

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาค้นคว้าเรื่อง ปัญหาและแนวทางในการปรับปรุงการจราจรทางบก ย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร ตำรา บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรทางบก
 - 1.1 ความหมายการจราจรทางบก
 - 1.2 องค์ประกอบของการจราจรทางบก
 - 1.3 แนวคิดเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรทางบก
 - 1.4 ผังเมืองและทฤษฎีการเกิดเมือง
 - 1.5 ระบบควบคุมสั่งการจราจร
 - 1.6 ปัญหาการจราจรทางบก
2. แผนงานและโครงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา
3. อำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรทางบก
4. ข้อมูลการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา
 - 4.1 ข้อมูลพื้นที่
 - 4.2 การจัดการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา
 - 4.3 ปัญหาการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา
 - 4.4 แนวทางการจัดการจราจร
5. การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
7. สรุปแนวคิดและหลักการนำไปสู่การกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรทางบก

1.1 ความหมายการจราจรทางบก

จากการศึกษาค้นคว้าเอกสาร ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลความหมายการจราจรทางบกโดยสรุปดังต่อไปนี้

การจราจรทางบก หมายถึง การใช้รถใช้ถนนของทุกคน ไม่ว่าจะใช้เพื่อวัตถุประสงค์อะไรก็ตาม อาทิเช่น เพื่อการเดินทาง เพื่อการขนส่ง เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น (บริษัท เอ็นพีซี เซฟตี้ แอนด์ เอ็นไวรอนเมนท์ โซลูชัน จำกัด. 2553 : ออนไลน์)

การจราจร หมายถึง การ ไปมา หรือการเคลื่อนของยานพาหนะไปตามทาง ซึ่งมีทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ (สรประเวท กระจ่างกันธมาตร์. 2548 : 9)

ดังนั้นสรุปได้ว่า การจราจรทางบก หมายถึง ทางที่ใช้สำหรับการสัญจรไปมาของผู้ใช้รถใช้ถนนในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อความสะดวกรวดเร็ว

1.2 องค์ประกอบการจราจรทางบก

องค์ประกอบของการจราจรทางบก มีอยู่ด้วยกัน 3 ประเภท คือ (กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1. 2552 : 1)

1.2.1 คนขับ (Driver) และคนเดินถนน (Pedestrian)

คนขับรถอาจก่อปัญหาการจราจรได้ใน 2 ลักษณะ คือ มารยาทในการขับรถ และการตัดสินใจ ซึ่งมารยาทในการขับรถอาจมีสาเหตุมาจาก

1.2.1.1 ปัจจัยทางสภาพแวดล้อม ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ลักษณะสภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง เป็นต้น

1.2.1.2 ปัจจัยทางด้านจิตใจ ได้แก่ อารมณ์ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองสิ่งเร้า

1.2.1.3 ปัจจัยทางด้านกายภาพ ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น (Vision) การได้ยิน (Hearing) และการมีปฏิกิริยาโต้ตอบ (Reflection)

1.2.1.4 ระยะเวลาในการตัดสินใจ คือ ระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางตา หู การสัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการให้มือและเท้าเหยียบเบรค ระยะเวลาต่าง ๆ คือ ระยะเวลาในการตัดสินใจ

1.2.2 รถ (Vehicle) รถเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการจราจรและพิจารณาส่วนประกอบที่สำคัญ คือ

1.2.2.1 ลักษณะและน้ำหนักของรถ หมายถึง ความกว้าง ความยาว ความสูง และน้ำหนักของรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนน ไหล่ถนน ที่จอดรถ รัศมีความโค้งของถนน เกาะกลางถนน ส่วนน้ำหนักของรถจะมีผลต่อการออกแบบความหนาของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

1.2.2.2 ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้เชื้อเพลิงแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของ

คือ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราความเร็วกำลังของรถ

1.2.2.3 ลักษณะของแรงต่าง ๆ ซึ่งมีผลต่อการเคลื่อนที่ของรถ เช่น แรงต้านทางของอากาศ แรงต้านทานเนื่องจากการเคลื่อนที่ ความชัน แรงเสียดทาน แรงต้านทานเนื่องจากความโค้งของทาง เป็นต้น

1.2.3 ถนน (Road) ถนนเป็นปัจจัยของการจราจรอย่างหนึ่งเนื่องจากถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต ซึ่งประกอบด้วย การวางแนวถนน การออกแบบทางโค้ง ระยะสายตา และการออกแบบทางแยก เป็นต้น

สรุปได้ว่า องค์ประกอบของการจราจรทางบก จะต้องประกอบไปด้วย 1) คน/ผู้ใช้ทาง 2) ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ได้แก่ รถส่วนบุคคล รถยนต์บรรทุก รถรับจ้างประจำทาง และ 3) ถนนหรือทางที่ใช้สำหรับการสัญจรไปมา

1.3 แนวคิดเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรทางบก

วิศวกรรมจราจร คือ สาขาหนึ่งของวิศวกรรม ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบทางเรขาคณิตและการควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานี พื้นที่โดยรอบถนน และความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งประเภทต่างๆ ที่มาใช้เส้นทางร่วมกัน นอกจากนี้วิศวกรรมจราจรยังรวมถึงการศึกษาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้เดินทาง ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของถนนและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และปฏิสัมพันธ์ต่อกันระหว่างขบวนแต่ละคันในกระแสจราจร ทั้งนี้ ผู้อ่านอาจคิดว่างานด้านวิศวกรรมจราจรนั้น เป็นการศึกษาเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของขบวนประเภทต่างๆ ซึ่งถือได้ว่าเป็นวัตถุ ที่วิ่งอยู่บนถนนหรือในกระแสจราจร แต่ในความเป็นจริง การเคลื่อนที่ของขบวนเหล่านั้น ล้วนเกิดจากการควบคุมของมนุษย์ซึ่งเป็นคนขับทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้ การศึกษาและขอบข่ายงานด้านวิศวกรรมจราจรจึงต้องเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและการตัดสินใจของมนุษย์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2552 : 69-70)

วิศวกรรมจราจรเป็นขั้นหนึ่งของงานวิศวกรรมที่ต้องเกี่ยวข้องกับการวางแผน ออกแบบทางเรขาคณิตและการดำเนินการของจราจรบนท้องถนน ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานี พื้นที่ใช้สอย และความสัมพันธ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งรูปแบบต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพปลอดภัย และสะดวกต่อการเดินทางของคนและสินค้า (ประสิทธิ์ จิ่งสงวนพรสุข, 2552 : 25)

สรุปได้ว่า วิศวกรรมจราจร เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการสร้างทางสายต่าง ๆ การออกแบบการควบคุมการก่อสร้างถนน วงเวียน สะพาน โดยมีหลักการที่สำคัญ คือ การพยายามใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพสูงสุดทางการจราจร และในขณะที่เดียวกันต้องหาทางลดอุปถัมภ์บนท้องถนนให้ มีน้อยที่สุด เช่น ควรสร้างถนนให้มีความกว้างพอสมควร ผิวถนนแข็งแรง ไม่ลื่น การแบ่งช่องทางจราจรมีขนาดกว้างและชัดเจน เป็นต้น นอกจากนี้การติดตั้งเครื่องหมาย และสัญญาณ

จราจรต่าง ๆ เพื่อช่วยควบคุมยานพาหนะต่าง ๆ บนท้องถนนให้เป็นที่ไปด้วยความสะดวกปลอดภัย

1.4 ผังเมือง

1.4.1 ความหมายของผังเมือง

การผังเมือง หมายถึง การวาง จัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวม และผังเมืองเฉพาะ ในบริเวณเมืองที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่หรือแทนเมือง หรือส่วนของเมืองที่ได้รับความเสียหาย เพื่อให้มีหรือทำให้ดีขึ้น ซึ่งสัญลักษณ์ความสะดวกสบาย ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชนและสวัสดิภาพของสังคมเพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจ สังคมและสภาพแวดล้อม เพื่อดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์หรือโบราณคดี หรือเพื่อบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติภูมิประเทศที่งดงาม หรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2553 : ออนไลน์)

การผังเมือง หมายถึง การวาง จัดทำ และดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวม และผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองในอนาคต โดยการกำหนดแนวทางดังกล่าวต้องคำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัย สวัสดิภาพของชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม ตลอดจนการดำรงรักษาหรือบูรณะสถานที่ที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี (สถาบันสิ่งแวดล้อมไทยและเทศบาลเมืองทุ่งสง, 2553 : ออนไลน์)

1.4.2 ประโยชน์ของการผังเมือง

กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ได้สรุปถึงประโยชน์ของการผังเมืองไว้ว่า ในการจัดทำผังเมืองเป็นการกำหนดแผนผังทางกายภาพที่มีจุดมุ่งหมายต่อการพัฒนาสภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมให้เจริญงอกงามไปควบคู่กับการอนุรักษ์คุณค่าทั้งที่เกิดจากการสร้างสรรค์ของมนุษย์ ตลอดจนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้คงอยู่อย่างยั่งยืน การวางผังเมืองจึงย่อมจะนำมาซึ่งประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม ดังนี้ (กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น, 2553 : 87)

1.4.2.1 สามารถสร้างสรรค์สภาพทางกายภาพเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความสวยงาม ความสะดวก และความปลอดภัยจากภัยธรรมชาติและภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์

1.4.2.2 สามารถพัฒนาการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโดยอาศัยสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาขึ้นอย่างเหมาะสมและสอดคล้องตามความต้องการ

1.4.2.3 สามารถยกระดับทางสังคมและคุณภาพชีวิตด้วยความพร้อมและความสามารถในการเข้าถึงสาธารณูปการทางสังคมที่มีความพอเพียงและได้มาตรฐาน

1.4.2.4 สามารถดำรงรักษาไว้ซึ่งคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ และโบราณคดีให้คงอยู่สืบไป

1.4.2.5 สามารถบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สภาพภูมิประเทศที่มีความงดงามและสภาพแวดล้อมให้คงอยู่อย่างยั่งยืน

