



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราชจร

โดย

ศ.พ.ต.อ.หญิง ดร.พัชรา สิ้นลอยมา
รศ.พ.ต.อ. วรธัช วิชชวาณิชย์
อาจารย์มูหิตา มากวิจิตร

โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

2558

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
จรรยาโรงเรียนนายร้อยตำรวจ: นครปฐม, 2558
จำนวน 123 หน้า

หัวหน้าโครงการวิจัย

ศ.พ.ต.อ.หญิง ดร. พัชรา สิ้นลอยมา

นักวิจัย

รศ.พ.ต.อ. วรชัช วิชชวาณิชย์
อาจารย์มุกทิตา มากวิจิตร

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา

พิมพ์ครั้งที่ 1

กันยายน 2558

ผู้จัดพิมพ์เผยแพร่

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

พิมพ์ที่

โรงพิมพ์โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73110

โทร. 034-311110



คำนำ



ในปัจจุบันสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนกำลังพลด้านภารกิจงานจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งกำลังพลระดับชั้นประทวนซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานหลัก ประกอบกับการที่สถานีตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลหลายๆ แห่งประสบกับปัญหาภาระงานด้านจราจรที่ไม่สมดุลกับอัตรากำลังพลที่มีอยู่ รวมทั้งปัญหาด้านประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่อาจมีความเชี่ยวชาญและทักษะในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ทำให้การปฏิบัติงานด้านงานจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการภารกิจด้านการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นอย่างมาก

ด้วยเหตุนี้ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย(สกว.) จึงได้สนับสนุนงบประมาณให้โรงเรียนนายร้อยตำรวจจัดทำคู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยการสังเคราะห์ความรู้ทั้งเชิงทฤษฎี (Explicit Knowledge) และความรู้เชิงเทคนิค (Tacit Knowledge) ที่ได้จากการฝึกอบรมและการจัดประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของผู้เชี่ยวชาญด้านการปฏิบัติงานจราจร ซึ่งคู่มือเล่มนี้มีเนื้อหาประกอบไปด้วยกฎหมายเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการจราจร หลักการบริหารจัดการจราจร รูปแบบและ

เทคนิคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ประสบความสำเร็จ (Best Practice) การดูแลสุขภาพของผู้ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร และหลักจริยธรรมจรรยาบรรณพื้นฐานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สำหรับเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานด้านการจราจรในทุกพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และสามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัยแก่ประชาชนให้สมกับคำว่า “สุภาพบุรุษจราจร” ได้อย่างแท้จริง

การจัดทำคู่มือเล่มนี้ได้สำเร็จลุล่วงไปอย่างมีคุณภาพด้วยคุณูปการแห่งวิทยาทานด้านองค์ความรู้จากผู้ทรงคุณวุฒิหลากหลายสถาบัน ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญจากกองบังคับการตำรวจจราจร วิทยากรจากโรงพยาบาลตำรวจ และคณาจารย์จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ เป็นต้น

คณะผู้วิจัยจากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อขยายผลไปสู่การเพิ่มพูนความรู้และทักษะแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานต่อไป

โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

กันยายน 2558

สารบัญ

หน้า

คำนำ

สารบัญ

สารบัญภาพ

สารบัญแผนภาพ

บทที่ 1	บทนำ	1
บทที่ 2	หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร	7
	คำอธิบายและหลักเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายจราจร	8
	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	21
	(รวมฉบับแก้ไขใหม่ พ.ศ. 2540)	
บทที่ 3	หลักการบริหารจัดการจราจร	69
	วิธีการจัดการจราจรในภาพรวม	70
	วิธีการจัดการจราจรรายกรณี	81
บทที่ 4	เทคนิคการปฏิบัติงานด้านจราจร	111
	ที่ประสบความสำเร็จ	
	รูปแบบหรือเทคนิคด้านการบริหารจัดการและ	112
	อำนวยความสะดวกด้านงานจราจร	
	รูปแบบหรือเทคนิคการบังคับใช้กฎหมาย	127
	รูปแบบหรือเทคนิคการบริหารจัดการด้านกำลังพล	131
	ภายในสถานีตำรวจ	

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 เทคโนโลยีการจราจร	133
ระบบการจัดการจราจร	134
ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารในการเดินทาง	138
ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะและ	139
การจัดการเหตุฉุกเฉิน	
ระบบการบริหารจัดการรถสินค้า	140
ระบบการจัดการรถขนส่งสาธารณะ	141
ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ	142
บทที่ 6 หลักการรักษาสภาพและการบริหารจัดการ	145
ความเครียด	
การดูแลสุขภาพร่างกายให้แข็งแรงและ	147
ปราศจากความเครียดเมื่อปฏิบัติหน้าที่จราจร	
การบริหารจัดการความเครียด	156
บทที่ 7 คุณลักษณะที่ดีและจรรยาบรรณพื้นฐาน	165
ของตำรวจจราจร	

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 4.1 จัดระบบจราจรช่วงเปิดเรียน ตามแนวคิด หยุด-ส่ง-ลง-จร	113
ภาพที่ 4.2 จัดระเบียบผู้ค้าแผงลอยบนทางเท้า	114
ภาพที่ 4.3 ชัยบป้ายรถเมล์ แก้ไขปัญหาการจราจร	117
ภาพที่ 4.4 เปลี่ยนจุดจอดรถตู้เข้ามาในลานจอดรถ BTS	118
ภาพที่ 4.5 เสริมกำลังพลให้มีมาก โดยวิธีการผลัดเข้า เสริมบ้าย – ผลัดบ้ายเสริมเข้า	119
ภาพที่ 4.6 จัดทำสื่อให้ความรู้ประชาชน ทั้งคู่มือและ แอปพลิเคชันให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร	121
ภาพที่ 4.7 สภาพปัญหาจราจรบริเวณห้าแยกลาดพร้าว	125
ภาพที่ 4.8 เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยการล็อคล้อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร	131
ภาพที่ 5.1 เทคโนโลยีในการบอกตำแหน่งของยานพาหนะ อัตโนมัติ (AVL)	141
ภาพที่ 5.2 ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ	142
ภาพที่ 5.3 ระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือ Red Light Camera	144

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 7.1 MIRACLE MODEL	181
แผนภาพที่ 7.2 SAFE MODEL	182

บทที่ 1

บทนำ

ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กำลังประสบปัญหาการจราจรติดขัดและมีแนวโน้มจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาพื้นที่ใช้สอยในเขตเมืองที่หนาแน่นไปด้วยสิ่งปลูกสร้างและอาคารสถานที่ต่างๆ ประกอบกับปริมาณของรถยนต์และความต้องการใช้รถใช้ถนนของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้สภาพการจราจรบนท้องถนนไม่มีความคล่องตัวและมักเกิดภาวะการจราจรติดขัดในหลายๆ พื้นที่ ซึ่งหากไม่มีการเตรียมการแก้ไขหรือมีแผนงานสำหรับรองรับกับปัญหาการจราจรดังกล่าว ก็อาจเกิดผลกระทบต่อการเดินทางและความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้งจะส่งผลกระทบต่อความเสียหายในภาพรวมของประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในอนาคตได้

ปัญหาจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่ซับซ้อนอันเกิดจากปัจจัยหลายๆด้าน เช่น ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี ทำให้ปริมาณรถยนต์มีจำนวนมากเมื่อเทียบกับพื้นผิวจราจร การขาดแคลนกำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินงานจราจร การขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การขาดวินัยการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนการขาด



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความมีส่วนร่วมของภาคประชาชนต่อการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดเป็นต้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องอาศัยหลายๆ แนวทางในการแก้ไขปัญหา ได้แก่ การเพิ่มขยายความจุพื้นผิวทาง เช่น การเพิ่มเส้นทางถนนสำคัญ การใช้สลับเส้นทางเดินรถ การกำหนดเส้นทางเดินรถทางเดียวในเส้นทางที่มีปริมาณรถมาก เป็นต้นการสร้างถนนสำหรับรถจักรยานและคนเดินเท้าให้มากขึ้นเพื่อจูงใจให้คนลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาใช้รถจักรยานหรือเดินแทน การบริหารจัดการความต้องการการใช้รถใช้ถนนของผู้โดยสารให้มีการกระจายตัวในแต่ละช่วงเวลาเพื่อลดปริมาณในช่วงโมงเร่งรีบ และกำหนดเวลาทำงานให้เหลื่อมกัน เป็นต้น

สำหรับปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบการบริหารงานด้านกำลังพลให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับกับปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้นั้น มีทั้งปัญหาจากการบริหารจัดการภายในองค์กร ปัญหาจากนโยบายของผู้บังคับบัญชา และปัญหาที่เกิดจากตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานเอง ทั้งนี้ พบว่าในปัจจุบันกองบัญชาการตำรวจนครบาลกำลังประสบกับปัญหาด้านการขาดแคลนกำลังพลในการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกำลังพลระดับชั้นประทวนซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานหลักก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานความสะดวกด้านการจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ นอกจากนี้ยังพบว่าสถานีตำรวจใน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลหลายๆ แห่ง ประสบกับปัญหาการะงันด้านจราจรที่ไม่สอดคล้องกับอัตรากำลังพลที่มีอยู่ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีการกระจายกำลังเพื่อไปปฏิบัติหน้าที่ด้านอื่นด้วย เช่น การอำนวยความสะดวกในการเดินทางของบุคคลสำคัญหรือการควบคุมฝูงชนในการชุมนุมทางการเมือง รวมทั้งปัญหาการไม่มีอัตรากำลังพลทดแทนข้าราชการตำรวจที่เกษียณอายุราชการ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนกำลังพลด้านงานจราจรเป็นจำนวนมากประกอบกับปัญหาด้านประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่อาจมีความเชี่ยวชาญและทักษะในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ทำให้การปฏิบัติงานด้านงานจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการภารกิจด้านการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการแก้ไขปัญหาจราจรเป็นอย่างยิ่ง

การบริหารจัดการเพื่อการแก้ไขปัญหาการปฏิบัติงานตามภารกิจด้านงานจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจให้มีประสิทธิภาพ จึงต้องอาศัยการเรียนรู้โดยใช้ปัญหาเป็นฐาน (Problem-based Learning : PBL) โดยจะต้องเริ่มจากการทำความเข้าใจปรากฏการณ์หรือสภาพปัญหาที่กำลังประสบอยู่ แล้วทำการวิเคราะห์ห่ออกมาให้เห็นชัดในแต่ละประเด็น เมื่อพบประเด็นปัญหาที่แน่ชัดแล้ว จึงทำการระดมสมองเพื่อค้นหากลไก สาเหตุ และ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

องค์ประกอบของปัญหาต่างๆ แล้วทำการแยกแยะและสร้างความเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างกลไก สาเหตุและองค์ประกอบของการแก้ไขปัญหาต่างๆ โดยคัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญและจำเป็นต่อการแก้ไขอย่างเร่งด่วน หลังจากนั้นจึงทำการศึกษาข้อมูลและสังเคราะห์องค์ความรู้ทั้งความรู้เชิงทฤษฎี (Explicit Knowledge) และความรู้เชิงเทคนิค (Tacit Knowledge) เพื่อนำมาสู่การอธิบายและสรุปผลการศึกษาสำหรับการนำมาพัฒนาเพื่อประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบต่อไป

ด้วยเหตุนี้ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ จึงจัดทำคู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขึ้น โดยรวบรวมกฎหมาย ด้านจราจร ตลอดจนรูปแบบหรือเทคนิคในการปฏิบัติงานที่ดี (Best Practice) ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ประสบความสำเร็จสำหรับเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานด้านการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการ ตำรวจนครบาลให้เกิดประสิทธิภาพ และเพื่อขยายผลไปสู่การเพิ่มพูนความรู้และทักษะแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่อื่นๆ ต่อไป



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ขั้นตอนในการสกัดความรู้เพื่อนำมาจัดทำเป็นคู่มือ

1. ประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อศึกษาสภาพปัญหา และปัจจัยด้านการบริหารกำลังพลที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นวัตกรรม ผลงานหรือรูปแบบการบริหารจัดการกำลังพลที่ดี (Best Practice) ในการปฏิบัติงานด้านการจราจร

2. การสัมภาษณ์เชิงลึก เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับบริหารและระดับปฏิบัติการเกี่ยวกับสภาพปัญหาและความต้องการด้านกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นโยบายและยุทธศาสตร์การบริหารจัดการกำลังพล ปัญหาและอุปสรรคในการบริหารงานด้านกำลังพลจราจร และแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการกำลังพลจราจร

3. จัดอบรมข้าราชการตำรวจจราจร และถอดบทเรียนจากการอบรม โดยแบ่งการอบรมเป็น 2 ครั้ง คือ 1) อบรมข้าราชการตำรวจจราจรระดับชั้นประทวนในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 2) อบรมข้าราชการตำรวจจราจรระดับชั้นสัญญาบัตรในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 โดยได้รับเกียรติจากผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานต่างๆ ดังต่อไปนี้

การอบรมครั้งที่ 1
หลักสูตรการบังคับใช้กฎหมายในงานจราจร
โดย พ.ต.ท. จารึก สารโคก
กองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจจราจร
หลักสูตรการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพ
โดย พ.ต.อ. วินัย ธงชัย
กลุ่มงานจิตเวชและยาเสพติด โรงพยาบาลตำรวจ
หลักสูตรเทคนิคด้านการช่างและเทคนิคการปฏิบัติงานบนท้องถนนกรณีฉุกเฉิน
โดย พ.ต.ท. ไพโรจน์ จันทร์กระจำ
กองกำกับการ 6 กองบังคับการตำรวจจราจร

การอบรมครั้งที่ 2
หลักสูตรหลักการบริหารจัดการจราจร
โดย ศ.พล.ต.ต. พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว
คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
หลักสูตรการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพ
โดย พ.ต.อ. วินัย ธงชัย
กลุ่มงานจิตเวชและยาเสพติด โรงพยาบาลตำรวจ
หลักสูตรเทคโนโลยีการจราจร
โดย พ.ต.ท. อมรชัย ลีลาขจรจิต
ผู้ช่วย นว.(สบ3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

4. สร้างคู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานด้านการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จากกระบวนการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการจัดอบรมข้าราชการตำรวจจราจร ทำให้คณะผู้วิจัยสามารถสกัดความรู้จากกลุ่มผู้ปฏิบัติงานจริงออกมาได้อย่างเป็นรูปธรรม และสามารถนำมารวบรวมจัดทำเป็นคู่มือถอดบทเรียนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสำหรับนำไปใช้ในการปฏิบัติงานจริงของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อไป โดยเนื้อหาหลักในคู่มือนี้ประกอบไปด้วย กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร หลักการบริหารจัดการจราจร รูปแบบเทคนิคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ประสบความสำเร็จ การดูแลสุขภาพของผู้ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร และหลักจริยธรรมจรรยาบรรณพื้นฐานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการนำไปใช้เป็นแบบอย่างในการปฏิบัติงานจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป



บทที่ 2

หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

ลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมาย ก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่ง หรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอไป (Continuity) หมายความว่ากฎหมายเมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้ว ก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกโดยกระบวนการที่ถูกต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบใดที่ยังไม่มีการยกเลิกก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้ ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจะมีการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรอยู่ตลอดเวลา ด้วยเหตุนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงจำเป็นต้องมีการเรียนรู้เกี่ยวกับกฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อจะได้สามารถนำมาบังคับใช้กฎหมายได้อย่างถูกต้อง และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขีในบ้านของตนเอง แต่หากขับขีไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้าม

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เลี้ยวซ้ายเข้า ก็จะเป็นความผิดพลาดที่ ทั้งๆ ที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการช่วยหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตามเมื่อกฎหมายบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการจราจรขึ้นมาแล้ว ผู้บังคับใช้กฎหมายก็ต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมต่อทุกคน ดังนั้น ผู้บังคับใช้กฎหมายทุกฝ่ายจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรเป็นอย่างดี เนื้อหาในบทนี้ จึงมุ่งที่จะให้ความรู้ ความเข้าใจในหลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรทราบเป็นพื้นฐานเบื้องต้น เพื่อนำไปใช้ปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายในหน้าที่ของตนได้ ดังมีหัวข้อสำคัญที่ควรศึกษาและทำความเข้าใจ (กองบังคับการตำรวจจราจร, 2542) ดังต่อไปนี้

2.1 คำอธิบายและหลักเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ข้อ 1. คำจำกัดความในกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร
การจราจรเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องของรถ คน ถนน และมีกฎหมายหลายฉบับซึ่งให้ความหมายหรือคำจำกัดความไว้ต่างกันจึงจำเป็นต้องศึกษาและทำความเข้าใจให้ชัดเจนในเรื่องดังต่อไปนี้

1.1 เรื่องของ “รถ” กับกฎหมายจราจร ให้ความหมายไว้ ดังนี้



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ก. ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิดเว้นแต่รถไฟ และรถราง (ชนิดของรถ ยังแยกออกเป็นชนิดต่าง ๆ อีก เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถตุ๊กตุ๊ก รถบรุษทุก รถบรุษทุกคนโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถลากจูง รถพ่วง ซึ่งมีหมายความว่าหรือคำจำกัดความต่างกันไป

ข. ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 “รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนนรถแทรกเตอร์ และรถอื่นๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์-บริการ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ ก็มีคำจำกัดความต่างกันออกไปอีก)



ค. ตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความว่ารวมถึงรถพ่วงของ รถนั้นด้วย ทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

1.2 เรื่องของ “คน” กับกฎหมายจราจร ให้ความหมายไว้ดังนี้

ก. ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้ลากเช่น ยานพาหนะ “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการ หรือรถสำหรับเด็กด้วย “เจ้าของรถ” หมายความว่า รวมถึงผู้มีไว้ในครอบครอง “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

1.3 เรื่องของ “ทาง” กับกฎหมายจราจร มีกำหนดให้ความหมายไว้ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ความหมายดังนี้ “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถช่องเดินรถช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วยแต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

“ทาง” ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะสถานที่เกิดเหตุในคดีจราจรจะต้องเกิดขึ้นในทางเสียก่อนเมื่อคดีเกิดขึ้นในทางแล้ว จึงนำเอาตัวบทกฎหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ เข้าไปพิจารณามีความเห็นทางคดีได้

แต่ถ้าเมื่อใดสถานที่เกิดเหตุไม่ใช่ทาง ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ นี้แล้ว พนักงานสอบสวนก็ไม่สามารถจะนำเอาตัวบทกฎหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ นี้เข้าปรับพิจารณามีความเห็นทางคดีได้ เมื่อพิจารณาตามคำจำกัดความของคำว่า “ทาง” ตามมาตรา 4 (2) แล้ว สามารถแยกอธิบายได้เป็น 2 ประการ คือ

1) “ทาง” ตามความหมายที่ 1 หมายถึง ถนนหนทางต่าง ๆ ตรอก ซอย โดยสภาพมองเห็นชัดเจน และอยู่ในความดูแลของทางราชการ หรือของแผ่นดิน ในการพิจารณาใช้เป็นสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนในทางปฏิบัตินั้นไม่มีปัญหาสามารถพิจารณาได้ เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนนารายณ์ महाराज ซอยต่าง ๆ ที่แยกออกจากถนนต่าง ๆ ดังกล่าว และตามถนนดังกล่าวก็จะมีเครื่องหมายการจราจรกำหนดไว้

“ลาน” ที่ประชาชนใช้ในการจราจร ซึ่งลานดังกล่าวนี้อยู่ในความรับผิดชอบของทางราชการโดยสภาพที่

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

มองเห็น ลานไมใช้ถนนแต่เป็นลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร เช่น ในกรุงเทพมหานคร คือ ลานพระบรมรูปทรงม้า เป็นต้น

2) ทาง ตามความหมายที่ 2 หมายถึงทางส่วนบุคคล ไม่ว่าจะเป็นของบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้แต่ไม่ใช่ของทางราชการไม่ใช่ของแผ่นดิน แต่ที่เป็น “ทาง” เพราะกฎหมายนี้กำหนดให้เป็นทาง ทางที่เป็นของส่วนบุคคลที่จะจัดว่าเป็นทางตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ก็หมายถึงทาง ที่ส่วนบุคคลนั้น (เจ้าของทาง) ยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร

สำหรับ “ทาง” ในความหมายที่ 2 นี้พิจารณาแล้ว เห็นว่าจะมีปัญหาต่อพนักงานสอบสวนค่อนข้างมากเพราะ บางสถานที่ไม่สามารถจะพิจารณาได้ชัดเจนว่าเจ้าของทางนั้น “ยินยอม” ให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือไม่ และคำว่ายินยอม นั้นแค่ไหน เพียงใดถึงจะว่ายินยอม

ข้อ 2. ศักยภาพของรถ คน ถนน ว่ามีกฎหมายใดกำหนดไว้เป็นอย่างใด ซึ่งส่วนใหญ่แล้วสภาพของรถจะกำหนดไว้ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ฯ (สำหรับรถเล็ก) พ.ร.บ. การขนส่งทางบกฯ (สำหรับรถใหญ่) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่พบ





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เห็นรถตรวจพิจารณาเป็นอันดับแรกให้ได้ว่ารถคันดังกล่าว นั้น ดำเนินการถูกต้องเรื่องสภาพของรถตามกฎหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ เช่น การจดทะเบียน การเสียภาษีประจำปี และการมีเครื่องหมายอุปกรณ์ส่วนควบครบถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ หรือเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามข้อกำหนดหรือไม่ (พ.ร.บ.รถยนต์ฯ ม.8,9) เป็นต้น

การสังเกตประเภทของรถที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบกฯ สามารถสังเกตได้จาก รหัสตัวเลข 2 ตัว แสดงประเภทการขนส่ง แล้วตามด้วยตัวเลขอีก 4 ตัว ซึ่งเลขรหัส 2 ตัว ข้างหน้านั้นมีการใช้แสดงประเภทของรถขนส่ง ดังนี้

1. รถโดยสารประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ 10 ถึง 19
2. รถขนาดเล็ก ใช้หมายเลขตั้งแต่ 20 ถึง 29
3. รถโดยสารไม่ประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ 30 ถึง 39
4. รถโดยสารส่วนบุคคล ใช้หมายเลขตั้งแต่ 40 ถึง 49 และ 50 ถึง 59
5. รถบรรทุกประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ 60 ถึง 69
6. รถบรรทุกไม่ประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ 70 ถึง 79



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

7. รถบรรทุกส่วนบุคคล ใช้หมายเลขตั้งแต่
80 ถึง 89 และ
90 ถึง 99

สภาพหรือคุณสมบัติของคนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรควรจะต้องศึกษาถึง “ผู้ขับขี่” ว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ขับขี่รถนั้นตรงตามกฎหมาย ตรงตามประเภทของใบอนุญาตหรือไม่ (พ.ร.บ.รถยนต์ฯ ม.43, ม.43 ทวิ หรือ พ.ร.บ. การขนส่งทางบกฯ ม.92, ม.94 และ ม.95) เป็นต้น

สภาพของถนนหรือทางควรจะต้องพิจารณาก่อนว่าถนนหรือซอยหรือทางนั้นเป็น “ทาง” ตามความหมายของกฎหมายจราจรตามข้อที่กล่าวมาแล้วนั้นหรือไม่

ข้อ 3. ศึกษาการใช้ทางเดินรถ ว่าด้วยการขับรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถ การขับรถแซง ขึ้นหน้า การใช้ความเร็วของรถ การหยุดรถ การจอดรถ มีข้อกำหนดไว้อย่างไรส่วนใหญ่เป็นการกำหนดไว้ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522กฎกระทรวง และระเบียบ ข้อบังคับต่างๆซึ่งออกตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ฯ (มีข้อหาฐานความผิดตามข้อ 7)

ข้อสังเกต ในการปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรทำความเข้าใจในเรื่องเหล่านี้



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

1. การหยุด การจอด มีเครื่องหมายจราจรการห้ามหยุด และห้ามจอดมีรูปแบบต่างกันตามข้อกำหนดฯ ออกตาม ม.21 แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ กำหนดทั้งการหยุด และการจอด เป็นความผิดต่างกันใช้กฎหมายคนละมาตรา (ม.55 และ ม.57) ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องทำความเข้าใจคำว่า “หยุด” กับ “จอด” เพื่อประกอบการแจ้งข้อหาให้ถูกต้อง ดังนี้

“หยุด” หมายความว่าถึงพฤติกรรมการไม่เคลื่อนรถไปในทางในระยะเวลาสั้นๆ โดยผู้ขับขี่ยังอยู่ในลักษณะที่ควบคุมรถได้ และสามารถจะเคลื่อนรถไปได้ทันทีที่ต้องการ

“จอด” หมายความว่าถึงพฤติกรรมการไม่เคลื่อนรถไปในทางเป็นระยะเวลานาน และผู้ขับขี่ไม่อยู่ควบคุมรถนั้น



ถ้ามีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถจะกลับรถได้หรือไม่ หรือมีเครื่องหมายห้ามกลับรถจะเลี้ยวซ้าย หรือขวาได้หรือไม่ และตรงที่ทางแยกไม่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ จะกลับได้หรือไม่

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร



ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ม.53 กำหนดห้ามเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หรือห้ามกลับรถ ถ้ามีเครื่องหมายจราจรห้ามเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หรือห้ามกลับรถอย่างใดอย่างหนึ่งกำหนดห้ามไว้ตรงทางแยกกฎหมายกำหนดห้ามกลับรถ เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้



การขับรถเมื่อมาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีเครื่องหมายแสดงว่าทางใดเป็นทางเอกหรือทางโท จะให้สิทธิรถทางด้านใดไปก่อน



ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ม.71 กำหนดให้รถทางด้านซ้ายของตนไปก่อน

ข้อ 4. เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร เป็นเครื่องหมายและสัญญาณที่ทำให้ปรากฏในทางซึ่งผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนขี่ จูง ไล่ต้อนสัตว์ต้องปฏิบัติตาม



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิด (ทำด้วยแผ่นป้าย ไม้ โลหะฯลฯ กับเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง) ชนิดที่ทำด้วยแผ่นป้าย ไม้ โลหะแบ่งเป็น 2 ประเภท (บังคับ กับ เตือน) รูปแบบของเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้ ตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) พ.ศ. 2522 แก้ไขตามฉบับที่ 2 พ.ศ.2531 และฉบับที่ 3 พ.ศ.2536 ส่วนสัญญาณจราจรแบ่งได้เป็น 3 ชนิด ได้แก่

1. ทำสัญญาณ หรือสัญญาณมือ ซึ่งจะใช้ไฟฉายเรืองแสงหรืออุปกรณ์เรืองแสงอื่นด้วยก็ได้
 2. เสียงสัญญาณหรือสัญญาณนกหวีด
 3. ไฟสัญญาณ หรือสัญญาณไฟ
- การติดตั้งเครื่องหมายจราจรให้ปรากฏในทางนั้นจะกระทำได้โดยพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน (หมายถึงเจ้าหน้าที่ ซึ่งได้รับมอบหมาย) ตาม ม.28 แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก ฯ เท่านั้น บุคคลอื่นจะกระทำหรือติดตั้งไม่ได้)

ข้อสังเกต ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรแจ้งข้อหาให้ถูกต้อง ดังนี้

การแจ้งข้อหาแก่ผู้กระทำผิดในกรณีการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรตามพ.ร.บ.จราจรทางบกฯ นั้นเป็นไปได้ 2 กรณี ดังนี้



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

1. เครื่องหมายจราจรนั้นหากติดตั้งโดยอำนาจตาม ม.28 คือเครื่องหมายจราจรที่มีรูปแบบตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กำหนดไว้แล้วมีผลบังคับใช้ตลอดเวลา (ไม่ใช่เป็นบางเวลา) เช่น ห้ามจอดตลอดเวลา ห้ามเลี้ยวรถตลอดเวลา ห้ามกลับรถตลอดเวลา เป็นต้น เห็นว่าผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดข้อหา ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร (ม.21)

2. เครื่องหมายจราจรนั้นติดตั้งโดยการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร ตาม ม.139 คือ เครื่องหมายจราจรที่มีรูปแบบตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้แต่มีผลบังคับใช้เป็นช่วงเวลาเป็นส่วนใหญ่ มีการกำหนดเวลาประกอบอยู่ด้วยกับเครื่องหมายจราจรนั้น เพื่อบังคับให้เป็นไปตามข้อบังคับนั้นๆ เห็นว่าผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดข้อหาฝ่าฝืนข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร (ม.139)

ข้อ 5. อำนาจเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่
เจ้าพนักงานจราจรจะต้องเป็นผู้ได้รับการแต่งตั้งตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทย (ปัจจุบันเป็นคำสั่ง ที่ 387/2541 ลงวันที่ 14 สิงหาคม 2541) และมีอำนาจหน้าที่ตามที่ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ม. 19, ม.114, ม.133, ม.138, ม.139, ม.142, ม.143, ม.143 ทวิและ ม.144 กำหนดให้อำนาจไว้

พนักงานเจ้าหน้าที่ คือ ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจหน้าที่บังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือนได้ตาม ม.140 แห่ง พ.ร.บ.



