รายงานการศึกษากลุ่ม

(Group Report)

เรื่อง

การบังคับใช้กฎหมายจราจร
เกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจร
บนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับกลาง รุ่นที่ ๑๒
สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม
ประจำปี ๒๕๖๐

รายงานการศึกษากลุ่ม

(Group Report)

เรื่อง

การบังคับใช้กฎหมายจราจร เกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจร บนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร

จัดทำโดย กลุ่มสีขาว

๑. นางวิไลลักษณ์ บุนนาค
๒. นางสาวโสภิดา สังขดิถี
๓. นายนิสสรณ์ เพชรคง
๔. นายพลพิพัฒน์ เอกจิตต์
๕. นายจักรา ส่องแสง
๖. นางสาวนวรัตน์ อินทร์รุ่งเรือง
๗. พ.ต.ท.เจษฎา ยางนอก
๘. นางสาวสุทธาทิพย์ จีบเรียบ
๙. นางสาวจารุวรรณ เอนกคณา
๑๐. นางดาวรุ่ง ใจจริง
๑๑. ดร.นิสิต อินทมาโน
๑๒. นางวรัญญู เวียงวิเศษ

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับกลาง รุ่นที่ ๑๒
สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม
ประจำปี ๒๕๖๐

บทสรุปผู้บริหาร

การจัดทำรายงานวิจัยเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร จัดทำขึ้นเนื่องจากปัจจุบันปัญหาจราจรนับเป็นปัญหาใหญ่ของคนในกรุงเทพมหานคร การที่จราจรติดขัดซึ่งตรงกันข้ามกับชีวิตประจำวันที่มีแต่ความเร่งรีบ ทำให้การเดินทางโดยทางด่วน/ทางพิเศษจึงกลายเป็นทางเลือกที่คนในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เลือกใช้แทนทางปกติ และจากการที่ทางด่วน/ทางพิเศษกลายเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ขับขี่ที่มีความรีบเร่งในการเดินทาง ปัญหาการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินจึงตามมา ซึ่งจากสถิติที่ผ่านมา พบว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรกรณีขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบต่างๆ รวมถึงการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้ในการวางระบบ เพื่อแก้ปัญหางานจราจร แต่ก็ไม่สามารถช่วยให้อุบัติเหตุบนทางด่วน/ทางพิเศษลดน้อยลงได้ จากปัญหาดังกล่าวข้างต้นทำให้คณะผู้จัดทำมีความสนใจที่จะศึกษาปัญหาและแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปพัฒนางานจราจรให้มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจร ที่ว่าการบังคับใช้กฎหมายต้องเป็นไปเพื่อการควบคุมพฤติกรรมด้านการจราจร โดยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความปลอดภัย อันจะนำสู่การยอมรับของประชาชน และสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างแท้จริง

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร และเพื่อแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและและการสัมภาษณ์เจาะลึกกลุ่มบุคคลผู้เกี่ยวข้อง (In-depth Interview) คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ และ ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Description Analysis)

คณะผู้จัดทำได้ศึกษาแล้วได้ข้อสรุป ดังนี้ ๑) ปัญหาการตีความบทบัญญัติของกฎหมายและความเหมาะสมของอัตราความเร็ว พบว่า การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติต่อผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษแตกต่างกัน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการรู้สึกถึงความไม่เท่าเทียมกัน ทำให้ไม่มีความศรัทธาในกฎหมายจราจร เป็นเหตุให้ไม่อยากปฏิบัติตามกฎจราจร ในส่วนของปัญหาความเหมาะสมของอัตราความเร็วที่กำหนดบนทางด่วน/ทางพิเศษ จากอัตราความเร็วที่กำหนดตามกฎหมายเป็นการกำหนดอัตราความเร็วเพื่อมุ่งเน้นความปลอดภัยในการขับขี่เป็นหลัก ในขณะนี้

ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ มีความเห็นว่าอัตราความเร็วในการขับขี่ควรกำหนดให้เหมาะสมกับคำว่าช่องทางด่วน/ทางพิเศษ ซึ่งมีการเก็บค่าผ่านทาง ประกอบกับสมรรถนะของรถที่มีความปลอดภัยมากขึ้นและสภาพถนนที่มีการปรับตามหลักวิศวกรรมที่ทำให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ๒) ปัญหาด้านเครื่องมือและวิธีการในการบังคับใช้กฎหมาย การนำกล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) มาใช้ในการตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ มีข้อดีหลายประการ เช่น ทำให้มีการตรวจจับแบบสม่ำเสมอ ลดจำนวนบุคลากรในการออกปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อตั้งด่านตรวจจับและชำระค่าปรับ ลดข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ขับขี่และเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่เนื่องจากข้อจำกัดในการใช้งาน เช่น น้ำหนักแบตเตอรี่ของกล้องมีขนาดใหญ่ ทำให้ขนย้ายลำบาก ประกอบกับสถานที่ในการติดตั้งกล้องมีจำกัด จำนวนกล้องมีปริมาณน้อยหากเทียบกับระยะทางที่จะติดตั้งกล้อง ทั้งนี้ สำหรับปัญหาวิธีการในการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อผู้ฝ่าฝืนได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรทางไปรษณีย์แล้วเพิกเฉยไม่มาชำระค่าปรับ ทำให้เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถติดตามและไม่มีบทลงโทษใดกับผู้ฝ่าฝืนได้ อีกทั้งเมื่อครบรอบการชำระภาษีประจำปีก็สามารถต่อทะเบียนภาษีได้ ๓) ปัญหาการรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรที่บังคับใช้เกี่ยวกับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ โดยส่วนใหญ่ไม่ทราบอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ทำให้เกิดความสับสนเกี่ยวกับอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าในความเป็นจริงแล้วเป็นเท่าไรกันแน่ ส่วนป้ายเตือนข้างทางนั้นเป็นเพียงป้ายเตือนให้ระวังเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ไม่ใช่อัตราความเร็วที่กำหนดโดยกฎหมายจราจรแต่อย่างใด นอกจากนี้ผู้ใช้บริการส่วนมากเห็นควรกำหนดบทบัญญัติกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความเร็วเป็นการเฉพาะสำหรับทางด่วน/ทางพิเศษ โดยให้เหตุผลว่า เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของทางด่วน/ทางพิเศษ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้บริการใช้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่ติดขัดในทางปกติ

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น คณะผู้จัดทำได้เสนอแนะแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ดังนี้ ๑) เห็นควรวางหลักเกณฑ์การใช้ดุลยพินิจในการดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในการขับขี่ให้เป็นไปตามแนวทางของเจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนแบบเดียวกันทั้งหมด ควรแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบโดยชัดแจ้งว่าในทางด่วนแต่ละพื้นที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่ไว้เท่าใด เพื่อให้เกิดการยอมรับในการแจ้งกับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้น ควรมีการทบทวนอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษที่บังคับใช้อยู่ ณ ปัจจุบันมีความเหมาะสม ๒) ควรปรับปรุงคุณภาพกล้องตรวจจับความเร็วให้มีความเหมาะสมมีประสิทธิภาพและมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย ควรเพิ่มจุดติดตั้งให้ครอบคลุมในทุกๆ พื้นที่ และเพิ่มช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการชำระค่าปรับ เช่น การชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส ชำระผ่าน Internet Banking เป็นต้น ๓) เห็นควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและรับรู้การมีอยู่ของกฎหมายดังกล่าวได้อย่างทั่วถึง เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ ป้ายประชาสัมพันธ์บนทางด่วน เป็นต้น

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่ปรึกษาของวิทยาลัยกิจการยุติธรรม รศ.พงศ์สัณห์ ศรีสมทรัพย์ ที่ได้กรุณาสละเวลาให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการจัดทำงานวิจัยกลุ่มที่ ๕ ตั้งแต่การพิจารณาข้อหัวงานวิจัย รูปแบบงานวิจัย การเสนอแนะให้ความคิดเห็น ปรับปรุงเนื้อหาของงานวิจัยให้กระชับ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และขอบเขตการศึกษาที่ได้เสนอไว้ ตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องในบทต่างๆ ของงานวิจัย เพื่อให้งานวิจัยฉบับนี้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

คณะผู้จัดทำขอขอบคุณท่านผู้อำนวยการวิทยาลัยกิจการยุติธรรม คณะเจ้าหน้าที่วิทยาลัยกิจการยุติธรรม สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวก ตั้งแต่การให้ใช้สถานที่และอุปกรณ์ที่จำเป็นต่างๆ ในการจัดทำงานวิจัย รวมทั้งเจ้าหน้าที่จราจรทางด่วน/ทางพิเศษที่อนุเคราะห์รายละเอียดของกล้องตรวจจับความเร็ว การเก็บข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้กฎหมาย ช่วยวิเคราะห์และให้ข้อคิดเห็นและข้อเท็จจริงในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา และขอขอบคุณผู้ที่ใช้บริการทางด่วนทุกท่านที่กรุณาให้คำสัมภาษณ์ ตลอดจนช่วยให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อคณะผู้จัดทำ ในการจัดทำผลการศึกษาและบทสรุปอันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาในครั้งนี้

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานวิจัยฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาต่อยอดในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดประสิทธิภาพต่อไป

คณะผู้วิจัย

๒๐ มีนาคม ๒๕๖๐

สารบัญ

		หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร		ก
กิตติกรรมประกาศ		ค
สารบัญ		จ
บทที่ ๑	บทนำ	๑
	ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๕
	ขอบเขตและวิธีการศึกษา	๕
	นิยามศัพท์	๕
	ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา	๗
บทที่ ๒	การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๘
	แนวคิดด้านการใช้ความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ	๘
	แนวคิดด้านการออกกฎหมายจราจรสำหรับทางด่วน/ทางพิเศษ	๘
	แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ	๑๙
	แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะบนทางด่วน/ทางพิเศษ	๒๕
	แนวคิดในการใช้กล้องตรวจจับความเร็ว	๓๑
	แนวคิดในการลงโทษผู้กระทำผิดบนทางด่วน/ทางพิเศษ กรณีการขับรถเร็ว	๓๒
	แนวคิดด้านความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ	๓๓
	ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจ	๔๒
	ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย	๔๕
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๔๗
บทที่ ๓	วิธีดำเนินการศึกษา	๕๐
	รูปแบบของการศึกษา	๕๐
	แหล่งข้อมูล	๕๐
	วิธีจัดเก็บข้อมูล	๕๑
	เครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์	๕๑
	การวิเคราะห์ข้อมูล	๕๒

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ ๔ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ๕๓
การบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ๕๓
อุปกรณ์เครื่องมือในการตรวจจับความเร็วและการดำเนินการจัดส่งใบสั่งให้ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (การแจ้งคำสั่งทางไปรษณีย์) ๖๖
การรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรที่บังคับใช้เกี่ยวกับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ๗๖
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ ๗๙
บทสรุป ๗๙
ข้อเสนอแนะ ๘๓
บรรณานุกรม ๘๔
ประวัติผู้จัดทำรายงานวิชาการ ๘๕

บทที่ ๑
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขับรถบนทางด่วนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายมากกว่าการขับรถบนถนนทั่วไป เพราะเป็นเส้นทางที่ผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วสูง ทำให้มักเกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่รุนแรง อาจไม่สามารถหลบหรือเบี่ยงได้ทัน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ตลอด จากข้อมูลสถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยพบว่า การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดยังเป็นสาเหตุแรกมาตลอด โดยครองสัดส่วนประมาณร้อยละ ๒๐ ของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ความพยายามในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวดูเหมือนจะไม่ได้รับการตอบสนอง สอดคล้องกับข้อมูลสถิติของฝ่ายควบคุมการจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๕ พบว่ามีผู้ขับขี่ถูกตรวจจับข้อหาการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด มีจำนวน ๑,๓๑๔ ราย ผลการสำรวจติดตามพฤติกรรมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรปัญหาการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นจำนวนมาก (ข่าวประชาสัมพันธ์ กองบังคับการตำรวจจราจร www.trafficpolice.go.th)

ปัญหาการจราจรนับเป็นปัญหาใหญ่ของคนในกรุงเทพ ซึ่งในแต่ละวันเราต้องหมดเวลาไปกับการเดินทางหลายชั่วโมง สำหรับคนที่ต้องขับรถเองจึงเลือกที่จะขึ้นทางด่วนเพื่อประหยัดเวลาความจำเป็นในชีวิตประจำวัน กิจธุระ ความเร่งรีบของแต่ละคนแต่ละวัน และสมรรถนะของรถแต่ละคันมีความแตกต่างกัน การขับขี่รถด้วยความเร็วเกินความเร็วที่ปลอดภัยได้รับการยืนยันจากทั่วโลกว่าเป็นปัญหาหลักของการแก้ปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งผู้มีหน้าที่ในการดูแลไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบไปได้ โดยเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทั้งผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมอันตรายดังกล่าว การขับรถเร็วมีอันตรายไม่น้อยกว่าการเมาแล้วขับ จากการศึกษาในประเทศออสเตรเลียถึงอันตรายของความเร็วกับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุพบว่าบนถนนในเขตเมืองที่กำหนดขีดจำกัดความเร็วไว้ ๖๐ กม./ชม. หากขับรถเร็วกว่าความเร็วดังกล่าวเพียงแค่ ๕ กม./ชม. จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บถึง ๒ เท่า ในขณะที่การขับรถเร็วขึ้น ๑๐ กม./ชม. มีโอกาสเกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้นถึง ๔ เท่าและ ที่ ๑๕ กม./ชม. มีโอกาสเกิดเพิ่มขึ้นถึง ๑๐ เท่า ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวมีค่าเท่ากับความเสี่ยงของการขับขี่ที่ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ๐.๕ ๐.๘ และ ๑.๒ เช่นเดียวกับงานวิจัยที่ปรากฏอยู่ในรายงานสถานการณ์โลก โดย WHO ระบุไว้ว่าโอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงมากขึ้นเมื่อความเร็วในขณะชนสูงขึ้น โดยที่ความเร็วขณะชน ๔๘ กม./ชม. จะมีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บเพิ่มสูงขึ้น ๓ เท่า เมื่อเทียบกับระดับความรุนแรงที่ความเร็วขณะชนที่ ๓๒ กม./ชม. และเพิ่มขึ้น ๔ เท่า ที่ความเร็วขณะชน ๖๔ กม./ชม. ปีใหม่ที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิตถึง ๓๖๗ คน โดยสาเหตุหลักมาจากการดื่มสุราแล้วขับ กับการขับขี่รถด้วยความเร็ว จากข้อมูลการดำเนินคดีอันเนื่องมาจากความผิดในการขับรถเร็ว

พบว่า สามารถจับตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีได้เพียงร้อยละ ๐.๓ ถือเป็นจำนวนที่น้อยมาก เนื่องจากข้อจำกัดด้านกำลังคนและเครื่องมือที่ไม่สามารถนำมากระจายได้ครอบคลุมพื้นที่จำนวนมาก อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้กฎหมายจะประสบผลสำเร็จจะต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วนเข้าด้วยกัน ทั้งภาคประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่ยังขาดความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ขาดระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมไปถึงการไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย แม้ว่าจะได้รับใบสั่งเตือนบางคนยังนิ่งเฉย ประกอบกับการบังคับโทษของกฎหมายยังไม่ชัดเจน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ยังขาดการประสานงานอย่างเป็นระบบ (จดหมายข่าว มสช. ปีที่ ๗ ฉบับที่ ๖ เดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม ๒๕๕๑ www.thainhf.org)

โดยที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักในการบังคับใช้กฎหมายจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อรองรับภารกิจดังกล่าว คือ การอำนวยการจัดการจราจรและการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบต่างๆ เพื่อรองรับเข้าสู่อาเซียน โดยมีการนำเทคโนโลยีจราจรทันสมัยมาใช้ในการวางระบบให้มีความเป็นมาตรฐานสู่สากล โดยมอบหมายให้กองบัญชาการตำรวจนครบาลเป็นผู้รับผิดชอบในการเตรียมพร้อมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการอำนวยการจัดการจราจรอย่างเป็นระบบทันสมัย ปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยกำหนดวิธีการดำเนินการ ๕ ประเด็น ได้แก่ ๑. การบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบ ให้ครอบคลุมทุกโครงข่ายและบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องโดยเคร่งครัด ๒. การดำเนินการศึกษา วิเคราะห์วางแผนในการป้องกัน และลดการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างเป็นระบบ ๓. การยกระดับของมาตรฐานการจัดการจราจร โดยการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ เช่น การติดกล้องตรวจจับผู้ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรต่างๆ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพระบบใบสั่งจราจรออนไลน์เพื่อให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานอย่างรวดเร็ว ๔. การปลูกจิตใต้สำนึกให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ห้ามเจ้าหน้าที่รับสินบนหรือเรียกร้องรับผลประโยชน์ต่างๆ ๕. การดำเนินการทางวินัยและกฎหมายอย่างเด็ดขาด รวมทั้งจัดให้มีการประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎจราจร หากกระทำความผิดต้องยอมรับการดำเนินคดีตามขั้นตอนของกฎหมาย และไม่เสนอสินบนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อละเว้นการดำเนินคดี

จะเห็นได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายและการป้องกันเหตุต่างๆ ควบคู่กับการให้บริการประชาชนของงานจราจรให้เป็นไปด้วยความถูกต้องและรวดเร็ว ต้องนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้กับงานจราจรของตำรวจนครบาลให้เกิดการบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบและบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องโดยเคร่งครัด ให้มีระดับมาตรฐานสู่สากล และเป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งมีผลบังคับเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗ โดยมีบทบัญญัติ ดังนี้ “มาตรา ๑๔๐ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่ง

พร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถ ภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง”

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาการที่ประชาชนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรกรณีขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดบนทางด่วนสอดคล้องกับภารกิจหลักตามยุทธศาสตร์ข้างต้น ซึ่งกำหนดให้มีการนำเทคโนโลยีจราจรที่ทันสมัยมาใช้ในการปฏิบัติงานจราจร โดยที่กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วนทางพิเศษ) กองบังคับการจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่มีภารกิจหน้าที่รับผิดชอบพื้นที่บนทางด่วน ทางพิเศษ เขตกรุงเทพมหานคร ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรบนทางด่วน จึงได้นำเทคโนโลยีมาใช้กับงานจราจรโดยดำเนินการติดตั้งกล้องตรวจจับการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (Speed Camera) แบบประจำที่ จำนวน ๓ เครื่อง และใช้แบบเคลื่อนที่ จำนวน ๖ เครื่อง ในสังกัด ๓ หน่วยงาน ได้แก่ ๑. งานศูนย์ควบคุมจราจรด่วน ๑ (สน.ทางด่วน ๑) ๒. งานศูนย์ควบคุมจราจรด่วน ๒ (สน.ทางด่วน ๒) และ ๓. งานศูนย์ควบคุมจราจรทางพิเศษวิภาวดีรังสิต (สน.วิภาวดีรังสิต) โดยพิจารณาตรวจจับบริเวณจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วนหากผู้ขับขี่รถใช้ความเร็วที่สูงมาก รวม ๙ จุด เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ และช่วยให้ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนเกิดความเคารพกฎหมาย เกรงกลัวต่อการกระทำความผิดกฎหมายจราจรมากขึ้น มีจิตสำนึกที่ดี ไม่กระทำผิดกฎหมาย อีกทั้งยังพัฒนาการปฏิบัติงานจราจรเป็นระบบอย่างมืออาชีพ เป็นการสร้างภาพลักษณ์ใหม่ที่ดีให้กับองค์กร เสริมสร้างทัศนคติที่ดีของประชาชน และลดความขัดแย้งระหว่างตำรวจกับประชาชนผู้กระทำความผิดกฎจราจร เป็นการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่กระทำผิดกฎหมาย สร้างความเป็นธรรม เที่ยงตรง รวดเร็ว ให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน

แต่จากสถิติสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วงปี ๒๕๕๙ ในส่วนของกองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่าได้มีการออกใบสั่งให้กับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มีจำนวน ๑,๗๐๕,๙๑๖ ราย แต่ผู้ที่มาชำระค่าปรับมีเพียง ๖๖๘,๐๐๕ ราย คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๑ ซึ่งถือว่ามีจำนวนน้อยมากสำหรับผู้ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรแล้วมีจิตสำนึกที่ดี เคารพต่อกฎหมาย ปฏิบัติตามขั้นตอนบทลงโทษของกฎหมายจราจร สอดคล้องกับ มณฑลทัสน์ (๒๕๓๘) อ้างถึงใน กฤติพล ทัศพร ๒๕๔๗ พบว่ากฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ขาดความสะดวก ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๙ สำนักงานตำรวจแห่งขาติได้ออกข้อกำหนด เรื่อง การกำหนดระยะเวลาการส่งใบสั่งทางไปรษณีย์เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗ โดยกำหนดว่า “เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติ

แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่หรือไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง” และได้เพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับที่แต่เดิมมีเพียงการชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจหรือทางไปรษณีย์โดยส่งธนาณัติเพียงอย่างเดียว ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับโดยสามารถชำระผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีอื่น โดยผ่านธนาคารรับชำระเงินค่าปรับได้ ตามที่ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๙ โดยในอนาคตจะประสานธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อให้ชำระค่าปรับได้ทุกธนาคารแต่ก็ยังพบว่ามีผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเห็นได้จากสถิติกองบังคับการจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า สถิติข้อมูลการออกใบสั่ง และการรับชำระค่าปรับของ กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) ซึ่งประกอบด้วย สน.ทางด่วน ๑ ,สน.ทางด่วน ๒ และสน.วิภาวดี ในปี ๒๕๕๘ จำนวนการออกใบสั่งทั้งหมด ๑๑๗,๕๒๓ ราย มีผู้มาชำระค่าปรับจำนวน ๖๐,๗๗๐ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๑.๗๑ ในปี ๒๕๕๙ การออกใบสั่งจำนวน ๑๒๑,๑๖๕ ราย มีผู้มาชำระค่าปรับจำนวน ๖๗,๐๗๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๓๖ ซึ่งถือว่ามีจำนวนน้อยมากสำหรับผู้ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรแล้วมีจิตสำนึกที่ดี เคารพต่อกฎหมายปฏิบัติตามขั้นตอนบทลงโทษของกฎหมายจราจรโดยเฉพาะสถิติข้อมูลการออกใบสั่งหรือหมายเรียกทางไปรษณีย์ในข้อหา ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และการรับชำระค่าปรับของงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ (สน.วิภาวดี) ในปี ๒๕๕๘ มีการออกใบสั่งและหมายเรียกทางไปรษณีย์ จำนวน ๓,๑๙๐ ราย มีผู้มาชำระค่าปรับจำนวน ๕๘๖ ราย คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๔๒ ในปี ๒๕๕๙ การออกใบสั่งและหมายเรียกทางไปรษณีย์ จำนวน ๓,๐๑๖ ราย มีผู้มาชำระค่าปรับจำนวน ๙๒๒ ราย คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๕๗ จะเห็นว่าจำนวนผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรมีจำนวนสูงขึ้น และยังมีผู้ฝ่าฝืนไม่ไปชำระค่าปรับตามขั้นตอนของกฎหมายอีกจำนวนมากอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับ กิตติเมธ สาคุณ ๒๕๕๔ พบว่า การเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน ระดับความคิดเห็น อยู่ในระดับไม่แน่ใจ แสดงให้เห็นว่าประชาชนไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎหมายและเห็นว่าการกระทำบางอย่างที่เป็นการละเมิดกฎหมาย สามารถทำได้ หรือไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามและโดยเฉลี่ยส่วนมากยอมรับการทำผิดกฎหมายพอสมควร

จากปัญหาดังกล่าวทำให้คณะผู้จัดทำมีความสนใจที่จะศึกษาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปพัฒนางานจราจรให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายจราจรที่ว่า การบังคับใช้กฎหมายต้องเป็นไปเพื่อการควบคุมพฤติกรรมด้านการจราจร โดยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความปลอดภัยอันจะนำไปสู่การยอมรับของประชาชน และสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์การศึกษา

๑. เพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

๒. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร จะพิจารณาเป็น ๑. กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และอัตราความเร็วที่กำหนด ๒. เครื่องมือและวิธีการในบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ๓. การรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรที่บังคับใช้เกี่ยวกับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

แนวทางการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจรกรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ จะพิจารณา ๑. แนวทางการพัฒนา กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก และอัตราความเร็วที่กำหนด ๒. แนวทางในการพัฒนาเกี่ยวกับเครื่องมือและวิธีการในบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ และ 3. แนวทางในการพัฒนาการรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรที่บังคับใช้เกี่ยวกับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

ขอบเขตด้านแหล่งข้อมูล

(๑) ข้อมูลเอกสาร

- ศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗ ในประเด็นการจำกัดความเร็ว อัตราค่าปรับ วิธีการตรวจจับ กรณีการใช้กล้องตรวจจับ

- ศึกษาวิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพ มาตรฐาน และวิธีการทำงานของกล้องที่ใช้ตรวจจับความเร็วบนทางด่วนพิเศษ

- ศึกษาวิเคราะห์ กฎ ระเบียบ ที่ใช้ประกอบในการดำเนินงานตรวจจับ ปรับ ผู้ขับรถเร็วบนทางด่วน

- ศึกษาวิเคราะห์สถิติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางด่วนพิเศษ จำนวนที่ออกใบสั่ง จำนวนที่จ่าย จำนวนอุบัติเหตุ การเสียชีวิต จำนวนความเสียหาย

(๒) ข้อมูลจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมาย

ในการศึกษาจากบุคคลผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะใช้การสัมภาษณ์เจาะลึก บุคคล ๒ กลุ่ม กลุ่มที่ ๑ ผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ จำนวน ๕ คน และกลุ่มที่ ๒ ผู้ขับขี่รถบนทางด่วน/ทางพิเศษ จำนวน ๕ คน

ขอบเขตด้านพื้นที่

กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) กองบังคับการตำรวจจราจร มีภารกิจและหน้าที่รับผิดชอบหน่วยในสังกัด ๓ หน่วยงาน ดังนี้

งานที่ ๑ (งานศูนย์ควบคุมจราจรด่วน ๑)

สน.ทางด่วน ๑ มีเขตพื้นที่รับผิดชอบดังนี้

๑. ทางด่วน สายดินแดง – ท่าเรือ ระยะทาง ๘.๙ กิโลเมตร

๒. ทางด่วนบางนา – ท่าเรือ ระยะทาง ๙.๙ กิโลเมตร

๓. ทางด่วนดาวคะนอง – ท่าเรือ ระยะทาง ๑๐.๓ กิโลเมตร

๔. ทางด่วนบางพลี – สุขสวัสดิ์ (ถึงบางขุนเทียน) ระยะทาง ๑๐.๕ กิโลเมตร

๕. ทางด่วนรามอินทรา - วงแหวนรอบนอก ระยะทาง ๙.๕ กิโลเมตร

๖. ทางด่วนรามอินทรา - อาจณรงค์ ระยะทาง ๑๘.๗ กิโลเมตร

๗. ทางด่วนบูรพาวิถี – บางนา ระยะทาง ๔.๗ กิโลเมตร

รวมระยะทางทั้งสิ้น ๗๒.๓ กิโลเมตร

งานที่ ๒ (งานศูนย์ควบคุมจราจรด่วน ๒)

สน.ทางด่วน ๒ มีเขตพื้นที่รับผิดชอบดังนี้

๑. ทางด่วนประชาชื่น – ต่างระดับพญาไท ระยะทาง ๑๓.๔ กิโลเมตร

๒. ทางด่วนศรีรัชส่วน B ต่างระดับพญาไท - บางโคล่ ระยะทาง ๙.๔ กิโลเมตร

๓. ทางด่วนพระราม ๙ – ศรีนครินทร์ ระยะทาง ๘.๖ กิโลเมตร

๔. ทางด่วนศรีรัช - วงแหวนรอบนอก ระยะทาง ๑๖.๗ กิโลเมตร

รวมระยะทางทั้งสิ้น ๔๘.๑ กิโลเมตร

งานที่ ๓ (งานศูนย์ควบคุมจราจรทางพิเศษ/วิภาวดี) มีเขตพื้นที่รับผิดชอบ ดังนี้

ถนนวิภาวดีรังสิตและทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ เริ่มตั้งแต่ทางลงด่วนดินแดง ถึงสุดเขตกรุงเทพมหานคร บริเวณอนุสรณ์สถานแห่งชาติ ระยะทาง ๒๓.๕ กิโลเมตร ทั้งในช่องทางด่วนและช่องทางคู่ขนานในถนนวิภาวดีรังสิต(พื้นราบ)และทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์อีก ๒๕ กิโลเมตร

นิยามศัพท์

กล้องตรวจจับความเร็ว หมายถึง กล้อง CCTV ที่ใช้ในการตรวจสอบความเร็วในงานจราจร โดยใช้การติดตั้งแบบถาวรและแบบเคลื่อนที่ที่มีเจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้ถือกล้องตรวจจับความเร็ว

ตำรวจจราจร หมายถึง เจ้าพนักงานตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในงานจราจร โดยปฏิบัติงานในส่วนการตรวจจับความเร็ว การออกใบสั่งและการส่งใบสั่ง

ผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ หมายถึง ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ใช้บริการทางด่วนหรือทางพิเศษในพื้นที่ของกองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน)

ใบสั่งทางไปรษณีย์ หมายถึง ใบสั่งที่ใช้ในงานจราจร สำหรับผู้ที่ขับรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และถูกจัดส่งทางไปรษณีย์

ทางด่วน/ทางพิเศษ หมายถึง ทางด่วนหรือทางพิเศษที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

๑. ทราบถึงปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

๒. มีแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

๓. ประสิทธิผลในการบังคับใช้กฎหมายจราจรจะนำไปสู่การลดลงของการใช้ความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ นำไปสู่การลดลงของอัตราการเกิดอุบัติเหตุ

บทที่ ๒
แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ แนวคิดด้านการใช้ความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

การใช้ความเร็วบนทางด่วนเพื่อตอบสนองความเร่งด่วนในการเดินทาง ซึ่งจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน ได้มีการวางแผนผังเมือง มีการขยายชุมชนเป็นวงกว้างเพื่อรองรับการอยู่อาศัยของประชาชน และได้มีการเพิ่มถนนเพื่อรองรับการกระจายตัว และให้ความสะดวกในด้านการคมนาคมอย่างต่อเนื่อง ทางด่วนหรือทางพิเศษเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการคมนาคมของประชาชน เพื่อความสะดวกในการสัญจรระหว่างตัวเมืองกับชานเมืองใกล้เคียง และเป็นการลดปัญหาการจราจรที่แออัดในชั่วโมงเร่งด่วนของประชาชน ผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนใหญ่จึงมีแนวความคิดว่าการขับรถยนต์หรือพาหนะบนทางด่วนต้องขับขี่ในอัตราความเร็วสูง เนื่องจากเป็นช่องทางด่วนและสามารถเดินทางถึงจุดหมายปลายทางได้ตามกำหนดที่วางแผนไว้ ปริมาณรถยนต์หรือพาหนะที่ขับขี่บนทางด่วนที่มีปริมาณน้อยกว่า ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่มั่นใจว่าการขับขี่ในทางด่วนพิเศษที่โล่งหรือว่าง สามารถที่จะใช้ความเร็วสูงตามที่ต้องการในการขับขี่ได้

เมื่อพิจารณาจากปริมาณการใช้ทางด่วน/ทางพิเศษ จะพบว่าผู้ขับขี่รถยนต์หรือยานพาหนะบนทางด่วนส่วนใหญ่จะเป็นผู้ขับขี่ที่พักอาศัยในชุมชนเมืองและเลือกใช้บริการบนทางด่วนเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางในชีวิตประจำวันในชั่วโมงเร่งรีบเท่านั้น ซึ่งจากกลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ทางด่วน/ทางพิเศษที่มีแนวคิดว่าการขับรถยนต์หรือยานพาหนะบนทางด่วนหรือทางพิเศษต้องใช้ความเร็วสูงเท่านั้น ส่งผลให้การขับขี่รถยนต์หรือยานพาหนะบนทางด่วนโดยรวมต้องใช้ความเร็วด้วยกันทั้งนั้น ซึ่งเกิดจากปัจจัยหลายประการ ได้แก่

๑. การใช้ชีวิตที่ต้องเร่งรีบในการเดินทางถึงจุดหมาย

๒. การที่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ขับรถเร็ว ทำให้ผู้ขับขี่ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดเป็นคนที่สังคมมองว่า เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุหรือเป็นผู้กีดขวางการจราจร เนื่องจากกีดขวางการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่รายอื่น จึงต้องปรับตัวให้ขับขี่ด้วยความเร็วตามคนส่วนใหญ่

๓. การที่กฎหมายไม่มีสภาพบังคับผู้ฝ่าฝืนที่ขับขี่รถยนต์หรือพาหนะเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด

๔. ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ชำระค่าบริการในการใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษแล้ว ย่อมเข้าใจโดยสุจริตว่าตนได้ย่อมมีสิทธิพิเศษในการขับขี่ที่พิเศษ สามารถใช้ความเร็วได้มากกว่าการขับขี่บนเส้นทางปกติที่มิใช่ทางด่วนหรือทางพิเศษ

๒.๒ แนวคิดด้านการออกกฎหมายจราจรสำหรับทางด่วน/ทางพิเศษ

๒.๒.๑ พัฒนาการของพระราชบัญญัติจราจรทางบก[๑]

---

[๑] นายพิทยา กิจติวรานนท์, **"ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทราปราการ)"**.(หลักสูตร "ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ ๑๑ วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ.๒๕๕๑), หน้า ๕.