สรุปได้ว่า การผังเมือง จะต้องมีการวางแผน สำหรับเมืองเพื่อให้การบริหารจัดการ พัฒนา ก่อสร้าง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความสวยงาม ตลอดจนการแก้ไขปัญหาต่างๆ ของเมืองนั้นมีทิศทาง ทั้งนี้เพื่อให้คนที่อาศัยอยู่ในเมืองนั้นสามารถใช้ชีวิตอยู่ได้อย่างมีความสุข ปลอดภัย และมีคุณภาพชีวิตที่ดีเป็นแหล่งอุดมสมบูรณ์ แหล่งทรัพยากร มีเส้นทางคมนาคม บริเวณเป็นจุดพักรถ หรือเป็นชุมทาง เป็นทางแยก ปลอดภัยจากธรรมชาติ แต่หากการวางผังเมืองไม่ได้มาตรฐาน เช่น การวางผังเมืองที่สลับซับซ้อน มีความผิดพลาดและการละเลยในการปรับเปลี่ยนผังเมือง การพัฒนาที่อยู่อาศัยที่ไร้การควบคุมและการขยายที่อยู่อาศัยโดยไม่ได้รับอนุญาต ทำให้เสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินโดยรวมได้

ในส่วนของการผังเมืองของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้ดำเนินการปรับปรุงผังเพื่อการพัฒนาาระบบการคมนาคมขนส่งและการบริการสาธารณะ ซึ่งเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อชุมชน ให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและให้สอดคล้องกับการที่ชุมชนเมืองพระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางในทุกๆ ด้าน

1.5 ระบบควบคุมสั่งการจราจร

ระบบควบคุมสั่งการจราจร หมายถึง ระบบที่ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมจราจร หรือตั้งการไปยังเจ้าหน้าที่บนท้องถนนในการประสานการทำงาน จัดการจราจร เพื่อให้เกิดการควบคุมสภาพการจราจร และมีการวางแผนการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยแบ่งออกเป็น 4 ระบบ ดังนี้ (อนุสรณ์ พัฒนถาบุตร. 2547 : 39-43)

1.5.1 ระบบควบคุมและสั่งการอัตโนมัติ ได้แก่

1.5.1.1 ระบบ CCTV ควบคุมสภาพการจราจรบนท้องถนน (กล้องวงจรปิด) – ควบคุมโดยศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร

1.5.1.2 ระบบ ATC ควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามทางแยก

1.5.1.3 ระบบอ่านป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติ

1.5.1.4 ระบบถ่ายภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

1.5.2 ระบบการสั่งการโดยคน คือ สร้างข่ายวิทยุสื่อสารของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน ให้สามารถทำงานประสานกันได้ และสามารถควบคุมรถยนต์ทุกชนิดไว้ในระบบเดียวกัน

1.5.3 ระบบสารสนเทศ

1.5.3.1 ระบบแผนที่กราฟฟิก

1.5.3.2 ระบบสถิติสถานภาพข้อมูลจราจร

1.5.3.3 ระบบจำลองสถานการณ์จราจร

1.5.4 ระบบประชาสัมพันธ์

1.5.4.1 ระบบแผ่นป้ายสลับข้อความ

1.5.4.2 ระบบรายงานข่าวทางวิทยุกระจายเสียง

สรุปได้ว่า ระบบควบคุมสั่งการจราจร เป็นระบบที่ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมการจราจร หรือสั่งการไปยังเจ้าหน้าที่บนท้องถนนในการประสานการทำงาน จัดการจราจร เพื่อให้เกิดการควบคุมสภาพการจราจร และมีการวางแผนการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

บริเวณย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยตรวจสอบและควบคุมการจราจร และมีการนำป้ายประชาสัมพันธ์ ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ มาติดตั้งในจุดที่ประชาชนสามารถสังเกตเห็นได้ เป็นการสร้างความเป็นระเบียบในการขับขี่สัญจรไปมาของผู้ใช้รถใช้ถนน

1.6 ปัญหาการจราจรทางบก

สังคมไทยเป็นสังคมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะเช่นเดียวกับสังคมของนานาอารยประเทศ ในแถบภูมิภาคเดียวกัน มีวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีเฉพาะแห่งที่แตกต่างกันออกไป แต่โดยทั่วไป อุปนิสัยของคนในสังคมไทยจะเป็นระบบอุปถัมภ์ ระบบเครือญาติ พวกพ้อง ให้อภัยกันง่าย สนใจเรื่องส่วนตัวมากกว่าสังคมส่วนรวม ขาดวิสัยทัศน์ในการจัดการระบบที่ดี โดยเฉพาะคุณภาพการศึกษา วินัยในการปฏิบัติ ตลอดจนคุณธรรม จริยธรรม ในการอยู่ร่วมกัน จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร และพอสรุปสาเหตุของการเกิดปัญหาจราจร เป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้ (สถานีตำรวจภูธรเลย, 2553 : 1-2)

1.6.1 ด้านการศึกษา

1.6.1.1 ประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร เช่น การเดินเท้า การใช้ทางการใช้รถในทางขาดวุฒิภาวะ ไม่มีวินัยจราจร มีอคติต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ในการควบคุมการจราจรขาดความเอาใจใส่ต่อบุตรหลาน หรือผู้อยู่ในปกครองดูแล ปล่อยปละละเลยหรือยินยอมให้เด็ก/เยาวชน ใช้รถใช้ถนนเพียงลำพัง โดยปราศจากการควบคุมดูแล

1.6.1.2 เจ้าหน้าที่ของรัฐ ขาดจิตสำนึก หย่อนยานในการปฏิบัติ ขาดความรับผิดชอบในหน้าที่ และขาดอุดมการณ์ในการเป็นผู้บริการอำนวยความสะดวกการจราจรหรือควบคุมการจราจร

1.6.2 ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง

1.6.2.1 ขาดการวางแผนระบบถนนและผังเมืองที่ดี ทำให้พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้

1.6.2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกแบระบบถนน โดยไม่ลงพื้นที่ศึกษาความเป็นจริง และไม่ศึกษาความต้องการของประชาชน มีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และความเป็นอยู่ของชุมชนท้องถิ่น เช่น เกิดน้ำท่วมเนื่องจากถมดินทำถนนปิดทางน้ำไหลตามธรรมชาติ ไม่จัดทำทางเดินรถเพื่อการเกษตรไว้เฉพาะ ในท้องถิ่นชนบท

1.6.2.3 การก่อสร้างถนนผิดไปจากแบบแปลนที่กำหนด

1.6.2.4 ถนนที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างทันที

1.6.2.5 เครื่องหมายจราจรพื้นทางและป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอหรือไม่ชัดเจน หรือชำรุดไม่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

1.6.3 ด้านเศรษฐกิจ

1.6.3.1 ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น แต่สินค้าบางชนิดก่อให้เกิดปัญหาเนื่องจากไม่มีการควบคุม เปิดเสรีด้านการค้า ปลดปล่อยอิสระการครอบครอง จึงทำให้อัตราการเพิ่มของจำนวนรถในประเทศสูงขึ้นทุกปี ไม่สัมพันธ์กับถนน

1.6.3.2 ด้านการบริการขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ ขาดการวางแผนและการบริหารจัดการที่ดี จึงทำให้ประชาชนนิยมที่จะใช้รถส่วนตัวมากขึ้น แทนการใช้บริการขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ

1.6.4 การบังคับใช้กฎหมาย

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่ลอกเลียนมาจากต่างประเทศและได้ประกาศใช้มาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2522 ซึ่งถ้านับถึงปัจจุบันก็ร่วม 3 ทศวรรษ มีเพียงบางมาตราที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน แต่ยังมีอีกหลายบทหลายมาตรา ที่ยังเป็นปัญหาการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งแยกปัญหาได้ ดังนี้

1.6.4.1 บทกำหนดโทษในบางข้อกล่าวหา ที่มีโทษปรับสถานเดียว ซึ่งในความเป็นจริงปัจจุบัน ค่าเงินตราของประเทศได้ปรับเปลี่ยนไปตามตลาดโลกแล้ว จึงทำให้ค่าครองชีพราคาสินค้าปรับเปลี่ยนไปมาก แต่บทกำหนดโทษของ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังกำหนดในอัตราเดิม เป็นเหตุให้ผู้ขับขีรถฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่เจ็ดหลายและเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก

1.6.4.2 บทกำหนดโทษ ในกรณีที่มีอัตราโทษสูงกว่าโทษ ในกระบวนการยุติธรรมของสังคมไทย มักจะได้รับการผ่อนผันจากกระบวนการพิจารณา ให้ปรับในอัตราขั้นต่ำ สำหรับโทษจำคุกมักจะได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษ หรือรอลงอาญา เช่นความผิดที่เป็นการ

กระทำโดยประมาท ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ชีวิต ในคดีอุบัติเหตุยังได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษหรือรอลงอาญา ถึงแม้ผู้กระทำผิด จะได้กระทำผิดในขณะที่เมาสุรา หรือจงใจฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

1.6.4.3 ฐานความผิดในบางมาตรา ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เคยได้นำไปบังคับใช้มาเป็นเวลานาน ซึ่งอาจจะทำให้ข้อกฎหมายดังกล่าว เป็นการยกเลิกกฎหมายโดยปริยาย เช่น การเดินเท้า รถจักรยาน และยังทำให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจว่า ในข้อกฎหมายดังกล่าวนี้ ไม่เคยมีบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร

1.6.4.4 ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร มักจะหลีกเลี่ยงการจับกุม โดยพยายามขับขีรถหลบหนี และมีหลายครั้งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายจราจร ยังไม่มีความชัดเจนในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด หรือฝ่าฝืนกฎจราจรในกรณีดังกล่าว

1.6.4.5 ในความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ข้อหา “เป็นผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” ข้อกำหนดในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีต่าง ๆ ในทางปฏิบัติ ยังมีข้อโต้แย้งถึงอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ ว่ากระทำได้หรือไม่ หากผู้ต้องสงสัยที่มีอาการคล้ายเมาสุรา และไม่ยินยอมให้ตรวจ ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

1.6.4.6 ในชั้นเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวน ยังไม่มีความชัดเจน กรณีที่ผู้รับใบสั่งเป็นเด็กหรือเยาวชนอายุ ไม่เกิน 18 ปี บริบูรณ์ จะถือว่าการเปรียบเทียบ เป็นการสอบสวนหรือไม่ และจะต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการสอบสวนคดีเด็ก ๆ หรือไม่

สรุปได้ว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดปัญหาการจราจร ได้แก่ 1) ระดับการศึกษาของแต่ละคนได้รับไม่เท่ากัน 2) ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมืองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) ด้านเศรษฐกิจ ที่นับวันเจริญเติบโตไปอย่างรวดเร็ว และ 4) การบังคับใช้กฎหมาย ที่ยังไม่เอาจริงเอาจัง ซึ่งสาเหตุดังกล่าวคือปัญหาที่สำคัญที่สุดในการจัดการจราจรในปัจจุบัน

