รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกัน ระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร

โดย

ผศ.ดร อุนิษา เลิศโตมรสกุล

และ

รศ.ดร. ชาญคณิต กฤตยา สุริยะมณี

พฤศจิกายน 2559

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

สัญญาเลขที่ RDG5740060

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกัน ระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร

คณะผู้วิจัย

1. ผศ.ดร อุนิษา เลิศโตมรสกุล หัวน้าโครงการวิจัย
   คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. รศ.ดร. ชาญคณิต กฤตยา สุริยะมณี นักวิจัย
   คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว.ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง “การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกันระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร” ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัย จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนทุนวิจัย ทางคณะผู้วิจัยจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณพลตำรวจตรี ดร.อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์ ที่ได้ให้คำปรึกษาที่เป็นประโยชน์รวมทั้งคอยช่วยชี้แนะ เพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์ และดำเนินการสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี คณะผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

นอกจากนี้ ความสำเร็จของงานวิจัยดังกล่าว เป็นผลมาจากความอนุเคราะห์และการให้ความร่วมมือเป็นอย่างดียิ่งจากผู้ให้ข้อมูล และผู้เข้าร่วมสัมมนาประชุมกลุ่มย่อยทุกท่าน คณะผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ทั้งนี้ คุณค่าและประโยชน์ที่ได้จากงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบอุทิศให้แก่บิดาผู้ให้กำเนิดและบิดาบุญธรรมที่ล่วงลับ และที่สำคัญที่สุด ขอมอบความดีใดๆ อันเกิดจากงานวิจัยนี้ให้แก่มารดา ผู้เป็นทุกสิ่งทุกอย่างของลูก ตลอดจนมารดาบุญธรรม บุคคลอันเป็นที่รัก กัลยาณมิตร ครูอาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่าน

ท้ายสุดนี้ ขอขอบคุณคณะวิจัยทุกท่านที่ได้ร่วมกันฝ่าฟันอุปสรรค ในการทำงานวิจัยนี้จนสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในที่สุด

ผศ.ดร. อุนิษา เลิศโตมรสกุลและคณะผู้วิจัย

บทสรุปผู้บริหาร

1. ความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลประสบปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมสุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ภาครัฐจะทุ่มสรรพกำลังในการแก้ไขแต่ปัญหาการจราจรก็ยังไม่คลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ดังจะเห็นได้จากสถิติของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในปี ตั้งแต่ปี 2552-2557 พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยการเดินทางบนถนนในชั่วโมงเร่งด่วนของเขตกรุงเทพมหานคร พื้นที่ชั้นในเพียง 16.23-17.54 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พื้นที่ชั้นกลาง 26.51-29.00 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และพื้นที่ชั้นนอก 35.26-40.25

ตารางที่ 1.1 การเปรียบเทียบอัตราความเร็วเฉลี่ยในชั่งโมงเร่งด่วนแบ่งตามชั้นเขตพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2552-2557

ปีพุทธศักราช	อัตราความเร็วเฉลี่ยในชั่งโมงเร่งด่วน 7.00-9.00 น.และ 16.00-18.00 น. (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)		
	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
2552	17.54	29.00	36.79
2553	17.22	28.78	40.25
2554	16.51	28.67	38.57
2555	16.29	27.08	37.88
2556	16.23	26.76	35.66
2557	16.62	26.51	35.26

ที่มา: สำนักการจราจรและขนส่ง

นอกจากนี้ จากการสำรวจความต้องการของประชาชนในปี 2556 ยังคงพบว่า การจราจรติดขัดอยู่ใน 5 อันดับแรกของปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนและต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไข

ตารางที่ 1.2 ร้อยละของประชาชนจำแนกความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการในปี พ.ศ. 2556 ใน 5 อันดับแรก

ปัญหา	ร้อยละ
1.ปัญหาของแพง	40.90
2.ปัญหาหนี้สิน	24.20
3. ปัญหายาเสพติด	23.10
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	**18.10**
5. ปัญหาความยากจน	18.00

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่ซับซ้อนและมีสาเหตุมาจากหลายประการเช่น การตั้งวางหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเท้าหรือบนพื้นที่นอกเขตอนุญาต การตั้งสัญญาณไฟจราจรที่ไม่สัมพันธ์กัน การจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ไม่เพียงพอซึ่งสาเหตุทั้ง 3 ประการ ที่นำไปสู่การจราจรติดขัดมีสภาพปัญหา ดังนี้

1.1.การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

นับตั้งแต่กรุงเทพมหานครมีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นนครหลวงเมื่อวันที่14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2518 ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 ภาครัฐและกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนมาอย่างต่อเนื่อง โดยการออกมาตรการควบคุมและผ่อนผันทางกฎหมาย เช่น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมผู้ค้าเร่ พ.ศ. 2519 และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมแผงลอย พ.ศ. 2519 ซึ่งกำหนดให้ผู้เร่ขายและผู้ค้าแผงลอยต้องแสดงใบอนุญาตเสมอและต้องตั้งแผงลอยหรือเร่ขายตามประเภทสินค้า ลักษณะการขายและช่วงระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

ในปี พ.ศ. 2555 มีผู้ค้าของหาบเร่-แผงลอยที่ได้รับอนุญาต ทั้งสิ้น 21,084 คน กระจายอยู่ในจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครจำนวน 726จุด และในทางปฏิบัติพบว่ายังมีผู้ค้าของหาบเร่-แผงลอยนอกจุดผ่อนผันเป็นจำนวนมาก เช่น หน้าป้ายรถประจำทาง หน้าร้านสะดวกซื้อ บนพื้นถนนช่องซ้ายสุด ทำให้ประชาชนผู้สัญจรไปมาไม่มีทางเท้าไว้เดินหรือบางส่วนต้องลงมาใช้พื้นถนน อันนำไปสู่การจราจรติดขัดอย่างมากในพื้นที่ที่มีผู้ค้าหาบเร่และการตั้งวางแผงลอย นอกจากนี้ ปัญหาหาบเร่แผงลอยริมถนนยังก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น จำนวนขยะที่เพิ่มมากขึ้นและบางส่วนไม่ได้ถูกจัดเก็บอย่างเหมาะสม ทำให้กระจัดกระจายอยู่ตามทางเท้าและพื้นถนน จนรบกวนผู้สัญจรไปมา

1.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

ในปี พ.ศ. 2557 มีสัญญาณไฟจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 2,880 จุด ซึ่งแต่ละพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลได้มีความพยายามระบายรถในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของตนให้มากที่สุด จนทำให้การจราจรไปติดขัดอย่างมากในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจที่อยู่ถัดออกไป หรือเมื่อสัญญาณไฟชำรุด เจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานครมักมาดำเนินการซ่อมบำรุงค่อนข้างล่าช้า หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่กดสัญญาณไฟจราจรที่ตู้ควบคุมจราจร จนทำให้ไม่มีเวลาออกจากตู้ควบคุมมาอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากในบางจุด

1.3. การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ในปี พ.ศ. 2557 รถไฟฟ้ามหานคร MRT มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า ทั้งแบบอาคารจอดรถและลาดจอดรถ ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานีรวมทั้งสิ้นประมาณ 4,350 คัน รถไฟฟ้า BTS มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีเพลินจิตสถานีอ่อนนุช และสถานีหมอชิต และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ทลิงค์ (Airport link) มีให้บริการมีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า รวมทั้งสิ้นประมาณ 1,012 คัน ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในบางจุด เช่น จุดจอดรถบริเวณสถานีหมอชิตหรือสถานีสวนจตุจักร ในขณะที่บางจุดก็มีผู้ใช้บริการไม่เต็มตามศักยภาพ เช่น จุดจอดรถสถานีลาดพร้าว นอกจากนี้

บริเวณทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าก็มีรถส่วนตัวและรถสาธารณะจอดรอรับส่งผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

จากสภาพปัญหาข้างต้นได้นำไปสู่การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรุงเทพมหานครเพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาการบริหารงานจราจรในกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

2.2 เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

3. ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยเน้นการศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร ใน 3 ประเด็น

3.1 การจัดระบบหาบเร่แผงลอย

3.2 การจัดการสัญญาณไฟจราจร

3.3 การจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทำให้ทราบถึงรูปแบบและแนวทางการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร ที่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถนำไปใช้เป็นต้นแบบที่สามารถนำไปปรับใช้กับพื้นที่อื่นได้

5. รูปแบบการวิจัย

รูปแบบการวิจัยที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)โดยที่ผู้วิจัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมโดยตรงกับผู้เกี่ยวข้องในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย กองบัญชาการตำรวจนครบาลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และหน่วยภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ทั้งในลักษณะของการลงพื้นที่จริงร่วมกับ

เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่และการเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยต่างๆ การสัมภาษณ์เชิงลึก รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร เช่น ระเบียบที่เกี่ยวข้อง สถิติ ฯลฯ

6. การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ การวิจัยเชิงเอกสาร, การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกการประชุมกลุ่มย่อยและการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

6.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research)

การวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารโดยการทบทวนแนวคิดทฤษฎีกฎหมายและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบหาบเร่แผงลอยการจัดการสัญญาณไฟจราจร และการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

6.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพ การสัมภาษณ์ (Interview) ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview Guide) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ(Key informant) ซึ่งประกอบด้วย ผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติ กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติ สำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานครผู้บริหาร/ผู้ปฏิบัติ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ผู้ประกอบการเดินรถไฟฟ้า และภาคเอกชนอื่นๆ ประกอบด้วย

6.3 การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

ผู้วิจัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมโดยตรงกับผู้เกี่ยวข้องในลักษณะของการลงพื้นที่จริงร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่

