้นได้แยกเป็นเอกเทศเช่นเดียวกับจังหวัดอื่น ๆ ซึ่งหน่วยงานในท้องที่ จะเป็นผู้รับผิดชอบดูแลสภาพความเป็นอยู่ และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ที่มาจากการเลือกตั้ง เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารงาน อยู่ในตำแหน่งตามวาระ คราวละ 4 ปี

ในปี พ.ศ. 2550 กรุงเทพมหานครมีประชากรทั้งหมด 5,716,248 คน แยกเป็นชาย 2,727,574 คน และหญิง 2,988,647 คน ความหนาแน่นของประชากรโดยเฉลี่ย 3,644 คนต่อตารางกิโลเมตร โดยเขตที่มีจำนวนประชากรหนาแน่นที่สุดคือเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย 29,757 คนต่อตารางกิโลเมตร มีอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรร้อยละ 0.36 (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2550, หน้า 4)

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางธุรกิจของประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เศรษฐกิจหลักประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ส่วนแรก เป็นรายได้จากภาคการเกษตรกรรม และถือเป็นรายได้หลักของประเทศ คิดเป็นร้อยละ 25 ของรายได้ประชาชาตินับตั้งแต่ พ.ศ. 2528 เป็นต้นมา และมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อย ๆ นอกจากนี้ร้อยละ 60 ของสินค้าที่ส่งออกในแต่ละปีส่วนแล้วแต่มาจากภาคการเกษตรทั้งสิ้น และรายได้อีกส่วนหนึ่งมาจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยในปี พ.ศ. 2550 กรุงเทพมหานครมีรายได้รวม จำนวน 43,687.42 ล้านบาท (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร, 2550, หน้า 205)

การคมนาคมขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครมีหลากหลายประเภท ประกอบด้วย (กองการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร, 2551)

1) *รถไฟฟ้ามหานคร* หรือ *รถไฟฟ้า BTS* เป็นระบบการขนส่งที่รวดเร็วและปลอดภัย โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางด้วยกันคือ เส้นทางสุขุมวิท (สถานีอ่อนนุช-สถานีหมอชิต) และเส้นทางสีลม (สถานีสะพานตากสิน-สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ)

2) *รถไฟฟ้ากรุงเทพ* รถไฟฟ้ากรุงเทพเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยมีจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีหัวลำโพง สิ้นสุดปลายทางที่สถานีบางซื่อ ผ่านทั้งหมด 18 สถานี

3) *รถโดยสารประจำทาง* รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. มีไว้รองรับผู้ใช้บริการจำนวนมาก อีกทั้งยังมีราคาถูก

4) *รถแท็กซี่* รถแท็กซี่ที่ประจำอยู่ที่สนามบินและโรงแรมจะมีการกำหนดอัตราราคาที่แน่นอน ส่วนแท็กซี่ที่ให้บริการทั่วไปจะมีมิเตอร์เป็นตัวบอกระยะทางและค่าโดยสารโดยอัตโนมัติ

5) *รถตุ๊กตุ๊ก* รถตุ๊กตุ๊กมีชื่อเรียกทางราชการว่า *รถสามล้อเครื่อง* นิยมใช้ในการเดินทางในระยะที่ไม่ไกลมากนัก ค่าโดยสารนั้นผู้โดยสารสามารถตกลงต่อรองกันก่อนได้

6) *เรือโดยสาร* เส้นทางของเรือโดยสารที่แล่นในแม่น้ำเจ้าพระยาคือ *นนทบุรี-กรุงเทพฯ* โดยเริ่มจากท่าบ้านนนท์ และหมดระยะที่ทำเรือสะพานตากสิน (สาทร) ประกอบด้วย 1) *เรือธรรมดา* (ไม่มีธง) จะจอดทุกท่าเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของหรือได้รับสัมปทาน 2) *เรือเร็ว* (ธงส้ม) ไม่ต่างจากเรือธรรมดามากนัก แต่จะจอดสลับวันบางท่า เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินทาง 3) *เรือด่วนพิเศษ* (ธงเหลือง) จะจอดรับผู้โดยสารเฉพาะท่าใหญ่ที่มีคนหนาแน่น ทำให้ใช้เวลาน้อยกว่าเรือสองประเภทที่กล่าวมา หลังจากให้บริการในชั่วโมงเร่งด่วนแล้ว เรือนี้จะกลายเป็นเรือนำเที่ยวและจะมีมีทัศนียภาพของบริษัทเป็นผู้ให้ข้อมูลการท่องเที่ยวระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และ 4) *เรือดิคองฟ้า* เป็นบริการใหม่ที่เพิ่งเปิดขึ้น และมีความเร็วสูงสุด เพราะจอดรับส่งผู้โดยสารเพียง 3 ท่าเท่านั้นคือ ท่าบ้านนนท์ ท่าน้ำศิริราช และท่าเรือสะพานตากสิน

7) *จักรยานยนต์รับจ้าง* ในชั่วโมงเร่งด่วน ประชาชนมักจะประสบกับปัญหาการจราจรติดขัด จักรยานยนต์รับจ้างจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่จะช่วยให้ประชาชนสามารถเดินทางไปสู่ที่หมายได้ทันเวลา และเป็นที่นิยมมากของคนเมืองหลวง เนื่องจาก ระบบขนส่งมวลชนไม่เพียงพอและการเดินทางโดยรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวและรวดเร็วมากกว่าในสภาพการจราจรที่ติดขัด

กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศไทย เป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ ดังนั้น ทำให้แรงงานในจังหวัดต่าง ๆ หลั่งไหลเข้ามาแสวงหารายได้และความมั่งคั่งเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม การที่กรุงเทพมหานครไม่มีการควบคุมการใช้ที่ดินและการขยายตัวของชุมชน ปัญหาโครงข่ายของถนนที่ไม่สมบูรณ์ การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณและความต้องการของประชาชน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้กรุงเทพมหานครขึ้นชื่อลือชาว่าเป็นเมืองหลวงแห่งรถติดของโลก (The Congestion Capital of the World) สภาพการจราจรมีการติดขัดตั้งแต่ฟ้ายังไม่ทันสว่างจนกระทั่งดึกคืนเที่ยงคืน (Nuttal, 1995, 22) ส่งผลต่อการสูญเสียในเรื่องของเวลาในการเดินทาง การสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนปัญหาอุบัติเหตุ และมลพิษ (Tanaboriboon, 1993, 14) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ต้องทำงานหนักมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน ต้องเผชิญกับมลพิษทั้งควันดำ เสียงดัง ตลอดจนอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นกับชีวิตเมื่อใดก็ได้ บทบาทและหน้าที่หลักในการบังคับใช้กฎหมายก็ลดน้อยถอยลงไป ในทางกลับกันต้องสูญเสียเวลาและกำลังพลส่วนใหญ่ไปในเรื่องของการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร เพื่อให้สภาพการจราจรมีการเคลื่อนไหวมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ จากการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครในช่วง 4 ปีที่ผ่านมาพบว่าสภาพการจราจรมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก โดยพิจารณาจากความเร็วเฉลี่ยช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็นที่ระดับความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ดังรายละเอียดในตาราง 12

ตาราง 12

ความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักในกรุงเทพมหานครระหว่างปี พ.ศ.2546-2550

ปี พ.ศ.	ความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)	
	เร่งด่วนเช้า	เร่งด่วนเย็น
2546	16.8	24.4
2547	17.6	24.8
2548	17.2	24.2
2549	19.7	26.3
2550	18.1	25.7

ที่มา. ส่วนพัฒนาระบบจราจร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

จากสถิติจำนวนยานพาหนะของกรุงเทพมหานครในรอบห้าปีที่ผ่านมา พบว่าในปี พ.ศ. 2548 เป็นปีที่จำนวนยานพาหนะเพิ่มสูงขึ้นจากปีก่อนหน้ามากที่สุดถึงร้อยละ 48.83 ในขณะที่ในปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนยานพาหนะทั้งหมด 5,715,078 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2549 ร้อยละ 2.84 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม อาจเพิ่มขึ้นในจำนวนที่ไม่มากนัก เนื่องจากภาวะราคาน้ำมันที่ถืบตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในปัจจุบัน

ตาราง 13

สถิติจำนวนยานพาหนะของกรุงเทพมหานครระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2550

ปี พ.ศ.	จำนวนยานพาหนะ	เพิ่ม/ลด จากปีก่อน (%)
2546	5,481,160	-
2547	4,288,468	-21.76
2548	6,253,904	48.83
2549	5,557,111	-11.14
2550	5,715,078	2.84

ที่มา. www.dlt.go.th

ปัญหาอุบัติเหตุจราจร เป็นปัญหาที่ค่อนข้างรุนแรงในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากในแต่ละปีมีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นประมาณ 50,000 ครั้ง อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนลดลง ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บก็มีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตรวจวัดแอลกอฮอล์ รวมถึงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

ตาราง 14

สถิติอุบัติเหตุจราจรของกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี พ.ศ. 2546 - 2550

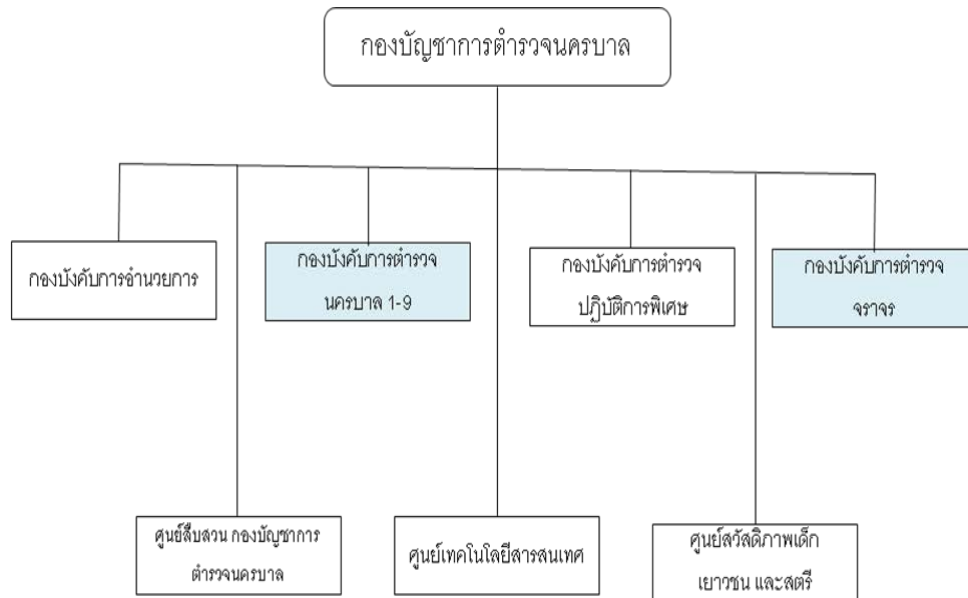
พ.ศ.	รับแจ้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ สาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	มูลค่าความเสียหาย (บาท)
2546	52,400	840	1,848	20,591	488,425,797
2547	54,389	806	1,988	21,027	466,029,181
2548	50,126	697	2,209	20,748	402,550,675
2549	50,946	632	1,929	20,178	394,811,424
2550	46,899	671	1,742	18,855	369,831,719

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

กองบัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหน่วยงานในสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่รับผิดชอบพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีส่วนราชการระดับกองบังคับการหรือเทียบเท่าจำนวน 12 หน่วยงาน และหน่วยงานเทียบเท่ากองกำกับการจำนวน 2 หน่วยงาน โดยผู้บัญชาการตำรวจนครบาลมอบหมายให้รองผู้บัญชาการนครบาล 1 นาย เป็นผู้รับผิดชอบงานด้านจราจร โดยมีรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลอีก 2 นาย ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วย ซึ่งหน่วยงานในระดับกองบังคับการที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการจราจรโดยตรงแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ กองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 และกองบังคับการตำรวจจราจร ดังแสดงในภาพ 1

ภาพ 1

แผนภูมิการแบ่งส่วนราชการ กองบัญชาการตำรวจนครบาล



กองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร มีกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรอยู่ตามสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ ในสังกัด โดยทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบจัดการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลนั้น ๆ การปกครองบังคับบัญชาเป็นไปตามสายงานของกองบังคับการเจ้าของพื้นที่ กล่าวคือ ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 1 – 9 มอบหมายให้รองผู้บังคับการ 1 ท่าน รับผิดชอบงานด้านการจราจรทำหน้าที่ควบคุมงานด้านการจราจรตามนโยบายของกองบังคับการตำรวจนครบาล โดยมีสายการบังคับบัญชาต่อเนื่องผ่านไปยังผู้กำกับการหัวหน้าสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่รับผิดชอบ ถึงรองผู้กำกับฝ่ายงานจราจร สารวัตรจราจร รองสารวัตรจราจร จนถึงผู้บังคับหมู่และลูกแถว

สำหรับกองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งทำหน้าที่เสมือนหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบด้านการจัดการจราจรในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร หรือสนับสนุนภารกิจของสถานีตำรวจนครบาลพื้นที่ต่าง ๆ ในการปฏิบัติการที่จำเป็นต้องใช้กำลังมาก หรือภารกิจพิเศษที่ได้รับมอบหมายโดยตรงจากผู้บังคับบัญชา เป็นหน่วยงานที่ถูกแบ่งส่วนให้มีความพร้อมด้านเครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัยเพื่อใช้ในการควบคุมการจราจรอยู่ด้วย มีสายการบังคับบัญชาใน

ลักษณะเดียวกันกับกองบังคับการตำรวจนครบาล 1 – 9 ซึ่งให้ความสำคัญกับการแบ่งตามพื้นที่รับผิดชอบเป็นหลัก แต่กองบังคับการตำรวจจราจรให้ความสำคัญกับการแบ่งงานตามลักษณะของภารกิจหน้าที่กล่าวคือ ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดของหน่วยงานขึ้นตรงต่อผู้บังคับบัญชาในระดับกองบัญชาการตำรวจนครบาล มีรองผู้บังคับการตำรวจจราจรอีก 6 คนเป็นผู้ช่วย แบ่งงานกันรับผิดชอบงานด้านต่าง ๆ โดยมีหน่วยงานระดับกองกำกับการเป็นหน่วยในการปฏิบัติงาน โดยมีพื้นที่เป้าหมายคือพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด

สำหรับกำลังพลของตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาลมีจำนวนทั้งหมด 5,475 นาย แยกเป็นสัญญาบัตร 327 นาย และระดับชั้นประทวนจำนวน 5,148 นาย โดยในส่วนนี้แบ่งเป็นระดับสัญญาบัตร สังกัดกองบังคับการตำรวจจราจรจำนวน 157 นาย สังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 จำนวน 170 นาย ส่วนระดับชั้นประทวน สังกัดกองบังคับการตำรวจจราจรจำนวน 1,358 นาย และสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 จำนวน 3,790 นาย อย่างไรก็ตาม กำลังพลดังกล่าวยังไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจาก มีภารกิจที่รับผิดชอบหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้กฎหมาย การอำนวยความสะดวกการจราจร การนำขบวนและรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ เป็นต้น

2. ผลการศึกษาโครงสร้างปัจจัยการบริหารงานจราจร

2.1 กำลังพล จำนวนกำลังพลที่ไม่เพียงพอเป็นปัญหาที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลประสบมาเป็นระยะเวลานาน ข้าราชการตำรวจนายหนึ่งให้ข้อมูลว่าอัตราตำแหน่งภายในหน่วยงานของตนเองคือ 146 นาย แต่ว่างถึง 41 ตำแหน่ง ดังนั้น จึงควรเพิ่มกำลังพลอีกประมาณ 30 นาย จึงจะเพียงพอ และหากต้องแบ่งกำลังส่วนหนึ่งไปดูแลการจราจรและรักษาความปลอดภัยกลุ่มผู้ประท้วงต่าง ๆ ยิ่งทำให้กำลังพลไม่เพียงพอและขาดแคลน

2.2 งบประมาณ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งรับผิดชอบการจัดการและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ดูเหมือนจะได้รับการงบประมาณในอัตราที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่น ๆ โดยได้รับการประมาณด้านการจราจรในปี พ.ศ. 2551 ร้อยละ 24.46 ของงบประมาณทั้งหมด อย่างไรก็ตาม งบประมาณดังกล่าว ยังไม่เพียงพอในการบริหารจัดการด้านการจราจร ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ หากพิจารณาในระดับผู้ปฏิบัติแล้ว มองว่า งบประมาณที่ได้รับมีน้อย เนื่องจากงบประมาณไปผูกพันอยู่กับงบประมาณของฝ่าย

ป้องกันและปราบปราม ดังนั้น ควรแยกงบประมาณออกจากกัน และควรให้ตรงไปยังผู้ปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติหน้าที่

2.3 การจัดการ ปัญหาในด้านการบริหารจัดการ ด้านการจราจรที่พบในเขตกรุงเทพมหานครคือ การขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานภายในระหว่างศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.02) และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน เนื่องจากอยู่คนละสายการบังคับบัญชา และผู้บังคับบัญชาหลายคน ส่งผลให้การบริหารสั่งการไม่เป็นเอกภาพ ต่างพื้นที่ต่างมีวิธีการจัดการจราจรให้พื้นที่ของตนเองมีสภาพการจราจรที่คล่องตัว โดยไม่มองถึงผลกระทบโดยภาพรวมของกรุงเทพมหานครทั้งหมด ดังที่ตำรวจนายหนึ่งกล่าวไว้ว่า “ผู้บังคับบัญชาหลายคน ปั่นป่วน” นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในเรื่องการประสานงานกับหน่วยงานภายนอกซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร เช่น กรุงเทพมหานคร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมทางหลวง การไฟฟ้าานครหลวง การประปานครหลวง การรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนหน่วยงานที่ดูแลรถไฟฟ้าใต้ดิน และรถไฟลอยฟ้า เป็นต้น การขาดการประสานงานที่ดีดังกล่าว ก่อให้เกิดการก่อสร้างโครงการที่ซ้ำซ้อนกัน ทำให้เกิดการสิ้นเปลืองงบประมาณโดยไม่จำเป็น

2.4 วัสดุอุปกรณ์และน้ำมัน จากการศึกษาพบว่า ปริมาณน้ำมันที่แต่ละสถานีตำรวจได้รับนั้นแตกต่างกันอย่างชัดเจน ยกตัวอย่างเช่น หน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่บนทางด่วน หากเป็นจักรยานยนต์ขนาดใหญ่จะได้รับน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 156 ลิตรต่อเดือน เป็นงบประมาณจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ส่วนจักรยานยนต์ขนาดเล็กจะได้รับประมาณ 80 ลิตรต่อเดือน ซึ่งถือว่าได้รับน้ำมันเพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ เช่นเดียวกับหน่วยงานสังกัดกองบังคับการตำรวจทางหลวงที่มีน้ำมันเพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยได้รับงบประมาณจากกรมทางหลวง และการทางพิเศษระหว่างเมือง อย่างไรก็ตาม การใช้น้ำมันให้ยึดหลักความประหยัด จำเป็นที่ใช้จ่ายจริง ส่วนหน่วยงานสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจรอีกหน่วยหนึ่งให้ข้อมูลว่า รถกระบะจะได้รับน้ำมัน 150 ลิตรต่อเดือน จักรยานยนต์ได้รับ 40 ลิตรต่อเดือน ซึ่งน้ำมันไม่เพียงพอ ส่วนใหญ่ต้องเสียเงินเติมเอง ในขณะที่สถานีตำรวจท้องที่แห่งหนึ่งได้รับน้ำมันเพียง 20 ลิตรต่อเดือน ซึ่งไม่เพียงพอเช่นเดียวกัน ซึ่งจาก

การสอบถามถึงความขาดแคลนดังกล่าว ข้าราชการตำรวจนายหนึ่งกล่าวว่า เป็นเรื่องของ การเมือง ทั้งการเมืองภายในและภายนอกองค์กร ทำให้ได้งบประมาณน้อย

ในส่วนของอุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เสื้อสะท้อนแสง เสื้อกันฝน ตลอดจน เครื่องไม้เครื่องมืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องก็ไม่เพียงพอ รถยกมีจำนวนน้อย และไม่มีรถยกขนาดใหญ่ ส่งผลให้เวลาเกิดอุบัติเหตุไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถหรือยานพาหนะที่เกิดขวาง การจราจรออกไปได้ ต้องประสานความร่วมมือไปยังกรุงเทพมหานคร และในบางครั้ง ประสบปัญหาเรื่องความล่าช้า เนื่องจากมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง

3. ผลการศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3.1 ความรู้ความสามารถ ผู้บริหารระดับสูงท่านหนึ่ง แสดงความเห็นว่ายานพาหนะ ตำรวจจราจร มีการฝึกอบรมและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมีการจัดการทดสอบความรู้ทุกปี ทุกระดับ นอกจากนี้ ยังมีการฝึกอบรมสัมมนาเพื่อปรับพื้นฐานให้กับข้าราชการตำรวจ ชั้นสัญญาบัตร ที่ย้ายเข้ามารับตำแหน่งใหม่อยู่เป็นประจำทุกปี อย่างไรก็ตาม ข้าราชการ ตำรวจชั้นประทวน อธิบายว่า ตำรวจจราจรยังมีจุดอ่อนบางประการที่ควรได้รับการพัฒนาให้ มีศักยภาพมากขึ้น เช่น การเพิ่มเติมความรู้ด้านกฎหมายอย่างต่อเนื่อง การปรับปรุง บุคลิกภาพและมนุษยสัมพันธ์ การแต่งกายและการเอาใจใส่รักษายานพาหนะให้สะอาดอยู่ เสมอ

3.2 ชั่วโมงการทำงานและเวลาพักผ่อน ระยะเวลาการทำงานและชั่วโมงพักผ่อน ของตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร จะแตกต่างกันบ้าง ขึ้นอยู่กับพื้นที่ และลักษณะ งานที่รับผิดชอบ ซึ่งลักษณะการปฏิบัติหน้าที่จะค่อนข้างหลากหลาย เช่น การปราบปราม การแข่งรถในทาง การอำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณแหล่งบันเทิงยามค่ำคืน ซึ่งมี จำนวนมากในเขตกรุงเทพมหานคร โดยตำรวจทางหลวงจะมีระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่โดย ปกติประมาณ 12.00 ชั่วโมง จะมีเข้าเวรตลอด 24 ชั่วโมงเพียง 5 ครั้งต่อเดือนเท่านั้น แต่ถ้า หากมีการกิจ ถวายความปลอดภัย จะใช้กำลังพลทั้งหมด และต้องหาเวลาพักผ่อนเอง โดยทั่วไปรูปแบบการทำปฏิบัติหน้าที่แบ่งเป็น 2 ผลัด ดังนี้

ผลัดเช้า 06.00 น. – 18.00 น.

ผลัดบ่าย 18.00 น. – 06.00 น.

ส่วนสถานีตำรวจท้องที่แห่งหนึ่งในเขตใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานคร มีรูปแบบการปฏิบัติหน้าที่โดยแบ่งออกเป็น 3 ผลัด ดังนี้

ผลัดที่ 1	05.30 น. – 14.00 น.
ผลัดที่ 2	14.01 น. – 21.00 น.
ผลัดที่ 3	21.00 น. – 05.30 น.
ผลัดเสริม	05.00 น. - 10.00 น. และ 16.00 น. – 21.00 น.

จนกว่าการจราจรจะคลี่คลาย

สำหรับระยะเวลาการบังคับใช้กฎหมายหรือการตั้งจุดตรวจนั้น มีการกำหนดช่วงเวลาการปฏิบัติหน้าที่คร่าว ๆ ดังนี้

10.00 น. – 12.00 น.(10 นาย)
14.0 น. – 16.00 น.(10 นาย)
22.0 น. – 00.00 น. (5 นาย/วัน)

01.00 น. – 03.00 น. (5 นาย/วัน) ร่วมกับ อาสาจราจรและตำรวจบ้าน

ส่วนหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่บนทางด่วน จะแบ่งกำลังออกเป็น 5 ชุด ๆ ละ 20 คน จะปฏิบัติหน้าที่ 10 วัน พัก 2 วัน ซึ่งนายตำรวจท่านหนึ่งกล่าวว่าต้องตื่นนอนตั้งแต่เวลา 04.00 น.และทำงานจนถึงเวลา 19.00 น. หากมีภารกิจพิเศษต้องทำงานถึงเวลาประมาณ 21.00 น. หรือจนกว่าจะแล้วเสร็จภารกิจ แต่โดยปกติแล้วจะมีระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

ผลัดเช้า	05.00 – 14.00 น. (9 ชั่วโมง)
ผลัดบ่าย	01.00 - 21.00 น. (8 ชั่วโมง) และต้องมาเข้าผลัดเสริมตอนเช้ามืด
ผลัดเสริม	05.30 – 21.00 น.

ในขณะที่เจ้าหน้าที่อีกหน่วยงานหนึ่งในสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจรซึ่งมาให้ข้อมูลกล่าวว่า ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่ในภารกิจอื่นด้วย ได้แก่ การเป็นกำลังเสริมการควบคุมฝูงชน การอำนวยความสะดวกการจราจรและรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ เป็นต้น ทำให้ต้องทำงานเฉลี่ยเกินกว่าวันละ 9 ชั่วโมง แต่โดยทั่วไปมีระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

ผลัดเช้า 05.00 น. – 14.00 น.

ผลัดบ่าย 14.00 น. – 19.00 น.

ผลัดเสริม 05.00 น. – 19.00 น.

ตั้งจุดตรวจเพื่อกวดขันวินัยการจราจรระหว่างเวลา 10.00 น. – 12.00 น. ส่วนช่วงบ่าย ไม่มีการตั้งจุดตรวจแต่อย่างใด

ข้าราชการตำรวจชั้นประทวนที่ร่วมสนทนากลุ่มมีความเห็นสอดคล้องกันว่า ปัจจุบันสภาพการทำงานที่หนัก การพักผ่อนไม่เต็มที่ ต้องหาเวลาพักผ่อนแบบยืดหยุ่นเองใน ระหว่างเวลาการปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้น หากมีการปรับเปลี่ยนระบบการทำงาน เป็น 3 ผลัด ๗ ๓ ชั่วโมง ก็จะทำให้ได้รับการพักผ่อนเพียงพอมากขึ้น อย่างไรก็ตาม อาจต้องมีการเพิ่ม จำนวนกำลังพล หากมีการดำเนินการในรูปแบบนี้จริง เนื่องจากปัจจุบัน กำลังพลไม่เพียงพอ ใดก็ตาม มีเพียงตำรวจทางหลวงเท่านั้นที่แสดงความเห็นว่ารูปแบบการปฏิบัติหน้าที่ ของตนเองคือผลัดละ 12 ชั่วโมงเป็นแนวทางการปฏิบัติงานที่ดีและสอดคล้องกับลักษณะ งานของหน่วยงานตนเองอยู่แล้ว ในขณะที่การใช้กำลังพลในช่วงเวลากลางวันเทียบกับเวลา กลางคืนนั้น ตำรวจของแต่ละหน่วยงานจะมีความเห็นแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับพื้นที่ที่ รับผิดชอบและลักษณะงานเป็นสำคัญ

3.3 สวัสดิการ นายตำรวจระดับชั้นประทวนเห็นว่า สวัสดิการที่ได้รับยังไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ที่พักอาศัยสำหรับข้าราชการตำรวจไม่เพียงพอ ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่าย เพิ่มขึ้น และเงินเดือนที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีอัตราค่า ครองชีพสูง นอกจากนั้น ค่าตอบแทนที่ได้รับ ไม่ได้รับเต็มจำนวน เนื่องจากติดปัญหา ระเบียบการเบิกจ่าย