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จราจรทางบกฯ โดยยกเว้นห้ามว่ากล่าวตักเตือนในความผิดดังต่อไปนี้ ขับขี่รถขณะเสพยาเสพติดให้โทษฯ (ม.43 ทวิ) ผู้ขับขี่ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่(ม.59)ผู้ขับขี่เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วไม่หยุดช่วยเหลือ ไม่แจ้งเหตุ หลบหนี (ม.78) ผู้ขับขี่แข่งรถในทาง (ม.134)

เจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ สามารถส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้ (ม.140) และ กรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบความเมาโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานว่าผู้นั้นเมาสุราหรือเมาของอย่างอื่น (ม.142) แก้ไขเพิ่มเติมและมีอำนาจเข้าระงับ ยับยั้ง หรือดำเนินการใดๆ เพื่อป้องกันมิให้มีการแข่งรถในทาง และให้ผู้ปกครองมีส่วนรับผิดชอบกรณีผู้กระทำความผิดนี้เป็นเด็กและเยาวชน(คำสั่งคสช.ที่ 22/2558)

ข้อสังเกต ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักประสบปัญหาและไม่เข้าใจในเรื่องเหล่านี้



เมื่อออกใบสั่งจับกุมผู้กระทำความผิดแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีอำนาจยึดบัตรประจำตัวประชาชนแผ่นป้ายทะเบียนแสดงการเสียภาษีรถ หรือบัตรอื่นๆ ได้หรือไม่ และเมื่อพบ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ผู้กระทำความผิดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำเป็นจะต้องยึดใบอนุญาตขับรถทุกครั้งหรือไม่



ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ม.140 ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวเท่านั้น และไม่จำเป็นจะต้องเรียกเก็บหรือยึดใบอนุญาตขับรถไว้ทุกครั้งก็ได้



เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขอใบอนุญาตขับรถแล้วผู้ขับขี่ไม่ให้ความร่วมมือ หรือกรณียกขูใบอนุญาตให้ดูแล้วไม่ส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จะเป็นความผิดอะไร



ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ฯ ม.42 กำหนดให้ผู้ขับรถต้องมีใบอนุญาตขับรถ เพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที ดังนั้นการไม่แสดงใบอนุญาตขับรถเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขอ (ต้องแสดงในทันที) จึงเป็นความผิดตามมาตรา 66 บทลงโทษคือ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท. และการยกขูให้ดูแต่ไม่ส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรถือว่าการกระทำนั้นไม่ได้เป็นการแสดงใบอนุญาตขับขี่ให้ดูด้วยเช่นกัน





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(รวมฉบับแก้ไขใหม่ พ.ศ 2540)

ข้อหาฐานความผิด บทมาตรา และอัตราโทษ ตามพ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ.2538) และการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิด นั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรมตำรวจ) ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 9 ก.ค. 40 และเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ลงวันที่ 3 ธ.ค. 2540 ตามลำดับ

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

ลำดับ	ชื่อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงมาใช้ในทาง	ม. 6 วรรคหนึ่ง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	นำรถที่อาจเกิดอันตรายแก่ผู้อื่นมาใช้ในทาง				
	นำรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้อื่นมาใช้ในทาง				
2.	ใช้รถที่มีเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบไม่ครบถ้วน	ม. 6 วรรคสอง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	อุปกรณ์ส่วนควบเป็นไปตามกฎหมายรถยนต์ปี 2522 กฎกระทรวง ฉ. ที่ 10,11 และ
	ใช้รถที่เครื่องอุปกรณ์ส่วนควบใช้การไม่ได้ดี				

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
					กฎหมายขนส่ง 2522 กฎกระทรวง จ.ที่ 9 (2524) (ผิดกฎหมายหลายบท)
3.	นำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียนมาใช้ในทาง	ม. 7	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	- หมายรวมถึงรถทุกชนิดไม่ว่าจะจดทะเบียนแล้วหรือไม่ก็ตาม - หากจดทะเบียนแล้ว ต้องมีและแสดงแผ่นป้าย
4.	นำรถที่ผู้ขับขี่มีอาจแลเห็นทางพอดแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทาง	ม. 8 วรรคหนึ่ง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
5.	นำรถที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงมาใช้ในทางเดินรถ	ม. 8 วรรคสอง	ม. 150 (1) ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
6.	นำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงมาใช้ในทางเดินรถ	ม. 9	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	นำรถที่มีสิ่งลากถูไปบนทางมาใช้ในทางเดินรถ				
7.	นำรถที่มีล้อหรือส่วนสัมผัสผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ	ม. 10	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	ยกเว้นได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ
8.	นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุน ควัน ละออง เคมี่ หรือเสียงเกินเกณฑ์มาใช้ ๕	ม. 10 ทวิ	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 500 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐาน ความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามที่กฎหมายกำหนด	ม. 11 กฎ จ.ที่ 2 (2522)	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	- ถ้าเป็นรถที่ขึ้นต่อ กม.ขนส่งฯ ผิด ม. 111,161 โทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท - เฉพาะเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคนรถหรือสิ่งกีดขวางได้ชัดเจนระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร - ติดสเปคโไลท์หน้า/ท้ายรถ มี หรือ ใช้ก็ผิดเช่นกัน
	ขับรถยนต์มีโคมไฟพุ่งต่ำข้างเดียว				
	ขับรถยนต์ไม่มีโคมไฟท้ายรถ (แสงแดง)				
	ขับรถยนต์ไม่มีโคมไฟหยุด (แสงแดง)				
	ขับรถยนต์ไม่มีโคมไฟส่องป้ายทะเบียนฯ				
	ขับรถ จยย. ไม่มีโคมไฟหน้ารถ				
	ขับรถ จยย. ไม่มีโคมไฟท้ายรถ				
	ขับรถ จยย. ไม่มีโคมไฟหยุด				
	ขับ จยย. ไม่มีโคมไฟส่องป้ายทะเบียนฯ				
	ขับรถไม่ใช้โคมไฟแสงพุ่งไกล เมื่อไม่มีรถสวน				
	ขับรถไม่ใช้โคมไฟแสงพุ่งต่ำเมื่อมีรถสวนมา				
	ไม่ติดโคมไฟแสงแดงปลายสุดของส่วนที่ยื่นล้ำออกตัวรถ				
	จอดรถในทางเวลากลางคืนไม่เปิดไฟเล็ก/ไฟท้าย และไฟส่องป้ายทะเบียน				
	ขับรถมีโคมไฟนอกจากที่กฎหมายกำหนดโดยมิได้รับอนุญาตฯ				

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
2.	ขับรถในทางไม่ใช้เสียงสัญญาณตามที่กฎหมายกำหนด (รถยนต์ ,จักรยานยนต์ ใช้แตร, รถม้าใช้ระฆัง และรถจักรยานใช้กระดิ่ง)	ม. 12	ม. 147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	ปรับ 100 บาท	รถที่ขึ้นต่อ กม. ขนส่งฯผิด ม. 111, 161 ปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท
3.	ขับรถในทางใช้ไฟแสงสว่างโดยมิได้รับอนุญาต	ม. 13 วรรคหนึ่ง	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณไซเรนโดยมิได้รับอนุญาตฯ				
	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณเสียงนกหวีด				
	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณแตกพรา				
	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณหลายเสียง				
	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณดังกิ่งควรว				
4.	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณเกินความจำเป็น	ม. 14 วรรคหนึ่ง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณยาวเกินควรว				
	ขับรถในทางใช้เสียงสัญญาณซ้ำเกินควรว				
5.	ขับรถบรรทุกสิ่งของยาวยื่นล้ำเกินตัวรถ ไม่ติดธงแดง ไม่ติดธงแดงตามชนิด และลักษณะที่กำหนด	ม. 15 ข้อกำหนด ตร.ลง 20 เม.ย.2522	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
6.	ขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟ กลางวันไม่ติดธงแดงที่ตอน ปลายสุด	ม. 16	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	ตาม กม. คือ ของเหลวไวไฟที่ มีจุดวาบไฟใน อุณหภูมิ 21 องศาเซลเซียส หรือต่ำกว่า
	ขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟ กลางคืนไม่ติดไฟแสงแดง ที่ตอนปลายสุด				
7.	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือ วัดถูอันตรายไม่จัดให้มีป้าย แสดงถึงวัตถุที่บรรทุก	ม. 17 กฎ ฉ. ที่ 3 (2522)	ม. 158 จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	-	ป้ายที่ต้อง แสดง เช่น “วัดถูระเบิด” “วัดถูไวไฟ” “ก๊าซอันตราย” “กรดอันตราย”
	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือ วัดถูอันตรายไม่มีเครื่องหมาย ระดับเพลิงติดกับรถ				
	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือ วัดถูอันตรายจอบตรึงไว้ โดยไม่มีผู้ควบคุมดูแล				
	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือวัด ถูอันตรายเติมน้ำมันเชื้อเพลิง (ยกเว้นแต่มีความจำเป็น)				
	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือ วัดถูอันตรายสูบบุหรี่ ในระยะ 15 ม. จากตัวรถ				
	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือ วัดถูอันตรายไม่ตักเตือนผู้อื่นที่ สูบบุหรี่ในระยะ 15 ม. จากตัวรถ				
	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือ วัดถูอันตรายใช้ไฟที่ต้องใช้ เชื้อเพลิงในรถ				
	ขับรถบรรทุกวัดถูระเบิดหรือ วัดถูอันตรายยินยอมให้ผู้อื่น ใช้ไฟที่ต้องใช้เชื้อเพลิงในรถ				

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 3 การบรรทุก

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	<p>ขับรถไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันการตก หล่น ของคนโดยสาร</p> <p>ขับรถบรรทุกไม่จัดให้มีสิ่ง ป้องกันการตกหล่นของสิ่ง บรรทุก</p> <p>ขับรถบรรทุกไม่จัดให้มีสิ่งป้องกัน การรั่วไหลของสิ่งบรรทุก</p> <p>ขับรถบรรทุกไม่จัดให้มีการ ป้องกันการสั่นของสิ่ง บรรทุก</p> <p>ขับรถบรรทุกไม่จัดให้มีการ ป้องกันการส่องแสงสะท้อนของ สิ่งบรรทุก</p> <p>ขับรถบรรทุกไม่จัดให้มีการ ป้องกันการปลิวไปจากรถ ของสิ่งบรรทุก</p>	ม. 20	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	<p>- ถ้าเป็นรถที่ขึ้นต่อ กม. ขนส่ง ผิด ม. 111, 161 ปรับไม่เกิน 5,000 บาท</p> <p>- การกระทำดังกล่าว อาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทาง สกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสีย สุขอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตราย แก่บุคคล หรือทรัพย์สิน</p>
2.	<p>ขับรถบรรทุกคนโดยสาร เกินส่วนกว้าง ของรถ</p> <p>ขับรถบรรทุกสิ่งของเกิน ส่วนกว้างของรถ</p> <p>ขับรถบรรทุกสิ่งของยื่นยาว เกินกว่าที่กำหนด</p> <p>ขับรถบรรทุกสิ่งของสูงเกินกว่าที่ กำหนด</p> <p>ขับรถ จยย. บรรทุกสิ่งของ เกินอัตรา (เกิน 50 กก.)</p> <p>ขับรถ จยย. บรรทุกคนเกิน จำนวนที่นั่ง (ซ้อนคนโดยสาร เกิน 1 คน)</p>	ม. 18 กฎ. ฉ.ที่ 4 (2522)	ม. 150 (3) ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	<p>- ถ้าเป็นรถที่ขึ้นต่อ กม. ขนส่ง ผู้ขับรถผิด ม. 111,161 โทษปรับ ไม่เกิน 5,000 บาท</p> <p>- ด้านหลังยาวไม่เกิน 2.50 ม. - รถที่มีความกว้างเกิน 2.30 ม. (10 ล้อ) สูงไม่ เกิน 3.80 ม. จาก พื้นดิน รถบรรทุกอื่น บรรทุกสูงไม่เกิน 3 ม. จากพื้นดิน รถบรรทุกตู้ สูงไม่เกิน 4 ม. ฯ</p>



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 2

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ขับรถไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร (ที่ติดตั้งไว้/ทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ใช้ถนนปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น)	ม. 21	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	สัญญาณจราจร อาจะเป็น - สัญญาณไฟ - สัญญาณมือ - สัญญาณนาฬิก
2.	ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีเหลือง (จะผิดข้อหานี้ต่อเมื่อสัญญาณไฟเหลืองปรากฏก่อนรถวิ่งถึงเส้นให้รถหยุด)	ม. 22 (1)	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
3.	ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรสีแดง (ไม่หยุดรถ) ขับรถไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุด ไม่ขับรถต่อไปเมื่อมีไฟสีเขียว ขับรถไม่หยุดหลังเส้นหยุดเมื่อเห็นไฟกระพริบสีแดง ขับรถไม่ลดความเร็วเมื่อเห็นไฟกระพริบเหลืองอำพัน	ม. 22	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	ล้ำแนวเส้นหยุด เพื่อรอสัญญาณไฟสีเขียว
4.	ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยแขนหรือมือ	ม. 24	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
5.	ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยนกหวีด	ม. 25	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
6.	ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรไฟหรือเครื่องหมายจราจรควบคุม	ม. 26	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
7.	ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว	ม. 41	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
8.	ทำให้เสียหายซึ่งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจร ทำลายซึ่งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจร ซ่อนเร้นซึ่งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจร เปลี่ยนแปลงซึ่งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจร เคลื่อนย้ายซึ่งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจร ขีดเขียนซึ่งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจร ทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณหรือ เครื่องหมายจราจร(ที่ติดตั้งไว้/ทำ ให้ปรากฏในทาง)	ม. 29	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
9.	ทำสัญญาณจราจรหรือ เครื่องหมายจราจร ในทางโดยไม่มี อำนาจ ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือ เครื่องหมายจราจรในทาง โดยไม่มีอำนาจ ทำให้ปรากฏในทางซึ่งสัญญาณ หรือเครื่องหมายจราจร (โดยมิได้ เป็นเจ้าพนักงานจราจรหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่)	ม. 28	ม. 158 จำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้ง ปรับ	-	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับปรด

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ไม่ขับปรดในทางเดินรถด้านซ้าย (ขับรตด้านขวา) ขับรตล้ากึ่งกลางทางเดินรตโดยไม่มีเหตุอันควรร	ม. 33	ม. 151 ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท	ปรับ 200 บาท	- เป็นทางเดินรตชั้นสองสวนทางกัน - เว้นแต่ 1. ด้านซ้ายของทางมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดฯ 2. กำหนดเป็นวันเวย์ 3. กว้างไม่ถึงหกเมตร
2.	ไม่ขับปรดในช่องทางเดินรตซ้ายสุด หรือใกล้กับช่องทางเดินรตประจำทาง	ม. 34	ม. 151 ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท	ปรับ 200 บาท	- เป็นทางเดินรตไปในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป
3.	ไม่ขับปรดบรรทุกในช่องทางเดินรตด้านซ้ายสุด ไม่ขับปรดบรรทุกคนโดยสารในช่องทางเดินรตด้านซ้ายสุด ไม่ขับ รต จยย. ในช่องทางเดินรตด้านซ้ายสุด ขับรตใช้ความเร็วต่ำกว่ารตอื่นแล้วไม่ขับใกล้ขอบทางเดินรตด้านซ้าย	ม. 35	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	ยกเว้น 1. ปรดบรรทุกส่วนบุคคล นน. ไม่เกิน 1,600 กก. 2. รถนั่งบุคคลเกิน 7 คน ตาม พ.ร.บ. ปรดยนต์ (แต่ต้องเป็นไปตามบทบัญญัติตาม ม.34)
4.	เลี้ยวรตโดยมิให้สัญญาณเปลี่ยนช่องทางเดินรตโดยมิให้สัญญาณลดความเร็วของรตโดยมิให้สัญญาณจอดหรือหยุดรตโดยมิให้สัญญาณ	ม. 36	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	- สัญญาณที่ต้องให้ คือ - มือและแขน - สัญญาณไฟ - ให้สัญญาณระยะไม่ต่ำกว่า 30 ม. และให้ผู้ขับรตคันอื่นมองเห็นได้ไม่น้อยกว่า 60 เมตร
5.	ให้สัญญาณมือและแขนไม่ถูกต้องตามกฎหมาย	ม. 37	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	ให้สัญญาณก่อนเลี้ยวก่อนหยุดหรือให้รตคันอื่นแซงขึ้นหน้า



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 1 การขับรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
6.	ให้สัญญาณไฟไม่ถูกต้องตามกฎหมาย	ม. 38	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
7.	ขับรถเมื่อสวนกันไม่ชิดด้านซ้ายของทาง	ม. 39	ม. 151 ปรับตั้งแต่ 200-500บาท	ปรับ 200 บาท	
	ขับรถเมื่อสวนกันในทางแคบไม่ลดความเร็วของรถลง				
	ขับรถเมื่อสวนกันในทางแคบที่สวนกันไม่ได้ ไม่ให้สิทธิ์รถเล็กผ่านไปก่อน				
	ขับรถในทางที่มีสิ่งกีดขวางข้างหน้าไม่ให้ทางรถคันที่สวนมาผ่านไปก่อน				
8.	ขับรถไม่ชิดด้านซ้ายของทางเดินรถที่แบ่งออกเป็นสองทางสำหรับเดินรถขึ้นทางหนึ่งลงทางหนึ่ง	ม. 42	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
9.	ขับรถในขณะที่อ่อน ความสามารถในอันที่จะขับ (1)	ม. 43 (1), (2),(5) และ (8)	ม. 160 วรรคสาม จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำ ทั้งปรับ	-	ห้ามพนักงาน เจ้าหน้าที่ เปรียบเทียบ หรือว่ากล่าว ตาม ม.140
	ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของ เมาอย่างอื่น (2)				
	ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัย ของการขับหรือขับรถไม่อาจแล เห็นทางด้านหน้า/หลังได้พอแก่ ความปลอดภัย (5) ขับรถไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ของผู้อื่น หรือขับรถ ไม่คำนึงถึงความเดือดร้อน ของผู้อื่น(8)				



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 1 การขับรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
10.	ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร (3)	ม. 43 (3), (4) , (6) และ (7)	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400-1,000บาท	ปรับ 400 บาท	- เว้นแต่ เพื่อ
	ขับรถประมาทอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน (4)				- เปลี่ยนช่อง
	ขับรถक्रमแนวแบ่งช่องทางเดินรถหรือขับรถทับเส้นแนวแบ่งช่องทางเดินรถ (6)				เดินรถ
	ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุผลสมควร (7)				- เลี้ยว/กลับรถ
11.	ขับรถเสพ/รับเข้าร่างกายซึ่งวัตถุออกฤทธิ์กลุ่มแอมเฟตามีน	ม. 43 ทวิ	ม. 157 ทวิ จำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับตั้งแต่ 5,000-20,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ	-	- เว้นแต่ เป็นรถ - ลากเซ็นทรัลกร - คนป่วย/ คนพิการ

หมวด 2 การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับรถแข่งขึ้นหน้ารถอื่นโดยมิให้สัญญาณ	ม. 44	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	ใช้บังคับบนถนนที่รถเดินสวนกันแต่ไม่มีเส้นแบ่งช่องทางเดินรถ
	ขับรถเมื่อแข่งขึ้นหน้ารถอื่นแล้วไม่กลับใช้ช่องซ้าย			ปรับ 400 บาท	
2.	ขับรถแข่งขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายโดยไม่มีเหตุสมควร	ม. 45	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400-1,000บาท	ปรับ 400 บาท	เว้นแต่ 1. รถคันหน้าจะเลี้ยวขวา 2. เป็นทางเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 2 การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
3.	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นขณะรถขึ้นทางชัน	ม. 46	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400-1,000บาท	ปรับ 400 บาท	เว้นแต่ มีเครื่องหมาย ให้แข่งได้
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นขณะรถขึ้นสะพาน				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นขณะเข้าทางโค้ง				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางร่วมข				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นระยะ 30 เมตร ก่อนถึงวงเวียน				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นระยะ 30 เมตร ก่อนถึงเกาะที่สร้างไว้				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางตัดทางรถไฟ				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อไม่อาจมองเห็นทาง กรณีมีหมอก/ฝน/ฝุ่น ครั้นในระยะ 60 เมตร				
	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อเข้าที่คับขัน				
ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นเมื่อเข้าเขตปลอดภัย					
4.	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามแข่ง (แข่งขึ้นหน้ารถอื่นในเขตห้ามแข่ง)	ม. 47	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400-1,000บาท	ปรับ 400 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 2 การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
5.	ขับแข่งขึ้นหน้ารถอื่นล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง	ม. 48	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	เว้นแต่ ทางด้านหน้ามีสิ่งกีดขวาง หรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงาน
6.	ขับรถไม่ให้สัญญาณตอบรับรถคันหลังที่ขอแซง	ม. 49	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
	ขับรถไม่ลดความเร็วและชิดซ้ายเพื่อให้รถขอแซงผ่านขึ้นหน้า				

หมวด 3 การออกรถ เลี้ยวและกลับรถ

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับรถออกจากที่จอดโดยไม่ให้สัญญาณ	ม. 50	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
	ขับรถออกจากที่จอดลักษณะไม่ปลอดภัยและกีดขวางการจราจร				
2.	ขับรถจะเลี้ยวซ้ายไม่ชิดทางเดินรถด้านซ้าย	ม. 51 (1)	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	ขับรถจะเลี้ยวซ้ายไม่ขับรถเข้าในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางเลี้ยว				
	ขับรถจะเลี้ยวซ้ายไม่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางที่อยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุดในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางเลี้ยว				
	ขับรถเลี้ยวซ้ายผ่านช่องเดินรถประจำทางในที่ไม่มีเครื่องหมายให้เลี้ยวผ่านได้				

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 3 การออกรถ เลี้ยวและกลับรถ

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
3.	ขับรถจะเลี้ยวขวาไม่ชิดด้านขวา	ม. 51 (2)	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องชิดขวาแก่กึ่งกลางทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวอย่างน้อย 30 ม. (ทางเดินรถสวนขึ้น/ลง) - ทางเดินรถตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป - ชิดขวาก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 ม. - กรณีที่มีช่องเดินรถประจำ - ทางอยู่ด้านขวาสุด - ให้ชิดช่องรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยว 30 ม. - กรณี จพจ./พจท. ยื่นให้สัตยาบันการจราจร - กรณีจะเลี้ยวซ้ายขวาร่วมกัน - รถเลี้ยวซ้าย ต้องให้ทางแก่รถจะเลี้ยวขวาไปก่อน
	ขับรถจะเลี้ยวขวาไม่ชิดด้านขวาหรือไม่ขับในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวขวาได้				
	ขับรถจะเลี้ยวขวาไม่ชิดช่องเดินรถประจำทาง				
	ขับรถจะเลี้ยวขวาย่อม เจ้าพนักงานจราจร /พนักงานเจ้าหน้าที่				
	ขับรถจะเลี้ยวขวาในทางร่วม ทางแยกไม่ให้รถสวนมาผ่าน ไปก่อน				
	ขับรถจะเลี้ยวขวามิใช้อมไป ทางซ้ายของวงเวียน				
	กลับรถขณะมีรถอื่นสวนหรือ ตามมาในระยะน้อยกว่า 100 ม.				
เลี้ยวรถทางขวาในทางเดินรถที่ สวนกันได้ขณะมีรถอื่นสวน หรือ ตามมาจากในระยะ 100 เมตร					
5.	เลี้ยวรถในทางที่มีเครื่องหมาย ห้าม	ม. 53 (2)	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400- 1,000บาท	ปรับ 400 บาท	<ul style="list-style-type: none"> - ที่คับขัน คือ ทางที่มีการ จร. พลุกพล่านมีสิ่งกีดขวาง หรือที่ซึ่งมองเห็น ทรบสงวนหน้าว่าอาจเกิดอันตรายเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย - เขตปลอดภัย คือ พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงให้เห็นชัดเจนทุกเวลาสำหรับให้คน ช้ามทางหยุดรอ/ขึ้นลงรถหยุดรอข้ามทาง - ระยะ 100 ม. จากทางราบของเชิงสะพานห้ามกลับรถ เว้นแต่ มีเครื่องหมายให้กลับได้
	กลับรถในทางที่มีเครื่องหมาย ห้าม				
	กลับรถในที่คับขัน				
	กลับรถในเขตปลอดภัย				
	กลับรถบนสะพาน				
	กลับรถที่เชิงสะพาน				
กลับรถที่ทางร่วมทางแยก	ม. 53 (3)				



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 4 การหยุดและจอดรถ

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บท กำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ไม่ให้สัญญาณก่อนหยุดรถ	ม. 54 วรรคหนึ่ง	ม. 148 ปรับไม่ เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	จพจ. อาจกำหนด ทิศทางการจราจรไว้ ด้านหนึ่งด้านใด
	ไม่ให้สัญญาณก่อนจอดรถ				
	ให้สัญญาณก่อนหยุดรถระย่น้อยกว่า 30 ม.				
	ให้สัญญาณก่อนจอดรถระย่น้อยกว่า 30 ม.				
	หยุดรถกีดขวางการจราจร				
	จอดรถกีดขวางการจราจร				
	ไม่จอดรถทางด้านซ้ายของทางฯ	ม. 54 วรรคสอง			
	จอดรถไม่ขนานกับขอบทางหรือไหล่ทาง				
	จอดรถห่างจากขอบทางหรือไหล่ทาง เกิน 25 ซม.				
ไม่จอดรถตามทิศทางที่เจ้าพนักงานจราจร กำหนดไว้					
2.	หยุดรถในช่องเดินรถ (1)	ม. 55 (1)	ม. 148 ปรับไม่ เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	เว้นแต่ หยุดกีดขวาง ด้านซ้าย กรณีไม่มีช่อง เดินรถประจำทาง เว้นแต่ จำเป็นต้องหยุด เพราะ - มีสิ่งกีดขวางอยู่ - เครื่องยนต์ขัดข้อง - ต้องปฏิบัติตาม เครื่องหมาย/ สัญญาณจราจร
	หยุดรถบนทางเท้า (2)	ม. 55 (2)			
	หยุดรถบนสะพาน (3)				
	หยุดรถในอุโมงค์ (3)	ม. 55 (3)			
	หยุดรถในทางร่วมทางแยก (4)	ม. 55 (4)			
	หยุดรถในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ (5)	ม. 55 (5)			
	หยุดรถตรงปากทางเข้าออกตัวอาคาร (6)		ม. 148 ปรับไม่ เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	หยุดรถตรงปากทางเข้าออกของทางเดินรถ (6)	ม. 55 (6)			
	หยุดรถในเขตปลอดภัย (7)	ม. 55 (7)			
	หยุดรถในลักษณะกีดขวาง การจราจร (8)	ม. 55 (8)			



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 4 การหยุดและจอดรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
3.	ไม่นำรถตัดช่องออกให้พ้นทางฯ โดยเร็วที่สุด	ม. 56 วรรคหนึ่ง	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	ตัดช่อง เพราะ - เครื่องยนต์ ตัดช่อง - เครื่อง อุปกรณ์ตัดช่อง
	จอดรถตัดช่องในลักษณะกีดขวางการจราจร	ม. 56 วรรคสอง			
	จอดรถตัดช่องไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณตามกฎหมาย				
4.	จอดรถบนทางเท้า (1)	ม. 57 (1)	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	ซ้อนคันกับรถคันอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
	จอดรถบนสะพาน (2)	ม. 57 (2)			
	จอดรถในอุโมงค์ (2)	ม. 57 (2)			
	จอดรถในทางร่วมทางแยก (3)	ม. 57 (3)			
	จอดรถในระยะ 10 ม. จากทางร่วมทางแยก (3)	ม. 57 (3)			
	จอดรถในทางข้าม (4)	ม. 57 (4)			
	จอดรถในระยะ 3 ม. จากทางข้าม (4)	ม. 57 (4)			
	จอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายฯ ห้ามจอด (5)	ม. 57 (5)			
	จอดรถในระยะ 3 ม. จากท่อ น้ำดับเพลิง (6)	ม. 57 (6)			
	จอดรถในระยะ 10 ม. จากที่ ติดตั้งสัญญาณจราจร (7)	ม. 57 (7)			
	จอดรถในระยะ 15 ม. จากทาง รถไฟผ่าน (8)	ม. 57 (8)			
จอดรถซ้อนคันกัน (9)	ม. 57 (9)				
จอดรถตรงปากทางเข้าออก ของอาคาร/ทางเดินรถ (10)	ม. 57 (10)				
จอดรถในระยะ 5 ม. จากปาก ทางเดินรถ (10)	ม. 57 (10)				
จอดรถระหว่างเขตปลอดภัยกับ ขอบทาง (11)	ม. 57 (11)				



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 4 การหยุดและจอดรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
	จอดรถในระยะ 10 ม. จากปลายสุด ของเขตปลอดภัย	ม. 57 (11)	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	จอดรถในที่คับขัน (12)	ม. 57 (12)			
	จอดรถในระยะ 15 ม. ก่อนถึงป้ายหยุดรถประจำทาง(13)	ม. 57 (13)			
	จอดรถในระยะ 3 ม. จากตู้ไปรษณีย์ (14)	ม. 57 (14)			
5.	จอดรถในทางฯ ไม่ดับเครื่องยนต์ และห้ามล้อไว้	ม. 58	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	กรณีผู้ขับขี่ไม่อยู่ควบคุมรถนั้น
6.	จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร (15)	ม. 57 (15) ม. 57 (13)	ม. 159 จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้ง ปรับ	-	- ออกใบสั่งไม่ได้ - ปรับไม่ได้ - พ้องคดีต่อศาล แขวง
	จอดรถในระยะ 3 ม. เลยจากป้ายหยุดรถประจำทาง	ม. 59 วรรคสอง			
	ขัดขวางเจ้าหน้าที่งานฯ มิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถ				
	ทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถ				
	เคลื่อนย้ายรถที่เจ้าหน้าที่งานฯ ใช้เครื่องมือบังคับรถ โดยไม่ได้รับอนุญาต				
7.	หยุดหรือจอดรถในทางฯ นอกเขตเทศบาลฯ ในที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะน้อยกว่า 150 ม.	ม. 60	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
8.	จอดรถในทางฯ หรือไหล่ทางเวลากลางคืน ไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามที่กฎหมายกำหนด	ม. 61	ม. 151 ปรับตั้งแต่ 200-500บาท	ปรับ 200 บาท	กฎหมายบัญญัติว่า “เวลาที่มีแสงสว่าง ไม่เพียงพอ” ซึ่ง หมายถึง เวลา กลางคืนและเวลา กลางวัน ที่มีแสง

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หมวด 4 การหยุดและจอดรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
					สว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นรถที่จอดได้ระยะ 150 ม.
9.	ไม่ลดความเร็วหรือหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 ม.	ม. 62	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	- กรณีทางรถไฟที่ตัดผ่านทางโดยขณะนั้น - มีเครื่องหมาย/สัญญาณให้ระวัง - มีสิ่งปิดกั้น/เจ้าหน้าที่ให้สัญญาณว่ารถไฟจะผ่าน - มีเสียงสัญญาณจากรถไฟกำลังจะผ่าน
10.	ไม่ลดความเร็วหรือหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า 5 ม. (ทางรถไฟไม่มีสัญญาณหรือสิ่งปิดกั้น)	ม. 63	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
11.	ไม่ลดความเร็วของรถขณะขับตามโรงเรียนที่หยุดรับ/ส่งนักเรียน	ม. 64	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	

ลักษณะ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ไม่ขับรถโดยสารในช่องเดินรถประจำทาง (อยู่ระหว่างรับ/ส่งหรือบรรทุกคนโดยสาร)	ม. 65 วรรคหนึ่ง	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	- เว้นแต่ - ช่องเดินรถฯ มีสิ่งกีดขวาง - ปฏิบัติตาม
2.	ขับรถอื่นในช่องเดินรถประจำทาง	ม. 66	ม. 151 ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท	ปรับ 200 บาท	คำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่ - รถอื่นที่มีใช้รถโดยสารประจำทางฯ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

ลำดับ	ชื่อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วที่ กฎหมายกำหนด หรือ ขับเร็ว เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	ม. 67 กฎ จ. ที่ 6,10 (2522/2 524)	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	กฎกระทรวง จ. 6 - รถบรรทุกน้ำหนัก รวม เกิน 1,200 กก. หรือ รถ โดยสารให้วิ่งเขต ทล. ไม่เกิน 80 กม./ชม. - รถลากจูง/รถพ่วง ให้วิ่ง เขต ทล. ได้ไม่เกิน 60 กม./ชม. - กฎกระทรวง จ.10 รถเก๋ง จยย. ปิคอัพ นน. รวมไม่เกิน 1,200 กก. ให้วิ่ง เขต ทล. ไม่เกิน 90 กม./ชม.
	ไม่ขับรถด้วยอัตราความเร็วตาม เครื่องหมายจราจร ที่ติดตั้งไว้	ม. 67			
2.	ไม่ลดความเร็วเมื่อจะเลี้ยวรถ	ม. 68	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	ไม่ลดความเร็วเมื่อจะให้รถอื่นแซง หรือ ผ่านขึ้นหน้า				
	ไม่ลดความเร็วเมื่อจะจอดรถ				
	ไม่ลดความเร็วเมื่อจะหยุดรถ				
	ไม่ลดความเร็วเมื่อจะกลับรถ				
3.	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ ปลอดภัย เมื่อขับรถบนเนินเขา	ม. 69	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ปลอดภัย เมื่อขับรถบนสะพาน				
	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ปลอดภัย เมื่อขับรถที่เชิงสะพาน				
	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ปลอดภัย เมื่อขับรถในที่แคบ				
	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ ปลอดภัย เมื่อขับรถในทางโค้ง				
	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ ปลอดภัย เมื่อขับรถที่ทางลาด				

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ ปลอดภัย เมื่อขับรถในที่คับขัน	ม. 69	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	ไม่ลดความเร็วในลักษณะที่ ปลอดภัย เมื่อขับรถในที่ที่มี หมอก ฝน คิววัน จนไม่อาจเห็น				
4.	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ ทางร่วมทางแยก	ม. 70	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ ทางข้าม				
	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ เส้นให้หยุดรถ				
	ไม่ลดความเร็วเมื่อขับรถเข้าใกล้ วงเวียน				

ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ไม่ยอมให้รถในทางร่วมทางแยก นั้นผ่านไปก่อน เมื่อขับถึงทางร่วม ทางแยกที่หลัง (ดู ม.21 และ ม.26 ประกอบด้วย)	ม. 71	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
2.	ไม่ยอมให้รถในทางร่วมทางด้าน ซ้ายผ่านไปก่อน เมื่อขับถึงทางร่วม ทางแยกพร้อมกัน	ม. 71	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
3.	ไม่ยอมให้รถที่อยู่ทางเดินรถทาง เอกผ่านไปก่อน เมื่อขับถึงทางร่วม ทางแยกพร้อมกัน	ม. 71	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
4.	ไม่ยอมให้รถอื่นที่ติดอยู่ในทางร่วม ทางแยกข้างหน้าผ่านไปก่อน เมื่อมี สัญญาณจราจรไฟสีเขียว ปรากฏ ข้างหน้าในทางแยก	ม. 73	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน(ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
5.	ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้บริเวณวงเวียน เกี่ยวกับเครื่องหมายและสัญญาณจราจร	ม. 73	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
6.	ขับรถถึงวงเวียนไม่ยอมให้รถในวงเวียนทางขวาไปก่อน	ม. 73	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
7.	ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณบริเวณวงเวียน	ม. 21, 73	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
8.	ขับรถออกจากทางด่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคารไม่หยุดให้รถที่กำลังผ่านหรือแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน	ม. 74	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	

ลักษณะ 7 รถฉุกเฉิน

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิด มาตรา	บทกำหนด โทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	คนเดินเท้าไม่หยุดและหลบให้ชิดขอบทางหรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัยหรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุดเพื่อให้รถฉุกเฉินที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบหรือเสียงสัญญาณไซเรนผ่านไปก่อน	ม. 76	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
2.	ไม่หยุดรถชิดขอบทางด้านซ้ายหรือชิดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายให้รถฉุกเฉินที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบหรือเสียงไซเรนผ่านไปก่อน แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก	ม. 76	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 8 การลาก หรือจูงรถ

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ใช้รถลาก หรือจูงรถอื่นไปในทางเดินรถเกิน 1 คัน โดยไม่ได้รับอนุญาต	ม. 77	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
2.	ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกกำหนดเกี่ยวกับวิธีลากรถหรือจูงรถและการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัย (ฉบับที่ 7 พ.ศ.2522)	ม. 77	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	

ลักษณะ 9 อุบัติเหตุ

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับรถในทางก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นแล้วไม่หยุดช่วยเหลือแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันทีกับไม่แจ้งชื่อสกุลและที่อยู่ของตนและทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหาย	ม. 78	ม.160 วรรคหนึ่ง จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับ ตั้งแต่ 2,000- 10,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	-	(ห้ามพนักงานเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบหรือว่ากล่าว ตาม ม.140)
2.	การกระทำตามข้อ 1 เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย	ม. 78	ม.16 ม.160 วรรค สอง จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือ ปรับตั้งแต่ 5,000- 20,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ	-	(ห้ามพนักงานเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าว ตาม ม.140)



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 10 รถจักรยาน

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับขี่รถจักรยานนอกทางที่กำหนด	ม. 79	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	(เฉพาะทางที่ได้ทำไว้สำหรับรถจักรยาน)
2.	ขับขี่รถจักรยานไม่มีกระดิ่งที่ให้สัญญาณให้ได้อินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร	ม. 80	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
3.	ขับขี่รถจักรยานไม่มีเครื่องหมายล้อที่ใช้การได้ดี	ม. 80	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
4.	ขับขี่รถจักรยานไม่มีโคมไฟหน้ารถที่มองเห็นพื้นทางได้ชัดเจนไม่น้อยกว่า 15 เมตร	ม. 80	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
5.	ขับขี่รถจักรยานไม่มีโคมไฟแสงแดงหรือวัตถุสะท้อนแสงสีแดงท้ายรถ	ม. 80	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	200 บาท	
6.	ขับขี่รถจักรยานไม่จุดโคมไฟ แสงขาวหน้ารถ	ม. 81	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ
7.	ขับขี่รถจักรยานไม่ชิดขอบทางด้านซ้ายให้มากที่สุด	ม. 82	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
8.	ขับขี่รถจักรยานประมาทน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
9.	ขับรถรถจักรยานโดยไม่จับคันบังคับรถ	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
10.	ขับขี่รถจักรยานชนานกันเกิน 2 คัน	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน
11.	ขับขี่รถจักรยานโดยไม่มีใบอนุญาตตามกฎหมาย	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 10 รถจักรยานยนต์ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
12.	ขับขีรถจักรยานยนต์โดยบรรทุกบุคคลอื่น	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	ยกเว้นรถจักรยานยนต์สามล้อสำหรับบรรทุกคน
13.	ขับขีรถจักรยานยนต์โดยบรรทุกหรือตั้งสิ่งของหีบห่อในลักษณะกีดขวางการจับคันบังคับ	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
14.	ขับขีรถจักรยานยนต์โดยบรรทุกหรือตั้งสิ่งของหีบห่อในลักษณะที่อาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
15.	ขับขีรถจักรยานยนต์เกาะ หรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่	ม. 83	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
16.	ขับขีรถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถ การขับรุดผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน รถฉุกเฉินอุบัติเหตุและเบ็ดเตล็ด	ม. 84	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 11 การบรรทุกคนโดยสาร

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	เป็นเจ้าของหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารรับบรรทุกศพ หรือคนที่เป็นโรคเรื้อน โรคติดต่อรวมไปกับคนโดยสารอื่น	ม. 85	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	(มีข้อยกเว้นตาม ม.85)
2.	เป็นเจ้าของรถผู้ขับขี่รถผู้เก็บค่าโดยสารหรือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับรถบรรทุกคนโดยสารเรียกคนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึง เพื่อให้รถบรรทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง	ม. 86	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
3.	เป็นเจ้าของรถผู้ขับขี่ผู้เก็บค่าโดยสารหรือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับรถบรรทุกคนโดยสารเรียกคนขึ้นรถในลักษณะที่ก่อความรำคาญแก่ผู้โดยสารหรือผู้อื่นเพื่อขึ้นรถบรรทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง	ม. 86	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
4.	เป็นเจ้าของรถผู้ขับขี่ผู้เก็บค่าโดยสารหรือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับรถบรรทุกคนโดยสารเรียกคนขึ้นรถโดยตึงตึงเหนียวหรือยึดถือคนหรือสิ่งของเพื่อให้คนขึ้นรถบรรทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง	ม. 86	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
5.	เป็นเจ้าของรถผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสารรถบรรทุกคนโดยสาร ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุสมควร	ม. 87	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 11 การบรรทุกคนโดยสาร (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตาม ข้อกำหนด	หมายเหตุ
6.	ขับรถโดยสารไม่หยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทาง หรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันได้	ม. 88	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
7.	ผู้ขับรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด	ม. 89	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
8.	ขับรถบรรทุกคนโดยสารเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ	ม. 90	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
9.	ขับรถบรรทุกคนโดยสารจอดรถเป็นคันหัวแถวของคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกิน 1 เมตร	ม. 90	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
10.	ขับรถบรรทุกคนโดยสารจอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกิน 1 เมตร	ม. 90	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
11.	เป็นผู้ขับซึ่หรือผู้เก็บค่าโดยสารสูบบุหรี่หรือสูบบุหรี่ในขณะขับรถหรือในขณะทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร	ม. 90	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
12.	เป็นผู้ขับซึ่ หรือผู้เก็บค่าโดยสารกล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อผู้โดยสารหรือผู้อื่น	ม. 90	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
13.	เป็นผู้ขับซึ่รถโดยสารไม่หยุดเครื่องยนต์และให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนเมื่อจะเต็มเชื้อเพลิงชนิดไวไฟที่จุดวาบไฟในอุณหภูมิ 21 องศาเซลเซียสหรือต่ำกว่านั้น	ม. 92	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 12 รถรับจ้าง (รถแท็กซี่)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยไม่มีเหตุอันควร (เว้นแต่การบรรทุกคนนั้นน่าจะเกิดอันตรายแก่ตนหรือคนโดยสาร)	ม.93 วรรคหนึ่ง	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
2.	ขับรถแท็กซี่ไม่แสดงป้ายงดรับจ้างเมื่อประสงค์จะไม่รับจ้าง	ม.93 วรรคสอง	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
3.	ขับรถแท็กซี่บรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กำหนด (ไม่เกิน 7 คน)	ม.93 วรรคหนึ่ง	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
4.	เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึง ในลักษณะที่ก่อความรำคาญแก่ผู้อื่น	ม.95(1)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
5.	ต้อนดึงเหนี่ยวหรือยึดยึดคนหรือสิ่งของเพื่อให้ขึ้นแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง	ม.95(2)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
6.	เก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่	ม.96 วรรคหนึ่ง	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
7.	ใช้มาตรแท็กซี่ผิดไปจากที่กำหนดในกฎกระทรวง	ม.96 วรรคสอง	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
8.	เป็นผู้โดยสารไม่ชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่	ม.97	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
9.	ผู้ขับรถแท็กซี่ เรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร	ม.98 วรรคสอง	ม.149 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 12 รถรับจ้าง (รถแท็กซี่) (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
10.	เป็นผู้โดยสารไม่ชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้กับผู้ขับขี่	ม.98 วรรคสอง	ม.149 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
11.	ขับแท็กซี่สุบฤทธิ์เปิดวิทยุหรือกระทำการด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญ ให้แก่คนโดยสาร	ม.99 (1)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
12.	ขับรถแท็กซี่ยื่นมือ แขนหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย ออกนอกรถที่มีใช้ทำเพื่อให้สัญญาณ	ม.99 (2)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
13.	ขับรถแท็กซี่จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว โดยไม่มีเหตุจำเป็น	ม.99 (3)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
14.	ขับรถแท็กซี่ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาลสถานที่ทำงาน หรือสถานที่ศึกษา	ม.99 (4)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
15.	ขับรถแท็กซี่ใช้เสียงสัญญาณแตร เพื่อเร่งรถอื่น	ม.99 (5)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
16.	ขับรถแท็กซี่แซงหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียน เป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย	ม.99 (6)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
17.	ขับรถแท็กซี่เข้าไปในบริเวณบ้านของผู้อื่น	ม.99 (7)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
18.	ขับรถแท็กซี่รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายห้ามรับคนโดยสาร	ม.21, 99 (8)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 12 รถรับจ้าง (รถแท็กซี่) (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
19.	ผู้ขับรถแท็กซี่กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียคสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อผู้โดยสารหรือผู้อื่น	ม.99 (9)	ม.152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	
20.	ผู้ขับรถแท็กซี่ไม่พาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่จ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร	ม. 100 วรรคหนึ่ง	ม.158 จำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	-	
21.	ขับรถแท็กซี่ไม่ส่งคนโดยสารตามสถานที่ตามที่ตกลงกันไว้	ม. 100 วรรคหนึ่ง	ม.158 จำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	-	
22.	ขับรถแท็กซี่พาคนโดยสารทอดทิ้งระหว่างทาง	ม. 100 วรรคหนึ่ง	ม.158 จำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	-	
23.	ขับรถแท็กซี่ไม่มีเครื่องหมายติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกายหรือไม่แต่งกายตามที่อธิบดีกำหนด	ม. 101 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
24.	ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ไม่จอดพักรถ ณ สถานที่ที่รमत.กำหนดตาม พ.ร.ฎ.	ม. 102	ม.153 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	300 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 13 คนเดินเท้า

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	คนเดินเท้าไม่เดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางเมื่อทางนั้นมีทางเท้า หรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ	ม.103	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
2.	ไม่เดินริมทางด้านขวาของตนเมื่อทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ	ม.103	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
3.	เดินข้ามทางนอกทางข้ามเมื่อมีทางข้ามอยู่ในระยะ 100 เมตร	ม.104	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
4.	ไม่หยุดรอนบนทางเท้าหรือบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัยเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า	ม.105 (1)	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
5.	คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถไม่หยุดรอนบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว กระพริบควบคุมคนเดินเท้า	ม.105 (3)	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
6.	คนเดินเท้าที่กำลังข้ามทางเดินรถไม่ข้ามทางเดินรถโดยเร็วเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว กระพริบควบคุมคนเดินเท้า	ม.105 (3)	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
7.	คนเดินเท้าไม่เดินข้ามทางเดินรถในทางข้าม ทางด้านที่รถหยุดตามสัญญาณจราจรไฟสีแดง	ม.106 (1)	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
8.	เดินข้ามทางเดินรถ ในขณะที่มีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางนั้น	ม.106 (2)	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 13 คนเดินเท้า (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
9.	คนเดินเท้าไม่หยุดรอเมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือสีเหลืองหรือสีเขียวกระพริบควบคุมการใช้ทาง	ม.106 (3)	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	แต่ถ้ากำลังเดินข้ามอยู่ให้ข้ามโดยเร็ว
10.	เดินข้ามทางเดินรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยมือหรือนกหวีดเพื่อควบคุมการใช้ทาง	ม.107	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
11.	เดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร โดยไม่ได้รับอนุญาต	ม.108	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	เว้นแถวทหารหรือตำรวจ
12.	กระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะเป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร	ม.109	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
13.	ซื่อขายแจกจ่ายหรือเรียไรในทางเดินรถ	ม.110	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
14.	ออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร	ม.110	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	

ลักษณะ 14 สัตว์และสิ่งของในทาง

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ชี จูง ไส้ตัน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร และไม่มีผู้ควบคุมเพียงพอ	ม.111	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 14 สัตว์และสิ่งของในทาง(ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
2.	ขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางอันเป็นการฝ่าฝืน พ.ร.บ.จราจรทางบก.ที่ว่าด้วยรถ	ม.112	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	ใช้บังคับโดยอนุโลม
3.	ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามขี่ จูง ไล่ต้อนหรือปล่อยสัตว์ไปบนทางของเจ้าพนักงานจราจร	ม.113	ม.150 (4) ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
4.	วางตั้งยื่นหรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร โดยไม่ได้รับอนุญาต	ม.114 วรรคหนึ่ง	ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	
5.	แบก หาม ลาก หรือนำสิ่งของไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร	ม.115	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	

ลักษณะ 15 รถม้า เกวียนและเลื่อน

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	จอดรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่ติดด้วยสัตว์ โดยไม่มีผู้ควบคุม	ม.116	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	เว้นแต่ผูกสัตว์ที่ติดไว้ไม่ให้ลากไปได้
2.	ปล่อยสายบังเหียนในเวลาขับรถม้า	ม.117	ม.147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	100 บาท	
3.	ขับรถม้า หรือเกวียนหรือเลื่อนอันเป็นการฝ่าฝืน พ.ร.บ.จราจรทางบก.ที่ว่าด้วยรถ	ม.118	ม.148ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	ใช้บังคับโดยอนุโลม



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 16 เขตปลอดภัย

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับรถเข้าไปในเขตปลอดภัยโดยไม่ได้รับอนุญาต	ม.119	ม.148ปรับไม่เกิน 500 บาท	200 บาท	

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ขับรถถอยหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย	ม. 120	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
2.	ขับรถถอยหลังในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร	ม. 120	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
3.	ขับซิริรถจักรยานยนต์ไม่นั่งครอบมบนอนที่จัดไว้สำหรับผู้ขับขี่	ม. 121	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
4.	โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่นั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่	ม. 121	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
5.	โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่นั่งบนอนที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง	ม. 121	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
6.	ขับซิริรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย	ม. 122	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
7.	โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย	ม. 122	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
8.	ผู้ขับขี่รถยนต์ยินยอมให้ผู้อื่นนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับคนขับเกิน 2 คน	ม. 123 วรรคแรก	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
9.	ผู้ขับขี่ไม่รัดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่	ม. 123 วรรคสอง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
10.	ผู้ขับขี่ไม่จัดให้คนโดยสารรถยนต์ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะที่โดยสาร	ม. 123 วรรคสอง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
11.	คนโดยสารไม่รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์	ม. 123 วรรคสอง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
12.	ผู้โดยสารกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ไม่อาจมองเห็นทางด้านหน้าหรือด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะที่ขับรถ	ม. 124	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
13.	ผู้โดยสารกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ	ม. 124	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
14.	เป็นผู้โดยสารเกาะห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดยไม่สมควรหรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่รถยนต์เคลื่อนที่ในทางเดินรถ	ม. 124 วรรคสอง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	ใช้กับผู้โดยสาร



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
15.	ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสารรถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจร หรือหยุดเพราะติดการจราจร	ม. 124 วรรคสาม	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	ใช้กับ ผู้โดยสาร
16.	ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางรถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้โดยสารกระทำการใด ๆ ตาม ม.124 วรรคสองหรือสาม	ม. 124 วรรคสี่	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	ใช้กับผู้ขับขี่ หรือผู้เก็บค่า โดยสาร
17.	ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย เมื่อขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือเนิน	ม. 125	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400 – 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
18.	ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย เมื่อขับรถในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน	ม. 125	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400 – 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
19.	ไม่ใช้เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นเมื่อถึงทางโค้ง ซึ่งเป็นทางแคบระหว่างภูเขาหรือเนิน	ม. 125	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400 – 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
20.	ไม่ใช้เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นเมื่อถึงทางโค้ง ซึ่งเป็นทางเดินรถบนภูเขา หรือเนิน	ม. 125	ม. 157 ปรับตั้งแต่ 400 – 1,000 บาท	ปรับ 400 บาท	
21.	ใช้เกียร์ว่าง หรือเหยียบคัลท์ ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไล่เขา	ม. 126	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
22.	ขับรถตามหลังรถฉุกเฉิน ซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่า 50 เมตร	ม. 127 (1)	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
23.	ขับรถผ่านเข้าไปหรือจอดในบริเวณเขตปฏิบัติการดับเพลิง	ม. 127 (2)	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
24.	ขับรถทับสายลวดดับเพลิงที่ไม่มีเครื่องป้องกันสายลวดในขณะที่เจ้าหน้าที่ดับเพลิงปฏิบัติการตามหน้าที่โดยไม่ได้รับอนุญาต	ม. 127 (3)	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
25.	วางเท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่น กระจบอง หรือสิ่งอื่นใดหรือการกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันอาจเกิดอันตราย	ม. 128	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
26.	วางเทหรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่น กระจบอง หรือสิ่งอื่นใดหรือการกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันเป็นการกีดขวางการจราจร	ม. 128	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
27.	รู้ว่า มีสิ่งใดสิ่งหนึ่งอันอยู่ในการดูแลของตนตกหกไหล อยู่บนทางไม่จัดการเก็บกวาดออกไปจากทางทันที	ม. 129	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
28.	เผา หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ภายในระยะ 500 เมตร จากทางเดินรถเป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งอื่นใดในลักษณะที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางเดินรถ	ม. 130	ม. 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
29.	ไม่จัดการเก็บสิ่งของที่ตกหล่น อันเนื่องมาจากความชำรุดหรือหักพังของรถที่ตนเคลื่อนย้ายออกจากทางในทันที	ม. 131	ม. 147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	ปรับ 100 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
30.	เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถโรงเรียนขณะที่ใช้รับ-ส่งนักเรียน ไม่จัดให้มีข้อความ "รถโรงเรียน" ติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังรถ	ม. 132 วรรคหนึ่ง	ม. 147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	ปรับ 100 บาท	ขนาดสูง ของ ตัวอักษร ต้องไม่น้อย กว่า 15 ซม.
31.	ขับรถโรงเรียนใช้ไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะในขณะที่น่ารถไปใช้ในทางซึ่งมิได้เป็นการรับ-ส่งนักเรียน	ม. 132 วรรคสอง	ม. 147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	ปรับ 100 บาท	
32.	ขับรถรับ-ส่งนักเรียนไม่ปิดคลุมข้อความ "รถโรงเรียน" เมื่อนำรถไปใช้ในทางซึ่งมิได้เป็นการรับ-ส่งนักเรียน	ม. 132 วรรคสอง	ม. 147 ปรับไม่เกิน 200 บาท	ปรับ 100 บาท	
33.	นำรถเข้าขบวนแห่ที่แห่ไปตามทาง ซึ่งขบวนแห่นั้นมิใช่เป็นของทางราชการ โดยมิได้รับอนุญาต	ม. 133 วรรคหนึ่ง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
34.	นำรถที่ใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาหรือแห่โฆษณาไปตามทางซึ่งมิใช่เป็นของทางราชการ โดยมิได้รับอนุญาต	ม. 133 วรรคหนึ่ง	ม. 148 ปรับไม่เกิน 500 บาท	ปรับ 200 บาท	
35.	แข่งรถในทางโดยมิได้รับอนุญาต	ม. 134 วรรคหนึ่ง	ม.160 ทวิ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และ ให้ศาลสั่งพักใช้ ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อย กว่า 1 เดือน หรือเพิก ถอนใบอนุญาตขับขี่	-	ห้าม พนักงาน เจ้าหน้าที่ เปรียบเทียบ หรือว่า กล่าวตาม ม.140

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
36.	จัดสนับสนุนหรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต	ม. 134 วรรคสอง	ม.160 ทวิ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่	-	ห้ามพนักงานเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตาม ม.140

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
1.	ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใช้อำนาจจัดการจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวก กรณีมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น	ม. 138(1)	ม. 154(1) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้ว ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	- ห้ามรถหรือคนเดินเท้าในทางสายใดหรือตอนใด - ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือตอนใด - ห้ามเลี้ยวกลับหรือถอยรถในทางสายใดหรือตอนใด - กำหนดเป็นทางเดินรถทางเดียว
2.	ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อให้	ม. 138 (2)	ม. 154(1) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้ว ต้องระวางโทษปรับ	ปรับ 300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
	เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรเมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น		ครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท		
3.	ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่ห้ามเลี้ยวรถกลับรถ หรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น	ม. 138 (3)	ม. 154(1) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
4.	ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด ให้รถเดินได้ทางเดียว เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น	ม. 138 (4)	ม. 154(1) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
5.	ฝ่าฝืนประกาศข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139 (1)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
6.	ฝ่าฝืนประกาศข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่ห้ามหยุดหรือจอดในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139 (2)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
7.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139 (3)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
8.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139 (4)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
10.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139 (6)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
11.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนด	ม. 139 (7)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนด	ปรับ 300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
	ช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลงในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร		โทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท		
12.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139 (8)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
13.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดการจอดรถ หรือที่จอดพักรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139 (9)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
14.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภทในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัย	ม. 139(10)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
15.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนด	ม. 139(11)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนด	ปรับ 300 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
	ระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร		โทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท		
16.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร	ม. 139(12)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
17.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139(13)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
18.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่ควบคุมหรือห้ามเลี้ยงรถในทางร่วมทางแยก ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139(14)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามชื่อกำหนด	หมายเหตุ
19.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่ขีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139(15)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
20.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้ในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139(16)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
21.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139(17)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
22.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้า ในทางสายใดหรือหรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139(18)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
23.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดการใช้คอมพิวเตอร์ในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม. 139(19)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
24.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดการใช้เสียงสัญญาณในทางสายใด หรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร	ม.139(20)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
25.	ฝ่าฝืนประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรที่กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด เพื่อเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร	ม. 139(21)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
26.	ผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่	ม. 140 วรรคสาม	-	-	เดิมเป็นความผิดตาม ม.140 วรรคสอง มีโทษตาม ม.150(5) ปรับไม่เกิน 500 บาท แต่ พ.ร.บ.จราจรฯ (ฉ.4) พ.ศ.2535 แก้ไข ม.140 วรรคสอง เป็นวรรคสามแล้วไม่ได้แก้ไข ม.150(5) ตามด้วย จึงไม่มีบทกำหนดโทษ
27.	ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่ง ไม่ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบภายในวัน เวลาและสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง	ม. 141 (1)	ม. 155 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
28.	ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่ง ไม่ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคารถหรือตัวแลกเงินของธนาคารทางไปรษณีย์ลงทะเบียนภายในวัน เวลา และสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง	ม. 141 (2)	ม. 155 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
29.	ไม่หยุดรถตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตาม ม.6 (อุปกรณ์หรือส่วนควบไม่ครบถ้วนถูกต้อง และใช้การได้ดีหรือรถมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงอาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย)	ม. 142 (1)	ม. 154(2) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
30.	ไม่หยุดรถตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เมื่อเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลในรถนั้นได้ฝ่าฝืน พ.ร.บ.จราจรทางบกหรือกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับรถนั้น	ม. 142 (2)	ม. 154 ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
31.	ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรที่สั่งให้มีการทดสอบว่าผู้ขับขี่ที่ย่อนความสามารถในอันที่จะขับขี่หรือเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่	ม. 142 วรรคสอง	ม. 154 ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	วิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายกระทรวง
32.	ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่สั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ เพื่อทำการตรวจสอบ ในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามบทบัญญัติ ม.10 ทวิ	ม. 143 ทวิ	ม. 154 (3) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	เครื่องยนต์ ก่อให้เกิด ก๊าซ ผุ่น คิว้น ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์มาใช้ในทาง



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลักษณะที่ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ (ต่อ)

ลำดับ	ข้อกล่าวหาหรือฐานความผิด	ผิดมาตรา	บทกำหนดโทษ	อัตราตามข้อกำหนด	หมายเหตุ
33.	ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการที่มีหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราวและให้เจ้าของแก้ไขให้ถูกต้อง	ม. 143 ทวิ	ม. 154 (3) ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้ว ต้องระวางโทษปรับ ครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท	ปรับ 300 บาท	
34.	นำรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ขอมหรือแก้ไข มาใช้ในทางโดยยังมีได้รับใบตรวจรับรอง	ม. 144	ม.156 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือ ปรับเป็นรายวันอีก วันละ 500 บาท จนกว่าจะปฏิบัติให้ ถูกต้อง	ปรับ 300 บาท	

บทที่ 3

หลักการบริหารจัดการจราจร

การที่จะบริหารจัดการงานจราจรให้ประสบผลสำเร็จนั้น สิ่งสำคัญที่สุดคือ ผู้บังคับบัญชาจะต้องมีการวางแผนการทำงานอย่างเป็นระบบ รวมทั้งต้องมีการประสานงานร่วมกันเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในสถานีตำรวจและสถานีตำรวจใกล้เคียง เพื่อร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งช่วงเวลาเช้า และเย็น ตลอดจนช่วยเหลือคลายสภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่ให้ผู้สัญจรใช้ถนนสามารถเดินทางสัญจรได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ทั้งนี้คณะผู้จัดทำได้รวบรวมหลักการบริหารจัดการงานจราจร ทั้งในรูปแบบการจัดการจราจรในภาพรวม และการจัดการจราจรแบบเป็นรายกรณี เพื่อประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในการนำไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานในพื้นที่ของตนเอง (กองบัญชาการการศีกษา,2554) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.1 วิธีจัดการจราจรในภาพรวม

วิธีจัดการจราจรในภาพรวม หมายถึง วิธีจัดการจราจรของทั้งเมืองที่คำนึงถึงประโยชน์ในภาพรวมของเมืองเป็นสิ่งสำคัญที่สุด โดยถือว่าผลประโยชน์ของโครงข่าย(Network)สำคัญกว่าเส้นทาง(Route) การจัดการจราจรในภาพรวมประกอบด้วยวิธีการจัดการจราจรสำคัญ ได้แก่ การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง และการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย (กองบัญชาการตำรวจจราจร, 2554) ได้แก่

3.1.1 การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง (Route Traffic Management)

➤➤➤ ความหมาย

การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง หมายถึง การจัดการจราจรที่ใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจและเทคโนโลยีจัดการ (Manage) ให้มีการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรเป็นเส้นทางยาว (Route) ที่ต่อเนื่อง โดยไม่มีอุปสรรค โดยเฉพาะในถนนสายหลัก



(Arterial Street) ที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง (Inbound - Outbound) เพื่อให้การเดินทางมีประสิทธิภาพสูงสุด



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

 สภาพปัญหา

1) การจัดการจราจรปัจจุบันขึ้นอยู่กับทางแยกที่ดูแล การจราจรแบบเป็นท่อน (Part) หรือเป็นพื้นที่ (Area) ซึ่งในแต่ละ สถานีตำรวจจะมีการแบ่งแยกความรับผิดชอบไว้ แต่ปัญหาที่พบ ส่วนใหญ่ คือ สถานีตำรวจแต่ละแห่งยังขาดการประสานงานหรือ ขาดเอกภาพในการบังคับบัญชา ส่งผลให้สถานีตำรวจแต่ละแห่ง เกิดปัญหาเรื่องการเปิดสัญญาณไฟ เนื่องจากสถานีตำรวจ แต่ละแห่ง ต่างก็เปิดสัญญาณไฟในทิศทางที่เกิดประโยชน์กับพื้นที่ ของตัวเอง ทำให้อาจจะไม่สัมพันธ์ต่อทิศทางการไหลของกระแส จราจรหลัก

2) การจัดการจราจรบริเวณทางแยก จะระบายนรถที่เห็น จากทางแยกเดียว หรือเฉพาะพื้นที่ของตัวเองให้มีความคล่องตัว ไม่ถูกตำหนิ แต่อาจขัดแย้งไม่สอดคล้องกับจุดอื่นๆ

3) การจัดการในเขตพื้นที่หนึ่ง จะไม่คำนึงถึงเขตธุรกิจ ศูนย์กลางเมือง (Central Business District : Cbd) ย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area) ที่จะต้องเชื่อมต่อกัน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ ภาพรวมของทั้งเมืองเป็นหลัก

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

วิธีปฏิบัติ

1) จัดการจราจรเป็นทีมเวิร์ค (Team Work) เป็นกลุ่มทำงานที่ประกอบขึ้นจากเจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมดมีการจัดองค์กร (Organization) ของกลุ่ม โดยแบ่งแยกหน้าที่กัน มีการประชุมวางแผน ระดมความคิด มีความรับผิดชอบ และแก้ไขปัญหาาร่วมกัน โดยทั้งกลุ่มจะมีการตกลงใจและมีความเข้าใจที่ชัดเจนในเรื่อง



- เป้าหมายของกลุ่ม
- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

2) มีการสำรวจวางแผนโดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อปัญหาจราจร (Traffic Generator)

3) จัดการควบคุม สัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์กัน โดยการคำนวณหรือทดลอง ขยับขึ้นบนเส้นทาง





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

4) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทาง ได้แก่ จุดกัลบรถคอกวด ปากซอย จุดก่อกัปัญหาจราจร โดยสัมพันธ์กับทางแยกและทุกชุดทำงานประสานกัน

5) จัดการในเรื่องงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การพักผ่อน การออกกำลังกาย การให้รางวัล การบำรุงขวัญและกำลังใจให้ผู้ปฏิบัติได้รับการสนับสนุนครบเป็นชุดทั้งหมด (Package)

6) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

7) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

8) มีระบบการควบคุมสั่งการ และประสานงานจากศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อให้ข้อมูลของกระแสนการจราจร ปัญหาจราจร การก่อกัดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน โดยมีผู้บริหารระดับสูงประจำที่ศูนย์ควบคุม

9) ทำการประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา

การจัดการจราจรเป็นเส้นทางจำเป็นจะต้องมีการวางแผนโดยคำนึงถึงความสอดคล้องของทางแยก อาทิ เปิดสัญญาณไฟแบบรับช่วงต่อเนื่องกันหลายทางแยก โดยดำเนินการกับถนนสายหลักที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมืองที่จะส่งผลต่อการเดินทางของประชาชน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