7. ผลการวิจัย

7.1การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)ซึ่งแบ่งออก ดังนี้

1) ความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ที่แตกต่างกัน

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ที่ไม่ตรงกันเกี่ยวกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย โดยที่ฝ่ายกรุงเทพมหานครเห็นว่าการดำเนินการใดๆ บนทางเท้าเป็นอำนาจหน้าที่ของตน ทำให้ไปออกกฎเพื่อกำหนดจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยเป็นจำนวนมาก ทั้งที่ ในทางกฎหมายต้องเป็นการเห็นชอบร่วมกันระหว่างกรุงเทพมหานครกับกองบัญชาการตำรวจนครบาล

2) ปัญหาผู้มีอิทธิพลเข้าไปมีส่วนกับหาบแร่แผงลอยริมถนนที่ผิดกฎหมาย

การแก้ปัญหาการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีผู้มีอิทธิพลเข้าไปมีส่วนกับหาบแร่แผงลอยริมถนนที่ผิดกฎหมาย

3) ความต่อเนื่องของนโยบาย

ในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือเป็นอย่างดี ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร จะต้องตรวจตรามิให้ผู้ค้ากลับมาตั้งวางสิ่งของกีดขวางทางเท้า ในพื้นที่ที่มีการจัดระเบียบเรียบร้อยแล้ว และหากผู้ค้ามีการฝ่าฝืนหรือต่อต้านอย่างมาก จนเกินกำลังของสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร ก็จะขอความร่วมมือไปยังกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกองทัพ ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการประสานงานกันเป็นอย่างดี แต่ในอนาคตหากมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ผู้บริหารหน่วยงาน การดำเนินงานเพื่อจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนอาจขาดความต่อเนื่อง

4) โครงสร้างองค์กร

การแก้ปัญหาการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีโครงสร้างของกรุงเทพมหานครกำหนดให้ผู้ว่ากรุงเทพมหานครมาจากการเลือกตั้ง ดังนั้น การกำหนดนโยบายต่างๆ ต้องคำนึงถึงคะแนนนิยมจากประชาชน ดังจะเห็นได้จากพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

จากการศึกษาพบว่ารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน มีดังนี้

1) การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

ปัญหาหาบเร่แผงลอยได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เมื่อรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเร่งรัดจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเมื่อกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดการจราจรและการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย มีแนวทางที่ชัดเจนจากรัฐบาล ก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

2) การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยมีการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงาน โดยหลังจากที่ทุกฝ่ายได้ปรึกษาหารือร่วมกัน จึงกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อให้การประสานงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3) การขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาหาบเร่แผงลอยได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เมื่อมีการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการประสานความร่วมมือกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับผู้บริหารเป็นสิ่งจำเป็นในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยที่การจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอยประสบความสำเร็จมากกว่าในอดีต เนื่องจากบุคคลระดับผู้บริหารขององค์กรร่วมมือและประสานงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบายอย่างจริงจัง กล่าวคือ คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้มอบหมายแม่ทัพภาคที่ 1 เป็นผู้ขับเคลื่อนนโยบาย กองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยรองผู้บัญชาการ

ตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร โดยที่ปรึกษากรุงเทพมหานคร ได้ร่วมกันดำเนินการจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในกรุงเทพมหานคร พร้อมด้วยกำลังสนับสนุนจากกองทัพภาค 1 ในกรณีที่บางพื้นที่มีกลุ่มผู้มีอิทธิพลเข้าไปเกี่ยวข้อง

จากแนวทางการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และกองทัพภาคที่ 1ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนข้างต้นได้นำไปสู่รูปแบบความร่วมมือการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน 2 รูปแบบ คือ รามคำแหงโมเดล และคลองถมโมเดล และผลจากการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)และกองทัพภาคที่ 1ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน ได้ส่งผลให้พื้นที่ที่มีการจัดระเบียบทางเท้ามีความสะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยอย่างชัดเจน

7.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)ในการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร มีดังนี้

1) การกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบไม่ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

ปัญหาระบบสัญญาณไฟยังได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานรับผิดชอบไม่ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ ผู้จัดหาสัญญาณไฟจราจรกับผู้ใช้งานสัญญาณไฟจราจรมิใช่หน่วยงานเดียวกันทำให้การทำงานไม่เป็นเอกภาพ

2) ระบบสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถใช้ระบบอัตโนมัติได้ตลอดเวลาในทางปฏิบัติ

ในปัจจุบันระบบสัญญาณไฟจราจรที่กรุงเทพมหานครการจัดหาและติดตั้งสามารถตั้งระบบให้ทำงานด้วยระบบอัตโนมัติตลอดเวลา แต่ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยตนเอง เนื่องจากหากปล่อยให้ใช้ระบบอัตโนมัติตลอดเวลาจะทำให้การจราจรติขัดมากขึ้น

3) การซ่อมแซมระบบสัญญาณไฟจราจรล่าช้า

ในกรณีระบบสัญญาณไฟจราจรชำรุด เสียหาย กรุงเทพมหานครยังไม่สามารถเข้ามาปรับปรุง แก้ไขได้อย่างทันท่วงที

4) ระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะ

ในกรณีระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะ ทั้งสองหน่วยงานมีมุมมองที่แตกต่างกัน โดยที่ฝ่ายกรุงเทพมหานครเห็นว่าระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะจะทำให้คนข้ามถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น แต่ฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าทางม้าลายก็เพียงพอแล้ว

ปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกลไกลการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ซึ่งการสร้างกลไกลดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สามารถใช้รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในเรื่องการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนมาปรับใช้ ดังนี้

1) การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

รัฐบาลต้องมีนโยบายที่ชัดเจนเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจร เพราะในปัจจุบันปัญหาต่างๆที่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม ส่วนใหญ่มีจุดเริ่มต้นมาจากนโยบายของรัฐบาล เช่น การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายในจุดนี้ หน่วยงานปฏิบัติก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่รัฐบาลยังมิได้มีนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องนี้ กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครก็ยังสามารถขับเคลื่อนในการสร้างกลไกลประสานงานที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้

2) การใช้ประโยชน์จากประชุมร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีการประชุมร่วมกันในเรื่องต่างๆ เช่น การประชุมร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอย ดังนั้น หากมีการนำประเด็นปัญหาเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟมาเป็นวาระในการประชุม ก็จะนำไปสู่แก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

3) การจัดทำโครงการเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหา

ในปัจจุบันกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครยังไม่มีโครงการที่ดำเนินการร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรเหมือนเช่นการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยมี “โครงการคู่แฝดมหัศจรรย์” ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครร่วมกัน ดังนั้น หากทั้งสองหน่วยงานมีการจัดทำโครงการเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรร่วมกัน ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของการผลักดันให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ

4)การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร

ในปัจจุบันอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจรถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วนอย่างชัดเจน คือ กองบัญชาการตำรวจนครบาลในฐานะหน่วยงานที่ใช้งานระบบสัญญาณไฟจราจรและกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานจัดซื้อและซ่อมบำรุง ซึ่งหากกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานในลักษณะการทำงานร่วมกัน เช่น การแต่งตั้งผู้แทนจากกองบัญชาการตำรวจนครบาลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการริเริ่มจัดหาระบบหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร และการให้กรุงเทพมหานครส่งเจ้าหน้าที่เพื่อร่วมสังเกตการณ์สภาพการจราจรในจุดสำคัญเป็นระยะๆ

5) การขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรจะประสบผลสำเร็จหากมีการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยตรงจากผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย นอกจากการสร้างกลไกลการประสานงานที่มีประสิทธิภาพในเรื่องดังกล่าวแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ที่ทันสมัยอย่างเพียงพอเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น รีโมทคอนโทรเพื่อกดสัญญาณไฟ ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จำเป็นต้องประจำอยู่ที่ตู้ควบคุมสัญญาณไฟตลอดเวลา เนื่องจากระบบนี้ยังมิได้นำมาใช้อย่างครบถ้วนทุกจุดที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

7.3การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)ในการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ มีดังนี้

1) ปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นและการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ในปัจจุบันปริมาณยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณเกาะกลางและพื้นผิวถนนบางส่วน ทำให้การบริหารจัดการจราจรมีปัญหามากขึ้น

2) การบังคับใช้กฎหมายเป็นด้วยความยากลำบาก

เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ เพราะจะกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตรง

3) ผู้ใช้บริการที่จอดรถมีจำนวนน้อย

จำนวนผู้ใช้บริการที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามีจำนวนน้อย ทำให้ยังมีพื้นที่เหลือเพียงพอสำหรับการจอดรถเพิ่มเติม

ปัญหาการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกลไกลการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ซึ่งการสร้างกลไกลดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้สามารถใช้รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในเรื่องการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนมาปรับใช้ดังนี้

1) การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

รัฐบาลต้องมีนโยบายที่ชัดเจนเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพราะในปัจจุบันปัญหาต่าง ๆที่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม ส่วนใหญ่มีจุดเริ่มต้นมาจากนโยบายของรัฐบาล เช่น การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายในจุดนี้ หน่วยงานปฏิบัติก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

2) การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัว

การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัวจะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัดเบาบางลงได้

3) การหาแนวร่วมในการจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติม

การหาแนวร่วมในการจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติมจะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ภาครัฐหรือผู้ประกอบการรถไฟฟ้าสามารถลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสถานที่จอดรถ เช่น ห้างสรรพสินค้า คอนโดมิเนียม ฯลฯ

8. ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกันระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร คณะผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะแต่ละด้านและแต่ละเรื่อง ดังนี้

8.1 ด้านการบริหาร

ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการบริหารที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติการพัฒนาองค์การให้สอดคล้องเหมาะสมกับกลยุทธ์ การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้ผูกพันกับการทำงานของแต่ละคนการเสริมสร้างกลยุทธ์ให้มีความต่อเนื่องและภาวะผู้นำของผู้บริหารในการขับเคลื่อนกลยุทธ์ ดังนั้น กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครควรดำเนินการเช่นนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยริมถนนเป็นเช่นนี้ต่อไปในระยะยาว ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารประเทศหรือผู้บริหารหน่วยงาน และสำหรับการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่สามารถนำวิธีการของการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยมาปรับใช้เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

8.2 ด้านการประสานงาน

ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการประสานงานในหลากหลายมิติ ทั้งมิติการประสานงานแบบทางการและแบบไม่เป็นทางการการประสานงานระหว่างองค์กรและการประสานงานภายในองค์กร ดังนั้น กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครควรดำเนินการเช่นนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยริมถนนเป็นเช่นนี้ต่อไปในระยะยาว ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารประเทศหรือผู้บริหารหน่วยงาน และสำหรับการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่สามารถนำวิธีการของการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยมาปรับใช้เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

8.3 ด้านวิธีการแก้ปัญหา

8.3.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครต้องยึดมั่นในแนวทางการแก้ไขปัญหาตามรูปแบบที่กำหนด คือ

1) รูปแบบที่ 1พื้นที่จุดผ่อนผันให้ทำการค้าในช่วงเวลาเดิมตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่องกำหนดจุดผ่อนผันให้ทำการค้าหาบเร่–แผงลอย ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2548 โดยดำเนินการจัดระเบียบ ตีเส้นกำหนดแนวตั้งวางและเวลาทำการค้าให้ชัดเจนห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจรและให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

2) รูปแบบที่ 2พื้นที่นอกจุดผ่อนผัน ทำการค้า 2 รอบเวลาจัดระเบียบให้ทำการค้าตามเวลาที่กำหนดห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจรและให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

3) รูปแบบที่ 3พื้นที่จุดผ่อนผันและนอกจุดผ่อนผันให้ปรับเปลี่ยนเวลาทำการค้า ยกเลิกเวลาทำการค้าในช่วงเวลากลางวันให้ทำการค้าตั้งแต่เวลา 19.00 น. เป็นต้นไปห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจรและให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

4) รูปแบบที่ 4พื้นที่ที่ห้ามตั้งวางสินค้าโดยเด็ดขาดตลอด 24 ชั่วโมงเนื่องจากเป็นจุดที่มีผลกระทบต่อการจราจรเป็นอย่างมากเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญๆ

8.3.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครควรนำเทคโนโลยีและวิทยาการใหม่ๆ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรอย่างคลอบคลุมทุกจุดของกรุงเทพมหานคร เช่น การใช้เครื่องมือตรวจวัด (Radar Censors) กล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจสอบการจราจร และชุดคำสั่งที่ปรับระบบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับสถานการณ์การจราจรในขณะนั้นแทนที่การใช้บุคลากร

8.3.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

การกำหนดรูปแบบการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ดังนี้

1) สถานที่จอดรถต้องอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้า

2) สถานที่จอดรถต้องสามารถรองรับปริมาณรถได้อย่างเพียงพอ

3) ค่าใช้จ่ายในการเช่าที่จอดรถไม่แพงหรือไม่มีค่าใช้จ่ายเพื่อลดเกิดจากปัญหาความแออัดของสถานที่และค่าใช้จ่ายที่สูงในการใช้บริการ

บทคัดย่อ

งานวิจัยชิ้นนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรครูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยวิธีการศึกษาได้ใช้การวิจัยแบบเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)ที่ผู้วิจัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมโดยตรงกับผู้เกี่ยวข้องในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย กองบัญชาการตำรวจนครบาลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และหน่วยภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ทั้งในลักษณะของการลงพื้นที่จริงร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่และการเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยต่างๆ การสัมภาษณ์เชิงลึก รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร เช่น ระเบียบที่เกี่ยวข้อง สถิติ ฯลฯ ซึ่งผลการศึกษาสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

ปัญหาอุปสรรคการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน คือ ความเข้าใจผิดในอำนาจหน้าที่ เช่น กทม. คิดว่าบนทางเท้าเป็นของ กทม.ก็ไปออกกฎจุดผ่อนผันมากมายจนกระทั่งตอนหลังตกลงร่วมกันกับกองบัญชาการตำรวจนครบาลว่าจุดผ่อนผันจะพยายามให้มีน้อยที่สุด ปัญหาผู้มีอิทธิพลเข้าไปมีส่วนกับหาบแร่แผงลอยริมถนนที่ผิดกฎหมาย โครงสร้างองค์กรเพราะผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมาจากการเลือกตั้ง ทำให้ต้องคำนึงฐานคะแนนเสียง และความต่อเนื่องของนโยบายเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายภายหลังการเปลี่ยนผู้บริหาร

2. การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

ปัญหาอุปสรรคการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร คือ การกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบไม่ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ คือ ผู้จัดหาสัญญาณไฟจราจรกับผู้ใช้งานสัญญาณไฟจราจรมิใช่หน่วยงานเดียวกันทำให้การทำงานไม่เป็นเอกภาพ ระบบสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถใช้ระบบอัตโนมัติได้ตลอดเวลาในทางปฏิบัติ การซ่อมแซมระบบสัญญาณไฟจราจรล่าช้า และระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น

3. การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ปัญหาอุปสรรคการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ คือ ปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นและการก่อสร้างรถไฟฟ้า การบังคับใช้กฎหมายเป็นด้วยความยากลำบาก ผู้ใช้บริการที่จอดรถมีจำนวนน้อย

ซึ่งรูปแบบและแนวทางแก้ไขปัญหา คือ การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยอย่างชัดเจน และการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดหาสถานที่ค้าขายแห่งใหม่ให้แก่ผู้ค้าที่ใกล้แหล่งชุมชนและไม่ไกลการแหล่งการค้าเดิมมากนัก การส่งเสริมวินัยจราจรให้แก่ประชาชน การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัว และการหาแนวร่วมในการจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติม

ABSTRACT

This research aims to study the problems, guidelines and approaches to solve the traffic problem, shared between the Metropolitan Police Bureau and the local government (The Bangkok Metropolitan Administration) in 1) organizing street vending, 2) improving traffic light system and 3) the provision of parking area to accommodate mass transit system.By utilizing documentary research and qualitative research includingfield work participation, in-depth interviews, focus group discussions, the results of the study are summarized below.

1. Organizing Street Vending

The main obstacles of collaboration between the police and the Bangkok Metropolitan Administration are 1) the misunderstanding of the scope of the authorities between the two parties, 2) the problem of influencers involved with the illegal street vending, 3) the organizational structure of the Bangkok Metropolitan Administration, since the Bangkok governor was elected, he need to take into account the satisfaction of the voters and 4) the discontinuation of the policy, this is due to the fact that the policy changes after changing the executive.

2. Improving the Traffic Light System

One of the keyproblems to hinder the improvement of the traffic light system is that the scope assignment of authority and responsibility is not foster efficiency in practice. While the Bangkok Metropolitan Administration is the provider of the traffic light equipment, the police is the user of traffic lights. As a result, it causes the disunity in managing the traffic light system. In addition,the traffic light system is not automated at all times in practice andthere is the delay of repairing the traffic light system by the Bangkok Metropolitan Bureau. Another problem is that the Intelligent Crosswalk System in Helping Pedestrian Crossing Street which was launched by the Bangkok Metropolitan Bureau caused more traffic congestion than alleviation the problem.

3. The Provision of Parking Area to Accommodate Mass Transit System.

Obstacles to provide parking areas to accommodate mass transit system are 1)the increasing of vehicles on the road, 2) the ongoing construction of mass transit system, 3) the difficulty of enforcing the law and 4) limited number of users parking

Based on the research findings, the recommended guidelines and approaches are

1) establishing a clear policy between government, the Metropolitan Police Bureau and Bangkok Metropolitan Administration in terms of defining responsibilities and procedures for organizing street vending clearly, 2) jointly policy-driven by the executives of the relevant authorities, 3) the provision of new trading venues to street vendors that are not too far from their original area and close to the community area, 4) campaigning traffic discipline to the public, 5) encouraging people to use public transport instead of private cars and 6) recruiting the Alliance for the provision of additional parking.