รถรุ่นแรกที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทย คือ รถลาก เริ่มมีมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้ที่นำเข้ามา คือ พระโชฎึกราช เศรษฐีข้าราชการกรมท่าซ้าย ได้แต่งสำเภาไปค้าขายเมืองจีนอยู่เสมอ ๆ ได้ไปเห็นเสนาบดี ขุนนาง และพวกผู้ดีจีนนั่งรถลาก ให้คนลากอย่างสง่าผ่าเผย จึงได้ติดต่อซื้อติดสำเภากลับมาใช้ในเมืองไทยหลายคัน เมื่อถึงกรุงเทพฯ จึงได้นำรถลากขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายรัชกาลที่ ๔ รถลาก จึงมีในเมืองไทยครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๔

ในสมัยเดียวกันนี้มีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายกับประเทศไทยมากขึ้น และเริ่มมีการตัดถนนขึ้น โดยชาวต่างชาติตามแบบอย่างเมืองนอก เพื่อใช้ยวดยานเดินทางติดต่อทำธุรกิจต่อกัน ถนนที่สร้างขึ้นครั้งแรกเป็นถนนดิน บางแห่งโรยหิน โดยมียานพาหนะคือ รถม้าลาก และรถลาก

ต่อมาเริ่มมีรถยนต์เข้ามาแล่น รถยนต์คันแรกของประเทศไทยสั่งมาโดยเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี การรับจ้างขนส่งอยู่ในลักษณะต่างคนต่างทำ หลังจากมีพระราชบัญญัติรถลากปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ออกมาใช้บังคับ ต่อมาจึงได้มีพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ. ๒๔๔๘ และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๔๔๘ ออกมาใช้บังคับ เพื่อการจัดระเบียบการจดทะเบียนเจ้าของรถ จดทะเบียนคนขับรถ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การบรรทุกคนโดยสาร การตรวจสภาพรถ ฯลฯ รถรับจ้างได้ขยายตัวขึ้นเป็นลำดับ เมื่อรถยนต์เข้ามามีบทบาทในการขับขี่และรับจ้างทำให้รถลากมีรายได้ตกต่ำลงเพราะคนนิยมรถยนต์ ถัดมามีจักรยานสามล้อ รถลากจึงบางตาไปมาก พอสิ้นสงครามโลกครั้งที่ ๒ รถลากจึงเริ่มหายไปตั้งแต่นั้นมา

พ.ศ. ๒๕๔๔ มีประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัท รถรางพระพุทธบาททุน จำกัด โดยมีผู้ริเริ่ม ๗ ท่าน อาทิ พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ พระยาอภิรักษณ์ราชอุทยานจมื่นเสมอใจ เป็นต้น เพื่อเปิดกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ระหว่างสถานีท่าเรืออยุธยากับพระพุทธบาทสระบุรี จากนั้นมา บริษัท รถรางไทยทนุ จำกัด มีพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นสรรพสาตร์ศุภกิจเป็นผู้เริ่มเปิดการเดินรถรางขึ้นในกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังมีรถรางของบริษัท สยามอีเล็กทริกซีตีกัมปนีลิมิเต็ด เดินรถระหว่างบางคอแหลม-สามยอด และรถรางของบริษัท แม่น้ำโมเตอร์โบตกัมปนีลิมิเต็ด สร้างและเดินรถรางเพื่อรับคนโดยสารที่เมืองนครเขื่อนขันธ์ ปากลัด รถรางเมื่อเริ่มต้นใช้ม้าลากไปตามราง แต่ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นระบบไฟฟ้าแทน

รถเมล์ประจำทางนั้น พระยาภักดีนรเศรษฐ (นายเลิด เศรษฐบุตร) เป็นผู้เริ่มดำเนินการโดยสั่งรถยนต์ฟอร์ด หน้าหม้อทองเหลืองมาต่อเป็นตัวถังแบบ ๒ แถว บรรทุกคนได้ราว ๑๐ คน รถยนต์ฟอร์ดนี้เป็นรถมีสามล้อใช้ยางตัน เป็นรถโปร่งลมพัดโกรก คนโดยสารขึ้นลงตอนท้าย ทาสีขาว มีกากบาทแดง ล้อมรอบด้วยวงแดง ชาวบ้านเรียกอ้ายโกร่งหรือรถเมล์ รถเมล์สายแรกของนายเลิดวิ่งจากประตูน้ำ-สระปทุม-ยศเส ต่อมาขยายไปถึงบางลำพู อีกสายวิ่งจากสี่พระยา-ประตูน้ำ ค่าโดยสารเก็บตามระยะใกล้ไกล ๓ ถึง ๕ สตางค์ กิจการเดินรถเมล์เจริญขึ้นเป็นลำดับจนเป็นบริษัท นายเลิด จำกัด

ส่วนรถแท็กซี่หรือรถเก๋งรับจ้างนั้น พระยาเทพหัสดิน ณ อยุธยา ได้ให้ลูกหลานเอาออกวิ่งรับจ้างเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๗ สมัยนั้นเรียกว่ารถไมล์ เพราะคิดราคาเป็นไมล์ ตกไมล์ละ ๑๕ สตางค์ ถ้าเช่าจะคิดเป็นชั่วโมง ๆ ละ ๑ บาท ส่วนคำว่าแท็กซี่เพิ่งจะมาเรียกกันในภายหลัง

จำนวนรถยนต์ในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๐ มีอย่างมากไม่เกิน ๑,๐๐๐ คัน และมีถนนอยู่ไม่กี่สายที่เดินได้สะดวก ถนนระหว่างจังหวัดในขณะนั้นยังไม่มี แม้ในจังหวัดธนบุรีก็ยังไม่มีทางรถและไม่มีรถกระนั้น การกีดขวางทางและอุบัติเหตุในการจราจรก็มีอยู่ไม่น้อยกว่าปัจจุบัน กฎหมายที่ให้อำนาจตำรวจปฏิบัติงานมีเพียงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๔๖๓ กับกฎกระทรวง ประกอบกับบางมาตราในกฎหมายลักษณะอาญา รศ. ๑๒๑ และเวลานั้นก็ไม่มีตำรวจจราจรโดยเฉพาะ อำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับดังกล่าวตกเป็นของนายทะเบียนและเจ้าหน้าที่กองทะเบียน ซึ่งสังกัดอยู่กับกองพิเศษตำรวจนครบาล มีสำนักงานอยู่ในกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

การกีดขวางทางในเวลานั้น รถลากและรถม้าบรรทุกหญ้าแขกเลี้ยงวัวกับล้อเลื่อนลากเข็นด้วยแรงคน (รถสาลี่) ก่อการกีดขวางทางเป็นอย่างมาก เพราะผู้ลากรถม้าไม่มีผู้โดยสารก็มักจะลากรถเดินเอื่อยๆ ไปจากถนนตกถึงหลักเมือง จากวังบูรพาถึงเชียงกงในถนนเจริญกรุง และถนนเยาวราชก่อการกีดขวางมากที่สุด

พ.ศ. ๒๔๗๕ จำนวนรถชนิดต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสะพานพุทธยอดฟ้าสร้างเสร็จและเปิดใช้งาน ทางสำหรับการจราจรจึงเพิ่มขึ้นพร้อมจำนวนรถด้วย และปี พ.ศ. ๒๔๗๗ กรมตำรวจได้จัดตั้งกองจัดยวดยาน เป็นหน่วยขึ้นตรงต่อกรมตำรวจ ทำหน้าที่ออกตรวจตราและควบคุมการจราจร โดยเฉพาะถนนเจริญกรุงและถนนเยาวราช ซึ่งเป็นถนนที่มีความยุ่งยากในการจราจรมากที่สุด เพราะเป็นสถานธุรกิจและโรงมหรสพมากมายทั้งกลางวันกลางคืน ยานพาหนะของตำรวจก็มีเพียงจักรยานสองล้อตระเวนไปตามจุดต่าง ๆ ที่วางไว้

ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๗๔ กรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาแก้ไขดัดแปลงให้เข้ากับสภาพของประเทศไทย โดยมี พ.ต.อ.ซี. บี. ฟอลเล็ต เป็นผู้ร่าง เมื่อได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎรแล้ว ได้ใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๗ ประเทศไทยจึงมีกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อจัดระเบียบการจราจรในทางของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนขึ้นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๔๗๗ จากนั้นมาคำว่า “จราจร” ได้เริ่มแพร่กระจายออกไปสู่ประชาชน ต่อมามีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. ๒๔๙๗ ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง

กฎหมายการจราจรได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมาเป็นลำดับ แต่การแก้ไขกฎหมายจราจรที่นับว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดได้ทำขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงไปทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปีให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

และมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ด้วยเหตุผลเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัย สมควรปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการขนส่งเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น และเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ได้ประกาศใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๗๓ นับเป็นเวลาเกือบห้าสิบปีแล้ว และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วประมาณยี่สิบครั้ง แต่ยังมีบทบัญญัติอีกหลายมาตราที่ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและสภาพการณ์ของบ้านเมือง สมควรแก้ไขปรับปรุงเสียใหม่ให้เหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ขึ้น

ส่วนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ก็ได้มีการปรับปรุงแก้ไข และประกาศใช้บังคับตามลำดับดังนี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่องขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือ ข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมด้วย แต่รถดังกล่าวมิใช่รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม สามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคน

โดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมึนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบ ตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสยยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นเป็นความผิดที่ไม่อาจว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดมูลฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อกำหนดห้ามให้ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ไม่ว่าด้วยตนเองหรือด้วยอุปกรณ์ใด ๆ แล้วแต่ไม่อาจออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ได้ในขณะนั้น เพราะไม่สามารถเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๐ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดดังกล่าวสามารถส่งใบสั่งไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจรและสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่า ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควร อันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถ ขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันได้มีการนำระบบการชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้เพื่อการชำระค่าสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้นสมควรเพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งด้วยวิธีการดังกล่าว ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถในการชำระค่าปรับตามใบสั่งประกอบกับได้มีการโอนกรมตำรวจไปเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว สมควรแก้ไขการระบุชื่อตำแหน่ง “อธิบดีกรมตำรวจ” ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกเป็น “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” ในคราวเดียวกัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

หากพิจารณาจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เฉพาะบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น

มาตรา ๑๔๐ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่า

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

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรีบนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราว ไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติหรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(๓) ในกรณีที่ไม่มีการเรียกใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ชำระค่าปรับตามจำนวนและภายในวันที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่นโดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงินได้ ทั้งนี้ตามวิธีและสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน

มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน ในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้วการงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

กฎหมายเกี่ยวกับการใช้ความเร็วของรถในการขับขี่ มีกฎหมายกำหนดไว้ดังนี้ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ ประกอบกับ ฉบับที่ ๑๐ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดไว้ว่า

ข้อ ๑ ในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๒) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๔๕ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

(๓) สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร

ข้อ ๒ ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร ข้อ ๓ ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในข้อ ๑ ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

กฎหมายเกี่ยวกับความเร็วบนทางหลวง มีกฎหมายกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับต่างๆ ดังนี้

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยสรุปได้ว่า ข้อ ๒ อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบทมีดังต่อไปนี้

(๑) รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร

(๒) รถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง หรือรถสามล้อ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

(๓) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม ไม่ว่าจะลากจูงรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ กำหนดไว้ว่า ข้อ ๒ ให้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางสาย กรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๐๐ กิโลเมตร

(๒) รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วงให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๓) รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๒๐ กิโลเมตร

ผู้กระทำความผิดฐานขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะถูกเปรียบเทียบปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗ และมาตรา ๑๕๒ นอกจากถูกปรับในอัตราดังกล่าวและผู้ที่ขับรถเร็วเกินกำหนดยังต้องถูกบันทึกคะแนน ได้รับการอบรมการทดสอบ และถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๖๑ วรรคสามอีกด้วย

๒.๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบก

กฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมในสังคม ที่มีอิทธิพลต่อการควบคุมพฤติกรรมของบุคคลในสังคมนั้น ๆ กฎหมายจึงนับว่าเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่ควบคุมพฤติกรรมของสังคมด้วย เมื่อมนุษย์อยู่ร่วมกันในสังคมการติดต่อเพื่อแลกเปลี่ยนปัจจัยในการดำรงชีพย่อมต้องมีขึ้น สังคมจึงจำเป็นต้องสร้างกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ขึ้นเพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคมให้เป็นไปในทำนองเดียวกัน เพื่อรักษาความเป็นระเบียบของสังคม หากสังคมใดปล่อยให้สังคมมีความวุ่นวาย ความเสียหายก็จะเกิดขึ้นในสังคมนั้น

ด้วยเหตุที่กฎหมายจราจรทางบกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการจัดระเบียบการจราจรให้ทันต่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของสังคม ดังนั้นกฎหมายจราจรทางบกจึงไม่ใช่กฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางศีลธรรม (mala in se) แต่ถูกบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค (mala prohibita) การกระทำความผิดจึงเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกเป็นความผิดที่มิใช่ความผิดอาญาโดยแท้ (true crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็กน้อยเกินกว่าที่จะเป็นความผิดอาญา ดังนั้นความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกทั้งหลายที่บัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจร จึงมีลักษณะเป็นความผิดของการกระทำที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นต้องรับผิด ซึ่งเรียกลักษณะความผิดนี้ว่า “ความผิดต่อกฎระเบียบ” (regulatory offence)

ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายและอันตราย กฎหมายจึงต้องบัญญัติให้เป็นความผิดเพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสังคมได้ ซึ่งอาจเรียกลักษณะความผิดนี้ว่า “ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย” (a crime causing danger or a crime of danger)

นอกจากนี้การกระทำความผิดกฎหมายจราจรทางบก เช่น กรณีอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนกันหรือชนคนเดินเท้า ก็ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย

ดังนั้นลักษณะความผิดตามกฎหมายจราจรทางบกจึงแบ่งออกเป็น ๓ กรณี กล่าวคือ

(๑)ความผิดต่อกฎระเบียบ

(๒)ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

(๓)ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

(๑) ความผิดต่อกฎระเบียบ

ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบจะมีความแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ โดยสามารถที่จะจัดการดำเนินการด้วยกฎหมายที่แตกต่างกัน ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่า “หลักเจตนาร้าย” (mens res or guilty intention) เป็นปัจจัยในการแสดงความแตกต่างระหว่างความผิดต่อกฎระเบียบ และความผิดอาญาโดยแท้ โดยถือว่าเจตนาร้ายเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งขององค์ประกอบความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้ ในขณะที่ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นไม่ถือว่าผู้กระทำผิดมีเจตนาร้าย

ศาลสูงของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ได้อธิบายถึงความผิดต่อกฎระเบียบซึ่งศาลตัดสินว่าผู้กระทำไม่มีเจตนาร้ายว่ามีความแตกต่างจากความผิดอาญาโดยแท้ สรุปได้ดังนี้

๑) ความผิดต่อกฎระเบียบมีลักษณะยากในการพิสูจน์เจตนาร้าย

๒) ความผิดต่อกฎระเบียบไม่มีลักษณะเป็นอาชญากรรมตามกฎหมายคอมมอนลอว์ แต่เป็นความผิดที่ถูกบัญญัติขึ้น

๓) ความผิดต่อกฎระเบียบที่ถูกร่างขึ้นโดย Modern Regulatory Statute ทำให้เจตนาร้ายไม่เป็นองค์ประกอบที่มีความจำเป็นของความผิด (element of offence)

๔) ความผิดต่อกฎระเบียบนั้นเป็นความผิด เพราะมีกฎหมายห้าม (mala prohibita) มากกว่าเป็นความผิดในตัวมันเอง (mala in se)

ความผิดต่อกฎระเบียบโดยทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการกระทำผิดศีลธรรม ดังนั้นผู้กระทำผิดจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเป็นความผิดที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในทางปกครองของฝ่ายบริหาร โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของความปลอดภัย และเป็นการระงับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นจากการอยู่ร่วมกัน และเนื่องจากความผิดต่อกฎระเบียบเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาโดยแท้ จึงมีลักษณะโทษที่ไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการลงโทษปรับเพียงเล็กน้อย หรือโทษอย่างอื่นซึ่งโดยธรรมชาติอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็ก น้อยทำให้วิธีพิจารณาความผิด และการตัดสินลงโทษ จึงแตกต่างจากความผิดที่เป็นความผิดอาญาโดยแท้

(๒) ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

กฎหมายจราจรมิได้มีวัตถุประสงค์ในการบัญญัติขึ้นเพื่อความสะดวกในการจราจรเท่านั้น แต่ยังบัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ซึ่งความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผลที่เป็นการทำอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ผลที่เป็นความเสียหายจะยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษผู้กระทำได้แล้ว

เหตุผลในการบัญญัติความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้น มีข้อจำกัดในแนวความคิดอยู่ ๒ ประการใหญ่ ๆ คือ

๑) ข้อจำกัดของแนวความคิดเรื่องความรับผิดในผล กล่าวคือ ความรับผิดในผลนั้น บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาต่อเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลโดยไม่คำนึงถึงความชั่วร้าย (guilt) ต่อมาเมื่อสังคมได้มีการพัฒนาขึ้นโดยมีความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และอุตสาหกรรม เช่น มีการใช้รถยนต์ รถไฟ หรือเครื่องบินในการเดินทาง การยึดถือและนำเอาความคิดเรื่องความรับผิดในผลอาจก่อให้เกิดปัญหาได้ เช่น การขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วสูงในเขตชุมชน แต่ไม่เกิดเหตุเฉี่ยวชนบุคคลหรือทรัพย์สินเสียหาย เมื่อความเสียหายไม่เกิดขึ้นก็ไม่อาจลงโทษผู้กระทำได้ แม้ว่าการกระทำนั้นจะเป็นการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้โดยง่าย และเป็นการกระทำที่สมควรถูกตำหนิ (blameworthy) ก็ตาม

๒) ข้อจำกัดของแนวความคิดเรื่องการพยายามกระทำความผิด กล่าวคือ หลักกฎหมายในเรื่องการพยายามกระทำความผิดโดยเจตนานั้น ผู้กระทำอาจรับผิดฐานพยายามได้หากการกระทำไม่สำเร็จ แต่หลักกฎหมายเรื่องการพยายามกระทำความผิดไม่อาจแก้ปัญหาสำหรับการกระทำบางอย่างที่มีลักษณะเป็นการก่ออันตรายได้ เช่น กรณีการนำรถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งหรืออาจเกิดอันตรายมาใช้ในทางเดินรถ เมื่อผู้ขับขี่ขับรถไปในทาง แต่ไม่มีผู้โดยสารคนใดบนรถได้รับอันตรายจากรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงนั้นเลย เมื่อการกระทำนั้นไม่ก่อความเสียหายแก่ผู้ใด ผู้กระทำก็ไม่ต้องรับผิดแม้แต่ฐานพยายามทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ เพราะกรณีผู้กระทำจะต้องรับผิดฐานพยายามนั้น ผู้กระทำต้องมีเจตนาในการกระทำความผิดด้วย ด้วยเหตุผลและข้อจำกัดที่กล่าวถึงข้างต้น ทำให้มีการบัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานแนวคิดว่า การกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายโดยทั่วไปต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยการที่กระทำดังกล่าวของผู้กระทำความผิดไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดแต่อย่างใด ผลของความผิดที่เป็นการก่ออันตรายนั้นเพียงแต่วินิจฉัยว่า น่าจะมีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริง หรืออยู่ในฐานะความเป็นไปได้ว่าอันตรายอาจเกิดขึ้นได้ก็ต้องรับผิดแล้ว โดยไม่ต้องวินิจฉัยถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลอย่างแท้จริง

(๓) ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

แม้ว่าหลักในเรื่องความรับผิดในทางอาญาตามกฎหมายจราจรต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงการกระทำความผิดดังกล่าวแล้วจะเห็นว่ามีการกระทำโดยประมาทแฝงอยู่ในตัวด้วย ทั้งนี้เพราะบางกรณีแม้ผลของการกระทำจะมีอย่างเดียว แต่ผลนั้นอาจเป็นผลมาจากการกระทำโดยเจตนาและประมาทไปพร้อม ๆ กันก็ได้ เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ผู้ขับขี่ย่อมเล็งเห็นได้ว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ แม้ผู้ขับขี่ไม่มีเจตนาต้องการที่จะให้ผลนั้นเกิดขึ้นก็ตาม หรือการขับขี่รถในขณะมึนเมาสุรา แม้ในขณะมึนเมาผู้ขับขี่จะไม่รู้สึกตัว ซึ่งอาจถือว่าไม่มีการกระทำ แต่ก่อนที่ตนจะดื่มสุรา ผู้ขับขี่รู้อยู่แล้วว่าอาจก่อให้เกิดอันตรายจากการกระทำประมาทโดยจงใจมาตั้งแต่แรกแล้ว ดังนั้นเมื่อผู้ขับขี่ขับรถไปชนผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขับขี่ก็ต้องรับผิดในผลแห่งความตายหรืออาการบาดเจ็บนั้น ซึ่งเป็นผลที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการกระทำโดยประมาทของตน (รายวิชาการศึกษาอิสระ หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ของ พ.ต.ท.วรเชษฐ สกิจกัน, ปี ๒๕๕๙)

๒.๒.๓ แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรสำหรับทางด่วนพิเศษ

ปัจจุบันยังไม่มีการกำหนดกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความเร็วเป็นการเฉพาะสำหรับทางด่วน/ทางพิเศษ จึงต้องบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนี้ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ ประกอบกับ ฉบับที่ ๑๐ ซึ่งออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดไว้ว่า ข้อ ๑ ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้ (๑) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กม. หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร (๒) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๔๕ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร (๓) สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร ข้อ ๒ ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้า ๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร ข้อ ๓ ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในข้อ ๑ ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

๒.๓ แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ

อุบัติเหตุ หมายถึง ภัยอันตราย จากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำโดยประมาท ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม เหน็ดเหนื่อย และง่วงนอน อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นกับตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงานและประชาชนทั่วไป (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ,๒๕๕๓) สามารถแบ่งประเภทของอุบัติเหตุ ได้ดังนี้

(๑) อุบัติเหตุจากจราจร (traffic accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจาก การจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ

(๒) อุบัติเหตุจากการทำงาน (occupational accidents) ทั้งในโรงงาน และนอกโรงงาน เช่น การก่อสร้าง การประกอบอาชีพเกษตรกรรม และการประกอบอาชีพอื่น ๆ

(๓) อุบัติเหตุในบ้าน (home accidents) ได้แก่ การพลัดตกหกล้ม ถูกมีดบาด ปืนลั่น ไฟฟ้าดูด ก๊าซหุงต้มระเบิด ไฟไหม้น้ำร้อนลวก เป็นต้น

(๔) อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (public accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียน จากการเล่นกีฬาและนันทนาการ โรงมหรสพ สถานเริงรมย์ สวนสาธารณะ รวมทั้งอัคคีภัย

อุบัติเหตุจากการจราจร

อุบัติเหตุจากการจราจร เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะทุกชนิดในท้องถนนที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ ผู้ใช้ยานพาหนะ ผู้เดินเท้า

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุการจราจร แบ่งได้ ๒ ประการ คือ

(๑) ความบกพร่องของคน หรือผู้ใช้ทาง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ ๘๕ ประกอบด้วย

- ผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความผิดปกติด้านร่างกายและจิตใจ ขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัย เมาสุราและเสพยาบ้า เป็นต้น
- คนโดยสารและคนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดความระมัดระวัง ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามหรือสะพานลอย ไม่ข้ามถนนเมื่อรถติดไฟแดง ห้อยโหนหรือยื่นส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกตัวรถ

(๒) สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ ๑๕ ได้แก่ สภาพของถนนชำรุดบกพร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐาน สภาพดินฟ้าอากาศที่ทัศนะวิสัยไม่ดี กฎระเบียบของจราจรที่ไม่ชัดเจนและไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ไม่ใช่ความบังเอิญ หรือปราศจากสาเหตุ จากการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร พบว่ามีปัจจัยสำคัญ ๔ ประการ ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวกับคน ยานพาหนะ ถนนสภาพแวดล้อม และความบกพร่องทางกฎหมาย (วิจิตร,๒๕๓๘)

(๑) ปัจจัยที่เกิดจากคนอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่และคนเดินเท้า ปัจจัยที่เกิดจากผู้ขับขี่ ได้แก่

- เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะก่ออุบัติเหตุได้มากกกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เพราะลักษณะนิสัยของเพศชายที่ชอบเสี่ยงภัย ชอบความตื่นเต้น ชอบความเร็ว ดังนั้นผู้ชายอายุประมาณ ๑๕-๒๔ ปี จะตายจากอุบัติเหตุมากกว่า ๒ ใน ๓ ในขณะที่ผู้หญิงน้อยกว่า ๑ ใน ๓ ตายด้วยอุบัติเหตุ

- อายุเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เด็กวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาว อายุ ๑๘-๒๒ ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้เนื่องจากเป็นวัยที่คึกคะนอง ขาดความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์ (วิจิตร,๒๕๓๘)

- การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยที่เกิดจากการขาดความรับผิดชอบความเห็นแก่ตัวเมื่อไม่เป็นระเบียบวินัย การระบายอารมณ์โกรธ หงุดหงิดในการขับรถ เมื่อปฏิบัติบ่อยๆ จะเกิดเป็นความเคยชินจนติดเป็นนิสัย

- การขาดประสบการณ์ แบ่งเป็น การขาดประสบการณ์ในการใช้เครื่องมือ ขาดการฝึกฝนอบรม การไม่คุ้ยเคยกับยานพาหนะ อีกประการหนึ่งคือ การขาดประสบการณ์ในสภาวะ ได้แก่ ไม่คุ้นเคยกับสภาพทางและสภาพดินฟ้าอากาศ

- ความบกพร่องทางร่างกาย สภาวะความเจ็บปวดทางร่างกาย เช่นโรคประจำตัว ได้แก่ โรคหัวใจ เบาหวาน ความดันโลหิตสูง ลมชัก หรือสภาวะที่มีความบกพร่องของอวัยวะต่างๆ เช่น สายตาเอียงมาก ตาบอดสี หูตึง หูหนวก หรือสภาวะที่ร่างกายอ่อนล้าสภาวะดังกล่าวจะเป็นตัวเพิ่มอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้

- การใช้แอลกอฮอล์และยา การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะขับรถเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การใช้ยาและสิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด เช่น พวกแอมเฟตามีน ยาบ้า ยาขยัน ขณะขับขี่ซึ่งเป็นยากระตุ้นประสาทมีผลทำให้บุคลิกภาพแปรปรวนร่างกายอ่อนเพลีย ทำให้เกิดความบกพร่องทางด้านร่างกายและจิตตามมาเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจาการจราจรได้ ส่วนยาบางประเภทมีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ เมื่อดื่มสุราเข้าไปแอลกอฮอล์จะถูกดูดซึมได้ทุกส่วนของระบบทางเดินอาหาร โดยถูกดูดซึมที่กระเพาะอาการร้อยละ ๒๕ ที่เหลือจะถูกดูดซึมที่ลำไส้เล็กโดยเฉพาะส่วนต้น และกระจายไปตามเนื้อเยื่อสมองและของเหลวทุกแห่งของร่างกาย จะสามารถตรวจหาระดับของแอลกอฮอล์ในเลือดได้ภายใน ๕ นาทีหลังจากดื่ม และระดับแอลกอฮอล์จะสูงสุดใน ๓๐-๔๐ นาที ในกรณีที่ดื่มบ่อยจะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดถึงระดับสูงสุดได้เร็วกว่าแอลกอฮอล์จะถูกสันดาป (Metabolism) ที่ตับ ได้พลังงานประมาณ ๗ Kcal/gm. ซึ่งไม่สามารถนำไปใช้ในการทดแทนเนื้อเยื่อที่ถูกทำลายได้ ร้อยละ ๑๐ ของแอลกอฮอล์ จะถูกขับออกโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงทางลมหายใจ ปัสสาวะ และเหงื่อ

(๒) ปัจจัยเรื่องยานพาหนะจากสถิติประเภทยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์และรถบรรทุกขนาดเล็ก ตามลำดับ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ,๒๕๕๓) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องในประเทศสูงกว่าประเทศอื่นๆ เนื่องจากสภาวะน้ำท่วมและการดูแลรักษารถยังไม่ดีพอ ระบบการตรวจสอบสภาพรถประจำปียังไม่มีประสิทธิภาพนอกจากนี้การบังคับใช้หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ควรมีมาตรการที่เข้มงวดและชัดเจน รถจักยานยนต์ ที่สภาพชำรุดบกพร่องอันมีสาเหตุจากอุปกรณ์รถ ได้แก่

- สภาพของยางหมดสภาพ ไม่มีดอกยางหรือดอกยางสั้นไม่เกาะถนน ทำให้ลื่นได้ง่ายโดยเฉพาะบริเวณที่ถนนเปียกชื้นแฉะ ยางที่หมดสภาพเสี่ยงต่อการแตกหรือระบิดได้ สภาพยางและลมยางไม่ได้มาตรฐานเหมาะสมกับขนาดของรถและน้ำหนักที่บรรทุก
- ระบบห้ามล้อมือและเท้าไม่ดี ไม่สามรถเบรกได้ ดันชักส่งหลุด
- พวงมาลัยหรือคันบังคับรถชำรุด สภาพไม่ปกติ
- ระบบสัญญาณไฟชำรุด ความบกพร่องของระบบไฟ ไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟเบรก ไม่มีไฟท้ายรถ โดยเฉพาะในเวลากลางคืน รถที่ตามมาจะมองไม่เห็นทำให้เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนได้ง่าย
- ความบกพร่องของกระจกมองหลัง แตรสัญญาณ
- ความบกพร่องของหม้อน้ำ น้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก น้ำมันครัชซ์

(๓) ปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

(๓.๑) สภาพถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ จำนวนช่องการเดินรถ ความกว้างของช่องทางเดินรถ แนวกั้นกลางถนน ไหล่ถนน เครื่องกั้นทางบริเวณสะพาน หรือทางโค้ง หรือบนถนนที่กำหนดความเร็วสูง ค่าความฝืดของถนน นอกจากนี้พื้นผิวถนนที่ชำรุด เป็นหลุมเป็นร่องลื่น ผิวถนนเสื่อมคุณภาพ ถนนลาดชัน โค้งมาก ความลาดเอียงของถนนไม่ได้มาตรฐานและถนนที่กำลังมีการก่อสร้าง เป็นต้น

(๓.๒) ลักษณะของทางที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ณัฏฐมณี จิรินทรกุล,๒๕๔๓)

- ความกว้างของช่องเดินรถอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อยเท่านั้น
- แนวกั้นกลางถนนใช้กั้นถนนที่มีจราจรสวนทางกันโดยคำนึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสาวนทางกันเป็นสำคัญ แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดอุบัติเหตุลงได้บ้าง การชนด้านหน้าแบบประสานงาจะไม่มีและการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง
- ไหล่ คือ พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปด้านข้าง ซึ่งยังไม่ได้จัดทำเป็นทางเท้าไหล่ทางมีผลต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก เพราะมีรั้วที่กั้นป้องกันไม่ให้รถตกลงไปในคูคลองหรือเหว
- เครื่องกั้นข้างทางจะช่วยจะช่วยป้องกันไม่ให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกไปภายนอกถนนไปชนสิ่งที่อยู่ข้างทาง ดังนั้นบริเวณที่มีสะพานหรือทางโค้งควรจะมีเครื่องกั้นขวางทางเพื่อลดอุบัติเหตุไม่ให้รุนแรง โดยเฉพาะในถนนที่กำหนดให้ใช้ความเร็วสูงเช่น ทางด่วนพิเศษ
- พื้นผิวทาง ปัญหาเรื่องพื้นผิวทางและการลื่นไถลนับเป็นปัญหาที่สำคัญปัญหาหนึ่ง การสร้างถนนสมัยใหม่จึงมักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิดปกติของถนน หรือสภาพของพื้นผิวที่จะต้านทานความลื่นของถนนในทุกฤดูการ
- แสงสว่างมีความจำเป็นมากเพราะเป็นสภาพที่ส่งเสริมการมองเห็น
- การออกแบบทางเรขาคณิตของทาง บริเวณทางหลวงมักไม่ค่อยพบปัญหาแต่ส่วนมากมักจะพบปัญหาในเขตเมือง เช่น กรุงเทพมหานคร การออกแบบทางเรขาคณิตของทางยังไม่ได้มาตรฐานโดยเฉพาะบริเวณทางแยกมักเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยและรุนแรง

(๓.๓) สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกได้ ๓ ประการคือ

- อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง สิ่งเหล่านี้ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และสัญญาณไฟจราจร ต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืนอ่านแล้วเข้าใจได้ง่ายไม่กำกวม

- อุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ สภาพทัศนวิสัยไม่ดีที่เกิดจากปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น หมอกลงจัด ฝนตกหนัก เป็นต้น

- การกระทำของมนุษย์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจาการกระทำของมนุษย์นั้น พบมากในเขตเมือง ได้แก่ สภาพสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เสียงดังจากการจราจร ควันพิษจากท่อไอเสียการจราจรติดขัด ซึ่งในปัจจุบันปัญหาต่างๆ จะมีความรุนแรงมากขึ้น ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน เกิดภาวะความตึงเครียด เกิดจากความแปรปรวนทางอารมณ์ ทำให้มีพฤติกรรมหงุดหงิดง่าย

(๔) สาเหตุจากความบกพร่องของกฎหมาย

(๔.๑) การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบข้อบังคับและมีบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่างๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

(๔.๒) บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสมทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ

(๔.๓) การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่าน และได้รับอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจทำผิดกำหมายจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

(๔.๔) ขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังเข้มงวดในการพิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำความผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ ในแต่ละปีจะมีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมาก อุบัติเหตุมีองค์ประกอบ ๒ ประการคือ

- ความสูญเสียโดยตรง (direct loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้ป่วยบาดเจ็บภายหลังออกจาโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายการฟื้นฟูสภาพค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น

- ความสูญเสียโดยอ้อม (indirect loss) เป็นความสูญเสียที่เกิดมีขึ้นเป็นจำนวนมากกว่าการสูญเสียโดยตรง และไม่สามรถมองเห็นได้ แบ่งเป็น ๔ ด้าน คือ

๑) ความสูญเสียทางด้านร่างกาย ได้แก่ ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับการสูญเสียทางการผลิต โดยก่อให้เกิดการตาย การเจ็บป่วยและความพิการ

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นความสูญเสียที่ประเมินค่ามิได้ ทั้งนี้เพราะต้องคำนึงถึงความสูญเปล่าในการลงทุนที่ได้รับการศึกษาอบรมตลอดจนการเสียโอกาสของผู้เสียชีวิตในการมีชีวิตเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ ที่มีประโยชน์ต่อสังคมและ ประเทศชาติ ในการคำนวณหาค่าใช้จ่ายในการรักษาของคนตายจากการบาดเจ็บเพราะอุบัติเหตุเป็นต้น ข้อมูลที่รวบรวมได้โดยอาศัยการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บตามสาเหตุ เช่น ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก ฯลฯ เรียกว่า E-Code และการตายจากการบาดเจ็บ ตามพยาธิสภาพของร่างกาย เช่น กะโหลกศีรษะแตกบาดเจ็บ หัวใจ แขนขาหัก เป็นต้น ซึ่งเรียกว่า N-code รวมทั้งอายุของผู้เสียชีวิตมาใช้ในการประเมินด้วย จากการศึกษาพบว่า การสูญเสียทางอ้อมจากการตายเนื่องจากอุบัติเหตุมีประมาณร้อยละ ๒๕.๓ ของการสูญเสียทั้งหมด (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, ๒๕๕๓)