นอกจากการจัดการจราจรเป็นเส้นทางที่มุ่งให้การเปิดสัญญาณไฟระหว่างทางแยก (Node) มีความสัมพันธ์กันแล้ว ภายใน เส้นทาง (Link) ที่เชื่อมระหว่างระหว่างทางแยก ก็จะต้องจัดการจราจรให้สัมพันธ์กันได้แก่ จัดการจุดกลับรถ ปากซอยจุดก่อบัญหาจราจร ฯลฯ ซึ่งควรจะสัมพันธ์กับสัญญาณไฟของทางแยก และประสานงานสอดคล้องกันเอง

ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

- 1) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเสียไปจากการติดสัญญาณไฟและการเดินทางแบบ อ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรง
- 2) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นเส้นทาง

- 1) ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจมากเพื่อประจำทางแยก จุดกลับรถ ถนนคอขวด ตลอดเส้นทางเพื่อไม่ให้เกิดการติดขัด
- 2) ปริมาณรถจำนวนมากจะเดินทางเข้าจากเมืองชั้นนอกหรือออกจากเมืองชั้นในอย่างรวดเร็ว หากไม่มีแผนหรือมีระบบการจัดการจราจรเมืองชั้นในและชั้นนอกมารองรับจะเกิดการจราจรติดขัด ในเมืองชั้นในตอนช่วงเวลาเช้าและติดขัดในเมืองชั้นนอกตอนช่วงเวลาเย็น

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ข้อสังเกต

1) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง เป็นวิธีการจัดการจราจรโดยการบริหารทรัพยากรที่มีจำกัด คือ ถนน และคน ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและใช้งบประมาณน้อยมาก หากเทียบกับการก่อสร้างถนนสะพาน ฯ

2) การจัดการจราจรเป็นเส้นทาง มีสมมติฐานที่ว่าคน คือ เครื่องตรวจจับ (Detector) ที่มีประสิทธิภาพ ในการตรวจวัดปัญหา และแก้ไขปัญหาได้อย่างชาญฉลาด แต่จะต้องหาวิธีให้คนจำนวนมากสามารถทำงานสัมพันธ์กันได้อย่างเป็นทีมเดียวกัน

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ (CSF)

การดำเนินการจัดการจราจรเป็นเส้นทางจะดำเนินการสำเร็จได้จำเป็นจะต้องมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญในการดำเนินการ ดังนี้ คือ

1) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีมในการวางแผน สั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กันสามารถบริหารแบบเชิงรุก และทุกคนในเส้นทางต้องเป็นทีมเดียวกัน

2) ผู้บังคับบัญชาจะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่องงบประมาณ และค่าตอบแทน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3.1.2 การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย (NETWORK TRAFFIC MANAGEMENT)

➤ ความหมาย

การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย หมายถึง การจัดการจราจรที่มองภาพรวม ระดับที่ใหญ่ที่สุดของเมือง โดยใช้คนและเทคโนโลยีจัดการ (Manage) ให้มีการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรเป็นเส้นทางยาว (Route) หลายเส้นทางประกอบกัน โดยเฉพาะในถนนสายหลัก (Arterial Street) ที่เป็นเส้นทางเข้า-ออกเมือง (Inbound - Outbound) และเส้นทางแฉวงแหวนรอบเมืองให้สัมพันธ์กันทั้งโครงข่าย (Net Work) ของเมือง เพื่อให้การเดินทางมีประสิทธิภาพสูงสุด

➤ สภาพปัญหา

1) การจัดการจราจรปัจจุบันขึ้นอยู่กับพื้นที่สถานีตำรวจจำนวนมาก แต่ยังไม่วางแผนจัดการจราจรบนโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อกันให้สัมพันธ์กัน

2) การควบคุม สั่งการที่ศูนย์ควบคุม ยังมีบทบาทน้อยและขาดความเข้าใจเรื่องลำดับความสำคัญของถนนที่เป็นถนนสายหลักกับถนนสายรอง จึงขาดการอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3) การจัดการจราจรของเมือง ยังไม่ได้คำนึงถึงต้นทาง และจุดหมายปลายทางของผู้เดินทางที่ต้องการการจัดการในภาพรวม ทั้งเมืองโดยเฉพาะ การเดินทางระหว่างเขตย่านธุรกิจการค้า ใจกลางเมือง (Central Business District :Cbd) กับย่านที่อยู่อาศัย (Residential Area) ที่จะต้องเชื่อมต่อกัน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ ภาพรวมของทั้งเมืองเป็นหลัก

วิธีปฏิบัติ

1) จัดคณะทำงานเป็นทีมเวิร์ค (Team Work) ประกอบขึ้นจาก เจ้าหน้าที่หลายทางแยกในเส้นทางทั้งหมดมีการจัดองค์กร (Organization) ของกลุ่มโดยแบ่งแยกหน้าที่ที่กัน มีการประชุมวางแผน ระดมความคิด ความรับผิดชอบและแก้ไขปัญหาาร่วมกัน โดยทั้ง กลุ่มจะมีการตกลงใจและมีความเข้าใจที่ชัดเจนในเรื่อง

- เป้าหมายของกลุ่ม
- วิธีการทำงานของทุกคนในกลุ่มเพื่อไปสู่เป้าหมาย

2) มีการสำรวจ วางแผนโดยใช้ข้อมูล เช่น ถนน ทางแยก ระยะทาง ความเร็วเฉลี่ย จุดก่อปัญหาจราจร (Traffic Generator)

3) จัดการควบคุมสัญญาณไฟแบบเหลื่อมเวลา (Offset) รับปริมาณจราจรแต่ละทางแยกที่สัมพันธ์ โดยการคำนวณหรือ ทดลองซ้ำขึ้นบนเส้นทางทั้งในแนวเข้าออกเมือง และแนววงแหวน รอบเมือง



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

4) จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นสายตรวจ และกำลังประจำจุดในเส้นทาง ได้แก่ จุดกัลป์รถคอขวด โดยให้สัมพันธ์กับทางแยกและทุกจุดทำงานจะต้องประสานกัน

5) จัดการในเรื่องงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ การพักผ่อน การออกกำลังกาย การให้รางวัลการบำรุงขวัญและกำลังใจ โดยมีผู้รับผิดชอบให้ผู้ปฏิบัติได้รับการสนับสนุนครบเป็นชุดทั้งหมด (Package)

6) จัดการจราจรแบบสลับช่องทางเดินรถ (Reversible Lane) บริเวณที่เหมาะสม

7) ควบคุมเวลาตอบสนอง (Response Time) ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุหรือจุดที่เกิดปัญหาจราจร

8) มีระบบการควบคุมสั่งการ และประสานงานจากศูนย์ควบคุมการจราจร (Traffic Control Center) เพื่อให้ข้อมูลของกระแสนการจราจร ปัญหาจราจร การกำกับดูแล และตรวจสอบการปฏิบัติงาน โดยมีผู้บริหารระดับสูงประจำที่ศูนย์ควบคุม

9) ทำการประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลการเดินทางแก่ประชาชนตลอดเวลา



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ผลดี ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

1) ลดความล่าช้า (Delay) เวลาที่สูญเปล่า จากการติดสัญญาณไฟและการเดินทางแบบอ้อมไปมา โดยเปลี่ยนมาเป็นการเดินทางแบบเส้นตรงในทิศเข้าออกเมือง และสามารถเลี่ยงเมืองโดยการเดินทางในแนววงแหวน

2) เพิ่มความจุ (Capacity) ของถนนให้รับปริมาณจราจรจำนวนมากได้อย่างต่อเนื่อง

ผลเสีย ของการจัดการจราจรเป็นโครงข่าย

1) ต้องใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวนมากเพื่อประจำทางแยก จุดกัลบรถ คอขวดฯ ตลอดจนเส้นทางภายในโครงข่ายเพื่อไม่ให้มีการติดขัด จนกว่าจะมีเทคโนโลยีเข้ามาทดแทน

ข้อสังเกต

1) ไม่ควรเปลี่ยนแปลงกระแสการไหลเวียนปกติของโครงข่าย เช่น จัดการจราจรแบบอ้อมไปมาปิดกั้นถนน จัดเดินรถสวนทิศทางการเดินทางจัดเดินรถทางเดียว (one way) สวนกระแสหลักพื้นที่ในโครงข่ายไม่ควรให้มีการจอดรถริมถนน ตั้งจุดตรวจในเวลาปกติหรือปิดถนนจัดงานฯ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

2) การจัดการจราจรเป็นโครงข่าย เป็นความพยายามที่จะจัดการจราจรในเมืองที่มีการต่อเชื่อมของถนน โดยให้มีลักษณะเป็นโครงข่ายมากที่สุด เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ต้องอ้อมไปมา

3) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแบบอัตโนมัติ หากไม่สัมพันธ์กับโครงข่ายของเมืองแล้วจะไม่สามารถจัดการจราจรให้มีสีนโหลได้อย่างต่อเนื่อง



ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จ(CSF)

1) ภาวะผู้นำ (Leadership) ของหัวหน้าทีม ในการวางแผนสั่งการทุกส่วนให้สัมพันธ์กันสามารถบริหารแบบเชิงรุก ทุกคนในโครงข่ายต้องเป็นทีมเดียวกัน

2) ผู้บังคับบัญชาจะต้องให้อำนาจเด็ดขาดเป็นเอกภาพในการจัดการ ให้คุณให้โทษสนับสนุนในเรื่อง งบประมาณ และค่าตอบแทน

3) การจัดตั้งศูนย์ควบคุมสั่งการจราจร (Traffic Command Control Center) เพื่อใช้ข้อมูลในการจัดการจราจร แทนการยื่นสั่งการตามทางแยก

3.2 วิธีจัดการจราจรรายกรณี

วิธีจัดการจราจรรายกรณี หมายถึง การจัดการจราจรของเจ้าพนักงานตำรวจประจำสถานีตำรวจหรือหน่วยงานจราจรต่างๆ ที่ต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นพิเศษ เป็นรายกรณี(CASE) ซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกัน ได้แก่ การจัดการจราจรกรณีพิเศษ และการจัดการจราจรสถานการณ์ทั่วไป(กองบัญชาการตำรวจ, 2554)

3.2.1 การจัดการจราจรกรณีพิเศษ

การจัดการจราจรกรณีพิเศษ หมายถึง การจัดการจราจรในสถานการณ์ที่มีความสำคัญ ได้แก่ การจัดการจราจรกรณีมีขบวนเสด็จ การจัดการจราจรกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ อาคารถล่ม การจัดการจราจรกรณีมีการเดินวิ่งการกุศล การจัดการจราจรในการแข่งขันกีฬาสำคัญ การจัดการจราจรกรณีมีการประชุมสำคัญ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) การจัดการจราจรกรณีมี

ขบวนเสด็จ การจัดการจราจรกรณีมีขบวนเสด็จ เป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจต่างๆ ที่จะต้องจัดเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมการจราจรบนท้องถนน เพื่อให้ขบวนเสด็จสามารถผ่านเส้นทางที่รับผิดชอบดูแลไปได้โดยสะดวก ปลอดภัย และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดน้อยที่สุด





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สภาพปัญหา ปัญหาที่เกิดขึ้นในกรณีจัดการจราจรเมื่อมีการขบวนเสด็จ ได้แก่

- มีรถออกจากซอยวิ่งตัดหน้า หรือชนรถในขบวน
- ปิดการจราจรไม่ทัน รถขบวนใกล้มาถึง โดยที่มีรถค้างจอดนิ่งจำนวนมาก จนขยับไม่ได้
- ประชาชนวิ่งข้ามถนน หรือมีสุนัขวิ่งมาอยู่บนถนนที่ปิดการจราจรไว้แล้ว
- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ประจำอยู่บนถนน มีข้อบกพร่องได้รับการตำหนิ เช่น ไม่ปรากฏตัวให้ตรวจสอบได้ ผมยาว แต่งกายไม่เรียบร้อย

การปฏิบัติ

- ศึกษาข้อมูลของกำหนดการ และเส้นทางของขบวน
- วิเคราะห์การวางกำลัง และจัดทำแผนการปฏิบัติ
- ตรวจจำนวนและเครื่องแต่งกาย ประชุมชี้แจงภารกิจเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ
- วางกำลังในเส้นทาง เช่น ปากซอย ทางแยก หรือย่านชุมชนก่อนเวลาเสด็จฯ ประมาณ 1 ชั่วโมง
- ตรวจเส้นทาง การวางกำลัง หากมีสิ่งกีดขวาง เช่น รถเสีย เหตุรุดยนต์ชนกัน ให้รีบแก้ไข



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- เมื่อใกล้เวลา นายตำรวจประจำจุด ตรวจสอบความพร้อมในเซตรับผิดชอบและเร่งระบายนรถในเส้นทางออกจากถนนที่ขบวนใช้
- เตรียมตัว 1 หรือ 2 พิจารณาปิดการจราจรและเก็บรถยนต์ตกค้างในเส้นทาง
- ตำรวจชั้นประทวนที่ปฏิบัติหน้ารายทางยื่นเสียง 45 องศา กับแนวถนน ยืนตามระเบียบพัก
- นายตำรวจยื่นท่ามุมฉากกับแนวถนนหันหน้าเข้าถนนในท่าตรงทำความเคารพเมื่อขบวนผ่าน
- เปิดการจราจรเมื่อรถปิดท้ายผ่าน
- เตรียมเส้นทางกลับหากใช้เส้นทางเดิม

การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อปิดการจราจรไม่ทัน รถขบวนใกล้มาถึง

- กรณีที่ผิวการจราจรในเส้นทางมีรถจอดหนาแน่น ระบายออกไม่ทันอาจดำเนินการโดยปิดการจราจรคนละฟากถนนแทน ระบายรถออกแล้วให้ขบวนย้ายไปใช้เส้นทางที่ระบายรถออกได้ เพื่อเดินทางอ้อมชั่วคราว เมื่อผ่านจุดนี้แล้วให้กลับไปใช้เส้นทางหลักดังเดิม

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

2) การจัดการจราจรกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ อาคารถล่ม

การจัดการจราจรกรณีที่เกิดเพลิงไหม้ หรืออาคารถล่ม เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ต้องจัดการให้หน่วยดับเพลิง อาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัย หน่วยกู้ภัย รถพยาบาล ผู้บังคับบัญชาสามารถเดินทาง เข้ามาจนถึงที่เกิดเหตุได้โดยสะดวก รวดเร็ว



ในขณะที่มีสภาพการจราจรติดขัด เกิดการสับสนซุลมุนต่างๆ โดยเตรียมการณ์ในเรื่องเส้นทางที่รถจะเข้ายังที่เกิดเหตุ การจอดรถ การเคลื่อนย้ายรถ การปิดถนน

สภาพปัญหา

- รถดับเพลิง หน่วยกู้ภัยและผู้บังคับบัญชาเข้าที่เกิดเหตุไม่ได้ เพราะไม่รู้เส้นทางที่จะเข้ามายังที่เกิดเหตุ หรือมีรถบนผิวการจราจรเต็มเส้นทาง
- มุลนิธิ นักข่าว ที่ไม่มีคนขับประจำรถ หรือทิ้งรถไว้ เมื่อมีความจำเป็นจะต้องขับเลื่อนรถที่เร่งด่วน ทำให้ไม่สามารถเคลื่อนรถได้
- ถนน ซอย ของที่เกิดเหตุคับแคบ มีรถจอดกีดขวาง ทำให้เดินทางไม่สะดวกหรือเข้า-ออกไม่ได้

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปมุงดู กีดขวางการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- ไม่มีการแบ่งพื้นที่จราจร ทำให้รถที่มีความสำคัญไม่มีที่จอดรถ

การปฏิบัติ

- วางกำลังบริเวณที่เกิดเหตุ พร้อมจัดการจราจรทางเข้า-ออก ตรวจสอบรถอนุญาตเฉพาะรถดับเพลิงเจ้าหน้าที่ตำรวจ รถมูลนิธิ และผู้เกี่ยวข้องให้เข้ามาอยู่ที่เกิดเหตุเท่านั้น



- วางกำลังปากซอย และทางแยกรอบๆที่เกิดเหตุเพื่อเปิดการจราจรให้รถดับเพลิงเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุ
- วางกำลังอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางที่รถดับเพลิง รถพยาบาล และรถผู้บังคับบัญชาไปที่เกิดเหตุ
- เตรียมเส้นทางผู้บังคับบัญชาไปที่เกิดเหตุ พร้อมจัดเตรียมที่จอดรถแบ่งแยกตามลักษณะการทำงานของรถที่มาจอด เพื่อให้ความสำคัญของผู้ที่ทำหน้าที่สำคัญ
- เมื่อเพลิงสงบ จัดการจราจร เพื่อเปิดการจราจรในที่เกิดเหตุ โดยวางกำลังจนกว่าจราจรเป็นปกติ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน หลีกเลี่ยงเส้นทางจราจร
- ควรมีการซ้อมเผชิญเหตุเพลิงไหม้ หรืออาคารถล่มของเมืองต่างๆในยามปกติ

3) การจัดการจราจรกรณีเดิน - วิ่งการกุศล

การจัดการจราจรกรณีที่มีการแข่งขันเดิน - วิ่งการกุศล เป็นการวางแผนจัดการให้ประชาชนที่มาร่วมกิจกรรมสามารถเดินหรือวิ่งเพื่อการกุศลโดยใช้ผิวจราจรอย่างสะดวกและปลอดภัย และการแข่งขันจะต้องควบคุมการจราจรน้อยที่สุด



- การเดินหรือวิ่งการกุศลแต่ละครั้งจะมีประชาชนเข้าร่วมประมาณ 3,000 - 5,000 คน
- การเดินการกุศล มีระยะทางที่ต้องดูแลจัดการจราจรประมาณ 2 - 3 กิโลเมตร
- การวิ่งการกุศล มีระยะทางที่ต้องดูแลจัดการจราจรประมาณ 12 กิโลเมตรโดยทั่วไปมักจะดำเนินการในระหว่างเวลาประมาณ 05.30 - 08.00 น. ของวันหยุด



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สภาพปัญหา

สภาพปัญหาที่มักเกิดขึ้น ในการจัดการจราจรเมื่อมีการเดิน หรือวิ่งการกวดส ได้แก่

- การเดินหรือวิ่งการกวดสส่วนใหญ่ จัดให้แข่งขันโดยใช้ถนนที่เปิดการจราจรไปด้วย แต่มีประชาชนมาแข่งขันจำนวนมากกว่าที่คาดการณ์ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เพียงพอประจำจุดต่างๆ เพื่อให้การแข่งขันดำเนินไปพร้อมกับการจราจรที่ใช้ถนนร่วมกัน

- เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องยืนประจำทางแยกที่มีการเดิน - วิ่งผ่าน แต่ขาดกำลัง

- รถเข้ามาในขณะที่มีการวิ่ง - เดิน ทำให้การแข่งขันหยุดชะงัก

- ขณะที่มีการวิ่ง - เดิน อาจเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางทำให้ขบวนหยุดชะงัก เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขัน ต้องรีบแก้ไขให้ดำเนินการต่อไปได้โดยเร็วที่สุด

- ขาดการประชาสัมพันธ์ก่อนดำเนินการ ทำให้ประชาชนที่ขับขี่ไม่ทราบว่าจะปิดการจราจรหรือมีการเดินหรือวิ่งการกวดส

การปฏิบัติ

- หาข้อมูลในเส้นทาง เช่น แข่งขันในเขตท้องที่เดียวหรือหลายท้องที่ จำนวนผู้ร่วมงานมีเท่าใด

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ประธานในพิธีเปิด - ปิดคือใคร จะต้องเข้าสู่พิธีได้ โดยเตรียมเส้นทางไว้อย่างไร
- จัดกำลังในเส้นทาง และที่ทางแยก
- ปิดการจราจรบางจุด ถ้าจำเป็นหรืออาจจะเกิดอันตราย
- ประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนด้วยสื่อต่างๆ ให้ทราบเพื่อหลีกเลี่ยงใช้เส้นทางอื่น
- มีรถนำและปิดท้ายขบวนเดิน - วิ่ง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
- หากมีรถยนต์และจักรยานยนต์มากพอ ก็ใช้โดยขนานด้านข้างขบวนและติดตามขบวนไปด้วย
- เปิดการจราจรในบางถนนควบคุมไปได้ ถ้ามีขอบถนนกว้างพอ แต่จะต้องลดความเร็วของรถยนต์ที่ผ่านไปมา
- ใช้อุปกรณ์ช่วย เช่น กรวยยาง แผงเหล็ก ฯ ช่วยกันเป็นช่องทาง สำหรับการเดิน - วิ่ง
- ตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกของการจัดการแข่งขันเพื่อประสานงานระหว่างคณะกรรมการจัดงานและเจ้าหน้าที่

4) การจัดการจราจรในการแข่งขันกีฬาสำคัญ

การจัดการจราจรในการแข่งขันกีฬาสำคัญ เกี่ยวข้องกับการวางแผนเดินทางของนักกีฬาและประชาชนมายัง





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สนามกีฬาให้มีความสะดวก มีที่จอดรถภายในสนามกีฬาเพียงพอ เป็นระเบียบและสนับสนุนให้ประชาชนใช้รถส่วนตัวน้อยที่สุด

การแข่งขันกีฬา เช่น เอเชียนเกมส์ ที่ผ่านมามีรถจำนวนมากและประชาชนที่เดินทางเข้ามาในบริเวณสนามกีฬา ทั้งก่อนและหลังการแข่งขันจำนวนมาก จนทำให้เกิดการจราจรติดขัด ทั้งในสนามกีฬาและประตูเข้า-ออก

สภาพปัญหา

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นขณะที่มีการจัดการแข่งขันกีฬา ณ บริเวณสนามกีฬาและภายนอกได้แก่

- รถจักรยานในพื้ หรือรถนักกีฬา เข้าในสนามกีฬาหรือปะรำพิธีไม่ได้เพราะไม่ได้จัดเส้นทางพิเศษ เมื่อมีการแข่งขันประชาชนจำนวนมากจะเข้ามาเต็มเส้นทางที่จะต้องเข้าสู่สนาม

- ก่อนจัดการจราจร ผู้จัดประมาณการจำนวนผู้ชมน้อยเกินไป เมื่อมีแข่งขันจริงกลับมีจำนวนมาก จนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

- ที่จอดรถไม่เพียงพอ หรือจัดระเบียบจอดรถไม่ดี ทำให้รถเข้าจอดไม่ได้ ส่งผลทำให้มีแถวคอยต่อเนื่องออกไปภายนอกสนาม

- ไม่ได้เตรียมการณจัดการจราจรของถนนรอบสนามกีฬา เพราะคาดการณ์ว่ารถน้อยวิ่งสวนกันได้ แต่เมื่อแข่งขันจริงเกิดการฝ่าฝืนจนติดลือคภายในสนามกีฬาและถนนภายนอกไปทั้งหมด



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ขาดรถนำนักกีฬาจากที่พักเพื่อจะเดินทางมาแข่งขัน ทำให้พลาดการแข่งขัน
- รถเข้าและออกประตูเดียวกัน ทำให้เกิดคอขวด ไม่กระจายการเดินทาง
- ที่จอดรถเต็ม แต่ประชาชนภายนอกไม่ทราบ ยังมีรถที่เดินทางจะเข้ามายังสนามกีฬาอีกจำนวนมาก

การปฏิบัติ

- หาข้อมูลการแข่งขันกีฬา เช่น ประเภท วันเวลา สถานที่-เส้นทางและที่จอดรถ
- ประเมินการผู้เข้าชม โดยอาจวิเคราะห์จากสถิติในอดีต เพื่อวางแผนจัดกำลังคนลงทำงานได้ถูกต้อง และเหมาะสมที่สุด
- วางกำลังตำรวจโดยรอบบริเวณสนามกีฬาและประตูทางเข้า-ออก
- ปรับเส้นทางเดินรถภายในรอบสนาม เมื่อมีจำนวนรถมาก เช่น จัดรถเดินทางเดียว
- ติดตามประเมินสถานการณ์ผิดปกติจากตารางการแข่งขัน เช่น มีการชิงชนะเลิศ เพื่อปรับกำลังคนตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนผู้เข้าชม

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- กำหนดเส้นทางเข้าออกของนักกีฬา เส้นทางลูกเสือและเส้นทางสำรอง
- กำหนดเส้นทางเข้าออกของประชาชนในพิธี แขกผู้มีเกียรติ บุคคลสำคัญที่จะมาร่วมพิธีเป็นเส้นทางเฉพาะที่ไม่มีปัญหาการจราจรไว้เป็นพิเศษ
- เมื่อจบการแข่งขัน เร่งระบายรถและอำนวยความสะดวกการเดินทางในการกลับของประชาชน
- ตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจภายในสนามกีฬา เพื่อเป็นศูนย์ข้อมูลและประสานงาน พร้อมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่รถนำลูกเสือประจำอยู่ด้วย

5) การจัดการจราจรกรณีมีการประชุมสำคัญ

การจัดการจราจรกรณีมีการประชุมสำคัญเป็นการวางแผนการจัดการจราจร ณ บริเวณศูนย์ประชุมขนาดใหญ่ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมสามารถเดินทางไปมาโดยสะดวก มีระบบหมุนเวียนรถเข้าจอด ระบบการจัดการลานจอดรถ การบริหารพนักงานขับรถ การใช้รถนำ แผนปิดการจราจร



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

และอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางฯ การประชุมที่สำคัญ เช่น การประชุมผู้ว่าการธนาคารโลก การประชุมเอเปก ฯ

สภาพปัญหา

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น เมื่อมีการจัดการประชุมขนาดใหญ่ ได้แก่ กำลังตำรวจที่ใช้ปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยและจราจร มีมากจนไม่มีที่จอดรถ ไม่มีอาหารรับประทาน หรือไม่มีห้องน้ำจัดไว้ให้เพียงพอ จึงควรแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจให้เตรียมตัวมาก่อน ปฏิบัติหน้าที่

- รอนำจากที่พักมารับผู้เข้าร่วมประชุมผิดเวลา /มารับกลับผิดเวลาหรือหาตัวไม่พบ
- มีการเปลี่ยนแปลงตารางเวลา หรือแผนปฏิบัติงานกะทันหัน

การปฏิบัติ

- หาข้อมูลระดับความสำคัญของการประชุมว่าเป็นระดับนานาชาติ ระดับประเทศ หรือท้องถิ่น
- จำนวนคนเท่าใด ใช้เวลานานเท่าใด เพื่อวางแผนปฏิบัติงานหรือหมุนเวียนเจ้าหน้าที่





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ประชานในการประชุมคือใคร พระราชวงศ์ ประมุขของประเทศผู้นำทางการเมืองมีหมายเสด็จหรือไม่ ฯลฯ
- ประเมินระยะทางและเวลาเดินทางระหว่างสถานที่ประชุมและที่พัก
- กำหนดเส้นทางหลักและเส้นทางสำรองฉุกเฉินของแต่ละคณะ
- กำหนดเส้นทางหลักในการเดินทางของแต่ละคณะให้ใช้ร่วมกันหรือเวลาใกล้เคียงกัน เพื่อลดการปิดการจราจร เร่งระบายรถ
- อำนวยความสะดวกข้างทาง และจุดต่างๆให้ผู้เข้าร่วมประชุมถึงที่หมายตามกำหนดการ
- วางแผนจัดลานจอดรถภายใน และภายนอกศูนย์ประชุมเพื่อลดความคับคั่ง
- ประชาสัมพันธ์ประชาชนเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางที่เกี่ยวข้อง

3.2.2 การจัดการจราจรสถานการณ์ทั่วไป

การจัดการจราจรในสถานการณ์ทั่วไปหรือสถานการณ์ปกติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักจะต้องเผชิญในชีวิตประจำวัน มีแนวทางปฏิบัติดังนี้

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

1) การควบคุมสัญญาณไฟจราจรทางแยก

สภาพปัญหา

- เจ้าหน้าที่ตำรวจมักจะมีเปิดสัญญาณไฟรอบยาว หรือให้สัญญาณไฟเขียวจังหวะใดจังหวะหนึ่งเป็นเวลานาน เพราะเข้าใจว่าเป็นการเร่งระบายรถที่ดี
- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำทางแยกต่างๆควบคุมทางแยกโดยไม่ได้วางแผนล่วงหน้า จึงทำให้บางแห่งทำงานขัดแย้งกัน เช่น ไม่คำนึงถึงทิศทางการจราจรหรือปริมาณรถตลอดเส้นทาง
- เจ้าหน้าที่ตำรวจปล่อยให้รถหยุดค้างทางแยก หรือมีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรที่ทางแยก



แนวทางปฏิบัติ

- เปิดสัญญาณไฟรอบสั้น ซึ่งในทางทฤษฎีคือ 150 - 180 วินาทีต่อรอบ เฉลี่ยประมาณ 45 วินาที ต่อด้าน แต่ในทางปฏิบัติ เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีการจราจรหนาแน่นเกินจุดอิ่มตัว สภาพผิวการจราจรหรือการก่อสร้าง ฯลฯ อาจจะมีผันผวนได้บ้าง
- จัดการจราจรเป็นเส้นทาง โดยเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กันตลอดเส้นทาง (ROUTE) โดยให้มองการจราจรในภาพรวมหรือมองที่เมืองทั้งหมด มากกว่ามองผลประโยชน์ของทางแยกเดียว โดยผู้บังคับบัญชาสมัยใหม่จะต้องไม่ตำหนิพื้นที่ที่มีรถติด แต่จะต้องหาสาเหตุให้แน่ชัดเสียก่อน

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ป้องกันรถหยุดค้างทางแยก และควบคุมการฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณทางแยก

2) การจัดการจราจร ณ จุดกลับรถ

สภาพปัญหา

- สถานีตำรวจจำนวนมาก มักจะปิดจุดกลับรถเพื่อให้ผู้ขับเลยไปกลับท้องที่อื่น แต่ผู้ขับขี่หาที่กลับรถไม่ได้ จึงเกิดการเดินทางที่ไม่จำเป็นจำนวนมากทั่วกรุงเทพฯ

- เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งประจำจุดกลับรถปล่อยให้มีการกลับรถมาตัดกระแสรถที่ได้สัญญาณไฟเขียว ทำให้รถทางตรงถูกรบกวนและใช้พื้นที่ถนนได้ไม่เต็มที่

- เจ้าหน้าที่ตำรวจปล่อยให้ตั้งแถวรถกลับนาน จนเกิดแถวคอย (Queue) ล้นออกนอกช่องกลับไปรบกวนการเดินทางของรถช่องทางอื่น

แนวทางปฏิบัติ

- ไม่ควรปิดจุดกลับรถบนถนนทั้งหมดตลอดเส้นทาง แต่ควรจัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดกลับรถในจุดที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมิให้เกิดการเดินทางที่ไม่จำเป็น เพราะจะสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ในกรณีที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดกลับรถ ควรควบคุมความยาวแถวคอย (Queue Length) ที่จะรอกลับรถ ไม่ให้ยาวจนเกิดขัดขวางรถที่วิ่งในช่องจราจร (Lane) อื่นและจัดให้กลับรถเป็นจังหวะสั้นๆเป็นระยะ
- ในกรณีจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดกลับรถไว้หลายจุด ควรประสานการกลับของแต่ละจุด กับการควบคุมสัญญาณไฟทางแยกให้สัมพันธ์กัน เช่น ให้ใช้ช่วงเวลาที่ทางแยกเปิดสัญญาณไฟแดง จัดให้กลับรถพร้อมๆกัน เพื่อมิให้ตัดกระแสการจราจรทางตรงขณะได้สัญญาณไฟเขียว โดยเจ้าหน้าที่ควรตัดรถทางตรงไว้แต่เนิ่นๆ เพื่อเตรียมพื้นที่รับรถที่กลับในถนนก่อน เมื่อผู้ขับขี่กลับรถแล้วจะมีพื้นที่ว่างให้เข้าไปเต็มได้พอดีกับจำนวนความยาวของแถวคอยก่อนที่จะได้สัญญาณไฟเขียวแล้วออกตัวไป