3.4 ขวัญและกำลังใจ ข้าราชการตำรวจนายหนึ่งให้ความเห็นว่า ปัจจุบัน ตำรวจ จราจรขาดขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากศักดิ์ศรีและภาพพจน์ของ ข้าราชการตำรวจตกต่ำตก ที่พักอาศัยไม่เพียงพอ ค่าใช้จ่ายในการดำรงชีวิตสูง สวัสดิการที่ ได้รับต่ำ มีความไม่แน่นอนในการเลื่อนขั้นเลื่อนเงินเดือน การทำงานของเพื่อนร่วมงานและ ผู้บังคับบัญชาเน้นผลประโยชน์มากกว่าการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง เป็นการรวบรวมเงินทุน เพื่อการวิ่งเต้นให้ได้ตำแหน่งหน้าที่การงานที่ดีมีผลประโยชน์สูง ในบางครั้งต้องหาเงิน ให้กับผู้บังคับบัญชา ส่งผลให้ขาดแรงจูงใจ ขาดความรับผิดชอบในการทำงาน และระบบ อุปถัมภ์ยังเป็นอุปสรรคต่อการเสริมสร้างขวัญ กำลังใจของข้าราชการตำรวจ

3.5 สุขภาพ หากพิจารณาถึงผลกระทบของการปฏิบัติหน้าที่ท่ามกลางการจราจรที่แออัดและคับคั่งต่อสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแล้ว พบว่า ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานครได้รับผลกระทบจากการปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนค่อนข้างมาก เพราะจากหลักฐานรายงานการตรวจสุขภาพประจำปี ปรากฏว่า ตำรวจจราจรร้อยละ 50.75 และ 47.01 มีระดับไขมันคอเลสเตอรอลและระดับไขมันไตรกลีเซอไรด์สูงเกินกว่ามาตรฐานตามลำดับ ส่วนสมรรถภาพปอดและการได้ยีนผิดปกติร้อยละ 19.89 และ 15.11 ตามลำดับ

4. ความต้องการของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ

ผู้แทนภาคประชาชนท่านหนึ่ง เสนอว่า เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจร ซึ่งหน่วยงานตำรวจเองไม่มีกำลังพลที่เพียงพอ ดังนั้น ควรประสานขอความร่วมมือจากภาคประชาชนในการแก้ไขปัญหาและสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

บทนี้จะนำเสนอสรุปผลการวิจัย อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะจากการวิจัยตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 2 อภิปรายผล

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 สรุปผลการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรด้านโครงสร้าง หน้าที่และทรัพยากรในการทำงาน ผลการศึกษาจากแต่ละภูมิภาคมีความแตกต่างกันไม่มากนัก โดยสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. ข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา

1.1 กลุ่มสนทนา การจัดกลุ่มสนทนาใน 4 จังหวัดมีผู้เข้าร่วมการสนทนา ดังนี้

ตาราง 15

จำนวนผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม

จังหวัด	ตำรวจ	บุคคลภายนอก	รวม(คน)
กรุงเทพมหานคร	17	4	21
เชียงใหม่	13	6	19
อุบลราชธานี	10	12	22
ภูเก็ต	8	8	16
รวม	48	30	78

การวิจัยครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่มในกรุงเทพฯ 21 คน เชียงใหม่ 19 คน อุบลราชธานี 22 คน ภูเก็ต 16 คน รวมทั้งสิ้น 78 คน แยกเป็นข้าราชการตำรวจ 48 คน และบุคคลภายนอก 30 คน ข้าราชการตำรวจมากกว่าบุคคลภายนอก ร้อยละ 37.5 สำหรับบุคคลภายนอก ได้แก่ ข้าราชการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ขนส่งจังหวัด แขวงการทาง ทางหลวงชนบท อาสาสมัคร มูลนิธิ โรงเรียน และประชาชน ซึ่งแต่ละเมืองมีสัดส่วนตัวแทนที่เป็นบุคคลภายนอกแตกต่างกัน ส่วนข้าราชการตำรวจสามารถแบ่งเป็นนายตำรวจสัญญาบัตรและชั้นประทวนได้ ดังนี้

ตาราง 16

จำนวนผู้เข้าร่วมกลุ่มสนทนาเฉพาะข้าราชการตำรวจ

จังหวัด	สัญญาบัตร	ประทวน	รวม(คน)
กรุงเทพมหานคร	9	4	13
เชียงใหม่	6	4	10
อุบลราชธานี	6	2	8
ภูเก็ต	12	5	17
รวม	33	15	48

จากตารางข้างบน แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้เข้าสนทนากลุ่มที่เป็นตำรวจมีจำนวนมากที่สุด และในจำนวนนี้ข้าราชการตำรวจระดับสัญญาบัตร มีจำนวนมากกว่าชั้นประทวน ประมาณ 2 เท่า

1.2 ประชากร จำนวนประชากรของแต่ละจังหวัดที่ศึกษา สามารถคิดเป็นอัตราประชากรต่อพื้นที่เพื่อเปรียบเทียบความหนาแน่นได้ดังนี้

ตาราง 17

จำนวนประชากร พ.ศ. 2550

จังหวัด	ประชากร(คน)	คน/ตร.กม.
กรุงเทพมหานคร	5,716,248	3,643
เชียงใหม่	1,686,209	83
อุบลราชธานี	1,785,706	110
ภูเก็ต	315,671	553

จากสถิติจะเห็นได้ว่ากรุงเทพฯเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุด และมีความหนาแน่นของประชากรอยู่อาศัยมากที่สุด รองลงมาคือ ภูเก็ต อุบลราชธานี โดยเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีความหนาแน่นน้อยที่สุด

1.3 ยานพาหนะ จำนวนยานพาหนะของแต่ละเมือง สามารถนำมาเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรเป็นอัตรา ประชากร: ยานพาหนะ ได้ดังนี้

ตาราง 18

จำนวนยานพาหนะ พ.ศ. 2550

จังหวัด	จำนวนยานพาหนะ(คัน)	คน : ยานพาหนะ
กรุงเทพมหานคร	5,715,078	1 : 0.99
เชียงใหม่	1,418,049	1 : 0.84
อุบลราชธานี	712,912	1 : 0.39
ภูเก็ต	314,566	1 : 0.99

จากการเปรียบเทียบจะเห็นได้ว่า กรุงเทพฯและภูเก็ตมีอัตราการเป็นเจ้าของยานพาหนะสูงประมาณ 1 คนต่อยานพาหนะ 1 คัน ส่วนเชียงใหม่รองลงมา คือ 1 คนต่อยานพาหนะ 0.84 คันและอุบลราชธานีน้อยที่สุดคือ 1 คนต่อ 0.39 คัน

1.4 ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่าอัตราการเสียชีวิตในรอบปี 2550 ของแต่ละเมืองมีจำนวนแตกต่างกันตามขนาดของเมือง แต่เมื่อเปรียบเทียบกันต่อประชากรหนึ่งแสนคน จะได้ผลกลับกันดังนี้

ตาราง 19

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร พ.ศ. 2550

จังหวัด	เสียชีวิต(คน)	ตาย:ประชากรแสน(คน)
กรุงเทพมหานคร	671	11.73
เชียงใหม่	354	14.57
อุบลราชธานี	363	14.72
ภูเก็ต	116	36.74

จากสถิติพบว่าจังหวัดภูเก็ตมีจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด แต่มีความรุนแรงมากที่สุด คืออัตรา 36.74 คนต่อประชากรแสน ในขณะที่กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองใหญ่ที่สุดแต่ มีอัตราการเสียชีวิตต่ำสุดคือ 11.73 คนต่อประชากรแสน

1.5 หน่วยงานด้านการจราจร การจัดหน่วยงานด้านการจราจร ของแต่ละจังหวัด มีลักษณะแตกต่างกัน ดังนี้

ตาราง 20

การจัดหน่วยงานรับผิดชอบด้านการจราจร

จังหวัด	หน่วยงานกลาง	สถานีตำรวจ
กรุงเทพมหานคร	มี	มี
เชียงใหม่	มี	ไม่มี
อุบลราชธานี	ไม่มี	มี
ภูเก็ต	ไม่มี	มี

จากการศึกษาพบว่า เมืองที่มีโครงสร้างหน่วยงานรับผิดชอบปัญหาการจราจรดีที่สุดคือ กรุงเทพมหานคร เพราะมีกองบังคับการตำรวจจราจรและตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจต่าง ๆ ร่วมกัน ในขณะที่จังหวัดเชียงใหม่ มีหน่วยงานกลาง เป็นศูนย์การจราจรขึ้นมารองรับ แต่ไม่มีตำรวจจราจรประจำสถานีต่าง ๆ 4 สถานีในพื้นที่ที่ศูนย์จราจรครอบคลุม ส่วนจังหวัดอุบลราชธานีและภูเก็ต มีลักษณะหน่วยงานคล้ายกันคือ ไม่มีหน่วยงานกลางใช้กำลังจากสถานีตำรวจต่าง ๆ ตามปกติเท่านั้น

1.6 จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จากพื้นที่ศึกษากับความต้องการจริง สามารถเปรียบเทียบได้ดังตาราง 21

ตาราง 21

สรุปความขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จังหวัด	ปฏิบัติงานจริง (คน)	ต้องการ(คน)	ขาด (คน)	เฉลี่ยขาดร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	1,470	1,700	230	13.53
เชียงใหม่	178	330	152	53.94
อุบลราชธานี	65	165	100	60.61
ภูเก็ต	59	151	92	60.93

จากตาราง 21 แสดงให้เห็นว่าจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานจริงเมื่อเทียบกับความต้องการจริง ๆ ในทุกจังหวัด มีไม่เพียงพอ มีความต้องการคนเพิ่ม ถึงประมาณร้อยละ 54 - 61

1.7 ระยะเวลาทำงานโดยเฉลี่ย เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ จึงทำให้ตำรวจจราจรในทุกจังหวัดต้องเพิ่มเวลาทำงานให้ครอบคลุมภารกิจสำคัญคือ การจัดการจราจรประจำวัน ซึ่งสามารถประเมินเวลาทำงานเฉลี่ยได้ดังตาราง 22

ตาราง 22

ระยะเวลาทำงานเฉลี่ยของตำรวจจราจร

จังหวัด	จัดการจราจร(ชม./วัน)	ตั้งจุดตรวจ(ชม./วัน)	รวมทำงานเฉลี่ย/วัน
กรุงเทพมหานคร	10	4	14
เชียงใหม่	9	4	13
อุบลราชธานี	8	4	12
ภูเก็ต	9	4	13

จากตาราง 22 ตำรวจจราจรมีการจัดการจราจร : การตั้งจุดตรวจ เท่ากับอัตราส่วน 70:30 ซึ่งโดยเฉลี่ยทำงานวันละ 12-14 ชั่วโมง ซึ่งการทำงานโดยเฉลี่ยนานเกินกว่า 8 ชั่วโมง ส่งผลให้เกิดความเครียด คุณภาพงานไม่ดี ไม่มีอารมณ์ในการให้บริการ และมีปัญหาสุขภาพ

1.8 วัสดุอุปกรณ์ในการทำงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความต้องการเครื่องมืออุปกรณ์ในการทำงาน แต่เนื่องจากไม่ได้รับแจกจากราชการ จึงจำเป็นต้องจัดซื้อหาด้วยตัวเองจำนวนหนึ่ง จากการสำรวจวัสดุอุปกรณ์ในการทำงานของทุกจังหวัด มีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ วัสดุอุปกรณ์ในการทำงานขาดแคลน ยังขาดจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม กรุงเทพมหานคร จะเป็นจังหวัดที่ได้รับวัสดุอุปกรณ์ในสัดส่วนที่มากกว่าจังหวัดอื่น ดังนั้น ในที่นี้ จึงแสดงรายละเอียดความขาดแคลนแยกต่างหาก เพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างอย่างชัดเจน ดังตาราง 23 และตาราง 24

ตาราง 23

วัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นในการทำงานของเชียงใหม่ อุบลราชธานี และภูเก็ต

รายการ	หน่วย	ความต้องการ	จำนวนที่ได้รับ	ขาดแคลน (%)
1. จักรยานยนต์	คัน	231	113	51.08
2. รถยนต์สายตรวจ	คัน	12	5	58.33
3. น้ำมันเชื้อเพลิง	ลิตร/เดือน	21,100	10,967	48.03
4. เครื่องตรวจจับ ความเร็ว/สถานี	เครื่อง	9	1	89.89
5. เครื่องตรวจวัด แอลกอฮอล์/สถานี	เครื่อง	25	11	56.00
6. งบประมาณ ค่าใช้จ่ายด้าน การจราจร	บาท/เดือน	125,790	1,000	99.21
7. กรวยยาง	อัน/ปี	750	3,000	60.00
8. อุปกรณ์การตั้งจุด ตรวจ	ชุด/ปี	25	5	80.00
9. เสื้อสะท้อนแสง	ตัว/ปี	523	144	72.47

จากตาราง 23 จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่างบประมาณค่าใช้จ่ายด้านการจราจร เป็นปัญหาที่สำคัญมาก เนื่องจาก มีการจัดสรรงบประมาณให้น้อยมาก ไม่ถึงร้อยละ 1.00 หากพิจารณาถึงการจัดสรรวัสดุอุปกรณ์ จะเห็นได้ชัดเจนว่า เครื่องตรวจจับความเร็วมีความขาดแคลนมากเป็นอันดับหนึ่ง ตามมาด้วยอุปกรณ์การตั้งจุดตรวจ และเสื้อสะท้อนแสง ตามลำดับ และหากพิจารณาในภาพรวม จะเห็นได้ชัดเจนว่า ตำรวจจราจรในต่างจังหวัดมีความขาดแคลนอุปกรณ์ที่สำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ทุกรายการ โดยมีร้อยละของความขาดแคลนมากตั้งแต่ 48.03 – 99.21

ตาราง 24

วัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นในการทำงานของกรุงเทพมหานคร

รายการ	หน่วย	ความต้องการ	จำนวนที่ได้รับ	ขาดแคลน (%)
10. จักรยานยนต์	คัน	1,193	1,193	0.00
11. รถยนต์สายตรวจ	คัน	100	111	-
12. น้ำมันเชื้อเพลิง	ลิตร/เดือน	74,000	40,000	46.95
13. เครื่องตรวจจับความเร็ว/สถานี	เครื่อง	10	16	-
14. เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์/สถานี	เครื่อง	50	131	-
15. งบประมาณค่าใช้จ่ายด้านการจราจร	บาท/เดือน	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	-
16. กรวยยาง	อัน/ปี	1,000	350	65.00
17. อุปกรณ์การตั้งจุดตรวจ	ชุด/ปี	0	0	-
18. เสื้อสะท้อนแสง	ตัว/ปี	1,400	394	71.86