การเจ็บป่วย การคำนวณหาค่าความเจ็บป่วยทำได้โดยการคำนวณค่าผลผลิตของชาติจากวันหยุดทำงานของคนทำงาน หรือวันหยุดเรียนของนักเรียนที่เจ็บป่วยวันหยุดงานของสามี หรือภรรยาหรือญาติที่มาปฏิบัติดูแลผู้ป่วยจากจำนวนวันที่ต้องหยุดพักรักษาตัว ได้มีการศึกษาพบว่า ค่าของความสูญเสียโดยอ้อมจาการเจ็บป่วยด้วยอุบัติเหตุนั้นมีประมาณร้อยละ ๖๘.๗ ของการสูญเสียทั้งหมด (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, ๒๕๕๓)

ความพิการ ได้แก่การสูญเสียอวัยวะบางส่วนของร่างกาย เช่น ตาบอด แขนขาด ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งเป็นสาเหตุของการไม่สามรถช่วยตนเองได้ในระยะยาว การสูญเสียโอกาสของคนพิการ และจะต้องนำมาคำนวณหาเป็นความสูญเสียจากการบาดเจ็บด้วย

๒) ความสูญเสียทางจิตใจ ได้แก่ ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกความคิดและสภาพจิตใจ อารมณ์ของผู้ประสบอุบัติเหตุ และญาติพี่น้อง เพื่อฝูง เป็นความสูญเสียที่ไม่สามรถคำนวณหาค่าได้ไม่อาจมองเห็นได้อย่างเด่นชัด และไม่สามรถทดแทนได้ด้วยเงิน เช่น ความเจ็บปวด ความกลัว เสียขวัญเสียกำลังใจ ความโศกเศร้าเสียใจ วิตกกังวล เป็นทุกข์ เป็นโรคจิต ประสาท

๓) ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เมื่อมองโดยภาพรวมจะพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละปีทำให้ทรัพย์สินของญาติสูญเสียไปเป็นจำนวนร้อยล้านบาท หากจะคำนวณค่าความสูญเสียเหล่านี้ จะได้แก่ การสูญเสียกำลังคนในวัยทำงาน ความเสียหายในทรัพย์สินที่สูญหายเครื่องจักรที่ใช้การไม่ได้เสียเวลาซ่อม ค่าใช้จ่ายเมื่อหยุดกิจกรรมในการซ่อม ค่าใช้จ่ายในการจัดการและฟ้องร้องค่าเสียหาย

๔) ความสูญเสียทางสังคม ได้แก่ ความสูญเสียที่มีผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ครอบครัว และชุมชน ของผู้ประสบอุบัติเหตุ เช่น การสูญเสียผู้นำครอบครัว การสูญเสียอวัยวะกลายเป็นคนพิการ ไม่สามรถประกอบอาชีพได้ สูญเสียเกียรติยศชื่อเสียง หมดกำลังใจ

อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ตลอดเวลาสาเหตุเกอดมาจากหลายสาเหตุ เช่น การขับขี่ที่ไม่ระวัง ไม่รอบคอบความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ จากสภาพแวดล้อมที่ควบคุมไม่ได้ เป็นต้น

๒.๔ แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะบนทางด่วน/ทางพิเศษ

๒.๔.๑ ความหมายของพฤติกรรมมนุษย์

ฮิลการ์ด เออร์เนสและโบเวอร์ (Hilgard and Bower, ๑๙๙๖) ได้ให้คำนิยามว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิตที่สังเกตได้โดยบุคคลอื่นและการแสดงออกของพฤติกรรมนั้นจะชี้ให้เห็นถึงความเป็นปัจเจกบุคคลในการปรับตัวต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงลักษณะที่ส่งผลไปยังการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ (๒๕๓๔) ได้สรุปความหมายของพฤติกรรม หมายถึงปฏิกิริยาหรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิต จะสังเกตเห็นได้หรือไม่ได้ก็ตาม โดยบุคคลที่มีพฤติกรรมที่หลากลายทั้งส่วนที่เป็นลักษณะภายนอกที่สังเกตได้ง่ายและพฤติกรรมภายในที่สังเกตได้ยากลักษณะที่หลากหลายดังกล่าวส่งผลให้บุคคลแสดงออกต่างกันในแต่ละสถานการณ์และช่วงเวลาดังนั้นสามรถแบ่งพฤติกรรมได้เป็นสองลักษณะ ได้แก่

พฤติกรรมภายใน หมายถึง ปฏิกิริยาหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล รวมทั้งความคิด ความรู้สึก ทัศนคติ ความเชื่อ และค่านิยม

พฤติกรรมภายนอก หมายถึง ปฏิกิริยาหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็นได้ด้วยการพูด การกระทำกิริยาท่าทางของบุคคล

สุรพงษ์ โสรธนะเสถียร (๒๕๓๓) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรม คือการกระทำหรือพฤติกรรมใดๆของคนเราโดยส่วนใหญ่จะเป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานที่มาจากความรู้และทัศนคติของบุคคลนั้นๆ ซึ่งการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน เนื่องจากการมีความรู้และทัศนคติที่แตกต่างกัน การเปิดรับสื่อที่ต่างกันจะทำให้มีประสบการณ์ที่สั่งสมมาต่างกันจึงทำให้มีผลกระทบถึงพฤติกรรมบุคคล

ดังนั้นสามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง ปฏิกิริยาหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาทั้งภายในจิตใจตนเองหรือแสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็น ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้กระทำด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายอื่น โดยลักษณะท่าทางกิริยาอาการแตกต่างกันไปล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการตัดสินใจประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้นๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

๒.๔.๒ แนวคิดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

Lund and O'Neill (๑๙๘๖) ได้ให้ความหมาย พฤติกรรมการขับขี่ไว้อย่างกว้างๆ ว่า เป็นการควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขี่ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายที่ผู้ขับขี่ต้องการ โดยการกระทำนี้ของผู้ขับขี่เป็นสิ่งซึ่งสามารถสังเกตได้

Harvey et al (๑๙๗๕) ได้อธิบายความหมายของพฤติกรรมการขับขี่ในแง่มุมที่เป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี่ว่าเป็นการกระทำหรือการกระทำที่บกพร่องบางอย่างในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นผลให้ตัวเองหรือผู้ใช้ถนน หรือทั้งตัวเองและผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ ต้องเพิ่มความระมัดระวังขึ้น

สำหรับการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรรมการขับขี่ในแง่มุมอื่นๆ เช่น พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย (safe driving behavior) นิสัยการขับขี่ที่น่ารังเกียจ (poor driving habits) และพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยง (risky driving behavior) เป็นต้น มักจะมีการกำหนดขอบเขต มิติ หรือทิศทางของพฤติกรรมตามความสนใจของผู้ศึกษา จะไม่ได้ระบุถึงความหมายที่ชัดเจน อย่างไรก็ดี เมื่อได้พิจารณาถึงจุดมุงหมายของการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ในแต่ละแง่มุมดังกล่าว ประกอบกับแนวทางของการให้ความหมายที่ได้เสนอไว้ข้างต้น สามารถสรุปภาพรวมของพฤติกรรมขับขี่ คือ การประพฤติปฏิบัติต่างๆ ของผู้ขับขี่ในการขับขี่หรือควบคุมยวดยานของตน จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาพบว่าสามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ทั้งที่เป็นการแบ่งประเภทการขับขี่โดยตรง และที่เป็นการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่ต่างก็ใช้พฤติกรรมในการขับขี่ และการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่คือสิ่งเดียวกัน ดังนั้นจึงสามารถแบ่งประเภทของพฤติกรรมการขับขี่ไว้ดังนี้ (Risser ๑๙๘๕)

พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน (standard of driving behavior) เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตรายขึ้นในสถานการณ์ปกติทั่วไป

พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปในทางบวก (positive deviations of driving behavior) คือพฤติกรรมการขับขี่ในอุดมคติ ที่ทำให้ไม่เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการปลอดภัยต่อจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังก่อให้เกิดอันตรายได้เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่เบนไปทางบวกจะชะลอความเร็วของรถเพราะเขาจะคำนึงว่า บางทีอาจมีผู้โดยสารข้ามออกมาทางด้านหน้าของรถโดยสารนั้นเป็นต้น

พฤติกรรมการขับขี่เบนไปทางลบ (negative deviations of driving behavior) เป็นการขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือกฎระเบียบ และเป็นอันตรายซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี (good drivers behavior) หมายถึงผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และสุขุมเยือกเย็น ใช้ความเข้าใจร่วมกันระหว่างตัวบุคคลและขีดความสามารถของรถ ล่วงรู้สาเหตุที่แท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและลดความเสี่ยงพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความคล่องตัวของสภาพจราจร

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี (bad drivers behavior) เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดีและเป็นผู้ขับขี่ที่มักมีนิสัยชอบขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบสัญญาณจราจรเป็นสาเหตุต่อความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ หมายถึง การกระทำใดๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจนได้รับบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต

นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการการจัดระบบการจราจร กองพัฒนาระบบการจราจร (จิรพัฒน์ โชติกไกร, ๒๕๓๑) ได้ทำการรวบรวมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ว่า สมรรถภาพของแต่ละคนมีความแปรปรวนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย เช่น ดื่มของมึนเมา กินยากดประสาท ทำกิจกรรมอื่นร่วมกับการขับขี่ หรือขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง และสภาพแวดล้อมของทางที่ขับขี่ผ่านไป

๒.๔.๓ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่

พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ หมายถึง การกระทำใดๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจนได้รับบาทเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่โดยการขับขี่ หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ และการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จักรยานยนต์สูงที่สุด (นวลอนงค์ บุญจรูญศิลป์ ๒๕๔๖) จากการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงด้านการจราจรของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในประเทศไทย คือ การไม่เคยสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ธนินี เขียวอยู่ ๒๕๔๖) และพฤติกรรมเสี่ยงด้านอุบัติเหตุจราจร พบว่า พฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การขับขี่ด้วยความประมาท เช่น การขับขี่ด้วยความมึนเมา ง่วงนอน หลับใน ขาดความชำนาญ ใจร้อน ขับขี่ด้วยความเร็ว ไม่เคารพกฎจราจร (จุฬาภรณ์ โสตะ ๒๕๔๖) นอกจากนี้พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของวัยรุ่น พบว่าวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมชอบเสี่ยงอันตรายเนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยงในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่าวัยอื่นทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่นๆพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นที่พบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแซงกระชั้นชิด การเบรกกระชั้นชิด เป็นต้น (Sumer ๒๐๐๓) ดังนั้นสามารถสรุปปัจจัยที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยได้กำหนดปัจจัยที่น่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ ได้แก่

๑) บุคลิกภาพ

McCrae and Costa Jr, ๑๙๙๕, Lee et al (๒๐๐๖) ได้อธิบายเกี่ยวกับบุคลิกภาพที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า บุคลิกภาพเป็นลักษณะการแสดงออกในรูปแบบของแผนแนวคิด ความรู้สึก และการแสดงพฤติกรรมที่แสดงออกซ้ำๆ จนเป็นลักษณะเฉพาะแต่ละบุคคล โดยลักษณะบุคลิกภาพของผู้ขับขี่มักพบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะชอบค้นหาความตื่นเต้น ท้าทาย มักจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ผาดโผน สนุกสนาน ชอบความเสี่ยง และความตื่นเต้น ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะก้าวร้าว และไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม มักแสดงออกด้านการขับขี่ด้วยความเร็วสูงและชอบฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ จะมีความห่วงใยผู้อื่นขณะขับขี่ จึงมีความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น

Ulleberg and Rundmo (๒๐๐๓) ได้ให้ข้อสรุปจากการทบทวนวรรณกรรมว่า บุคลิกภาพแม้ว่าจะไม่ใช่ตัวชี้วัดโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่แต่พบว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอ บุคลิกภาพลักษณะต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่

๑. บุคลิกภาพลักษณะชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทาย (sensation seeking) คือ พฤติกรรมชอบความตื่นเต้น บางคนต้องการความท้าทายที่หลากหลาย โดยเกิดจากความตั้งใจและมีความพึงพอใจต่อการค้นหาความเสี่ยง โดยผู้ที่ชอบความท้าทายสูงจะไวต่อความรู้สึกภายในของตนเองและพยายามที่จะเพิ่มความตื่นเต้นเท่านั้น ด้วยปฏิกิริยาของตนกับสภาพแวดล้อมเพื่อเป็นการหาประสบการณ์ใหม่ๆ ที่ตื่นเต้นและค่อยข้างเสี่ยงอันตราย (Zuckerman, ๑๙๗๙) ผู้ที่มีบุคลิกภาพลักษณะชอบความตื่นเต้นท้าทายส่วนใหญ่จะมีความสัมพันธ์ด้านบวกกับการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง (Jonah, ๑๙๙๗) การศึกษาในวัยรุ่นที่ขับขี่ยานยนต์ พบว่าวัยรุ่นที่มีบุคลิกภาพลักษณะชอบค้นหาความ

ตื่นเต้นท้าทาย เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่สูง และเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงด้วย โดยจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ขาดความระมัดระวังขาดความยั้งคิด ชอบความเสี่ยงในการขับขี่จึงมักจะขับขี่ด้วยความเร็วสูง ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และชอบการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ยานยนต์ด้วย (Arnett et al, ๑๙๙๗; Ulleberg, ๒๐๐๑; Iversen and Rundmo, ๒๐๐๒)

๒. บุคลิกภาพลักษณะก้าวร้าว (aggression) เป็นลักษณะของผู้ขับขี่ที่มีลักษณะไวต่อสิ่งเร้าได้ง่ายโดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งมรพฤติกรรมการต่อต้านหรือก้าวร้าวต่อผู้ขับขี่อื่นจึงเป็นเหตุให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง นอกจากนี้ มักมีการขับขี่ด้วยอารมณ์โกรธที่รุนแรง จึงมักแสดงออกด้วยพฤติกรรมการขับขี่เสี่ยงในชีวิตประจำวัน เช่น การขับขี่แบบใจร้อนการฝ่าฝืนกฎจราจร การขับขี่ด้วยความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด การขับรถแข่งกับรถคันอื่น หรือขับรถเข้าไปในเขตหวงห้าม เป็นต้น นอกจากนั้นยังพบว่ามีรายงานการขับขี่ด้วยความโกรธบ่อยในสภาพการณ์ขับขี่ และสัมพันธ์กับการชนในการขับขี่ (Arnett et al, ๑๙๙๗; Deffenbecher et al, ๒๐๐๓; Lee et, ๒๐๐๖; Oltedal and Rundmo, ๒๐๐๖)

๓. บุคลิกภาพลักษณะไม่ปฏิบัติตามกฎ/ระเบียบของสังคม (normlessness) คือลักษณะของผู้ขับขี่ที่สันนิฐานว่า เป็นผู้ที่จะไม่ปรับปรุงพฤติกรรมทางสังคมโดยเฉพาะพฤติกรรมด้านการจราจร โดยพบว่า มักจะทำผิดกฎจราจรอยู่เสมอ และพบว่ามีความสัมพันธ์กับการมีทัศนคติที่เสี่ยง และพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงในสภาพการณ์ของการจราจร (Ulleberg and Rundmo, ๒๐๐๓) การศึกษาของ (Iversen and Rundmo, ๒๐๐๒) พบว่าผู้ที่มีลักษณะไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคมจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการขับขี่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร และเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจราจร เพราะกลุ่มนี้นะมีการยอมรับในการฝ่าฝืนกฎจราจร และไม่สนใจว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายหรือไม่

๔. บุคลิกภาพลักษณะความวิตกกังวล (anxiety) (Ulleberg and Rundmo, ๒๐๐๓) อธิบายว่าลักษณะความวิตกกังวลแม้จะไม่ใช่ตัวชี้วัด โดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ แต่ผู้ขับขี่ที่มีลักษณะความวิตกกังวล แสดงถึงความกลัวการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่ จึงมีความระมัดระวังในการขับขี่ จึงทำให้มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ต่ำ อย่างไรก็ตาม(Oltedal and Rundmo, ๒๐๐๖) พบว่าผู้มีลักษณะความวิตกกังวลสูงมากๆ แสดงถึงความตึงเครียดและหงุดหงิดใจ ส่วนผู้ขับขี่ที่มีความวิตกกังวลต่ำมากๆ แสดงถึงความสงบผ่อนคลายและมีสมาธิ ซึ่งอาจมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ได้

๕. บุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ประโยชน์ของผู้อื่นเป็นสำคัญ (Altruism) เป็นลักษณะของผู้ขับขี่ที่มีความเสียสละ เห็นแก่ประโยชน์ของผู้อื่นมากกว่าตนเอง มีความเห็นอกเห็นใจผู้อื่น ในสภาพการจราจรมีความตระหนักต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น ผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพเห็นแก่ประโยชน์ผู้อื่นเป็นสำคัญจึงเป็นลักษณะของผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่ำ (Ulleberg and Rundmo, ๒๐๐๓)

จะเห็นว่า บุคลิกภาพแต่ละลักษณะ มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น ลักษณะความก้าวร้าว ลักษณะความไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม และลักษณะความชอบค้นหาความตื่นเต้น ท้าทาย ซึ่งผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพลักษณะต่างๆ เหล่านี้จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

จราจรบ่อย ตรงข้ามกับผู้ขับขี่ที่มีบุคลิกภาพลักษณะเห็นแก่ผู้อื่นเป็นสำคัญ จะมีความระมัดระวังในการขับขี่ เนื่องจากห่วงใยในความปลอดภัยของผู้อื่นในการจราจร จึงทำให้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่ำ

๒) ทัศนคติต่อโอกาสเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจร

Sumer (๒๐๐๓) ได้อธิบายเกี่ยวกับ ทัศนคติ ว่า ทัศนคติ (Attitude) เป็นสิ่งสำคัญในการทำให้คนแสดงพฤติกรรมออกมา เช่น บางคนชอบสงคราม แต่บางคนเกลียดสงคราม หรือบางคนชอบบุหรี่ บางคนเกลียดบุหรี่ เป็นต้น จึงกล่าวได้ว่า การรู้ทัศนคติของคนสามารถทำนายพฤติกรรมที่คนจะแสดงออกเป็นการรู้ไว้ก่อนเพื่อหาทางป้องกันและแก้ไขได้ ในระยะเวลาที่ผ่านมาทัศนคติจึงเป็นหัวข้อที่ถูกนักจิตวิทยาสังคมนำมาศึกษากันมาก

West and Hall (๑๙๙๗) ได้อธิบายเกี่ยวกับทัศนคติที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า เป็นลักษณะความรู้สึกความเชื่อของผู้ขับขี่ที่มีต่อโอกาสเสี่ยงของตนเองต่อการเกินอุบัติเหตุจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการจราจร เช่น พฤติกรรมการขับขี่ที่ก้าวร้าว การขับขี่รถด้วยความเร็วสูง ผู้ขับขี่วัยรุ่นที่มีทัศนคติว่าตนมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุน้อยจะมีบุคลิกภาพชอบค้นหาความตื่นเต้นท้าทาย และไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของสังคม จะมีพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ (Ulleberg and Rundmo ๒๐๐๓) ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติชอบความการขับขี่ฝืนกฎจราจร และชอบใช้ความเร็วในการขับขี่ จะมีลักษณะการขับขี่ด้วยความใจร้อน และมักดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่จึงนำไปสู่พฤติกรรมเสี่ยงและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร (Iversen ๒๐๐๔)

๓) การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร

การศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า สิ่งที่เป็นตัวกำหนดว่าผู้ขับขี่มีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอยด้วย ผู้ขับขี่รู้ถึงความเป็นไปได้ที่จะเกิดอันตรายในสภาพการณ์ในการจราจร และผู้ขับขี่รู้ถึงความสามารถของตนเองในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากสภาพการณ์ที่เป็นอยู่จริงที่อาจจะเปลี่ยนเป็นการเกิดอุบัติเหตุ (Gregersen, ๑๙๙๖; Rosenstock, ๒๐๐๕; นวลอนงค์ บุญจรูญศิลป์, ๒๕๔๖) กล่าวว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะแสดงถึงบทบาทที่สำคัญในการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ในวัยรุ่นผู้ขับขี่ยานยนต์มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ การรู้ถึงวิธีการที่จะหลีกเลี่ยงจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้นจึงให้ความระมัดระวังต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นน้อยเช่นกัน Rosenstock (๑๙๗๔) ได้สรุปการรับรู้ที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจร คือ เป็นลักษณะการรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับการโอกาสจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุได้ในอนาคต และความกังวลว่าตนเองจะได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร มีฐานความคิดจากรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพจากแบบจำลอง Health Belief Model

Deery (๑๙๙๙) ได้อธิบายว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร หรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ จะแสดงถึงความสามารถในการประเมินอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นในสถานการณ์จราจร และสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ ทำให้พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุน้อยลง ดังนั้นผู้ขับขี่ที่มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ดี จะไม่ระมัดระวังในการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มาก และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และการยอมรับความเสี่ยงของผู้ขับขี่

แสดงถึงจุดเริ่มต้นของการขับขี่ที่มีความเสี่ยง เพราะการยอมรับความเสี่ยงเป็นพื้นฐานของความเสี่ยงต่างๆ หรือเป็นสิ่งที่กระตุ้นรูปแบบของการขับขี่ที่ผู้ขับขี่เห็นว่าเป็นความเสี่ยงที่เจตนาจะให้ดำเนินต่อไป เพราะคิดว่าไม่เกิดอันตรายต่อตนเอง อีกทั้งผู้ขับขี่เห็นว่าการขับขี่ที่มีความสำคัญและมีความจำเป็นในกิจวัตรประจำวัน จากรูปแบบการขับขี่ดังกล่าว มรเหตุผลหลายอย่างที่เป็นสิ่งบ่งบอกว่าผู้ขับขี่อาจได้รับความเสี่ยงคือ

๑) ผู้ขับขี่มีลักษณะบ่งบอกต่อการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ดี นั่นคือ มีการรับรู้ว่าการขับขี่ด้วยความเร็วค่อนข้างสูงยังไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความผิดพลาดในการตัดสินต่อระยะทางที่คนเดินข้ามถนน เป็นตน ซึ่งอาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่มีการประเมินความสามารถของตนเองในการจัดการปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในขณะขับขี่ไว้สูงเกินไป

๒) ผู้ขับขี่มีลักษณะทักษะที่ไม่ดี ตัวอย่าง เช่น ขณะมีคนเดินข้ามถนนผู้ขับขี่จะใช้เวลาในการตัดสินใจที่จะลดความเร็วลง ด้วยเหตุนี้การตัดสินใจที่จะปล่อยคันเร่งหรือเหยียบเบรกจึงช้าลง

๓) ผู้ขับขี่มีลักษณะการยอมรับความเสี่ยงสูง คือมีการรับรู้การขับขี่ด้วยความเร็วสูงอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งที่เหมาะสม และไม่เสี่ยงอันตราย เป็นต้น

พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะบนทางด่วนพิเศษ

Webster and Wells [๔] ได้ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถ โดยจำแนกพฤติกรรมจากผลกระทบของการติดตั้งเครื่อง Speed Cameras ดังนี้

Conformers – ผู้ขับขี่จะขับรถด้วยความเร็วใกล้เคียงกับความเร็วที่กฎหมายกำหนด

Deterred – ผู้ขับขี่จะลดความเร็วลงเมื่อเห็นว่ามีการตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว

Manipulators – ผู้ขับขี่ลดความเร็วลงเมื่อผ่านกล้องตรวจจับความเร็วและจะเพิ่มความเร็วขึ้นทันที

Defiers – ผู้ขับขี่จะไม่ลดความเร็วลงแม้ว่าจะขับผ่านกล้องตรวจจับความเร็ว

กลุ่ม Manipulators มีแนวโน้มที่อยู่ในกลุ่มผู้ขับรถเร็วมากที่สุด และมีโอกาสละเมิดกฎหมายมากที่สุด เนื่องจากคนกลุ่มนี้รู้ว่ามีการติดตั้งกล้อง Speed Camera บนถนนสายหลักจึงทำให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลงเมื่อผ่านกล้องเท่านั้น

Williams และคณะ [๕] ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยผู้ทำการศึกษาต้องการทราบลักษณะพฤติกรรมของผู้ที่ขับรถเร็วหรือ Characteristics of Speeders ซึ่งทำการเก็บข้อมูลบนถนน ๑๓ เส้นทางมีความเร็วจำกัดประมาณ ๔๐-๕๕ mph ด้วยเครื่องตรวจจับความเร็ว Traffipax Photoradar Camera System ในรัฐ Northern Virginia และศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับรถเร็ว (speeders) กับผู้ที่ขับรถช้า (slower drivers) ดังนี้

– Speeders คือผู้ขับรถที่วิ่งมาเป็นกลุ่ม โดยมีรถวิ่งอยู่ด้านหน้า ๒ คัน และวิ่งตามมาด้านหลัง ๒ คัน ซึ่งรถของ Speeders วิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างน้อย ๑๕ mph และจะต้องมีความเร็วสูงกว่ารถรอบข้างอย่างน้อย ๕ mph

– Slower Drivers คือผู้ที่ขับรถอยู่รอบๆ Speeders และวิ่งด้วยความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างน้อย ๕ mph

พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ยานพาหนะบนทางด่วน มีดังนี้

๑. จะเป็นกลุ่มที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความคิดว่า ตนได้ชำระค่าผ่านทางพิเศษแล้ว ย่อมสามารถขับขี่ด้วยความเร็ว เพื่อถึงจุดหมายตามเวลาที่คาดการณ์ไว้ได้

๒. จะเป็นกลุ่มที่ขับขี่ยานพาหนะด้วยการเปลี่ยนช่องทางบ่อยและกระชั้นชิด เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้ความเร็วเป็นหลัก แต่ในขณะเดียวกันก็พบผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนน้อยที่ขับขี่ด้วยความเร็วที่ไม่มากนักและช้ากว่าผู้อื่น จึงเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขับรถมาด้วยความเร็วจึงต้องเปลี่ยนช่องทางบ่อย เมื่อเจอยานพาหนะที่ขับขี่ที่ช้ากว่าที่ตน ประกอบกับการขับขี่ด้วยความเร็วและไม่สามารถลดความเร็วได้ในเวลาอันสั้น จึงต้องขับขี่โดยเปลี่ยนช่องทางในระยะที่กระชั้นชิดด้วย

๓. จะเป็นกลุ่มที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ได้ให้สัญญาณไฟในการขับขี่กับเพื่อร่วมทาง เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะใช้ความเร็วในการขับขี่สูง และต้องเปลี่ยนช่องทางในเวลากระชั้นชิด จึงเป็นเหตุไม่สามารถให้สัญญาณไฟในการขับขี่กับเพื่อร่วมทางได้ทัน

๔. จะเป็นกลุ่มที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะจะลดความเร็วลงเมื่อเห็นว่ามีการตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว เนื่องจากความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับขี่มีน้อยกว่าความต้องการในการถึงจุดหมายปลายทาง ประกอบกับผู้ขับขี่เกรงกลัวต่อสภาพการบังคับใช้กฎหมายเมื่อเห็นกล้องตรวจจับความเร็วเท่านั้น เพราะเกรงว่าจะต้องเสียค่าปรับ หากจุดใดบริเวณใด ไม่มีจุดติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วก็จะไม่ให้ความสำคัญในการขับขี่ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด แต่จะขับขี่โดยใช้ความเร็วตามที่ตนต้องการ

๒.๕ แนวคิดในการใช้กล้องตรวจจับความเร็ว

ตามกฎหมายการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ถือเป็นพฤติกรรมที่ไม่สามารถอนุโลมผ่อนผันได้ ดังนั้น การดำเนินการตรวจจับเป็นวิธีการเดียวที่จะทำให้กฎหมายทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันการใช้เครื่องมือตรวจจับที่ผู้ขับขี่สามารถสังเกตเห็นได้ เช่น กล้องตรวจจับความเร็วที่ถูกติดตั้งบริเวณต่างๆ จะเป็นการบังคับใช้กฎหมายในบริเวณพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ในขณะเดียวกัน หากเพิ่มการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำให้ผู้ขับขี่รับรู้ถึงการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้นในทุกที่และทุกเวลา การที่ผู้ขับขี่ไม่ทราบว่าจะมีการดำเนินการตรวจตราและจับกุมในบริเวณไหน จะทำให้ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ภายในความเร็วจำกัดตลอดเวลา ดังนั้นการผสมผสานการตรวจจับทั้งสองแบบ จะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามการดำเนินการตรวจจับและจับกุมแบบเคลื่อนที่ จำเป็นต้องประชาสัมพันธ์ให้สาธารณชนรับทราบถึงขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน ความไม่เข้าใจของประชาชนอาจก่อให้เกิดข้อโต้แย้งขึ้นระหว่างขั้นตอนการจับกุม ซึ่งโดยหลักการแล้ว หลักฐานเบื้องต้นที่ใช้ในการจับกุม ประกอบด้วย

- การระบุตัวผู้ขับขี่
- หลักฐานการขับขี่ที่ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด
- ชนิดของเครื่องมือที่ใช้ตรวจจับ
- ใบรับรองความแม่นยำและถูกต้องของเครื่องมือที่ใช้

การตรวจจับความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเลเซอร์เป็นวิธีการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพวิธีหนึ่ง แต่ยังคงมีคำถามจากผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับด้วยเครื่องมือนี้ว่า “เครื่องมือได้มาตรฐานหรือไม่” ซึ่งกองบังคับการตำรวจทางหลวงได้ให้ข้อมูลเพื่อตอบคำถามกรณีดังกล่าวว่า กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเลเซอร์นี้มีความถูกต้องและแม่นยำเป็นไปตามมาตรฐานของ International Association of Chiefs of Police นอกจากนี้ยังได้ประสานกับสำนักมาตรวิทยาแห่งชาติ เพื่อทำการตรวจสอบมาตรฐานของเครื่องเป็นประจำก่อนจะนำไปใช้ในชุดปฏิบัติการ

ปัญหาหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายด้วยการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเลเซอร์ไม่สามารถบังคับใช้ได้เป็นผลสำเร็จนั้น คือ ผู้ครอบครองรถบางกลุ่มที่ได้รับใบสั่งพร้อมรูปถ่ายรถยนต์ของตนเองนั้น อ้างว่าในช่วง วัน เวลาดังกล่าว ตนเองไม่ได้ใช้รถ ทำให้ไม่สามารถระบุได้ว่า ผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดจริง และปัญหาสำคัญคือการที่ยังไม่มีกฎหมาย หรือพระราชบัญญัติที่รองรับการแจ้งข้อหาทางไปรษณีย์ในกรณีกระทำผิดด้วยข้อหาการขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น การกำหนดกฎหมายและข้อบังคับ ควรที่จะมีการพิจารณาให้มีความสอดคล้องกับการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่กระทำผิดได้จริง

๒.๖ แนวคิดในการลงโทษผู้กระทำผิดบนทางด่วน/ทางพิเศษ กรณีการขับรถเร็ว

กำหนดบทลงโทษของผู้กระทำผิด ขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิด ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ โดยมีใจความว่า

“สำหรับข้อหาหรือฐานความผิดขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด อัตราโทษปรับตั้งแต่ ๒๐๐ - ๕๐๐ บาท อัตราตามข้อกำหนดปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท”

นอกจากการเปรียบเทียบปรับแล้ว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้กำหนดให้มีการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไว้ สำหรับผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ดังต่อไปนี้

“บันทึกคะแนน ครั้งละ ๓๐ คะแนน (สามสิบคะแนน) โดยใช้อักษร C เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

๑. ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

๒. ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว

๓. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา

๔. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

๕. ขับรถด้วยอัตราเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด”

โดยให้ลบคะแนนที่บันทึกไว้ เมื่อผู้ขับขี่นั้นไม่มีการกระทำผิดซ้ำภายในหนึ่งปีนับแต่กระทำความผิดครั้งแรก หากเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งเป็นต้นไปภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่กระทำความผิดครั้งแรก ผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน และเมื่อผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนน มีคะแนนรวมกันเกินกว่า ๖๐ คะแนน ภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่กระทำผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน ๙๐ วัน

จากบทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในบ้านเรานั้น นับว่ายังมีบทลงโทษค่อนข้างเบาเมื่อเปรียบเทียบกับบทลงโทษในหลายๆ ประเทศ ซึ่งค่าปรับจะขึ้นอยู่กับระดับความเร็วที่สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ค่าปรับสำหรับการขับเร็วเกินกำหนดบนทางด่วน จะน้อยกว่าบนถนนประเภทอื่นๆ แต่ค่าปรับจะสูงหากขับเร็วในบริเวณที่มีการก่อสร้าง ซึ่งมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น นอกจากนั้นหากเกิดอุบัติเหตุโดยมีสาเหตุจากการขับรถเร็วเกินกว่าที่กำหนดแล้ว ค่าปรับก็จะเพิ่มสูงมากขึ้นด้วยเช่นกัน

๒.๗ แนวคิดด้านความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

แม้ว่าหน่วยงานที่มีบทบาทในการกำหนดความเร็วจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่โดยทั่วไป หน่วยงานด้านถนนจะเป็นหน่วยงานหลัก เนื่องจากความเร็วจะเกี่ยวข้องกับคุณลักษณะของถนนโดยตรง นับตั้งแต่การออกแบบประเภทถนน การออกแบบจำนวนช่องทาง ไหล่ทาง รัศมีโค้ง (ทั้งโค้งแนวดิ่งและโค้งแนวราบ) เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ความเร็วที่กำหนดดังกล่าว จะต้องมีความสอดคล้องกับกฎหมายและการควบคุมการใช้กฎหมาย ซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละประเทศ หรือแม้แต่ในประเทศไทย การออกกฎหมายลูก เพื่อรองรับความเหมาะสมของการกำหนดความเร็วจำกัด ก็เป็นอีกหนทางหนึ่งในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพื่อให้เกิดความเหมาะสม

ในประเทศสหรัฐอเมริกา กระทรวงการขนส่งของแต่ละรัฐมีบทบาทในการเป็นผู้กำหนดความเร็วจำกัดในรัฐของตน เช่น รัฐแคลิฟอร์เนีย (California Department of Transportation) รัฐวอร์ชิงตัน (Washington State Department of Transportation) ฯลฯ แต่ในระดับประเทศนั้น “มาตรฐานอุปกรณ์ควบคุมการจราจร (Manual of Uniform Traffic Control Devices)” ถือเป็นมาตรฐานหลักในการกำหนดความเร็วจำกัดในระดับประเทศ ซึ่งในหัวข้อ ๒บี.๑๓ เรื่อง ป้ายกำหนดความเร็ว ได้ระบุถึงการกำหนดความเร็วจำกัดไว้ (FHWA, ๒๐๐๓) ดังนี้

มาตรฐาน: หลังจากที่ได้มีการศึกษาด้วยวิธีการทางวิศวกรรมจราจรแล้ว จะต้องมีการติดตั้งป้ายความเร็วจำกัด ซึ่งกำหนดไว้เป็นกฎหมาย (อาจหมายรวมถึง กฎ ระเบียบ พระราชบัญญัติ กฤษฎีกา เทศบัญญัติ หรืออื่นๆ) เพื่อแสดงให้ผู้ขับขี่ทราบ ซึ่งตัวเลขความเร็วดังกล่าวควรจะเป็นตัวเลขจำนวนเต็ม ๑๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือ ๕ ไมล์/ชม.