สารบัญ

		หน้า
กิตติกรรมประกาศ		
บทคัดย่อ		
บทที่ 1	**บทนำ**	**1**
	1.1ความสำคัญของปัญหา	1
	1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
	1.3 ขอบเขตการวิจัย	4
	1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย	4
	1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2	**การทบทวนวรรณกรรมและกรอบแนวคิดงานวิจัย**	**6**
	2.1 การทบทวนวรรณกรรม	6
	2.2 กรอบแนวคิดงานวิจัย	45
บทที่ 3	**ระเบียบวิธีวิจัย**	**46**
	3.1 รูปแบบการวิจัย	46
	3.2 การเก็บรวบรวบข้อมูลในการวิจัย	46
	3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล	51
บทที่ 4	**ผลการศึกษา**	**52**
	4.1 รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)	52
	4.1.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน	52
	4.1.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร	70
	4.1.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่	74

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

4.2 ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) 80

4.2.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน 80

4.2.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร 84

4.2.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ 90

บทที่ 5 อภิปรายผลการศึกษา 96

5.1 ด้านการบริหาร 96

5.2 ด้านการประสานงาน 98

5.3 ด้านวิธีการแก้ปัญหา 100

บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 102

6.1 บทสรุป 104

6.2 ข้อเสนอแนะ 110

บรรณานุกรม 112

ภาคผนวก ก 117

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่ม 117

ภาคผนวก ข 123

รายชื่อผู้สัมภาษณ์เชิงลึก 123

ภาคผนวก ข 124

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง 124

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1 การเปรียบเทียบอัตราความเร็วเฉลี่ยในชั่งโมงเร่งด่วน แบ่งตามชั้นเขตพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2552-2557 1

ตารางที่ 1.2 ร้อยละของประชาชนจำแนกความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการในปี พ.ศ. 2556ใน 5 อันดับแรก 2

ตารางที่ 2.1 วิเคราะห์และสรุปภารกิจด้านงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 13

ตารางที่ 2.2แนวทางแก้ไขหาบเร่แผงลอยจากงานวิจัยของต่างประเทศ เรื่อง Hawkers in Selected Asian Cities:Planning For Bazaar Economy 20

ตารางที่ 4.1 แสดงจุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยและผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย 64

ตารางที่ 4.2 แสดงอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจร 85

ตารางที่ 4.3 แสดงสภาพปัญหาการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและแนวทางแก้ไขจำแนกตามเขตอำนาจ 92

สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่ 2.1 โครงสร้างกองบัญชาการตำรวจนครบาล 8

แผนภูมิที่ 2.2โครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร 11

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลประสบปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม สุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ภาครัฐจะทุ่มสรรพกำลังในการแก้ไขแต่ปัญหาการจราจรก็ยังไม่คลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ดังจะเห็นได้จากสถิติของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในปี ตั้งแต่ปี 2552-2557 พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยการเดินทางบนถนนในชั่วโมงเร่งด่วนของเขตกรุงเทพมหานคร พื้นที่ชั้นในเพียง 16.23-17.54 กิโลเมตรต่อชั่วโมง พื้นที่ชั้นกลาง 26.51-29.00 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และพื้นที่ชั้นนอก 35.26-40.25 (สำนักการจราจรและขนส่ง, 2557:ออนไลน์)

ตารางที่ 1.1 การเปรียบเทียบอัตราความเร็วเฉลี่ยในชั่งโมงเร่งด่วนแบ่งตามชั้นเขตพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2552-2557

ปีพุทธศักราช	อัตราความเร็วเฉลี่ยในชั่งโมงเร่งด่วน 7.00-9.00 น.และ 16.00-18.00 น.(กิโลเมตรต่อชั่วโมง)		
	พื้นที่ชั้นใน	พื้นที่ชั้นกลาง	พื้นที่ชั้นนอก
2552	17.54	29.00	36.79
2553	17.22	28.78	40.25
2554	16.51	28.67	38.57
2555	16.29	27.08	37.88
2556	16.23	26.76	35.66
2557	16.62	26.51	35.26

ที่มา: สำนักการจราจรและขนส่ง

นอกจากนี้ จากการสำรวจความต้องการของประชาชนในปี 2556 ยังคงพบว่า การจราจรติดขัดอยู่ใน 5 อันดับแรกของปัญหาที่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนและต้องการให้รัฐบาลดำเนินการแก้ไข (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2556:ออนไลน์)

ตารางที่ 1.2 ร้อยละของประชาชนจำแนกความต้องการให้รัฐบาลดำเนินการในปี พ.ศ. 2556 ใน 5 อันดับแรก

ปัญหา	ร้อยละ
1.ปัญหาของแพง	40.90
2.ปัญหาหนี้สิน	24.20
3. ปัญหายาเสพติด	23.10
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	**18.10**
5. ปัญหาความยากจน	18.00

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่ซับซ้อนและมีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น การตั้งวางหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเท้าหรือบนพื้นที่นอกเขตอนุญาต การตั้งสัญญาณไฟจราจรที่ไม่สัมพันธ์กัน การจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ไม่เพียงพอ ซึ่งสาเหตุทั้ง 3 ประการ ที่นำไปสู่การจราจรติดขัดมีสภาพปัญหา ดังนี้

1.1.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

นับตั้งแต่กรุงเทพมหานครมีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นนครหลวง เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2518 ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 ภาครัฐและกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนมาอย่างต่อเนื่อง โดยการออกมาตรการควบคุมและผ่อนผันทางกฎหมาย เช่น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมผู้ค้าเร่ พ.ศ. 2519 และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมแผงลอย พ.ศ. 2519 ซึ่งกำหนดให้ผู้เร่ขายและผู้ค้าแผงลอยต้องแสดงใบอนุญาตเสมอและต้องตั้งแผงลอยหรือเร่ขายตามประเภทสินค้า ลักษณะการขายและช่วงระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร:ออนไลน์)

ในปี พ.ศ. 2555 มีผู้ค้าของหาบเร่-แผงลอยที่ได้รับอนุญาต ทั้งสิ้น 21,084 คน กระจายอยู่ในจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 726 จุด (กรุงเทพมหานคร, 2555:16-18) และในทางปฏิบัติพบว่ายังมีผู้ค้าของหาบเร่-แผงลอยนอกจุดผ่อนผันเป็นจำนวนมาก เช่น หน้าป้ายรถประจำทาง หน้าร้านสะดวกซื้อ บนพื้นถนนช่องซ้ายสุด ทำให้ประชาชนผู้สัญจรไปมาไม่มีทางเท้าไว้เดินหรือบางส่วนต้องลงมาใช้พื้นถนน อันนำไปสู่การจราจรติดขัดอย่างมากในพื้นที่ที่มีผู้ค้าหาบเร่และการตั้งวางแผงลอย นอกจากนี้ ปัญหาหาบเร่แผงลอยริมถนนยังก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น จำนวนขยะที่เพิ่มมากขึ้นและ

บางส่วนไม่ได้ถูกจัดเก็บอย่างเหมาะสม ทำให้กระจัดกระจายอยู่ตามทางเท้าและพื้นถนนจนรบกวนผู้สัญจรไปมา

1.1.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

ในปี พ.ศ. 2557 มีสัญญาณไฟจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 2,880 จุด (สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร) ซึ่งแต่ละพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลได้มีความพยายามระบายรถในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของตนให้มากที่สุด จนทำให้การจราจรไปติดขัดอย่างมากในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจที่อยู่ถัดออกไป หรือเมื่อสัญญาณไฟชำรุด เจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานครมักมาดำเนินการซ่อมบำรุงค่อนข้างล่าช้า หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่กดสัญญาณไฟจราจรที่ตู้ควบคุมจราจร จนทำให้ไม่มีเวลาออกจากตู้ควบคุมมาอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากในบางจุด

1.1.3. การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ในปี พ.ศ. 2557 รถไฟฟ้ามหานคร MRT มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า ทั้งแบบอาคารจอดรถและลาดจอดรถ ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานี รวมทั้งสิ้นประมาณ 4,350 คัน (บริษัทรถไฟฟ้ามหานคร จำกัด มหาชน, 2557) รถไฟฟ้า BTS มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีเพลินจิต สถานีอ่อนนุช และสถานีหมอชิต (บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด มหาชน, 2557) และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ท ลิงค์ (Airport link) มีให้บริการมีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า รวมทั้งสิ้นประมาณ 1,012 คัน (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2557) ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในบางจุด เช่น จุดจอดรถบริเวณสถานีหมอชิตหรือสถานีสวนจตุจักร ในขณะที่บางจุด ก็มีผู้ใช้บริการไม่เต็มตามศักยภาพ เช่น จุดจอดรถสถานีลาดพร้าว นอกจากนี้ บริเวณทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าก็มีรถส่วนตัวและรถสาธารณะจอดรอรับส่งผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

จากสภาพปัญหาข้างต้นได้นำไปสู่การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนาการบริหารงานจราจรในกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร และการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

1.2.2 เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

1.3. ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยเน้นการศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร ใน 3 ประเด็น

1.3.1 การจัดระบบหาบเร่แผงลอย

1.3.2 การจัดการสัญญาณไฟจราจร

1.3.3 การจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

1.4. นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

แผงลอย หมายถึง ที่ซึ่งจัดไว้ในถนนสาธารณะหรือที่สาธารณะรวมตลอดถึงอาคาร แคร่ แท่น โต๊ะแผง เสื่อ พื้นดิน เรือ หรือแพสำหรับขายอาหาร น้ำแข็งหรือสิ่งของอย่างอื่น

ผู้เร่ขาย หมายถึง ผู้นำ อาหาร น้ำแข็ง เร่ขายในที่ต่าง ๆ ไม่ว่าทางบกหรือทางน้ำ

จุดผ่อนผัน หมายถึง จุดที่ผู้ค้าได้ทำการค้าและที่สำนักงานเขตขอให้เป็นจุดผ่อนผันโดยกองบัญชาการตำรวจนครบาลให้ความเป็นชอบ

จุดทบทวน หมายถึง จุดที่ผู้ค้าได้ทำการค้าและที่สำนักงานเขตขอให้เป็นจุดผ่อนผันแต่กองบัญชาการตำรวจนครบาลไม่ให้ความเห็นชอบ แต่สำนักงานเขตยังมีความต้องการขอให้ทบทวนเป็นจุดผ่อนผันใหม่

สัญญาณไฟจราจร หมายถึง อุปกรณ์เพื่อใช้สำหรับควบคุมการจราจรของรถและคนข้ามถนนในแต่ละทิศทางให้เหมาะสม

ทางแยก คือ บริเวณที่ถนนมากกว่า 1 สายมาบรรจบกัน

จุดจอดรถ หมายถึง สถานที่จอดยานพาหนะสำหรับผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า