ในขณะที่ กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานครมีความขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญ 3 ประเภท ได้แก่ เสื้อสะท้อนแสง กรวยยาง และน้ำมันเชื้อเพลิง โดยมีอัตราความขาดแคลนร้อยละ 71.86 , 65.00 และ 46.95 ตามลำดับ

2. ผลการวิจัยด้านการจัดการ

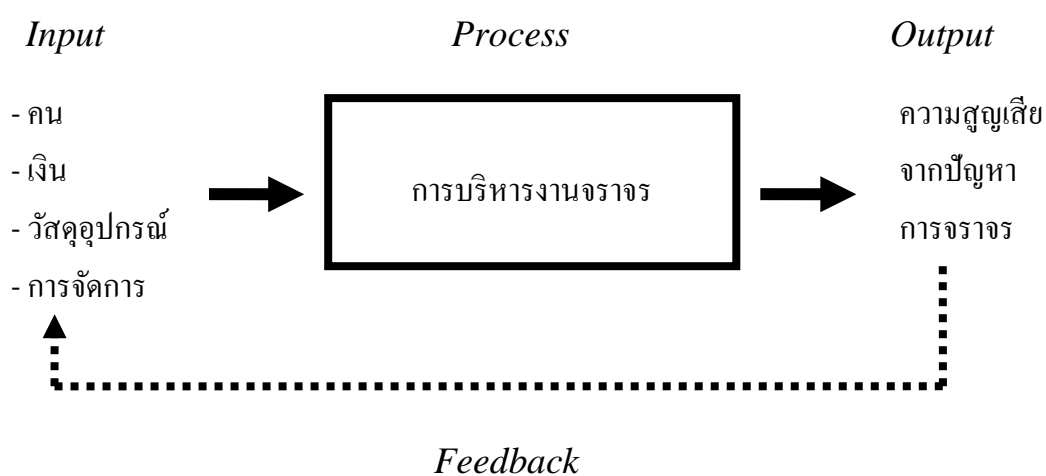
การศึกษาด้านการจัดการของหน่วยงานด้านการจราจร ทั้ง 4 ภูมิภาค พบว่ามีลักษณะปัญหาคล้ายคลึงกัน เนื่องจากทุกหน่วยงานอยู่ภายใต้ระเบียบกฎหมายและสภาพแวดล้อมคล้ายคลึงกัน

ปัญหาสำคัญที่พบ คือ ทรัพยากรการบริหารงานจราจรมีจำกัด ได้แก่ คน วัสดุอุปกรณ์ในการทำงานและงบประมาณ ซึ่งเมื่อเข้าสู่กระบวนการบริหารงานจราจรปัจจุบัน

แล้ว ส่งผลให้เกิดผลลัพธ์เป็นความเสียหาย ได้แก่ ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศ และความสูญเสียจากปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งสามารถอธิบายได้โดยภาพ 2 ดังนี้

ภาพ 2

การบริหารงานจราจร



จากภาพ 2 จะเห็นได้ว่าการบริหารงานจราจร ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงทำให้เกิดความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงและมีผู้เสียชีวิตประมาณ 12,000 คนต่อปี มากกว่าอาชญากรรมประมาณ 4 เท่า ความสูญเสียจากปัญหาอุบัติเหตุคิดเป็นเงินกว่า 2.3 แสนล้านบาทต่อปี หรือประมาณร้อยละ 2 ของอัตราการเจริญเติบโตของประเทศ (GDP)

ผลการศึกษา ส่งผลให้จะต้องมีการทบทวนว่า คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ที่มี และระบบการจัดการที่มีในระบบนั้นมีเพียงพอหรือไม่ ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ไม่เพียงพอ นอกจากนี้ กลไกในการสะท้อนปัญหากลับ (Feed Back) ไปยังรัฐบาลยังขาดคุณภาพ

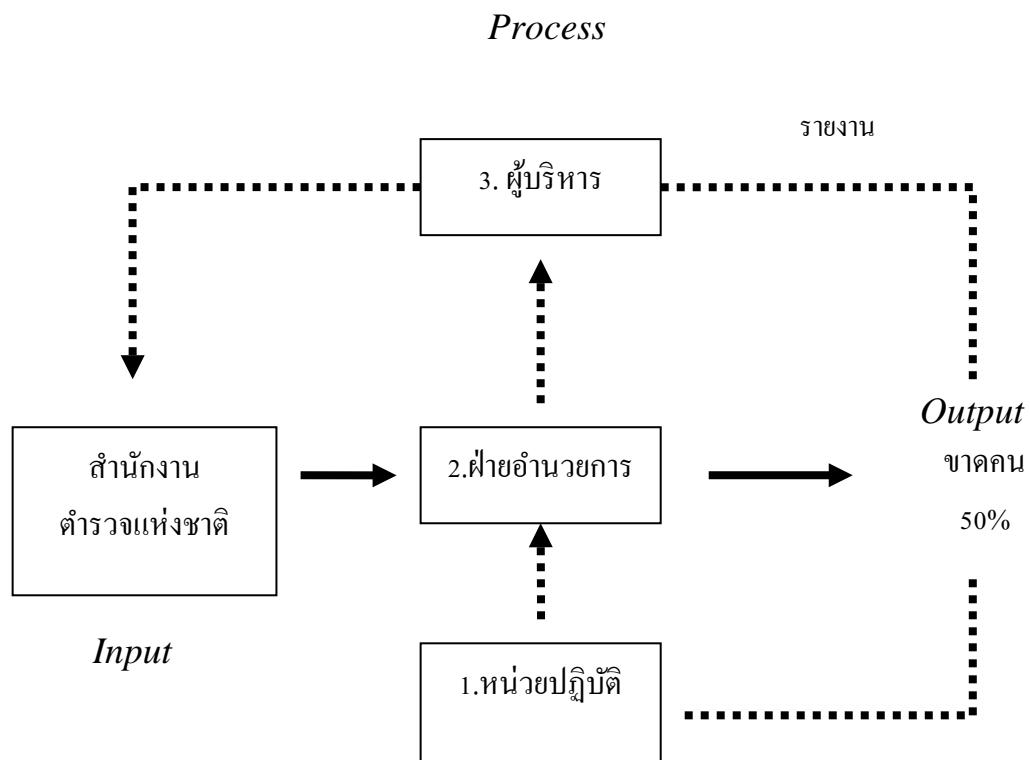
2.1 การจัดการเกี่ยวกับกำลังพล

เมื่อแยกศึกษาปัจจัยสำคัญของระบบ ในรายละเอียดแต่ละเรื่อง โดยเริ่มจากคน (Man) หรือกำลังพลที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่จะต้องมาทำงานในพื้นที่ ปรากฏว่า

ปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากส่วนกลางคือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไม่สามารถบรรจุคนให้มาทำงานตามความต้องการของพื้นที่ได้ ดังภาพ 3

ภาพ 3

ปัญหาการบริหารงานกำลังพลตำรวจจราจร



จากภาพ 3 ส่วนกลางได้อนุมัติอัตราอนุญาต แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ แต่ไม่สามารถแต่งตั้งได้ตามอัตราที่กำหนดไว้ ทำให้ขาดคนประมาณร้อยละ 50 ของทุกพื้นที่ ขณะเดียวกัน เมื่อหน่วยปฏิบัติรายงานต่อผู้บริหารโดยตรง หรือหน่วยปฏิบัติรายงานต่อฝ่ายอำนวยการ ตามลำดับใน ข้อ 1, 2 และ 3 แล้ว กระบวนการ รายงานกลับ (Feedback) ที่เป็นเส้นประ ทั้งหมดนี้ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้แก่ผู้ปฏิบัติได้

สาเหตุของการไม่ได้กำลังคน อาจเกิดจากรัฐบาล ผู้บริหาร หรือระบบการรายงาน แต่เมื่อเกิดปัญหาเป็นเวลานาน ทำให้การขอกำลังคนล้มเหลวอย่างถาวรหรือไม่คิดจะขอ

กำลังคนอีก ซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องแก้ไข โดยเฉพาะการปรับปรุงหน้าทีงานด้าน
 อำนาจการ

2.2 การจัดการเกี่ยวกับงบประมาณ

งบประมาณ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ได้รับจากสำนักงบประมาณ ส่วนใหญ่
 เป็นหมวดเงินเดือน ส่วนอื่น ๆ ที่ได้รับแบ่งจ่ายก็มีจำนวนไม่มาก ปัญหาอยู่ที่สำนักงาน
 ตำรวจแห่งชาติยังไม่ได้จัดลำดับความสำคัญของงานจราจรที่เหมาะสม ผลลัพธ์จึงปรากฏว่า
 งบประมาณที่ได้รับจึงไม่เพียงพอ ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในปีงบประมาณ 2552 งานจราจร
 ยังมีได้ถูกจัดให้เป็นแผนงานหลักในแง่ของการจัดสรรงบประมาณ จากเอกสารงบประมาณ
 ฉบับที่ 6 (คู่มือรหัสงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552) จากงบประมาณของ
 สำนักงานตำรวจแห่งชาติจำนวนเงิน 69,882 ล้านบาท ร้อยละ 72 เป็นงบประมาณหมวด
 เงินเดือนและค่าจ้างประจำ ค่าตอบแทน ค่าใช้สอย และวัสดุอุปกรณ์มีเพียงร้อยละ 21 ยังมีพัก
 ต้องกล่าวถึงค่าครุภัณฑ์ต่างๆ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น งบประมาณ
 สำหรับการอำนวยความสะดวกจราจรนั้นได้รับการจัดสรรจำนวน 3,733 ล้านบาท หรือคิดเป็น
 งบประมาณร้อยละ 5.34 ของงบประมาณทั้งหมด ขณะเดียวกันหากพิจารณาค่าตอบแทน ค่าใช้
 สอย และวัสดุของการอำนวยความสะดวกจราจรมีเพียงร้อยละ 3 ของงบประมาณหมวดค่าตอบแทน
 ค่าใช้สอย และวัสดุทั้งหมด ซึ่งมีประมาณ 14,516 ล้านบาท หรือค่าครุภัณฑ์ต่างๆของการ
 อำนวยความสะดวกจราจรมีเพียงร้อยละ 0.22 ของงบประมาณหมวดค่าครุภัณฑ์ต่างๆทั้งหมด ซึ่งมี
 ประมาณ 3,671 ล้านบาท

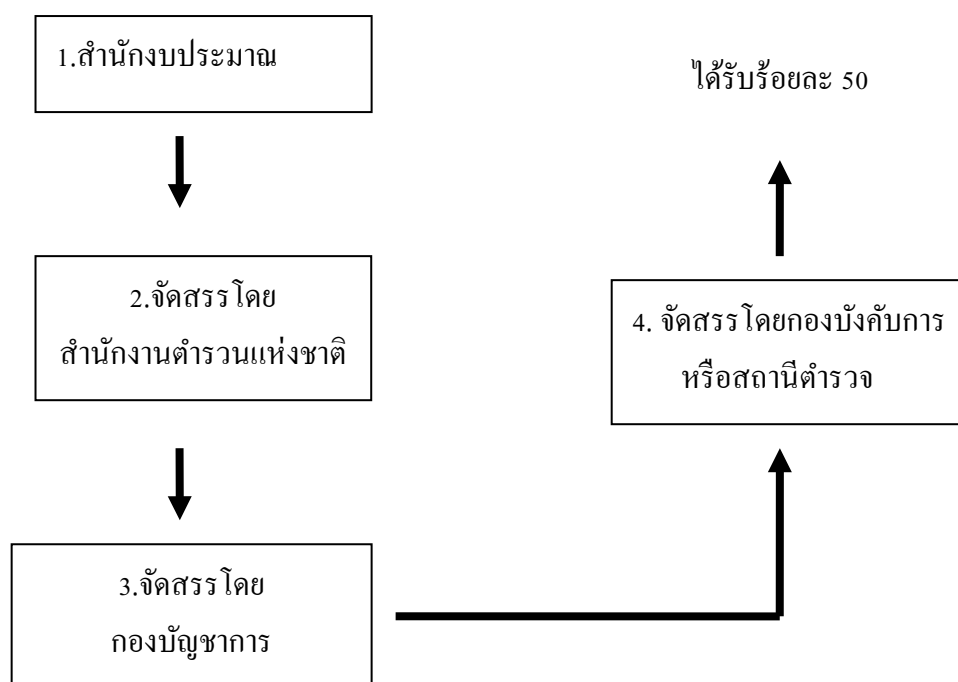
จากภาพ 4 งบประมาณที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รับ ถูกส่งมายังหน่วย
 ปฏิบัติ ซึ่งปลายทางคือสถานีตำรวจต่าง ๆ ซึ่งได้รับงบประมาณในการทำงานด้านการจราจร
 เพียงร้อยละ 50 ส่วนที่น่าสนใจคือ ลำดับที่ 3 และ 4 ซึ่งหน่วยงานทั้ง 2 ระดับมักจะเห็นว่า
 งานด้านป้องกันปราบปรามอาชญากรรมสำคัญกว่างานจราจร และพิจารณาจัดสรร
 งบประมาณให้งานจราจรเป็นงานรอง

การจัดทำคำของบประมาณ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังมีปัญหาที่สำคัญอีกคือ
 บุคลากรที่ทำหน้าที่ด้านนี้ขาดแคลน ตั้งแต่ระดับสถานีถึงสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้บริหาร
 ไม่เห็นความสำคัญ และหน่วยปฏิบัติต้องหันไปพึ่งพาเงินบริจาค หรืองบประมาณจาก
 ท้องถิ่นในการทำงาน จนกลายเป็นความคุ้นเคยและไม่พึ่งระบบอีก

ปัญหาสำคัญน่าจะมีสาเหตุมาจาก งานด้านฝ่ายอำนวยความสะดวกที่ต้องแก้ไขให้มีประสิทธิภาพ