ข้อแนะนำ: หน่วยงานที่รับผิดชอบควรจะต้องมีการประเมินผลถึงความเร็วจำกัดที่ไม่สอดคล้องกับการขับขี่จริง อาจเป็นผลเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพถนนหรือการใช้พื้นที่รอบข้าง อย่างน้อย ๕ ปีต่อครั้ง ในประเทศอังกฤษ พระราชบัญญัติกฎจราจรทางถนน (Road Traffic Regulation Act) (Ministry of Justice, ๑๙๘๔) ได้กำหนดความเร็วจำกัดสำหรับทั่วประเทศอังกฤษ แต่ก็เปิดโอกาสให้ผู้ใช้ถนนสามารถร้องเรียนเพื่อขอลด เพิ่ม หรือขยายพื้นที่ของความเร็วจำกัดได้ ซึ่งหน่วยงานในท้องถิ่น เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือหน่วยงานทางถนน จะทำการประเมินผลกระทบด้านการจราจรเพื่อขอเสนอแก้ไขทางด้านกฎหมายต่อไป (Directgov, Speed Limits - how they are set, ๒๐๐๘)

ส่วนในอีกหลายๆ ประเทศทั่วโลก ความเร็วจำกัดจะอยู่ภายใต้บทบัญญัติทางกฎหมายเป็นหลัก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยและความเหมาะสมในการขับขี่และเดินทาง แต่ในอดีตก็เคยมีการกำหนดความเร็วจำกัดเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (Wikipedia, National Maximum Speed Law, ๒๐๐๘) ได้แก่

๑. เพื่อการประหยัดพลังงาน เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๗๔ สหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้มีกฎหมายความเร็วจำกัดระดับประเทศ (National Maximum Speed Law) ภายใต้พระราชบัญญัติอนุรักษ์พลังงานฉบับฉุกเฉิน (Emergency Highway Energy Conservation Act) เนื่องมาจากวิกฤติการณ์ขาดแคลนน้ำมันในปี ค.ศ. ๑๙๗๓ อันเป็นผลจากสงคราม Yom Kippur หรือสงครามอาหรับ-อิสราเอล ครั้งที่ ๔ ซึ่งกลุ่มประเทศโอเปกตัดการส่งออกน้ำมันให้แก่ประเทศที่สนับสนุนอิสราเอล ทำให้รัฐบาลกลางสหรัฐต้องออกกฎหมายในการลดการใช้พลังงาน นั่นคือการจำกัดความเร็วการขับขี่ที่ ๕๕ ไมล์/ชั่วโมง

๒. เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในรัฐเทกซัส สหรัฐอเมริกา ทางคณะกรรมมาธิการคุณภาพสิ่งแวดล้อมรัฐเทกซัส (Texas Commission on Environment Quality) ได้เสนอให้กระทรวงการขนส่งรัฐเทกซัส (Texas Department of Transport) ลดความเร็วจำกัดจาก ๗๐ ไมล์/ชม. (๑๑๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง) เหลือ ๖๕ ไมล์/ชม. (๑๐๕ กิโลเมตร/ชั่วโมง) เพื่อลดมลพิษจากควันพิษของรถ ซึ่งในรัฐเทนเนสซี่และแดเลอแวร์ก็ได้มีการดำเนินการเช่นเดียวกันในเวลาต่อมา

ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทถนนและความเร็ว

โดยทั่วไปในระบบโครงข่ายถนนนั้น การออกแบบการให้บริการของถนนจะเป็นตัวกำหนดประเภทของถนนเป็นหลัก และมีความแตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีการกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาตามระดับความสำคัญของการให้บริการ (AASHTO, ๑๙๙๔) ดังนี้ (รูป)

๑. กระแสจราจร (flow) เป็นเกณฑ์หลักสำหรับถนนที่มีระดับการให้บริการสูง คำนึงถึงความรวดเร็วและรองรับปริมาณการจราจรได้สูง มีการจำกัดการเข้าออกโดยเฉพาะ

๒. กระจายการจราจร (distribution) ถนนในประเภทนี้จะเชื่อมต่อเข้าสู่พื้นที่ชุมชน เช่น พื้นที่พักอาศัย พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่ธุรกิจโดยจะลดระดับให้บริการลง และเพิ่มจุดเชื่อมต่อเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าออกระหว่างถนนและพื้นที่รอบข้างมากขึ้น

๓. การเข้าออก (access) เป็นถนนที่เชื่อมต่อเข้ากับจุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง มีปริมาณจราจรและความเร็วต่ำ

ลำดับความสำคัญของประเภทถนน (GRSP, ๒๐๐๘)

ซึ่งการกำหนดประเภทถนนตามเกณฑ์ทั้งสามดังกล่าวจะแตกต่างกันในแต่ละประเทศ เช่น ในสหรัฐอเมริกา กำหนดประเภทถนนไว้ ๔ ระดับ ได้แก่ ๑) Freeway ๒) Arterial ๓) Collector และ ๔) Local road ในอังกฤษ กำหนดไว้ ๖ ระดับ ได้แก่ ๑) Motorway ๒) Primary A-road ๓) Non-primary A-road ๔) B road ๕) C road และ ๖) Unclassified ในฝรั่งเศส กำหนดไว้ ๔ ระดับ คือ ๑) Autoroute ๒) Route Nationale ๓) Route Departmentale และ ๔) Route Communale เป็นต้น (Wikipedia, Hierarchy of roads, ๒๐๐๘)

ส่วนในประเทศไทย พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดประเภทของทางหลวงไว้ ๕ ประเภท (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, ห้องสมุดกฎหมาย, ๒๐๐๒) ได้แก่

๑. ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษโดยกรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น

๒. ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

๓. ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

๔. ทางหลวงท้องถิ่น คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น

๕. ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

ในมาตรา ๕ ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงกับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะนั้น กฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) และฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๔๒) จึงกำหนดความเร็วของยานพาหนะสำหรับถนนทุกประเภทและสำหรับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตามลำดับ โดยแยกระดับความเร็วตามประเภทรถเป็นหลัก

การออกแบบความเร็วจำกัด

(๑)วิธีทางวิศวกรรมการทาง

ในการออกแบบลักษณะทางเรขาคณิต (Geometric) ของถนนตามหลักการทางวิศวกรรมการทางนั้น “ความเร็วออกแบบ” เป็นตัวเลขสำคัญที่ช่วยในการกำหนดคุณลักษณะต่างๆ ของถนน โดยความเร็วออกแบบของถนนแต่ละประเภทจะแตกต่างกัน เช่น ถนนที่ให้ความสำคัญกับกระแสจราจรจะมีความเร็วออกแบบสูง ซึ่งการออกแบบองค์ประกอบอื่นก็จะต้องมีคุณภาพและความปลอดภัยสูงขึ้นตามไปด้วย

ASSHTO ได้ให้ความหมายของ ความเร็วออกแบบ ว่า “คือความเร็วที่ปลอดภัยสูงสุดที่สามารถใช้ได้ในแต่ละช่วงของทางหลวง หากสภาพแวดล้อมเอื้ออำนวยตามที่ได้รับการออกแบบมา (AASHTO, ๑๙๙๔) ส่วน “ความเร็วในการขับขี่ (Operating Speed)” เป็นความเร็วที่สะท้อนถึงการใช้ความเร็วจริงของผู้ขับขี่บนช่วงถนนนั้นๆ โดย ASSHTO ได้ให้ความหมายไว้ว่า “คือความเร็วที่ผู้ขับขี่เลือกใช้ในสภาพการจราจรโล่ง” โดยทั่วไป นิยมใช้ค่าความเร็วที่เปอร์เซ็นต์ไตล์ ๘๕ จากการสำรวจความเร็ว ณ ช่วงถนนนั้นๆ เป็นความเร็วให้บริการ

นอกจากนี้ ยังมีคำจำกัดความของความเร็วอื่นๆ อีก เช่น ความเร็วเฉลี่ย (Average Speed) ความเร็วที่รถวิ่ง (Running Speed) ความเร็วเดินทาง (Travel Speed) ความเร็วกลุ่มใหญ่ (Pace Speed) ซึ่งจะได้จากการสำรวจความเร็วที่ใช้จริงของผู้ขับขี่ในช่วงถนนนั้นๆ

ในอดีตนั้น ความเร็วออกแบบเคยเป็นประเด็นถกเถียงกันในเรื่องของการนำไปใช้ เนื่องจากความหมายของความเร็วจำกัดขึ้นอยู่กับการตีความของผู้ใช้ สามารถตีความออกมาเป็นตัวเลขได้หลากหลาย Wikipedia เสนอข้อจำกัดของความเร็วออกแบบที่น่าสนใจไว้ เช่น (Wikipedia, Speed limit, ๒๐๐๘)

๑)ความเร็วออกแบบไม่ใช่ความเร็วสำหรับการขับขี่ตลอดทั้งช่วงถนน เพราะบางช่วงจะมีความเร็วแตกต่างกัน เช่น ทางโค้ง ทางแคบ ทางลาด หรือทางขึ้นลงเขา

๒)การออกแบบถนนบางครั้งใช้มาตรฐานสูงกว่าความเร็วจำกัด

๓)ตัวแปรต่างๆ ที่ใช้คำนวณความเร็วจำกัดอาจเปลี่ยนไปเนื่องจากการพัฒนาประสิทธิภาพของยานพาหนะ

ข้อจำกัดดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการต่อต้านจากผู้ใช้รถทั่วไป เนื่องจากวิธีในการกำหนดความเร็วจำกัดที่ไม่สอดคล้องกับการขับขี่จริงส่งผลให้มีผู้ฝ่าฝืนมากกว่าผู้ปฏิบัติตาม ดังนั้น จึงเสนอให้มีการใช้ความเร็วจำกัดสอดคล้องกับความเร็วที่เปอร์เซ็นต์ไตล์ ๘๕

(๒)ความเร็วที่ปลอดภัยจากวิธีทางวิศวกรรมความปลอดภัย

ในสวีเดน Tingvall และ Haworth ได้เสนอวิธีการใหม่ในการกำหนดความเร็วจำกัด เพื่อเน้นถึงความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น วิธีที่เสนอได้อาศัยหลักการทางการแพทย์ โดยอธิบายถึงแรงที่เกิดจากการปะทะที่ร่างกายมนุษย์สามารถรับได้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ใช้รถขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนดแล้วเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะต้องไม่มีความรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต เช่น ในพื้นที่ที่มีคนเดินเท้าความเร็วจำกัดควรจะลดเหลือ ๓๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนในกรณีรถชนรถนั้น ความเร็วขับขี่จะต้องต่ำกว่าความเร็วปลอดภัยที่ได้จากการทดสอบการชนของรถ (Tingvall & Haworth, ๑๙๙๙) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางความเร็วที่ปลอดภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ

ประเภทถนน/พื้นที่	**ความเร็วที่ปลอดภัย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)**
ถนนที่ประกอบด้วยรถยนต์และกลุ่มผู้ใช้รถที่ไม่มีการป้องกัน (unprotected road users) เช่น คนเดินเท้า รถจักรยาน เป็นต้น	๓๐
ทางแยกที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนด้านข้าง	๕๐
ถนนที่ไม่มีการป้องกันวัตถุอันตรายข้างทาง เช่น เสา ต้นไม้	๕๐
ถนนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนประสานงา	๗๐
ถนนที่ไม่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนประสานงาหรือชนด้านข้างเลย	มากกว่า ๑๐๐

นอกเหนือจากประเด็นด้านวิศวกรรมการทางและวิศวกรรมความปลอดภัยแล้ว องค์ประกอบอื่นๆ ในสภาพแวดล้อมที่ต่างกันก็มีผลต่อการกำหนดความเร็วจำกัดด้วย ซึ่งประเด็นที่ควรพิจารณาควบคู่กันไปมีดังนี้ (GRSP, ๒๐๐๘)

การผสมผสานของการจราจร จากประเภทยานพาหนะและกลุ่มผู้ใช้ถนนที่ต่างกัน

- สถิติอุบัติเหตุ
- สภาพผิวทาง
- ความกว้างช่องทาง
- ความกว้างไหล่ทาง
- เครื่องหมายจราจรและวัสดุสะท้อนแสง
- การใช้พื้นที่ข้างทาง
- ทางแยก
- ปริมาณจราจร
- การจำกัดยานพาหนะบางประเภท
- ระยะการมองเห็นในการแซง

(๓)ระบบช่วยคำนวณความเร็วจำกัด

จะเห็นว่ามีปัจจัยหลากหลายที่เกี่ยวข้องต่อการกำหนดความเร็วจำกัดของถนน ในประเทศออสเตรเลียจึงได้มีการพัฒนาโปรแกรมการคำนวณความเร็วจำกัดที่เหมาะสม เรียกว่า “LIMITS” ซึ่งได้รับการพัฒนาโดย ARRB Group Ltd ปัจจุบันได้รับความนิยมเป็นที่แพร่หลายในประเทศออสเตรเลีย (QLIMITS NLIMITS หรือ VLIMITS เป็นต้น) ประเทศนิวซีแลนด์ (NZLIMITS) และในประเทศสหรัฐอเมริกา (USLIMITS) ซึ่งเมื่อป้อนค่าคุณสมบัติต่างๆ ของถนนและสภาพแวดล้อมเข้าไปแล้ว โปรแกรมจะแสดงผลเพื่อช่วยในการตัดสินใจให้กับผู้ออกแบบ โดยอาศัยหลักการของระบบ Expert System ช่วยให้การกำหนดความเร็วจำกัดมีความแม่นยำและลดข้อผิดพลาดที่อาจมองข้ามได้ รวมถึงมีความสอดคล้องตรงกันในแต่ละพื้นที่

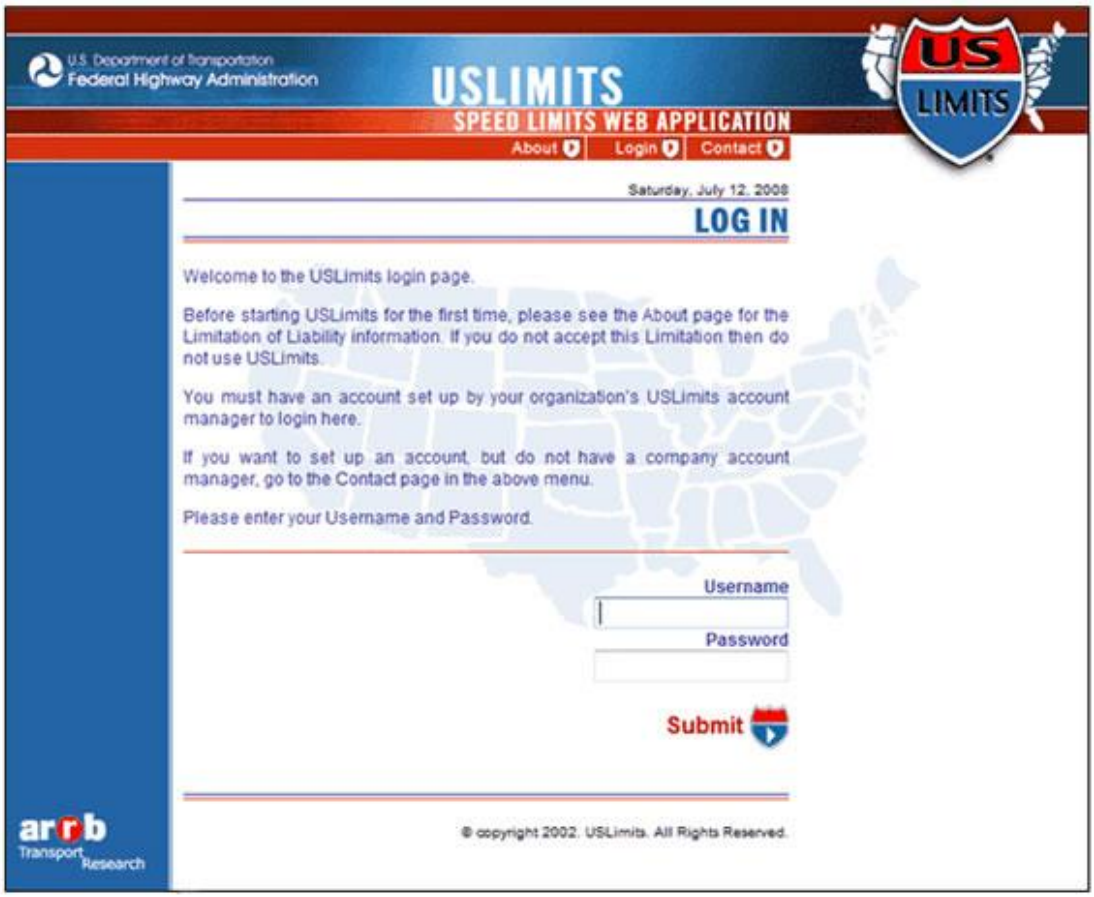
Federal Highway Administration (FHWA) ของรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา ได้เริ่มมีการใช้ระบบ USLIMITS เพื่อให้เกิดความถูกต้องและแม่นยำในการกำหนดความเร็วจำกัดของแต่ละรัฐ จากการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่าระบบ USLIMITS ก่อให้เกิดประโยชน์ต่างๆ ดังนี้ (FHWA (a), ๒๐๐๖)

เพิ่มความถูกต้องในการกำหนดให้ถนนประเภทเดียวกันมีความเร็วจำกัดเท่ากัน

- ความเร็วจำกัดมีความเหมาะสมกับลักษณะของถนน
- ความเร็วจำกัดสอดคล้องกันในแต่ละภูมิภาค
- ได้รับการยอมรับจากผู้ใช้รถมากขึ้น
- ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วไปในทิศทางเดียวกัน ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากปัญหาความเร็วที่แตกต่างกัน
- เป็นจุดเริ่มต้นในการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วอย่างปลอดภัย
- เพิ่มความน่าเชื่อถือในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

- ความหนาแน่นของการใช้พื้นที่รอบข้าง (เช่น เขตเทศบาล นอกเขตเทศบาล หมู่บ้าน เป็นต้น)
- จำนวนทางเข้าออก (เช่น สัดส่วนพื้นที่พักอาศัย ธุรกิจ อุตสาหกรรม ศูนย์การค้า รวมถึงจำนวนและประเภทของทางแยก)
- ประเภทถนน
- คุณลักษณะต่างๆ ของถนน (เช่น ความกว้างช่องจราจร จำนวนช่องจราจร การแบ่งการจราจร)
- รูปแบบของการใช้ความเร็ว (เช่น ปริมาณจราจร ระยะห่างระหว่างทางเชื่อม)
- ความเร็วในการขับขี่ปัจจุบัน
- องค์ประกอบอื่นๆ (เช่น คนเดินเท้า สถิติอุบัติเหตุ ฯลฯ)

ในการคำนวณความเร็วจำกัดด้วยโปรแกรม USLIMITS นี้ จำเป็นจะต้องป้อนค่าข้อมูลต่างๆ ลงไป ตัวอย่างเช่น ภาพโปรแกรม USLIMITS ของประเทศสหรัฐอเมริกา



การสื่อสารให้ผู้ขับขี่ทราบความเร็วจำกัด

หลังจากได้ข้อสรุปในการกำหนดความเร็วจำกัดของถนนในช่วงนั้นๆ แล้ว ขั้นตอนที่มีความสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบความเร็วจำกัดดังกล่าว ซึ่งวิธีดั้งเดิมที่ยังคงใช้กันอย่างแพร่หลาย คือการติดตั้งป้ายความเร็วจำกัด ในขณะเดียวกัน ก็ได้มีความพยายามพัฒนาด้วยเทคโนโลยีต่างๆ เช่น ป้ายความเร็วจำกัดอิเล็คทรอนิกส์ที่สามารถปรับเปลี่ยนตัวเลขตามสภาพแวดล้อมได้ หรือการติดตั้งระบบเตือนความเร็วจำกัดในยานพาหนะ ซึ่งกำลังเริ่มเป็นที่นิยมในประเทศพัฒนาแล้ว

แม้ความเร็วจำกัดจะไม่ใช่ตัวเลขที่ซับซ้อน แต่ผลจากการศึกษาในบทที่ ๖ แสดงให้เห็นว่า ยังมีผู้ขับขี่อีกจำนวนหนึ่งที่ไม่ทราบความเร็วจำกัดบนทางหลวงหรือทราบความเร็วจำกัดไม่ถูกต้อง ส่งผลให้เกิดข้อโต้แย้งระหว่างผู้ขับขี่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจดังนั้น การเตือนความเร็วจำกัดอย่างต่อเนื่องจึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบอยู่เป็นระยะ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงความเร็วจำกัด

การติดตั้ง “ป้ายจำกัดความเร็ว” เป็นวิธีที่ใช้กันมานานแต่ยังคงเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพอยู่ ซึ่งในระดับสากลมาตรฐานการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรควรเป็นไปตามข้อกำหนด Vienna Convention (GRSP, ๒๐๐๘) เพื่อรูปแบบที่สม่ำเสมอและเข้าใจตรงกันทั่วโลก โดยเฉพาะในเรื่องการใช้สี รูปทรง และเครื่องหมายในป้าย นอกจากนั้น จะต้องให้ความสำคัญถึงจำนวนและตำแหน่งที่ติดตั้งของป้ายด้วย เช่น จะต้องมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วหลังจากผ่านทางแยกทุกทางแยกในตำแหน่งที่มองเห็นได้ง่าย และควรเป็นวัสดุสะท้อนแสงเพื่อช่วยเพิ่มการมองเห็นในยามค่ำคืน

ข้อแนะนำในการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกำหนดไว้ว่า (สนข. (b), ๒๐๐๔)

“ให้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วตรงจุดเริ่มต้นการจำกัดความเร็ว ถ้าความเร็วของรถก่อนถึงจุดที่จำกัดความเร็ว สูงกว่าความเร็วที่จะจำกัดเกิน ๓๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ให้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วก่อนถึงจุดที่จะจำกัดความเร็ว ๑๐๐ ม. ในย่านชุมชน อาจมีการจำกัดความเร็วเป็นระยะทางยาวๆ ให้ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วเป็นระยะๆ ห่างกันเท่ากับ ๑๐ คูณด้วยจำนวนตัวเลขในป้าย มีหน่วยเป็นเมตร เช่น จำกัดความเร็ว ๔๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ให้ติดตั้งทุก ๔๐๐ เมตร เมื่อสิ้นสุดเขตจำกัดความเร็ว ให้ติดตั้งป้ายสุดเขตบังคับ (บ.๕๕) หรือติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดความเร็วสูงสุดไว้”

นอกจากนั้น เพื่อให้การแจ้งเตือนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น อาจพิจารณาทำเครื่องหมายจราจรแสดงความเร็วจำกัดบนผิวทางด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่ต้องมีเปลี่ยนแปลงความเร็วจำกัด เช่น พื้นที่ชุมชน โรงเรียน เป็นต้น ดังเช่นตัวอย่างของเขตจำกัดความเร็วของพื้นที่ชุมชนในประเทศอังกฤษ (รูป)

เครื่องหมายความเร็วจำกัดบนผิวจราจรในประเทศอังกฤษ

(Department for Transport, ๒๐๐๘)

อย่างไรก็ตาม การสื่อสารของข้อความเครื่องหมายจราจรบนผิวทางในประเทศไทย อาจก่อให้เกิดความสับสนในการตีความแก่ผู้ขับขี่ ได้แก่ ข้อความ “ลดความเร็ว” และ “ขับช้าๆ” เนื่องจากผู้ขับขี่แต่ละคนอาจตีค่าความเร็วในการขับขี่ของตนต่างกัน ทั้งนี้ ควรจะมีการศึกษาเพิ่มเติมหากจะมีการปรับเปลี่ยนและนำไปใช้งานจริงบนท้องถนน

สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว

๑. เวลาที่ใช้ในระบวนการรับรู้จะเท่าเดิม เช่น อ่านป้าย สังเกตสัญญาณไฟ

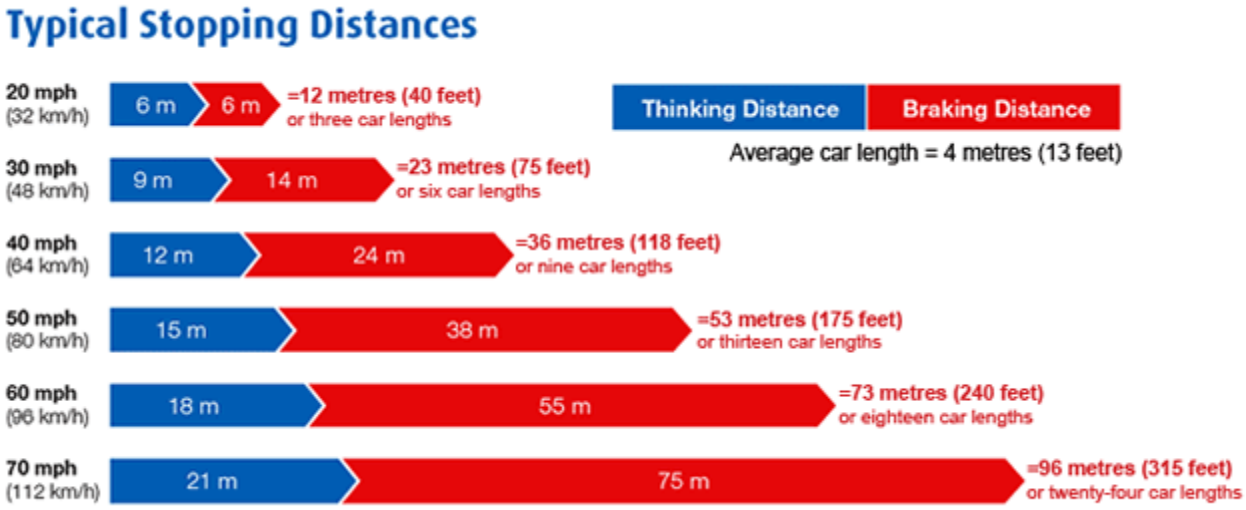
๒. เวลาที่ใช้ในการตอบสนองจะเท่าเดิม เช่น เหยียบเบรก เปลี่ยนเกียร์ หักพวงมาลัย

๓. แต่ระยะทางที่ใช้ในการรับรู้และตอบสนองจะเพิ่มขึ้น ทำให้ใช้มีระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้น

๔. ระยะทางในการหยุดรถ แปรผกผันกับความเร็วยกกำลังสอง

๕. ความสามารถในการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุลดลง

ความเป็นจริงทุก ๆ ความเร็วที่ลดลง ๑ กิโลเมตร/ชั่วโมง จะลดอุบัติเหตุได้ ๒-๓%



ภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและระยะทางหยุดรถอย่างปลอดภัย

(Directgov, ๒๐๐๘)

ข้อสังเกต

๑. ระยะทางในการหยุดรถขึ้นอยู่กับสภาพเบรค ยาง และพื้นผิวถนนด้วย

๒. ที่ความเร็ว ๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง

- บนผิวทางแห้ง ใช้ระยะทางในการหยุดรถ ๓๖ เมตร
- บนผิวทางเปียก ใช้ระยะทางในการหยุดรถ ๔๖ เมตร

๓. ระยะทางในการหยุดรถ

- ความเร็ว ๗๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง บนผิวทางแห้ง = ความเร็ว ๖๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง บนผิวทางเปียก

๒.๘ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจ

การใช้ดุลยพินิจมีความสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการปฏิบัติงานในหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เนื่องจากงานจราจรไม่มีกฎเกณฑ์หรือกติกาที่ละเอียดครอบคลุมถึงการปฏิบัติงานในระดับจุลภาค แต่อย่างไรก็ตามการใช้ดุลยพินิจต่อผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรนั้นจำเป็นจะต้องมีความเป็นธรรมและมีเกณฑ์ในการใช้ดุลยพินิจ ซึ่งแนวคิดทางด้านนิติศาสตร์เกี่ยวกับเรื่องดุลยพินิจทำให้ทราบถึงขอบเขตและข้อจำกัดในการใช้ดุลยพินิจ (ร้อยตำรวจโทธรรมนิตย์ บุญเพ็ญ, ๒๕๔๖: ๓๗)

๒.๘.๑ ขอบเขตและการใช้ดุลยพินิจ

โดยทั่วไปเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติภายใต้ขอบเขตของกฎหมาย ซึ่งระบุอำนาจให้แก่ข้าราชการฝ่ายปกครองในการใช้ดุลยพินิจ ๒ ประการ ดังนี้ (กมลชัย รัตนสกาวงศ์. ๒๕๒๙ : ๗๕)

๑. การใช้ดุลยพินิจอย่างแคบ เป็นกรณีที่ฝ่ายปกครองมีขอบเขตของอำนาจดุลยพินิจค่อนข้างแคบมาก เช่น กฎหมายใช้ถ้อยคำว่า “ควรจะ” ซึ่งโดยปกติแล้ว ฝ่ายปกครองผู้มีอำนาจจะต้องใช้อำนาจตามที่กฎหมายกำหนดไว้ในกฎหมายเท่านั้น เว้นแต่จะมีเหตุผลพิเศษเฉพาะเรื่องเท่านั้น จึงจะสามารถใช้อำนาจดุลยพินิจนี้ได้

๒. การใช้ดุลยพินิจอย่างกว้าง เป็นกรณีที่ขอบเขตอำนาจดุลยพินิจของฝ่ายปกครองกว้างกว่ากรณีแรก เช่น กฎหมายใช้ถ้อยคำว่า “สามารถจะ” หรือ “มีอำนาจ” โดยไม่ได้กำหนดมาตรฐานการใช้ดุลยพินิจไว้ ซึ่งฝ่ายปกครองจะต้องพิจารณาจากกรณีเฉพาะราย เพื่อให้เกิดความยุติธรรมและไม่ถูกจำกัดด้วยหลักเกณฑ์พิจารณาทั่วไป

ในการพิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลยพินิจของฝ่ายปกครองจะถ้อยคำเหล่านี้จะต้องเป็นกรณีที่มีความรู้ลึกและมีวิชาการอยู่เบื้องหลังการบัญญัติกฎหมาย มิฉะนั้นแล้วการพิจารณาขอบเขตของอำนาจดุลยพินิจจากถ้อยคำเหล่านี้ย่อมไม่สามารถกระทำได้

นอกจากขอบเขตดังกล่าวข้างต้น ยังมีกรณีที่กฎหมายกำหนดขอบเขตของการใช้อำนาจดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ที่นำกฎหมายไปบังคับใช้ โดยการกำหนดข้อความที่เป็นสิ่งที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้นำมาประกอบการพิจารณาในการใช้อำนาจดุลยพินิจ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ใช้ถ้อยคำว่า “ปรับไม่เกิน” หรือ “ปรับตั้งแต่ ... ถึง ...” หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นการเลือกใช้อำนาจดุลยพินิจการกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งในบรรดาการกระทำได้หลาย ๆ อย่างที่กฎหมายเปิดช่องทางให้กระทำได้ ซึ่งทำให้ขอบเขตอำนาจดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีโอกาสได้เลือกปฏิบัติด้วยตนเองสูงมาก

๒.๘.๒ ข้อจำกัดของขอบเขตการใช้ดุลยพินิจ

เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจดังกล่าวภายใต้ข้อจำกัดดังนี้

๑. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จะต้องใช้อำนาจด้วยตนเอง จะให้องค์กรอื่นใช้แทนไม่ได้ เว้นแต่จะมีกฎหมายบัญญัติให้มอบอำนาจได้ โดยมอบให้องค์กรที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งจะต้องใช้ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย

๒. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จะต้องใช้ดุลยพินิจโดยปฏิบัติตามขั้นตอนและแบบพิธีตามที่กฎหมายกำหนด และเป็นไปตามเจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมายที่ให้อำนาจกำหนดไว้

๓. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จะต้องใช้อำนาจดุลยพินิจของตน จะปฏิเสธไม่ใช้ไม่ได้โดยเฉพาะในกรณีที่มีผู้ร้องขอ และเมื่อมีผู้ร้องขอเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจใช้ดุลยพินิจจะต้องพิจารณาอย่างจริงจังก่อนที่จะตัดสินใจใช้อำนาจ

๔. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จะต้องมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายที่นำไปบังคับใช้เป็นอย่างดี เพื่อให้อำนาจการใช้ดุลยพินิจเป็นไปอย่างเหมาะสม

๕. เจ้าหน้าที่ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้จะต้องใช้อำนาจดุลยพินิจโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงเฉพาะกรณีอย่างรอบด้าน โดยจะต้องนำข้อเท็จจริงมาประกอบการพิจารณาและต้องไม่นำข้อเท็จจริงที่ไม่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณา (วิลัย จิตรักษ์. ๒๕๔๓ : ๑๐)