พื้นที่บริเวณย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม เป็นพื้นที่ที่เป็นศูนย์รวมของสถานประกอบการต่าง ๆ และมีรถสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก ด้วยเพราะเป็นพื้นที่ที่มีผู้มาใช้บริการในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยเห็นว่าการนำประเด็นปัญหาการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหมมาศึกษาวิจัยนี้ เพื่อให้ทราบปัญหาอันจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขต่อไป

2. แผนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา

สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ด้านการจราจรและแผนยุทธศาสตร์ไว้ดังต่อไปนี้ (สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา. 2549 : 25-28)

2.1 ยุทธศาสตร์ด้านการจราจรย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม ประกอบด้วย

2.1.1 พัฒนาขีดความสามารถเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้สามารถปฏิบัติงานด้าน

อำนวยความสะดวกการจราจร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสม

2.1.2 เสริมสร้างวินัยจราจร ให้กับผู้ใช้รถ ใช้ถนน ทุกรูปแบบ และใช้มาตรการทางกฎหมายโดยเคร่งครัด เสมอภาค และเป็นธรรม เพื่อให้การจราจร มีความสะดวก ปลอดภัยไร้มลพิษ

2.1.3 บูรณาการสรรพกำลังจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน ภาคเอกชน และสื่อมวลชนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการจราจร

2.1.4 นำเทคโนโลยี เข้ามาช่วยในการควบคุมการจราจร และบังคับใช้กฎหมาย โดยการจัดทำโครงการ ติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (Close Circuit Television : CCTV.) บริเวณภายในเขตเมืองมรดกโลก และเป็นเมืองทางวัฒนธรรม การจราจรหนาแน่น และบริเวณถนนสายหลักที่จะรองรับรถเข้า-ออก จากกรุงเทพมหานคร-ไปสู่ภาคเหนือ และภาคอีสาน รองรับการขยายตัวของเมืองรอบปริมณฑลและพัฒนาระบบ โดยนำคอมพิวเตอร์มาใช้ในการเก็บข้อมูลการออกใบสั่ง และตรวจสอบผู้กระทำผิดซ้ำ รวมทั้งการอายัดใบสั่งกับกรมการขนส่งทางบก

2.1.5 ฝึกอบรม อาสาจราจร เพื่อช่วยเหลือเจ้าพนักงานจราจร

2.1.6 ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล และร่วมกันป้องกันแก้ไขปัญหา บริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิต โดยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร

2.1.7 จัดหาและขอรับการสนับสนุน งบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนมาดำเนินการด้านการจราจร

2.2 ยุทธศาสตร์ด้านการให้บริการด้านการจราจร ประกอบด้วย

2.2.1 ปรับปรุงและพัฒนาการรับแจ้งเหตุ ให้มีประสิทธิภาพ สามารถสนองตอบต่อการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ทั้งระบบแจ้งเหตุบนสถานี และระบบการแจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย 191

2.2.2 ให้บริการตามโครงการพัฒนาสถานีตำรวจเพื่อประชาชนอย่างจริงจัง เป็นรูปธรรม มุ่งผลสัมฤทธิ์ในอันที่เกิดประโยชน์โดยตรงต่อประชาชนที่มารับบริการ และเกิดความพึงพอใจอย่างแท้จริง

2.2.3 ปลูกฝังจิตสำนึกการเป็นผู้ให้บริการที่ดีแก่ข้าราชการตำรวจ เน้นการบริการประชาชน ด้วยความสุภาพ อ่อนโยน และมีจิตวิญญาณของความเป็นผู้พิทักษ์สันติราษฎร์

2.2.4 พัฒนาขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกฝ่าย ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ให้สามารถบริการประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้กรอบกฎหมาย โดยคำนึงถึงสิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนเป็นสำคัญ

2.2.5 ดำเนินการความพึงพอใจและความต้องการของประชาชนต่อการให้บริการเป็น

ระยะและนำข้อมูลมาปรับปรุงพัฒนาการให้บริการอยู่เสมอ เพื่อให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจ

2.2.6 ปรับปรุงระบบ และวิธีการทำงานให้สั้น กระชับ สะดวก รวดเร็ว และเสร็จสิ้น ณ จุดเดียว (One stop service)

2.2.7 วางระบบรับความคิดเห็นจากประชาชนในการแนะนำการปฏิบัติหน้าที่ราชการรับคำร้องเรียนปัญหาความเดือดร้อนต่าง ๆ ทั้งผ่านทางผู้รับคำร้องเรียน ทางโทรสาร โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต (Internet) หรือช่องทางอื่น ๆ และวางระบบในการแก้ไขปัญหาหรือรับข้อเสนอแนะ อย่างมีประสิทธิภาพ และโปร่งใส เป็นรูปธรรม รายงานผลการดำเนินการเป็นระยะ

2.2.8 จัดทีมงานประชาสัมพันธ์ทุกสถานีตำรวจ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการบริการข้อมูลข่าวสารด้านต่าง ๆ แก่ประชาชน ได้รับทราบ ไม่ว่าจะเป็นเคเบิลทีวี เว็บไซต์ วิทยุกระจายเสียง หรืออื่น ๆ และวิเคราะห์วางแผนด้านการประชาสัมพันธ์ในเรื่องต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับกระแสความสนใจของประชาชน

2.3 โครงการจากแผนยุทธศาสตร์ด้านการจราจรและแผนยุทธศาสตร์ ด้านการให้บริการด้านการจราจร สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยาได้กำหนดโครงการและการปฏิบัติหน้าที่ช่วงปี พ.ศ. 2549 – 2550 ไว้ต่อไปนี้ (สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา. 2549 : 28)

2.3.1 โครงการตำรวจจราจรรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เป็นการปฏิบัติการในเชิงรุก ป้องกันอุบัติเหตุจราจร 2) สร้างความเข้าใจอันดีระหว่างตำรวจจราจรกับประชาชน 3) นำข้อมูลที่ได้รับจากประชาชน มาปรับปรุงแก้ไข โดยมีการดำเนินการคือ จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเข้าไปพบปะประชาชน ตามชุมชนต่าง ๆ ในพื้นที่ เดือนละไม่น้อยกว่า 1 ครั้ง เพื่อรับฟังความคิดเห็น และประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนได้ทราบถึงแนวนโยบายของการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คือ 1) สร้างความเข้าใจอันดีระหว่างตำรวจจราจร กับประชาชน 2) เป็นการประชาสัมพันธ์หน่วยงาน 3) ได้รับข้อมูลที่ถูกต้อง เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

2.3.2 โครงการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการจราจร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เสริมสร้างวินัยจราจร ให้ผู้เข้ารับการอบรมได้รู้จักเคารพกฎจราจร 2) ให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร 3) ให้ผู้เข้ารับการอบรมมีส่วนร่วม ในการแก้ไขปัญหาการจราจร 4) ให้ผู้เข้ารับการอบรม สามารถนำความรู้เรื่องการจราจร ที่ได้รับไปแนะนำกลุ่มบุคคลอื่นให้เห็นความสำคัญของการมีวินัยจราจร และปฏิบัติอย่างถูกต้อง โดยคาดหวังทำให้ประชาชนได้รับความรู้ ความเข้าใจ มีระเบียบวินัยในการขับขี่ยานพาหนะ เคารพกฎจราจร ทำให้สามารถลดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรลงได้

2.3.3 โครงการณรงค์ ขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟ ใส่มวก เมาไม่ขับ มีวัตถุประสงค์

คือ 1) ให้สภาพการจราจร มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และมีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน 2) ให้ผู้ขับขี่รถ ได้ปฏิบัติตามกฎจราจร 3) ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน มีความรู้ความเข้าใจ กฎจราจรมากขึ้น 4) ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน โดยดำเนินการ การประชาสัมพันธ์จัดทำป้ายสามเหลี่ยม เขียนข้อความตามโครงการ เปิดไฟใส่หมวก ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ ภายในเขตสำนักงานเทศบาลนคร นครศรีอยุธยา จัดทำแผ่นป้าย เขียนข้อความตามโครงการนี้โดยติดกับรถยนต์ของงานจราจร โฆษณา ประชาสัมพันธ์ ไปตามสถานที่ต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ได้ทราบและเข้าใจ โดยผลที่คาดว่าจะได้รับคือ 1) สภาพการจราจร มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย 2) ผู้ใช้รถ ใช้ถนน มีความรู้ ความเข้าใจกฎจราจร 3) สามารถลดอุบัติเหตุจราจร

2.3.4 โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรของตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อให้ความรู้แก่กลุ่มเป้าหมายในเรื่องกฎหมายจราจร ตลอดจนข้อบังคับจราจรต่าง ๆ 2) เพื่อกระตุ้นให้กลุ่มเป้าหมาย ได้เกิดจิตสำนึกต่อสังคมและตระหนักถึงความสำคัญของการเคารพกฎจราจร 3) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการจราจร และมีบทบาทเสริมในการให้บริการประชาชนด้านความสะดวกและปลอดภัย โดยเฉพาะกับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 4) เพื่อแสวงหาแนวร่วมในการรณรงค์ และการปฏิบัติตามกฎจราจร 5) เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลในการควบคุมการสูญเสียชีวิตและลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ 1) กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อรับจ้าง ผู้ขับขี่รถโดยสาร (สองแถว-รถโดยสารประจำทาง) จำนวน 1,500 คน และ 2) กลุ่มนักเรียน นักศึกษา ที่ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะ หรือเดินทางไปสถาบันการศึกษาโดยใช้ยานพาหนะต่าง ๆ จำนวน 6,000 คน โดยมีวิธีดำเนินการดังนี้ แบ่งการดำเนินการตามโครงการฯ ออกเป็น 3 ส่วน คือ 1) การประชาสัมพันธ์ และรณรงค์ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 2) การอบรมให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรแก่กลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ 3) เน้นการบังคับใช้กฎหมายและกวดขันจับกุมอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และเป็นธรรม โดยมีผลการเรียกตรวจรถ เพิ่มขึ้น 15 เปอร์เซ็นต์ (เทียบกับปีที่ผ่านมา) โดยผลที่คาดว่าจะได้รับ คือ 1) การจราจรในพื้นที่ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้น 2) ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น 3) ประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนนเกิดความตื่นตัวและมีจิตสำนึกทางสังคม และเคารพกฎจราจรมากขึ้น 4) สถิติการเกิดอุบัติเหตุ หรือความสูญเสียชีวิตในพื้นที่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ลดลง โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดหรือมีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์ 5) ประชาชนและกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ให้ความร่วมมือและเป็นแนวร่วมในการเสริมสร้างวินัยจราจร

จากแผนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สรุปได้ว่า ประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านการจราจรย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม

และยุทธศาสตร์ด้านการให้บริการด้านการจราจร ซึ่งเป็นภารกิจหลักที่สำคัญเพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกของงานจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน มีการพัฒนาและปรับปรุงระบบการจราจร การติดป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ เพื่อให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการให้ความรู้กับประชาชน โดยการจัดโครงการฝึกอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับงานจราจร เพื่อเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่ ให้รู้จักเคารพกฎจราจร

จากแผนการปฏิบัติงานดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม เป็นพื้นที่ที่ผู้วิจัยได้ศึกษาอยู่นั้น เป็นพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่งตลอดเวลา การนำประเด็นปัญหาการศึกษาจะทำให้ทราบปัญหา และเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาในทิศทางที่ถูกต้องต่อไป

3. อำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก มีคำที่เกี่ยวข้องกับตำรวจที่มีหน้าที่ปฏิบัติตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก อยู่ 2 คำ ได้แก่ 1) เจ้าพนักงานจราจร ตาม มาตรา 4 (37) หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร เช่น ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (ผบ.ตร.) ได้รับการแต่งตั้งเป็น เจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (ผบช.น.) หรือ ผู้บังคับการตำรวจจราจร (ผบก.จร.) เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และ 2) พนักงานเจ้าหน้าที่ ตาม มาตรา 4(38) หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ได้แก่ ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติงานในท้องถนน ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในการควบคุมหรืออำนวยความสะดวกในด้านการจราจร ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 เรียกว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งรองสารวัตรจราจรหรือตำรวจจราจรนี้มีหน้าที่อยู่ 2 ประการ ดังนี้ (สถานีดตำรวจจรประทาย. 2553 : ออนไลน์)

3.1 หน้าที่ตามกฎหมาย ได้แก่ หน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการจับกุมผู้ฝ่าฝืนกระทำผิดกฎหมายในทางอาญา พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ร.บ.การขนส่งทางบกและ พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตำรวจจราจรย่อมมีอำนาจจับกุมได้ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตาม ป.วิอาญา

3.2 หน้าที่งานจราจรตามระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตามคำสั่ง ตร. ที่ 774/2537 ลงวันที่ 7 ก.ค. 2537 ซึ่งได้กำหนดหน้าที่บุคลากรในสายงานจราจรไว้ ดังนี้

3.2.1 หัวหน้างานจราจร (รองผู้บังคับการจราจร) มีหน้าที่ จัดทำแผนที่จราจรของพื้นที่ที่รับผิดชอบและของพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกันไว้ประจำสถานี เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร วางแผนการจัดการจราจรและการควบคุมการจราจร โดยนำสถิติข้อมูลและผลการวิเคราะห์ที่ศึกษาและเก็บรวบรวมมาใช้ในการ

วางแผนการจัดและการควบคุมการจราจร การจัดและการควบคุมการจราจรให้ข่าวสารข้อมูล เกี่ยวข้องกับการจราจรแก่ประชาชน และการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในงานจราจร ให้ความรู้และ การศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร และจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

3.2.2 สารวัตรจราจร มีหน้าที่ปฏิบัติงานในฐานะรองหัวหน้างานจราจรและงานอื่น ๆ ที่หัวหน้างานจราจรมอบหมาย ควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไข การปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร การจัดและการควบคุมการจราจร ศึกษา เก็บ รวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ ใช้ในงานจราจร การให้ความรู้ และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ เกี่ยวกับการจราจร ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้า พนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือ ข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บ รวบรวมได้ให้งานป้องกันปราบปราม ร่วมกับกำลังงานป้องกันปราบปรามทำการตรวจค้นจับกุม และเมื่อได้รับคำสั่ง ไม่ว่าจะเป็คำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ ปฏิบัติอย่างไรในการเข้าระงับปราบปราม จับกุม สก๊ตจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

3.2.3 รองสารวัตรจราจร มีหน้าที่ ควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนการ ปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร การจัดและการควบคุมการจราจร ศึกษา เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวข้องกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ ใช้ในงานจราจร การ ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ เกี่ยวกับการจราจร ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออก ใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือ ข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บ รวบรวมได้ให้งานป้องกันปราบปราม ร่วมกับกำลังงานป้องกันปราบปรามทำการตรวจค้นจับกุม และเมื่อได้รับคำสั่ง ไม่ว่าจะเป็คำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ ปฏิบัติอย่างไรในการเข้าระงับปราบปราม จับกุม สก๊ตจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

3.2.4 ผู้บังคับหมู่หรือลูกแถว มีหน้าที่ทำหน้าที่จราจร ศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูล

เกี่ยวกับการจรรยา และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้งานจรรยา การจัดและควบคุมการจรรยาตามรองสารวัตรจรรยา หรือสารวัตรจรรยา หรือหัวหน้างานจรรยามอบหมายสั่งการ การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจรรยา โดยรักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอยและพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อพบบ่อยตรวจสอบ เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริง ที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อรองสารวัตรจรรยา หรือสารวัตรจรรยา หรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ ก่อนแล้วรายงานรองสารวัตรจรรยา หรือสารวัตรจรรยา ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สารวัตรจรรยาหรือหัวหน้างานจรรยากำหนด ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ให้งานป้องกันปราบปราม ร่วมกับกำลังงานป้องกันปราบปรามทำการตรวจค้นจับกุม และเมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการระงับ การปราบปราม จับกุม สกัดจับก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

สรุปได้ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ.2522 และตามคำสั่ง ตร.ที่ 774/2537 ลง 7 ก.ค. 2537 ซึ่งพระราชบัญญัติและคำสั่งดังกล่าวได้กำหนดหน้าที่ตามกฎหมาย และหน้าที่งานจรรยาของตำรวจจรรยาไว้ชัดเจน สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาในสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจรรยาทางบก และตามคำสั่ง ตร. ที่ 774/2537 ลง 7 ก.ค. 2537 อย่างเคร่งครัด และได้นำมาใช้ในบริเวณย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม และบริเวณย่านอื่น ๆ เพื่อสร้างความเป็นระเบียบให้กับชุมชนในพื้นที่นั้นๆ

4. ข้อมูลการจรรยาทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา

4.1 ข้อมูลพื้นที่

ศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อยู่ในเขตอำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นบริเวณที่มีที่ตั้งของสถานประกอบการสำคัญๆ มากมาย ได้แก่ สำนักงานเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ธนาคาร 9 แห่ง ได้แก่ ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารทหารไทย ธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกสิกรไทย ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ และธนาคารนครหลวงไทย ห้างสรรพสินค้าอัมพรีพาร์ทเมนท์ส โตร์ เซเวนอีเลฟเว่น ร้าน 108 ซุป ร้านทอง คลินิก รวมไปถึงร้านค้าปลีกย่อยต่าง ๆ (สำนักงานเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา, 2552 : 12)

บริเวณศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหมนอกจากจะเป็นสถานประกอบการต่าง ๆ แล้วยังเป็นสถานที่จุดจอดรถต่าง ๆ มากมาย เช่น รถยนต์ตู้โดยสาร ซึ่งจอดรอรับส่งผู้โดยสาร โดยมีเส้นทาง

จอดรอรับผู้โดยสารที่บริเวณ 1) ถนนนเรศวร บริเวณสัญญาณไฟสำนักงานเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา จำนวน 51 คัน 2) ถนนนเรศวร บริเวณซอยธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ จำนวน 55 คัน และ 3) ถนนซอยธนาคารไทยพาณิชย์ จำนวน 77 คัน หมุนเวียนกันไป นอกจากนี้เป็นสถานที่จอดรับส่งของรถยนต์ตู้โดยสารแล้ว ยังเป็นสถานที่จอดรถยนต์โดยสาร เช่น รถบัส รถสองแถวใหญ่ และรถสองแถวเล็ก รวมไปถึงรถรอบเมือง และจักรยานยนต์รับจ้างอีกหลาย ๆ จุด (สำนักงานเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา. 2552 : 13)

เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงแล้ว จะเห็นได้ว่า บริเวณย่านศูนย์การค้าจะมียานพาหนะมารวมตัวกันอยู่จำนวนมาก ประกอบกับมีศูนย์บริการซื้อขายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ มีการบริการให้ลูกค้าในระบบเงินผ่อน ค่างวดต่ำ พบว่าในปี พ.ศ.2553 สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีรถที่จดทะเบียนทั้งหมด ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553 ดังนี้ (สำนักงานขนส่งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. 2553 : 2)

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	จำนวน	34,776	คัน
2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	จำนวน	4,547	คัน
3. รถยนต์กระบะบรรทุก	จำนวน	52,759	คัน
4. รถสามล้อส่วนบุคคล	จำนวน	8	คัน
5. รถสามล้อสาธารณะ	จำนวน	1,387	คัน
6. รถจักรยานยนต์	จำนวน	193,960	คัน
7. รถแทรกเตอร์	จำนวน	873	คัน
8. รถบดถนน	จำนวน	42	คัน
9. รถใช้งานเกษตร	จำนวน	526	คัน
10. รถลากจูง	จำนวน	15	คัน
11. รถจักรยานยนต์สาธารณะ	จำนวน	3,117	คัน
	รวมทั้งสิ้น	292,010	คัน

4.2 การจัดการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา

4.2.1 การควบคุมและจัดการจราจร

4.2.1.1 จัดการจราจรบริเวณทางร่วม/ทางแยก ถนนอุทู่ทอง 4 จุด 4 นาย (06.00-09.00น.)/15.00-18.00 น.)

4.2.1.2 จัดการจราจรบริเวณเขตชุมชน/ห้างสรรพสินค้า ถนนนเรศวร 5 จุด 5 นาย (06.00-09.00น.)/15.00-18.00 น.)

4.2.1.3 จัดการจราจรบริเวณหน้าสถานศึกษา ได้แก่ โรงเรียนสุนทรวิทยา และ

วิทยาลัยอาชีวศึกษาพระนครศรีอยุธยา 2 จุด 2 นาย (07.00-08.00น.)/ 15.00-16.00 น.)

4.2.1.4 จัดสายตรวจจราจร 4 นาย (06.00-20.00น.)