จุดแวะรับส่ง (kiss and ride) หมายถึง สถานที่ที่ผู้ใช้รถจอดแวะรับส่งผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้าและผู้ใช้รถดังกล่าวต้องจากไปในทันทีหลังรับส่งผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเรียบร้อย

สถานที่จอดแล้วจร (park and ride) หมายถึง สถานที่จอดรถยนต์ที่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยสามารถจอดรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเองไว้ที่จุด Park and Ride และต่อระบบขนส่งสาธารณะทั้งรถบัส

รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน เมื่อเสร็จสิ้นจากธุระแล้ว จึงเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะกลับมารับรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเอง

1.5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทำให้ทราบถึงรูปแบบและแนวทางการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรุงเทพมหานคร ที่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถนำไปใช้เป็นต้นแบบที่สามารถนำไปปรับใช้กับพื้นที่อื่นได้

บทที่ 2
การทบทวนวรรณกรรมและกรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 การทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยเรื่อง “การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกันระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร” ผู้ศึกษาจึงได้กำหนดกรอบการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องตามหัวข้อ ดังต่อไปนี้

2.1.1 แนวคิดทฤษฎี

2.1.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการ

โรเบิร์ต แคปแลนและเดวิด นอร์ตัน ได้นำเสนอแนวคิดการบริหารองค์กรเชิงกลยุทธ์ (Strategy-Focused Organization) โดยกล่าวว่า องค์กรจะประสบความสำเร็จได้ต้องอาศัยองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการ (U.S. Office of Personnel Management, 2001: Online)

1) การแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ

เมื่อผู้บริหารกำหนดกลยุทธ์ขององค์กรเรียบร้อยแล้ว ผู้บริหารจำเป็นต้องแปลงกลยุทธ์เหล่านั้นไปสู่การปฏิบัติ โดยเริ่มจากการอธิบายกลยุทธ์ให้แก่ผู้ใต้บังคับบัญชา เพื่อให้เข้าใจถึงเป้าหมาย วัตถุประสงค์ขององค์กร

2) การพัฒนาองค์การให้สอดคล้องเหมาะสมกับกลยุทธ์

ผู้บริหารจำเป็นต้องพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องเหมาะสมกับกลยุทธ์ โดยเสริมสร้างการทำงานของทุกฝ่ายในองค์กรให้เชื่อมโยงกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กร

3) การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้ผูกพันกับการทำงานของแต่ละคน

ผู้บริหารต้องใช้กลยุทธ์เป็นเครื่องมือในการสื่อสารกับทุกคนในองค์กร และให้ความรู้เกี่ยวกับกลยุทธ์แก่ทุกคนในองค์กร รวมถึงแสดงให้เห็นว่าการทำงานของแต่ละคนในองค์กร ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กรอย่างไร

4) การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้มีความต่อเนื่อง

ผู้บริหารต้องมีการประชุมหารือและทบทวนกลยุทธ์เป็นประจำ และใช้กลยุทธ์เป็นเครื่องมือในการสร้างกระบวนการใหม่ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ซึ่งผลที่ได้จากความคิดใหม่ๆ ก็คือ การพัฒนาประสิทธิภาพขององค์กร

5) ภาวะผู้นำของผู้บริหารในการขับเคลื่อนกลยุทธ์

ผู้บริหารต้องทำให้ผู้ปฏิบัติเห็นถึงความสำคัญของกลยุทธ์และร่วมมือในการขับเคลื่อนองค์กรเพื่อบรรลุเป้าหมายในอนาคต

2.1.1.2 แนวคิดการประสานงาน

การประสานงาน คือ การจัดระเบียบวิธีการทำงาน เพื่อให้บุคลากรฝ่ายต่างๆ ร่วมมือปฏิบัติงานอย่างเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ตลอดจนลดข้อขัดแย้ง และทำให้งานที่รับผิดชอบสามารถดำเนินการไปได้อย่างราบรื่นและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการทำงานร่วมกัน (สำนักบรรสารสนเทศ, 2558:ออนไลน์)

ประเภทของการประสานงานออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

ลักษณะที่ 1 การประสานงานอาจแบ่งออกเป็นประเภทต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) การประสานงานภายในองค์กร (Internal Co - Ordination)

2) การประสานงานภายนอกองค์กร (External Co - Ordination)

ลักษณะที่ 2 การประสานงานอาจแบ่งออกได้ดังนี้

1) การประสานงานในแนวดิ่ง(Vertical) ได้แก่ การประสานงานของผู้บังคับบัญชามาสู่ผู้ใต้บังคับบัญชา (Top Down) และการประสานระหว่างผู้ใต้บังคับบัญชากับผู้บังคับบัญชา (Bottom Up)

2) การประสานงานในแนวนอน (Horizontal) ได้แก่ การประสานงานในระดับผู้ที่มีตำแหน่งหน้าที่การงานที่มีระดับเดียวกัน หรือเท่ากัน หรือใกล้เคียงกัน

ลักษณะที่ 3 การประสานงานอาจแบ่งออกได้โดยพิจารณาจากวิธีการดังนี้ คือ

1) การประสานงานอย่างเป็นทางการ (Formal)

2) การประสานงานอย่างไม่เป็นทางการ (Informal)

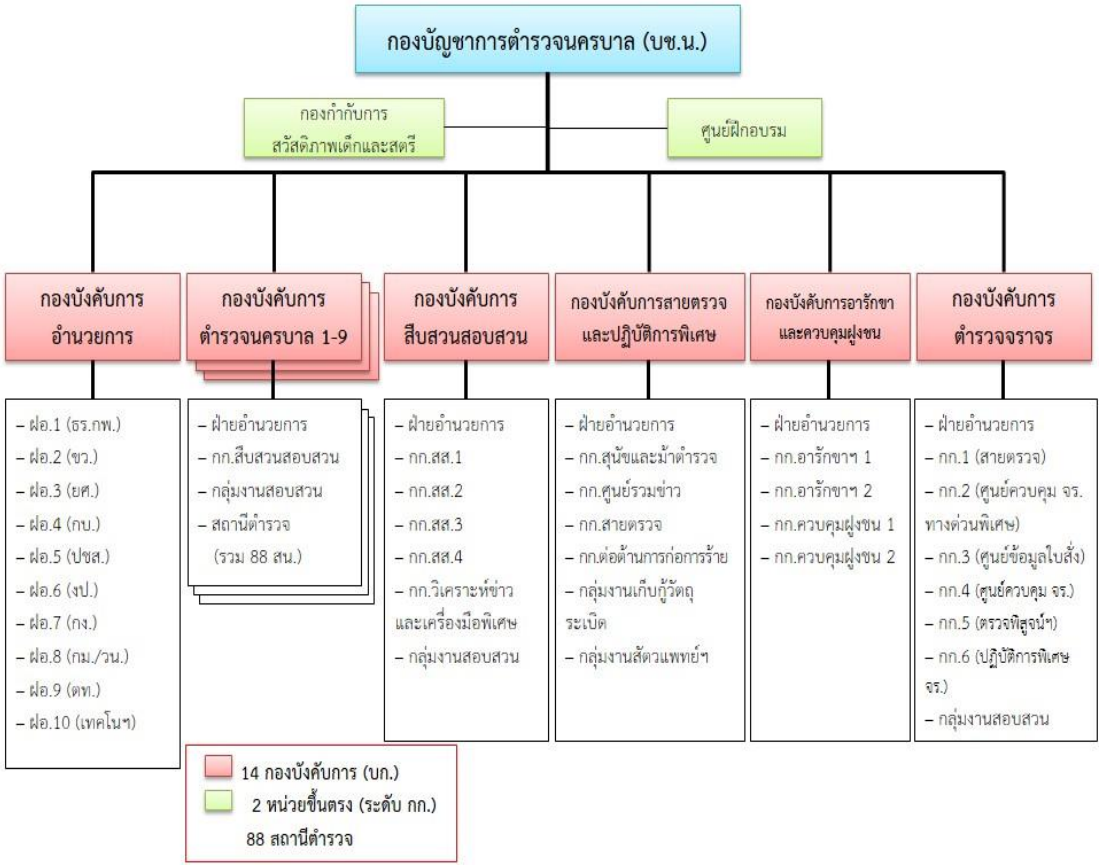
2.1.1.3 โครงสร้าง อำนาจ หน้าที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานคร

2.1.1.3.1 กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ปี พ.ศ. 2405 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ แต่งตั้ง กับตัน เอส.เย.เบิร์ด เอมส์ ชาวอังกฤษ เป็นผู้ตั้งกองตำรวจในพระนครเป็นครั้งแรกโดยนำรูปแบบมาจากตำรวจอังกฤษ ต่อมาในปี พ.ศ. 2435 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณากิจการตำรวจในสมัยโบราณ โดยโปรดเกล้าให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นดำรงราชานุภาพรับตำแหน่งเสนาบดีว่าการกรมมหาดไทยดูแลตำรวจภูธร และให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นเรศวรฤทธิ์เป็นเสนาบดีว่าการกรมพระนครบาลดูแลตำรวจนครบาล ซึ่งขณะนั้นเรียกว่าพลตระเวน จนกระทั่งวันที่13 ตุลาคม 2458 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวประกาศรวมพลตระเวนกับกรมตำรวจภูธรเป็นกรมเดียวกันและได้มีประกาศแต่งตั้งอธิบดีกรมตำรวจและกรมพลตระเวน จากนั้นในปี พ.ศ. 2465 ได้โปรดเกล้า ฯ แต่งตั้งให้พระยาอธิกรณ์ประกาศ (หลุย จาติกวณิช) ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งนับได้ว่า คำว่าผู้บัญชาการตำรวจนครบาลได้เริ่มใช้อย่างเป็นทางราชการตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา (กองบัญชาการตำรวจนครบาล,2556:ออนไลน์)