3) การจัดการจราจรถนนที่มีลักษณะเป็นคอขวด (Bottle Neck)

สภาพปัญหา

ถนนที่มีลักษณะทางกายภาพเป็นคอขวดหรือเกิดคอขวดจากการก่อสร้าง ฯ หากมีรถหนาแน่นมาก จะสร้างปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากมีการบีบแย่งทางกันบริเวณคอขวด และเกิดความล่าช้า (Delay)

- บริเวณคอขวดอาจเกิดอุบัติเหตุ จึงควรจัดกำลังเจ้าหน้าที่มาประจำเพื่อจัดการจราจร



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

แนวทางแก้ไข

- ในกรณีการจราจรหนาแน่นมาก (ระดับบริการ E-F) อาจใช้เจ้าหน้าที่ปล่อยรถที่ละจุดเท่าจำนวนช่องทาง (Lane) ที่ไปได้ของถนน เช่น ก่อนเข้าคอขวดมี 4 ช่องทาง ผ่านไปได้จะลดลงเหลือ 3 ช่องทาง ก็อาจจัดแบ่งให้เดินทางที่ละ 3 ช่อง แต่แบ่งเป็นจังหวะ เช่น ช่องทางที่ 1 2 3 เป็นจังหวะแรก 2 3 4 เป็นจังหวะที่สอง และ 3 4 1 เป็นจังหวะที่สาม
- ในกรณีการจราจรไม่หนาแน่นมาก (ระดับบริการ A- D) อาจใช้การวางกรวยหรือแผงกั้นบีบให้รถปรับตัวหรือจัดแถวเป็นทางยาวก่อนถึงคอขวด ซึ่งจะเกิดการปรับตัวโดยไม่เกิดความล่าช้าและไม่จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่ประจำมาประจำ

4) การจัดการจราจรหน้าโรงเรียน

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจราจรหน้าโรงเรียน เกิดขึ้นจากแถวคอย (Queue) ของรถผู้ปกครองจำนวนมากที่ต้องการเดินทางเข้าประตูโรงเรียนบางครั้งมีมากกว่า 1 แถวทำให้เกิดขวางช่องทางจราจรอื่นส่วนในเวลาเย็นรถที่ออกจากประตูโรงเรียนก็อาจตัดกระแสการจราจรของช่องทางที่ 1 2 ทำให้รถทางตรงติดขัด



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- รถผู้ปกครองมาจอดรอรับนักเรียนบนถนนหน้าโรงเรียน
ในเวลาเย็นทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจร

- ผู้ปกครองมาส่งนักเรียนแต่ไม่ได้เตรียมตัว ทำให้เวลา
จอดส่งนาน เช่น หยิบกระเป๋า ค้นหาของ จะทำให้เกิดความล่าช้า

- ผู้ปกครองถือโอกาสขณะรถติดให้นักเรียนลงจากรถ
กลางถนนเมื่อรถเคลื่อนตัวได้ นักเรียนยังลงจากรถไม่เสร็จ ทำให้
รถทั้งแถวต้องจอดตลอดจนที่จอดรถของโรงเรียนคับคั่ง เพราะจอด
รถไม่เป็นระเบียบ รวมถึงจอดกีดขวางรถคันอื่น เป็นผลให้รถจาก
ภายนอกเข้าที่จอดรถไม่ได้

- มีแม่ค้ารถเข็นแผงลอยบนทางเท้าทำให้คนต้องลงมาเดิน
บนผิวการจราจร

แนวทางแก้ไข

แนวทางแก้ไขเกี่ยวกับปัญหาจราจร
หน้าโรงเรียนมีได้หลายระดับขึ้นอยู่กับสภาพ
ปัญหาและความหนาแน่นของสภาพการจราจร
ภายนอก แต่โดยทั่วไปอาจมีแนวทางแก้ไข ดังนี้

- ห้ามจอดรถริมถนนและภายในซอย
บริเวณหน้าโรงเรียนเวลาเช้า-เย็น





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- จัดที่จอดรถเฉพาะส่งหรือรับนักเรียนที่บ้านหน้าโรงเรียน แต่จะต้องกระทำด้วยความรวดเร็ว โดยฝึกให้นักเรียนเตรียมตัวลงพร้อมกระเป๋ามีลูกเสือมาช่วยเปิดประตูรถ
- จัดที่จอดรถนอกโรงเรียนให้ผู้ปกครองจอดรถและรับส่งนักเรียนในที่ซึ่งจัดไว้
- จัดการข้ามถนนโดยมีลูกเสือช่วยให้เกิดการตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด
- หากจำเป็นต้องมีรถเข้า - ออกประตูโรงเรียนอาจวางกรวยยาง 1 ช่องในเวลาเข้าเย็น ให้มีแถวเข้าและออกจากโรงเรียน 1ช่อง เพื่อมิให้ตัดกระแสการจราจร
- ช่วยโรงเรียนวางแผนการจัดการลานจอดรถ (Parking) ของโรงเรียนให้มีลักษณะหมุนเวียนเข้าจอด-ออกที่จอดรถโดยสะดวกและรวดเร็ว
- กวดขันแม่ค้ารถเข็นแผงลอยมิให้เกิดขวางการเดินทางและผิวการจราจร
- สนับสนุนการใช้รถร่วมกัน (Car Pool) ส่งเสริมรถรับส่งนักเรียน (School Bus) โดยตำรวจอำนวยความสะดวกให้จอดรถในที่พิเศษและได้รับลำดับความสำคัญ (Priority) รวมถึงไปถึงรถแท็กซี่รถรับจ้างสาธารณะต่างๆ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

5) การจัดการจราจรหน้าห้างสรรพสินค้า สภาพปัญหา

- ปัญหาการจราจรหน้าห้างสรรพสินค้ามีลักษณะคล้ายกับหน้าโรงเรียนคือแถวของรถที่จะเข้าห้างสรรพสินค้ามีจำนวนมากกว่า 1 แถว เมื่อมีการลดราคาสินค้าทำให้รถติดตลอดทั้งเส้นทาง



- บริเวณที่จอดรถไม่เพียงพอทำให้รถเข้าที่จอดรถไม่ได้เกิดแถวคอย (Queue) ยาวออกมายังถนนภายนอกเกิดขวางการจราจรบนถนน

- ห้างสรรพสินค้าไม่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบว่าที่จอดรถเต็มแล้ว ทำให้ประชาชนยังคงเดินทางมายังห้างสรรพสินค้าและยังตั้งแถวคอยหน้าทางเข้าถนนภายในบริเวณห้างและลานจอดรถมีรถจอดกีดขวางหรือตั้งวางสิ่งของ ทำให้การหมุนเวียนรถไม่สะดวก

แนวทางการแก้ไข

- วางกรวยยางหน้าห้างสรรพสินค้าสำหรับรถเลี้ยวเข้าหรือออกห้าง 1 ช่องทางและจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำ โดยห้างสรรพสินค้าควรแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าเพื่อวางแผนจัดการจราจร

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- จัดที่จอดรถภายในห้างสรรพสินค้าและประสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ทราบถ้าที่จอดรถเต็มแล้ว โดยให้ห้างสรรพสินค้าเตรียมที่จอดรถสำรองไว้ล่วงหน้า
- บริเวณถนนโดยรอบภายในเขตของห้างสรรพสินค้าจะต้องมีช่องทางเดินรถที่สะดวกไม่มีการจอดกีดขวางหรือรับส่งของซึ่งทำให้รถที่จะเข้าลานจอดรถหรือออกจากลานจอดรถติดขัด โดยห้างจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยมาดูแล
- ห้างสรรพสินค้าควรจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลการเข้าจอดรถที่ชั้นต่างๆของลานจอดให้สามารถเข้าจอดหรือออกจากที่จอดรถได้รวดเร็ว
- แนะนำให้ห้างสรรพสินค้าลดเวลาในการรับบัตรจอดรถ
- จัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของห้างสรรพสินค้าด้านการจัดการจราจรการใช้วิทยุสื่อสารการฝึกซ้อมรับเหตุการณ์และตั้งห้องควบคุมจราจร (Control Room) ของห้างฯฯ
- อำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การข้ามถนนการจอดรถรับส่งโดยสะดวกเป็นพิเศษ

6) การจัดการจราจรหน้าตลาดสด

สภาพปัญหา

- ปัญหาการจอดรถริมถนนด้านหน้าตลาดและการจอดรับส่งของซ้อนคัน ทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจรและเกิดคอขวดบริเวณหน้าตลาด



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- การตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าทำให้ประชาชนต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร
- ประชาชนไม่ใช้ทางข้ามเมื่อเดินข้ามถนนแต่เดินหรือขึ้นรถข้ามถนนตัดกระแสการจราจรตลอดเวลา

แนวทางแก้ไข

- ห้ามจอดรถด้านหน้าตลาด โดยเตรียมที่จอดรถไว้และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคอยกวดขันผู้ที่ฝ่าฝืนจอดรถด้านหน้าตลาด
- จัดการจราจรทางเข้าออกตลาดให้มีช่องทางที่รถบรรทุกของสามารถวิ่งในถนนและโดยรอบตลาดได้สะดวก ไม่ให้มีผู้ค้ามาวางสิ่งของกีดขวาง เพราะจะทำให้เกิดแถวคอกของรถและติดพันมายังถนนภายนอก
- จัดทางเดินระหว่างที่จอดรถกับทางเข้าตลาดให้มีความสะดวกประชาชนไม่ต้องมาเดินบนผิวการจราจร
- ควบคุมทางข้ามให้เป็นระเบียบโดยจัดเจ้าหน้าที่หรืออาสาสมัครควบคุมให้มีการข้ามถนนหรือเป็นรถตัดกระแสการจราจรน้อยที่สุด

7) การจัดการจราจรหน้าอาคารบริษัทขนาดใหญ่

สภาพปัญหา

- เวลาเช้าจะมีรถเข้าในอาคารเป็นจำนวนมาก ทำให้บริเวณหน้าอาคารมีการจราจรหนาแน่น จนบางครั้งมีรถที่อยู่ท้ายแถวแซงหน้าขึ้นมาเปิดช่องทางที่ 2 เพื่อแย่งเข้าในอาคาร





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- เวลาเย็นเมื่อเลิกงานจะมีรถออกจากอาคารจำนวนมากพร้อมๆกัน แต่ถนนด้านหน้าอาคารมีรถหนาแน่นรถในอาคารออกไม่ได้หรือเมื่อออกมาจะมีจำนวนมากตัดกระแสการจราจรหลายช่อง (Lane) จนทำให้การจราจรติดขัด

แนวทางแก้ไข

- วางกรวยยางให้รถเข้าออกอาคารในชั่วโมงเร่งด่วน 1 ช่องทาง เพื่อให้มีรถเข้าออกอาคารเป็นระเบียบและมีการตัดกับกระแสการจราจรน้อยที่สุด

- เร่งระบายรถช่วงเช้า - เย็นบริเวณหน้าอาคาร โดยจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจมาประจำให้รถเข้าออกให้เป็นไปโดยความเรียบร้อยและกวดขันการกระทำผิด

- ประสานงานกับอาคารเกี่ยวกับการเข้า-ออกที่จอดรถชั้นต่างๆที่รวดเร็วในเวลาเช้าเย็น เช่น เข้าจอดรถโดยไม่ถอยหลังเข้าช่องจอดรถ (หันหัวรถออก) เพื่อรถคันหลังไม่ต้องรอ

- สนับสนุนให้มีการทำงานเหลื่อมเวลา

- สนับสนุนการใช้รถร่วมกัน (Car Pool) การใช้รถแท็กซี่รถประจำทางรถไฟฟ้า โดยอำนวยความสะดวกด้านที่จอดรถทางข้ามถนน แสงสว่างการเดินเท้าและรักษาความปลอดภัย

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- ช่วยฝึกฝนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของอาคารเกี่ยวกับการจัดการจราจรการใช้วิทยุสื่อสารและการซ้อมเผชิญเหตุฯ

8) การจัดการจราจรหน้าสถานีขนส่ง

สภาพปัญหา

- รถแท็กซี่รับจ้างจอดกริมนถนนเพื่อรอรับผู้โดยสาร ทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจร

- มีรถจากภายนอกตั้งแถวเข้าประตูมากกว่า 1 ช่องจราจร ทำให้ปิดขวางการจราจรบนถนนใหญ่

- มีรถจอดกีดขวางหรือขนถ่ายสิ่งของบนถนนภายในบริเวณสถานี ทำให้รถภายนอกไม่สามารถเข้าไปในสถานีได้เกิดแถวคอยติดพันมาถึงด้านนอก

- ที่จอดรถของสถานีขนส่งไม่เพียงพอ มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบทำให้เข้า-ออกได้ยาก



แนวทางแก้ไข

- ห้ามจอดรถหน้าสถานีขนส่งหรือบริเวณถนนภายในสถานีขนส่งโดยเตรียมที่จอดรถไว้และกวดขันจับกุมรถที่จอดฝ่าฝืน





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- จัดการจราจรทางเข้าออกและภายในบริเวณสถานีให้หมุนเวียนไม่หยุดชะงัก เช่น กวดขันไม่ให้มีรถจอดขวางทาง จอดขนถ่ายสิ่งของบนถนน มีรถเซ็นขายของกีดขวางการหมุนเวียนของรถในบริเวณสถานี
- วางกรวยยางบริเวณหน้าสถานีสำหรับรถเข้า-ออก 1 ช่อง หากมีการจราจรหนาแน่น (ระดับบริการ E- F) และจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำเพื่อจัดการจราจร
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหรืออาสาสมัครสนับสนุนจัดการจราจรและการเดินข้ามทางม้าลาย
- อำนวยความสะดวกแก่รถประจำทางรถตู้มวลงรถแท็กซี่ที่จะเข้าจอดรับส่งผู้โดยสาร โดยอาจขอให้ทางสถานีขอสั่งจัดที่จอดรถและทางเดินเท้าให้เป็นพิเศษ เพื่อให้เกิดความสะดวกที่สุด
- กวดขันจับกุมรถโดยสารที่จอดรับส่งผู้โดยสารนอกสถานีจอดรถซ้อนคัน และก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

9) การจัดการจราจรบริเวณที่มีการขุดเจาะถนนหรือก่อสร้าง

สภาพปัญหา

- เกิดปัญหาคอขวดบนผิวการจราจรที่มีการขุดเจาะหรือก่อสร้างทำให้รถแย่งทางกัน

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- การขุดเจาะถนนหรือก่อสร้างบางแห่งไม่มีป้ายหรือดวงไฟเตือนผู้ขับขี่ ทำให้รถเบรกระงัดและเป็นอันตรายในเวลากลางคืน

- การก่อสร้างถนนในซอยที่มีช่องทางเดินรถแคบ ทำให้รถไม่สามารถสวนทางกันได้



แนวทางแก้ไข

- ประชาสัมพันธ์ประชาชนให้หลีกเลี่ยงบริเวณที่มีการก่อสร้างและแนะนำเส้นทางอื่น

- ห้ามจอดรถบริเวณใกล้จุดที่ก่อสร้างเพื่อมิให้มีจุดก่อปัญหาเพิ่มขึ้นอีก

- จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำหากมีปริมาณรถหนาแน่นหรือมีรถฝ่าฝืนกฎจราจรบริเวณนั้นมาก



- ควบคุมให้ผู้ก่อสร้างติดตั้งป้ายดวงไฟบริเวณที่มีการขุดเจาะหรือทางเป็ยงๆ ให้ประชาชนเห็นได้ชัดเจน และสามารถตัดสินใจทันก่อนจะเกิดอุบัติเหตุ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- กรณีที่มีการก่อสร้างในถนนซอยรถเดินได้ช่องทางเดียว จะต้องจัดผู้ควบคุมหรือให้สัญญาณธงแก่ผู้ขับขี่ เพื่อจัดให้รถวิ่งสวนกันได้ที่ละด้านมิให้เกิดการติดขัดภายในซอย

10) การจัดการจราจรเมื่อมีการติดขัดเป็นวงแหวน (Grid Lock)

สภาพปัญหา

- การจราจรติดขัดเป็นวงแหวนเป็นปัญหาที่มักจะเกิดขึ้นกับย่านธุรกิจการค้าใจกลางเมือง (Cbd) ที่มีการจราจรหนาแน่นสูง
- สาเหตุของการติดขัดเป็นวงแหวน ได้แก่ เกิดจากความต้องการเดินทางมายังพื้นที่เดียวกันในเวลาเดียวกันเป็นจำนวนมาก แต่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรทำให้เกิดความล่าช้า (Delay) เกิดความยาวรถ (Queue Length) ยับแยกชนแยกติดพันกันเป็นวงกลม ซึ่งอาจขยายจากใจกลางเมืองลุกลามไปยังชานเมืองในเวลาอันรวดเร็ว
- เมื่อเกิดติดขัดเป็นวงแหวนประชาชนไม่สามารถหลบเลี่ยงใช้เส้นทางอื่นหรือกลับรถได้ เพราะมีรถเต็มทุกพื้นที่รถต้องจอดหยุดนิ่งเป็นเวลานาน (1 ถึง 2 ชั่วโมง)
- วงแหวนหนึ่งอาจก่อให้เกิดวงแหวนที่สองได้ หากปล่อยทิ้งไว้เป็นเวลานาน

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

แนวทางแก้ไข

- เมื่อเกิดการติดขัดเป็นวงแหวนตรวจสอบพื้นที่ของวงแหวนให้แน่ชัด
 - ปิดถนนด้านขาเข้าวงแหวนทุกด้าน
 - เร่งระบายรถออกจากวงแหวนเพียงอย่างเดียว โดยระดมกำลังเจ้าหน้าที่จราจรและสายตรวจมาควบคุมทุกทางแยก
 - ประชาสัมพันธ์ประชาชนภายนอกให้หลีกเลี่ยงเส้นทางเข้าในวงแหวนและให้ประชาชนในเขตพื้นที่วงแหวนชะลอการเดินทางออกจากอาคารจนกว่าการจราจรเป็นปกติ
 - ตรวจสอบเส้นทางจราจรในเขตวงแหวนจัดการรถจอดกีดขวางหรือรถฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น รถค้ำทางแยกรถที่กักรถหรือออกจากซอยกีดขวาง (Block) ถนนไว้ เพื่อเปิดเส้นทางให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ตลอดแนวโครงข่ายวงแหวน
 - ประสานงานกับศูนย์ควบคุมการจราจรรับฟังคำแนะนำไม่ตัดสินใจโดยไม่ขอคำแนะนำ เช่น เร่งระบายรถในพื้นที่ตัวเองเป็นหลัก
 - เมื่อการจราจรผ่อนคลายเปิดให้ประชาชนเดินทางเข้าในพื้นที่วงแหวนได้โดยเปิดสัญญาณไฟรอบคัน
 - การป้องกันการก่อตัวของวงแหวนจำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่เป็นสายตรวจหรือเจ้าหน้าที่ยืนประจำจุดในช่วงโมงเร่งด่วนป้องกันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น รถค้ำกลาง

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ทางแยกซึ่งเป็นสาเหตุของความล่าช้า (Delay) และจุดตันของกระแสการไหลเวียนอีก ขณะเดียวกันก็ต้องป้องกันมิให้เกิดแถวของรถบนถนนยาวจนถึงแยกชนแยก เช่น ควบคุมมิให้แถวความยาวของรถบนถนนเกินกว่า 75 % ของพื้นที่ถนน ซึ่งหากหลายถนนในวงแหวนต่อกันจะเกิดเป็นการติดขัดทั้งวงแหวนขึ้น



บทที่ 4

เทคนิคการปฏิบัติงานด้านจรรยาบรรณที่ประสบความสำเร็จ

ในการบริหารจัดการงานจรรยาบรรณได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จะต้องอาศัยทักษะความรู้ประสบการณ์ในการทำงานของผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาการจรรยาบรรณที่ติดขัดในบทนี้ คณะผู้จัดทำได้ รวบรวมรูปแบบหรือเทคนิคในการปฏิบัติงานที่ดี (Best Practice) ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณที่ประสบความสำเร็จไว้ เพื่อประโยชน์ สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานจะได้นำรูปแบบและเทคนิค การปฏิบัติงานนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในพื้นที่รับผิดชอบต่อไป โดยคณะผู้จัดทำสามารถแบ่งเนื้อหาได้เป็น 3 ส่วน ได้ดังนี้ คือ

- 1) รูปแบบหรือเทคนิคด้านการบริหารจัดการและอำนวยความสะดวก ด้านงานจรรยาบรรณ
- 2) รูปแบบหรือเทคนิคการบังคับใช้กฎหมาย และ
- 3) รูปแบบหรือเทคนิคการบริหารจัดการด้านกำลังพลภายในสถานี ตำรวจ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 รูปแบบหรือเทคนิคด้านการบริหารจัดการและอำนาจ ความสะอาดด้านงานจราจร

1) เทคนิค “สร้างมวลชนร่วมแก้ไขปัญหาจราจร”

การแก้ไขปัญหการจราจร การสร้างมวลชนในชุมชนต่างๆเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหการจราจรในแต่ละพื้นที่เป็นสิ่งสำคัญอย่างมาก ซึ่งคณะผู้จัดทำสามารถแบ่งรูปแบบการสร้างมวลชนเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหการจราจรได้ ดังนี้

(1) มีการสร้างเครือข่ายกับตลาด และหน่วยงานภาคเอกชน เช่น ห้างสรรพสินค้า ให้มาช่วยบริหารจัดการงานจราจร เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการติดบริเวณย่านการค้า โดยได้ใช้วิธีการเชิญผู้ประกอบการห้างสรรพสินค้าต่างๆ มาร่วมประชุมหารือ เพื่อร่วมกันจัดสถานที่จอดรถตู้และรถแท็กซี่ รับ-ส่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการห้างสรรพสินค้า เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการติดบริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าซึ่งที่ผ่านมาผู้ประกอบการห้างสรรพสินค้าต่างๆ





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ก็ได้ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นอย่างดี และสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุและรถแท๊กซี่จอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารได้มาก ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของเจ้าหน้าที่ตำรวจคนหนึ่งที่กำลังกล่าวว่

“...ที่ผ่านมาเราได้มีการทำ MOU ร่วมกับโรงเรียน ตลาด และ ห้างสรรพสินค้า ทั่วกรุงเทพมหานคร เพื่อร่วมมือกัน บริหารจัดการแก้ปัญหาจราจร โดยขอความร่วมมือกับ ผู้ประกอบการของห้างสรรพสินค้า และตลาดต่างๆ ในการ จัดพื้นที่จอดรอรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ให้เกิดขวางทางจราจร ซึ่งที่ผ่านมาก็ได้รับความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆเป็น อย่างดี...”

(2) มีการประชาสัมพันธ์และขอความร่วมมือกับ

ผู้ประกอบการที่มารับ-ส่งบุตรหลาน เข้าโรงเรียนให้จัดเตรียมกระเป๋านักเรียนของบุตรหลานให้พร้อม ก่อนถึงหน้าโรงเรียน และเมื่อ ขับรถมาจอดหน้าโรงเรียนแล้วให้ บุตร-หลานรีบลงจากรถโดยเร็ว รวมทั้งขอความร่วมมือกับ ผู้ปกครองที่มารับส่งบุตร-



ภาพที่ 4.1 จัดระบบจราจรช่วงเปิดเรียน ตามแนวคิด หยุต-ส่ง-ลง-จร (ปฏิบัติในพื้นที่ สน.สามเสน)

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

หลานที่โรงเรียนให้เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และจอดรถในพื้นที่ที่เป็นจุดรับ-ส่งเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียน และลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้

(3) มีการจัดระเบียบร้านค้าแผงลอย บริเวณทางเดินเท้าและเส้นทางเข้า-ออก ในสถานที่ท่องเที่ยว โดยใช้วิธีการขอ



ความร่วมมือและเจรจากับแม่ค้าและชาวบ้านใกล้เคียง เพื่อลดปัญหาการตั้งสินค้ากีดขวางบนท้องถนน กรณีตัวอย่าง เช่น การจัดระเบียบในพื้นที่วัดระฆัง เนื่องจาก

ภาพที่ 4.2 จัดระเบียบผู้ค้าแผงลอยบนทางเท้า (ปฏิบัติในพื้นที่ สน.บางกอกน้อย)

แต่เดิมเส้นทางเข้า-ออกวัดระฆังจะมีร้านค้า

เครื่องสังฆทานมาตั้งอยู่จำนวนมาก ทำให้รถยนต์ไม่สามารถขับเข้า-ออกได้อย่างสะดวก รวมทั้งมีการรวมกลุ่มผู้มีอิทธิพลประจำพื้นที่ซึ่งหากมีผู้ใดมาบริหารจัดการ เพื่อจัดระเบียบการวางขายสังฆทานก็จะมีการข่มขู่จากกลุ่มผู้มีอิทธิพล หรือมีการกรีดรถยนต์อยู่เป็นประจำ โดยภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.บางกอกน้อยได้เข้าไปสำรวจและร่วมกันเจรจากับกลุ่มร้านค้าสังฆทาน เพื่อขอความร่วมมือก็ได้ชี้แจงรายละเอียดกับกลุ่มร้านค้าต่างๆ ว่าการจัดตั้งร้านขายสังฆทานยังสามารถวางขายได้ตามปกติ แต่จะต้องมีการจัดระเบียบให้



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เกิดความเรียบร้อย เพื่อให้รถยนต์สามารถขับผ่านเข้า-ออกได้ เนื่องจากที่ผ่านมาก่อเกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่ดังกล่าวอย่างมาก ซึ่งหากทุกฝ่ายให้ความร่วมมือก็จะทำให้สามารถลดปัญหาการจราจรได้เป็นอย่างดี

(4) มีการจัดตั้งโครงการให้อาสาสมัครมาช่วยงานเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตัวอย่างเช่น โครงการ “อัศวินประจำซอย” โดยให้อาสาสมัครซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นวินมอเตอร์ไซด์รับจ้างมาช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการปฏิบัติงาน โดยการช่วยโบกรถเข้า-ออกในซอย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับคนที่ใช้รถใช้ถนนในซอย และแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในซอย

(5) มีการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารการจราจร และการจัดการจราจร โดยกำหนดช่องทางในการสื่อสารระหว่างศูนย์ควบคุมสั่งการจราจร (บก.02) กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น ตู้ชุมสายโทรศัพท์ หมายเลข 1197 ไว้ให้บริการประชาชน เพื่อแจ้งปัญหาการจราจร หรือเกิดอุบัติเหตุเพื่อที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่จะได้เร่งเข้าไปแก้ไขปัญหาการจราจรในแต่ละจุดได้อย่างทันที่

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

2) เทคนิค “ทีมเวิร์ค ผสานพลังร่วมแก้ไขปัญหารถติด”

ในการแก้ไขปัญหารถจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีการประสานงานกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสถานีตำรวจอื่นร่วมด้วย เพราะถนนทุกเส้นจะเชื่อมต่อกันทุกพื้นที่ ดังนั้นการร่วมมือในการทำงาน เพื่อร่วมกันบริหารจัดการงานจราจรในพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพ ตัวอย่างเช่น การกวดสัญญาณไฟที่สอดคล้องกัน จึงมีความสำคัญอย่างมากในการแก้ไขปัญหารถจราจรอย่างยั่งยืน

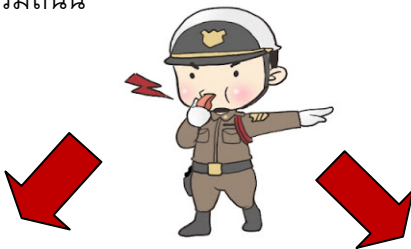


ตัวอย่างเช่น บริเวณแยกไอทีสแควร์ เป็นบริเวณที่มีตรอกซอกซอยของรถที่จะเข้าออกของถนนกำแพงเพชร 6 กับถนนวิภาวดี ซึ่งการเปิดสัญญาณไฟบริเวณนี้ต้องเปิดให้ทางถนนวิภาวดียาวกว่าด้านถนนกำแพงเพชร เพราะถ้ารถออกมาจากถนนแจ้งวัฒนะมาก ก็จะไปติดมาถึงถนนวิภาวดี และถนนกำแพงเพชร ทำให้เป็นรูปวงกลม แต่ทั้งนี้ต้องคอยดูด้วยว่ารถที่มาจากแยกหลักสี่ของ สน.ทุ่งสองห้องนั้นจะมากขนาดไหนด้วย ดังนั้นการกวดสัญญาณไฟจะต้องมีการประสานกันตลอดระหว่างแยกไอทีสแควร์ กับตู้หลักสี่วิภาวดี และตู้ของแยกสน.ทุ่งสองห้องด้วย ซึ่งบริเวณนี้รถจะติดขัดและมีปริมาณมากในช่วงเย็นเท่านั้น และในบริเวณนี้เป็นย่านของชุมชน มีผู้ใช้รถส่วนตัวเป็นจำนวนมากด้วยเหตุนี้ สน.ทั้ง 2 แห่ง จะต้องประสานงานกันในการปฏิบัติงานตลอดเวลา

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3) เทคนิค “ขยับป้ายรถเมล์ แก้วิกฤตรถติดได้”

การแก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดจากการหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารตามป้ายรถประจำทางได้เป็นอย่างดี คือ วิธีการเลื่อนป้ายรถเมล์และรถสาธารณะอื่นๆ ออกไปให้ไกลกว่าเดิมประมาณ 100 เมตร เพื่อลดการกระจุกตัวของกลุ่มรถโดยสารที่จะจอดรับผู้โดยสาร หรืออย่างกรณีของการบริหารจัดการจราจรบริเวณที่มีรถไฟฟ้าผ่าน ก็มีการใช้วิธีการให้รถโดยสารต่างๆ เช่น รถเมล์ รถตู้ เข้ามาจอดบริเวณลานจอดรถของรถไฟฟ้า เพื่อลดปัญหาการจอดรับ-ส่งบริเวณริมถนน



ภาพที่ 4.3 ขยับป้ายรถเมล์
แก้ไขปัญหาการจราจร
(ปฏิบัติในพื้นที่ สน.บางเขน)



ภาพที่ 4.4 เปลี่ยนจุดจอดรถตู้เข้ามา
ในลานจอดรถ BTS
(ปฏิบัติในพื้นที่ สน.บางซื่อ)

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

4) เทคนิค “ปลายทางเดียวกัน นั่งไปด้วยกัน”

การแก้ไขปัญหาจำนวนรถบนท้องถนนมีจำนวนมากจนทำให้เกิดปัญหาการติดขัดนั้น สามารถแก้ไขได้ด้วยการให้ตำรวจจราจรในหลายพื้นที่จัดระบบรถตู้ที่รับ-ส่งผู้โดยสารใหม่ โดยจะแยกรถตู้โดยสารเป็น 2 กลุ่มคือ 1. รถตู้ที่ไม่รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง 2. รถตู้รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง โดยผู้โดยสารที่จะเดินทางไปจุดหมายปลายทางเดียวกันให้เดินทางไปด้วยกันในรถตู้คันที่เขียนป้ายว่าไม่รับผู้โดยสารระหว่างทาง ส่วนผู้โดยสารคนใดจะต้องลงระหว่างทางก็ต้องไปใช้บริการรถตู้คันที่เขียนรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง ทั้งนี้เพื่อที่จะได้ไม่เกิดปัญหาการจราจรจอร์รับ-ส่งผู้โดยสารบริเวณป้ายรถเมล์พร้อมกันเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา และจากผลการดำเนินการที่ผ่านมาของสถานีตำรวจหลายพื้นที่ ก็พบว่าสามารถลดการจราจรบนท้องถนนได้เป็นอย่างดี กล่าวคือ ในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่น 07.00-9.00 น. ปริมาณรถตู้ที่จอร์รับ-ส่งผู้โดยสารมีจำนวนน้อยลง ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในหลายพื้นที่ได้ดีในระดับหนึ่ง