ภาพ 4

ปัญหาการจัดการด้านงบประมาณจราจร

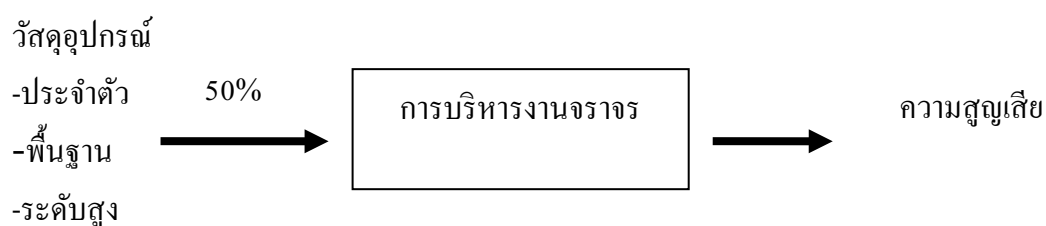


2.3 การจัดการวัสดุอุปกรณ์

จากการศึกษาพบว่า วัสดุอุปกรณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่ได้รับตามความต้องการ ซึ่งถ้าหากแบ่งความต้องการเป็น 3 ระดับ ได้แก่ วัสดุอุปกรณ์ประจำตัว วัสดุอุปกรณ์พื้นฐาน และวัสดุอุปกรณ์ระดับสูง จะพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ขาดแคลนทั้ง 3 ระดับ ดังแสดงในภาพ 5

ภาพ 5

ปัญหาการจัดการวัสดุอุปกรณ์งานจราจร



วัสดุอุปกรณ์ประจำตัว ได้แก่ อารูธปิ่น หมวกนิรภัย รองเท้า เสื้อผ้า เสื้อกันฝน เสื้อสะท้อนแสง ไฟฉาย และนกหวีด เป็นต้น

วัสดุอุปกรณ์พื้นฐาน ได้แก่ ยานพาหนะ น้ำมันเชื้อเพลิง และอุปกรณ์ตั้งจุดตรวจ เป็นต้น

วัสดุอุปกรณ์ระดับสูง ได้แก่ ระบบโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อควบคุมการจราจร เครื่องมือตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดความเมา เครื่องตรวจวัดควันดำ เครื่องตรวจวัดเสียงดัง เป็นต้น

สาเหตุของการขาดแคลน มีลักษณะคล้ายกับ การขาดแคลนกำลังคน และการขาดแคลนงบประมาณ คือ สาเหตุจากระบบงานฝ่ายอำนวยการขาดประสิทธิภาพ

การแก้ไขปัญหาวัสดุอุปกรณ์ ควรพิจารณาวัสดุอุปกรณ์ประจำตัว ให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกคน วัสดุอุปกรณ์พื้นฐาน ให้แก่สถานีตำรวจทุกแห่ง ส่วนวัสดุอุปกรณ์ระดับสูง ควรมอบให้แก่กองบังคับการตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจทางหลวง และสถานีตำรวจในเมืองใหญ่

3. การวิเคราะห์

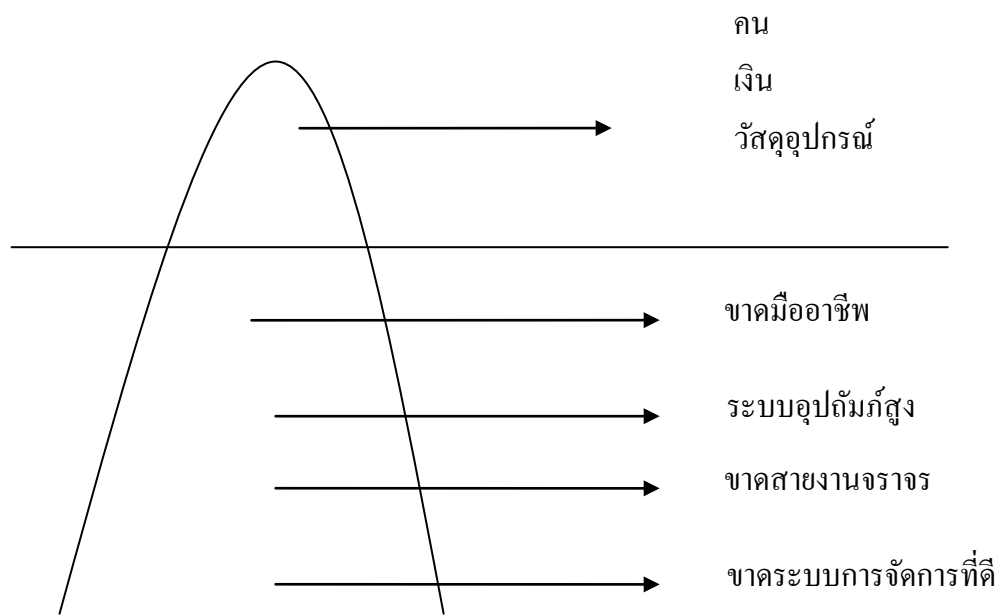
3.1 ปัญหาที่ควรแก้ไข

จากผลการวิจัยที่พบในข้อที่ 2 แสดงว่ามีปัญหาการบริหารทั้ง 3 ด้าน คือ คน เงิน และวัสดุอุปกรณ์ อย่างไรก็ตาม แม้จะแก้ไขปัญหาทั้ง 3 ข้อดังกล่าวแล้ว ก็ยังไม่เพียงพอ

เพราะปัญหาที่ปรากฏเหมือนกับยอดของภูเขาน้ำแข็ง ที่ลอยอยู่เหนือผิวน้ำ แต่มีภูเขาน้ำแข็งที่ใหญ่กว่าซ่อนอยู่ใต้น้ำ ปัญหาที่ซ่อนอยู่นี้คืออะไร โปรดดูที่ภาพ 6

ภาพ 6

ปัญหาการบริหารงานจรรยาที่เป็นภูเขาน้ำแข็ง



ภาพ 6 แสดงว่าปัญหาที่ปรากฏบนยอดภูเขาน้ำแข็ง ซึ่งลอยพ้นน้ำ ได้แก่ หน่วยปฏิบัติขาดคน เงินและวัสดุอุปกรณ์ในการทำงาน รวม 3 ข้อ แต่ปัญหาที่เป็นรากลึก ที่อาจมองไม่เห็นแต่จมอยู่ใต้น้ำยังมีอีก 4 ข้อ ได้แก่

- 1) การขาดมืออาชีพในฝ่ายอำนาจการ ได้แก่ ขาดบุคลากรที่คุ้นวุฒิ ระบบการฝึกอบรม ประสิทธิภาพ ความสามารถและทักษะ เป็นต้น
- 2) ระบบอุปถัมภ์ในการแต่งตั้งสูง ได้แก่ การช่วยเหลือเกื้อกูลกัน การแต่งตั้งโยกย้ายบุคลากร โดยเฉพาะผู้บังคับบัญชางานจรรยา ที่ไม่มีความรู้ในสายงาน จึงมีลักษณะปีที่ 1 มาเรียนรู้งาน ปีที่ 2 ตัดสินใจ ปีที่ 3 ลงมือทำงาน แต่ในข้อเท็จจริงปรากฏว่าคนส่วนใหญ่อยู่ในตำแหน่งไม่เกินกว่า 2 ปีก็โยกย้ายจึงขาดความต่อเนื่อง
- 3) ขาดสายงานจรรยา หมายถึง ขาดการรักษาคน การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

4) ขาดระบบการจัดการที่ดี หมายถึง ขาดหน่วยงานที่จะดูแลด้านกำลังพล งบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ การฝึกอบรม พัฒนากฎหมาย ฯ

ดังนั้นสิ่งที่ควรดำเนินการต่อไป ก็คือการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องสำคัญจำนวน

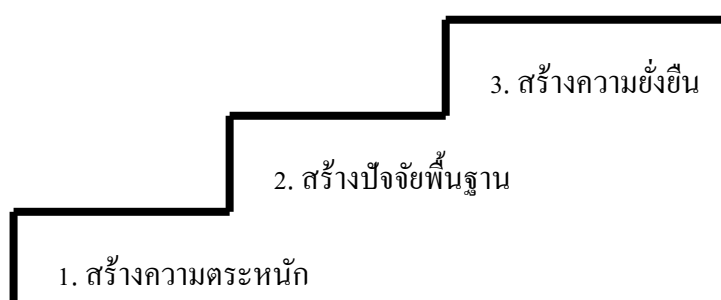
7 ข้อดังกล่าวข้างต้น โดยมีหน่วยงานรับผิดชอบ

3.2 แผนการแก้ไขปัญหา

การแก้ไขปัญหาคารจรจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรดำเนินการโดยวางแผน เป็น 3 ขั้นตอนดังภาพ 7

ภาพ 7

ขั้นตอนการพัฒนาจราจร 3 ขั้น



ขั้นตอนที่ 1 การสร้างความตระหนักต่อความสำคัญของปัญหาจราจร ต่อผู้บริหาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติและรัฐบาล ให้ประสบความสำเร็จ ภายใน 6 เดือน ถึง 1 ปี วิธีการ ได้แก่การจัดการประชุม สัมมนา และนำเสนอข้อมูล

ขั้นตอนที่ 2 การสร้างปัจจัยพื้นฐานการทำงานให้พร้อม ได้แก่ คน งบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ ให้สำเร็จภายใน 1 ถึง 2 ปี วิธีการ ได้แก่ การหาเจ้าภาพ การดำเนินการ และเร่งรัด การดำเนินการ

ขั้นตอนที่ 3 การสร้างความยั่งยืน ได้แก่ การสร้างสายงานจราจร โรงเรียนจราจร และพัฒนาฝ่ายอำนวยการจราจร ให้สำเร็จภายใน 2 ถึง 5 ปี วิธีการ ได้แก่ การหาเจ้าภาพ การตั้ง คณะกรรมการ และการจ้างที่ปรึกษา เป็นต้น

3.3 แนวความคิดในการเพิ่มตำรวจจราจร

คนเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดใน 7 ข้อ จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีหน้าที่สำคัญ 2 ประการคือ การจัดการจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุจราจร แต่เนื่องจากขาดกำลังพล เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงต้องทำงานด้านการจัดการจราจรเพียงด้านเดียวเป็นหลัก โดยเริ่มจากประมาณ 06.00 - 21.00 น. โดยเฉลี่ย ซึ่งเท่ากับประมาณ 15 ชั่วโมงต่อวัน ส่วนการป้องกันอุบัติเหตุ นั้น ดำเนินเพียงการตั้งจุดตรวจในเมื่อมีเวลาว่าง คือประมาณ 10.00 น. และ 13.30 น. วันละ 2 รอบ ทำให้มีขาดกำลังคนที่ จะออกมาตรวจจับในเวลากลางคืน

จากการสอบถามผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มทั้ง 4 จังหวัด ทราบว่าหากลดเวลาทำงานเจ้าหน้าที่เหลือ 8 ชั่วโมง ต่อผลัด จะมีผลดีต่อการปฏิบัติงานให้เป็นมาตรฐานเช่นเดียวกับสายป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ที่มีเวลาแน่ชัด แต่ควรจะต้องปรับกำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ

ผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มทั้ง 4 จังหวัด เห็นว่ากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ขาดแคลนนี้นั้น ควรเพิ่มอีกเกือบเท่าตัวของกำลังที่มีในปัจจุบัน

3.3.1 การจัดลำดับของสถานีตำรวจ

การพิจารณาเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ ควรจะพิจารณาแบ่งขนาดของสถานีตำรวจ ดังรายละเอียดในตาราง 25

ตาราง 25

ขนาดของสถานีตำรวจ

ระดับ	ระดับปัญหาจราจร	ระดับสถานี	หัวหน้างานจราจร
A	สูง	สภ.เมือง และ สน.	รองพกก.
B	ปานกลาง	สภ.ทั่วไป	สว.จร
C	น้อย	สภ.ขนาดเล็ก	รองสว.จร.

จากตาราง 25 การพิจารณาเพิ่มกำลังตำรวจจราจรในอนาคต ควรเริ่มจากการจัดลำดับสถานีตำรวจดังนี้

ระดับ A คือสถานที่มีปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุสูง ซึ่งได้แก่สถานีตำรวจอำเภอเมือง และสถานีตำรวจนครบาล หัวหน้างานจราจรคือ รองผู้กำกับการจราจร

ระดับ B คือสถานที่มีปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุปานกลาง ซึ่งได้แก่ สถานีตำรวจภูธรทั่วไป เดิม หัวหน้างานจราจร คือ สารวัตรป้องกันปราบปราม ในอนาคต ควรจะเป็นสารวัตรจราจร

ระดับ C คือสถานที่มีปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุต่ำ ซึ่งได้แก่ สถานีตำรวจภูธรขนาดเล็ก เดิม หัวหน้างานจราจรคือ สารวัตรป้องกันปราบปราม ในอนาคต ควรให้เป็นรองสารวัตรจราจรเป็นอย่างน้อย

3.3.2 การเพิ่มจำนวนตำรวจจราจร

การเพิ่มจำนวนตำรวจจราจรมีหลักการสำคัญ ที่การเพิ่มกำลังคนเพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรและปัญหาการจราจรติดขัด รวมถึงการให้บริการประชาชน ซึ่งจะทำให้ตำรวจจราจรมีกำลังเพียงพอที่จะทำงาน 24 ชั่วโมง หรือ วันละ 3 ผลัด โดยการปรับปรุงครั้งนี้อาจจะใช้ต่อไปนานถึง 5 ถึง 10 ปี เนื่องจากในอดีต มีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก

ถ้าหากคิดว่าสถานีตำรวจแต่ละระดับ มีอัตรากำลังตำรวจปัจจุบัน เป็น 100 ส่วนการพิจารณาเพิ่มจะเป็นสัดส่วนกันดังตาราง 26

ตาราง 26

เกณฑ์การเพิ่มกำลังตำรวจจราจรขั้นต่ำ

ระดับ	เดิมมีตำรวจ	เพิ่มร้อยละ	การแบ่งผลัดในอนาคต
A	100	60	70+70+20
B	100	40	60+60+20
C	100	20	100+20