ดังนั้น การใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจขณะปฏิบัติหน้าที่ราชการจะเกี่ยวข้องกับผู้นำนโยบายไปปฏิบัติโดยตรง ซึ่งในที่นี้หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เนื่องจากเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ผู้นำกฎหมายไปบังคับใช้ ใช้อำนาจดุลยพินิจในการตัดสินใจพิจารณาเรื่องใดเรื่องหนึ่งแล้ว ย่อมจะต้องมีการดำเนินการไปตามแนวทางที่ผู้ใช้ดุลยพินิจกำหนดทางเลือกไว้ ซึ่งผลที่ตามมาย่อมจะเกิดขึ้นไปทั้งทางบวกและทางลบสำหรับการใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจ การใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจจึงเป็นการใช้ความรู้และประสบการณ์ด้านต่าง ๆ ในการพิจารณาตัดสินใจเลือกสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือสรุปสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

๒.๘.๓ พฤติกรรมการใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจ

เรนนิส ลิเคิร์ต (Likert. ๑๙๖๗) กล่าวว่า พฤติกรรมการตัดสินใจ ประกอบด้วยปัจจัยสำคัญ ๘ ประการ คือ

๑. สภาพที่ทำการตัดสินใจ

๒. สภาพข่าวสาร

๓. สภาพการเน้นในปัญหา

๔. ลักษณะการใช้ความรู้ทางวิชาการและเทคนิค

๕. ระดับที่ทำการตัดสินใจ

๖. การจูงใจให้ปฏิบัติตาม

๗. การมีส่วนร่วม

๘. การตัดสินใจโดยการใช้กลุ่ม

เฮอร์เบิร์ต เอ. ไซมอน (๑๙๗๖) แบ่งลักษณะของพฤติกรรมการใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจโดยยึดหลักการคาดการณ์ออกเป็น ๒ ลักษณะ ดังนี้

๑. การใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจที่กำหนดไว้ล่วงหน้า (Programmed decision) เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นไปในลักษณะประจำ การตัดสินใจสั่งการประเภทนี้ทำได้ง่าย ๆ โดยอาศัยระเบียบกฎเกณฑ์ที่มีอยู่

๒. การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจที่ไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า (Non-Programmed Decision) เป็นการตัดสินใจปัญหาที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากงานที่กำหนดไว้ เป็นปัญหาในสถานการณ์ใหม่ที่ต้องใช้ความสามารถเชิงสร้างสรรค์ และดุลยพินิจในการแก้ไขปัญหา

เจมส์ เอ.เอฟ. สโตเนอร์ (๑๙๗๘) เป็นอีกผู้หนึ่งที่กล่าวถึงแบบอย่างการตัดสินใจโดยแบ่งลักษณะการตัดสินใจออกเป็น ๓ ลักษณะ ตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นขณะทำการตัดสินใจ ดังนี้

๑. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่แน่นอน (Condition of Certainly) เป็นการตัดสินใจที่มีข้อมูลเพียงพอประกอบการตัดสินใจ

๒. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ที่เสี่ยง (Condition of Risk) เป็นการตัดสินใจที่ทำโดยทราบถึงความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นว่าจะเป็นอย่างไร โดยอาศัยทฤษฎีความน่าจะเป็น (Probability Theory)

๓. การตัดสินใจภายใต้สถานการณ์ไม่แน่นอน (Condition of Uncertainly) เป็นลักษณะที่ผู้ตัดสินใจไม่รู้ถึงโอกาสที่จะเกิดขึ้นของทางเลือกที่ตัดสินใจ ดังนั้น จึงมักอาศัยประสบการณ์ดุลยพินิจและสถานการณ์หยั่งรู้ (Instinct)

กล่าวโดยสรุป บางครั้งการตัดสินใจจำเป็นต้องใช้ประสบการณ์และดุลยพินิจในการตัดสินใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้า จึงนับได้ว่าการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจย่อมมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และการที่กฎหมายให้อำนาจในการเลือกวินิจฉัยอย่างหนึ่งอย่างใดในหลายเหตุการณ์ที่แตกต่างกันออกไปย่อมจะทำให้โอกาสในการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละคนแตกต่างกัน ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องมีหลักการหรือแนวทางและวิธีการที่ถูกต้องในการใช้ดุลยพินิจ ซึ่งแนวทางที่สำคัญประการหนึ่งคือความสำนึกในคุณธรรมและจริยธรรมของการเป็นข้าราชการซึ่งเป็นสิ่งที่ข้าราชการทุกคนควรคำนึงถึงอยู่เสมอ เพราะแนวทางดังกล่าวช่วยทำให้เกิดผลดีต่อการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๙ ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory)

ภาระหน้าที่ของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมก็คือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเสมอภาค ในส่วนของตำรวจจะเน้นการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ซึ่งจะนำไปสู่การควบคุมการกระทำผิดในสังคมได้ตามความมุ่งหมาย นักอาชญาวิทยาได้พัฒนาแนวคิดและขอบเขตปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมสังคม (The Philosophy of Enforcing Law and Social Control) ให้รวมไปถึงตลอดการควบคุมพฤติกรรมอันจะนำไปสู่การกระทำผิดด้วย สำหรับลักษณะที่สำคัญเกี่ยวกับปรัชญาการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมทางสังคม มี ๓ ประการ

๒.๙.๑ รัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมาย เพื่อควบคุมความประพฤติและคุ้มครองพิทักษ์ผลประโยชน์ของสมาชิกในสังคมตามหลักกฎหมายมหาชนในฐานะที่รัฐมีอำนาจเหนือราษฎรมิได้รวมถึงกฎหมายเอกชน อันเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความสัมพันธ์ระหว่างราษฎรในฐานะเท่าเทียมกัน

๒.๙.๒ รัฐเป็นผู้ได้รับอาณัติมอบหมาย (Mandate) จัดสรรเจ้าหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบการปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยและความผาสุกของชุมชนให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และหลักกฎหมายอย่างเคร่งครัด

๒.๙.๓ การบังคับใช้กฎหมาย จะต้องบังคับใช้แก่สมาชิกในสังคมโดยเสมอภาคภายใต้หลักนิติธรรม (Justice Under Law) ปราศจากความลำเอียงหรือรังเกียจเดียดฉันท์โดยสิ้นเชิง

ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมายก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่ง หรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไป หมายความว่ากฎหมายเมื่อประกาสมีผลบังคับแล้วก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะได้รับการแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก โดยกระบวนการที่ถูกต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบที่ยังไม่มีการยกเลิกก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่ จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังมีผลบังคับใช้ได้ดังสุภาษิตกฎหมายที่กล่าวว่า“กฎหมายนอนหลับบางคราว แต่ไม่เคยตาย ” (The Law Sometime Sleep ,Never Die) การบังคับใช้กฎหมายจราจรจะมีการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรอยู่ตลอดเวลา จึงจำเป็นเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง

การกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดกฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้นๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็สามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขี่ในบ้านของตนเองแต่หากขับขี่ไปบนท้องถนนแล้วถ้าฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวเข้าก็จะผิดทันทีทั้งๆ ที่การเลี้ยวไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรม อย่างไรก็ตามเมื่อบัญญัติกฎหมายความผิดเกี่ยวกับจราจรขึ้นมาแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายก็จะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมกับทุกคน ดังนั้นผู้บังคับใช้กฎหมายจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวกับจราจรเป็นอย่างดี

กฎหมายที่ใช้อยู่จะมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับนอกจากจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการคือ มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดและมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว ประชาชนทั่วไปและผู้ใช้ทางก็มีส่วนร่วมที่จะช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายซึ่งมีวิธีอยู่ ๓ ประการ ได้แก่

(๑) ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีการตรากฎหมายอะไรบ้างการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษาซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการโดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนเหมือนกันว่า “ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจา-นุเบกษาเป็นต้นไป” หรือ “พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดไปจากประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป”

(๒) การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย เนื่องจากประชาชนต้องเคารพกฎหมายข้อบังคับเพื่อให้อยู่ร่วมกันในสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้นประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของคนอื่นและให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำตั้งแต่เด็ก เช่น การข้ามถนนตรงทางม้าลาย ข้ามสะพานลอย ไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดขึ้น และส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่นๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

(๓) มีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว มาตรการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยก็จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัดและโดยทันทีเมื่อจับกุมสอบสวนแล้วก็ใช้ดุลยพินิจพิจารณาว่าจะลงโทษผู้กระทำผิดสถานใด เช่น หากเป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่หากเป็นความผิดที่อาจจะเกิดอันตรายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เข็ดหลาบและไม่กระทำผิดซ้ำอีก (ร้อยตำรวจเอกสมศักดิ์ บุญถม “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร. ๒๕๔๑”)

๒.๑๐ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ร้อยตำรวจโท กิตติเมธ สาคุณ (๒๕๕๔) ปัจจัยที่มีผลต่อการเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน ศึกษาเฉพาะกรณี กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑ ของร้อย จากการศึกษาพบว่า ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล ๑ (บก.น.๑) ปัจจัยที่มีผลต่อการเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน ประกอบด้วย การกลัวการถูกลงโทษ ความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ การรับรู้ความยุติธรรมตามขั้นตอนที่ตำรวจปฏิบัติต่อประชาชนและการรับรู้ความยุติธรรมเชิงตอบแทนที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ดร.นัทธี จิตสว่างและทีมงานนักอาชญาวิทยา (๒๕๖๐) ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร พบว่าการบังคับใช้กฎหมายในการลงโทษและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรนั้น มีปัญหาเริ่มตั้งแต่การว่ากล่าวตักเตือนรวมทั้งการจับกุมผู้กระทำผิด การออกใบสั่ง การไม่ยอมชำระค่าปรับและยังขาดมาตรการบังคับให้ชำระค่าปรับที่เด็ดขาดเนื่องจากจะต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ รวมทั้งขาดมาตรการการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรภายหลังถูกพิพากษาคดีเพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ทั้งนี้เป็นผลมาจากผู้ใช้รถใช้ถนนของประชาชนทั่วไปขาดวินัย เนื่องจากความเป็นสังคมเมืองของกรุงเทพมหานครที่มีปริมาณรถจำนวนมากและต้องเร่งรีบต่อการใช้รถใช้ถนน และเมื่อการบังคับใช้กฎหมายยังขาดประสิทธิภาพที่เพียงพอก็จะทำให้ผู้ใช้รถขาดระเบียบวินัย ต่างคนต่างละเมิดกฎจราจรแล้วได้ประโยชน์สามารถฝ่าฝืนกฎแซงคิวเบียดแทรกแล้วไม่ถูกลงโทษผู้ใช้รถจึงไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายเนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายยังขาดความเด็ดขาดและต่อเนื่องสม่ำเสมอในส่วนนี้เป็นเพราะการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องประสบกับปัญหาหลายประการโดยต้องเผชิญหน้ากับตัวผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้กระทำผิดกฎจราจร ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีการโต้เถียงและเผชิญหน้ากับเจ้าหน้าที่มากขึ้น โดยมีการบันทึกภาพเป็นเครื่องมือหลายครั้งที่เจ้าหน้าที่ถูกท้าทายหรือมีการอ้างผู้มีอำนาจข่มขู่เจ้าหน้าที่นอกจากนี้ยังอาจประสบอุบัติเหตุจากการปฏิบัติหน้าที่หรือถูกทำร้ายจากผู้ขับขี่ เช่นกรณีเด็กเว้นขับรถพุ่งชน การขาดอัตรากำลังและงบประมาณก็เป็นปัญหาอีกส่วนหนึ่งที่กระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ ในขณะที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเองก็ประสบปัญหาสุขภาพกายและสุขภาพจิตและปัญหาภาพพจน์และการยอมรับกับประชาชนอันเนื่องมาจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ส่วนน้อยบางส่วน ดังนั้นควรมีการปลูกฝังวินัยและวัฒนธรรมการเคารพกฎจราจรให้แก่ประชาชน

ในประเทศเริ่มตั้งแต่ระดับเยาวชนและสถานศึกษาและโรงงานต่างๆ โดยมีการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงทาและการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรโดยให้มีการลงโทษที่มีพฤติกรรมการกระทำผิดหรือเสี่ยงต่อการกระทำอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและแน่นอนมากขึ้น โดยการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปรับโทษการนำมาตรการตัดแต้มคะแนนมาใช้อย่างจริงจังและจัดให้มีการประสานงานของหน่วยงานต่างๆ ในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังซึ่งรวมถึงการปรับแก้กฎหมายและการจัดตั้งศาลจราจรการพัฒนาเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายโดยเฉพาะกล้องวงจรปิดและกล้องติดรถยนต์เพื่อทดแทนการใช้กำลังตำรวจจราจรประจำจุดต่างๆ และเพื่อเป็นเครื่องมือในการพิสูจน์ความผิดของผู้ละเมิดกฎจราจรโดยใช้การออกคำสั่งทางไปรษณีย์ซึ่งสามารถหลีกเลี่ยงการเผชิญหน้าของเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้ใช้รถและทำให้การบังคับใช้กฎหมายตามกฎจราจรมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและนำไปสู่การสร้างวินัยจราจรอีกทางหนึ่ง

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) (๒๕๕๑) โครงการการวิจัยการใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ปลอดภัย พบว่า ความเร็วจำกัด หมายถึง ความเร็วสูงสุดที่ผู้ใช้รถสามารถขับขี่บนท้องถนนได้ หรือหมายถึงอัตราความเร็วของยานพาหนะตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งในประเทศไทย กฎหมายที่ระบุถึงการกำหนดความเร็วดังกล่าวได้แก่ ๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และ ๒) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ในระดับสากล ความเร็วจำกัดเป็นสิ่งสำคัญสิ่งแรกสำหรับมาตรการเพื่อให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วในการขับขี่อย่างปลอดภัย และต้องเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งการกำหนดความเร็วที่ไม่สมเหตุสมผลกับความปลอดภัยและการขับขี่จริงจะทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกต่อต้าน และจะทำให้การใช้มาตรการควบคุมความเร็วอื่นๆ ไม่ประสบความสำเร็จในที่สุด โดยผลการศึกษาในบทที่ ๖ ยืนยันชัดเจนว่า การกำหนดความเร็วจำกัดที่ไม่สมเหตุสมผลสำหรับรถบางประเภทหรือสำหรับถนนบางประเภท ทำให้ประชาชนรู้สึกต่อต้านกับมาตรการตรวจจับและควบคุมความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ดังนั้น เพื่อกำหนด “ความเร็วจำกัด” บนถนนในประเทศไทยให้มีความเหมาะสมและสามารถนำไปใช้งานได้จริง ควรพิจารณาประเด็นที่สำคัญต่าง ๆ ดังนี้ ปัจจัยในการกำหนดความเร็วจำกัด ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทถนนและอัตราความเร็ว วิศวกรรมการทางและวิศวกรรมความปลอดภัย รวมทั้งปัจจัยทางกายภาพที่มีผลต่อความเร็ว อาทิเช่น สภาพผิวทาง ปริมาณจราจร การจำกัดยานพาหนะบางประเภท ระยะการมองเห็น เป็นต้น ทั้งนี้ หลังจากได้ข้อสรุปในการกำหนดความเร็วจำกัดแล้ว ควรมีการสื่อสารให้ผู้ขับขี่ทราบถึงความเร็วจำกัดนั้นๆ ด้วย เพื่อที่ผู้ขับขี่จะได้ทราบและปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง

องค์การอนามัยโลก (GRSP, ๒๐๐๘) ศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว โดยได้เสนอหัวข้อต่างๆ ในการพิจารณาจัดทำโครงสร้างกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว ซึ่งมีหัวข้อต่างๆ ดังนี้

๑. กฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับความเร็วในปัจจุบัน มีการคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนหรือไม่

๒. ในการกำหนดอัตราความเร็วบนทางหลวงแผ่นดิน มีการคำนึงถึงความเร็วในการออกแบบของถนน (Design Speed) หรือไม่

๓. กฎหมายและข้อบังคับมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ในปัจจุบันหรือไม่

๔. กฎหมายและข้อบังคับมีผลบังคับใช้กับใคร รถประเภทใดบ้าง แล้วผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเข้าใจถึงกฎหมายมากน้อยแค่ไหน

๕. กฎหมายและข้อบังคับมีการบังคับใช้กับถนนทุกประเภทหรือไม่

๖. กฎหมายและข้อบังคับมีการกำหนดแยกระหว่างพื้นที่ชุมชน และนอกชุมชนหรือไม่

๗. การกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ที่กระทำผิดกฎหมายและข้อบังคับ

๘. กฎหมายและข้อบังคับมีการบังคับใช้ในทุกพื้นที่หรือไม่ กับยานพาหนะทุกประเภทหรือไม่

๙. หน่วยงานของรัฐหน่วยงานใดเป็นผู้จัดเตรียมร่างหรือปรับเปลี่ยนกฎหมายและข้อบังคับนี้

๑๐.การเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือกฎหมายใหม่จะมีผลต่อรัฐบาลอย่างไรบ้าง

บทที่ ๓

วิธีดำเนินการศึกษา

๓.๑ รูปแบบการศึกษา

การศึกษาเรื่องปัญหาและแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจรเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในกรุงเทพมหานคร เป็นการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนา (Description Research) เป็นการศึกษาวิเคราะห์ตามประเด็นในขอบเขตด้านเนื้อหา โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบด้วยศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research) และการสัมภาษณ์เจาะลึกกลุ่มบุคคลผู้เกี่ยวข้อง (In-depth Interview)

๓.๒ แหล่งข้อมูล

๓.๒.๑ <u>ศึกษาจากเอกสาร</u> ประกอบด้วย

- ศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ในประเด็นการจำกัดความเร็ว อัตราค่าปรับ วิธีการตรวจจับ กรณีการใช้กล้องตรวจจับ
- ศึกษาวิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพ มาตรฐาน และวิธีการทำงานของกล้องที่ใช้ตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ
- ศึกษาวิเคราะห์ กฎ ระเบียบ ที่ใช้ประกอบในการดำเนินงานตรวจจับ ปรับ ผู้ขับรถเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ
- ศึกษาวิเคราะห์สถิติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางด่วน/ทางพิเศษ จำนวนที่ออกใบสั่ง จำนวนที่จ่าย จำนวนอุบัติเหตุ การเสียชีวิต จำนวนความเสียหาย

๓.๒.๒ <u>การสัมภาษณ์เจาะลึก</u> (In-depth Interview) แหล่งข้อมูลประกอบด้วยบุคลากร ๒ กลุ่ม (๑) ผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ และ (๒) ผู้ขับขี่รถบนทางด่วน/ทางพิเศษ แยกเป็น ๒ กลุ่มย่อย คือ ผู้ใช้ประจำที่กระทำความผิดฐานขับรถเร็ว และผู้ที่ไม่เคยกระทำความผิด

วิธีการกำหนดตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการเลือกแบบเจาะจง

กลุ่มที่ ๑ ผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ คัดเลือกจากตัวแทนที่ได้รับอนุญาตมอบหมายจากสถานีตำรวจในการให้สัมภาษณ์ในเขตรับผิดชอบทางด่วนทั้งหมด ในเขตกรุงเทพมหานคร เริ่มที่จำนวน ๕ นาย และอาจขอสัมภาษณ์ซ้ำ หรือขอเพิ่มจำนวนจนกว่าจะได้ข้อมูลที่ครบถ้วน

กลุ่มที่ ๒ ผู้ที่ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ เป็นประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ใช้บริการทางด่วนประจำ แยกเป็น ๒ กลุ่มย่อย คือ ผู้ใช้ประจำที่กระทำความผิดฐานขับรถเร็วได้รับใบสั่ง และผู้ที่ไม่เคยกระทำความผิด เริ่มต้นที่ประเภทละ ๓ คน และอาจขอสัมภาษณ์ซ้ำ หรือเพิ่มจำนวนผู้ให้ข้อมูลจนกว่าจะได้ข้อมูลที่ครบถ้วน

๓.๓ วิธีการจัดเก็บข้อมูล

ผู้วิจัยจัดเก็บข้อมูลด้านเอกสารจาก พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗ ในประเด็นการจำกัดความเร็ว อัตราค่าปรับ วิธีการตรวจจับ กรณีการใช้กล้องตรวจจับ เอกสารที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพ มาตรฐาน และวิธีการทำงานของกล้องที่ใช้ตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ กฎ ระเบียบ ที่ใช้ประกอบในการดำเนินงานตรวจจับ ปรับ ผู้ขับรถเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางด่วน/ทางพิเศษ จำนวนที่ออกใบสั่ง จำนวนที่จ่าย จำนวนอุบัติเหตุ การเสียชีวิต จำนวนความเสียหาย สำหรับการสัมภาษณ์เจาะลึก ใช้วิธีดำเนินการโดยโทรศัพท์ติดต่อในเบื้องต้นเพื่อขออนุญาตเข้าพบและสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล จากนั้นทำหนังสือติดต่อขอสัมภาษณ์ตามวันเวลาที่ผู้ให้ข้อมูลสะดวก ทั้งนี้ในหนังสือขอสัมภาษณ์ได้กำหนดกรอบของคำถามที่จะสัมภาษณ์ไว้ให้ล่วงหน้า จากนั้นจึงเดินทางเข้าพบและสัมภาษณ์ โดยการบันทึกข้อมูลด้วยการจดบันทึกและขออนุญาตอัดเสียงลงเทปเพื่อถอดเป็นข้อความคำต่อคำเพื่อได้เป็นข้อมูลประกอบ เพื่อทราบประเด็นปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา สำหรับผู้ให้ข้อมูลที่ผู้ศึกษามิได้เข้าสัมภาษณ์เจาะลึกนั้นได้ใช้วิธีการทำหนังสือขอข้อมูลพร้อมแบบสัมภาษณ์ให้ตอบโต้ตั้งเป็นคำถามพร้อมให้ข้อมูลเบื้องต้นและตั้งคำถามให้เลือกตอบหรืออธิบายเพิ่มเติม ผู้ศึกษาจะนำมาตรวจสอบกับแบบขอสัมภาษณ์และนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลด้านเอกสารหรือหลักฐานต่างๆ ว่าต่างกันหรือไม่ หากข้อมูลที่ได้มาไม่ตรงหรือไม่ชัดเจน ผู้ศึกษาจะค้นคว้าเพิ่มเติมตลอดจนโทรศัพท์เพื่อขอสัมภาษณ์เพิ่มเติมจนได้ข้อมูลที่ชัดเจนตรงกัน

๓.๔ เครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ แบ่งออกเป็น ๒ ชุด

ชุดที่ ๑ สำหรับสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ประกอบด้วย ๗ หัวข้อ ดังนี้

๑. ความรู้/ความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการจำกัดความเร็ว

๒. วิธีการในการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการจำกัดความเร็ว

๓. ประสิทธิภาพของกล้องตรวจจับความเร็ว

๔. ความเหมาะสมของอัตราค่าปรับกรณีขับรถเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

๕. วิธีการชำระค่าปรับที่เหมาะสม

๖. วิธีการที่จะทำให้ผู้ขับขี่มีวินัยไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรกรณีขับรถเร็ว

๗. มาตรการที่จะเป็นแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่ที่โดนใบสั่งมาจ่ายค่าปรับ

ชุดที่ ๒ สำหรับสัมภาษณ์ผู้ที่ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ ประกอบด้วย ๗ หัวข้อ ดังนี้

๑. ความรู้/ความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการจำกัดความเร็ว

๒. วิธีการในการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการจำกัดความเร็ว

๓. พฤติกรรมที่จะเกิดขึ้นหากขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด แล้วทราบว่ามีกล้องตรวจจับความเร็วติดตั้งอยู่

๔. ความเหมาะสมของอัตราค่าปรับกรณีขับรถเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

๕. วิธีการชำระค่าปรับที่เหมาะสม

๖. วิธีการที่จะทำให้ผู้ขับขี่มีวินัยไม่ฝ่าฝืนกฎจราจรกรณีขับรถเร็ว

๗. มาตรการที่จะเป็นแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่ที่โดนใบสั่งมาจ่ายค่าปรับ

๓.๕ การวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและข้อมูลภาคสนามจากแบบสัมภาษณ์แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Description Analysis) ตามประเด็นในการศึกษา พิจารณาข้อดี ข้อเสีย หรือจุดอ่อน จุดแข็งของกระบวนการต่าง ๆ ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยคำนึงถึงเป้าหมายสุดท้ายคือการไม่เกิดอุบัติเหตุบนทางด่วนพิเศษ ทั้งนี้จะได้นำงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศมาอภิปรายร่วมและสรุปเป็นแนวทางเพื่อนำไปสู่การสร้างข้อสรุปและนำเสนอในรูปของข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

บทที่ ๔
ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร คณะผู้จัดทำได้ศึกษาค้นคว้าข้อมูลมีวัตถุประสงค์เป็น 2 ประการคือ (๑) ศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ และ (๒) ศึกษาแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจรกรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ซึ่งมีผลการดำเนินการศึกษา ดังนี้

จากการได้ศึกษาข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร คณะผู้จัดทำได้เริ่มดำเนินการศึกษาตามขั้นตอนการศึกษาที่เสนอในบทที่ ๓ แล้ว และปรากฏผลการศึกษาวิเคราะห์จากเอกสารที่เกี่ยวข้องและจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ มีประเด็นที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ ดังนี้

๔.๑ การบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คณะผู้จัดทำได้มีการศึกษาถึงตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะในประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ ประกอบกับ ฉบับที่ ๑๐ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ นอกจากจะมีกฎหมายที่บังคับใช้แล้ว กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ยังได้มีการนำกล้องตรวจจับความเร็ว (speed camera) แบบเคลื่อนที่ด้วยแสงเลเซอร์รุ่น PLVIDEO มาใช้ในการตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ อีกด้วย รวมถึงการวิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนทางด่วนในกรุงเทพมหานครและสถิติข้อมูลการออกใบสั่งและชำระค่าปรับ

๔.๑.๑ กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกและกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง

๔.๑.๑.๑ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มีการบัญญัติมาตรา ๑๓๙ โดยบัญญัติว่า

“มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

(๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน

(๒) ห้ามหยุดหรือจอด

(๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ

(๔) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว

(๕) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน

(๖) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่ากฎหมายได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบ ไม่ว่าจะเป็นการห้ามเดินรถของรถแต่ละประเภท พฤติกรรมการขับขี่รถ ระยะเวลาหรือช่วงเวลาในการเดินรถ รวมถึงอัตราความเร็วในการขับขี่ด้วย ซึ่งการที่กฎหมายเปิดช่องให้เป็นอำนาจโดยไม่ระบุให้ชัดแจ้งเป็นเหตุให้เจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนในแต่ละพื้นที่มีอำนาจในการออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่แตกต่างกันได้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมในการระบายการจราจรหรือสภาพแวดล้อมของแต่ละพื้นที่ ตลอดจนช่วงเวลาที่ขึ้นอยู่กับปริมาณรถในขณะนั้น

นอกจากนี้ยังพบว่า การขับขี่รถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนดนั้นปัจจุบันกำหนดไว้ต่ำมาก เช่น ถนนในเขตเทศบาลสำหรับรถยนต์ทั่วไปใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนนอกเขตเทศบาลกำหนดที่ไม่เกิน ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนบนทางด่วน หรือทางพิเศษนั้น มีกฎหมายที่กำหนดความเร็วไว้เพียงทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ (มอเตอร์เวย์) และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก) ที่กำหนดให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ดังนั้นทางด่วนในพื้นที่กรุงเทพฯที่ไม่ใช่มอเตอร์เวย์และถนนวง แหวนฯต้องใช้ความเร็วตามกฎหมายอ้างอิงความเร็วในเขต/นอกเขตเทศบาลคือวิ่งได้ไม่เกิน ๘๐ และ ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เท่านั้น ดังที่เราจะเห็นป้ายไฟตามทางด่วนที่จะระบุอัตราความเร็วดังกล่าวเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้เห็นได้ตลอดเส้นทาง

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติกฎหมายจราจรประกอบกับแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะบนทางด่วนจะพบว่า เจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนจะทำการวิเคราะห์ถึงกลุ่มผู้ขับขี่ในพื้นที่นั้นว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่อย่างไร สาเหตุของอุบัติเหตุบนทางด่วน เกิดจากสาเหตุใดมากที่สุด เพื่อนำมาเป็นข้อมูลออกประกาศหรือระเบียบเพื่อบังคับใช้กับผู้ขับขี่บนทางด่วนนั้น ๆ ซึ่งสอดรับกับการใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจของเจ้าพนักงานจราจร เนื่องจากการออกประกาศข้อบังคับนั้นตามทฤษฎีที่เกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจแล้ว ผู้ใช้ดุลยพินิจต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงอย่างรอบด้าน เพื่อให้การออกประกาศ ระเบียบ ข้อบังคับนั้นเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างแท้จริง

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ทางรถยนต์ของงานศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษกองกำกับการ ๒ มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ๑๔๕ ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ๐ คน และมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ๔๐ คน ดังข้อมูลที่แสดงจากตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔.๑ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ทางกองกำกับการ ๒

เดือน	จำนวน (ครั้ง)	จำนวนที่รถเกิดอุบัติเหตุ/ครั้ง							เกิดการตาย (ครั้ง)	จำนวนคนตาย (คน)	จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ		อุบัติเหตุรุนแรง (ครั้ง)
		๑ คัน	๒ คัน	๓ คัน	๔ คัน	๕ คัน	มากกว่า ๕ คัน	ไม่เกี่ยวกับรถ			บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย	
มกราคม	๑๐	๔	๕	๑	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐
กุมภาพันธ์	๑๑	๔	๖	๑	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๑	๐
มีนาคม	๑๔	๓	๙	๒	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๓	๐
เมษายน	๑๐	๒	๘	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๙	๐
พฤษภาคม	๑๒	๓	๗	๒	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๒	๑
มิถุนายน	๑๔	๕	๗	๑	๑	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๒	๐
กรกฎาคม	๑๔	๕	๖	๒	๑	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๒	๐
สิงหาคม	๑๗	๒	๑๑	๒	๒	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๒	๐
กันยายน	๑๓	๓	๘	๒	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๐
ตุลาคม	๑๐	๑	๗	๐	๒	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๑๔	๐
พฤศจิกายน	๘	๑	๕	๒	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๐
ธันวาคม	๑๒	๓	๗	๑	๑	๐	๐	๐	๐	๐	๐	๒	๐
รวม	๑๔๕	๓๖	๘๖	๑๖	๗	๐	๐	๐	๐	๐	๑	๓๙	๑
สัดส่วนตามจำนวนครั้งและความรุนแรง (ร้อยละ)		๒๔.๘๓	๕๙.๓๑	๑๑.๐๓	๔.๘๓	๐	๐.๐๐	๐.๐๐					๓๗.๙๓

ที่มา : ฝ่ายอำนวยการความสะดวกและจัดการจราจร

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ – ๒๕๖๐ พบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ คือ การขับรถเร็ว โดยจะเห็นได้ ดังนี้

ปี ๒๕๕๕ มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับรถเร็ว ถึง ๑,๓๑๔ ครั้ง

ปี ๒๕๕๖ มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับรถเร็ว ถึง ๑,๕๒๔ ครั้ง

ปี ๒๕๕๗ มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับรถเร็ว ถึง ๗๙๙ ครั้ง

ปี ๒๕๕๘ มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับรถเร็ว ถึง ๖๙๕ ครั้ง

ปี ๒๕๕๙ มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับรถเร็ว ถึง ๑๖๓๐ ครั้ง

ปี ๒๕๖๐ มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขับรถเร็ว ถึง ๑๙๔ ครั้ง (ตุลาคม ๒๕๕๙ – มกราคม ๒๕๖๐)

ส่วนสาเหตุอื่นเป็นเพียงปัจจัยรองลงมา ไม่ว่าจะเป็นการหลับใน เปลี่ยนช่องทางกะทันหัน มึนเมา เป็นต้น ดังข้อมูลที่แสดงจากตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔.๒ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ปี ๒๕๕๕ – มกราคม ๒๕๖๐

ปีงบประมาณ	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ					รวมทั้งปี	เฉลี่ย/เดือน	เฉลี่ย/วัน
	ขับรถเร็ว	หลับใน	เปลี่ยนช่องกะทันหัน	มึนเมา	อื่นๆ			
ปี ๒๕๕๕	๑,๓๑๔	๓๔	๘๕	๑๑	๒๓๒	๑,๖๗๖	๑๓๙.๖๖	๕
ปี ๒๕๕๖	๑,๕๒๔	๓๔	๕๘	๗	๒๑๗	๑,๘๔๐	๑๕๓.๓๓	๕
ปี ๒๕๕๗	๗๙๙	๔๒	๑๕๑	๘	๑๙๖	๑,๑๙๖	๙๙.๖๖	๓
ปี ๒๕๕๘	๖๙๕	๓๙	๑๒๔	๘	๒๒๑	๑,๐๘๗	๙๐.๕๘	๓
ปี ๒๕๕๙	๖๓๐	๕๒	๑๕๒	๙	๒๓๐	๑,๐๗๓	๘๙.๔๑	๓
ปี ๒๕๖๐ (ต.ค.๕๙ - ม.ค. ๖๐)	๑๙๔	๑๔	๗๔	๑	๘๒	๓๖๕	๙๑.๒๕	๓
รวม	๕,๑๕๖	๒๑๕	๖๔๔	๔๔	๑,๑๗๘	๗,๒๓๗		

ที่มา : ฝ่ายควบคุมการจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ จะพบว่า มีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเป็นอันดับหนึ่งและมากที่สุด ลำดับรองลงมาคือเปลี่ยนช่องทางกะทันหันรัฐจึงหามาตรการป้องกัน เพื่อลดการเกิดปัญหาอุบัติเหตุทางรถยนต์บนทางพิเศษ โดยจะทำอย่างไรให้ผู้ขับขี่ขับรถความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เพราะความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดนั้น เป็นความเร็วที่พิจารณาแล้วว่าการขับขี่รถยนต์ในความเร็วเช่นนี้แล้วจะปลอดภัยไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างแน่นอน หรือหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย

จากการสัมภาษณ์เจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วน เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ได้ยืนยันว่า อัตราความเร็วบนทางด่วนโทลล์เวย์ ทางยกระดับ หรือบนถนนวงแหวนฯ ที่จะถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมจะอยู่ในอัตราความเร็วประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับอัตราความเร็วบนถนนหลวงระหว่างจังหวัดที่จะถูกตำรวจทางหลวงจับกุมจะอยู่ในอัตราความเร็วประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป แต่สำหรับถนนในเขตกรุงเทพฯ ถึงแม้จะขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดก็จะถูกจับกุมได้ยาก เนื่องจากจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีน้อยมากหากเทียบกับผู้ใช้รถ ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริง ทฤษฎี สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและข้อมูลการสัมภาษณ์เจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนสอดคล้องต้องกันว่า การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ต้องจำกัดความเร็วในการขับขี่โดยให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราความเร็ว ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแต่ละพื้นที่และสภาพพื้นผิวการจราจร แม้จะมีกฎหมายกำหนดควบคุมจำกัด

ความเร็วไว้เพียงใด แต่ในการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานจราจรก็ยืดหยุ่นไม่ได้ มิให้ใช้อำนาจจนเกิดไปหรือตามอำเภอใจ แต่เนื่องจากเจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนมีน้อย ทำให้การจับกุมผู้ขับขี่ฝ่าฝืน หรือขับขี่เร็วไม่ทั่วถึง จนกลายเป็นการเลือกปฏิบัติหรือการบังคับใช้กฎหมายไม่เท่าเทียมกันทุกคน จึงกลายเป็นปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ไม่ว่าจะเป็นเรื่องปัญหาความสับสนของผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะเกี่ยวกับความเร็วที่กฎหมายกำหนด ความรู้สึกเลือกปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ เช่น ผู้ขับขี่บางรายขับเร็วมาก ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ไม่ถูกจับ ในขณะที่ผู้ขับขี่บางรายด้วยความเร็ว ๑๑๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง กลับถูกจับ ซึ่งเป็นความรู้สึกที่อาจเกิดคำถามในการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงาน รวมถึงความรู้สึกไม่เป็นธรรมจากการใช้ความสัมพันธ์ส่วนบุคคลในการงดเว้นค่าปรับ เป็นต้น

แต่เมื่อมีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจแล้ว ต้องมีสภาพบังคับด้วยกับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามโดยต้องทำอย่างไรให้บทบัญญัตินั้นมองว่าเจ้าพนักงานจราจรไม่เลือกปฏิบัติโดยเป็นไปตามทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายด้วย คือ ต้องเป็นการบังคับที่มีลักษณะเป็นบทบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาด และรวดเร็ว และมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาด กฎหมายจราจรจึงได้มีการบัญญัติมาตรา ๑๔๐ และมาตรา ๑๔๑ ดังนี้

“มาตรา ๑๔๐ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเองหรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใดๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆจะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้

ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดนับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง”

“มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่ง

ธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

(๓) ในกรณีที่ไม่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ชำระค่าปรับตามจำนวนและภายในวันที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิตหรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงินได้ ทั้งนี้ ตามวิธีการและสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน”

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติทั้งสองมาตราแล้วเห็นว่า กฎหมายได้กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติให้สามารถว่ากล่าว ตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ รวมทั้งกำหนดวิธีการชำระค่าปรับ แต่การกำหนดเช่นนี้ย่อมเกิดปัญหาการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนดอัตราค่าปรับเป็นอย่างไร การบังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วในการขับขี่ควรแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบโดยชัดแจ้งว่าในทางด่วนแต่ละพื้นที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่ไว้เท่าใด เพื่อให้เกิดการย่อมรับในการแจ้งกับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้น รวมทั้งวางหลักเกณฑ์การใช้ดุลยพินิจในการดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในการขับขี่ให้เป็นไปตามแนวทางของเจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนแบบเดียวกันทั้งหมด

๔.๑.๑.๒ กฎ ระเบียบ ที่ใช้ประกอบในการดำเนินงานตรวจจับ ปรับ ผู้ขับรถเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

ในเรื่องของกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ความเร็วของรถในการขับขี่รถนั้น มีกฎหมายกำหนดไว้ดังนี้ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ ประกอบกับ ฉบับที่ ๑๐ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดไว้ว่า

ข้อ ๑ ในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๒) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๔๕ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

(๓) สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร

ข้อ ๒ ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร

ข้อ ๓ ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในข้อ ๑ ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

สำหรับกฎหมายเกี่ยวกับความเร็วบนทางหลวงนั้น มีกฎหมายกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับต่างๆ ดังนี้

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยสรุปได้ว่า ข้อ ๒ อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบทมีดังต่อไปนี้

(๑) รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร

(๒) รถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง หรือรถสามล้อ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

(๓) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม ไม่ว่าจะลากจูงรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ กำหนดไว้ว่า ข้อ ๒ ให้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางสาย กรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๐๐ กิโลเมตร

(๒) รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๓) รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๒๐ กิโลเมตร

ผู้กระทำความผิดฐานขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะถูกเปรียบเทียบปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗ และมาตรา ๑๕๒ นอกจากถูกปรับในอัตราดังกล่าวและผู้ที่ขับรถเร็วเกินกำหนดยังต้องถูกบันทึกคะแนน ได้รับการอบรม การทดสอบ และถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๖๑ วรรคสามอีกด้วย

ซึ่งจะเห็นได้ว่าจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดคุณลักษณะของการขับขี่รถยนต์ ออกเป็น ๒ ประเภท ประเภทที่ ๑ การขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ประเภทที่ ๒ สำหรับกฎหมายเกี่ยวกับความเร็วบนทางหลวง ซึ่งในส่วนของการการขับขี่รถในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ในกรณีรถยนต์ได้แยกประเภทของในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็ว สำหรับรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐

กิโลเมตร และในกรณีเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร หรือ ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในเบื้องต้น ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

ในส่วนกฎหมายเกี่ยวกับความเร็วบนทางหลวง ซึ่งมีกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยสรุปได้ว่า ข้อ ๒ อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบท สำหรับ รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร และ

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ กำหนดไว้ว่า ข้อ ๒ ให้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางสาย กรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ในกรณี รถยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๒๐ กิโลเมตร

ซึ่งจะเห็นว่าในบทบัญญัติของกฎหมาย ๒ ฉบับมีความแตกต่างกัน จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ มีความแตกต่างในการกำหนดความเร็วในพื้นที่ทั่วไป และพื้นที่เฉพาะ ซึ่งทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางสาย กรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีการกำหนดความเร็วที่แตกต่างกัน โดยกำหนดการใช้ความเร็วจากลักษณะการใช้งานของพื้นที่ และความพิเศษในการเก็บค่าทางด่วนจึงสามารถขับขี่รถยนต์ได้เร็วขึ้น จากความเร็วปกติให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร เป็น ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๒๐ กิโลเมตร ซึ่งแตกต่างจากจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่กำหนดความเร็วสำหรับรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร สำหรับทางด่วนหรือทางพิเศษที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน) ไม่ได้มีการกำหนดอัตราความเร็วให้มีความแตกต่างหรือมีกฎระเบียบเกี่ยวกับอัตราความเร็วเป็นการเฉพาะเหมือนพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งมีความแตกต่างจากคุณลักษณะการใช้งานของพื้นที่จราจร แต่บนทางด่วนหรือทางพิเศษซึ่งอยู่ในกฎระเบียบของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่กลับใช้ข้อบังคับในส่วนของความเร็วเหมือนกัน ทั้งที่มีความแตกต่างกันจากลักษณะการใช้งานในพื้นที่ และมีการเรียกเก็บค่าบริการทางด่วนซึ่งควรจะต้องใช้ความเร็วได้มากกว่าปกติ

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ได้มีทัศนะมุมมองเกี่ยวกับความเหมาะสมในการกำหนดอัตราความเร็วการใช้รถของประเทศเราแตกต่างกันออกไปกล่าวคือ จากสถิติคดีอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นและมีความรุนแรงจนกลายคดีความจำนวนมาก โดยมีสาเหตุจากการใช้ความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนดมากถึงร้อยละ ๑๑ การใช้ความเร็วถือเป็นหนึ่งในสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติและยังเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลต่อความรุนแรงที่ผู้บาดเจ็บได้รับจากอุบัติเหตุอีกด้วย ดังนั้น หากประเทศไทยสามารถควบคุมการใช้ความเร็วของรถบนถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อรถทุกคันใช้ความเร็วที่เหมาะสมแล้ว แม้จะเกิดความผิดพลาดในการขับขี่ขึ้นแต่ก็จะไม่เกิดความสูญเสียมากเท่ากับในปัจจุบัน การควบคุมความเร็วในปัจจุบันผู้ขับขี่

จะต้องใช้ทักษะในการสังเกตจดจำอย่างมากว่าตนเองขับรถอยู่ในถนนของหน่วยงานใด เป็นเขตพื้นที่เมืองหรือไม่ และมีป้ายจำกัดความเร็วกำหนดเฉพาะหรือไม่ นอกจากนี้ในพื้นที่อันตรายซึ่งมีการติดตั้งป้ายเตือนประเภทต่างๆ ก็มิได้แนะนำว่าควรใช้ความเร็วเพียงใด ทำให้ผู้ขับขี่ต้องตัดสินใจด้วยวิจารณญาณตนเอง ซึ่งบางครั้งอาจทำให้เกิดความสับสนและไม่ปลอดภัยเพียงพอ เป็นต้น

ความเร็วจำกัด หมายถึง ความเร็วสูงสุดที่ผู้ใช้รถสามารถขับขี่บนท้องถนนได้ หรือหมายถึงอัตราความเร็วของยานพาหนะตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งในประเทศไทย กฎหมายที่ระบุถึงการกำหนดความเร็วดังกล่าวได้แก่ ๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และ ๒) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕

ในระดับสากล ความเร็วจำกัดเป็นสิ่งสำคัญสิ่งแรกสำหรับมาตรการเพื่อให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วในการขับขี่อย่างปลอดภัย และต้องเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งการกำหนดความเร็วที่ไม่สมเหตุสมผลกับความปลอดภัยและการขับขี่จริงจะทำให้ผู้ขับขี่รู้สึกต่อต้าน และจะทำให้การใช้มาตรการควบคุมความเร็วอื่นๆ ไม่ประสบความสำเร็จในที่สุด การกำหนดความเร็วจำกัดที่ไม่สมเหตุสมผลสำหรับรถบางประเภทหรือสำหรับถนนบางประเภท ทำให้ประชาชนรู้สึกต่อต้านกับมาตรการตรวจจับและควบคุมความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนั้น เพื่อกำหนด “ความเร็วจำกัด” บนถนนในประเทศไทยให้มีความเหมาะสมและสามารถนำไปใช้งานได้จริง จำเป็นจะต้องพิจารณาประเด็นที่สำคัญ คือ ปัจจัยในการกำหนดความเร็วจำกัดและความสัมพันธ์ระหว่างประเภทถนนและความเร็ว

— ปัจจัยในการกำหนดความเร็วจำกัด

แม้ว่าหน่วยงานที่มีบทบาทในการกำหนดความเร็วจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่โดยทั่วไป หน่วยงานด้านถนนจะเป็นหน่วยงานหลัก เนื่องจากความเร็วจะเกี่ยวข้องกับคุณลักษณะของถนนโดยตรง นับตั้งแต่การออกแบบประเภทถนน การออกแบบจำนวนช่องทาง ไหล่ทาง รัศมีโค้ง (ทั้งโค้งแนวดิ่งและโค้งแนวราบ) เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ความเร็วที่กำหนดดังกล่าว จะต้องมีความสอดคล้องกับกฎหมายและการควบคุมการใช้กฎหมาย ซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละประเทศ หรือแม้แต่ในประเทศไทย การออกกฎหมายลูก เพื่อรองรับความเหมาะสมของการกำหนดความเร็วจำกัด ก็เป็นอีกหนทางหนึ่งในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขเพื่อให้เกิดความเหมาะสม

— ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทถนนและความเร็ว

ในประเทศไทย พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ กำหนดประเภทของทางหลวงไว้ ๕ ประเภท (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, ห้องสมุดกฎหมาย, ๒๐๐๒) ได้แก่

๑. ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษโดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น

๒. ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่ที่สำคัญ ที่กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน

๓. ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

๔. ทางหลวงท้องถิ่น คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น

๕. ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

ในมาตรา ๕ ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับราชการของกระทรวงนั้น และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานทางหลวงกับออกกฎกระทรวงเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ในการกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะนั้น กฎกระทรวงฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๔๒) และฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๔๒) จึงกำหนดความเร็วของยานพาหนะสำหรับถนนทุกประเภทและสำหรับทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ตามลำดับ โดยแยกระดับความเร็วตามประเภทรถเป็นหลัก

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ ทำให้ทราบว่าผู้ใช้บริการส่วนมากไม่แน่ใจในอัตราความเร็วบททางด่วน/ทางพิเศษ แต่มีความเห็นว่าอัตราความเร็วที่กำหนดซึ่งปรากฏอยู่บนป้ายเตือนจำกัดความเร็วนั้นไม่เหมาะสม ไม่ว่าจะเป็น ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือ ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงก็ตาม ด้วยเหตุผลหลายๆ ประการ ดังนี้

- อัตราความเร็วดังกล่าวล้าสมัย เพราะเท่าที่ทราบมา บนทางด่วน/ทางพิเศษ มีการกำหนดอัตราความเร็ว ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มาเป็นระยะเวลานานเกินกว่า ๒๐ ปีแล้ว ควรที่จะมีการปรับปรุงอัตราความเร็วให้เหมาะสมกับสภาวการณ์ปัจจุบันที่มีแต่การแข่งขัน เพราะฉะนั้นความเร็วจึงเข้ามามีผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันเป็นอย่างมาก ประกอบกับ การที่ประชาชนเลี่ยงทางปกติเพื่อมาขึ้นทางด่วน ก็เพื่อที่จะเร่งรีบไปให้ถึงจุดหมายปลายทางทันเวลา แต่หากขึ้นทางด่วน/ทางพิเศษแล้วจำกัดอัตราความเร็วในอัตราที่เท่ากับทางปกติ ก็ไม่แน่ใจว่าจะขึ้นทางด่วนเพื่ออะไร

- สมรรถนะของรถมีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่เดิมที่กำหนดอัตราความเร็วไม่เกิน ๘๐ – ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะสมรรถนะของรถสมัยก่อนที่หากเร่งอัตราความเร็วเกินกว่า ๘๐ – ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง อาจทำให้รถเสียหลักก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ แต่จากสภาวการณ์ปัจจุบันสมรรถนะของรถได้มีการพัฒนามาเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้รถมากยิ่งขึ้น ทำให้ผู้ใช้รถสามารถขับรถในอัตราความเร็วที่เร็วขึ้นแต่ก็มีความปลอดภัยมากขึ้นด้วย ดังนั้น ควรมีการปรับอัตราความเร็วให้มีความเหมาะสม

- วิศวกรรมทางด่วน/ทางพิเศษ มีประสิทธิภาพมากขึ้น สภาพพื้นเส้นทางด่วน/ทางพิเศษมีความปลอดภัยมากขึ้น มีการออกแบบที่รองรับความเร็วสำหรับการขับขี่ที่ต่างกันในแต่ละลักษณะของเส้นทาง เพราะฉะนั้นในแต่ละช่วงของเส้นทางด่วน/ทางพิเศษก็ควรที่มีการกำหนดอัตราความเร็วที่สูงขึ้นจากเส้นทางปกติได้

แต่ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการทางด่วนบางส่วนกลับเห็นในทางกลับกันว่า อัตราความเร็วที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากความเร็วในอัตรา ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากเทียบกับการตกลงมาจากที่สูงจะประมาณการได้เท่ากับตึก ๕ ชั้น ซึ่งถ้าเกิดอุบัติเหตุในอัตราความเร็วดังกล่าวก็อาจทำให้เกิดอันตรายต่อทรัพย์สินและชีวิตได้แล้ว ดังนั้น อัตราความเร็วดังกล่าวจึงเหมาะสมแล้ว

ซึ่งจากผลการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ในประเด็นดังกล่าว หากเทียบเคียงกับการศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขในการจัดทำโครงสร้างกฎหมายและข้อขัดข้องที่เกี่ยวกับความเร็วโดยองค์การอนามัยโลก ซึ่งได้กล่าวว่ากฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการกำหนดอัตราความเร็วควรมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ในปัจจุบันหรือไม่ อีกทั้งการกำหนดอัตราความเร็วควรมีการคำนึงถึงความเร็วในการออกแบบของถนนด้วยหรือไม่ เป็นต้น แสดงให้เห็นว่าแนวความคิดของผู้ใช้บริการที่เห็นว่าอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษไม่เหมาะสม ควรปรับให้เหมาะสม เพราะอัตราความเร็วไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน สมรรถนะของรถมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ประกอบกับวิศวกรรมทางด่วน/ทางพิเศษที่มีความปลอดภัยมากขึ้น มีความสอดคล้องกับประเด็นการพิจารณาดังกล่าวข้างต้น

ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาในประเด็นเรื่องอัตราความเร็วที่เหมาะสมในการขับขี่รถบนทางด่วน/ทางพิเศษ สำนักงานตำรวจแห่งชาติหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการทบทวนอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษที่บังคับใช้อยู่ ณ ปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่หากเทียบกับสภาวการณ์ของสังคมในปัจจุบันซึ่งมีความเปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง ณ ปัจจุบันที่คนส่วนใหญ่ต้องทำงานหรือใช้ชีวิตประจำวันแข่งกับเวลา การที่ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ ก็เพื่อที่จะถึงที่หมายได้ทันเวลา อีกทั้งหากพิจารณาด้านเทคโนโลยีรถที่มีความทันสมัยมีความปลอดภัยสูงมีสมรรถนะสูงหากเทียบกับรถสมัยก่อน รวมทั้ง สภาพถนนที่มีการปรับตามหลักวิศวกรรมที่ทำให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย อีกทั้งการสื่อสารให้ผู้ขับขี่ทราบอัตราความเร็วก็มีความสำคัญเป็นอย่างมาก ซึ่งวิธีดั้งเดิมที่ยังคงใช้กันอย่างแพร่หลาย คือการติดตั้งป้ายความเร็วจำกัด ในขณะเดียวกัน ก็ได้มีความพยายามพัฒนาด้วยเทคโนโลยีต่างๆ เช่น ป้ายความเร็วจำกัดอิเลคทรอนิกส์ที่สามารถปรับเปลี่ยนตัวเลขตามสภาพแวดล้อมได้ หรือการติดตั้งระบบเตือนความเร็วจำกัดในยานพาหนะ ซึ่งกำลังเริ่มเป็นที่นิยมในประเทศพัฒนาแล้ว

แม้ความเร็วจำกัดจะไม่ใช่ตัวเลขที่ซับซ้อน แต่ยังมีผู้ขับขี่อีกจำนวนหนึ่งที่ไม่ทราบความเร็วจำกัดบนทางหลวงหรือทราบความเร็วจำกัดไม่ถูกต้อง ส่งผลให้เกิดข้อโต้แย้งระหว่างผู้ขับขี่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนั้น การเตือนความเร็วจำกัดอย่างต่อเนื่องจึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบอยู่เป็นระยะ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงความเร็วจำกัด

การติดตั้ง “ป้ายจำกัดความเร็ว”เป็นวิธีที่ใช้กันมานานแต่ยังคงเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพอยู่ ซึ่งในระดับสากลมาตรฐานการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรควรเป็นไปตามข้อกำหนด Vienna Convention (GRSP, ๒๐๐๘) เพื่อรูปแบบที่สม่ำเสมอและเข้าใจตรงกันทั่วโลก โดยเฉพาะในเรื่องการใช้สี รูปทรง และเครื่องหมายในป้าย นอกจากนั้น จะต้องให้ความสำคัญถึงจำนวนและตำแหน่งที่ติดตั้งของป้ายด้วย เช่น จะต้องมีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วหลังจากผ่านทางแยกทุกทางแยกในตำแหน่งที่มองเห็นได้ง่าย และควรเป็นวัสดุสะท้อนแสงเพื่อช่วยเพิ่มการมองเห็นในยามค่ำคืน รวมทั้งควรมีการอบรมกฎจราจร และมารยาทของผู้ขับขี่ การสร้างจิตสำนึกในเรื่องพื้นฐานความปลอดภัยให้แก่ประชาชน ให้ผู้ใช้ถนนและผู้เกี่ยวข้องมีจิตสำนึกในการคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นลำดับแรก และมาตรการในการบังคับกฎหมายจราจร ต้องเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีการให้ความรู้กับประชาชนในเรื่องเกี่ยวกับวินัยการจราจรให้มากขึ้น

๔.๑.๒ การนำโทษปรับทางอาญามาเป็นมาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อเป็นการป้องปรามผู้กระทำความผิดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีความเห็นว่าการจับปรับถือเป็นบทลงโทษขั้นพื้นฐานของการกระทำผิด ในประเทศไทยได้กำหนดบทลงโทษของผู้กระทำผิดขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิด ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ฉบับที่ ๓ โดยมีใจความว่า

“สำหรับข้อหาหรือฐานความผิดขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด อัตราโทษปรับตั้งแต่ ๒๐๐ - ๕๐๐ บาท อัตราตามข้อกำหนดปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท”

ทั้งนี้ สำหรับวิธีการชำระค่าปรับที่จะทำให้ผู้ขับขี่ที่ได้รับใบสั่งกรณีขับรถเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ สามารถชำระค่าปรับได้อย่างสะดวก/เหมาะสมนั้น ควรมีช่องทางหลายทางเพื่อความสะดวก โดยไม่จำเป็นต้องมาชำระที่สถานีตำรวจพื้นที่เกิดเหตุ สามารถชำระได้ตามเคาน์เตอร์เซอร์วิส ช่องทางไปรษณีย์ และธนาคาร/ATM เพื่อเป็นการสะดวกให้ประชาชนสามารถชำระได้ใกล้บ้านตนเอง แต่มีข้อควรระวังว่าการอำนวยความสะดวกในการชำระมากขึ้นก็จะทำให้ประชาชนทำผิดมากขึ้นได้ด้วย

นอกจากการเปรียบเทียบปรับแล้ว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้กำหนดให้มีการดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไว้ สำหรับผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ในข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ดังต่อไปนี้

“บันทึกคะแนน ครั้งละ ๓๐ คะแนน (สามสิบคะแนน) โดยใช้อักษร C เป็นสัญลักษณ์ในข้อหา

๑. ขับรถในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

๒. ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว

๓. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา

๔. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

๕. ขับรถด้วยอัตราเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด”

โดยให้ลบคะแนนที่บันทึกไว้ เมื่อผู้ขับขี่นั้นไม่มีการกระทำผิดซ้ำภายในหนึ่งปีนับแต่กระทำความผิดครั้งแรก หากเมื่อผู้ขับขี่กระทำความผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งเป็นต้นไปภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่กระทำความผิดครั้งแรก ผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน และเมื่อผู้ขับขี่ถูกบันทึกคะแนน มีคะแนนรวมกันเกินกว่า ๖๐ คะแนน ภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่กระทำผิดครั้งแรก ให้ผู้มีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้ขับขี่นั้น มีกำหนดครั้งละไม่เกิน ๙๐ วัน

จากบทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดขับรถเร็วกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดในบ้านเรานั้น นับว่ายังมีบทลงโทษค่อนข้างเบาเมื่อเปรียบเทียบกับบทลงโทษในหลายๆ ประเทศ ซึ่งค่าปรับจะขึ้นอยู่กับระดับความเร็วที่สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ค่าปรับสำหรับการขับเร็วเกินกำหนดบนทางด่วน จะน้อยกว่าบนถนนประเภทอื่นๆ แต่ค่าปรับจะสูงหากขับเร็วในบริเวณที่มีการก่อสร้าง ซึ่งมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น นอกจากนั้น หากเกิดอุบัติเหตุโดยมีสาเหตุจากการขับรถเร็วเกินกว่าที่กำหนดแล้ว ค่าปรับก็จะเพิ่มสูงมากขึ้นด้วยเช่นกัน

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ โดยส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าอัตราค่าปรับกรณีขับรถเร็วเป็นเท่าไร ควรกำหนดเป็นอัตราที่แน่นอน เช่น ๑๐๐ บาท หรือ ๕๐๐ บาท ไม่ควรกำหนดเป็นขั้นต่ำ-ขั้นสูง เพราะการปรับโดยดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจทำให้ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งๆ ที่กระทำผิดเหมือนกัน หรือไม่ก็ควรใช้อัตราค่าปรับแบบขั้นบันได โดยคิดจากความเร็วที่เกินกำหนด หากเกินมากก็ต้องจ่ายค่าปรับมากตามความเร็ว และควรกำหนดอัตราค่าปรับให้ชัดเจนและประกาศให้ประชาชนทราบ

ดังนั้น หากพิจารณาแนวทางที่จะทำให้การนำโทษปรับทางอาญามาเป็นมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อเป็นการป้องปรามผู้กระทำความผิดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเสนอแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายจราจร ดังนี้

(๑) เพื่อให้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ สามารถบังคับใช้กับผู้กระทำความผิดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรแก้ไขกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขอเพิ่มอัตราโทษปรับ ซึ่งแบ่งเป็น ๓ ส่วนคือ

— ส่วนที่ ๑ หากผู้กระทำผิดได้รับใบสั่งแล้ว ไม่ชาระค่าปรับภายใน ๗ วัน อาจมีโทษปรับตั้งแต่ ๔๐๐ – ๑,๐๐๐ บาท จากเดิมปรับตั้งแต่ ๒๐๐ – ๑,๐๐๐ บาท

— ส่วนที่ ๒ หากครบกำหนด ๓๐ วัน และยังไม่มาชำระค่าปรับ จะเพิ่มโทษปรับตั้งแต่ ๑,๐๐๐ – ๕,๐๐๐ บาท

— ส่วนที่ ๓ หากครบ ๖๐ วัน และยังไม่มาชำระค่าปรับ กำหนดโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือน หรือปรับตั้งแต่ ๑,๐๐๐ – ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ซึ่งในข้อหานี้สามารถนำขึ้นศาลแขวงเพื่อให้ศาลแขวงพิจารณาลงโทษจำคุกได้

(๒) กรณีการไม่รักษาระเบียบวินัยหรือเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่ในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกได้มีมาตรการเข้มงวดในการออกใบขับขี่โดยนำแนวทางการศึกษาดูงานในต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ เช่น การปรับหลักเกณฑ์การสอบใบขับขี่โดยวัดผลจากผลคะแนนร้อยละ ๗๕ ควรปรับเพิ่มเป็นร้อยละ ๙๐ จึงจะสอบผ่าน การเพิ่มจำนวนระยะเวลาในการฝึกอบรมภาคทฤษฎีเป็น ๕ ชั่วโมง และการฝึกอบรมภาคปฏิบัติเป็น ๑๐ ชั่วโมง รวมทั้งแนวคิดให้มีโรงเรียนสอนการขับรถภาคเอกชนที่ผ่านการรับรองมาตรฐานจากกรมการขนส่งทางบก โดยสามารถดำเนินการออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน

(๓) กรณีการแจ้งอายัดต่อทะเบียนหรือรับชำระภาษีรถ จะต้องกระทำโดยผู้มีอำนาจตามกฎหมายและต้องแจ้งเป็นหนังสือให้นายทะเบียนดำเนินการเป็นลายลักษณ์อักษรเท่านั้นและสามารถดำเนินการได้เฉพาะการแจ้งอายัดโดยคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาล หรือการแจ้งอายัดโดยหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตามกฎหมาย หรือการแจ้งอายัดโดยหน่วยงานของรัฐที่อาศัยอำนาจตามกฎหมาย แต่กรณีของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ตามมาตรา ๑๔๑ ทวิ (๒) หากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่รู้ตัวผู้กระทำความผิด หรือไม่รู้ที่อยู่ของผู้กระทำความผิดสามารถแจ้งนายทะเบียนให้ดำเนินการอายัดได้เพียงกรณีเดียว

(๔) ควรกำหนดบทลงโทษ หรือ สภาพบังคับ เพื่อให้บุคคลที่กระทำความผิดและได้รับใบสั่งมาเสียค่าปรับไม่เช่นนั้นจะมีผลเช่นเดิมคือ มีผู้มาเสียค่าปรับน้อยเมื่อเทียบกับจำนวนใบสั่งที่ออกไป

(๕) เพิ่มบทลงโทษให้หนักมากยิ่งขึ้น

(๖) ขยายอายุความจาก ๑ ปี เป็น ๕ ปี

(๗) กำหนดให้เจ้าพนักงานสามารถอายัดทะเบียนรถและไม่ต่อภาษีประจาปี กรณีที่ผู้กระทาผิดไม่ชาระค่าปรับ

(๘) กำหนดให้มีการพักใช้ใบอนุญาต หากกระทำผิดโดยเจตนา หรือกระทำผิดซ้ำ ๓ ครั้งและให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หากกระทำผิดตั้งแต่ ๔ ครั้งขึ้นไป

๔.๒ อุปกรณ์เครื่องมือในการตรวจจับความเร็วและการดำเนินการจัดส่งใบสั่งให้ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (การแจ้งคำสั่งทางไปรษณีย์)

๔.๒.๑ กล้องที่ใช้ตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

ปัจจุบันกล้องตรวจจับความเร็ว (speed camera) ที่กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ นำมาใช้เป็นแบบเคลื่อนที่ ได้แก่ กล้องตรวจจับความเร็วด้วยแสงเลเซอร์รุ่น PLVIDEO โดยมีคุณภาพ มาตรฐานและวิธีการทำงาน ดังนี้

- ชุดแสงเลเซอร์ของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยแสงเลเซอร์มีความปลอดภัยต่อสายตาตามมาตรฐาน FDA/CDRH ClassIEyeSafe ขององค์กร International Association of Chiefs of Police (IACP) สามารถตรวจวัดความเร็วรถยนต์ และระยะทางจากเครื่องไปยังรถยนต์ที่ต้องการตรวจจับได้พร้อมกัน โดยเก็บบันทึกข้อมูลทั้งภาพวีดีโอและเหตุการณ์ต่างๆ ในหน่วยความจำภายใน (internal memory) โดยมีหน่วยความจำ ๑๖ GB

- ระยะทางในการตรวจวัดรถยนต์ในช่วง ๒๐ ถึง ๒,๔๐๐ เมตร หรือดีกว่ามีค่าความคลาดเคลื่อนไม่เกิน +/- ๒๐ เซนติเมตร สามารถตรวจวัดความเร็วรถยนต์ได้ในช่วง ๒๐ ถึง ๓๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงหรือดีกว่า มีความคลาดเคลื่อนของความเร็วที่อ่านได้ไม่เกิน +/- ๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีหน่วยวัดความเร็วที่แสดงผลเป็นกิโลเมตร/ชั่วโมง

- สามารถถ่ายวีดีโอหรือภาพนิ่งของรถยนต์คัน มีรูปแบบการบันทึกวิดีโอและภาพนิ่งเพื่อบันทึกความเร็วหรือเหตุการณ์อื่นๆ ได้ดังนี้ รูปแบบบันทึกวิดีโอหรือภาพนิ่งเพียงอย่างเดียว รูปแบบบันทึกความเร็ววิดีโอหรือภาพนิ่งอัตโนมัติ รูปแบบบันทึกความเร็ววิดีโอหรือภาพนิ่งกึ่งอัตโนมัติ รูปแบบวัดระยะทาง โดยเครื่องสามารถเริ่มตรวจจับความเร็วได้ในระยะไกลเริ่มตั้งแต่ ๒,๔๐๐ เมตร จนเป้าหมายเข้ามาในระยะใกล้และมองเห็นภาพป้ายทะเบียนชัดเจนโดยปรับความชัดเจนของป้ายทะเบียนอัตโนมัติ

- สามารถตรวจจับความเร็วโดยถ่ายภาพนิ่งหรือบันทึกวีดีโอรถยนต์ในเวลากลางคืนโดยมองเห็นป้ายทะเบียนได้ชัดเจน โดยใช้ระบบอินฟราเรดภายในเครื่องหรือควบคุมผ่านทางระบบไร้สายซึ่งไม่เป็นการรบกวนการขับขี่ของผู้ถูกถ่ายภาพ

- สามารถกำหนดการตรวจวัดความเร็วรถยนต์ได้ไม่น้อยกว่าดังนี้ ถ่ายวีดีโอและภาพรถยนต์พร้อมกัน, ถ่ายป้ายทะเบียนด้านหน้าและหรือด้านหลังรถที่ตรวจวัดไปแล้ว และหรือสามารถตรวจจับความเร็วรถยนต์ได้ในขณะที่เครื่องตรวจวัดอยู่ในรถที่กำลังเคลื่อนที่และเลือกถ่ายเฉพาะวิดีโอหรือถ่ายภาพรถยนต์เพียงอย่างใดอย่างหนึ่งได้

- ผู้ใช้สามารถกำหนดความเร็วรถ ที่ต้องการจะตรวจวัดโดยถ่ายภาพนิ่ง และหรือบันทึกวีดีโอได้โดยอัตโนมัติ เมื่อความเร็วเกินกว่าที่ กำหนดไว้และสามารเก็บข้อมูลของผู้ถูกตรวจจับมาเก็บไว้ได้ เครื่องตรวจจับความเร็วสามารถกำหนดความเร็วในการตรวจจับรถได้ทุกชนิดตามกฎหมาย ทั้งระบบ อัตโนมัติและระบบกึ่งอัตโนมัติและต้อง ขึ้นอยู่กับ การเลือกใช้งานของผู้ใช้ มีระยะเวลาในการประมวลผลข้อมูล (เช่น ตรวจวัด ถ่ายภาพ บันทึกข้อมูล แสดงภาพข้อมูล) ได้ทันที โดยแสดงที่จอภาพและสามารถเรียกดูภาพเหตุการณ์ย้อนหลังได้

- มีระบบ GPS (GPS-Global Positioning System) โดยติดตั้งอยู่ภายใน เครื่อง ๑ ชุด ซึ่งบอกตำแหน่งของเครื่องตรวจจับความเร็วอยู่ที่พิกัดใดโดยการสื่อสารข้อมูลผ่านระบบดาวเทียมที่ โคจรอยู่รอบโลกอัตโนมัติ