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

5) เทคนิค “ทำคนน้อยให้เป็นคนมาก”

เทคนิคทำคนน้อยให้เป็นคนมากเป็นวิธีการแก้ไขปัญหากล้าสั่งพลเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่เพียงพอ โดยใช้หลักการจัดกำลังพลเสริมในแต่ละผลัด กล่าวคือ จัดกำลังเป็น 2 ผลัด โดยใช้เวรผลัดเช้าเสริมผลัดบ่าย และเวรผลัดบ่ายเสริมผลัดเช้า เพื่ออำนวยความสะดวกบังคับบัญชาและสามารถอำนวยความสะดวกด้านงานจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 4.5 เสริมกำลังพลให้มีมาก โดยวิธีการผลัดเช้าเสริมบ่าย – ผลัดบ่ายเสริมเช้า (ปฏิบัติในพื้นที่ สน.บางกอกน้อย และ สน. นางเลิ้ง)

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

6) เทคนิค “สื่อสร้างสรรค์สมัยใหม่ภายใต้นิยาม ตำรวจจราจรเป็นมิตรกับประชาชน”

ในการแก้ปัญหาจราจรอย่างยั่งยืนวิธีการหนึ่งคือ การให้ความรู้และปลูกจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องให้กับประชาชน ดังนั้น ช่องทางหรือสื่อที่ให้ความรู้กับประชาชนนับเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยพัฒนาและปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนตระหนักในเรื่องการเคารพกฎจราจรมากขึ้นซึ่งกองบังคับการตำรวจจราจรได้ใช้เทคนิคการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการจราจรให้กับประชาชน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร และลดอุบัติเหตุ โดยใช้สื่อสมัยใหม่ในการบริการให้ความรู้ประชาชนฟรี ภายใต้นิยาม “ตำรวจจราจรเป็นมิตร ใกล้ชิดประชาชน” กล่าวคือ จัดทำเป็นหนังสือคู่มือ และแอปพลิเคชันที่สามารถดาวน์โหลดผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ เพื่อให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร ตลอดจนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด อันจะนำไปสู่การสร้างความรัก ความร่วมมือระหว่างตำรวจจราจรกับประชาชนได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมาพบว่าประชาชนให้ความสนใจและให้ความสำคัญเกี่ยวกับสื่อดังกล่าวเป็นอย่างมาก



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร



ภาพที่ 4.6 จัดทำสื่อให้ความรู้ประชาชน ทั้งคู่มือและแอปพลิเคชัน
ให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร
(จัดทำโดย กองบังคับการตำรวจจราจร)

7) เทคนิค “ริโมทอัจฉริยะควบคุมจราจร”

ภายหลังจากที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเกิดสภาวะขาดแคลนกำลังพลด้านงานจราจร จึงมีการคิดค้นเทคโนโลยีสมัยใหม่ขึ้นมาเพื่อรองรับการปฏิบัติงานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

มากยิ่งขึ้น โดยการใช้รีโมทควบคุมสัญญาณไฟจราจร ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรในแต่ละแยก ซึ่งภายหลังจากที่มีการทดสอบระบบการทำงานของรีโมทดังกล่าวพบว่าสามารถนำมาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรได้เป็นอย่างดี ด้วยเหตุนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงกำหนดนโยบายให้ป้อมตำรวจจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ติดตั้งรีโมทควบคุมสัญญาณไฟจราจรเพิ่มเติม ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้อนุมัติในวงเงิน 1 ล้านบาทบาทตั้งแต่วันที่เดือนธันวาคม 2557 โดยเร่งติดตั้งรีโมทควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามสี่แยกทั่วกรุงเทพมหานคร โดยตลอด 1 เดือนที่มีการใช้รีโมทควบคุมสัญญาณไฟนั้น สามารถลดปัญหาจราจรได้ตามสี่แยกต่างๆได้เป็นอย่างดี ซึ่งขณะนี้ได้ขยายการใช้งานครบทุกสี่แยกจำนวน 241 ทางแยก ทั้งหมดแล้ว

8) เทคนิค “ควบคุมสัญญาณไฟ และเปิดช่องทางพิเศษช่วยลดปัญหาจราจร”

การควบคุมสัญญาณไฟจราจรที่มีประสิทธิภาพ และการใช้เทคนิคเปิดช่องทางพิเศษ เพื่อระบายรถบนท้องถนนให้เคลื่อนตัวได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ให้ติดขัด นับเป็นความท้าทายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการบริหารจัดการงานจราจรอย่างยิ่ง เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่จะต้องอาศัยทักษะความชำนาญในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาไม่ให้เกิดติด ซึ่งที่ผ่านมา



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

มีสถานที่ตำรวจหลายพื้นที่ใช้วิธีการดังกล่าวแล้วประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ทั้งนี้คณะผู้จัดทำจะขอยกกรณีตัวอย่างในพื้นที่ที่มีการนำเทคนิคนี้มาใช้ในการบริหารจัดการงานจราจร ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(1) กรณีแยก จปร.

บริเวณแยก จปร. เป็นแยกที่มีการจราจรคับคั่ง โดยที่แยก จปร. มีถนนราชดำเนินนอกตัดกับถนนวิสุทธิกษัตริย์ และถนนจักรพรรดิ ซึ่งถนนแต่ละแห่งก็มีจำนวนรถที่มาใช้หนาแน่นพอๆกันทุกเส้นทาง โดยการปฏิบัติเจ้าหน้าที่จราจรควบคุมสัญญาณไฟช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า จะรับรถที่มาจากแยกวิสุทธิกษัตริย์ มุ่งหน้าแยกจักรพรรดิพงษ์ยาวกว่ารถที่มาจากราชดำเนินนอกขาเข้า-ออก ด้วยเหตุที่รถมีปริมาณมากกว่า จึงต้องจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคอยเร่งระบายรถ ส่วนช่วงเวลาเย็นก็จะเพิ่มช่องการจราจรในถนนราชดำเนินนอกในช่องทางด่วนขาเข้าจากเดิม 3 ช่องทาง โดยตั้งกรวยเพิ่มอีก 1 ช่องทางการจราจร เพื่อระบายรถขึ้นสะพานพระราม 8 ได้อีก 1 ช่องทาง

(2) กรณีแยกผ่านพิภพลีลา

บริเวณแยกผ่านพิภพลีลาเป็นแยกสำคัญ เพราะถ้าเป็นแยกที่มีสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า และมีผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (เวลา 06.00-09.00 น. และ 15.30-20.00 น.) จะมีรถจำนวนมาก ซึ่งการเปิดสัญญาณไฟจราจร ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีการให้สัญญาณไฟจราจรแตกต่างกัน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

กล่าวคือ ในช่วงเวลาเร่งด่วน ในช่วงเช้า (06.00–09.00 น.) ลงจากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า (จากฝั่งธนบุรี) แถวของรถจะยาวกว่าจังหวัดระยองทางอื่น ด้วยเหตุนี้จึงเปิดช่องทางพิเศษอีก 1 ช่องทาง (ในทางรถสวน) เพื่อเป็นการเร่งรับรถจากฝั่งธนบุรี มาที่ฝั่งพระนคร และในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเย็น (15.30–20.00 น.) การเปิดสัญญาณไฟจราจร จะเปิดไฟจราจรรับรถจากถนนราชดำเนินกลาง และราชดำเนินในยาวกว่าจังหวัดอื่น และเปิดช่องทางพิเศษอีก 1 ช่องทาง (ในทางรถสวน) เพื่อเป็นการเร่งรับรถจากฝั่งพระนคร ข้ามไปยังฝั่งธนบุรี

(3) กรณีห้าแยกลาดพร้าว

เนื่องจากบริเวณห้าแยกลาดพร้าวเป็นแยกที่ตัดกันระหว่างถนนวิภาวดีรังสิตกับถนนพหลโยธิน รวมทั้งถนนลาดพร้าว มาบรรจบที่แยกพอดี ซึ่งในช่วงเร่งด่วน เช้าจะมีรถปริมาณมาก ทางด้านพหลโยธินขาเข้า วิภาวดีขาเข้า รวมถนนลาดพร้าวขาเข้า ทั้งสามเส้นทางรถจะวิ่งมุ่งหน้าห้าแยกลาดพร้าว การจัดการจราจรจึงจำเป็นต้องประสานงานร่วมกับ สน.พหลโยธิน และ สน.บางซื่อ โดยเปิดช่องทางพิเศษทางด้านขวาของถนนพหลโยธินขาออกอีกหนึ่งช่องทาง เพื่อให้รถวิ่งด้านขาเข้าได้อีกหนึ่งช่องทาง โดยผ่านได้สะพานลอยลาดพร้าว มุ่งหน้ากำแพงเพชรสู่สะพานควาย-อนุสาวรีย์ฯ ดังนั้นสัญญาณไฟที่ห้าแยกลาดพร้าวจึงได้เปิดเป็นสัญญาณไฟกระพริบทุกด้าน โดยใช้ตำรวจจราจรไปจัดการจราจรกลางห้าแยกตั้งแต่เวลา 06.30 – 08.00 น. ของทุกวันเว้นวันหยุดราชการ โดยเฉลี่ยเวลาด้าน

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ขาเข้าจากถนนพหลโยธิน และถนนลาดพร้าวจะมากกว่าด้าน
ขาออกจากทางด้านกำแพงเพชร ดังนั้นบริเวณห้าแยกลาดพร้าวจึง
สามารถรองรับรถได้ตลอดเวลา ส่วนช่วงเร่งด่วนเย็นจะเกิดปัญหา
มากกว่าช่วงเช้าเพราะรถมุ่งหน้าขาออกไปได้น้อย เนื่องจากปัญหา
เกิดจากแยกรัชโยธินสามารถรับรถได้น้อย และเมื่อมีมหกรรมลด
ราคาสินค้าของห้างเซ็นทรัลลาดพร้าว เนื่องจากลานจอดรถของ
ห้างห้างเต็ม แต่ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจบริเวณห้าแยกลาดพร้าวก็ได้รับความร่วมมือจาก จร.สน.พหลโยธินเป็นอย่างดี ทำให้การจราจรเคลื่อน
ตัวได้อย่างต่อเนื่อง



ภาพที่ 4.7 สภาพปัญหาจราจรบริเวณห้าแยกลาดพร้าว

9) เทคนิค “สลับทางเข้า – ออกถนน ลดปัญหาการติดขัด”

ในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด อันเนื่องมาจากการสะสมของปริมาณรถยนต์ที่เข้ามาในเขตเมืองจำนวนมาก มีวิธีแก้ปัญหาดังกล่าว โดยการสลับทางเข้า-ออก ของถนน ให้วิ่งผ่าน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เพียงช่องทางเดียวในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อเร่งระบายรถยนต์ไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วน

ตัวอย่างเช่น บริเวณแยกสุทธิสารเป็นแยกที่มีถนนวิภาวดีตัดกับถนนสุทธิสาร **ช่วงเช้า** รถส่วนมากใช้ถนนวิภาวดี และถนนสุทธิสารขาเข้าจำนวนมาก แต่ในถนนสุทธิสารเป็นถนนที่มีช่องจราจรสามช่องทาง การระบายรถโดยสัญญาณไฟเขียวอย่างเดียวจะไม่เพียงพอ จึงต้องใช้วิธีการทำ **“รีเวอร์ส”** ในถนนสุทธิสาร สลับเข้าออกแทน โดยฝั่ง สน.สุทธิสาร (จากแยกสุทธิสารไปถึง ซ.อินทรามระ 45) จะปิดรับเข้า – ออก ช่วงนี้ฝั่ง สน.บางซื่อ (แยกสุทธิสารไปถึงแยกสะพานควาย) จะปิดรับเข้า-ออก ช่วงนี้ส่วนฝั่งถนนวิภาวดีเป็นถนนใหญ่มีหลายช่องการเดินรถ มีสะพานข้ามแยกจะปล่อยสลับกับการเปลี่ยนปิดรับฝั่ง สน.สุทธิสาร – สน.บางซื่อ **ช่วงเย็น** ปริมาณรถจำนวนมากจะมาจากถนนวิภาวดีขาออกเลี้ยวขวาที่แยกบางซื่อ (จากแยกสะพานควาย) ดังนั้นการใช้สัญญาณไฟจึงเน้นทางด้านที่มาจากแยกสะพานควาย โดยให้เป็นแบบเดินรถทางเดียวยกเว้นรถประจำทางเท่านั้นที่จะผ่านแยกสุทธิสารขาเข้าหน้าแยกสะพานควาย ช่วงเวลา 16.30 – 19.30 น. ได้

10) เทคนิค “ปิดจุดกลับรถ เพื่อลดปัญหาการติดขัด”

เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่เขตเมืองมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ดังนั้นวิธีแก้ไขการจราจรให้รถสามารถเคลื่อนตัวได้อย่าง



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ต่อเนื่องจึงเป็นสิ่งที่สำคัญ เทคนิคปิดจุดกลับรถ เพื่อให้รถสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างคล่องตัว จึงเป็นวิธีการหนึ่งที่ทำให้แก้ไขปัญหารถติดบริเวณจุดกลับรถได้

ตัวอย่างเช่น บริเวณจุดกลับรถหน้าโรงเรียนสารสาสน์ ถนนร่มเกล้าเป็นจุดที่มีการจราจรคับคั่งใน ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็น โดยในแต่ละวันจะมีปริมาณรถมาก ทั้งรถบรรทุกที่จะเดินทางเข้าไปยังคลังสินค้าร่มเกล้า ICD และรถที่มารับ-ส่งนักเรียนที่โรงเรียนสารสาสน์ จึงจะต้องมีการตัดรถโดยดูจากปริมาณรถ ที่มีในถนนร่มเกล้าเป็นหลัก หากการจราจรไม่คับคั่ง ก็สามารถปล่อยให้รถขนาดใหญ่กลับรถในจุดกลับรถได้ แต่ถ้าหากมีปริมาณรถมากก็ต้องดำเนินการปิดจุดกลับรถ และให้ไปกลับรถในจุดกลับรถในจุดที่เลยไปประมาณ 2 กม. เพื่อให้รถสามารถเคลื่อนตัวได้อย่างคล่องตัว ซึ่งในการปิดและเปิดจุดกลับรถต้องคำนึงถึงปริมาณรถที่สะสมในถนนร่มเกล้าทั้งสองฝั่งของถนน

4.2 รูปแบบหรือเทคนิคการบังคับใช้กฎหมาย

สิ่งสำคัญที่จะทำให้การบริหารจัดการด้านงานจราจรเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ก็คือการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัด เพื่อป้องปรามไม่ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งนี้คณะผู้จัดทำได้รวบรวมเทคนิค

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนเคารพกฎจราจรมากยิ่งขึ้น
ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) เทคนิค “การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ด้วยเทคโนโลยี”

(1) มีการนำกล้อง CCTV ที่มีการเชื่อมต่อกับคอมพิวเตอร์
มาใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อที่จะสามารถดู
สภาพการจราจรได้หลายจุด โดยไม่ต้องใช้
กำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจไปสำรวจ
สภาพการจราจรในภาพรวม เพื่อลดภารกิจ
การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมทั้ง
หากเกิดกรณีมีอุบัติเหตุ หรือมีการกระทำ
ผิดกฎจราจร จะได้นำภาพจากกล้องวงจร
ปิดใช้เป็นหลักฐานได้ ซึ่งจะสามารถช่วยลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่
ตำรวจและประชาชนได้ระดับหนึ่ง



(2) ปัจจุบันมีแอปพลิเคชันในการถ่ายภาพผู้กระทำผิด
กฎจราจร และส่งไปให้ กสท. เพื่อประมวลผลภาพ จากนั้น กสท. จะมีการ
จัดส่งภาพมาให้กองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อพิมพ์ใบสั่งและ
ส่งไปทางไปรษณีย์ให้ผู้กระทำผิดมาเสียค่าปรับ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องเผชิญหน้า กับประชาชนโดยตรง ซึ่งจะสามารถ
ช่วยลดปัญหาการติดสินบนเจ้าพนักงานได้เป็นอย่างดี



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

(3) มีการนำระบบ E-Ticket หรือระบบเครื่องออกใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ โดยเชื่อมโยงกับระบบโพลิส (Police Information System) หรือระบบเชื่อมต่อข้อมูลของตำรวจ และเชื่อมกับระบบของกรมการขนส่งทางบก เพื่อออกใบสั่งเพื่อเปรียบเทียบปรับ เนื่องจากที่ผ่านมามีประชาชนที่ได้รับใบสั่งแล้วมาชำระค่าปรับเพียง 10% ดังนั้นการนำเครื่องออกใบสั่งอิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-Ticket มาใช้จะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้กระทำความผิดให้สามารถเสียค่าปรับด้วยวิธีการที่ง่ายยิ่งขึ้น และยังเป็นการช่วยส่งเสริมให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้เกิดผลดีต่อทั้งตำรวจและประชาชน

2) เทคนิค “การลือคัลล์ หนทางแก้ไขนิสัยคนชอบจอดขวาง”

รูปแบบหรือเทคนิคการปฏิบัติงานด้านจราจรที่ประสบความสำเร็จ ก็คือ การบังคับใช้กฎหมายโดยการลือคัลล์ผู้กระทำความผิดกฎจราจรที่จอดรถในพื้นที่ห้ามจอด ซึ่งผลภายหลังจากที่มีการบังคับใช้กฎหมายโดยการลือคัลล์ พบว่าประชาชนเคารพกฎระเบียบจราจรมากขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากเป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ประชาชนรู้สึกได้ว่าตนเองได้รับผลกระทบโดยทันที เพราะไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถไปได้ จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ไม่กล้าที่จะกระทำความผิดกฎจราจรอีก



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ตัวอย่างเช่น การจัดระเบียบการจราจรบริเวณรอบตลาดห้วยขวาง ซึ่งตลาดห้วยขวางเป็นพื้นที่ที่มีประชาชนใช้รถใช้ถนนสัญจรไปมาจำนวนมาก ทั้งไปรับส่งนักเรียน และจอดรถเพื่อซื้อสินค้าในตลาดจำนวนมาก ประกอบกับประชาชนไม่เคารพกฎจราจร เช่น จอดรถในเขตที่ห้ามจอด เป็นต้น จึงมีการจัดระเบียบการจราจรด้วยการลือคล้อในเขตพื้นที่ห้ามจอด ซึ่งภายหลังจากมีการบังคับใช้อย่างจริงจังแล้ว ประชาชนโดยส่วนใหญ่เคารพกฎจราจรมากขึ้น และไม่จอดกีดขวางทางจราจรเหมือนเช่นเคย

แต่ทั้งนี้ในการลือคล้อยังมีข้อจำกัดอยู่บางประการก็คือ อุปกรณ์ในการลือคล้อมีจำนวนจำกัด และวัสดุที่ใช้ในการลือคล้อค่อนข้างหนัก ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจชนหรือเคล็ดอันตรายเครื่องมือนั้นค่อนข้างลำบาก เพราะไม่สามารถนำอุปกรณ์การลือคล้อใส่ไปในรถจักรยานยนต์ได้พร้อมกันจำนวนมาก

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร



ภาพที่ 4.8 เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยการล้อค

4.3 รูปแบบหรือเทคนิคการบริหารจัดการด้านกำลังพลภายใน สถานีตำรวจ

ในการพัฒนาการบริหารจัดการงานจราจรที่มีประสิทธิภาพส่วนหนึ่งจะต้องเริ่มมาจากการพัฒนาและสร้างความสุขให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรภายในสถานีตำรวจให้ทุกคนมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เทคนิค “ สน.สร้างความสุขใครๆก็อยากมา ”

เทคนิคในการที่จะให้การปฏิบัติงานด้านจราจรมีประสิทธิภาพ ก็คือ การสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้กับผู้ใต้บังคับบัญชา เช่น ให้สวัสดิการที่ดี โดยจัดระบบเวลาการทำงานไม่ให้เกิน 8 ชั่วโมง และไม่ให้มีการเสริมกำลัง ในช่วงเวลาที่ไม่ได้เข้าเวร ตลอดจนมีการเลี้ยงอาหาร และช่วยเหลือครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติการ เพื่อให้ผู้ใต้บังคับบัญชาเกิดความดีใจและกำลังใจในการทำงาน

ดังจะเห็นได้จากคำกล่าวของเจ้าหน้าที่ตำรวจคนหนึ่งที่กำลังกล่าวว่

“...ผมจะบอกว่าสถานีตำรวจในพื้นที่ที่ผมรับผิดชอบ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีแต่อยากจะทำอยู่ต่อ และไม่อยากจะย้ายไปที่ไหนครับ เทคนิคสำคัญที่จะทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชามีแรงจูงใจในการทำงาน ก็คือ การที่เราให้สวัสดิการให้เขาดี คือ ทำงานครบ 8 ชั่วโมงก็ให้ไปพักได้ โดยไม่ต้องมาเสริมช่วงบ่ายโมง เวลามีโอกาสพิเศษอะไรก็เลี้ยงข้าวปลาอาหาร มีปัญหาอะไรเราก็ให้ความช่วยเหลือเขาเต็มที่ แค่นี้ผู้ใต้บังคับบัญชาที่มีความสุขความสบายใจ ไม่อยากจะหนีหรือย้ายไปอยู่ที่ไหนแล้วครับ และที่สำคัญกำลังพลเหล่านี้เขาจะมีกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และไม่เกิดปัญหาขัดแย้งกันระหว่างคนทำงาน...”

บทที่ 5

เทคโนโลยีการจราจร

กรุงเทพมหานครนั้นนับเป็นเมืองหลวงที่มีการจราจรติดขัดเป็นอันดับต้นๆ ของโลก (The Congestion Capital of the World) ด้วยเหตุนี้ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานครต้องทำงานหนักมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน และต้องเผชิญกับมลพิษทั้งควันดำ เสียงดัง ตลอดจนอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อใดก็ได้ รวมทั้งต้องสูญเสียเวลาและกำลังพลส่วนใหญ่ไปในเรื่องของการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรเพื่อให้สภาพการจราจรมีการเคลื่อนตัวได้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ดังนั้นสิ่งสำคัญที่จะช่วยอำนวยความสะดวกด้วยการจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้อย่างเต็มศักยภาพ ก็คือ การนำเทคโนโลยี มาใช้ในการปฏิบัติงานจราจร ซึ่งเทคโนโลยีการจราจรที่น่าสนใจในปัจจุบัน คือ ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ ระบบดังกล่าวจะเป็นระบบที่มีการใช้เทคโนโลยีด้านการคำนวณ รวมทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารมาใช้ในการจัดการจราจรและการขนส่งให้สอดคล้องกับเวลา (Real Time) จริงมากที่สุด





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ทั้งนี้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจร ตลอดจนมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด (กองบังคับการตำรวจจราจร, 2550)

เทคโนโลยีการจัดการจราจรด้านระบบการส่งชนและจราจรอัจฉริยะประกอบด้วย 6 ระบบสำคัญ คือ

- 1) ระบบการจัดการจราจร
- 2) ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารการเดินทาง
- 3) ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะและการจัดการเหตุฉุกเฉิน
- 4) ระบบการบริหารจัดการรถสินค้า
- 5) ระบบการจัดการรถขนส่งสาธารณะ
- 6) ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ

5.1 ระบบการจัดการจราจร

ระบบการจัดการจราจร เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจรและสัญญาณไฟจราจร โดยการนำเอาเทคโนโลยีขั้นสูงทั้งในด้านฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรให้เกิดประสิทธิภาพ นอกจากนั้น ยังรวมถึงการจัดการกับ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ต่าง ๆ โดยการใช้ Sensor และเทคโนโลยีทางการสื่อสารเพื่อตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุ และการยืนยันการดำเนินการช่วยเหลือที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ ระบบดังกล่าวจะมีการนำเทคโนโลยีด้านการตรวจตรา เช่น การนำเอาอุปกรณ์สำหรับตรวจนับจำนวนยานพาหนะมาใช้ เพื่อให้การคำนวณรอบสัญญาณไฟมีความสอดคล้องกับปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทางของทางแยกและตรงกับเวลาจริงมากที่สุด

กรณีตัวอย่าง

การตั้งศูนย์เพื่อควบคุมการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรในลักษณะพื้นที่ โดยมีการศึกษาและปรับเปลี่ยนจังหวะสัญญาณไฟจราจรได้ตามปริมาณจราจร อันมีระบบที่เป็นส่วนประกอบหลักที่สำคัญ ดังนี้ คือ

1) ระบบเก็บรวบรวมการจราจรจากเครื่องตรวจนับรถ (Detectors) ที่ติดตั้งบริเวณเส้นหยุด

เครื่องตรวจนับรถจะทำหน้าที่นับจำนวนรถยนต์ที่ผ่านทางแยกตลอดทั้งวัน โดยเชื่อมต่อกับตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร ทั้งนี้ ข้อมูลปริมาณจราจรที่ตรวจวัดได้จะถูกส่งต่อไปยังคอมพิวเตอร์กลางในศูนย์ควบคุม เพื่อประมวลผลต่อไป



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

2) ระบบการประมวลผลข้อมูลจราจรเพื่อคำนวณจังหวะสัญญาณไฟที่เหมาะสม โดยจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

(1) ส่วนการคำนวณหาค่ารอบเวลาของสัญญาณไฟจราจร (Cycle Length Determination) เป็นการคำนวณหาค่ารอบเวลาของทุกทางแยกในระบบ โดยมีการกำหนดสัญญาณไฟจราจรให้รองรับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรที่ตรวจนับตลอดทั้งวัน และสอดคล้องกับอัตราส่วนระหว่างปริมาณจราจรต่อความจุทางแยก นอกจากนี้ยังป้องกันไม่ให้เกิดความคลาดเคลื่อนด้วยการกำหนดขอบเขตน้อยที่สุดและมากที่สุดของค่ารอบเวลาไว้ในระบบด้วย

(2) ส่วนการคำนวณสัดส่วนของแต่ละจังหวะสัญญาณไฟจราจร (Split Calculation) เป็นการให้หลักการทางวิศวกรรมจราจรด้านสัดส่วนของแต่ละจังหวะสัญญาณไฟที่เหมาะสม

(3) ส่วนการคำนวณค่าเหลื่อมเวลาของทุกทางแยกที่อยู่ในระบบ (Offset Calculation)

ค่าเหลื่อมเวลา คือ ความแตกต่างของเวลาที่เริ่มต้นช่วงสัญญาณไฟเขียวของทางแยกในพื้นที่ควบคุม เมื่อเปรียบเทียบกับทางแยกหลัก (Master Intersection) การตั้งค่า





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เหลือเวลาจะพิจารณาให้เกิด Green Bandwidth ของกระแสจราจรให้มีขนาดพอเหมาะกับปริมาณจราจร เพื่อให้การระบายจราจรบนถนนสายหลักเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพโดยไม่กระทบต่อการจราจรบนถนนสายรองในระบบ

3) ระบบควบคุมแสดงผลการคำนวณและรายงานสภาพการจราจร

(1) มีการแสดงผลในรูปแบบภาษาไทย ผ่านทางระบบ Graphic User Interface

(2) สามารถแสดงผลในแบบเวลาจริงของสภาพการจราจร ข้อมูลที่ได้รับจากเครื่องตรวจนับปริมาณจราจร สถานะของระบบ รวมถึงผลการคำนวณ ซึ่งจะนำมาใช้ในการปล่อยสัญญาณไฟในรอบถัดไป

(3) ผู้ใช้งานสามารถควบคุมสัญญาณไฟจราจรในทุกๆแยกที่ติดตั้งระบบได้จากศูนย์ควบคุมพร้อมกัน

(4) มีระบบบันทึกข้อมูลสภาพจราจรและข้อมูลระบบไว้ตลอดเวลาที่ผู้ใช้งานสามารถเรียกดูได้อย่างรวดเร็ว และแสดงในรูปแบบรายงานและกราฟ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

5.2 ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารในการเดินทาง

ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารในการเดินทาง เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารก่อนการเดินทาง พร้อมทั้งแจ้งข้อมูลข่าวสารขณะเดินทางเกี่ยวกับอุบัติเหตุการณ์และอุบัติเหตุต่างๆ ตลอดจนจนสภาพถนนสภาพการจราจรและสภาพแวดล้อม โดยใช้เทคโนโลยี ดังต่อไปนี้

1) วิทยุสื่อสาร เป็นข่ายวิทยุสื่อสารสำหรับงานจราจร โดยเฉพาะ ถูกนำมาใช้เพื่อให้การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ในหน่วยต่างๆ ที่รับผิดชอบงานจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และใช้ความถี่วิทยุที่มีอยู่ได้อย่างประหยัดและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

2) บ้ายสลับข้อความ เป็นระบบการรายงานข้อมูลข่าวสาร

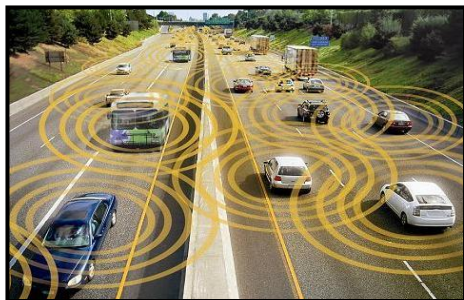


เกี่ยวกับสภาพการจราจร ในรูปของตัวอักษรหรือรูปภาพกราฟฟิกต่างๆ ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร สำหรับใช้ในการตัดสินใจ หลีกเลียงปัญหาจราจร หรือเลือกใช้เส้นทาง

โดยข้อความหรือรูปภาพสามารถปรับเปลี่ยนได้อย่างอิสระตามความเหมาะสมจากศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3) ระบบรายงานข่าวประชาสัมพันธ์ เป็นระบบรวบรวมข่าวสาร และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ตลอดจนการประชาสัมพันธ์ เพื่อแจ้งข่าวและการให้ข้อมูลแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ยังมี การจัดทำรายงานข่าวประจำวันที่มีผลกระทบต่อจราจร เช่น กำหนดการขุดถนน บริเวณจุดน้ำท่วมขัง การก่อสร้างต่างๆ เพื่อให้ สื่อมวลชนประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนทราบต่อไป



5.3 ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะและการจัดการเหตุฉุกเฉิน

ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะและการจัดการเหตุฉุกเฉิน ประกอบด้วยเทคโนโลยีเกี่ยวกับขีปนาวุธยานอันจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกสบายในการขับขี่อีกทางหนึ่ง โดยมีการควบคุมความเร็วอัตโนมัติ มีการเตือนการชน การหลีกเลี่ยงการชน

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เครื่องมือป้องกันหรือเตือนกรณีผู้ขับซึ่งวงนอน ตลอดจนการส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ เป็นต้น ส่วนระบบการจัดการอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉินนั้นสามารถดำเนินการได้โดยการใช้เทคโนโลยีการบอกตำแหน่งยานพาหนะอัตโนมัติ (AVL) รวมทั้งเทคโนโลยีด้านอื่นเช่น Surveillance และ Mayday Technologies เป็นต้น

5.4 ระบบการบริหารจัดการรถสินค้า

ระบบการบริหารจัดการรถสินค้า เป็นระบบที่มีวัตถุประสงค์หลักในการเพิ่มผลผลิตและความปลอดภัยในอุตสาหกรรมและการขนส่งสินค้า โดยการปรับปรุงการจดทะเบียน การออกใบอนุญาต การจัดเก็บภาษี และขั้นตอนการขนส่งสินค้า โดยมีการใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบปล่อยรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Clearance)