จากตาราง 26 หากสถานีตำรวจระดับ A แห่งหนึ่งมีตำรวจจราจรจำนวน 60 นาย จะได้ตำรวจจราจรเพิ่ม ร้อยละ 60 หรือ 36 คนรวมมีกำลัง 96 คน สามารถจัดกำลังเป็น 3 ผลัดได้ ดังนี้ ผลัดเช้า 42 คน ผลัดเย็น 42 คน ผลัดดึก 12 คน

หากสถานีตำรวจระดับ B มีตำรวจจราจร 30 นาย จะได้ตำรวจจราจรเพิ่มร้อยละ 40 หรือ 12 คน รวมมีกำลัง 42 คน สามารถจัดกำลังเป็น 3 ผลัด ได้ดังนี้ ผลัดเช้า 18 คน ผลัดเย็น 18 คน ผลัดดึก 6 คน

ส่วนสถานีตำรวจระดับ C หากมีตำรวจจราจร 15 นาย จะได้ตำรวจจราจรเพิ่มร้อยละ 20 หรือ 3 คน รวมมีกำลัง 18 คน สามารถจัดกำลังเป็น 2 ผลัด คือ ผลัดกลางวัน 15 คน ผลัดกลางคืน 3 คน

ข้อดีของการแบ่งกำลังตำรวจเป็นผลัดคือ การมีตำรวจจราจรในผลัดดึก เพื่อควบคุมวินัยจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุสำคัญ และยังไม่มีการเข้าหน้าที่คูแลมาก่อน

การดำเนินการดังกล่าว ยังไม่รวมการเพิ่มนายตำรวจสัญญาบัตร และการปรับเลขตำแหน่งตำรวจฝ่ายป้องกันปราบปรามที่ทำหน้าที่จราจรเป็นตำรวจจราจร

3.3.3 เกณฑ์การเพิ่มตำรวจ 1 คน

การเพิ่มตำรวจจราจร 1 คน ควรมีหลักเกณฑ์รองรับ คือปริมาณงานเท่ากับ 40 ชั่วโมงทำงานต่อสัปดาห์ ปริมาณงานดังกล่าวอาจเกี่ยวข้องกับงานใน 3 ลักษณะคือ

1) การจัดการจราจร ประกอบด้วย การขึ้นประจำจุด การควบคุมการจราจรทางแยก การประจำจุดกัลบรถ ซึ่งสถานีตำรวจสามารถสำรวจได้ว่ามีจุดที่จำเป็นต้องจัดการจราจรเท่าใด

2) การควบคุมวินัยจราจร ประกอบด้วย การตั้งจุดตรวจ การออกสายตรวจจราจรซึ่งควรรวมงานใหม่คือ การกวดขันวินัยจราจร เช่น ตั้งจุดตรวจในเรื่องความเมา การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในเวลากลางคืนด้วย

3) งานอื่นๆ ได้แก่ การรับเสด็จ กิจการพิเศษ งานเทศกาลต่าง ๆ

การเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจ 1 คน จึงอาจจะต้องมีการวิเคราะห์เนื้องานที่สถานีต่าง ๆ ประกอบไปด้วย

3.3.4 ความคุ้มค่าของการเพิ่มตำรวจ 1 คน

แน่นอนว่า การเพิ่มตำรวจจราจร 1 คนนำมาซึ่งการเพิ่มขึ้นของงบประมาณด้านบุคลากร หากตำรวจจราจรที่เพิ่มขึ้น 1 คนนั้นมิได้มีศักยภาพที่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างที่ดีควรจะเป็นอันเนื่องมาจากสาเหตุดังเช่น ความสามารถส่วนบุคคล การขาดเครื่องมือที่จำเป็นในการกวดขันวินัยจราจร เป็นต้น การเพิ่มตำรวจ 1 คนนั้นก็จะไม่ช่วยในการลดอุบัติเหตุจราจรใดๆ จึงไม่น่ามาซึ่งความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณ ดังนั้นการเพิ่มตำรวจ 1 คนในที่นี้อยู่บนเงื่อนไขจำเป็นที่จะต้องมีการเพิ่มตำรวจ 1 คนที่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อ

ลดความสูญเสีย ดังนั้นการเพิ่มตำรวจจราจร 1 คนนั้นมีนัยเชิงนโยบายมิใช่เพียงแค่การเพิ่มจำนวนคน แต่มีความหมายรวมถึงความจำเป็นของการปรับปรุงการจัดการเวลาทำงานโดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการทำงานระหว่างวัน การเสริมสร้างความพร้อมของอุปกรณ์ที่จำเป็น อีกทั้งยังหมายความรวมถึงไปถึงแรงจูงใจในการทำงานประเภทต่างๆ หากเพิ่มบุคลากรพร้อมกับการปรับมาตรการดังกล่าวด้วยแล้ว จึงจะกล่าวได้ว่า การเพิ่มตำรวจ 1 คนมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในแง่ของการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละปีความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึงหลักแสนล้านบาท ดังนั้นหากการเพิ่มตำรวจที่มีประสิทธิภาพ 1 คนในการอำนวยความสะดวกและกวาดล้างวินัยจราจรสามารถลดอุบัติเหตุรุนแรงลงไปได้อย่างน้อย 10% ก็สามารรถนับได้ว่าการเพิ่มจำนวนตำรวจที่มีประสิทธิภาพ 1 คนเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า แนวทางการเพิ่มตำรวจจราจรที่มีประสิทธิภาพนั้นจะได้กล่าวต่อไปในหัวเรื่องการพัฒนาฝ่ายอำนวยความสะดวกจราจร

3.4 การพัฒนาฝ่ายอำนวยความสะดวกจราจร

ฝ่ายอำนวยความสะดวกจราจร ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ลำดับแรกก็ควรได้รับการพัฒนาคือ กองพัฒนาการจราจรและการบริการประชาชน โดยมีเป้าหมายเพื่อให้มีขีดความสามารถในการแก้ไข และควบคุมงาน 2 ด้าน คือ งานประจำและงานพัฒนา

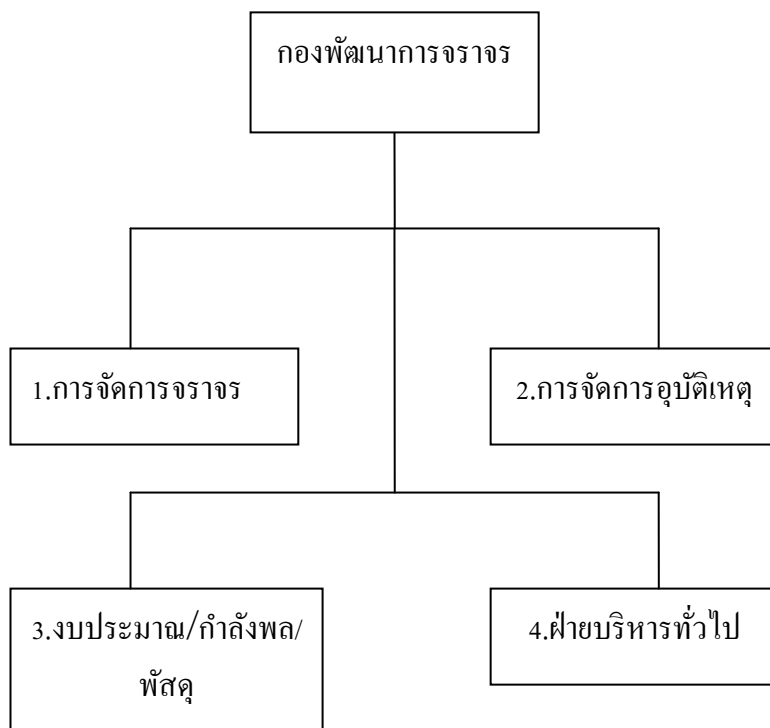
งานประจำในอนาคต ควรจะแก้ไขให้มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมปัญหาสำคัญ 4 ด้าน คือ กำลั้งพล งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ และการบริหารงานจราจร

ส่วนการพัฒนาควรเน้น 2 เรื่อง คือ การพัฒนาระบบการจัดการจราจร และการพัฒนายุทธวิธีป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

โครงสร้างหน้าที่ของกองพัฒนาการจราจรในอนาคต ควรปรับปรุงให้รับผิดชอบเฉพาะงานด้านการจราจร และมีเชี่ยวชาญอย่างน้อย 4 ด้าน ดังภาพ 8

ภาพ 8

โครงสร้างกองพัฒนางานจราจร



จากภาพ 8 โครงสร้างระดับกองกำกับการของ กองพัฒนาการจราจรและขนส่งอาจจะต้องเพิ่มหน้าที่อย่างน้อย 4 กองกำกับการ ได้แก่ การจัดการจราจร การจัดการอุบัติเหตุ แผนงานและงบประมาณ และฝ่ายบริหารทั่วไป โครงสร้างของงานใหม่ที่เกิดขึ้นคือ ลำดับที่ 1, 2 และ 3 ส่วนลำดับที่ 4 คืองานปัจจุบัน งานด้านสารสนเทศ กฎหมาย ประชาสัมพันธ์ วิชาการ เป็นต้น

บุคลากร ของกองพัฒนาการจราจรควรแบ่งเป็น 2 ฝ่าย คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 40 และสายนักวิชาการ ร้อยละ 60 โดยสายนักวิชาการ อาจรับบุคคลพลเรือน ที่มีคุณวุฒิและความสามารถสูง เช่น พนักงานของรัฐ เพื่อทำหน้าที่ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจขาดแคลน หรือไม่ถนัด ซึ่งจะทำให้กองพัฒนาการจราจร สามารถแก้ปัญหาความอ่อนแอของฝ่ายอำนวยการที่มีมานานได้ เนื่องจากการไม่มีการวิ่งเต้น โยกย้าย สามารถพัฒนางานได้ต่อเนื่อง

สำหรับสายนักวิชาการ อาจกำหนดหลักเกณฑ์การเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่ง ระบบอาจารย์ของมหาวิทยาลัย ที่มีการประเมินผลงานทางวิชาการควบคู่ไปด้วย พร้อมกับมีเงินประจำตำแหน่ง

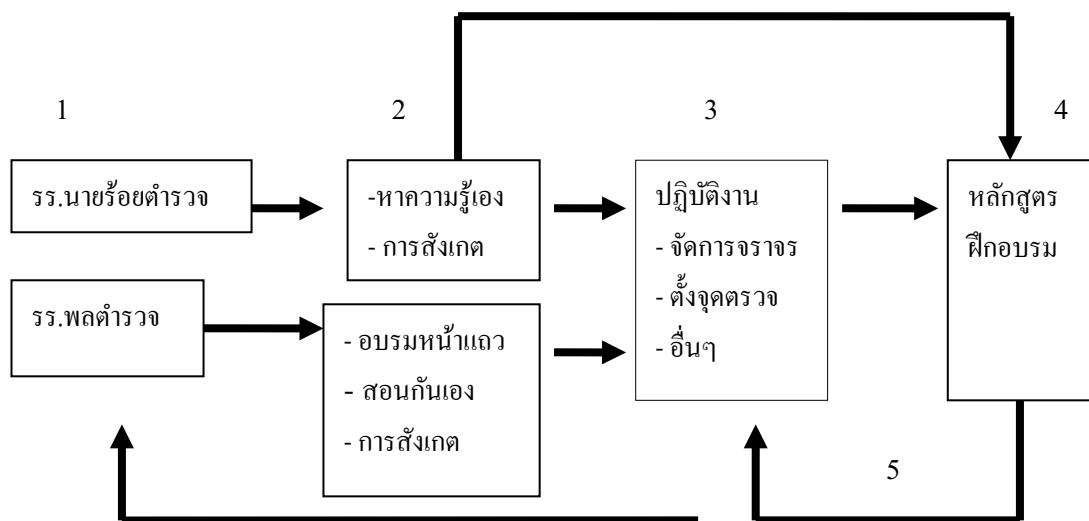
หน้าที่ของกองพัฒนางานจราจร ในอนาคต จะเป็นฝ่ายอำนวยการที่ดูแลการบริหารงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ครอบคลุมด้าน

3.4.1 นักวิชาการจราจร

เนื่องจากนักวิชาการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีความขาดแคลน สาเหตุสำคัญเกิดจากไม่มีหน่วยงานรองรับ ทำให้อยู่ในระบบปิด กล่าวคือ การพัฒนาบุคลากรเพื่อเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจรมีข้อจำกัด ผู้ที่เป็นวิทยากรหรือนักวิชาการมักจะเป็นผู้ปฏิบัติที่มีประสบการณ์ แต่ขาดองค์ความรู้ ดังภาพ 9

ภาพ 9

วงจรการถ่ายทอดความรู้ภายในองค์กร



จากภาพ 9 สามารถอธิบายวงจรถ่ายทอดความรู้ภายในองค์กรได้ ดังนี้

1) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ และโรงเรียนพลตำรวจ ผลิตข้าราชการตำรวจออกมาปฏิบัติหน้าที่โดยทั้งสองโรงเรียน เป็นหลักสูตรการเป็นข้าราชการตำรวจทั่วไป มีการเรียนวิชาการจราจรมาบ้างแต่ไม่ได้ผลิตเพื่อสายงานจราจร

2) ข้าราชการระดับสัญญาบัตร ส่วนใหญ่จะต้องหาความรู้เพิ่มเติมเอง และใช้การสังเกตวิธีการทำงาน ส่วนตำรวจชั้นประทวน จะได้รับความรู้จากการอบรมหน้าแถวจากนายตำรวจ การสอนกันเองและการสังเกต

3) ความรู้ที่ได้ จะใช้ในการปฏิบัติงานในขั้นตอนที่ 3

4) เมื่อมีหลักสูตรการฝึกอบรม วิทยากรที่ได้รับเชิญ มักจะเป็นนายตำรวจ จากขั้นตอนที่ 2 และ 3 ที่มีประสบการณ์หรือมีตำแหน่งสูง มาเป็นผู้ถ่ายทอดความรู้

5) ความรู้ที่ได้จะถูกป้อนกลับไปสู่ผู้ปฏิบัติหน้าที่อีก หรือบางกรณีอาจถูกป้อนกลับไปโรงเรียนพลตำรวจ หากได้รับเชิญ