ในปัจจุบันการบริหารราชการกองบัญชาการตำรวจนครบาลเป็นไปพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2552 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2558 ดังนี้

แผนภูมิที่ 2.1 โครงสร้างกองบัญชาการตำรวจนครบาล



ที่มา: กองบัญชาการตำรวจนครบาล

นโยบายการบริหารราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2557 ได้กำหนดกรอบแนวทางการปฏิบัติงานด้านการจราจรไว้ ดังนี้

1) พัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

2) ให้มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การจัดงานสำคัญ ฝนตกน้ำท่วม ถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

3) อำนวยความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 ตามกรอบปฏิญญามอสโก

4) ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผนและอำนวยการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ

5) ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวินัยจราจรให้กับประชาชนโดยเฉพาะการกวดขันจับกุม 10 ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี่หรือโดยสารรถทุกประเภท

6) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้กับตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพ เท่าเทียม เป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

7) กวดขันวินัย ความประพฤติและปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวก แก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน

8) ดำเนินการทางวินัยและอาญาอย่างเด็ดขาดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาสำคัญที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลให้ความสนใจในการแก้ไขและพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้กองบัญชาการตำรวจนครบาลจึงได้จัดทำแผนงาน การพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2557 โดยกำหนดวิสัยทัศน์ คือ “ตำรวจนครบาลมุ่งมั่นพัฒนาและแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครอย่างมืออาชีพ และได้กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อเป้าหมายในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจรให้ได้ผลดีและมีประสิทธิภาพ” ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร มีหลักการและประเด็นสำคัญ ดังนี้

(1) ยุทธศาสตร์การถวายความปลอดภัยและอำนวยการจราจรแด่พระมหากษัตริย์พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ หรือผู้แทนพระองค์ พระราชอาคันตุกะ

(2) ยุทธศาสตร์ด้านการปฏิบัติการพิเศษการจราจรตามโครงการพระราชดำริ

(3) ยุทธศาสตร์แก้ไขปัญหาสภาพการจราจรติดขัด

(4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรเพื่อรองรับประชาคมอาเซียน

(5) ยุทธศาสตร์การบังคับใช้และปรับปรุงกฎหมายจราจร

(6) ยุทธศาสตร์การป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร

(7) ยุทธศาสตร์การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานจราจร

(8) ยุทธศาสตร์การบริหารงานจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

(9) ยุทธศาสตร์การแสวงหาและพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในงานจราจร

(10) ยุทธศาสตร์การประสานงานที่เกี่ยวข้อง

(11) ยุทธศาสตร์การประเมินผลและปรับปรุงแผนพัฒนาระบบจราจร (กองบังคับการตำรวจราจร, 2557)

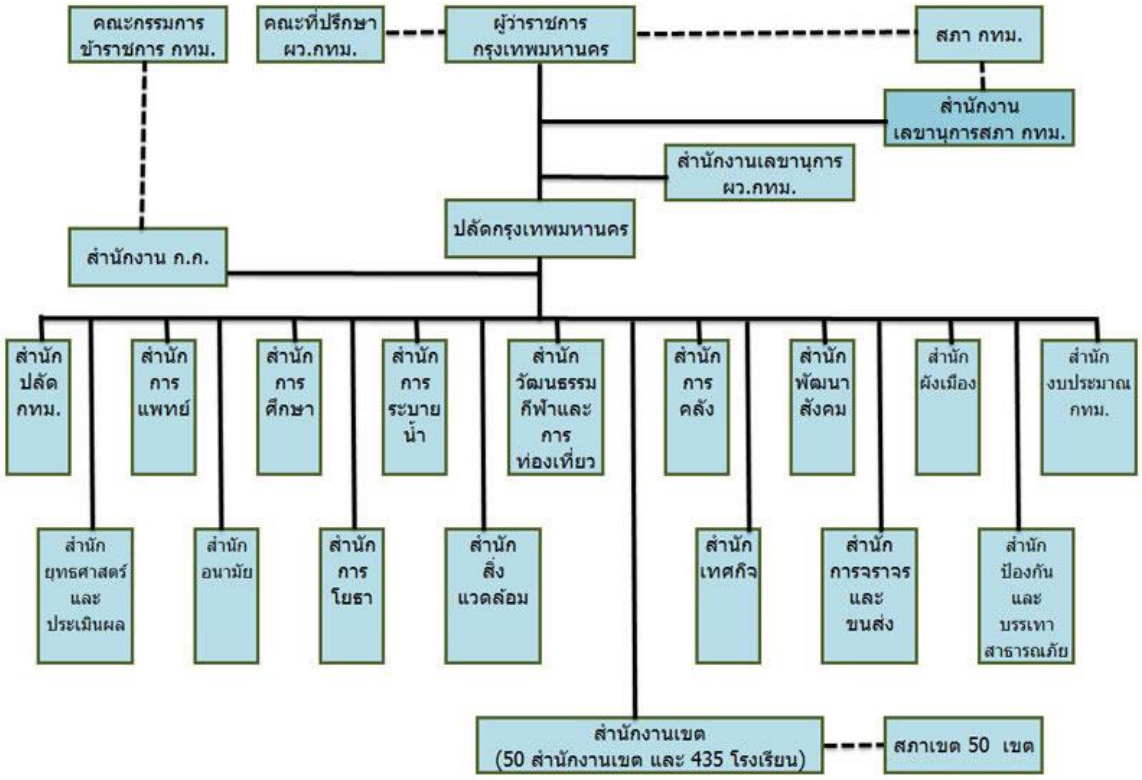
2.1.1.3.2 การปกครองส่วนท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร

ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 335 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2515 จัดรูปแบบการปกครองใหม่โดยรวมกิจการของนครหลวงกรุงเทพธนบุรีองค์การบริหารนครหลวงกรุงเทพธนบุรี เทศบาลนครหลวงและสุขาภิบาลในเขตนครหลวงซึ่งประกอบด้วย สุขาภิบาลมีนบุรี สุขาภิบาลหนองจอก สุขาภิบาลบางแค สุขาภิบาลลาดกระบัง สุขาภิบาลราษฎร์บูรณะ สุขาภิบาลบางกะปิ สุขาภิบาลหนองแขม และสุขาภิบาลอนุสาวรีย์ เข้าเป็นองค์กรเดียวกันเรียกว่า “กรุงเทพมหานคร” และจัดระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครใหม่ เป็นลักษณะผสมระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นเข้าด้วยกัน มีฐานะเป็นจังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นข้าราชการการเมือง ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐบาลขึ้นตรงต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ต่อมาได้มีการยกเลิกประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 335 และประกาศให้ใช้พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 กำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นทบวงการเมือง มีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น และให้แบ่งพื้นที่การปกครองกรุงเทพมหานครออกเป็นเขตและแขวง มีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

ซึ่งเป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร และสภากรุงเทพมหานคร ทำหน้าที่ฝ่ายนิติบัญญัติมาจากการเลือกตั้งโดยตรงของประชาชน(กรุงเทพมหานคร, 2543:ออนไลน์)

ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครบริหารราชการตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2542 โดยกำหนดโครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานครเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่น มีฐานะเป็นนิติบุคคล และมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครที่มาจากการเลือกตั้งของประชาชนโดยตรง มีวาระการดำรงตำแหน่ง 4 ปี และมีปลัดกรุงเทพมหานครเป็นข้าราชการประจำสูงสุดของกรุงเทพมหานครรับผิดชอบควบคุมดูแลการปฏิบัติงาน ของเขตต่างๆ โดยมีผู้อำนวยการเขตเป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติงานของเขตภายในขอบเขตพื้นที่ของเขต นอกจากนี้ ยังมีสภากรุงเทพมหานครมาจากการเลือกตั้งของประชาชนโดยตรง มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 4 ปี มีอำนาจหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในการออกข้อบัญญัติของกรุงเทพมหานคร และเรื่องต่างๆที่เป็นกิจการของกรุงเทพมหานคร และสภาเขตมาจากการเลือกตั้งของประชาชนมีอำนาจหน้าที่ให้คำปรึกษาตามที่ผู้อำนวยการเขตร้องขอ (กรุงเทพมหานคร, 2543:ออนไลน์)

แผนภูมิที่ 2.2 โครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร



ที่มา: กรุงเทพมหานคร

1) สำนักเทศกิจ

สำนักเทศกิจมีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุม ดูแล ตรวจตรา และบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร กฎหมายอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร การบังคับคดีในส่วนแพ่ง รวมทั้งปฏิบัติงานด้านดูแลและให้บริการ และสนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายผู้บริหาร

พันธกิจ

(1) ควบคุมและบังคับการตามกฎหมายเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง บาทวิถี และที่สาธารณะทั่วไปมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย

(2) ตรวจตรา เฝ้าระวัง และลดภาวะความเสี่ยงในการเกิดอาชญากรรม เพื่อให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

(3) สนับสนุนการดำเนินงานด้านการจราจรให้มีความคล่องตัวและมีความปลอดภัย

(4) เสริมสร้างศักยภาพเจ้าหน้าที่เศรษฐกิจให้พร้อมต่อการพัฒนางาน

ภารกิจของสำนักเทศกิจที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการให้บริการและแก้ไขปัญหาจราจรจึงประกอบด้วย การจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจอำนวยความความสะดวกด้านการจราจรในช่วงระยะเวลาเร่งด่วนบริเวณทางเข้า-ออก สำนักเทศกิจและโรงเรียนใกล้เคียงสำนักเทศกิจ การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย และการตรวจสอบพื้นที่จอดรถของห้างสรรพสินค้า (สำนักงานเทศกิจ,2557)