4.2.2 การบังคับใช้กฎหมาย/การกวดขันวินัยจราจร

4.2.2.1 ออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร

4.2.2.2 การตั้งจุดตรวจ จุดสกัด กวดขันวินัยจราจร จับกุมผู้กระทำความผิด ตั้งจุดตรวจแอลกอฮอล์จากผู้ขับรถ ด้านตรวจรถบรรทุก/รถแท็กซี่

4.2.2.3 การรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจรแก่พระบรมวงศานุวงศ์ อำนวยความสะดวกการจราจรแก่บุคคลสำคัญ ๆ นำขบวนและอำนวยความสะดวกการจราจร ทั่วไป

4.2.2.4 การให้ความรู้เรื่องการจราจร โดยการอบรมให้ความรู้แก่นักเรียนนักศึกษา ผู้ประกอบการยนต์รับจ้างทั่วไป รวมถึงพนักงานของโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ให้ความรู้ และปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้อง

4.2.3 การป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร โดยร่วมกับแขวงทางอยุธยา เพื่อแก้ไขปัญหาจุดเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

4.2.3.1 ปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟจราจร ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร

4.2.3.2 ติดตั้งป้าย เลี้ยวซ้ายให้ระวางรถทางขวา

4.2.3.3 พิจารณาจัดช่องทางการเดินรถ โดยใช้กรวยยางบังคับให้เดินรถในช่องทางที่กำหนด

4.3 ปัญหาการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหมอำเภอพระนครศรีอยุธยา

ปัญหาการจราจรย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหมที่พบเห็นบ่อยครั้ง มีดังต่อไปนี้ (สำนักงานเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา. 2548 : 13)

4.3.1 ด้านการขนส่งมวลชน การจอดรถรับจ้าง/รถตุ๊ก/รถเมล์/รถสองแถว/รถจักรยานยนต์ จอดจอร์รับ-ส่งผู้โดยสาร

4.3.2 ด้านการจัดการจราจร ได้แก่ การจอดรถกีดขวางการจราจร สถานที่คับแคบ สัญญาณไฟจราจรเสีย ไม่มีกฎหมายบังคับอย่างจริงจัง และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

4.3.3 ด้านการวางผังเมือง ถนนคับแคบ ถนนไม่สามารถรองรับกับปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น

4.3.4 ด้านการขาดระเบียบวินัยการใช้รถใช้ถนน วินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะ การวางสิ่งของบนทางเท้า ความหนาแน่นของประชากร ปริมาณรถที่สัญจรไปมาบนถนน นำรถที่ไม่ติด

แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนมาใช้ในทางเดินรถ นำรถที่มีเครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ไม่ครบถ้วนมาใช้ในทางเดินรถ

4.4 แนวทางการจัดการจราจร

เพื่อให้การบริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจประสบผลสำเร็จและบรรลุเป้าหมายในด้านความสะดวก ทำให้การจราจรเกิดความคล่องตัว สะดวกรวดเร็ว และเกิดความปลอดภัยต่อตัวผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่ง สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้กำหนดมาตรการในการแก้ไขเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (สถาบันพระปกเกล้า. 2549 : 12 ; สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. 2545 : 1-6)

4.4.1 ด้านการขนส่งมวลชน

4.4.1.1 จัดทำที่จอดรถเพิ่มเติม พร้อมกำหนดระเบียบในการจอด

4.4.1.2 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดกวดขันไม่ให้มีผู้ฝ่าฝืนจอดรถในที่ห้าม

จอด

4.4.1.3 ปรับปรุงท่ารถที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

4.4.1.4 ปรับปรุงมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะให้เหมาะสม

4.4.1.5 มีมาตรการจัดการจราจรที่เหมาะสมกับสภาพการจราจรในแต่ละช่วงเวลา

4.4.1.6 จัดช่องทางพิเศษสำหรับรถจักรยาน รถจักรยานยนต์

4.4.1.7 เพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้รถขนาดใหญ่

4.4.1.8 จัดทำพื้นที่จอดรับส่งริมทาง (Bay)

4.4.1.9 ควบคุมการใช้พื้นที่การจอดรถให้ตรงตามประเภทของรถที่จัดไว้ให้

4.4.1.10 รณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรกับประชาชน

4.4.2 ด้านการจัดการจราจร

4.4.2.1 มีการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้ชัดเจน ถูกต้อง ครบถ้วน

4.4.2.2 ปรับปรุงอุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้ได้มาตรฐาน ทั้งรูปแบบ และการ

ติดตั้ง

4.4.2.3 คูแฉก ตกแต่งต้นไม้ไม่ให้บังอุปกรณ์ควบคุมการจราจรและป้ายจราจร

4.4.2.4 มีการซ่อมแซมสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเสมอ

4.4.2.5 ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในทางแยกที่เหมาะสม

4.4.2.6 ปรับปรุงและซ่อมแซมสัญญาณบนผิวทางและป้ายจราจรให้อยู่ใน

สภาพพร้อมใช้งาน

4.4.2.7 จัดทำสัญญาณบนผิวทางและป้ายจราจรให้ตรงตามมาตรฐาน

4.4.2.8 ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมและเพียงพอ

4.4.3 ด้านการวางผังเมือง

4.4.3.1 ขยายพื้นที่ทำรถที่มีอยู่ให้เพียงพอต่อการบริการ

4.4.3.2 จัดสร้างที่จอดรถเพิ่มเติม

4.4.3.3 จัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนให้เหมาะสมและเพียงพอ

4.4.4 ด้านการขาดระเบียบวินัยการใช้รถใช้ถนน

4.4.4.1 เข้มงวดควบคุมให้ผู้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร

4.4.4.2 ณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรแก่ประชาชน

4.4.4.3 จัดการจราจรให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่

สรุปได้ว่า ปัญหาการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม มีสาเหตุหลักสำคัญ 4 ประการ คือ 1) ด้านการขนส่งมวลชน 2) ด้านการจัดการจราจร 3) ด้านการวางผังเมือง และ 4) ด้านการขาดระเบียบวินัยการใช้รถใช้ถนน ซึ่งสาเหตุของปัญหาการจราจรดังกล่าว ผู้วิจัยได้สำรวจและทำการศึกษา เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหมต่อไป

5. การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ

การศึกษาปัญหาและแนวทางในการปรับปรุงการจราจรทางบกย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

5.1 การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant observation)

การสังเกตแบบมีส่วนร่วม หมายถึง การใช้ประสาทสัมผัสอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างพร้อมกันในการรวบรวมข้อมูล โดยต้องเข้าไปอยู่และปฏิบัติตนให้เป็นส่วนหนึ่งของชุมชนที่ต้องการศึกษา การสังเกตต้องแยกที่สังเกตกับสิ่งที่เป็นประสบการณ์ในอดีต เฉพาะความคุ้นเคยทำให้มองเห็นภาพ แม้จะไม่ต้องไปศึกษาจริงๆ แต่ความคุ้นเคย ทำให้ละเอียดข้อมูลสำคัญบางประการไป บางครั้งจะเกิดความลำเอียง และเอาสิ่งที่รับรู้จากประสบการณ์มาเขียนไม่ได้เกิดจากการสังเกตจริงๆ

ข้อดีของวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม มีดังนี้ (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2553 : ออนไลน์)

1. ทำให้ผู้วิจัยได้รับการยอมรับและสนิทสนมกับกลุ่มที่จะศึกษา โดยที่ผู้ถูกสังเกตไม่รู้ตัวว่าถูกสังเกตหรือเฝ้าดู จึงมีพฤติกรรมที่เป็นไปตามธรรมชาติ ทำให้ได้ข้อมูลที่เป็นจริง

2. ทำให้เห็นภาพรวมของเหตุการณ์ต่างๆ อย่างเป็นธรรมชาติมากที่สุด ทำให้เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย

3. สามารถตรวจสอบข้อมูลได้ซ้ำๆ

ข้อจำกัดของวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม มีดังนี้

1. มักใช้ได้กับการศึกษากลุ่มเล็กๆ
2. นักวิจัยต้องระวังมิให้ตนเองเข้าไปมีความรู้สึกร่วมและผูกพันทางอารมณ์จนขาดความเที่ยงตรง อาจเป็นเหตุให้มีอคติ หรือเข้าข้างกลุ่มที่กำลังศึกษาได้ ข้อมูลก็จะขาดความเที่ยงตรง
3. การจดบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ทำได้ลำบากขณะอยู่ร่วมกิจกรรมกับกลุ่ม

5.2 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview)

การสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพที่มีชื่อเรียกที่แตกต่างกันออกไป เช่น การสัมภาษณ์เจาะลึก การสัมภาษณ์ลุ่มลึก การสัมภาษณ์แนวลึก เป็นต้น ซึ่งเป็นวิธีการรวบรวมข้อมูลโดยไม่ใช้แบบสอบถาม จะมีแนวของข้อคำถามให้ผู้สัมภาษณ์เป็นผู้สอบถามผู้ให้สัมภาษณ์ในลักษณะการเจาะลึก และต้องอาศัยความสามารถพิเศษของผู้สัมภาษณ์ในการค้นหารายละเอียดในประเด็นที่ศึกษาอย่างลึกซึ้ง ซึ่งการสัมภาษณ์เชิงลึกมักจะศึกษาในประชากรกลุ่มเล็กๆ เช่น ผู้บริหาร นักการเมือง ผู้นำทางวิชาการ ผู้นำท้องถิ่น ประชาชนชาวบ้าน เป็นต้น โดยที่การสัมภาษณ์เชิงลึกนั้นมิได้มุ่งหวังจะให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เลือกคำตอบที่นักวิจัยคิดไว้ก่อนหรือสัมภาษณ์เพียงครั้งเดียวแต่ต้องการให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เลือกคำตอบที่นักวิจัยคิดไว้ก่อนหรือสัมภาษณ์เพียงครั้งเดียวแต่ต้องการให้ผู้ถูกสัมภาษณ์แสดงความคิดเห็น ให้คำอธิบายรายละเอียดเกี่ยวกับความสำคัญของเรื่องและสถานการณ์ ตลอดจนความเชื่อ ความหมายต่างๆ อย่างลึกซึ้งในแง่มุมต่างๆ