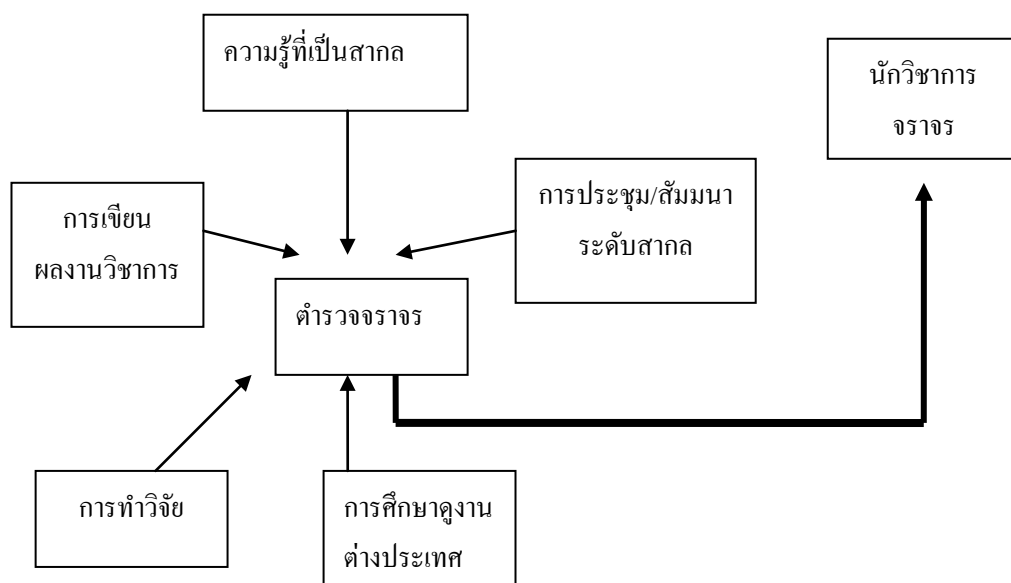
จากภาพ 9 สามารถใช้อธิบายได้ว่า เหตุใดข้าราชการตำรวจจรรยา จึงไม่ยอมเข้ารับการฝึกอบรม โดยให้เหตุผลว่า วิทยากรไม่มีคุณภาพ และเหตุใดองค์กรจึงขาดทิศทางในการทำงานหรือพัฒนาหน่วยงานมาเป็นเวลานาน

3.4.2 การสร้างนักวิชาการจรรยา

การแก้ไขในเรื่องนี้ควรจะสร้างวงจรการถ่ายทอดความรู้เป็นระบบเปิด จากเดิมที่เป็นระบบปิด เปลี่ยนวงจรการสร้างนักวิชาการใหม่ เพื่อรับความรู้ที่เป็นสากล สร้างมืออาชีพเพื่อเป็นนักวิชาการจรรยา ซึ่งจะมีความแตกต่างจากผู้มีประสบการณ์ในอดีตดังรายละเอียดในภาพ 10

ภาพ 10

นักวิชาการจรรยา



นักวิชาการจรรยา ในอนาคตควรมีเป็นอัตราส่วนกับกำลังตำรวจจรรยาทั้งหมด ในอัตราขั้นต่ำ 1 : 1,000 คน กล่าวคือ หากมีตำรวจจรรยา 10,000 คน ควรมีนักวิชาการจรรยา ที่เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ 10 คน ได้รับการแต่งตั้งกระจายกันไปตามกองบัญชาการต่าง ๆ กองพัฒนาการจรรยา โรงเรียนจรรยา หรือโรงเรียนนายร้อยตำรวจ ทำหน้าที่วิจัย วางแผน พัฒนาหน่วยงานและ ฝึกอบรม

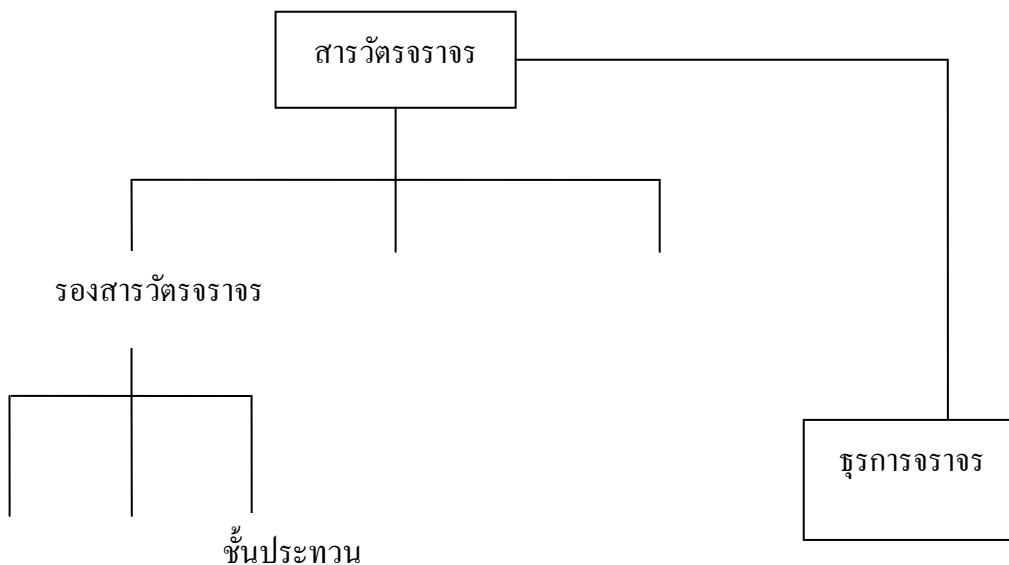
การสร้างนักวิชาการจรรยาเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนางานด้านฝ่ายอำนวยการ หน้าที่ของนักวิชาการจรรยา คือ การพัฒนาระดับความปลอดภัยทางถนน และการบริการ การเดินทางที่มีประสิทธิภาพ

3.4.3 งานธุรการสถานีตำรวจ

งานธุรการสถานีตำรวจที่ได้รับทราบจากการศึกษา มีปัญหาในเรื่อง เจ้าหน้าที่ธุรการที่มักจะมาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายปฏิบัติ ที่จำเป็นต้องมาทำงานธุรการ โดยที่ไม่ถนัดหรือไม่สนใจ ทำให้งานไม่มีคุณภาพงาน การแก้ไขในเรื่องนี้อาจมีทางเลือก ในการดำเนินงานใหม่ ดังภาพ 11

ภาพ 11

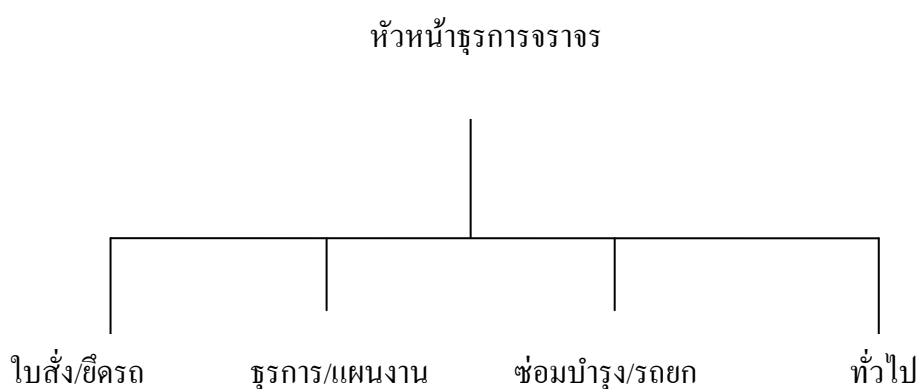
การจัดตั้งฝ่ายธุรการจรรยาประจำสถานีตำรวจ



จากภาพที่ 11 ควรจัดตั้งฝ่ายธุรการจรรยาประจำสถานีตำรวจ ให้มีอัตราคนและคุณสมบัติที่เหมาะสม แทนการช่วยราชการ โดยขึ้นอยู่กับสายการบังคับบัญชาของสารวัตรจรรยา นอกจากนี้ฝ่ายธุรการจรรยา ควรมีความสามารถในการทำงานสำคัญอย่างน้อย 4 เรื่อง ดังภาพ 12 ดังนี้

ภาพ 12

งานธุรการจรรยาประจำสถานี



จากภาพ 12 งานธุรการจรรยาประจำสถานีตำรวจในอนาคต ควรปรับให้มีหน้าที่ (Function) อย่างน้อย 4 ข้อ ดังภาพ คือสามารถเก็บใบสั่งด้วยระบบสารสนเทศ จัดสถานที่ยึดรถของสถานี ทำงานด้านรายงาน ธุรการ แผนงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดูแลการยืม-คืนรถราชการ การเบิกน้ำมัน และวางระบบจัดจ้างเพื่อซ่อมบำรุง การควบคุมผู้ขับรถยกให้ปฏิบัติงานตามคำสั่ง รวมถึงงานทั่วไป ที่อาจเกี่ยวข้องกับป้ายจราจรต่าง ๆ

ฝ่ายธุรการจรรยา อาจวิเคราะห์ตำแหน่งให้สถานีตำรวจขนาดใหญ่ โดยไม่ใช่อัตราข้าราชการตำรวจ แต่อาจใช้บุคคลพลเรือน โดยการจ้างเหมาบริษัทเอกชน จำนวนคนที่จ้างควรมีจำนวนไม่มาก ประกอบด้วยหัวหน้า 1 คน ปรินูญาตรี 2 คน ช่าง 2 คน พนักงานขับรถยก 2 คน

หากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายจ้างบุคลากรเอกชนจำนวนมาก จะทำให้มีบริษัทที่จะสนใจลงทุน โดยอาจเปิดให้รับงานเป็นรายกองบัญชาการ 10 แห่ง ด้วยวิธีการแข่งขัน

ยกตัวอย่างในประเทศญี่ปุ่น (2007, Keisatsu Hakusho; White Paper of Police Affairs) ซึ่งงานตำรวจจะแบ่งออกเป็นส่วนกลางและส่วนจังหวัด (Prefectures) ในกรณีของตำรวจส่วนกลางนั้น ในปี 2007 มีกำลังพลรวมทั้งสิ้น 7,568 คน มีตำรวจ 1,774 นาย ตำรวจรักษาองค์พระจักรพรรดิ 906 นาย และเจ้าหน้าที่ทั่วไป 4,888 นาย หากคิดสัดส่วนของกำลังพลที่มีใช้ตำรวจแล้วมีกว่าร้อยละ 64.5 ในด้านของตำรวจส่วนจังหวัดนั้นมีกำลังพลรวมทั้งสิ้น 282,313 คน มีตำรวจรวมฝ่ายบริหารและปฏิบัติการ 253,505 นาย และมีเจ้าหน้าที่ทั่วไป 28,808 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 หากพิจารณารวมทั้งสองส่วนเข้าด้วยกันพบว่ามีเจ้าหน้าที่ทั่วไปที่มีใช้ตำรวจในองค์กรของตำรวจคิดเป็นร้อยละ 11.6 หากพิจารณาประเภทของอาชีพในสายงานตำรวจที่มีได้มีสถานภาพเป็นตำรวจแต่เป็นเจ้าหน้าที่ทั่วไปได้แก่ งานธุรการทั่วไป (ระดับวุฒิมัธยมปลาย/ปริญญาตรี) งานด้านจัดการข้อมูลช่วงยนต์ ลูกเรือตรวจการ พนักงานขับเฮลิคอปเตอร์ นักวิจัยในสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ นักจิตวิทยาเด็ก-เยาวชน นักสาธารณสุข

3.4.4 การพัฒนาสายงานอำนวยการจราจรทั้งหมด

เจ้าหน้าที่สายงานอำนวยการจราจร ที่ประจำ สถานี กองกำกับการ กองบังคับการ กองบัญชาการ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรได้รับการพัฒนาในงานสำคัญ 3 เรื่อง ได้แก่ คน งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ โดยทางเลือกที่ 1 จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในสายงานให้มีความรู้ความสามารถ หรือทางเลือกที่ 2 จ้างบุคลากรเอกชน เข้ามาทำหน้าที่นี้แทน โดยค่อยเป็นค่อยไป เพื่อเปลี่ยนถ่ายหน้าที่ และรับงานใหม่

การใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจทำงานฝ่ายอำนวยการ มีข้อดีในเรื่องประสบการณ์ และความเข้าใจงานตำรวจ แต่มีข้อเสียคือ การวิ่งเต้นโยกย้าย คุณภาพของงาน ขาดวิสัยทัศน์และงานไม่ต่อเนื่อง

การจ้างบุคลากรเอกชน ยังไม่มีมาก่อน แต่หากเทียบกับภาคเอกชน หมายถึงการจ้างมืออาชีพ ที่มีความหวังว่าจะพัฒนางานให้เข้าระบบ พัฒนาเข้าสู่ระบบสารสนเทศ มีความคล่องตัวและประสิทธิภาพสูง ปัญหาในการทำงานอยู่ที่การยอมรับ ซึ่งหากการคัดเลือกได้ผู้รับงานที่เหมาะสม น่าจะส่งผลดีต่อองค์กรในระยะยาว

3.5 อุปสรรคในการแก้ไข

การวิเคราะห์การจ้างบุคลากรเอกชน การพัฒนาหน่วยงานฝ่ายอำนวยการจราจร และการเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะมีจุดอ่อน จุดแข็งอย่างไร และมีความขัดแย้งต่อบริบทด้านกฎหมายหรือไม่ อาจกล่าวได้ ดังนี้

จุดแข็ง ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของประเทศ มีหน่วยงานต่างๆ ให้ความสนใจ ข้อเสนอในการพัฒนางานจราจรจำเป็นจะต้องดำเนินการเพราะเป็นการลงทุน ที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วจำนวนมาก และต้องทำแข่งกับเวลา

จุดอ่อน ระบบราชการเป็นระบบที่อ่อนไหว ปรับตัวช้า ไม่กล้าตัดสินใจ ถ้าผู้บริหารระดับสูงไม่เข้าใจและลงมาสั่งการ การแก้ไขใดๆ ก็จะไม่เกิดผลสำเร็จ

ภัยคุกคาม ความไม่มั่นคงของรัฐบาลและนักการเมือง ภัยทางเศรษฐกิจโลกอาจทำให้รัฐบาลไม่กล้าตัดสินใจที่จะใช้เงิน หรือเพิ่มกำลังคน