2) สำนักการจราจรและขนส่ง

สำนักการจราจรและขนส่ง มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการศึกษาสำรวจ รวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่ง การวิเคราะห์ วางแผน ออกแบบระบบการจราจรและขนส่งการกำหนดมาตรการและดำเนินการด้านการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร การกำหนดมาตรฐานงานวิศวกรรมจราจร วิศวกรรมขนส่ง และวิศวกรรมความปลอดภัย การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และระบบจราจรอัจฉริยะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและจัดการจราจร การพัฒนาระบบโครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชน การให้ การศึกษาฝึกอบรมและรณรงค์เสริมสร้างวินัยจราจร และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง (สำนักการจราจรและขนส่ง, 2557)

พันธกิจ Mission

(1) กำหนดมาตรการเพื่อควบคุมปริมาณการจราจร

(2) พัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

(3) จัดระเบียบการจราจรเพื่อความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัยไร้มลพิษ

(4) จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ

(5) พัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนและเผยแพร่ด้านการจราจรและขนส่ง

(6) เสริมสร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร

(7) เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการองค์กร

(สำนักการจราจรและขนส่ง, 2557)

จากข้อมูลข้างต้นซึ่งเกี่ยวกับโครงสร้างองค์กร บทบาทหน้าที่ของทั้ง 3 หน่วยงาน สามารถวิเคราะห์และสรุปภารกิจด้านงานจราจรได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 วิเคราะห์และสรุปภารกิจด้านงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ภารกิจ	กทม.		กองบัญชาการตำรวจนครบาล
	สำนักการจราจรและขนส่ง	สำนักเทศกิจ	
1. การบังคับใช้กฎหมาย /ระเบียบ/กฎ/ข้อบัญญัติ	-	- ควบคุมและบังคับตามกฎหมายเพื่อดูแลความเรียบร้อยของบาทวิถี การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย - การตรวจสอบอาคารห้างสรรพสินค้า ตาม พ.ร.บ. ควบคุมอาคาร กรณีนำที่จอดรถและทางเข้า-ออกไปใช้ประโยชน์เพื่อการอื่น	- บังคับใช้กฎหมายเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดจราจร - การปรับปรุงกฎหมายเพื่อรองรับเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการจราจร

ตารางที่ 2.1 วิเคราะห์และสรุปภารกิจด้านงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ภารกิจ	กทม.		กองบัญชาการตำรวจนครบาล
2. การบริหารจัดการจราจรให้มีความคล่องตัวและมีระบบขนส่งที่หลากหลาย	- การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อระบบเดินรถ,ระบบรถไฟฟ้ารางคู่-เดี่ยว, สร้างทางเดินยกระดับ, ลานจอดแล้วจร - เพิ่มความเร็วการจราจรโดยการติดตั้งระบบเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางแยก - การจัดหา,ติดตั้ง,เชื่อมโยง,บำรุงรักษา CCTVเพื่อการบริหารจัดการจราจร,ตรวจวัด	- เจ้าหน้าที่เทศกิจปฏิบัติงานดูแลความปลอดภัย และอำนวยความความสะดวกด้านการจราจรในช่วงระยะเวลาเร่งด่วนบริเวณทางเข้า-ออกสำนักเทศกิจและโรงเรียนใกล้เคียงสำนักเทศกิจ	- หน่วยเคลื่อนที่เร็วเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในจุดที่ติดขัด - บังคับและควบคุมกระแสการจราจร - จัดระเบียบระบบขนส่งมวลชนสาธารณะและสนับสนุนการใช้รถขนส่งมวลชนในการเดินทาง - ระบบ CCTVเพื่อควบคุมการจราจร - เสนอแนะ ผลักดันและประสานงานให้มี
	และรายงานสภาพจราจร - การติดตั้งระบบเครือข่ายสื่อสารเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการจราจรและขนส่ง		การปรับปรุงกายภาพของถนนตามหลักวิศวกรรมจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของถนน - ชุดตำรวจช่างแก้ไขรถยนต์ที่จอดเสียกีดขวางการจราจร

ตารางที่ 2.1 วิเคราะห์และสรุปภารกิจด้านงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ภารกิจ	กทม.		กองบัญชาการตำรวจนครบาล
	สำนักการจราจรและขนส่ง	สำนักเทศกิจ	
3. การบริหารจัดการระบบจราจรให้มีความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุ	- ด้านวิศวกรรมจราจร ปรับปรุงด้านกายภาพเพื่อความปลอดภัย เช่น ติดตั้งสัญญาณไฟคนข้ามถนน, ทางแยก, ไฟกระพริบเตือนจุดอันตราย, ติดตั้งโคมไฟส่องสว่างชนิด LED บริเวณทางแยก, ติดตั้งรั้วลูกกรงเหล็กกันคนข้ามถนน, ติดตั้งรั้วลวดสลิงกันคนข้ามถนน, ติดตั้งลูกแก้วสะท้อนแสงแบบไฟกะพริบด้วยพลังงานแสงอาทิตย์, แผ่นสะท้อนภาพ		- บังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงอันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร - บังคับใช้กฎหมายจราจรเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2.1 วิเคราะห์และสรุปภารกิจด้านงานจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ภารกิจ	กทม.		กองบัญชาการตำรวจนครบาล
	สำนักการจราจรและขนส่ง	สำนักเทศกิจ	
4. การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานจราจร,การให้ความรู้ด้านวินัยจราจร	- การให้ความรู้ด้านการจราจร, รณณรงค์ด้านวินัยจราจร, การจัดทำเอกสารเผยแพร่, การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณทางแยกหรือจุดตัด - รณรงค์เสริมสร้างวินัยและจิตสำนึกของประชาชนเพื่อลดอุบัติเหตุ		- ชุดจราจรสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนในสถานศึกษาและประชาชนทั่วไป - การประชาสัมพันธ์ด้านการจราจรผ่านสื่อต่าง ๆ - เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร
5. การบำรุงรักษาอุปกรณ์	- การบำรุงรักษา, การทำความสะอาดป้ายจราจร, การทำเครื่องหมายจราจร, การบำรุงรักษาสัญญาณไฟจราจรทางแยก, กล้อง CCTV		

ข้อมูลจากตารางข้างต้นทำให้ทราบว่าหน่วยงานของกรุงเทพมหานครและตำรวจสามารถพัฒนาระบบบริหารงานจราจรเพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานร่วมกันแบบบูรณาการ ทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย /ระเบียบ/กฎ/ข้อบัญญัติ การบริหารจัดการจราจรให้มีความคล่องตัวและมีระบบขนส่งที่หลากหลาย, การบริหารจัดการระบบจราจรให้มีความปลอดภัยและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานจราจร และการให้ความรู้ด้านวินัยจราจร

2.1.2 เอกสาร/งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.2.1 เอกสาร/งานวิจัยที่เกี่ยวกับการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

1) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

นับตั้งแต่กรุงเทพมหานครมีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นนครหลวง เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2518 ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 ภาครัฐและกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนมาอย่างต่อเนื่อง โดยการออกมาตรการควบคุมและผ่อนผันทางกฎหมาย ได้แก่

(1) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมผู้ค้าเร่ พ.ศ. 2519 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร:ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้เร่ขายอาหารและน้ำแข็ง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

- ผู้เร่ขายต้องแสดงใบอนุญาตเสมอ และต้องเร่ขายตามประเภทสินค้าและลักษณะการเร่ขายและช่วงระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

- ผู้เร่ขายต้องปฏิบัติตามข้อบัญญัติอื่นๆ เช่น แต่งกายให้สะอาด รักษาความสะอาดของอาหารและภาชนะที่ใช้บรรจุอยู่เสมอ ฯลฯ

(2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมแผงลอย พ.ศ. 2519 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร :ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- ห้ามมิให้ผู้ใดตั้งแผงลอยในถนนหรือที่สาธารณะ เว้นเว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

- ผู้ขายต้องแสดงใบอนุญาตเสมอ และต้องขายตามประเภทสินค้าและลักษณะการขายและช่วงระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

- ที่ตั้งแผงลอยและการสร้างแผงลอยต้องถูกสุขลักษณะ

(3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ราชกิจจานุเบกษา: ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆบนทางเท้าหรือทางใดๆซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร

- ห้ามไม่ให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่ายหรือเรี่ยไรในทางเดินรถหรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรืออันเป็นการกีดขวางการจราจร

(4) พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 (ราชกิจจานุเบกษา:ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- ห้ามมิให้ผู้ใดปรุงอาหารขายหรือจำหน่ายสินค้าบนถนนหรือในสถานสาธารณะ เว้นแต่เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศผ่อนผันให้กระทำได้ในระหว่างวันเวลาที่กำหนดด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

(5) พระราชบัญญัติสาธารณสุข พ.ศ. 2535 (ราชกิจจานุเบกษา:ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- กำหนดมาตรการกำกับป้องกันดูแลเกี่ยวกับอนามัยของประชาชนและปรับปรุงอำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานและบทกำหนดโทษสำหรับผู้ไม่ปฏิบัติตาม

(6) ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยการจัดเก็บค่าบริการรักษาความสะอาดบริเวณทางเท้าที่ใช้ตั้งวางแผงลอย พ.ศ. 2544 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร :ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- จัดเก็บค่าบริการรักษาความสะอาดบริเวณทางเท้าที่ใช้ตั้งวางแผงลอย 150 บาทต่อ ตารางเมตร/เดือน