ข้อดีของวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

1. เป็นวิธีการที่ทำให้ผู้สัมภาษณ์ได้พูดอย่างละเอียดและลึกในหัวข้อเฉพาะที่ต้องการ
2. เป็นการติดต่อสื่อสารโดยตรง สามารถทำให้เข้าใจในข้อมูลระหว่างกันและกันได้ดี ถ้ามีความเข้าใจผิดก็สามารถแก้ไขได้ทันที
3. มีลักษณะยืดหยุ่นได้มาก สามารถดัดแปลงและแก้ไขคำถามจะกว่าผู้ตอบจะเข้าใจคำถาม
4. ขณะที่ทำการสัมภาษณ์ผู้วิจัยสามารถใช้วิธีการสังเกตไปด้วยได้ว่าผู้ตอบมีความจริงใจกับการตอบหรือไม่

ข้อจำกัดของวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

1. ความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกับผู้ถูกสัมภาษณ์ และความไว้วางใจ อาจมีผลต่อการให้ข้อมูล

2. การที่ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่สนใจมติของเวลา อาจหลงลืมเล่าบางอย่าง หรือคิดว่าเป็นเรื่องธรรมดาหรือไม่สำคัญอย่างที่ผู้สัมภาษณ์มองเห็น เขาก็จะไม่เอ่ยถึง ทำให้เกิดการละทิ้งรายละเอียดต่างๆ ไปมาก

3. ต้องระวังไม่ใ้ความคิดของตนเองลงไป ความคิดของผู้ถูกสัมภาษณ์
4. สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก (ใช้เวลาดังประมาณ และพลังงานมาก)
5. ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์จะเชื่อถือได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับความร่วมมือและความเต็มใจของผู้ถูกสัมภาษณ์
6. ความสำเร็จในการเก็บข้อมูลวิธีนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สัมภาษณ์
7. การสัมภาษณ์ขึ้นอยู่กับสภาพทางอารมณ์ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการบิดเบือนได้
8. การสัมภาษณ์บางครั้งขึ้นอยู่กับการตัดสินใจทันทีทันใดและความจำของผู้ถูกสัมภาษณ์ ทำให้ ข้อมูลอาจผิดพลาดได้

5.3 การสนทนากลุ่ม (Focus group)

การสนทนากลุ่ม หมายถึง การรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาที่เฉพาะเจาะจง โดยมีผู้ดำเนินการสนทนา (Moderator) เป็นผู้คอยจุดประเด็นในการสนทนาเพื่อชักจูงให้กลุ่มเกิดแนวคิดและแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นหรือแนวทางการสนทนาอย่างกว้างขวางละเอียดลึกซึ้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสนทนาในแต่ละกลุ่มประมาณ 6-10 คน ซึ่งเลือกมาจากประชากรเป้าหมายที่กำหนดเอาไว้ (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2553 : ออนไลน์)

ประโยชน์ของการสนทนากลุ่ม

1. ใช้ในการศึกษาความคิดเห็น ทศนคติ ความรู้สึก การรับรู้ ความเชื่อ และพฤติกรรม
2. ใช้ในการกำหนดสมมติฐานใหม่ๆ
3. ใช้ในการกำหนดคำถามต่างๆ ที่ใช้ในแบบสอบถาม
4. ใช้ค้นหาคำตอบที่ยังคลุมเครือ หรือยังไม่แน่ชัดของการวิจัยแบบสำรวจ เพื่อช่วยให้งานวิจัยสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

5. ใช้ในการประเมินผลทางด้านธุรกิจ

ข้อดีของการสนทนากลุ่ม

1. ผู้เก็บข้อมูล เป็นผู้ได้รับการฝึกอบรมเป็นอย่างดี
2. เป็นการเผชิญหน้ากันในลักษณะกลุ่มมากกว่าการสัมภาษณ์ตัวต่อตัว
3. ให้มีปฏิริยาโต้ตอบกันได้
4. บรรยากาศของการคุยกันเป็นกลุ่มจะช่วยลดความกลัวที่จะแสดงความคิดเห็นส่วนตัว

ข้อจำกัด

1. ถ้าในการสนทนากลุ่ม มีผู้ร่วมสนทนาเพียงไม่กี่คนที่แสดงความคิดเห็นอยู่ตลอดเวลา จะทำให้ข้อมูลที่ได้เป็นเพียงความคิดเห็นของคนส่วนน้อยเท่านั้น ดังนั้นจึงต้องระวังไม่ให้มีการผูกขาดการสนทนาขึ้น

2. พฤติกรรมบางอย่างซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ยอมรับในชุมชนอาจไม่ได้รับการเปิดเผยในกลุ่มสนทนา ในกรณีนี้ใช้การสัมภาษณ์ตัวต่อตัวจะดีกว่า

3. ถ้าผู้ดำเนินในการสนทนาคุมกระบวนการไม่ได้ การสนทนากลุ่มจะไม่ราบรื่นขึ้นตอนในการจัดสนทนากลุ่ม

1. กำหนดวัตถุประสงค์

2. กำหนดกลุ่มเป้าหมายของผู้ให้ข้อมูล

3. ตัดสินใจว่าจะทำกี่กลุ่ม

4. วางแผนเรื่องระยะเวลาและตารางเวลา

5. ออกแบบแนวคำถาม ควรเรียงคำถามจากคำถามที่เป็นเรื่องทั่วไป ง่ายๆ ง่ายต่อการเข้าใจ และสร้างบรรยากาศให้คุ้นเคยกันระหว่างนักวิจัยกับผู้เข้าร่วมสนทนาแล้วจึงวกเข้าสู่คำถามหลักหรือคำถามหลักของประเด็นที่ทำการศึกษาแล้วจึงจบลงด้วยคำถามเบาๆ อีกครั้งหนึ่ง เพื่อผ่อนคลายบรรยากาศในวงสนทนาและสร้างบรรยากาศที่เป็นกันเองในช่วงท้ายอาจเติมคำถามเสริมเข้าไป แต่ต้องเป็นคำถามสั้นๆ อาจเป็นคำถามที่ไม่ได้เตรียมมาก่อน แต่เป็นคำถามที่ปรากฏขึ้นมาระหว่างการสนทนา

6. ทดสอบแนวคำถามที่สร้างขึ้น

7. ทำความเข้าใจกับผู้ดำเนินการสนทนา (Moderator) และผู้จดบันทึก (Notetaker) ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

7.1 ผู้ดำเนินการสนทนา (Moderator) ต้องสร้างบรรยากาศในการสนทนาและควบคุมเกมส์ได้เป็นอย่างดีให้เกิดความเป็นกันเองมากที่สุด ผู้ดำเนินการสนทนาจะต้องไม่แสดงความคิดเห็นของตนเอง ควรจะปล่อยให้ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ อิสระเสรีและเป็นธรรมชาติมากที่สุด ผู้ดำเนินการสนทนา ที่ดีจะต้องสามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้เป็นอย่างดี

7.2 ผู้จดบันทึก (Notetaker) จะต้องอยู่ร่วมตลอดเวลาและควรทำหน้าที่ในการจดบันทึกเพียงอย่างเดียวไม่ควรร่วมสนทนาด้วย เพราะจะทำให้การจดบันทึกข้อมูลไม่ครบถ้วน และจะต้องเป็นผู้ถอดเทปด้วยตนเองเพื่อความเข้าใจในสิ่งที่ได้บันทึกและเนื้อหาสาระในเทปที่ตรงกัน

7.3 ผู้ช่วยทั่วไป (Assistant) มีหน้าที่คอยควบคุมเครื่องบันทึกเสียงและเปลี่ยนเทป

ขณะที่กำลังดำเนินการสนทนา และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ดำเนินการสนทนาและผู้จัดบันทึก เพื่อให้แต่ละคนทำหน้าที่ได้อย่างเต็มที่

8. คัดเลือกผู้เข้าร่วมกลุ่มสนทนา

9. การจัดการเพื่อเตรียมการทำสนทนากลุ่ม เป็นการเตรียมสถานที่ กำหนดวันเวลา และ จัดเตรียมอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น เครื่องบันทึกเทป ม้วนเทป ถ่าน สมุด ดินสอ เครื่องดื่ม อาหารว่าง เป็นต้น

10. จัดกลุ่มสนทนา

11. ประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล มีรายละเอียดดังนี้

11.1 ถอดเทปออกมาเป็นบทสนทนา ควรถอดเทปออกมาอย่างละเอียดเพื่อให้ได้ ข้อมูลที่ครบถ้วนและต้องไม่ใส่ความคิดของตนเองที่ถือเป็นข้อสรุปลงไปด้วย

11.2 วิเคราะห์ข้อมูล โดยการตีความหมายในรูปของการวิเคราะห์เนื้อหา ถ้าจะให้ดี ควรทำการวิเคราะห์ร่วมกันหลายๆ คนเพื่อเป็นการอภิปรายร่วมกัน ถ้ามีความเห็นไม่ตรงกันควร กลับไปฟังรายละเอียดจากเทปใหม่ แล้วกลับมาอภิปรายด้วยกันอีก

12. การเขียนรายงานการวิจัยควรเริ่มต้นโดยการเขียนเค้าโครงเรื่องก่อน แล้วเขียนผลการศึกษาแยกตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาและหัวข้อของแนวคำถามโดยพรรณนาในเชิงอธิบาย

5.4 ข้อควรระวังในการเก็บข้อมูลจากการสนทนากลุ่ม

5.4.1 ผู้ดำเนินการสนทนาที่ไม่ได้รับการฝึกฝนอย่างถูกต้อง จะทำให้การดำเนินการ สนทนากลุ่มไม่ราบรื่น

5.4.2 แนวทางการสนทนากลุ่มที่เรียบเรียงไม่ดี ไม่มีลำดับ มีความซับซ้อน จะทำให้ การสนทนาวกวน สับสน ในที่สุดผู้ร่วมสนทนาก็จะคร้านที่จะออกความคิดเห็น

5.4.3 ผู้ร่วมวงสนทนาไม่มีลักษณะร่วมคล้ายกัน หรือวัฒนธรรมเดียวกัน และ สามารถข่มกันได้ การสนทนาก็จะไม่ราบรื่น บรรยากาศกลุ่มเสีย หรือมีคนไม่พูดมากขึ้น

5.4.4 ข้อมูลจากการสนทนากลุ่มไม่สามารถให้ภาพพฤติกรรมจริง ซึ่งได้จากการ สังเกต เพราะสิ่งที่คิดหรือพูดออกมาอาจไม่ใช่สิ่งที่ทำ

5.4.5 ข้อมูลจากกลุ่มแต่ละกลุ่มไม่สามารถเป็นตัวแทนของสังคมหรือวัฒนธรรม ที่ผู้ร่วมสนทนาคำเนินชีวิตอยู่ได้ ใช้อธิบายได้เฉพาะกับบริบทของกลุ่มนั้นๆ เท่านั้น