โอกาส ปัญหาการจราจรมีการทดลองแก้ไขมาแล้วหลายปี โดยเน้นการทำงานด้านต่างๆ จำนวนมาก แต่ไม่ใช่การสร้างเข้มแข็งให้กับการบังคับใช้กฎหมายมาก่อน การริเริ่มดำเนินการใหม่ ๆ น่าจะเป็นเรื่องที่น่าทดลองให้การสนับสนุน เพราะทางอื่นได้ลองมาแล้ว

สำหรับบริบททางกฎหมายนั้น อาจพิจารณาได้ ดังนี้

- 1) พรบ.จราจรทางบกฯ พรบ.รถยนต์ พรบ.ขนส่งฯ และกฎหมายอื่น ไม่เป็นอุปสรรคต่อการวางแผนแก้ไขปัญหาโครงสร้างการบริหารงานจราจรครั้งนี้
- 2) กฎหมายอาญา ประมวลวิธีพิจารณาความอาญา ไม่เป็นอุปสรรคต่อการวางแผนแก้ไขปัญหาคriminal ครั้งนี้เช่นกัน
- 3) ระเบียบของคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน ไม่เป็นอุปสรรค และยังให้การสนับสนุนให้ดำเนินการได้ด้วย

ส่วนที่ 2 การอภิปรายผล

การอภิปรายผลการศึกษา สามารถอภิปรายใน 4 ประเด็นดังต่อไปนี้ คือ 1) สถานการณ์กำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์ และการจัดการ 2) โครงสร้างการทำงานประจำวันในการจัดการจราจร และบังคับใช้กฎหมาย 3) เสนอแนะ โครงสร้างในการทำงาน ที่มีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุและใช้ทรัพยากรการบริหารที่เหมาะสม และ 4) เรื่องอื่นๆ

1. สถานการณ์กำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์และการจัดการ

จากการศึกษา พบว่า สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีปัญหาด้านการจัดการ ทำให้ขาดกำลังเจ้าหน้าที่ ขาดงบประมาณ ขาดวัสดุอุปกรณ์ และมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายอำนวยการที่อ่อนแอ โดยได้นำเสนอในส่วนที่ 1 สรุปผลการวิจัย ข้อ 2 ผลการวิจัยด้านการจัดการ ซึ่งเสนอ ผลเสียของการบริหารงานจราจร ต่อประเทศไทย การจำแนกให้เห็นว่ากำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ได้รับมีประมาณร้อยละ 50 ของความต้องการจริง มานานประมาณกว่า 10 ปีแล้ว

2. โครงสร้างการทำงานประจำวันในการจัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย

โครงสร้างการทำงานประจำวันของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นการทำงานส่วนใหญ่ไปกับการจัดการจราจรประจำวัน คือใช้เวลาและทรัพยากรไปประมาณร้อยละ 70 ของที่มี ส่วนการบังคับใช้กฎหมาย ใช้ประมาณร้อยละ 30 ของที่มี สาเหตุเพราะ ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาเฉพาะหน้าที่เห็นได้ชัดเจน ส่วนปัญหาอุบัติเหตุนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีเวลา คงใช้เวลาวางเท่านั้นที่จะไปตั้งจุดตรวจ โดยทั่วไปคือเวลาสาย และช่วงบ่ายของแต่ละวัน

การแก้ไขสถานการณ์จราจรให้ดีขึ้น จำเป็นจะต้องปรับโครงสร้างการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้ทำงานได้ทั้ง 2 หน้าที่ คือการจัดการจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดวินัยจราจร โดยจำเป็นต้องวางแผนให้มีกำลังทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายทั้งกลางวันและกลางคืน รายละเอียดได้นำเสนอ ในส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ ข้อ 3.3 แนวความคิดในการเพิ่มตำรวจจราจรไว้แล้ว ว่าควรเพิ่มกำลังเท่าที่จำเป็น โดยเพิ่มแตกต่างกันไปตามขนาดของสถานีตำรวจ เพื่อให้เกิดการแบ่งงานเป็นผลัดได้ครบ 3 ผลัดใน 1 วัน

3. เสนอแนะโครงสร้างในการทำงานที่มีประสิทธิภาพ

โครงสร้างในการทำงานที่มีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุและใช้ทรัพยากรการบริหารที่เหมาะสม ที่ควรดำเนินการประกอบไปด้วย 4 ส่วน คือ การปรับปรุงศักยภาพของกองพัฒนาการจราจร การพัฒนานักวิชาการจราจร การพัฒนางานธุรการจราจร ประจำสถานีตำรวจ และพัฒนาสายงานฝ่ายอำนวยการ

3.1 กองพัฒนาการจราจร ที่ปรับปรุงใหม่จะมีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมงานสำคัญ 4 เรื่อง ได้แก่ คน เงิน วัสดุอุปกรณ์และการจัดการ โดยมีบุคลากรเอกชนที่มีคุณภาพสูงเข้ามาทำงานด้วย ส่วนเรื่องเร่งด่วนคือ การเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในระยะต้นได้เสนอแนวทางปฏิบัติไว้แล้วแต่การพัฒนาด้านอื่นๆ ควรมอบหมายกองพัฒนาการจราจรดำเนินการต่อไป

3.2 การพัฒนานักวิชาการจราจร จะช่วยเสริมความเข้มแข็งให้แก่งานตำรวจจราจร ในระยะยาว เมื่อมีกระบวนการสร้างมืออาชีพ ที่จะก้าวมาทำงานด้านวิชาการ การพัฒนา และเป็นบุคคลชั้นนำ(Elite) ขององค์กรในอนาคต

3.3 การพัฒนางานธุรการจราจรประจำจังหวัด จะช่วยแก้ไขปัญหาที่ผู้ปฏิบัติไม่ได้ ได้รับความสะดวกในการทำงาน โดยอาจใช้บุคลากรเอกชน

3.4 การพัฒนาสายงานฝ่ายอำนวยการทั้งหมด จะช่วยแก้ไขปัญหาการสนับสนุน ผู้ปฏิบัติงาน ให้ได้รับความสะดวก มีคน เงิน อุปกรณ์การทำงานพร้อม โดยอาจจะใช้บุคลากรเอกชนเช่นกัน

รายละเอียดได้นำเสนอแล้วใน ข้อ 3.4 การพัฒนาฝ่ายอำนวยการจราจร

ข้อดีของการใช้บุคลากรเอกชน คือ มีประสิทธิภาพ อยู่ในสายงานอย่างต่อเนื่อง ค่าใช้จ่ายในการจ้างรวมสวัสดิการแล้ว และพัฒนางานได้

ข้อเสียของการจ้างบุคลากรเอกชนคือ ความไม่ไว้วางใจของเจ้าหน้าที่ข้าราชการ ซึ่งสามารถแก้ไขได้

ส่วนที่ 3. ข้อเสนอแนะ

1. เสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับทราบผลการศึกษา เห็นชอบในหลักการ และตั้งหน่วยงานรับผิดชอบดูแลการดำเนินการต่อไป

2. จัดประชุม/สัมมนา เพื่อเผยแพร่ รับฟังความคิดเห็นต่อผลการศึกษาและการพัฒนางานจราจรตามที่เสนอ

3. เสนอสำนักงบประมาณให้ทราบปัญหาด้านงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ในการทำงานของตำรวจจราจร และแนวทางแก้ไข

4. เสนอรัฐบาลให้ทราบปัญหาด้านกำลังพล งบประมาณ และแนวทางการแก้ปัญหาที่จะมีในอนาคต เพื่อขอรับฟังความคิดเห็นและรับทราบข้อเสนอแนะ
5. ตั้งคณะทำงานเพื่อพัฒนางานด้านการจรรยาบรรณสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
6. ตั้งโรงเรียนจรรยาบรรณเพื่อฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณให้เป็นสายงานวิชาชีพ โดยมีการวางแผนให้สำเร็จใน 2 ปี
7. พิจารณาความเป็นไปได้ในการตั้งกองทุนจรรยาบรรณ โดยนำเงินรายได้ของรัฐมาสนับสนุนเข้ากองทุน อาทิ ภาษีน้ำมัน ภาษีรถยนต์ ค่าปรับจรรยาบรรณ และเงินบริจาคจากสมาคมประกันภัย โดยมีรูปคณะกรรมการ ที่เป็นเอกชน มีหน้าที่สนับสนุนการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจรรยาบรรณ การสนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ การฝึกอบรม วิชาการ การเยียวยาผู้ได้รับผลร้ายจากอุบัติเหตุ เป็นต้น
8. พัฒนากองพัฒนาการจรรยาบรรณและขนส่ง ด้านโครงสร้างหน้าที่ บุคลากร และให้อำนาจในการดูแลงานสำคัญด้านการจรรยาบรรณครบทุกด้าน
9. จัดบุคลากรเอกชน ประจํางานธุรการจรรยาบรรณประจำสถานี ฝ่ายอำนวยการจรรยาบรรณ นักวิชาการ และอื่นๆ เพื่อเข้ามาทำงานฝ่ายอำนวยการ
10. ปรับปรุงระบบการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ และแยกสายงานจรรยาบรรณเป็นสายงานวิชาชีพ มีระบบการสอบ ค่าตอบแทน การเจริญเติบโต
11. ปรับปรุงศูนย์จรรยาบรรณจังหวัดเชียงใหม่ ให้เพิ่มโครงสร้างการทำงาน อย่างน้อยมีงานสำคัญ 7 ด้านคือ 1. การจัดการจรรยาบรรณ 2. การป้องกันอุบัติเหตุ 3. เสียดัง ควันค่า ความเร็ว ความเมา 4. ศูนย์ควบคุมจรรยาบรรณ 5. โป้สั่งโป้จับจี 6. ช่างยนต์ ตรวจสอบสภาพ 7. อำนวยการ โดยยกระดับหัวหน้าหน่วยเป็นระดับผู้กำกับการ และนำโครงสร้างนี้ไปใช้กับเมืองใหญ่อื่นๆ
12. วางหลักเกณฑ์ให้ผู้บริหารงานจรรยาบรรณระดับสูง เมื่อรับตำแหน่งใหม่ จะต้องเข้ารับฟังคำบรรยาย อย่างน้อย 4 หัวข้อคือ 1. สถานการณ์จรรยาบรรณ 2. แนวทางการจัดการจรรยาบรรณ 3. แนวทางการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ 4. กำลังพล แผนงาน งบประมาณ

บรรณานุกรม

- กองการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร. (2551). *ข้อมูลสำหรับการท่องเที่ยว*. ค้นเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2551, จาก http://www.bangkoktourist.com/thai_bangkok.php
- กองงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2549). *งบประมาณรายจ่ายประจำปี 2549*. ค้นเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551, จาก <http://www.budget.police.go.th>
- จังหวัดภูเก็ต. (2551). *บรรยายสรุปจังหวัดภูเก็ต*. ค้นเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2551, จาก http://www.phuket.go.th/www_phuketGoTh/download/to_tell2551-wordVersion.doc
- ธรรมนิศย์ บุญเพ็ญ. (2546). *เจ้าพนักงานของรัฐกับการออกคำสั่งโดยมิชอบด้วยกฎหมาย: ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- ปิยะ อุทาโย. (2539). *ความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการงานตำรวจ*. วิทยานิพนธ์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- ฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต. (2551). *รายงานยอดอัตรากำลังพลในสังกัด ภ.จว.ภูเก็ต ประจำเดือน มีนาคม 2551*. เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มวันที่ 21 กรกฎาคม 2551, หอประชุมกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต.
- รุ่งนภา สีลวานิช. (2551). *รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2550 : จังหวัดอุบลราชธานี ยโสธร ร้อยเอ็ด อำนาจเจริญ และมุกดาหาร*. อุบลราชธานี: ศิริธรรมออฟเซ็ท.
- วรเวศม์ สุวรรณระดา. (2548). *ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย*. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์ศึกษานโยบายเพื่อการพัฒนา คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิทยา ศิริรัตน์. (2551). *การบริหารงานศูนย์การจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่*. เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มเพื่อการวิจัยเรื่องการจราจร วันที่ 9-10 กรกฎาคม 2551, หอประชุมกองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่.
- ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2551). *สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก*. ค้นเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2551, จาก <http://www.royalthaipolice.go.th/crime/stat/traffic>

- สำนักงานประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี. (2551). *งบประมาณ โดยสังเขปประจำปีงบประมาณ 2551*. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานประมาณ.
- สำนักงานเกษตรจังหวัดอุบลราชธานี. (2549). *สภาพส่งเสริมการเกษตร จังหวัดอุบลราชธานี ปี 2549*. ค้นเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2551, จาก <http://ubonratchathani.doae.go.th/agriubn.pdf>
- สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่. (2548). *ข้อมูลจังหวัดเชียงใหม่*. ค้นเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2551, จาก http://www.cm.chiangmaipoc.net/meet_file/intro3.pdf
- สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต. (2550). *รายงานสถิติจังหวัด พ.ศ.2550 (Provincial Statistical Report 2007)*. ภูเก็ต: ศิลป์อักษรการพิมพ์.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่. (2551). *รายงานสถานการณ์ การบาดเจ็บ จังหวัดเชียงใหม่ (การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา) ฉบับที่ 1/2551*. เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มเพื่อการวิจัยเรื่องการจราจร วันที่ 9-10 กรกฎาคม 2551, ห้องประชุมกองบังคับการตำรวจจราจร จังหวัดเชียงใหม่.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่. (2551). *รายงานสถานการณ์ การบาดเจ็บ จังหวัดเชียงใหม่ (การเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา) ฉบับที่ 3/2551*. เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มเพื่อการวิจัยเรื่องการจราจร วันที่ 9-10 กรกฎาคม 2551, ห้องประชุมกองบังคับการตำรวจจราจร จังหวัดเชียงใหม่.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล. (2551). *สถิติ 2550 กรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา.
- Nuttal, I. (1995). Traffic congestion in developing countries. *Traffic Technology International*, Spring 1995, 15-30.
- Tanaboriboon, Y. (1993). Bangkok traffic. *IATSS Research*, 17(1), 14-23.
- World Health Organization. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: n.p.