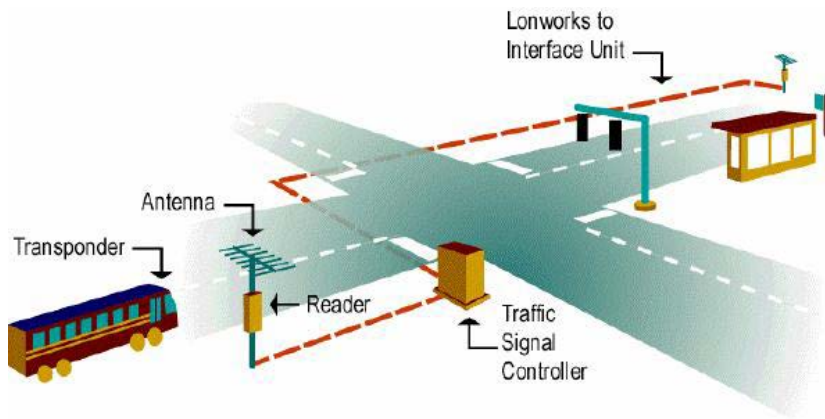


การจัดการและติดตามรถบรรทุก ตลอดจนการตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งระบบดังกล่าวไม่ได้เกี่ยวข้อง ในทางตรงต่อการแก้ไขปัญหาจราจร หากแต่เป็นระบบที่ส่งผลดีทางอ้อมต่อการจัดการจราจร

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

5.5 ระบบการจัดการรถขนส่งสาธารณะ

ระบบการจัดการรถขนส่งสาธารณะ เป็นระบบที่ใช้เทคโนโลยีในการบอกตำแหน่งของยานพาหนะอัตโนมัติ (AVL) ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อประชาชน เนื่องจากสามารถทราบเวลาในการรอรถโดยสารสาธารณะ ทำให้สามารถบริหารเวลาการเดินทางได้ดียิ่งขึ้น มีการให้สิทธิแก่รถโดยสารสาธารณะที่แยกสัญญาณไฟ เป็นต้น

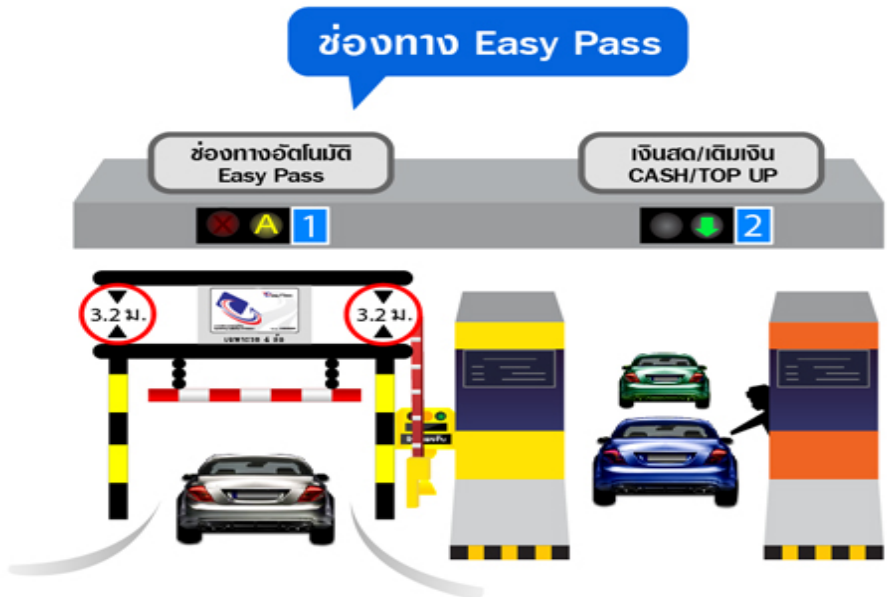


ภาพที่ 5.1 เทคโนโลยีในการบอกตำแหน่งของยานพาหนะอัตโนมัติ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

5.6 ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ

ระบบชำระค่าโดยสารค่าผ่านทางอัตโนมัติ เป็นระบบการจ่ายเงินค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะและการเก็บค่าผ่านทางแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยการใช้บัตร Smart Card สำหรับการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัตินั้น จะมีอุปกรณ์สำหรับหักค่าผ่านทางจากบัตร Smart Card (ดังแสดงในภาพ) โดยที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ต้องจอดรถเพื่อจ่ายเงินให้กับเจ้าหน้าที่เก็บเงินอย่างที่เราคุ้นเคยกันอยู่ในปัจจุบัน



ภาพที่ 5.2 ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

นอกจากนี้ยังมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ใช้ในการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจรด้วย ระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือ Red Light Camera ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นอุปกรณ์นวัตกรรมใหม่ที่จะนำมาใช้ใน ปี 2550 นอกเหนือจากระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV หรือ กล้องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ทั้งนี้ได้กำหนดติดตั้ง



ในทางแยกทั่วกรุงเทพฯ โดยการทำงาน ประกอบด้วยระบบควบคุม 2 ส่วน คือ ส่วนแรก ติดตั้งอุปกรณ์เลเซอร์ตรวจจับการกระทำความผิดบริเวณทางแยกและกล้องถ่ายภาพเพื่อมองเห็นสภาพแวดล้อมในขณะที่รถวิ่งผ่านแยก โดยที่สัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดงมีรายละเอียดความเร็วรถ วันเวลาที่กระทำความผิดสถานที่ทางแยกที่เกิดเหตุ ภาพแสดงช่องจราจรที่กระทำความผิดและขยายภาพป้ายทะเบียนรถให้เห็นชัดเจน จากนั้นจะประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ส่งข้อมูลไปศูนย์ควบคุมกลาง เจ้าหน้าที่ตำรวจจะตรวจสอบข้อมูลทะเบียนยานพาหนะของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อได้ชื่อ ที่อยู่ เจ้าของรถแล้ว จึงให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกแจ้งข้อหาให้มาชำระค่าปรับ ทั้งนี้

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ระบบสามารถตรวจจับรถที่ใช้ความเร็วขณะผ่านแยกได้สูงสุดถึง 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตรวจจับได้ทุกช่องทั้งรถขนาดใหญ่หรือเล็กอย่างจักรยานยนต์บันทึก 24 ชั่วโมง ตลอดทั้งกลางวันหรือกลางคืน



ภาพที่ 5.3 ระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
หรือ Red Light Camera

บทที่ 6

หลักการรักษาสุขภาพและการบริหารจัดการความเครียด

ในปัจจุบันสภาพการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมาณพล และเมืองใหญ่ของประเทศ เป็นเหตุสำคัญทำให้เกิด ปัญหามลภาวะด้านอากาศและเสียงที่มีค่าเกินค่ามาตรฐานที่อาจ ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติหน้าที่อยู่บนท้องถนนได้ มลภาวะของอากาศเหล่านี้เกิดจากการสะสมควันจากท่อไอเสียรถยนต์ อันประกอบด้วย ฝุ่นขนาดใหญ่ๆ จนถึงขนาดเล็กมากๆ ควันดำ เขม่า ควันขาว สารไฮโดรคาร์บอน ตะกั่ว ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ และสารพิษอื่นๆ ซึ่งหากได้รับในปริมาณที่มากและต่อเนื่อง จะทำให้เกิดโรกระบบทางเดินหายใจอักเสบเรื้อรัง โรคภูมิแพ้ โรคสารพิษ ต่างๆ เสียงดังจากการจราจรอาจทำให้เกิดโรคประสาท หูเสื่อม โรคเครียด ตลอดจนมีผู้รายงานไว้ว่ามีสารก่อมะเร็งจาก ควันท่อไอเสียรถยนต์ด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกท่าน ซึ่งปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนนจึงควรตระหนักถึงภัยที่จะเกิดจากมลภาวะด้านอากาศและเสียง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสุขภาพของท่านได้จากรายงานการตรวจสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพบว่า มีกลุ่มโรคที่พบเป็น 3 กลุ่ม คือ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

กลุ่มที่ 1

โรคทั่วไป ได้แก่ ความดันเลือดสูง โรคเบาหวาน โรคอ้วน โรคนี้เกิดกับบุคคลทั่วไป ถ้าเริ่มเป็นอาจแก้ไขได้โดยการไม่ใช้ยา เช่น การลดอาหารเค็มจัด ลดอาหารหวาน น้ำตาล ถ้าไม่ดีขึ้นต้องรักษาโดยการให้ยาต่อไป



กลุ่มที่ 2

โรคที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เนื่องจากปัจจัยต่างๆ เช่น โรคความเครียด ซึ่งเกิดจากสภาพการจราจรและพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ โรคระบบกล้ามเนื้อ โรคไขข้อในเลือดสูง

กลุ่มที่ 3

โรคจากการปฏิบัติงานโดยตรงหรือโรคเหตุอาชีพ เกิดจากการสัมผัสสภาวะอากาศและเสียงเกินค่ามาตรฐานในระยะเวลานาน ทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ อักเสบ สมรรถภาพ ปอดเสื่อมลง ความจุปอด





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ลดลง หลอดลมอุดตัน โรคภูมิแพ้ โรคตาต้อ โรคพิษตะกั่ว
โรคประสาทหูเสื่อมจากเสียงดัง

6.1 การดูแลรักษาร่างกายให้แข็งแรงและปราศจาก ความเครียดเมื่อปฏิบัติหน้าที่จราจร

ขอควรปฏิบัติสำหรับตำรวจจราจร เพื่อให้มีสุขภาพที่ดี
ปราศจากโรคภัยทั้ง 3 กลุ่ม (พ.ต.อ.วินัย ธงชัย, 2558) ดังนี้

S = Sleep ต้องนอนหลับให้เพียงพอ กล่าวคือ สำหรับ
ผู้ใหญ่วัยทำงานควรจะนอนหลับพักผ่อนประมาณวันละ 6 ชั่วโมง
แต่ไม่ควรนอนน้อยกว่า 4 ชั่วโมง เนื่องจากในแต่ละวันร่างกายจะมี
กระบวนการซ่อมแซมส่วนที่สึกหรออยู่เป็นประจำ โดยเฉพาะ
ในช่วงเวลานอนหลับ ดังนั้นหากเราพักผ่อนไม่เพียงพอก็จะทำให้
ร่างกายซ่อมแซมส่วนที่สึกหรอไม่เสร็จ และจะสะสมในวันถัดๆไป
ซึ่งอาจส่งผลทำให้บางคนมีอาการเวียนศีรษะ และปฏิบัติงานได้
ไม่เต็มประสิทธิภาพ หรือหากร่างกายไม่ได้รับการพักผ่อนอย่าง
เต็มที่ บางกรณีร่างกายอาจจะถึงขั้นปิดสวิตซ์ด้วยตนเองในขณะที่
เรากำลังขับรถ หรือนั่งทำงานอยู่ได้ ตัวอย่างเช่น อาการหลับในที่
ดวงตายังลืมตาอยู่แต่สมองสั่งการให้หลับ เป็นต้น

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

E = Eating ต้องรับประทานอาหารให้ครบ 5 หมู่ ไม่ควรรับประทานอาหารแบบเดิมๆ เหมือนกันทุกวัน ตัวอย่างเช่นชอบรับประทานข้าวขาหมู หรือกระเพราไก่ไข่ดาว เป็นประจำทุกวัน แต่ควรรับประทานอาหารที่หลากหลาย เพื่อสุขภาพที่สมบูรณ์แข็งแรง ห่างไกลจากโรคภัยไข้เจ็บ

ข้อพึงระวังในการรับประทานอาหารเพื่อหลีกเลี่ยงโรคร้าย

1. อาหารปิ้ง-ย่าง ประเภทที่มีไขมันสูง เช่น หมูปิ้ง ไก่ปิ้ง

เนื้อย่าง เพราะอาหารเหล่านี้ร้านอาหารส่วนใหญ่มักจะผสมหรือหมักด้วยผงชูรส และเมื่อนำมาปิ้ง-ย่าง ผงชูรสที่ถูกความร้อนเป็นสารก่อมะเร็ง รวมทั้งเวลาปิ้งหรือย่างจะมีไขมัน ตกลงไปบนถ่านที่กำลังแดง ทำให้เกิดการเผาไหม้ไม่สมบูรณ์ ก่อให้เกิด



สารพิษที่เรียกว่าสาร PAH หรือโพลีไซคลิก อะโรเมติก ไฮโดรคาร์บอน (Polycyclic Aromatic Hydrocarbon) ทำให้เสี่ยงต่อโรคมะเร็งปอด มะเร็งเต้านม และมะเร็ง กระเพาะอาหาร ดังนั้น เวลากินอาหารเหล่านี้จึงควรตัดส่วนที่ไหม้เกรียมออกให้หมด และไม่ควรถูกกินซ้ำๆ ซากๆ ติดกันทุกวัน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

2. **อาหารสุกๆ ดิบๆ** การกินอาหารสุกๆ ดิบๆ นั้น ก็มีความไม่ปลอดภัย เนื่องจากเสี่ยงต่อการได้รับพยาธิใบไม้ในตับ ซึ่งส่วนมากจะพบในปลาน้ำจืด ประเภทปลาเกล็ดขาว ปลาดตะเพียน พยาธิชนิดนี้จะเข้าสู่ร่างกายได้เมื่อเรากินปลาที่มีพยาธิและปรุงไม่สุก พยาธิจะทำให้ท่อน้ำดีและข้อตับเกิดการอักเสบ ส่งผลให้เป็นมะเร็งที่ท่อน้ำดีในตับได้ นอกจากนี้ยังมีพยาธิใบไม้ชนิดอื่นๆ ที่ทำให้เกิดมะเร็ง ในกระเพาะอาหารได้ ซึ่งวิธีป้องกัน คือ กินอาหารที่ปรุงสุกทุกครั้ง



3. **อาหารที่ปนเปื้อนสารเจือปนในอาหารหรือสารที่ไม่อนุญาตให้ใช้ในอาหาร** โดยสารเจือปนที่อนุญาตให้ใส่ในอาหารได้ ได้แก่ ดินประสิว (ไนเตรท, ไนไตรท์) สีผสมอาหาร เป็นต้น แต่ก็ไม่อนุญาตให้ใส่มากเกินไป ตัวอย่าง อาหารที่มักใส่ดินประสิว ได้แก่ ไส้กรอก แหนม เนื้อสวรรค์ กุนเชียง เป็นต้น สาเหตุที่ดินประสิวกทำให้เกิดสารก่อมะเร็งได้เพราะในเนื้อสัตว์จะมีสารเอมีน และเมื่อเติมดินประสิวลงไปจะทำปฏิกิริยาให้เกิดสารไนโตรซามีนขึ้น ซึ่งเป็นสารก่อมะเร็งชนิดหนึ่ง

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

4. อาหารที่มีการปนเปื้อนของเชื้อรา โดยเฉพาะเชื้อรา
ที่ชื่อ "แอสเพอซิลลัส เฟวัส" พบว่ามีอันตรายสูง เพราะเชื้อราประเภทนี้
จะสร้างสารพิษอะฟลาท็อกซิน ซึ่งเป็นสารก่อมะเร็ง ทำให้ผู้รับประทาน



เสี่ยงต่อการเกิดมะเร็งตับ
โดยสารดังกล่าวจะพบได้
ในถั่วลิสงที่ใส่ในถ้วยเดียว
ต้มยำ พริกแห้ง หอม
กระเทียม เป็นต้น ดังนั้น
เมื่อเลือกซื้อหรือเลือก
บริโภคอาหารที่มี
ส่วนผสมจากถั่วลิสง

พริกแห้ง จะต้องมั่นใจว่าไม่มีเชื้อรา หรือหากไม่มั่นใจก็ไม่ควรรับประทาน

รู้หรือไม่ ในถ้วยเดียวต้มยำ 100 ชามมี สารพิษอะฟลาท็อกซิน
เจือปนอยู่มาก ถึง 92 ชาม ซึ่งนับว่าอันตรายมาก



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

5. เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เช่น เหล้า เบียร์ ก็เป็นตัวการส่งเสริมให้เกิดมะเร็งได้ ซึ่งได้แก่ มะเร็งตับ ดังนั้นหากหลีกเลี่ยงหรือลดปริมาณการดื่มก็จะลดความเสี่ยงต่อการเกิดโรคมะเร็งได้



X = Exercise ควรออกกำลังกายให้เหมาะสม ซึ่งวิธีการออกกำลังกายนั้นทำได้หลายวิธีแตกต่างกัน เช่น การเดินเร็ว ๆ การวิ่งเหยาะ ๆ การเดินแกว่งแขน ยกขา อยู่กับที่ในบ้าน ในสนามหน้าบ้าน การเต้นแอโรบิคที่ถูกต้อง และที่สำคัญมาก ๆ คือ จะต้องดูตัวเราเองว่า อายุ สุขภาพ ของเราเหมาะกับการออกกำลังกายแบบไหนดีที่จะมีประโยชน์เหมาะกับร่างกายของเรามากที่สุด

แต่สำหรับคนที่มีอายุมากกว่า 45 ปี หรือมีโรคประจำตัว เช่น โรคความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน โรคไขมันในเลือดสูง หรือมีประวัติครอบครัวเป็นโรคหัวใจ ควรปรึกษาแพทย์ก่อนเริ่มการเลือกวิธีการออกกำลังกาย

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

นอกจากนี้ในการออกกำลังกายไม่ควรหักโหมมากในครั้งแรก ๆ การออกกำลังกายที่ดี ควรเป็นการออกกำลังกายอย่างต่อเนื่อง ไม่ใช่ทำเป็นครั้งคราวแต่หักโหม และไม่ควรรล้นหายใจหรือสูดลมหายใจอย่างแรง ควรหายใจเข้าและออกยาว ๆ เพื่อช่วยระบบการหายใจของร่างกาย

วิธีทดสอบความฟิตของร่างกาย

ให้เดินเร็วเป็นเวลา 10 นาที แล้ว

ร้องเพลงไปด้วย ตัวอย่างเช่น

“มดตัวน้อยตัวนิด, มดตัวน้อยตัว

นิด มดมีฤทธิ์น้ำคูลูก”



- หากคุณพูดในขณะที่เดินเร็วและคุณ

พูดได้ดี หายใจปกติ ระดับความฟิตของร่างกายคุณถือว่า **ดี**

- หากพูดไม่ได้ หายใจหอบ แสดงว่าสมรรถภาพของร่างกาย

ถือว่า **อ่อนแอ ไม่ไหว**

สาเหตุที่เกิดอาการนี้ก็เพราะเมื่อเราเดินเร็ว หัวใจจะเต้นและสูบฉีดร่างกายได้ดี โดยหัวใจจะเต้นและกล้ามเนื้อจะนำพลังงานมาใช้ จะเกิดเป็นก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ จากนั้นเส้น



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เลือดต้องส่งคาร์บอนไดออกไซด์ไปฟอกที่ปอด ซึ่งปอดต้องใช้ ออกซิเจนในการฟอกทำให้เราต้องหายใจเร็วและแรงขึ้น เพื่อนำ ออกซิเจนเข้าสู่ร่างกายให้ปอดเอาไปใช้งาน ดังนั้นเราจึงไม่สามารถ พุดประโยคยาว ๆ ได้เพราะการพุดจะไปขัดจังหวะการเอา ออกซิเจนเข้าสู่ร่างกาย

หากผลการทดสอบปรากฏว่าสมรรถภาพร่างกายอ่อนแอ ให้เพิ่มการออกกำลังกายด้วยการเดินเร็ว ๆ อย่างน้อยวันละ 10 นาที วันละ 3 ครั้ง เพราะขณะเดินหัวใจจะถูกฝึกให้แข็งแรงขึ้น ซึ่งถ้าทำเป็นประจำ หัวใจจะสามารถสูบน้ำมันได้มากขึ้น และสามารถเผาผลาญ ไนมันที่สะสมในร่างกายได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรไปตรวจ สุขภาพประจำปีที่โรงพยาบาล เพื่อจะได้ทราบถึงความผิดปกติ ของร่างกาย และสามารถรักษาโรคต่างๆได้แต่เนิ่นๆ ในการตรวจ ร่างกายควรตรวจเช็ค ดังนี้

- การตรวจร่างกาย วัดความดันเลือด ซึ่งน้ำหนัก ส่วนสูง
- การตรวจเลือด ดูระดับไขมัน น้ำตาล หน้าที่ตับ หน้าที่ ของไต
- ตรวจเอกซเรย์ปอด
- ตรวจการได้ยิน โดยใช้เครื่องตรวจการได้ยิน
- ตรวจหน้าที่ปอด โดยใช้เครื่องตรวจสมรรถภาพปอด

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เมื่อพบมีความผิดปกติ โรงพยาบาลจะให้การรักษา แนะนำ การป้องกันและฟื้นฟูสุขภาพ บางแห่งอาจมี กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพด้วย

ถ้าท่านปฏิบัติตามแนวทางข้างต้น อย่างเคร่งครัด จะทำให้ท่านมีสุขภาพดี และหลีกเลี่ยง ผลกระทบจากมลภาวะ อากาศและเสียงในขณะที่ปฏิบัติงานจราจรได้



พ.ต.อ. วรินทร์ ธงชัย นักจิตวิทยา โรงพยาบาลตำรวจ
บรรยายเรื่องการจัดการความเครียดและการดูแลสุขภาพ
ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

คำแนะนำเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

สิ่งที่คุกคามสุขภาพ	ผลกระทบ/โรค	มาตรการแก้ไข/ป้องกัน
1. ยืนนานๆ 10-12 ชั่วโมง	ปวดเมื่อย	ยืนสลับนั่ง
2. อากาศร้อนอบอ้าว (อากาศ/เครื่องแบบ)	เป็นลม	- ดื่มน้ำน้ำเกลือแร่ให้พอเพียง - เปลี่ยนแปลงระเบียบเครื่องแบบ - ออกกำลังกายให้ร่างกายฟิตเสมอ
3. สูดอากาศที่ปนเปื้อนควันท่อไอเสียรถยนต์ และฝุ่นควันต่างๆ	โรคระบบทางเดินหายใจ โรคภูมิแพ้ สมรรถภาพปอดเสื่อม	- ควบคุมมลพิษ - ตำรวจจราจรใส่หน้ากากกันฝุ่นและควันพิษในวันที่มีฝุ่นมาก
4. มลพิษทางเสียงเกิน 85 เดซิเบล ได้ยินมากกว่า 8 ชั่วโมง	ประสาทหูเสื่อมจากเสียงดัง (หูตึง)	ใส่ Ear Plug (อุดช่องหู)
5. ความเครียด	โรคทางจิต โรคทางกาย	ตรวจสุขภาพจิตเป็นระยะ พบจิตแพทย์
6. ปฏิบัติหน้าที่จราจรอย่างต่อเนื่อง	มีความเสี่ยง 1-5	- มาตรการส่งเสริมสุขภาพ - มาตรการป้องกันการเกิดโรค - ตรวจสุขภาพเป็นระยะๆ
7. พฤติกรรมสูบบุหรี่	โรคระบบทางเดินหายใจ มะเร็ง	เลิกสูบบุหรี่
8. พฤติกรรมดื่มสุรา	โรคพิษสุราเรื้อรัง โรคตับ	เลิกดื่มสุรา
9. รับประทานอาหารไม่ถูกต้อง	โรคอ้วน	- รับประทานอาหารให้ครบ 5 หมู่ - ออกกำลังกายสม่ำเสมอ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

6.2 การบริหารจัดการความเครียด

ความหมายของความเครียด

ความเครียดเป็นภาวะของอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลต้องเผชิญกับปัญหาต่างๆ และทำให้รู้สึกถูกกดดัน ไม่สบายใจ วุ่นวายใจ กลัว วิดกกังวล ตลอดจนถูกบีบคั้นเมื่อบุคคลรับรู้ หรือประเมินว่าปัญหาเหล่านั้นเป็นสิ่งที่คุกคามจิตใจ หรืออาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกาย



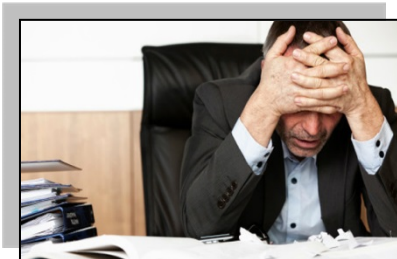
จะส่งผลให้สภาวะสมดุลของร่างกายและจิตใจเสียไป (กรมสุขภาพจิต, 2541)

ผลที่เกิดจากความเครียด

ผลจากปฏิกิริยาตอบสนองที่มีต่อความเครียด ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในตัวบุคคลนั้น โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่

1. ด้านร่างกาย

ภาวะที่เครียดเกิดขึ้นจะกระตุ้นระบบประสาทอัตโนมัติทำให้เกิดอาการหน้ามืด เป็นลม เจ็บหน้าอก ความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ หลอดเลือดอุดตัน โรคอ้วน แผลในกระเพาะอาหาร เมื่อบุคคลตกอยู่ในความเครียดเป็นเวลานาน จะทำให้สุขภาพร่างกายทรุดลง เนื่องจากเกิด





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความไม่สมดุลของระบบฮอร์โมน ซึ่งเป็นชีวเคมีที่สำคัญต่อมนุษย์ เพราะทำหน้าที่ช่วยควบคุม การทำงานของระบบต่างๆ ภายใน ขณะเกิดความเครียดจะทำให้ต่อมใต้สมองถูกกระตุ้น ทำให้ต่อมหมวกไตหลั่งฮอร์โมนคอร์ติซอล (cortisol) เพิ่มขึ้น จะทำให้เกิดอาการทางกายหลายอย่างแตกต่างกันไป ในแต่ละบุคคล ตั้งแต่ปวดศีรษะ ปวดหลัง อ่อนเพลีย หากบุคคลนั้นต้องเผชิญกับความเครียดที่รุนแรงมากๆ อาจส่งผลให้บุคคลเสียชีวิตได้ เนื่องจากระบบการทำงานที่ล้มเหลวของร่างกาย เช่น คนที่มีโรคเบาหวานเป็นโรคประจำตัวอยู่แล้วหากเกิดความเครียดอย่างรุนแรง ฮอร์โมนคอร์ติซอลจะไปกระตุ้นระดับน้ำตาลในเลือดให้สูงขึ้นหรือลดต่ำลงอย่างผิดปกติ และทำให้เกิดอาการชักได้ หรือในบางรายที่ระบบภูมิคุ้มกันของร่างกายทำงานได้ไม่เต็มที่ ส่งผลให้เกิดเป็นอาการของโรคหอบหืด โรคภูมิแพ้ต่างๆ โรคผิวหนัง อาจมีอาการ ผม่วงและมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดโรคมะเร็งได้ง่ายกว่าเมื่อเทียบกับคนปกติ

2. ด้านจิตใจและอารมณ์

จิตใจของบุคคลที่เครียดจะเต็มไปด้วยการหมกมุ่นครุ่นคิด ไม่สนใจสิ่งรอบตัว ใจลอย ขาดสมาธิ ความระมัดระวังในการทำงานเสียไป เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จิตใจขุ่นมัว โมโห





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

โกรธง่าย สูญเสีย ความเชื่อมั่นในความสามารถที่จะจัดการกับชีวิตของตนเอง เคร่าซึม คับข้องใจ วิตกกังวล ขาดความภูมิใจในตนเอง ในบางรายที่ตกอยู่ในภาวะเครียดอย่างยาวนานมาก อาจก่อให้เกิดอาการทางจิต จนกลายเป็นโรคจิตโรคประสาทได้ เนื่องจากการเผชิญต่อภาวะเครียดเป็นเวลานานฮอริโมนคอร์ติซอลที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น จะทำให้เซลล์ประสาทฝ่อและลดจำนวนลง โดยเฉพาะในสมองส่วนที่เกี่ยวข้องกับความจำและสติปัญญา ความเครียด จึงทำให้ความจำและสติปัญญาลดลง และยังมีผลต่อการทำงานของระบบสารสื่อประสาทที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับอารมณ์และพฤติกรรม จึงทำให้เกิดอาการซึมเศร้าและวิตกกังวลกว่าเวลาปกติ

3. ด้านพฤติกรรม

การเปลี่ยนแปลงทางร่างกายดังที่กล่าวในข้างต้น ไม่เพียงแต่จะทำให้ระบบการทำงานของร่างกายผิดปกติไป แต่ยังทำให้พฤติกรรมการแสดงออกของบุคคลเปลี่ยนแปลงด้วย ยกตัวอย่างเช่น บุคคลที่เครียดมากๆ บางรายจะมีอาการเบื่ออาหารหรือบางรายอาจจะรู้สึกว่าตัวเองหิวอยู่ตลอดเวลา และทำให้มีการบริโภคอาหารมากกว่าปกติ มีอาการนอนหลับยากหรือนอนไม่หลับหลายคืนติดต่อกัน ประสิทธิภาพในการทำงานน้อยลง เริ่มปลีกตัวจากสังคม และเผชิญกับความเครียดอย่างโดดเดี่ยว



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

บ่อยครั้งบุคคลจะมีพฤติกรรมการปรับตัวต่อความเครียดในทางที่ผิด เช่น สูบบุหรี่ ดื่มเหล้า ดินยา เล่นการพนัน การเปลี่ยนแปลงของสารเคมีบางอย่างในสมองทำให้บุคคลมีพฤติกรรมก้าวร้าวมากขึ้น ความอดทนเริ่มต่ำลง พร้อมทั้งจะเป็นศัตรูกับผู้อื่นได้ง่าย อาจมีการอาละวาดขว้างปาข้าวของ ทำร้ายผู้อื่น ทำร้ายร่างกายตนเอง หรือ หากบางรายที่เครียดมากอาจเกิดอาการหลงผิดและตัดสินใจแบบชั่ววูบนำไปสู่การฆ่าตัวตายในที่สุด





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

แบบทดสอบความเครียด

แบบประเมินและวิเคราะห์ความเครียดด้วยตนเอง

ในระยะเวลา 2 เดือนที่ผ่านมา ท่านมีอาการ พุดติกรรม หรือความรู้สึกต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด โปรดขีดเครื่องหมาย X ลงในช่องแสดงระดับอาการที่เกิดขึ้นกับตัวท่านตามความเป็นจริงมากที่สุด

อาการ พุดติกรรมหรือความรู้สึก	ระดับอาการ			
	ไม่เคย	ครั้งคราว	เป็นบ่อยๆ	เป็น
1. นอนไม่หลับเพราะคิดมากหรือกังวลใจ				
2. รู้สึกหงุดหงิด ไร้ค่าภูมิใจ				
3. ทำอะไรไม่ได้เลยเพราะประสาทตึงเครียด				
4. มีความวุ่นวายใจ				
5. ไม่อยากพบปะผู้คน				
6. ปวดหัวข้างเดียวหรือปวดบริเวณขมับทั้ง 2 ข้าง				
7. รู้สึกไม่มีความสุขและเศร้าหมอง				
8. รู้สึกหมดหวังในชีวิต				
9. รู้สึกว่าชีวิตตนเองไม่มีคุณค่า				
10. กระวนกระวายอยู่ตลอดเวลา				
11. รู้สึกว่าตนเองไม่มีสมาธิ				
12. รู้สึกเปลี่ยวจนไม่มีแรงจะทำอะไร				
13. รู้สึกเหนื่อยหน่ายไม่อยากทำอะไร				
14. มีอาการหัวใจเต้นแรง				
15. เสี่ยงสั้น ปากสั้น หรือมือสั้นเวลาไม่พอใจ				
16. รู้สึกกลัวผิดพลาดในการทำสิ่งต่าง ๆ				
17. ปวดหรือเกร็งกล้ามเนื้อบริเวณท้ายทอย				
18. ตื่นเต้นง่ายกับเหตุการณ์ที่ไม่คุ้นเคย				
19. มีเหงงหรือเวียนศีรษะ				
20. ความสุขทางเพศลดลง				