- เครื่องตรวจจับความเร็ว ระบบถ่ายภาพ และชุดควบคุมเพื่อการตรวจวัดและแสดงผลต้องรวมเป็นชุดเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการตรวจวัด การใช้งานและการดูแลรักษา และการเคลื่อนย้าย โดยต้องมีขนาด กะทัดรัด ทำด้วยวัสดุที่คงทน ป้องกันการกระแทก และสามารถป้องกันน้ำ ฝุ่น ตามมาตรฐาน IP๕๕ สามารถใช้งานได้ในอุณหภูมิ ๐ ถึง ๖๐ องศาเซลเซียล หรือดีกว่า ใช้กำลังไฟจากแบตเตอรี่ชนิดอัดประจุไฟใหม่ได้พร้อมที่อัดประจุไฟ โดยสามารถใช้งานได้ ต่อเนื่องไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมงต่อการอัดประจุ ๑ ครั้ง พร้อมแบตเตอรี่สำรองจำนวน ๑ ชุด มีชุดควบคุมการทำงานด้วยมือและหรือมีชุดควบคุมระยะไกล (Remote Control) ใช้ในการควบคุมใช้ในการควบคุมเครื่องตรวจจับความเร็วให้ทำงานตามต้องการ

แต่เนื่องจากกล้องตรวจจับความเร็วดังกล่าวมีข้อจำกัดในการใช้งาน อาทิเช่น น้ำหนักแบตเตอร์รี่ของกล้องมีขนาดใหญ่ ทำให้ขนย้ายลำบาก ประกอบกับสถานที่ในการติดตั้งกล้องมีจำกัด รวมทั้งสภาพอากาศที่ร้อนจัดเป็นเวลานานจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการใช้งานของกล้อง ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก ได้นำกล้องตรวจจับความเร็ว (Laser CAM ๔) ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพในการทำงานที่ดีกว่ามาใช้งานแทนกล้องตรวจจับความเร็วแบบเดิม ซึ่งในส่วนของกองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) กองบังคับการตำรวจจราจร ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากสำนักงบประมาณแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาแนวคิดในการใช้กล้องตรวจจับความเร็ว เนื่องจากการขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถือเป็นพฤติกรรมที่ไม่สามารถอนุโลมผ่อนผันได้ ดังนั้น การดำเนินการตรวจจับเป็นวิธีการเดียวที่จะทำให้กฎหมายบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ มีความเห็นว่าการนำเครื่องตรวจจับความเร็วมาใช้ในการตรวจและจับกุมผู้ขับขี่เกินความเร็วจำกัดเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดวิธีหนึ่ง โดยเฉพาะกล้องตรวจจับความเร็วมีข้อดีหลายประการ เช่น ทำให้มีการตรวจจับแบบสม่ำเสมอ ลดจำนวนบุคลากรในการออกปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อตั้งด่านตรวจจับและชำระค่าปรับ อีกทั้งยังเป็นการลดข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ขับขี่และเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกด้วย ถึงแม้การบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดในด้านกำลังคนและเวลาในการปฏิบัติงาน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน ทำให้มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเรื่องของความเร็ว โดยรูปแบบของการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการดำเนินมาตรการตรวจจับความ เร็วออกเป็น ๒ รูปแบบคือ การตรวจจับความเร็วแบบทั่วไป และการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ

— การตรวจจับความเร็วแบบทั่วไป หลักการทำงานของการตรวจจับความเร็วในรูปแบบนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจะเป็นผู้ดำเนินการในการตรวจจับความเร็ว โดยใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ เช่น Radar Gun หรือ Speed Camera ในการค้นหาและตรวจจับผู้กระทำผิด และเจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการลงโทษกับผู้กระทำผิดตามบทลงโทษของกฎหมายจราจร ซึ่งสามารถกระทำได้หลายลักษณะ เช่น การตรวจจับแบบเคลื่อนที่ การตั้งด่านตรวจจับโดยใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ เป็นต้น

— เมื่อกล่าวถึงประสิทธิภาพของการตรวจจับความ เร็วในรูปแบบนี้ ถือว่าไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร แต่ข้อดีคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถอธิบายข้อมูลต่างๆ ของการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำผิดได้โดยตรง ทั้งข้อหาและบทลงโทษที่ควรได้รับในการกระทำผิด นอกจากนี้ การหยุดรถของผู้ที่กระทำผิดโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความเร็วได้ และยังสามารถเลือกกลุ่มยานพาหนะที่จะตรวจจับได้ สำหรับข้อเสียของการตรวจจับความเร็วแบบทั่วไปที่เห็นได้ชัดคือเรื่องการใช้ กำลังคนจำนวนมากในการตรวจจับแต่ละครั้ง ส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายสูงตามมา

— การตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ หลักการตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ เป็นการตรวจจับความเร็วโดยไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้ามาเกี่ยวข้อง จะอาศัยอุปกรณ์ต่างๆ เข้ามาช่วยในการตรวจจับความเร็ว และทำระบบให้อยู่ในรูปแบบอัตโนมัติ ตั้งแต่กระบวนการ ตรวจสอบผู้กระทำผิด บันทึกหลักฐานผู้กระทำผิด บันทึกหลักฐานรถที่กระทำผิด (ป้ายหมายเลขทะเบียน) และส่งข้อมูลต่างๆ ที่ได้จากกา รบันทึกเพื่อเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมาย

— หลักการทำงานของการตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ คุณลักษณะพิเศษของการตรวจจับความเร็วแบบ อัตโนมัติ บางระบบสามารถแจ้งเตือนการกระทำผิดของผู้ขับขี่ได้โดยใช้ป้ายอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ป้ายเตือนความเร็วอัตโนมัติในประเทศ Brazil ที่เรียกว่า “Lombada Electronica” นอกจากนี้การตรวจจับความเร็วอัตโนมัติที่มีการทำงานที่ซับซ้อนมากขึ้นและมี ขนาดของระบบที่ใหญ่ขึ้น จะสามารถดำเนินการค้นหาข้อมูลเจ้าของรถที่กระทำผิด พร้อมทั้งส่งใบสั่งหรือใบชำระค่าปรับไปให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ และสามารถตรวจสอบได้ว่าผู้ขับขี่ได้ดำเนินการชำระค่าปรับตามบทลงโทษแล้วหรือไม่

— ข้อดีของการตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัตินี้คือ การใช้จำนวนเจ้าหน้าที่น้อยเมื่อเทียบกับการตรวจจับความเร็วแบบทั่วไป และสามารถดำเนินการตรวจจับได้ตลอดเวลา ลดข้อจำกัดด้านเวลาในการทำงานของเจ้าหน้าที่ นอกจากนั้น ผลการศึกษาในประเทศฟินแลนด์ ระบุว่าในการทำงานระยะยาวนั้น การตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ จะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการตรวจจับความเร็วแบบทั่วไป สำหรับเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ ที่นิยมใช้ในต่างประเทศ คือ กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบตายตัวและแบบเคลื่อนที่ โดยทั่วไปแล้ววัตถุประสงค์ของการใช้กล้องตรวจจับความเร็วทั้งสองแบบคือเพื่อค้นหาและตรวจจับผู้ที่กระทำผิดกฎจราจร แต่รูปแบบการใช้งานของแต่ละประเภทก็จะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์และความเหมาะสมในการเลือกใช้

กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบตายตัวและแบบเคลื่อนที่ การใช้งานสำหรับกล้องตรวจจับความเร็ว อัตโนมัติแบบตายตัวนั้น โดยทั่วไป จะติดตั้งบริเวณข้างทาง หรือบริเวณทางแยก ซึ่งเป็นบริเวณที่มีปัญหาเกี่ยวกับการใช้ความเร็วของรถ การใช้กล้องตรวจจับความเร็วประเภทนี้เป็นที่แพร่หล ายในต่างประเทศ เช่น เยอรมัน สหรัฐอเมริกา อังกฤษ และสวีเดน เป็นต้น ซึ่งมีทั้งประสบผลสำเร็จและไม่สำเร็จในการใช้กล้องตรวจจับความเร็วประเภทนี้ ส่วนการใช้งานกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเคลื่อนที่นั้นสามารถเคลื่อนย้ายไปในที่ต่างๆ ที่ต้องการตรวจจับผู้กระทำผิดได้ ซึ่งกล้องตรวจจับความเร็วประเภทนี้ปัจจุบันประเทศไทยได้นำเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง เจ้าหน้าที่ตำรวจทางด่วน/

ทางพิเศษ ส่งผลให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจสะดวกและรวดเร็วขึ้น และยังช่วยลดจำนวนผู้กระทำผิดได้ในระดับหนึ่ง แต่เนื่องด้วยข้อจำกัดต่างๆ ในการปฏิบัติงาน ทำให้ยังคงมีผู้ฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่อีกเป็นจำนวนมาก

จากสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย พบว่า การขับขี่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของอุบัติเหตุทางถนน ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๔๙) ในความพยายามที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้ หากพิจารณาในส่วนของกองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) กองกำกับการตำรวจจราจร จึงได้มีการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในการตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ปัจจุบันกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติด้วยแสงเลเซอร์ (Speed Camera) ที่ใช้อยู่เป็นรุ่น PLVIDEO ติดตั้งตลอดเส้นทางด่วน/ทางพิเศษในพื้นที่ความรับผิดชอบจำนวน ๙ จุด ซึ่งหลังจากที่มีการติดตั้งและเริ่มใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติด้วยแสงเลเซอร์ พบว่ามีผู้ขับขี่ถูกตรวจจับข้อหา การใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถึง ๑,๓๑๔ ราย (ฝ่ายควบคุมการจราจรการทางพิเศษแห่งประเทศไทย, ๒๕๕๕) ทั้งนี้ ผลจากการดำเนินการดังกล่าว จะนำไปสู่การจับกุมผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับรถเร็วได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต

การทำงานของเครื่องตรวจจับความเร็วด้วยแสงเลเซอร์นี้ สามารถทำงานได้ทั้งระบบควบคุมเองและระบบอัตโนมัติ เมื่อรถที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดผ่านจุดตั้งกล้อง กล้องจะบันทึกภาพถ่ายความเร็ว วันที่และเวลาโดยอัตโนมัติ จากนั้นข้อมูลจะถูกส่งไปยังศูนย์อำนวยการกองกำกับการตำรวจจราจรเพื่อตรวจสอบทะเบียนรถและออกใบสั่งส่งไปยังที่อยู่ของผู้ครอบครองรถตามทะเบียน เพื่อให้ไปชำระค่าปรับต่อไป

ทั้งนี้ แนวทางในการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกล้องตรวจจับความเร็วที่มีจำนวนน้อยไม่เพียงพอสำหรับการใช้งานและมีข้อจำกัดในการใช้งาน อาทิเช่น น้ำหนักแบตเตอร์รี่ของกล้องมีขนาดใหญ่ทำให้ขนย้ายลำบาก ประกอบกับสถานที่ในการติดตั้งกล้องมีจำกัด รวมทั้งสภาพอากาศที่ร้อนจัดเป็นเวลานานจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการใช้งานของกล้อง ปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบกได้นำกล้องตรวจจับความเร็ว (Laser CAM ๔) ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพในการทำงานที่ดีกว่ามาใช้งานแทนกล้องตรวจจับความเร็วแบบเดิม ซึ่งในส่วนของกองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วนทางพิเศษ) กองบังคับการตำรวจจราจร ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากสำนักงบประมาณแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพโดยการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้บนทางด่วน/ทางพิเศษ พบว่าทุกคนมีความเห็นตรงกันว่าควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดไม่เลือกปฏิบัติเฉพาะพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงที่ผู้ใช้บริการมักจะขับรถเร็ว เพราะหากเป็นเช่นนี้ ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษก็จะเกิดความเคยชินโดยจะลดความเร็วเฉพาะในจุดที่มีการจำกัดความเร็ว หากพ้นระยะก็จะขับในอัตราความเร็วที่เกินกำหนดเหมือนเดิม ซึ่งถ้าเห็นกล้องตรวจจับความเร็วติดตั้งอยู่ ผลการสัมภาษณ์ส่วนมากจะตอบเหมือนกันคือ

จะลดอัตราความเร็วในการขับรถลงในระดับที่ป้ายจำกัดความเร็วกำหนดไว้ และเมื่อขับพ้นรัศมีกล้องตรวจจับความเร็วก็จะเร่งความเร็วในอัตราเท่าเดิมที่เคยขับ ซึ่งเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น จะเห็นได้ว่า การที่ผู้ใช้บริการเห็นว่าบนทางด่วน/ทางพิเศษมีการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความเร็วนั้น ก็จะให้ความร่วมมือโดยการลดความเร็วลงไม่เกินกว่าที่กำหนด

ดังนั้น แนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพโดยการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้บนทางด่วน/ทางพิเศษ สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรปรับปรุงคุณภาพกล้องตรวจจับความเร็วให้มีความเหมาะสมมีประสิทธิภาพและมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อลดข้อจำกัดเดิมของกล้องตรวจจับความเร็วที่ใช้งานอยู่ อีกทั้ง ควรเพิ่มจุดติดตั้งให้ครอบคลุมในทุกๆ พื้นที่ไม่ใช่แค่เพียงพื้นที่เสี่ยงที่คาดว่าผู้ใช้บริการทางด่วนจะเร่งความเร็ว แต่ควรติดตั้งให้ครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อที่ผู้ใช้บริการทางด่วนจะได้ขับรถในอัตราความเร็วที่กำหนดตลอดเส้นทางด่วน/ทางพิเศษ แต่ทั้งนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติก็จะต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณจากสำนักงบประมาณที่เพียงพอและเหมาะสมเช่นกัน มิฉะนั้นแล้วสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ไม่สามารถที่จะจัดหาวัสดุอุปกรณ์เพื่อมาสนับสนุนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพได้

ปัญหาหนึ่งที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายด้วยการใช้กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแบบเลเซอร์ไม่สามารถบังคับใช้ได้เป็นผลสำเร็จนั้น คือ ผู้ครอบครองรถบางกลุ่มที่ได้รับใบสั่งพร้อมรูปถ่ายรถยนต์ของตนเองอ้างว่า ในช่วงวันและเวลาดังกล่าวตนไม่ได้ใช้รถ ทำให้ไม่สามารถระบุได้ว่าผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดจริง

๔.๒.๒ การจัดส่งใบสั่งให้ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (การแจ้งคำสั่งทางไปรษณีย์)

ตามบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๐ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บัญญัติว่า ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดนับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง

เมื่อผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนได้รับทราบคำสั่งแล้วต้องชำระค่าปรับโดยเลือกใช้วิธีใดก็ได้ที่บัญญัติอยู่ในมาตรา ๑๔๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งจากสถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบัญชาตำรวจนครบาล จะเห็นว่า ปริมาณการออกใบสั่งให้กับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มีจำนวน ๑,๗๐๕,๙๑๖ ราย แต่ผู้ที่มาชำระค่าปรับมีเพียง ๖๖๘,๐๐๕ ราย คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๑ และจากสถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองกำกับการ ๒ จะเห็นว่า ปริมาณการออกใบสั่งให้กับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มีจำนวน ๑๒๑,๑๖๕ ราย แต่ผู้ที่มาชำระค่าปรับมีเพียง ๖๗,๐๗๓ ราย คิดเป็นร้อยละ ๕๕.๓๖ ซึ่งถือว่ามีจำนวนน้อยมากสำหรับผู้ที่กระทำผิดรายละเอียดปรากฏตามแผน

สถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตความรับผิดชอบ
ตามสำเนาใบสั่งและบัญชีผู้มารายงานตัวในเขตความรับผิดชอบของระดับ
กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมการจราจรทางด่วนพิเศษ)
ตั้งแต่ เดือน มกราคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

เดือน	เบิกใบสั่ง	ออกใบสั่ง			มารายงานตัว			คิดเป็นร้อยละ	
	(เล่ม)	พบตัว	ไม่พบตัว	รวม/ราย	พบตัว	ไม่พบตัว	รวม/ราย	พบตัว	ไม่พบตัว
มกราคม	๓๐๐	๗,๓๒๒	๐	๗,๓๒๒	๔,๐๓๖	๐	๔,๐๓๖	๕๕.๑๒	๐.๐๐
กุมภาพันธ์	๗๐๐	๑๓,๘๔๔	๐	๑๓,๘๔๔	๕,๙๔๒	๐	๕,๙๔๒	๔๒.๙๒	๐.๐๐
มีนาคม	๖๐๐	๑๑,๓๗๔	๐	๑๑,๓๗๔	๔,๕๖๐	๐	๔,๕๖๐	๔๐.๐๙	๐.๐๐
เมษายน	๖๐๐	๑๐,๑๓๑	๐	๑๐,๑๓๑	๔,๐๔๗	๐	๔,๐๔๗	๓๙.๙๕	๐.๐๐
พฤษภาคม	๖๐๐	๑๓,๒๘๐	๐	๑๓,๒๘๐	๖,๓๘๘	๐	๖,๓๘๘	๔๘.๑๐	๐.๐๐
มิถุนายน	๘๐๐	๑๓,๕๑๑	๐	๑๓,๕๑๑	๗,๓๑๗	๐	๗,๓๑๗	๕๔.๑๖	๐.๐๐
กรกฎาคม	๕๐๐	๑๒,๒๔๘	๐	๑๒,๒๔๘	๖,๐๕๒	๐	๖,๐๕๒	๔๙.๔๑	๐.๐๐
สิงหาคม	๗๐๐	๑๐,๕๙๖	๐	๑๐,๕๙๖	๔,๙๕๑	๐	๔,๙๕๑	๔๖.๗๓	๐.๐๐
กันยายน	๔๐๐	๗,๖๑๔	๐	๗,๖๑๔	๔,๘๔๓	๐	๔,๘๔๓	๖๓.๖๑	๐.๐๐
ตุลาคม	๓๕๐	๔,๔๐๙	๐	๔,๔๐๙	๓,๕๔๑	๐	๓,๕๔๑	๘๐.๓๑	๐.๐๐
พฤศจิกายน	๓๐๐	๖,๐๐๓	๐	๖,๐๐๓	๔,๐๕๔	๐	๔,๐๕๔	๖๗.๕๓	๐.๐๐
ธันวาคม	๕๐๐	๗,๑๙๑	๐	๗,๑๙๑	๕,๐๓๙	๐	๕,๐๓๙	๗๐.๐๗	๐.๐๐
รวม	๖,๓๕๐	๑๑๗,๕๒๓	๐	๑๑๗,๕๒๓	๖๐,๗๗๐	๐	๖๐,๗๗๐	๕๑.๗๑	๐.๐๐

สถิติการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรในเขตความรับผิดชอบ
ตามสำเนาใบสั่งและบัญชีผู้มารายงานตัวในเขตความรับผิดชอบของระดับ
กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมการจราจรทางด่วนพิเศษ)
ตั้งแต่ เดือน มกราคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

เดือน	เบิกใบสั่ง	ออกใบสั่ง			มารายงานตัว		คิดเป็นร้อยละ		
	(เล่ม)	พบตัว	ไม่พบตัว	รวม/ราย	พบตัว	ไม่พบตัว	รวม/ราย	พบตัว	ไม่พบตัว
มกราคม	๕๐๐	๑๒,๒๐๐	๐	๑๒,๒๐๐	๖,๖๐๒	๐	๖,๖๐๒	๕๔.๑๑	๐.๐๐
กุมภาพันธ์	๗๐๐	๙,๑๕๗	๐	๔,๑๓๖	๔,๑๓๖	๐	๔,๑๓๖	๔๕.๑๗	๐.๐๐
มีนาคม	๗๐๐	๑๒,๑๐๓	๐	๑๒,๑๐๓	๔,๗๗๒	๐	๔,๗๗๒	๓๙.๔๓	๐.๐๐
เมษายน	๖๐๐	๑๑,๐๖๐	๐	๑๑,๐๖๐	๖,๐๑๖	๐	๖,๐๑๖	๕๔.๓๙	๐.๐๐
พฤษภาคม	๕๐๐	๙,๗๔๔	๐	๙,๗๔๔	๖,๒๘๐	๐	๖,๒๘๐	๖๔.๔๕	๐.๐๐
มิถุนายน	๕๐๐	๑๑,๔๒๐	๐	๑๑,๔๒๐	๖,๕๓๔	๐	๖,๕๓๔	๕๗.๒๒	๐.๐๐
กรกฎาคม	๑,๑๐๐	๑๔,๐๔๑	๐	๑๔,๐๔๑	๗,๑๗๙	๐	๗,๑๗๙	๕๑.๑๓	๐.๐๐
สิงหาคม	๘๐๐	๑๓,๐๙๘	๐	๑๓,๐๙๘	๗,๕๙๓	๐	๗,๕๙๓	๕๗.๙๗	๐.๐๐
กันยายน	๗๐๐	๙,๙๙๐	๐	๙,๙๙๐	๖,๙๗๖	๐	๖,๙๗๖	๖๙.๘๓	๐.๐๐
ตุลาคม	๓๐๐	๕,๕๐๒	๐	๕,๕๐๒	๔,๒๗๗	๐	๔,๒๗๗	๗๗.๗๔	๐.๐๐
พฤศจิกายน	๕๐๐	๗,๒๐๔	๐	๗,๒๐๔	๔,๖๓๖	๐	๔,๖๓๖	๖๔.๓๕	๐.๐๐
ธันวาคม	๘๐๐	๕,๖๔๖	๐	๕,๖๔๖	๒,๐๗๒	๐	๒,๐๗๒	๓๖.๗๐	๐.๐๐
รวม	๗,๗๐๐	๑๒๑,๑๖๕	๐	๑๒๑,๑๖๕	๖๗,๐๗๓	๐	๖๗,๐๗๓	๕๕.๓๖	๐.๐๐

รายงานสถิติการจับกุมโดยออกหนังสือคำสั่ง การมารายงานตัว และค่าปรับ
จำแนกเป็น บก.น. ๑ - ๙ และ บก.จร.
กองบัญชาการตำรวจนครบาล
ตั้งแต่ เดือน มกราคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

กองบังคับการ	เบิกใบสั่ง	จับกุม		รวม	บัญชีรายงานตัว		รวม	คิดเป็นร้อยละ	
	(เล่ม)	พบตัว	ไม่พบตัว	(ราย)	พบตัว	ไม่พบตัว	(ราย)	พบตัว	ไม่พบตัว
กองบังคับการตำรวจจราจร	๒๓,๓๐๘	๓๕๒,๐๗๕	๑๘,๑๗๔	๓๗๐,๒๔๙	๒๓๕,๙๙๓	๑๐,๕๕๔	๒๔๖,๕๔๗	๖๗.๐๓ %	๕๘.๐๗ %
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑	๗,๙๐๐	๖๗,๔๑๒	๑๑,๑๑๒	๗๘,๕๒๔	๓๗,๒๘๗	๑,๘๓๗	๓๙,๑๒๔	๕๕.๓๑ %	๑๖.๕๓ %
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๒	๘,๗๕๐	๑๒๙,๖๓๒	๔๓,๐๙๔	๑๗๒,๗๒๖	๕๕,๙๙๘	๕,๖๑๔	๖๑,๖๑๒	๔๓.๒๐ %	๑๓.๐๓ %
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๓	๗,๓๕๐	๑๑๒,๑๐๑	๓๓,๕๔๑	๑๔๕,๖๔๒	๒๗,๒๘๒	๖,๗๕๑	๑๙,๕๙๐	๒๔.๓๔ %	๒๐.๑๓ %
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๔	๖,๑๐๐	๙๖,๐๙๒	๗,๙๙๗	๑๐๔,๐๘๙	๖๒,๗๒๓	๔,๑๐๑	๕๗,๒๓๒	๖๕.๒๗%	๕๑.๒๘%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๕	๑๐,๓๕๐	๑๖๔,๙๒๙	๖๔,๑๖๐	๒๒๙,๐๘๙	๕๙,๓๖๔	๙,๕๙๖	๔๗,๙๗๑	๓๕.๙๙ %	๑๔.๙๖%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๖	๘,๘๕๐	๑๓๑,๓๘๒	๔๐,๑๙๓	๑๗๑,๕๗๕	๕๗,๑๖๓	๑๘,๘๑๙	๕๘,๙๑๖	๔๓.๕๑%	๔๖.๘๒%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๗	๗,๓๕๐	๑๔๗,๗๒๘	๑๔,๙๕๓	๑๖๒,๖๘๑	๖๔,๗๖๔	๕,๓๙๔	๖๔,๒๕๘	๔๓.๘๔%	๓๖.๐๗%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๘	๙,๗๐๐	๒๑๐,๔๕๗	๑๕,๙๒๙	๒๒๖,๓๘๖	๗๗,๘๐๙	๓,๓๑๒	๙๔,๔๗๕	๓๖.๙๗%	๒๐.๗๙%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๙	๙,๒๐๐	๒๐๕,๑๔๕	๙,๕๙๐	๒๑๔,๗๓๕	๕๔,๖๒๗	๑,๐๓๑	๓๙,๙๒๗	๒๖.๖๓%	๑๐.๗๕%
รวม	**๙๘,๘๕๘**	**๑๖๑,๖๙๕**	**๒๕๘,๗๔๓**	**๑,๘๗๕,๖๙๖**	**๗๓๓,๐๑๐**	**๖๗,๐๐๙**	**๘๐๐,๐๑๙**	**๔๕.๓๓%**	**๒๕.๙๐%**

รายงานสถิติการจับกุมโดยออกหนังสือคำสั่ง การมารายงานตัว และค่าปรับ
จำแนกเป็น บก.น. ๑ - ๙ และ บก.จร.
กองบัญชาการตำรวจนครบาล
ตั้งแต่ เดือน มกราคม ถึงเดือน ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

กองบังคับการ	เบิกใบสั่ง	จับกุม		รวม	บัญชีรายงานตัว		รวม	คิดเป็นร้อยละ	
	(เล่ม)	พบตัว	ไม่พบตัว	(ราย)	พบตัว	ไม่พบตัว	(ราย)	พบตัว	ไม่พบตัว
กองบังคับการตำรวจจราจร	๒๖,๓๕๐	๓๔๓,๕๙๒	๔,๓๖๗	๓๔๗,๙๕๙	๑๙๘,๙๗๕	๑,๐๕๒	๒๐๐,๐๒๗	๕๗.๙๑%	๒๔.๐๙%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑	๘,๙๕๐	๕๒,๘๘๖	๑๔,๗๓๒	๖๗,๖๑๘	๓๙,๐๐๗	๑,๘๐๘	๔๐,๘๑๕	๗๓.๗๖%	๑๒.๒๗%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๒	๘,๕๐๐	๑๐๔,๐๔๘	๔๖,๓๑๐	๑๕๐,๓๕๘	๓๒,๙๑๗	๑๑,๘๗๗	๔๔,๗๙๔	๓๑.๖๔ %	๒๕.๖๕%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๓	๗,๓๕๐	๙๒,๒๕๔	๒๑,๑๔๙	๑๑๓,๔๐๓	๑,๗๐๐	๒,๕๘๘	๑๙,๕๙๐	๑๘.๔๓%	๑๒.๒๔%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๔	๖,๓๕๐	๙๕,๔๕๖	๙,๒๗๓	๑๐๔,๗๒๙	๕๑,๔๔๘	๕,๗๘๔	๕๗,๒๓๒	๕๓.๙๐ %	๖๒.๓๗%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๕	๑๐,๖๕๐	๑๖๖,๐๗๙	๔๒,๖๒๙	๒๐๘,๑๗๙	๔๕,๑๙๗	๒,๗๙๒	๔๗,๙๗๑	๒๗.๒๐ %	๖.๕๕%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๖	๙,๐๐๐	๑๐๖,๓๖๒	๒๖,๗๑๒	๑๓๓,๐๗๔	๔๕,๑๐๘	๑๓,๘๐๘	๕๘,๙๑๖	๔๒.๔๑%	๕๑.๖๙%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๗	๗,๗๐๐	๑๖๓,๖๒๔	๑๑,๑๔๕	๑๗๔,๗๖๙	๖๓,๗๓๓	๕๒๕	๖๔,๒๕๘	๓๘.๙๕%	๔.๗๑%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๘	๙,๗๕๐	๑๙๖,๒๘๖	๑๔,๑๘๔	๒๑๐,๔๗๐	๙๑,๘๑๑	๒,๖๖๔	๙๔,๔๗๕	๔๖.๗๗%	๑๘.๗๘%
กองบังคับการตำรวจนครบาล ๙	๙,๘๕๐	๑๘๖,๑๕๔	๘,๖๗๔	๑๙๔,๘๒๘	๓๘,๖๗๘	๑,๒๔๙	๓๙,๙๒๗	๒๐.๗๘%	๑๔.๔๐%
รวม	**๑๐๔,๔๕๐**	**๑,๕๐๖,๗๔๑**	**๑๙๙,๑๗๕**	**๑,๗๐๕,๙๑๖**	**๖๒๓,๕๘๕**	**๔๔,๑๔๗**	**๖๖๘,๐๐๕**	**๔๑.๔๐%**	**๒๒.๑๖%**

ปัญหาการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดและเมื่อได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรทางไปรษณีย์แล้ว หรือได้รับทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ กฎหมายถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง แต่การที่ผู้ฝ่าฝืนเพิกเฉยไม่มาชำระค่าปรับ โดยมองว่าเจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถติดตามและไม่มีบทลงโทษใดกับผู้ฝ่าฝืนหากไม่มาชำระค่าปรับ อีกทั้งเมื่อครบรอบชำระภาษีประจำปีของรถคันนั้น ก็สามารถต่อทะเบียนภาษีได้ ทำให้ใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรออกจึงเป็นเพียงกระดาษแจ้งค่าปรับเท่านั้น

๔.๓ การรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรที่บังคับใช้เกี่ยวกับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ว่าทุกคนทราบดีอยู่แล้วว่าในเรื่องของกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ความเร็วของรถในการขับขี่รถนั้นมีกฎหมายกำหนดไว้ดังนี้ กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖ ประกอบกับ ฉบับที่ ๑๐ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดไว้ว่า

ข้อ ๑ ในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๒) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๔๕ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

(๓) สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร

ข้อ ๒ ในเขตทางที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นเขตอันตรายหรือเขตให้ขับรถช้าๆ ให้ลดความเร็วลงและเพิ่มความระมัดระวังขึ้นตามสมควร ข้อ ๓ ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดในข้อ ๑ ให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

สำหรับกฎหมายเกี่ยวกับความเร็วบนทางหลวงนั้น มีกฎหมายกำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับต่างๆ ดังนี้

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยสรุปได้ว่า ข้อ ๒ อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบทมีดังต่อไปนี้

(๑)รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร

(๒)รถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง หรือรถสามล้อ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๖๐ กิโลเมตร

(๓) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม ไม่ว่าจะลากจูงรถพ่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ กำหนดไว้ว่า ข้อ ๒ ให้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ ทางสาย กรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

(๑) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๑,๒๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๐๐ กิโลเมตร

(๒)รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร

(๓)รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (๑) หรือ (๒) ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ ๑๒๐ กิโลเมตร

ผู้กระทำความผิดฐานขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะถูกเปรียบเทียบปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๖๗ และมาตรา ๑๕๒ นอกจากถูกปรับในอัตราดังกล่าวและผู้ที่ขับรถเร็วเกินกำหนดยังต้องถูกบันทึกคะแนน ได้รับการอบรมการทดสอบ และถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๖๑ วรรคสามอีกด้วย

จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ว่าโดยส่วนใหญ่ไม่ทราบว่ากฎหมายจราจรฉบับใดกำหนดอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ทราบแต่เพียงว่าบนทางด่วน/ทางพิเศษขับได้ไม่เกินอัตราความเร็วที่ปรากฏให้เห็นบนทางด่วน/ทางพิเศษจากป้ายเตือนข้างทาง บางพื้นที่ ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง บางพื้นที่กำหนดที่ ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งความเร็วดังกล่าวน่าจะเป็นอัตราความเร็วที่ถูกกำหนดโดยบทบัญญัติของกฎหมายจราจรฉบับใดฉบับหนึ่งเท่านั้น และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติม ทำให้ทราบว่าผู้ใช้บริการฯ เกิดความสับสนเกี่ยวกับอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าในความเป็นจริงแล้วเป็นเท่าไรกันแน่ ซึ่งบางคนเข้าใจว่าไม่เกินกว่า ๑๐๐ – ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนป้ายเตือนข้างทางนั้นเป็นเพียงป้ายเตือนให้ระวังเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ไม่ใช่อัตราความเร็วที่กำหนดโดยกฎหมายจราจรแต่อย่างใด ซึ่งส่งผลให้ผู้ใช้บริการฯ ขับรถในอัตราความเร็วที่ตนเองขับเป็นปกติที่ผ่านมาผู้ใช้บริการฯ ที่ขับรถเกินกว่าความเร็วตามป้ายเตือนบนทางด่วน/ทางพิเศษ บางคนไม่เคยโดนใบสั่งอาจเป็นเพราะพื้นที่ทางด่วน/ทางพิเศษที่ใช้งานนั้น ยังไม่ได้มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว หรือเป็นเพราะผู้ใช้บริการฯ จะขับรถช้าลงเมื่อเห็นกล้องตรวจจับความเร็ว สำหรับบางคนที่โดนใบสั่ง มองว่าวันนั้นโชคร้ายเนื่องจากลืมไปว่าบริเวณนั้นมีกล้องตรวจจับความเร็วตั้งอยู่ แต่ไม่ได้มองว่าตนเองกำลังทำผิดกฎหมายจราจรที่บังคับเกี่ยวกับความเร็ว เพราะฉะนั้นก็ไม่จำเป็นต้องรับรู้ว่ากฎหมายจะกำหนดอัตราความเร็วไว้หรือไม่ อีกทั้งหากรัฐต้องการให้ประชาชนรับรู้ถึงบทบัญญัติของกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความเร็วจริงๆ รัฐก็ควรรณรงค์

สร้างความเข้าใจ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ที่เข้าใจง่าย ไม่ใช่อย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่รัฐมักจะเข้าใจไปเองว่าประชาชนต้องรู้กฎหมายในทุกๆ เรื่อง