5.4.6 ไม่เหมาะที่จะใช้ในหัวข้อสนทนาที่เป็นเรื่องส่วนตัวมากๆ

5.4.7 การสร้างแนวคำถาม จะต้องเรียบเรียงแนวคำถามให้ดีไม่วกวน โดยอาจจะ เรียงลำดับตามประเภทของประเด็นตามความยากง่ายหรือตามลำดับความตรงไปตรงมาและ ซับซ้อนของเหตุผลดังนั้นควรจะต้องมีการทดสอบ (Pretest)

5.4.8 การคัดเลือกสมาชิกผู้เข้าร่วมวงสนทนา จะต้องได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ โดยต้องมีลักษณะต่างๆที่เหมือนกัน (Homogeneous) ไม่ข้ามซึ่งกันและกัน

สรุปได้ว่าการจัดสนทนากลุ่ม เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจะต้องใช้อย่างระมัดระวัง โดยต้องคำนึงถึงการเลือกผู้ดำเนินการสนทนากลุ่มนั้นควรเป็นผู้ที่พูดและฟังภาษาท้องถิ่นได้ และต้องมีความเหมาะสมกับหัวข้อเรื่องที่ใช้ในการสนทนากลุ่ม ควรให้ผู้เข้าร่วมอยู่ร่วมกลุ่มโดยตลอดตั้งแต่ต้นจนจบ และเนื่องจากการจัดการสนทนากลุ่มนี้ไม่สามารถใช้กับการศึกษาวิจัยได้ทุกเรื่อง หากผู้ที่จะนำมาใช้ได้พิจารณาให้รอบคอบ โดยคำนึงถึงผลดีและผลเสียที่จะเกิดก่อนที่จะเลือกวิธีการเก็บข้อมูลโดยใช้วิธีการนี้ก็จะทำให้งานวิจัยที่ออกมามีคุณภาพและน่าเชื่อถือ

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้เลือกใช้วิธีการแบบสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant observation) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และการสนทนากลุ่ม (Focus group) ทำให้ผู้ศึกษาได้ทราบถึงปัญหา และหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ผู้ศึกษาจะนำไปพัฒนาในการปฏิบัติงานต่อไป

6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

6.1 งานวิจัยในประเทศ

สมพงษ์ สุภาวรรณพงษ์ (2545 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตจังหวัดสมุทรปราการ : ศึกษาในเขตพื้นที่ สก.ต. ลำโรงเหนือ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน และแนวทางแก้ไข ผลการศึกษา ปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน และแนวทางแก้ไข โดยศึกษาเฉพาะในเขตท้องที่สถานีตำรวจภูธรตำบลลำโรงเหนือ โดยใช้วิธีการศึกษาวิจัยเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ 1) กลุ่มประชากรผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความจำเป็นต้องเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนในเขต สก.ต.ลำโรงเหนือ จำนวน 65 คน และ 2) กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของสถานีตำรวจภูธรตำบลลำโรงเหนือ จำนวน 35 คน

ผลการศึกษาพบว่า 1) กลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นด้วยอย่างยิ่งว่า เวลาที่รถติดมักเป็นเวลาเร่งด่วนช่วงเช้าและเย็น 2) สาเหตุการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่า เกิดจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถและระบบขนส่งมวลชนที่ไม่มีประสิทธิภาพ และกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่า เกิดจากการละเมิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ และระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพ 3) ส่วนความคิดเห็นที่ว่า การมีสถานศึกษา สถานราชการ การจอดรถรับส่งไม่เป็นระเบียบ ที่จอดรถไม่เพียงพอ การขูดเจาะซ่อมแซมถนน การเกิดอุบัติเหตุหรือมีรถจอดเสียบนถนน การมีตลาดขนส่งสินค้า การเดินข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอยหรือทางม้าลาย และยังคงความเห็นคล้ายตามกันว่า การ

เกิดปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนส่งผลกระทบต่อชีวิต สุขภาพร่างกายและจิตใจ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยการหาแนวทางร่วมปฏิบัติกับหน่วยงานในระดับท้องถิ่น เช่น หน่วยงานเทศบาล หน่วยงานองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น และองค์กรของภาคเอกชน ร่วมในการประสานการแก้ไข ปัญหาการจราจรในด้านงบประมาณ และด้านอื่น ๆ เพื่อร่วมประสานในการปฏิบัติ เพื่อพัฒนา ท้องถิ่นให้มีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นต่อไป

จํารูญ ตั้งไพศาลกิจ (2546 : 25) ได้ศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรใน กรุงเทพมหานคร เมืองปริมณฑล และเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค ผลจากการสำรวจสภาพ ปัญหาการจราจรและการขนส่งในเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค ตั้งแต่ปี พ.ศ.2537 ของ สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย รวมประมาณ 20 เมือง รวมทั้งแผนพัฒนาของเทศบาลเมือง ต่าง ๆ ดังกล่าว เครื่องมือที่ใช้โดยการสำรวจจากการจราจรในกรุงเทพมหานคร เมืองปริมณฑล และเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค

ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาการจราจรและขนส่งในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญใน ภูมิภาคยังไม่รุนแรงมากนัก แต่มีแนวโน้มที่จะรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะในเมืองสำคัญ เช่น เมือง เชียงใหม่ เมืองหาดใหญ่ ที่มีการจราจรค่อนข้างหนาแน่นเกือบตลอดทั้งวันในบางถนน บางพื้นที่ ซึ่งโดยสรุปแล้วเกิดปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้รถใช้ถนน ปัญหาการออกแบบ ของถนน และทางแยกไม่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร ปัญหาของระบบถนนและโครงข่าย ถนนไม่สมบูรณ์ ผิวจราจรมีสภาพไม่ดี และมีความกว้างไม่สม่ำเสมอ ปัญหาเครื่องหมาย การจราจรไม่ถูกต้องและไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถในบริเวณชุมชน เช่น ตลาด ปัญหาการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่มีความชำนาญงาน ประสบการณ์ในการวางแผน แก้ไขปัญหาโดยตรง ปัญหาโครงสร้างการบริหารและงบประมาณ เป็นต้น ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ สามารถวางแผนได้ก่อนที่ปัญหาการจราจรและขนส่งจะกลายเป็นปัญหาสำคัญ เช่นเดียวกับใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ชัชชัย วงศ์สุภาพ (2548 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง การจัดการจราจรในพื้นที่ : กรณีศึกษา เทศบาลนครภูเก็ต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษากระบวนการจัดการจราจรในพื้นที่ 2) เพื่อศึกษา และวิเคราะห์กระบวนการจัดการจราจรในพื้นที่ที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยกำหนดให้ ชุมชนสามกอง เทศบาลนครภูเก็ตเป็นพื้นที่ศึกษา วิธีการดำเนินการวิจัยโดยประยุกต์จากแนว ทางการจัดการจราจรในพื้นที่ ซึ่งพัฒนาโดยสมาคมทางหลวงออสเตรเลีย (Austroads) ซึ่งมี 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ 1) ขั้นตอนการศึกษา 2) ขั้นตอนการนำแผนงานไปใช้ และ 3) ขั้นตอนการ ตรวจสอบ ประเมิน และปรับปรุงแผนงาน กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนที่จะเข้ามามีส่วนร่วมใน

การพัฒนาแผนงาน ซึ่งเป็นกลุ่มคนที่เป็นที่มีส่วน ได้ส่วนเสียกับแผนงาน ครอบคลุมถึงประชาชน ในทุกระดับ ได้แก่ ผู้ที่อยู่อาศัยและผู้ที่ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ศึกษา (ผู้ที่เข้ามาทำงานหรือมาทำ ธุรกิจในพื้นที่ศึกษา) ผู้ใช้รถยนต์ และผู้ที่ไม่ใช้รถยนต์ (คนเดินถนน และผู้ใช้จักรยาน) โดย ให้ความสำคัญกับการรับรู้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้น รวมถึงเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องใน บริเวณพื้นที่ศึกษานอกจากนี้การมีส่วนร่วมของชุมชนทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ถูกต้อง ซึ่งได้มาจากการตัดสินใจของประชาชนในชุมชน

ผลการศึกษาพบว่า สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองภูเก็ตมีลักษณะรวมกันระหว่าง ย่านที่พักอาศัยและย่านการค้า ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดปัญหา การจราจรติดขัดและปัญหาอุบัติเหตุจราจร การเพิ่มขึ้นของยานพาหนะอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ โครงข่ายถนนสายหลักที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถรองรับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้ และเพื่อให้ กระบวนการจัดการจราจรในพื้นที่เป็นการจัดการจราจรในบริเวณที่พักอาศัยที่ช่วยลดความเร็วของ ยานพาหนะ และเพิ่มความปลอดภัยภายในชุมชน โดยได้ทำการศึกษาถึงกระบวนการจัดการจราจร ในพื้นที่และเครื่องมือควบคุมการจราจรประเภทต่าง ๆ ซึ่งพัฒนาโดย สมาคมทางหลวงออสเตรเลีย (Austroads) และทำการประยุกต์กระบวนการนี้กับพื้นที่ชุมชนสามกอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต เพื่อศึกษา ถึงกระบวนการจัดการจราจรในพื้นที่ที่เหมาะสมกับประเทศไทย จากการวิเคราะห์พบว่า ขั้นตอน การจัดการจราจรในพื้นที่ของสมาคมทางหลวงออสเตรเลีย (Austroads) ส่วนใหญ่สามารถนำมาใช้ ในพื้นที่ศึกษาได้ โดยผู้วิจัยได้เสนอให้ปรับปรุงบางขั้นตอนเพื่อความรวดเร็วในการดำเนินการ นอกจากนี้ การนำการจัดการจราจรในพื้นที่มาใช้ จำเป็นต้องคำนึงถึงการให้ความรู้ความเข้าใจแก่ เจ้าหน้าที่และประชาชนที่เกี่ยวข้องถึงความสำคัญของการจัดการจราจรในพื้นที่ ทั้งนี้ในทุกขั้นตอน ของกระบวนการควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมและหน่วยงานของรัฐให้ความสำคัญและพร้อมรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชนให้ได้แผนงานที่เหมาะสมเป็นที่ยอมรับ และเกิดการจัดการที่มี ประสิทธิภาพ