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เกณฑ์การให้คะแนนตอบ

ไม่เคย	ได้คะแนน 0 คะแนน
ครั้งคราว	ได้คะแนน 1 คะแนน
เป็นบ่อยๆ	ได้คะแนน 2 คะแนน
เป็น	ได้คะแนน 3 คะแนน

ผลการวิเคราะห์คะแนนความเครียดของตนเอง

คะแนน 0-5 คะแนน หมายถึง เป็นคนมีความเครียดน้อยกว่าปกติ กล่าวคือ เป็นคนที่อยู่แบบสบายๆ ใช้ชีวิตแบบเรื่อยๆ ซึ่งอาจจะทำให้เป็นคนเฉื่อยชาได้

คะแนน 6-17 คะแนน หมายถึง เป็นคนมีความเครียดอยู่ในระดับปกติ คือ เป็นคนมีความกระตือรือร้นในการทำงาน มีชีวิตชีวา และมีเป้าหมายในชีวิตที่ชัดเจน

คะแนน 18-25 คะแนน หมายถึง เป็นคนที่มีความเครียดสูงกว่าปกติเล็กน้อย เช่น อาจมีอาการเบื่อ ๆ บ้าง ทางแก้ไขที่ดีที่สุด คือ หากิจกรรมที่ชอบทำ เพื่อผ่อนคลายความเครียด ตัวอย่างเช่น ว่ายน้ำ อ่านหนังสือ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

คะแนน 26-29 คะแนน หมายถึง เป็นคนที่มีความเครียดปานกลาง จนทำให้เกิดอาการเบื่ออาหาร นอนไม่หลับ หรือรับประทานอาหารมากไป ดังนั้น วิธีแก้ไขคือควรหากิจกรรมที่ทำให้ผ่อนคลายความเครียดมากขึ้น ตัวอย่างเช่น นั่งสมาธิ การออกกำลังกายให้นานพอสมควร เพื่อให้ตนเองมีการหลั่งสารเอ็นโดฟินออกมา ซึ่งสารดังกล่าวจะเป็นสิ่งที่จะช่วยทำให้คนเกิดความรู้สึกมีความสุข และผ่อนคลายมาก

คะแนน 30 คะแนนขึ้นไป หมายถึง เป็นคนที่มีความเครียดสูงกว่าปกติ คนกลุ่มนี้ควรจะต้องมาโรงพยาบาลหรือมาพบแพทย์ เพื่อรับการตรวจวินิจฉัยเพิ่มเติม เพราะกลุ่มคนกลุ่มนี้อาจจะมีอาการของโรคประสาทแอบแฝงอยู่

การดูแลตนเองในการจัดการความเครียด

1. ควรมีการตั้งเป้าหมายของชีวิต ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพัฒนาแผนปฏิบัติการ เพื่อที่จะให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

2. ใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ และมีประสิทธิภาพ และพักผ่อนให้เพียงพอ

3. ทำงานตามความสามารถ และความถนัดของตนเอง ไม่ทำงานเร็ว หรือช้าเกินไป



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

4. พยายามให้ความสมดุลระหว่างชีวิตที่บ้านกับที่ทำงาน ไม่เคร่งเครียดเกินไป

5. ควรเข้าใจสถานการณ์และหาสาเหตุของการทำงานที่ทำให้เกิดความเครียด และเลือกวิธีที่เหมาะสมที่สุด ในการระบายอารมณ์ที่ตึงเครียด เช่น อารมณ์ห่อเหี่ยว ซึมเศร้า อาจจะใช้วิธีการ



ออกกำลังกาย เช่น เล่นกีฬา อารมณ์โกรธ อาจจะไปเล่นกีฬาที่มีมือดี หรือทำเตอะ หรือทำงานที่ต้องใช้กำลังแรง เช่น การทำสวน หากเกิดความวิตกกังวล ควรมุ่งเน้นให้อยู่กับสถานการณ์ เหตุการณ์ปัจจุบันและ

กิจกรรมที่ทำอยู่ในขณะนั้นมากกว่าที่จะเฝ้ามองอนาคต หรือย้อนหลังอดีต เพราะจะทำให้เกิดอารมณ์หมกมุ่นครุ่นคิด

6. เมื่อใดที่รู้ตัวว่าจะระเบิดอารมณ์ความเครียดออกมา ควรชะลอการแสดงอารมณ์ เช่น หายใจเข้า-ออก ลึกๆ นับ 1 – 10 และพักสักครู่ช่วยให้อารมณ์ที่กำลังปะทุนั้นลดลง และรอให้สถานการณ์ดีขึ้น

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

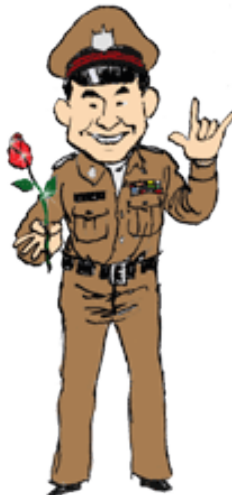
7. พยายามมองบุคคลอื่นในแง่ที่ดี

8. มีความเชื่อมั่นในตนเอง และยอมรับ

ฟังความคิดเห็นของผู้อื่น

9. การฝึกสมาธิ จะทำให้จิตใจจดจ่อกับ
สิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยไม่วอกแวกไปกับสิ่งอื่น วิธีทำ
สมาธิ เช่น ทำนั่ง ให้นั่งขัดสมาธิท่าดอกบัว ท่าพับเพียบ

10. รับประทานอาหารที่เหมาะสมและมี
ประโยชน์ หลีกเลี่ยงการดื่มของมีนเมา และการสูบบุหรี่



บทที่ 7

คุณลักษณะที่ดีและจรรยาบรรณพื้นฐานของตำรวจจราจร

หลักจริยธรรมและจรรยาบรรณพื้นฐานที่ผู้ปฏิบัติงานสายจราจรจะต้องพึงมีและประพฤติปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม (กองบัญชาการการการศึกษา, 2554) ดังนี้

“สุภาพบุรุษจราจร” คือ ตำรวจจราจรที่ดี หรือตำรวจจราจรที่มีความรับผิดชอบและต้องอยู่บนพื้นฐานแห่งความดีและความถูกต้องตามกฎหมาย ตามจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพ ตามศีลธรรมและจริยธรรม มีความกล้าคิด กล้าพูด กล้าทำ กล้าตัดสินใจ และกล้าเสียสละตำรวจจราจร เป็นตำรวจที่ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด จึงทำให้ประชาชนมองตำรวจจราจรเป็นสองภาพลักษณ์ซ้อนกันอยู่ กล่าวคือ มองภาพของตำรวจจราจรไปในทางที่ไม่ดีว่าตำรวจจราจรชอบแก้งักจับกุมเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ แต่อีกมุมหนึ่งมองภาพของตำรวจจราจรว่า ตำรวจจราจรตรากตรำแดด ฝน ต้องทนต่อมลพิษรอบข้างเป็นตำรวจที่น่าสงสารและน่าเห็นใจมากกว่าตำรวจอื่น ๆ จะเห็นได้ว่า “ตำรวจจราจร” สามารถประชาสัมพันธ์ตัวเอง





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ได้หลายรูปแบบเช่น การให้บริการการแสดงกิริยามารยาท การใช้คำพูด การมีน้ำใจ ผนวกกับความเห็นตเห็น้อยต้องตราครดรดร่าต่อสภาพดินฟ้าอากาศ กลายเป็นการสร้งร่าความประทบใจให้กับประชาชนได้ด้วยการลบทัศนคติเดิมๆ ของประชาชนออกไปจากมองว่าตำรวจชอบแกล้งจับเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ เป็นตำรวจจราจรที่ดีเป็นตำรวจที่น่าสงสารเป็นตำรวจของประชาชน สมกับคำที่ว่า “สุภาพบุรุษ”

สุภาพบุรุษจราจร ต้องมีคุณลักษณะดังต่อไปนี้

1. **การแต่งกายดี** เครื่องแต่งกายเป็นเครื่องที่สามารถบอกได้ว่าคนที่สวมใส่เป็นบุคคลเช่นไร มีความเอาใจใส่ต่อตนเอง และหน้าที่การงานมากน้อยเพียงใด คนที่มองจะมองศึรษะจนถึงปลายเท้า โดยเฉพาะตำรวจจราจรที่ยืนอำนวยการจราจรตามจุดต่างๆ ว่ามีพร้อมที่จะออกไปปฏิบัติหน้าที่เพื่อเกิดความสุขและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนมากน้อยเพียงใด “ตำรวจจราจร” มีเอกลักษณ์ที่แตกต่างจากตำรวจทั่วไปคือ ขณะปฏิบัติหน้าที่จะต้องติดปลอกแขนสีขาวที่ด้านขวาตั้งแต่ระดับ จ.ส.ต. ขึ้นไป และคาดเข็มขัดสายโยงสีขาว ตั้งแต่ ส.ต.อ. ลงมา ต้องสวมถุงมือสีขาวทุกครั้ง ในขณะที่ควบคุมการจราจรมีความสะอาดเรียบร้อย

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ดังนั้น การแต่งกายที่ดีควรมีลักษณะดังต่อไปนี้ คือ

1.1 หมวกต้องใหม่และสะอาด

1.2 หน้าหมวก เครื่องหมาย ที่เป็นโลหะ ต้องขัดให้ใหม่

และเงา

1.3 ปลอกแขนหรือเข็มขัดสายโยงสีขาวย ต้องสีขาวย

สะอาด

1.4 ถุงมือ ต้องสีขาวย สะอาด

1.5 สายนกหวีด สะอาดและใหม่

พร้อมนกหวีด

1.6 รองเท้า ต้องขัดให้สะอาด

และเป็นเงา

1.7 ตัดผมทรงตรง โกนหนวดและ

เคราให้แลดูเรียบร้อย

1.8 ไม่สวมสร้อยข้อมือ (นอกจากนาฬิกา)

1.9 ไม่ควรสวมสร้อยทอง สวมนแหวนเพชรที่เห็นจาก

ภายนอกว่ามีราคาแพงเป็นการแสดงถึงมีฐานะร่ำรวย

1.10 นอกจากวิทยุสื่อสารกับอาวุธปืนแล้วไม่ควรพกวิทยุ

ติดตามตัวหรือโทรศัพท์มือถือหรือซองแว่นตาไว้โดยรอบเข็มขัด





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

2. **บุคลิกดี** จากคำที่ว่ากิริยาสุ่อสุกุล เป็นคำพังเพยให้ เห็นว่าเป็นคนอย่างไร นอกจากจะเครื่องแต่งกายดีแล้ว บุคลิกก็ เป็นเครื่องประกอบกัน เป็นการเสริมให้แลดูงดงามมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะตำรวจจราจรที่ต้องออกปฏิบัติหน้าที่หรือควบคุม การจราจร ตำรวจจราจรจะต้องสวมเครื่องแบบที่สง่างามแล้วยัง ต้องมีบุคลิกภาพเป็นที่น่าอบอุ่นและเป็นทีเกรงขามควบคู่กัน ไปด้วยนอกจากนั้นการหาตำแหน่งจุดยืนจะต้องให้ผู้ขับซึ่มองเห็น อย่างชัดเจน แสดงให้เห็นถึงการป้องปรามผู้กระทำความผิดด้วย ส่วนตัว ตำรวจจราจรเองจะต้องยืนอยู่ในบริเวณที่สามารถ มองเห็นรถ และควบคุมการจราจรทุกด้านได้ และประเด็นสำคัญจุดยืนของ ตำรวจจราจร จะต้องให้เกิดความปลอดภัย ทั้งตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ เองและผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย ดังนั้นการจะยืน การจะนั่งหรือ การเคลื่อนไหวให้เป็นไปตามธรรมชาติ รวมทั้งการอำนวยความสะดวก สะดวกด้านการจราจร จะต้องไปกรดด้วยท่าสัญญาณตามที่ กฎหมายกำหนด และหมั่นฝึกฝนให้เกิดความชำนาญตลอดเวลา

ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีบุคลิกดีควรมีลักษณะดังต่อไปนี้ คือ

2.1 การยืน ควรยืนตัวตรงกึ่งตามระเบียบพัทพร้อมที่จะ เคลื่อนไหวและสังเกตการณ์สภาพปัญหารอบด้าน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- 2.2 หากจุดยืนที่เหมาะสม ที่เห็นเด่นชัด สามารถมองเห็นรถทุกด้าน และผู้ขับขี่รถมองเห็นไม่เป็นจุดอับสายตา
- 2.3 ไม่ควรยืนสูบบุหรี่ขณะปฏิบัติหน้าที่
- 2.4 ไม่ถกหรือพับแขนเสื้อ
- 2.5 ไม่ควรสวมแว่นกันแดด เพราะเป็นการแสดงให้เห็นถึงการซ่อนเร้นแวตตา
- 2.6 สวมถุงมือและหมวกทุกครั้งเมื่อปฏิบัติหน้าที่
- 2.7 ไม่ควรอ่านหนังสือพิมพ์ ฟังวิทยุ หรือดูโทรทัศน์ระหว่างปฏิบัติหน้าที่
- 2.8 มีความตื่นตัวในการปฏิบัติหน้าที่ตลอดเวลา
- 2.9 ระมัดระวังบุคลิกภาพในการแสดงออกต่อสายตาประชาชน
- 2.10 การเข้าหาระหว่างที่จะทำการจับกุมให้เข้าหาทางด้านหน้าผู้ถูกจับกุม พร้อมแสดงการทักทายด้วยท้าวันทยาหัตถ์ และใช้วาจาสุภาพว่า “สวัสดิ์ครับ”
- 2.11 ห้ามยึดกุญแจรถ โดยไม่มีเหตุสมควรและห้ามใช้มือหรือวัสดุที่ถืออยู่ เช่น วิทยุสื่อสารหรือเสาอากาศเคาะรถของผู้ถูกจับกุมโดยเด็ดขาด

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3. วาจาดี การพูด สามารถทำเรื่องเล็กกลายเป็นเรื่องใหญ่ และทำเรื่องใหญ่กลายเป็นเรื่องเล็กได้ การใช้คำพูดจะต้องรู้กาลเทศะ สถานการณ์ในขณะนั้นๆ ต้องยอมรับว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นดีเห็นชอบต่อการจราจรที่ถูกต้อง การทำงาน จึงเกิดความเครียดในขณะปฏิบัติหน้าที่ ดังนั้นการใช้คำพูดอาจก่อให้เกิดจากเรื่องเล็กกลายเป็นเรื่องใหญ่ได้ ด้วยเหตุนี้ตำรวจจราจรจึงควรระมัดระวังคำพูดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความไม่เข้าใจกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับผู้ขับขี่รถ ดังนั้นการเรียกรถหยุดต้องแสดงกิริยาสุภาพ และคำพูดที่สุภาพอ่อนโยน ต้องใช้คำพูด “สวัสดีครับ” หรือ “ขอบคุณครับ” ให้เป็น และพยายามหลีกเลี่ยงการโต้แย้ง คือ



3.1 ต้องใช้คำว่า สวัสดีครับ และ ขอบคุณ ให้เป็น และใช้ทุกครั้งเมื่อเรียกรถหยุด

3.2 เมื่อรถหยุดเพื่อสอบถาม ต้องรีบให้การต้อนรับ และใช้คำว่ามีอะไรให้รับใช้ครับ

3.3 การใช้คำพูดและน้ำเสียง ฟังแล้วต้องสุภาพอ่อนโยน ไม่ตะคอก หรือพูดจาแบบห้วนๆ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- 3.4 ไม่ใช่แววตาแบบขี้นหวนหรือมองด้วยความดูถูกเหยียดหยาม
- 3.5 ไม่ใช่คำพูดดวกวน แกล้งตั้งข้อหา หรือแกล้งจับผิด
- 3.6 เมื่อเรียกให้รถหยุด ต้องตั้งข้อหาอย่างชัดเจน
- 3.7 ห้ามใช้คำพูด “ลื้อ อ้าว มึง กู หรือถ้อยคำที่ไม่สุภาพ” อย่างเด็ดขาด
- 3.8 หากรู้ว่าตัวเองมีอารมณ์เครียด ควรให้ผู้อื่นปฏิบัติหน้าที่แทน และหยุดพักผ่อนคลาย
- 3.9 ห้ามโต้แย้ง หากมีปัญหาแจ้งให้นายตำรวจผู้ควบคุมหรือหัวหน้าชุดทราบ
- 3.10 ห้ามทำตัวเป็นครู สอนคนขับรถกลางถนน

4. การให้บริการดี ปรัชญาของการบริการให้ความหมาย

ของคำว่า การบริการ คือ จิตที่คิดจะให้ย่อมสุขใจกว่า จิตที่คอยแต่จะรับ หรือทำประโยชน์ให้ประชาชนเกินกว่าที่ประชาชนคาดหวัง การบริการจึงเป็นการสร้างจุดยืนแห่งชีวิตเกี่ยวกับ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ทัศนคติที่มีต่อตนเอง และสังคมเป็นการพัฒนาจิตใจตนเอง เมื่อให้บริการแล้วจะเกิดความสุขและมีความปิติ เกิดขึ้นภายในจิตใจ โดยไม่รู้ตัว สำหรับตำรวจจราจร หากพร้อมที่จะให้บริการแล้ว สามารถสร้างความประทับใจให้กับประชาชนได้ คือ

4.1 ต้องมีความเต็มใจ และรู้สำนึกในหน้าที่

4.2 ต้องช่วยเหลือด้วยความบริสุทธิ์ใจ และไม่หวังผล

ประโยชน์ตอบแทน

4.3 ต้องมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ ทั้งในและนอกหน้าที่

ราชการ

4.4 ให้คำแนะนำต่อประชาชนที่มาติดต่อ และสามารถ

ตอบคำถามข้อปัญหาได้อย่างถูกต้อง

4.5 ต้องมีความชัดเจน สะดวก รวดเร็ว

4.6 ต้องมีความเป็นกันเองและยิ้มแย้มแจ่มใส

4.7 เตรียมความพร้อมเพื่อช่วยเหลือ เมื่อได้รับการร้องขอ

5. มีความยุติธรรม

ประชาชนมองตำรวจจราจรว่าเลือกปฏิบัติ ไม่ให้ความยุติธรรม คอยจ้องจับผิดรถจักรยานยนต์ รถยนต์ สามล้อรับจ้าง รถแท็กซี่ และรถบรรทุก ฯลฯ ซึ่งในทางปฏิบัติ



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ควรเลือกปฏิบัติ หากทำการจับกุมในข้อหาเดียวกัน
หลายๆ ดันการปฏิบัติหน้าที่ก็ควรต้องยึดหลักความยุติธรรมเป็นหลัก
คือ

5.1 ไม่เลือกปฏิบัติ

5.2 ปฏิบัติหน้าที่อย่างตรงไปตรงมา

5.3 พยายามหลีกเลี่ยงปัญหาข้อขัดแย้ง

5.4 แสดงตัวอย่างเปิดเผยให้ประชาชนเห็นเด่นชัด ห้าม
ดักจับ โดยอำพรางหรือซุ่มดักจับโดยเด็ดขาด

5.5 ไม่ควรเดินรอบรถเพื่อค้นหาความผิด

5.6 การร่วกล่าวตักเตือน ต้องใช้กิริยาวาจาที่สุภาพ
ห้ามใช้คำในลักษณะต่อรอง เช่น จะเอาอย่างไร จะเสียค่าปรับที่
โรงพักหรือที่นี่ อันเป็นการแสดงเจตนาที่ไม่บริสุทธิ์

6. ต้องมีน้ำใจ ตำรวจจราจรจะต้องรำลึกไว้เสมอว่าการให้ยอม

สุขกว่าการรับ การช่วยเหลือบุคคลอื่นย่อมสุข
ใจเกิดความปิติยินดี นอกจากนั้น ต้องเข้าใจว่า
ความผิดเกี่ยวกับการจราจร ไม่ใช่เป็นความผิด
เกี่ยวกับอาชญากรรม ตำรวจจราจรสามารถใช้
วิจารณญาณในขณะนั้น ด้วยการผ่อนปรน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

บางกรณีด้วยกรกว่ากล่าวตักเตือนและบางโอกาสให้ความช่วยเหลือตามสมควร คือ

6.1 เมื่อพบผู้เจ็บป่วยหรือมีอุบัติเหตุ ช่วยรีบนำส่งโรงพยาบาล

6.2 ช่วยพาหรือจูงคนตาบอด คนชรา เด็ก ข้ามถนน

6.3 ให้คำแนะนำและชี้แนะเมื่อประชาชนสอบถาม

6.4 ให้คำแนะนำและชี้เส้นทางจราจรได้อย่างถูกต้อง

6.5 พบรถจอดเสียให้ความช่วยเหลือ แนะนำวิธีการเคลื่อนย้ายและประสานงานกับคูหา

6.6 พบอุบัติเหตุ ให้การช่วยเหลือ ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล และติดต่อญาติทันที

6.7 พบคนชราหรือ เด็กพลัดหลง ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือหาวิธีส่งกลับบ้านหรือพยายามติดต่อญาติ

6.8 ลากหรือเข็น และดูแลให้การช่วยเหลือ รถยางแตก หรือน้ำมันหมด

6.9 ลากหรือเข็น และดูแลช่วยเหลือรถเสียบริเวณน้ำท่วม

7. เป็นตัวอย่างที่ดี ตำรวจจราจรต้องไม่ทำผิดเสียเอง ปล่อยให้ประชาชนมองตำรวจจราจรว่าเป็นผู้รักษากฎหมายแล้วจะทำอย่างไรก็ได้ จะทำให้เป็นข้ออ้างหรือทำตามได้ เช่น



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

- 7.1 การขับซึ่รถจักรยานยนต์หรือซ้อนท้ายโดยไม่สวมหมวกนิรภัย
- 7.2 การขับรถยนต์ย้อนทาง
- 7.3 การขับรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- 7.4 การหยุดหรือจอดบริเวณเครื่องหมายห้าม หรือเครื่องหมายขาว แดง
- 7.5 การนำรถไปจอดบนทางเท้า
- 7.6 การขับซึ่รถขึ้นไปบนทางเท้า
- 7.7 การขับซึ่รถฝ่าสัญญาณไฟแดง
- 7.8 การจอดรถหรือหยุดรถกีดขวางการจราจร
- 7.9 การจอดรถในเขตป้ายรถประจำทาง
- 7.10 การหยุดรถทับบริเวณทางข้าม และบริเวณเส้นทแยงเหลือง
- 7.11 การเลี้ยวกลับรถบริเวณที่มีเครื่องหมายห้าม
- 7.12 ใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน
- 7.13 ใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตราโลโก้ ไม่แต่งเครื่องแบบ
- 7.14 ทิ้งก้นบุหรี่หรือเศษกระดาษบนท้องถนน
- 7.15 ไม่ข้ามถนนบริเวณทางข้าม





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

นอกจากนี้สิ่งสำคัญที่ประชาชนต้องการจากอาชีพตำรวจ คือ สิ่งที่ทำด้วยคำว่า “ธรรม” เช่น ศีลธรรมคุณธรรมยุติธรรม มนุษยธรรม และเมตตาธรรม ซึ่งก็คือจริยธรรมหรือจรรยาบรรณของวิชาชีพ ที่ผู้ปฏิบัติงานสายจราจรควรยึดถือเป็นหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณพื้นฐานในการประพฤติปฏิบัติตนนั่นเอง

คุณลักษณะที่ดีของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

จากผลการศึกษาของโครงการการพัฒนาระบบการบริหารจัดการกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้สรุปคุณลักษณะที่ดีของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่พึงมี เพื่อเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้ ความสามารถ และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีศักยภาพพร้อมรับใช้ประชาชน ซึ่งคุณลักษณะของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้จัดทำสามารถสรุปมาในรูปแบบของ MIRACLE MODEL ดังต่อไปนี้

MIRACLE MODEL

M = Management หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทุกคนควรจะต้องมีทักษะการบริหารจัดการที่ดี เพื่อใช้ในการวางแผนการบริหารจัดการจราจรอย่างเป็นระบบ รวมถึงมีการ

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

วางกำลังพลให้สอดคล้องและเหมาะสมในแต่ละช่วงเวลา ตัวอย่างเช่น ช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลา 07.00–9.00 น. ควรมีการวางกำลังพลในจุดที่มีปริมาณการสะสมรถยนต์จำนวนมาก เพื่อเร่งระบายจำนวนรถที่อยู่ในบริเวณนั้นโดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อสามารถแก้ปัญหาการจราจรที่อยู่ในพื้นที่ที่รับผิดชอบและสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนได้สูงสุด

I = Information Technology หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรจะต้องมีทักษะความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อนำมาใช้อำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานจราจร ตัวอย่างเช่น การดูกล้อง CCTV ผ่านระบบโทรศัพท์มือถือ เพื่อตรวจสอบภาพการจราจรบนถนนในแต่ละแห่ง นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรจะต้องมีการหาข้อมูลข่าวสารในพื้นที่ที่รับผิดชอบและในพื้นที่ใกล้เคียงอย่างสม่ำเสมอ ตัวอย่างเช่น สถาบันการศึกษาแห่งใดมีการจัดพิธีพระราชทานปริญญาบัตร ผู้บังคับบัญชาในพื้นที่ก็จะต้องมีการเตรียมความพร้อมในเรื่องการประชาสัมพันธ์ให้



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ประชาชนหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางในวันดังกล่าว พร้อมทั้งจัดกำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อรองรับ และแก้ปัญหาการจราจรให้มีประสิทธิภาพ

R = Respect หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีความเคารพในเกียรติและศักดิ์ศรีของวิชาชีพตำรวจ โดยไม่กระทำการทุจริต รับสินบน หรือประพฤติตนในทางที่มีขบรวมถึงควรให้การเคารพและให้เกียรติกับผู้ร่วมปฏิบัติงานทุกคน อันจะนำไปสู่การสร้างมิตรภาพและความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ในการร่วมกันแก้ปัญหาทางจราจรอย่างยั่งยืน

A = Attention หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีความใส่ใจ ทุ่มเทในการทำงาน กล่าวคือ มีจิตวิญญาณในการปฏิบัติหน้าที่และให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างจริงจัง โดยจะต้องคำนึงถึงประโยชน์สุขส่วนรวมของประชาชนเป็นที่ตั้งก่อนสิ่งอื่นใด เพื่ออำนวยความสะดวก และความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชน



C = Collaborate

หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องมีการสร้างเครือข่ายและขอความร่วมมือกับภาคประชาชนหรือหน่วยงานเอกชน เพื่อร่วมกัน



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

แก้ปัญหาจราจร ตัวอย่างเช่น การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า ก็จะต้องขอความร่วมมือกับเจ้าของห้างสรรพสินค้าในการจัดระเบียบที่จอดรถประจำทาง หรือแท็กซี่ทางสำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้า หรือมีการขอความร่วมมือกับภาคประชาชนที่เป็นแม่ค้าพ่อค้าที่ขายของบนทางเท้า โดยไม่ให้อ่างของกีดขวางทางเดินหรือบนถนน พร้อมกับจัดพื้นที่สำหรับขายของ ให้มีความเป็นสัดส่วนมากยิ่งขึ้นเพื่อเพิ่มพื้นที่ทางเดินเท้าให้กับประชาชนผู้สัญจรไปมา และเพิ่มพื้นที่บนท้องถนนให้รถยนต์และรถประจำทางสามารถสัญจรได้ตามปกติ

L = Learning หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรจะต้องใฝ่เรียนรู้ และขยันศึกษาค้นคว้าหาความรู้ใหม่ๆ เพิ่มเติมอยู่เสมอ เพื่อเสริมสร้างทักษะในการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น การเปิดโลกกว้างโดยการไปเรียนรู้วิธีการบริหารจัดการงานจราจรในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการงานจราจร หรือ ศึกษาวิธีการแก้ไขปัญหาการจราจรใน





คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

รูปแบบต่างๆ และนำมาใช้ในการปฏิบัติงานจริงเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการงานจราจรให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

E = Ethics หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรจะต้องมีคุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ พร้อมทั้งปฏิบัติตนให้อยู่ในกฎระเบียบของเคร่งครัด กล่าวคือ ไม่ใช้อำนาจหน้าที่ในการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตน และปฏิบัติกับประชาชนอย่างเสมอภาคตลอดจนมีจิตใจสาธารณะในการช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้รับความยุติธรรมอย่างเท่าเทียม และสามารถใช้รถใช้ถนนได้อย่างสะดวกปลอดภัย



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร



แผนภาพที่ 7.1 MIRACLE MODEL

ประโยชน์จากการพัฒนากำลังพล และเสริมสร้างคุณสมบัติที่ดี
ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

นอกจากคณะผู้จัดทำจะจัดทำสรุปโมเดลคุณสมบัติ
ต้นแบบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตาม MIRACLE MODEL แล้ว
คณะผู้จัดทำยังจัดทำผลลัพธ์การพัฒนา กำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจ
จราจรให้มีประสิทธิภาพร่วมด้วย โดยคณะผู้จัดทำสามารถสรุป

คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ประโยชน์ของการพัฒนากำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นผลต่อยอดจากการพัฒนาเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน อันนำไปสู่ประโยชน์แก่สังคมโดยรวม ตามแผนภาพ **SAFE MODEL** ดังนี้

การพัฒนากำลังพลจราจรให้มีประสิทธิภาพนำไปสู่ประโยชน์แก่สังคม ดังนี้

**S**

Safety = ประชาชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ

A

Accept = ประชาชนเปิดใจและให้การยอมรับการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

F

Fair = เกิดความยุติธรรมกับคนในสังคม ไม่มีการเลือกปฏิบัติ

E

Economics = เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจที่ดี เพราะไม่มีปัญหาด้านจราจร เช่น ลดระยะเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

แผนภาพที่ 7.2 SAFE MODEL

บรรณานุกรม

กรมสุขภาพจิต.(2541).**คู่มือคลายเครียด**.กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์
สยามเอ็มแอนด์พลับลิชชิง

กองบัญชาการตำรวจ.(2553). **คู่มือตำรวจเล่ม 9 หลักสูตร
ฝึกอบรมบุคคลภายนอกผู้มีวุฒิปริญญาตรีได้บรรจุ
แต่งตั้งเข้ารับราชการเป็นข้าราชการตำรวจชั้นประทวน.**
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.กรุงเทพมหานคร.

กองบังคับการตำรวจจราจร.(2542).**กฎหมายจราจรที่ควรทราบ.**
กรุงเทพมหานคร

.....(2558).**กฎหมายที่ตำรวจจราจร
ควรรู้ในการปฏิบัติหน้าที่**.กรุงเทพมหานคร.

ชูชาติย์ ปานปรีชา.(2539).**คู่มือคลายเครียดด้วยตนเอง.**
กรุงเทพมหานคร:กรมสุขภาพจิต.กระทรวงสาธารณสุข.

ตำรวจภูธรจังหวัดพิจิตร.(2555).**เอกสารคู่มือกฎหมายจราจร.**
จังหวัดพิจิตร.

บริษัท จีเนียส ทราฟฟิค ซิสเต็ม จำกัด.(2555).**ระบบการควบคุม
การสั่งการจราจรแบบโครงข่าย**.กรุงเทพมหานคร.

ไวพจน์ กุลาชัย.(2550). **ระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ.**
กองบังคับการตำรวจจราจร.



คู่มือถอดบทเรียนเทคนิคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

_____(2550).**ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร**.กองบังคับการ
ตำรวจจราจร.กรุงเทพมหานคร.

เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และวุฒิชัย มูลศิลป์.(2534).**วิธีการจัดการ
กับความเครียด**.กรุงเทพมหานคร: แสงศิลป์การพิมพ์.