นอกจากนี้ผู้ใช้บริการส่วนมากเห็นควรกำหนดบทบัญญัติกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความเร็วเป็นการเฉพาะสำหรับทางด่วน/ทางพิเศษ โดยให้เหตุผลว่า เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของทางด่วน/ทางพิเศษ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้บริการใช้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่ติดขัดในทางปกติ ประกอบกับเพื่อเร่งระบายรถไม่ให้ติดสะสมเป็นจำนวนมาก ในชั่วโมงที่เร่งรีบในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้ใช้บริการเลือกที่จะใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ ถึงแม้จะต้องมีการชำระค่าผ่านทางด่วน/ทางพิเศษก็ตาม ยิ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ผู้ใช้บริการสามารถที่จะขับรถในอัตราความเร็วที่เร็วกว่าปกติเพื่อที่จะได้ไปถึงที่หมายได้ทันตามกำหนดเวลา และในทางกลับกันจากบทสัมภาษณ์เห็นควรกำหนดบทลงโทษสำหรับกรณีที่ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษขับรถช้าเกินกว่าที่กำหนด เพราะจะเป็นการขัดขวางการจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการส่วนน้อยไม่เห็นควรกำหนดเป็นการเฉพาะ เพราะจะทำให้ประชาชนสับสนไปมากกว่าที่เป็นอยู่

ดังนั้น หากพิจารณาถึงแนวทางในการพัฒนาการรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรที่บังคับใช้เกี่ยวกับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ตามทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายตามที่อ้างอิงในบทที่ ๒ ระบุว่ากฎหมายจะมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับนอกจากจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ ๓ ประการแล้ว ตามหลักกฎหมายถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดกระทำผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วการรับรู้กฎหมายของประชาชนอาจจะกระทำได้อยากหรืออาจมีข้อจำกัดในการเข้าถึงในหลายๆ ด้าน เช่น สื่อที่ใช้ในการสื่อสารกับประชาชนมีน้อยหรือไม่มีเลย ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ทั่วถึง เป็นต้น

แนวทางในการพัฒนาการรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรฯ ดังนี้

(๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบได้อย่างทั่วถึงไม่ว่าจะเป็นสื่อประเภทใด เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ ป้ายประชาสัมพันธ์บนทางด่วน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและรับรู้การมีอยู่ของกฎหมายดังกล่าวได้อย่างทั่วถึง

(๒) สร้างภาพลักษณ์ให้ตำรวจจราจร เช่น ค่าปรับจากการกระทำความผิดกฎหมายจราจรให้นำส่งเข้าเป็นรายได้แผ่นดินทั้งหมดทั้งนี้เพื่อป้องกันข้อครหาว่าตำรวจตั้งเป้าจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะต้องการเงินค่าปรับไปเป็นรางวัลให้ตนเองแต่ควรสนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบเงินเดือนเงินค่าตอบแทนของตำรวจให้มากขึ้นแทนเนื่องจากเป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงอันตรายสูง รวมทั้งควรนำเงินค่าปรับมาตั้งเป็นกองทุนจัดกิจกรรมปลูกฝังจริยธรรมให้กับเยาวชนในการปลูกฝังวินัยกฎจราจร

(๓) สร้างแรงจูงใจที่จะทำให้ผู้ขับขี่ที่โดนใบสั่งมาจ่ายค่าปรับ ควรมีมาตรการในทางสร้างสรรค์ เช่น เพิ่มช่องทางให้สามารถชำระได้ตามเคาน์เตอร์เซอร์วิส ทางไปรษณีย์ ธนาคาร ตู้ ATM ช่องทาง Internet banking เป็นต้น ผู้ใดชำระค่าปรับตามกำหนด สามารถนำไปลดหย่อนภาษีประจำปีนั้นๆ ได้ และเพิ่มช่องทางการชำระให้มากขึ้นกว่าเดิม เช่น ชำระทางโทรศัพท์มือถือ ส่วนมาตรการเชิงลบคือเพิ่มความเข้มข้นขึ้นกับผู้กระทำผิดซ้ำซาก ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการบังคับใช้กฎหมาย โดยร่วมกับกรมการขนส่งทางบกในการอายัดทะเบียนรถ และกำหนดอัตราการชำระใบสั่ง ถ้าหมดเขตจะต้องเสียค่าปรับเพิ่ม เป็นต้น

บทที่ ๕

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาครั้งนี้ คณะผู้จัดทำได้ทำการศึกษาเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ และเพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและข้อมูลจากการสัมภาษณ์ภาคสนามกลุ่มตัวอย่าง ๒ กลุ่ม ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ และผู้ที่ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Description Analysis) ตามประเด็นในการศึกษา พิจารณาข้อดี ข้อเสีย หรือจุดอ่อน จุดแข็ง ของการบังคับใช้กฎหมายจราจรเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร

๕.๑ บทสรุป

จากการศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ สามารถสรุปได้ดังนี้

๑) ปัญหาการตีความบทบัญญัติของกฎหมายและความเหมาะสมของอัตราความเร็วจากบทบัญญัติของกฎหมาย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๓๙ ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจในการออกประกาศ ข้อบังคับ และกำหนดอัตราความเร็วของรถภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง จะเห็นว่าการที่กฎหมายเปิดช่องให้เป็นอำนาจโดยไม่ระบุให้ชัดแจ้งเป็นเหตุให้เจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนในแต่ละพื้นที่มีอำนาจในการออกประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบที่แตกต่างกันได้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมในการระบายการจราจรหรือสภาพแวดล้อมของแต่ละพื้นที่ ตลอดจนช่วงเวลาที่ขึ้นอยู่กับปริมาณรถในขณะนั้น ประกอบกับ เมื่อคณะผู้จัดทำได้สัมภาษณ์ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ พบว่า การที่เจ้าพนักงานจราจรปฏิบัติต่อผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษแตกต่างกัน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการรู้สึกถึงความไม่เท่าเทียมกัน ทำให้ไม่มีความศรัทธาในกฎหมายจราจร เป็นเหตุให้ไม่อยากปฏิบัติตามกฎจราจร ในส่วนของปัญหาความเหมาะสมของอัตราความเร็วที่กำหนดบนทางด่วน/ทางพิเศษ จากอัตราความเร็วที่กำหนดในบทบัญญัติของกฎหมายซึ่งไม่มีการกำหนดเป็นการเฉพาะบนทางด่วน/ทางพิเศษ แต่เป็นการใช้บทบัญญัติเดียวกับทางปกติ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่กำหนดความเร็วสำหรับรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ ๘๐ กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับรถไม่เกินชั่วโมงละ ๙๐ กิโลเมตร ซึ่งจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ เห็นว่าความเร็วที่กำหนดบนทางด่วน/ทางพิเศษมีความเหมาะสมอยู่แล้ว คือ ไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒) ปัญหาด้านเครื่องมือและวิธีการในการบังคับใช้กฎหมาย จากการที่กองกำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ นำกล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) ด้วยแสงเลเซอร์รุ่น PLVIDEO มาใช้ในการตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ มีความเห็นว่าการนำเครื่องตรวจจับความเร็วมาใช้ในการตรวจและจับกุมผู้ขับขี่เกินความเร็วจำกัด เป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดวิธีหนึ่ง โดยเฉพาะกล้องตรวจจับความเร็วมีข้อดีหลายประการ เช่น ทำให้มีการตรวจจับแบบสม่ำเสมอ ลดจำนวนบุคลากรในการออกปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เพื่อตั้งด่านตรวจจับและชำระค่าปรับ อีกทั้งยังเป็นการลดข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ขับขี่และเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกด้วย แต่เนื่องจากกล้องตรวจจับความเร็วดังกล่าวมีข้อจำกัดในการใช้งาน เช่น น้ำหนักแบตเตอรี่ของกล้องมีขนาดใหญ่ ทำให้ขนย้ายลำบาก ประกอบกับสถานที่ในการติดตั้งกล้องมีจำกัด รวมทั้งสภาพอากาศที่ร้อนจัดเป็นเวลานานจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการใช้งานของกล้อง นอกจากนี้ ภาพที่ได้จากการบันทึกของกล้องดังกล่าวอาจไม่ครอบคลุมรถทุกคันที่ขับผ่านในบริเวณนั้นๆ เพราะจำนวนกล้องมีปริมาณน้อยหากเทียบกับปริมาณรถที่ขับผ่านรวมทั้งระยะทางที่จะติดตั้งกล้อง ทั้งนี้ สำหรับปัญหาวิธีการในการบังคับใช้กฎหมาย ภายหลังจากที่กล้องตรวจจับความเร็วได้มีการบันทึกภาพเสร็จแล้ว เจ้าพนักงานจะทำการพิจารณาภาพที่บันทึกว่ามีรถคันใดที่ฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ก็จะดำเนินการส่งใบสั่งให้แก่ผู้ฝ่าฝืนตามที่อยู่ที่แจ้งกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อดำเนินการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งตามมาตรา ๑๔๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่บัญญัติให้เจ้าพนักงานสามารถแจ้งคำสั่งทางไปรษณีย์กรณีไม่พบตัวผู้ฝ่าฝืน โดยให้ถือว่าผู้ฝ่าฝืนได้รับทราบคำสั่งภายใน ๓๐ วันนับแต่วันส่ง ปัญหาการที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดและเมื่อได้รับใบสั่งจากเจ้าพนักงานจราจรทางไปรษณีย์แล้ว เพิกเฉยไม่มาชำระค่าปรับโดยมองว่า เจ้าพนักงานจราจรไม่สามารถติดตามและไม่มีบทลงโทษใดกับผู้ฝ่าฝืนหากไม่มาชำระค่าปรับ อีกทั้ง เมื่อครบรอบการชำระภาษีประจำปีของรถคันนั้น ก็สามารถต่อทะเบียนภาษีได้ ทำให้ใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรออกจึงเป็นเพียงกระดาษแจ้งค่าปรับเท่านั้น

๓) ปัญหาการรับรู้ความมีอยู่ของบทบัญญัติกฎหมายจราจรที่บังคับใช้เกี่ยวกับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการบนทางด่วน/ทางพิเศษ โดยส่วนใหญ่ไม่ทราบว่ากฎหมายจราจรฉบับใดกำหนดอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ทราบแต่เพียงว่าบนทางด่วน/ทางพิเศษขับได้ไม่เกินอัตราความเร็วที่ปรากฏให้เห็นบนทางด่วน/ทางพิเศษจากป้ายเตือนข้างทาง บางพื้นที่ ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง บางพื้นที่ ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งความเร็วดังกล่าวน่าจะเป็นอัตราความเร็วที่ถูกกำหนดโดยบทบัญญัติของกฎหมายจราจรฉบับใดฉบับหนึ่งเท่านั้น และจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติม ทำให้ทราบว่าผู้ใช้บริการฯ เกิดความสับสนเกี่ยวกับอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษที่กฎหมายกำหนดไว้ว่าในความเป็นจริงแล้วเป็นเท่าไรกันแน่ ซึ่งบางคนเข้าใจว่าไม่เกินกว่า ๑๐๐ – ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนป้ายเตือนข้างทางนั้น

เป็นเพียงป้ายเตือนให้ระวังเพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ไม่ใช่อัตราความเร็วที่กำหนดโดยกฎหมายจราจรแต่อย่างใด ซึ่งส่งผลให้ผู้ใช้บริการฯ ขับรถในอัตราความเร็วที่ตนเองขับเป็นปกติ ที่ผ่านมาผู้ใช้บริการฯ ที่ขับรถเกินกว่าความเร็วตามป้ายเตือนบนทางด่วน/ทางพิเศษ บางคนไม่เคยโดนใบสั่ง อาจเป็นเพราะพื้นที่ทางด่วน/ทางพิเศษที่ใช้งานนั้น ยังไม่ได้มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็ว หรือเป็นเพราะผู้ใช้บริการฯ จะขับรถช้าลงเมื่อเห็นกล้องตรวจจับความเร็ว สำหรับบางคนที่โดนใบสั่ง มองว่าวันนั้นโชคร้ายเนื่องจากลืมไปว่าบริเวณนั้นมีกล้องตรวจจับความเร็วตั้งอยู่ แต่ไม่ได้มองว่าตนเองกำลังทำผิดกฎหมายจราจรที่บังคับเกี่ยวกับความเร็ว เพราะฉะนั้นก็ไม่จำเป็นต้องรับรู้ว่ากฎหมายจะกำหนดอัตราความเร็วไว้หรือไม่ อีกทั้งหากรัฐต้องการให้ประชาชนรับรู้ถึงบทบัญญัติของกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความเร็วจริงๆ รัฐควรรณรงค์ สร้างความเข้าใจ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ที่เข้าใจง่าย ไม่ใช่อย่าง ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่รัฐมักจะเข้าใจไปเองว่าประชาชนต้องรู้กฎหมายในทุกๆ เรื่อง นอกจากนี้ผู้ใช้บริการส่วนมากเห็นควรกำหนดบทบัญญัติกฎหมายจราจรเกี่ยวกับความเร็วเป็นการเฉพาะสำหรับทางด่วน/ทางพิเศษ โดยให้เหตุผลว่า เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของทางด่วน/ทางพิเศษ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ผู้ใช้บริการใช้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรที่ติดขัดในทางปกติ ประกอบกับเพื่อเร่งระบายรถไม่ให้ติดสะสมเป็นจำนวนมากในชั่วโมงที่เร่งรีบในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้ใช้บริการเลือกที่จะใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ ถึงแม้จะต้องมีการชำระค่าผ่านทางด่วน/ทางพิเศษก็ตาม

จากการศึกษาปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ คณะผู้จัดทำได้วิเคราะห์แล้วมีข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายจราจร กรณีการใช้กล้องตรวจจับความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในกรุงเทพมหานคร ดังนี้

๑) เห็นควรวางหลักเกณฑ์การใช้ดุลยพินิจในการดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามในการขับขี่ให้เป็นไปตามแนวทางของเจ้าพนักงานจราจรบนทางด่วนแบบเดียวกันทั้งหมด ควรแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบโดยชัดแจ้งว่าในทางด่วนแต่ละพื้นที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่ไว้เท่าใด เพื่อให้เกิดการย่อมรับในการแจ้งกับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้น หากพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาในประเด็นเรื่องอัตราความเร็วที่เหมาะสมในการขับขี่รถบนทางด่วน/ทางพิเศษ สำนักงานตำรวจแห่งชาติหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการทบทวนอัตราความเร็วบนทางด่วน/ทางพิเศษที่บังคับใช้อยู่ ณ ปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่ หากเทียบกับสภาวการณ์ของสังคมในปัจจุบันซึ่งมีความเปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง ณ ปัจจุบันที่คนส่วนใหญ่ต้องทำงานหรือใช้ชีวิตประจำวันแข่งกับเวลา การที่ผู้ใช้บริการทางด่วน/ทางพิเศษ ก็เพื่อที่จะถึงที่หมายได้ทันเวลา อีกทั้งหากพิจารณาด้านเทคโนโลยีรถที่มีความทันสมัยมีความปลอดภัยสูงมีสมรรถนะสูงหากเทียบกับรถสมัยก่อน รวมทั้งสภาพถนนที่มีการปรับตามหลักวิศวกรรมที่ทำให้มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย อีกทั้งการสื่อสารให้

ผู้ขับขี่ทราบอัตราความเร็วก็มีความสำคัญเป็นอย่างมาก ซึ่งวิธีดั้งเดิมที่ยังคงใช้กันอย่างแพร่หลาย คือ การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ในขณะเดียวกัน ก็ได้มีความพยายามพัฒนาด้วยเทคโนโลยีต่างๆ เช่น ป้ายจำกัดความเร็วอิเลคทรอนิกส์ที่สามารถปรับเปลี่ยนตัวเลขตามสภาพแวดล้อมได้ หรือการติดตั้งระบบเตือนจำกัดความเร็วในยานพาหนะ ซึ่งกำลังเริ่มเป็นที่นิยมในประเทศพัฒนาแล้ว

๒) ควรปรับปรุงคุณภาพกล้องตรวจจับความเร็วให้มีความเหมาะสมมีประสิทธิภาพและมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อลดข้อจำกัดเดิมของกล้องตรวจจับความเร็วที่ใช้งานอยู่ อีกทั้ง ควรเพิ่มจุดติดตั้งให้ครอบคลุมในทุกๆ พื้นที่ไม่ใช่แค่เพียงพื้นที่เสี่ยงที่คาดว่าผู้ใช้บริการทางด่วนจะเร่งความเร็ว แต่ควรติดตั้งให้ครอบคลุมและทั่วถึง เพื่อที่ผู้ใช้บริการทางด่วนจะได้ขับรถในอัตราความเร็วที่กำหนดตลอดเส้นทางด่วน/ทางพิเศษ แต่ทั้งนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติก็จะต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณจากสำนักงบประมาณที่เพียงพอและเหมาะสมเช่นกัน มิฉะนั้นแล้วสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ไม่สามารถที่จะจัดหาวัสดุอุปกรณ์เพื่อมาสนับสนุนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพได้ ทั้งนี้ สำหรับแนวทางในการที่จะทำให้ผู้ฝ่าฝืนที่ได้รับใบสั่งทางไปรษณีย์ไปชำระค่าปรับนั้น เห็นควรเพิ่มช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการชำระค่าปรับ เช่น การชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส ชำระผ่าน Internet Banking เป็นต้น สำหรับกรณีที่ผู้มีเจตนาที่จะจงใจไม่ไปชำระค่าปรับ เห็นควรให้เจ้าพนักงานแจ้งอัตราค่าปรับไปยังนายทะเบียนกรมการขนส่งทางบก เพื่อดำเนินการจัดเก็บค่าปรับให้ เมื่อผู้ครอบครองรถหรือเจ้าของรถคันดังกล่าวมาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี หากไม่ชำระนายทะเบียนจะไม่ดำเนินการต่อทะเบียนการชำระภาษีประจำปีของรถคันดังกล่าวให้ และให้ดำเนินการจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อจัดเก็บระบบฐานข้อมูลผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร โดยจัดเก็บเป็นประวัติการฝ่าฝืนไว้ เพื่อหากมีพฤติการณ์เช่นเดิมซ้ำๆ จะได้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือนายทะเบียนแจ้งพนักงานจราจร เพื่อให้บุคคลดังกล่าวมาอบรมทบทวนการขับขี่ หรือมีบทลงโทษที่มากขึ้นกว่าเดิม อันจะส่งเสริมให้มีวินัยการขับขี่ ตระหนัก และให้ความสำคัญกับกฎจราจรต่อไป

๓) เห็นควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบได้อย่างทั่วถึงไม่ว่าจะเป็นสื่อประเภทใด เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ ป้ายประชาสัมพันธ์บนทางด่วน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงและรับรู้การมีอยู่ของกฎหมายดังกล่าวได้อย่างทั่วถึง และควรสร้างภาพลักษณ์ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น ค่าปรับจากการกระทำความผิดกฎหมายจราจรให้นำส่งเข้าเป็นรายได้แผ่นดินทั้งหมด ทั้งนี้ เพื่อป้องกันข้อครหาว่าตำรวจตั้งเป้าจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรเพราะต้องการเงินค่าปรับไปเป็นรางวัลให้ตนเองแต่ควรสนับสนุนให้มีการปรับปรุงระบบเงินเดือนเงินค่าตอบแทนของตำรวจให้มากขึ้นแทนเนื่องจากเป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงอันตรายสูง รวมทั้งควรนำเงินค่าปรับมาตั้งเป็นกองทุนจัดกิจกรรมปลูกฝังจริยธรรมให้กับเยาวชนในการปลูกฝังวินัยกฎจราจร

๕.๒ ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการนำกล้องตรวจจับความเร็วมาใช้ในงานจราจรบนทางด่วน/ทางพิเศษ ในเขตกรุงเทพมหานคร ยังมีข้อจำกัดในเรื่องของขอบเขตการศึกษาและระยะเวลาในการศึกษา ดังนั้น เพื่อให้ครอบคลุมปัญหาทุกด้านและขั้นตอนการปฏิบัติงานจริงของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรขยายขอบเขตการศึกษาให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ไม่เพียงแต่บนทางด่วน/ทางพิเศษในเขตกรุงเทพฯ เท่านั้น และควรต่อยอดในเรื่องของกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรและอนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องทั้งหมด อันจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรทั้งระบบต่อไป

บรรณานุกรม

จดหมายข่าว มสช. ปีที่ 7 ฉบับที่ 6 เดือนพฤศจิกายน – เดือนธันวาคม 2551 [ออนไลน์].
เข้าถึงได้จาก : http://www.thainhf.org/document/media_685.pdf. (วันที่ค้นข้อมูล : 7 มีนาคม 2560)

งานวิจัยและบทความทางวิชาการ. [ออนไลน์].
เข้าถึงได้จาก : http://www.tarc.or.th/research#.WMPEE9SLQ1I. (วันที่ค้นข้อมูล : 7 มีนาคม 2560)

งานวิจัยเผยตำรวจจราจรเจอสารพัดปัญหากระทบประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย. [ออนไลน์].
เข้าถึงได้จาก : http://crimjournalthai.com/งานวิจัยเผยตำรวจจราจรเจอสารพัดปัญหากระทบประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย.html (วันที่ค้นข้อมูล : 10 มีนาคม 2560)

นายพิทยา กิจติวรานนท์, **“ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทราปราการ)”**.(หลักสูตร “ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 11 วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม พ.ศ. 2551), หน้า ๕.

สุทธิชัย คำพานิช, **“มาตรการในการลงโทษความผิดฐานขับขี่ระหว่างเมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก”**, (นิติศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2557), หน้า ๘.

ร้อยตำรวจโทธรรมนิตย์ บุญเพ็ญ, **“เจ้าพนักงานของรัฐกับการออกคำสั่งโดยมิชอบด้วยกฎหมาย : ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร,”** (ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิยาลัย, ๒๕๔๖), หน้า ๓๗.

ร้อยตำรวจโทกฤติพล ทัศพร, **“ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร”**, (ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) สาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2547), หน้า ๒๒.

ร้อยตำรวจโทกิตติเมธ สาคุณ, **“การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน ศึกษาเฉพาะกรณี กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑”**, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ๒๕๕๔

ประวัติผู้จัดทำรายงานวิชาการ

ชื่อ - นามสกุล นางวิไลลักษณ์ บุนนาค

วุฒิการศึกษา - ศิลปศาสตร์บัณฑิต (สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา)
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี
- นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกฎหมาย)
มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- พนักงานคุมประพฤติ 3 - 5 สำนักงานคุมประพฤติประจำศาลอาญา
- พนักงานคุมประพฤติ 6 ว สำนักงานคุมประพฤติประจำศาลอาญา
- พนักงานคุมประพฤติ 7 ว สำนักงานคุมประพฤติประจำศาลแขวงพระนครเหนือ

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน พนักงานคุมประพฤติชำนาญการพิเศษ
หัวหน้ากลุ่มกิจกรรมชุมชนและแผนงาน
สำนักงานคุมประพฤติกรุงเทพมหานคร 2
กรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม

ชื่อ - นามสกุล นางสาวโสภิดา สังขดิถี
วุฒิการศึกษา ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (จิตวิทยา) / นิติศาสตร์บัณฑิต
ปริญญาโท รัฐศาสตร์มหาบัณฑิต (สาขาการบริหารจัดการสาธารณะ)

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- นักสังคมสงเคราะห์ 3ว สถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนจังหวัดปทุมธานี
- นักสังคมสงเคราะห์ 3ว ศูนย์ฝึกและอบรมเด็กและเยาวชนชายบ้านกรุณา
- หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบงานสังคมสงเคราะห์ สำนักพัฒนาระบบงานยุติธรรมเด็กและเยาวชน

ผลงานทางวิชาการ (ถ้ามี/เฉพาะที่สำคัญ)

- โครงการพัฒนาระบบการบำบัดแก้ไขฟื้นฟูเด็กและเยาวชนเฉพาะรายแบบไร้รอยต่อ (Uninterrupted Tailor – made Routing) (งานวิจัย) (ปี พ.ศ.2556 – 2559)

รางวัลหรือทุนการศึกษา (ถ้ามี/เฉพาะที่สำคัญ)

- เพชรจรัสแสงระดับเขต ประจำปี 2558 ของกรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบงานสังคมสงเคราะห์
สำนักพัฒนาระบบงานยุติธรรมเด็กและเยาวชน
กรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน

ชื่อ - นามสกุล นายนิสสรณ์ เพชรคง
วุฒิการศึกษา ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- ประจำฝ่ายควบคุมและรักษาการณ์ เรือนจำจังหวัดกาญจนบุรี 3 ปี
- หัวหน้างานปกครองแดนทัณฑสถานบำบัดพิเศษกลาง 17 ปี
- หัวหน้าฝ่ายปกครองแดนทัณฑสถานบำบัดพิเศษกลาง 1 ปี 6 เดือน

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน ผู้อำนวยการส่วนควบคุมและปฏิบัติ
เรือนจำจังหวัดนนทบุรี

ชื่อ - นามสกุล นายพลพิพัฒน์ เอกจิตต์

วุฒิการศึกษา - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

- พัฒนบริหารศาสตร์มหาบัณฑิต (รปม.) นิด้า
- ประกาศนียบัตรบัณฑิตทางกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- ปลัดอำเภอ กิ่งอำเภอโนนแดง จังหวัดบุรีรัมย์
- ปลัดอำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
- เลขานุการปลัดจังหวัดกาญจนบุรี
- นิติกร กองการเจ้าหน้าที่ กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
- พนักงานสอบสวนคดีพิเศษ กรมสอบสวนคดีพิเศษ กระทรวงยุติธรรม

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน พนักงานสอบสวนคดีพิเศษชำนาญการพิเศษ
กรมสอบสวนคดีพิเศษ กระทรวงยุติธรรม

ชื่อ - นามสกุล นายจักรา ส่องแสง

วุฒิการศึกษา - รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- เจ้าหน้าที่ฝึกอบรม 4 กองฝึกอบรม สำนักงาน ป.ป.ส.
- เจ้าหน้าที่สืบสวนสอบสวน 5 สำนักตรวจสอบทรัพย์สินคดียาเสพติด สนง ป.ป.ส.
- นักสืบสวนสอบสวนชำนาญการ สำนักตรวจสอบทรัพย์สินคดียาเสพติด สนง ป.ป.ส.

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน ผู้อำนวยการส่วนบังคับโทษปรับ
สำนักงาน ป.ป.ส.

ชื่อ - นามสกุล นางสาวนวรัตน์ อินทร์รุ่งเรือง

วุฒิการศึกษา - บัญชีบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) มหาวิทยาลัยรังสิต

- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- นักวิเคราะห์งบประมาณ 3 ว – 5 ว สำนักแผนงานและงบประมาณ สำนักงานศาลยุติธรรม
- นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักแผนงานและงบประมาณ สำนักงานศาลยุติธรรม
- นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักแผนงานและงบประมาณ สำนักงานศาลยุติธรรม

รางวัลหรือทุนการศึกษา (ถ้ามี/เฉพาะที่สำคัญ)

- ทุนฝึกอบรมหลักสูตร “การบริหารงานศาลยุติธรรม” มหาวิทยาลัยคิวชู ประเทศญี่ปุ่น
- ทุนฝึกอบรมหลักสูตร “การบริหารจัดการ” Queen Mary University of London, UK

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน หัวหน้ากลุ่มวิเคราะห์งบประมาณ
สำนักแผนงานและงบประมาณ
สำนักงานศาลยุติธรรม

ชื่อ-นามสกุล พันตำรวจโท เจษฎา ยางนอก

วุฒิการศึกษา - มัธยมศึกษาตอนปลาย จากโรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๓๙
- ปริญญาตรี จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ ๕๕
- ปริญญาโท สังคมวิทยามหาบัณฑิต(สค.ม.) สาขาอาชญาวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- พนักงานสอบสวน (สัญญาบัตร ๑) สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ (ทำหน้าที่ งานสอบสวน)
- รองสารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจนครบาลบางรัก (ทำหน้าที่ งานป้องกันปราบปราม)
- สารวัตรอำนวยการ สถานีตำรวจนครบาลโชคชัย (ทำหน้าที่ หัวหน้างานอำนวยการ)
- สารวัตรตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดเชียงใหม่ (ทำหน้าที่ หัวหน้างานสืบสวนปราบปราม)
- สารวัตรตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดอุดรธานี (ทำหน้าที่ หัวหน้าหน่วยงาน)
- ผู้ช่วยนายเวร (สัญญาบัตร ๓) ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (ทำหน้าที่ ผู้ช่วยเลขานุการ)
- รองผู้กำกับการจราจร สถานีตำรวจนครบาลบางโพงพาง (ทำหน้าที่ หัวหน้างานจราจร)

ตำแหน่งที่ทำงานปัจจุบัน รองผู้กำกับการ ๒ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน ทางพิเศษ) กองบังคับการจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ชื่อ - นามสกุล นางสาวสุทธาทิพย์ จีบเรียบ

วุฒิการศึกษา - นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- ประกาศนียบัตรเนติบัณฑิตไทย เนติบัณฑิตสภา
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- นิติกร 3 – 5 สำนักตรวจสอบและคดี สำนักงาน ปปง.
- นิติกร 5 สำนักภารกิจพิเศษ สำนักงาน ปปง.
- นิติกรปฏิบัติการ สำนักภารกิจพิเศษ สำนักงาน ปปง.
- นิติกรชำนาญการ สำนักภารกิจพิเศษ สำนักงาน ปปง.
- ผู้อำนวยการส่วนคดีและวินัย กองกฎหมาย สำนักงาน ปปง.
- ผู้อำนวยการส่วนคดีและเปรียบเทียบ กองกฎหมาย สำนักงาน ปปง.

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน ผู้อำนวยการส่วนคดีและเปรียบเทียบ
กองกฎหมาย
สำนักงานป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน

ชื่อ - นามสกุล นางสาวจารุวรรณ เอนกคณา

วุฒิการศึกษา ศิลปศาสตรบัณฑิต (เอกการประชาสัมพันธ์) สถาบันราชภัฏเชียงใหม่
นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- นักวิชาการเผยแพร่ ๓ สำนักงานคณะกรรมการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
- เจ้าหน้าที่สืบสวนสอบสวน ๔-๗ว สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักนายกรัฐมนตรี
- นักสืบสวนสอบสวนชำนาญการ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักนายกรัฐมนตรี
- นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักนายกรัฐมนตรี

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน ผู้อำนวยการส่วนวิชาการ วางแผนและติดตามประเมินผล
สำนักแผนและการพัฒนาการคุ้มครองผู้บริโภค
สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

ชื่อ - นามสกุล นางดาวรุ่ง ใจจริง

วุฒิการศึกษา วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (วนศาสตร์) สาขาวิชาวนวัฒนวิทยา
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- นักวิชาการป่าไม้ 3ว. – 6ว.สำนักวิชาการป่าไม้ กรมป่าไม้
- นักวิชาการป่าไม้ 7ว. กลุ่มวิจัยและพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- นักวิชาการป่าไม้ชำนาญการพิเศษ สำนักอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลน กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง
- ผู้อำนวยการส่วนยุทธศาสตร์และแผนงาน กองส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

ผลงานทางวิชาการ (ถ้ามี/เฉพาะที่สำคัญ)

ปี พ.ศ.	**ชื่อผลงาน**
2549	หนังสือความหลากหลายทางชีวภาพในป่าชายเลน อ่าวพังงา (ปี พ.ศ. 2549, 2552, 2555)
2550	หนังสือความหลากหลายทางชีวภาพในป่าชายเลน ภาคใต้ตอนบน (ปี พ.ศ. 2550, 2553)
2551	หนังสือความหลากหลายทางชีวภาพในป่าชายเลนฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตอนล่าง (ปี พ.ศ. 2551, 2554)
2552	หนังสือพันธุ์ไม้ป่าชายเลนในประเทศไทย (ฉบับปรับปรุงใหม่)
2552	หนังสือการ์ตูนเสริมสร้างความรู้เรื่องป่าชายเลน ตอนป่าเลนเจ้าเอย
2553	หนังสือป่าชายเลนและการกักเก็บมลพิษริมฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน
2553	หนังสือการ์ตูนเสริมสร้างความรู้เรื่องป่าชายเลน ตอนหลากหลายสรรพสัตว์
2553	หนังสือการ์ตูนเสริมสร้างความรู้เรื่องป่าชายเลน ตอนมหัศจรรย์พันธุ์ไม้
2554	หนังสือดินป่าชายเลนในประเทศไทย
2554	หนังสือคู่มือการเพาะชำกล้าไม้ และการปลูกป่าชายเลน
2555	หนังสือพันธุ์ไม้ป่าชายเลนในประเทศไทย (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)
2556	หนังสือความหลากหลายและมูลค่าของสัตว์น้ำเศรษฐกิจบริเวณป่าชายเลนในพื้นที่ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน 6 จังหวัด
2557	หนังสือรายงานผลการตรวจสอบภาคพื้นดิน เพื่อจัดลำดับความเหมาะสมในการฟื้นฟูหาดเลนของประเทศไทย
2557	หนังสือสถานการณ์พื้นที่สงวนชีวมณฑลระนอง

2558	หนังสือคัมภีร์ทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งของไทย 2558
2559	หนังสือความหลากหลายทางชีวภาพในป่าชายเลน 1 ทศวรรษทรัพยากรชีวภาพในป่าชายเลน (พ.ศ. 2549-2558)

รางวัลหรือทุนการศึกษา (ถ้ามี/เฉพาะที่สำคัญ) : Young Scientists Awards ของ MAB UNESCO เรื่อง Comparative study on the activation of people participation in managing sustainable forest in Andaman coastal zone

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน ผู้อำนวยการส่วนยุทธศาสตร์และแผน กองส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

ชื่อ - นามสกุล ดร.นิสิต อินทมาโน

วุฒิการศึกษา S.J.D. University of Wisconsin-Madison, U.S.A.
M.L.I. (Master of Legal Institutions) University of Wisconsin-Madison, U.S.A.
น.ม. (กฎหมายธุรกิจ) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
น.บ.ท. (เนติบัณฑิตไทย) สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
น.บ. มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน ผู้อำนวยการหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ชื่อ - นามสกุล นางวรัญญู เวียงวิเศษ

วุฒิการศึกษา
- อักษรศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประสบการณ์การรับราชการ/การทำงาน

- เลขานุการกรรมการผู้จัดการ บริษัท โกเลย์บูเชล (ไทยแลนด์) จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท กราวด์ ฟุตติ้ง จำกัด
- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ บริษัท อรุโณเทล จำกัด

รางวัลหรือทุนการศึกษา (ถ้ามี/เฉพาะที่สำคัญ)

- ทุนรางวัลภูมิพล ปี พ.ศ.2531 ประเภท เรียงความในหัวข้อ “จุฬากับสังคมไทย”

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน กรรมการผู้จัดการ บริษัทกราวด์ ฟุตติ้ง จำกัด และผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่บริษัทในเครือ Arun Residence Group