สรุปประเด็น กระจำบังคณมาตร (2548 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการจัดการ จราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) ศึกษาสถานการณ์ของ ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ผ่านมาของประเทศไทยจนถึงปัจจุบัน 2) ศึกษาวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนและผลของการดำเนินการ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 3) เสนอ แนวทางที่เหมาะสมในการจัดการขนส่งและจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การวิจัยครั้งนี้เป็นการ วิจัยเชิงบูรณาการ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยศึกษาจากเอกสารและการสัมภาษณ์บุคลากรจากหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย นำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์สภาพ ปัญหาที่เกิดขึ้นและปัญหาในการจัดการ

ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาและผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตมีจำนวนมาก สาเหตุเบื้องต้นเกิดจากเป็นช่วงที่สภาพเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว และประชาชนมีพฤติกรรมการนิยมนำใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพียงพอ ส่งผลให้จำนวนพาหนะบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงมีสูงขึ้นไปด้วย ส่วนสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ ถนน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม

สาธิต เพชรน้อย (2549 : บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ความเป็นไปได้ของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และ 2) ปัญหาและอุปสรรคของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ดังกล่าว ได้เก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คือ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจที่สังกัดหรือประจำอยู่ และประชาชนทั่วไป รวมถึงภาคธุรกิจที่มีกิจกรรมต้องสัญจรไปมาหรือมีส่วนที่ต้องเดินทางเข้าไปเกี่ยวเนื่องในเขตคูเมือง และมีสถานประกอบการทางธุรกิจอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ การวิจัยนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแบบสอบถาม จำนวน 300 คน และสัมภาษณ์ จำนวน 18 คน สถิติที่ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ผลการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่มีปัญหาติดขัดเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนมากที่สุด คือ ในช่วงเช้าก่อนเวลาทำงานและช่วงเย็นตอนเวลาเลิกงาน โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองมีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเป็นบางหน่วยงานเท่านั้น

ศรายุทธ์ พวงทอง (2551 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง สาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงสภาพปัญหาการจราจรสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรและแนวทางการแก้ไขการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ และการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้นเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเชิงปริมาณ ส่วนการศึกษาเชิงคุณภาพทำการศึกษารายกรณี โดยการสัมภาษณ์ โดยที่ศึกษา คือ สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้ใช้รถที่ขับจี้รถผ่านพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลพระราชวัง จำนวน 179 คน ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมการวิจัยสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนการศึกษาเชิงคุณภาพได้สัมภาษณ์

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 2 คน

ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ถือเป็นพื้นที่เขตเมือง ถนนไม่สามารถที่จะขยายได้อีกเพื่อรองรับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ภายในพื้นที่ยังมีที่จอดรถไม่เพียงพอ ทำให้ประชาชนมักจะใช้ถนนเป็นที่จอดรถชั่วคราว ส่งผลให้การจราจรติดขัด กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นด้านการบริหารงานจราจร ปัญหาการจราจรบางครั้งทำให้เห็นว่าการที่ผู้ออกมาตรการหรือออกนโยบาย บางครั้งเป็นผู้ที่ไม่ได้รับทราบปัญหาการจราจรที่แท้จริง ทำให้มีคำสั่งหรือมาตรการที่เป็นการแก้ปัญหาการจราจรที่ถูกต้อง ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงจุด สภาพปัญหาการจราจรจึงยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างทั่วถึง

ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้ ประชาชนควรมีการณรงค์เพื่อปลูกฝังวินัยการจราจรในการขับขี่ ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด รวมทั้งควรที่จะมีการจัดสอนและอบรมกฎหมายจราจรแก่ประชาชน รวมทั้งเด็กและเยาวชนตามสถานศึกษาต่าง ๆ ควรดึงภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการจราจร

สุรัชย์ สิมุเทศ (2551 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการจราจร แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้บริการในพื้นที่ ในเดือนมีนาคม พ.ศ.2551 จำนวน 400 คน และผู้บริหารในพื้นที่จำนวน 3 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ ซึ่งแบบสอบถามทำการประมวลผลโดยโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ ในการคำนวณหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย เบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการศึกษาพบว่า การศึกษาเกี่ยวกับสภาพการจราจร มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก ซึ่งแต่ละด้านเป็นปัญหาเกี่ยวกับ สาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน สภาพการจราจรด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก สำหรับทัศนคติของผู้บริหารต่อสภาพปัญหาการจราจร พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนยังไม่มีความรู้เรื่องกฎหมาย หรือข้อบังคับต่าง ๆ การขับขี่โดยประมาท การใช้เส้นทางจราจรในเวลาเร่งด่วนพร้อมกัน การใช้ยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน มีปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นทุกปี ระบบขนส่งมวลชนมีข้อจำกัด สภาพถนนไม่เหมาะสมต่อการใช้งาน และการให้สัญญาณไฟจราจรปล่อยรถไม่สัมพันธ์กัน

ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้ ควรมีการอบรมเพิ่มความรู้แก่เจ้าหน้าที่ให้อำนวยความสะดวกการจราจร แก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เปิดการจราจรช่องทางพิเศษเพิ่มขึ้น เพื่อเร่งระบายรถที่คับคั่งให้เลื่อนไหลได้สะดวก จัดอบรมให้

ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ และการปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กับปริมาณรถยนต์

6.2 งานวิจัยต่างประเทศ

ซานโตส, วรานเคน และยูบิน (Santos, Vrancken and Yubin. 2010 : 27) ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนาสถาปัตยกรรมตามถนนด้วยระบบการจัดการจราจร ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ

ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาจราจร เช่น ความแออัดและอุบัติเหตุสูงในหลายประเทศที่นำไปสู่การสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจ เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม เกิดมลพิษเพิ่มมากขึ้น การเสียเวลาในช่วงเวลาที่ถนนมีความแออัด การที่จะลดปัญหาเหล่านี้ได้นั้นจะต้องมีระบบการจัดการจราจร (Traffic Management Systems : RTMS) คอยควบคุม เช่น การควบคุมการตรวจสอบและแสดงผลการจราจรในเมืองและถนนมอเตอร์เวย์ ซึ่งระบบการจัดการจราจรเป็นระบบสังคมเทคนิคขนาดใหญ่ ซึ่งหมายความว่านโยบายขององค์กรและกฎระเบียบ ข้อจำกัด ต้องคำนึงถึงกรอบนี้ ต้องแสดงในสิ่งที่เรียกว่าสถาปัตยกรรม อย่างไรก็ตามการกำหนดสถาปัตยกรรมโดเมนเกี่ยวข้องเพิ่มเติมกับโดเมนระบบการจัดการจราจรว่าไปแก้ปัญหาทางเทคนิค สถาปัตยกรรมซอฟต์แวร์เป็นพื้นฐานสำหรับองค์กรของระบบที่ประกอบด้วยระบบย่อย, ส่วนประกอบสำคัญและความสัมพันธ์ระหว่างพวกเขาและสิ่งแวดล้อมและเอกสารสำคัญการตัดสินใจทางเทคนิค ในบทความนี้ทั้งโดเมนและสถาปัตยกรรมซอฟต์แวร์ที่เสนอในการพัฒนาระบบการจัดการจราจร วิธีการนี้จะใช้ในการปฏิบัติตามที่แสดงโดยกรณีศึกษา

มาร์เมอร์ และคณะ (Marmer and others. 2005 : 9-12) ได้ศึกษาลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรในศูนย์อุบัติเหตุ โดยศึกษาแบบไปข้างหน้า (Prospective) ในผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในที่ Tel Aviv Sourasky Medical Center ประเทศอิสราเอล ในปี ค.ศ.1999 เพื่อศึกษาถึงลักษณะของผู้ป่วยที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรที่มาศูนย์อุบัติเหตุ

พบว่า มีทั้งหมด 1,560 คน อัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิงเท่ากับ 1:1 อายุเฉลี่ย 27 ปี อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดเวลา 8.00 น – 16.00 น. ในวันทำงาน ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถยนต์ร้อยละ 47 รถที่มีสองล้อร้อยละ 37.1 รถจักรยานร้อยละ 3.8 และคนเดินเท้าร้อยละ 12 ผู้บาดเจ็บที่มาร้อยละ 98.7 มีระดับความรู้สึกรบกวนใจ ส่วนใหญ่มีการบาดเจ็บที่ลำตัวร้อยละ 84.7 สมองได้รับความกระทบกระเทือนร้อยละ 11.74 ทำการตรวจทางคอมพิวเตอร์ที่สมองร้อยละ 2.2 ผู้ป่วยส่วนใหญ่เมื่อตรวจแล้วได้กลับบ้านร้อยละ 92.2 ร้อยละ 0.9 ต้องนอนในตึกผู้ป่วยหนัก และร้อยละ 0.13 เสียชีวิตขณะอยู่ในโรงพยาบาล สรุป จากการศึกษาครั้งนี้สามารถแยกลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ เช่น เพศชายและเพศหญิงเกิดเหตุเท่า ๆ กัน ส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดในผู้ใหญ่วัยทำงาน โดยเกิดในช่วงวันที่ทำงาน ผู้ขับขี่รถยนต์ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด

7. สรุปแนวคิด หลักการ ที่นำไปสู่การกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัญหาและแนวทางในการปรับปรุงการจราจรทางบก ย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จากทฤษฎี หลักการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจะเห็นได้ว่า ปัญหาการจราจรเกิดจากขอบเขตของพื้นที่ที่มีจำกัด เพราะบริเวณย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม นอกจากจะเป็นศูนย์รวมร้านค้าต่าง ๆ มากมายแล้ว ยังเป็นที่ตั้งของส่วนราชการ สถานประกอบการต่าง ๆ แล้วนั้น ยังเป็นที่พักอาศัยของประชาชนที่อยู่ในชุมชนบริเวณดังกล่าวด้วย การเกิดปัญหาการจราจรจึงเป็นเรื่องที่ต้องทำการศึกษา เพื่อหาทางแก้ไข ดังนั้นผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการจราจร ย่านศูนย์การค้าตลาดเจ้าพรหม ซึ่งประกอบด้วยสาเหตุหลัก 4 ประการ คือ

1. ด้านการขนส่งมวลชน
2. ด้านการจัดการจราจร
3. ด้านการวางผังเมือง
4. ด้านการขาดระเบียบวินัยการใช้รถใช้ถนน

ผลการศึกษาที่ได้ จะทำให้ได้ข้อมูลที่เป็นแนวทางในการพัฒนาการจัดการจราจรทางบก ให้เกิดประสิทธิภาพต่อไป