(7) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่อง การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ พ.ศ. 2545 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร :ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสุขลักษณะส่วนบุคคลของผู้จำหน่ายหรือผู้ช่วยจำหน่ายสินค้า สุขลักษณะในการใช้ กรรมวิธี การจำหน่ายเพื่อการรักษาความสะอาดและป้องกันอันตรายต่อสุขภาพประชาชน

(8) ระเบียบกรุงเทพมหานครว่าด้วยการจัดเก็บค่าบริการรักษาความสะอาดบริเวณทางเท้าที่ใช้ตั้งวางแผงลอย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2548 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร : ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- ลดค่าบริการรักษาความสะอาดบริเวณทางเท้าที่ใช้ตั้งวางแผงลอยเป็น 100 บาทต่อตารางเมตร/เดือน และเพิ่ม 50 บาทต่อ 0.50 ตารางเมตร

(9) ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดจุดผ่อนผันให้ทำการค้าหาบเร่-แผงลอย ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2548 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร :ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- กรุงเทพมหานครและกองบัญชาการตำรวจแห่งชาติเห็นชอบให้กำหนดจุดให้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยทำการค้าได้เพิ่มเติม จำนวน 466 จุด รวมเป็น จำนวน 683 จุด

(10) ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง หลักเกณฑ์ เงื่อนไขการค้าขายในพื้นที่ผ่อนผัน ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2548 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร :ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขการ ค้าขายในพื้นที่ผ่อนผันได้แก่ ลักษณะของแผงค้าและการตั้งวาง พื้นที่บนทางเท้าที่ห้ามตั้งวางแผงค้าโดยเด็ดขาด ข้อห้ามที่จะต้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด ช่วงระยะเวลาในการค้าขาย

(11) ประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดจุดผ่อนผันให้ทำการค้าหาบเร่-แผงลอย ปี 2555/2556 ลงวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร :ออนไลน์)

สาระสำคัญ

- กรุงเทพมหานครและกองบัญชาการตำรวจแห่งชาติเห็นชอบให้กำหนดจุดให้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยทำการค้าได้เพิ่มเติม จำนวน 43 จุด รวมเป็น จำนวน 726 จุด

2) งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

(1) การศึกษาเรื่อง แนวความคิดในการแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยของกรุงเทพมหานคร พบว่าปัญหาและอุปสรรคสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอยไม่ได้ผลเท่าที่ควร เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายใหม่ หรือบ่อยครั้ง หรือนโยบายไม่ชัดเจน อันส่งผลให้เจ้าหน้าที่เทศกิจซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานขาดความมั่นใจในการปฏิบัติงาน เนื่องจากนโยบายนั้นถือได้ว่ามีบทบาทที่สำคัญในการแก้ไขปัญหาการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย นอกจากนี้ ผลการศึกษาได้นำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายว่า การกำหนดนโยบายเรื่องการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยกรุงเทพมหานคร ควรจะต้องมีการศึกษาหาข้อมูลรวมทั้งข้อเท็จจริงอย่างถ่องแท้ ทั้งระยะสั้น และระยะยาว รวมถึงยังต้องมีการวางแนวทางแก้ไขปัญหาไว้ด้วย ไม่ควรปล่อยให้การจัดการกับหาบเร่แผงลอยเป็นไปตามนโยบายของผู้บริหารในแต่ละยุคแต่ละสมัย และจะต้องชี้ให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อันประกอบด้วย หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนชาวกรุงเทพมหานคร ให้ตระหนักเห็นว่าปัญหาหาบเร่แผงลอยนั้นไม่ใช่เป็นปัญหาเรื่องเล็กน้อยที่สามารถปล่อยปละละเลยได้ (ประวิทย์ ทองภูเบศร์, 2531)

(2) การศึกษาเรื่อง หาบเร่แผงลอย ในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2555 ได้สรุปปัญหาหาบเร่-แผงลอยไว้ดังนี้ (กองนโยบายและแผนงานสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2555)

- หาบเร่-แผงลอยก่อให้เกิดปัญหาการสัญจรกีดขวางทางเท้า และถนนสาธารณะของประชาชน และยวดยาน
- ก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพ และอนามัย อันเกิดจากจากความสกปรกแก่ทางเท้า และถนนสาธารณะ
- ก่อให้เกิดปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย มีการวางของเกะกะกีดขวางทางเท้า ผู้สัญจรทางเท้าและถนนสาธารณะ อีกทั้งไม่ส่งเสริมความเจริญด้านวัฒนธรรมของประเทศ
- ก่อให้เกิดปัญหาด้านการแข่งขันด้านราคาอย่างไม่ยุติธรรมระหว่างผู้ค้าหาบเร่กับผู้ทำการค้าในร้านค้าอย่างถูกต้องตามกฎหมาย เนื่องจากวางหาบเร่-แผงลอยใช้ทุนน้อย มีค่าใช้จ่ายต่างๆ ต่ำกว่า ราคาที่ต่ำกว่าร้านค้าโดยทั่วไป
- ก่อให้เกิดปัญหาด้านการปฏิบัติตามแบบอย่างที่ไม่ถูกต้อง เนื่องจากร้านค้าต่าง ๆ ริมทางเท้าจะพยายามวางสินค้าของตนล้ำเข้าไปสู่ทางเท้า
- ปัญหาด้านการทำให้สังคมทั่วไปมองเจ้าหน้าที่ไปในทางลบ มีอคติต่อการปฏิบัติงาน เช่น มองว่าการกวดขัน ผู้ค้าหาบเร่-แผงลอยเป็นรังแกผู้ที่มีฐานะยากจน

(3) การศึกษาเรื่อง “ผู้ค้าหาบเร่ในเมืองต่างของประเทศในแถบตะวันออกเฉียงใต้” ได้เสนอแนวทางแก้ไขหาบเร่แผงลอย (McGee, 1977) ดังนี้

ตารางที่ 2.2 แนวทางแก้ไขหาบเร่แผงลอยจากงานวิจัยของต่างประเทศ เรื่อง Hawkers in Selected Asian Cities: Planning For Bazaar Economy

ทางเลือกนโยบาย	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3	รูปแบบที่ 4
พื้นที่ขายของ	อนุญาตให้ผู้ค้าหาบเร่ได้ขายของอย่างถูกต้องตามกฎหมายในพื้นที่ที่เขาต้องการ	อนุญาตให้ผู้ค้าหาบเร่ได้ขายของอย่างถูกต้อง ในบางพื้นที่แต่มีการย้ายผู้ค้าบางคนไปขายในสถานที่อื่นที่ได้รับการอนุญาต	ย้ายผู้ค้าหาบเร่ไปขายในพื้นที่ที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนด	ยกเลิกการค้าหาบเร่ของผู้ค้าหาบเร่ในเมืองและไม่อนุญาตให้ขายของในเมือง

ตารางที่ 2.2 แนวทางแก้ไขหาบเร่แผงลอยจากงานวิจัยของต่างประเทศ เรื่อง Hawkers in Selected Asian Cities: Planning For Bazaar Economy (ต่อ)

ทางเลือกนโยบาย	รูปแบบที่ 1	รูปแบบที่ 2	รูปแบบที่ 3	รูปแบบที่ 4
โครงสร้าง	สนับสนุนผู้ค้าหาบเร่ ดังนี้ 1. บริการเงินกู้แก่ผู้ค้าโดยรัฐบาล 2. สนับสนุนให้ผู้ค้าหาบเร่อย่างมืออาชีพ 3. ไม่ลงโทษผู้ค้าหาบเร่ 4. อนุญาตให้ผู้ค้าหาบเร่ที่ค้าขายอยู่แล้วได้ค้าขายต่อไป 5. ทำให้เป็นการค้าขายที่มั่นคงโดยผ่านตลาดผู้ค้าหาบเร่	จำกัดการค้าหาบเร่ที่ถูกกฎหมายตามรูปแบบที่ 1 แต่ให้มีขนาดเล็ก	ไม่สนับสนุนการค้าหาบเร่แผงลอยแต่ไม่รุนแรงตามแบบที่ 4	ไม่สนับสนุนให้มีการค้าหาบเร่โดยใช้มาตรการดังนี้ 1. กำหนดค่าใบอนุญาตการค้าหาบเร่ให้มีราคาสูง 2. กำหนดให้การค้าหาบเร่เป็นสิ่งผิดกฎหมายและต้องถูกลงโทษทางกฎหมาย 3.ขึ้นค่าตอบแทนแก่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายหาบเร่
การศึกษา	สนับสนุนผู้ค้าหาบเร่ ดังนี้ 1. ทำให้การค้าหาบเร่เป็นผู้ประกอบการที่ประสบความสำเร็จและสำควรนำไปเป็นตัวอย่าง 2.ให้การศึกษาแก่สาธารณะชนในการใช้บริการผู้ค้าหาบเร่ 3. สนับสนุนปรัชญาทางการศึกษาที่เน้นประสบการณ์มากกว่าการเข้าเรียนในสถานศึกษา	จำกัดการค้าหาบเร่ที่ถูกกฎหมายตามรูปแบบที่ 1 แต่ให้มีขนาดเล็ก	ไม่สนับสนุนการค้าหาบเร่แผงลอยแต่ไม่รุนแรงตามแบบที่ 4	ไม่สนับสนุนให้มีการค้าหาบเร่โดยใช้มาตรการดังนี้ 1. เน้นให้เห็นว่าการค้าหาบเร่เป็นสิ่งที่ผิดศีลธรรม 2. เน้นให้เห็นความเป็นไปได้ถึงการทุจริตคอรัปชั่นและอาชญากรรมในการค้าหาบเร่ 3. เน้นให้เห็นถึงอันตรายของผู้ค้าหาบเร่ในเรื่องสุขลักษณะอนามัย

ที่มา: (McGee, 1977)

(4) การศึกษาเรื่อง "ผู้ค้าหาบเร่ในเมืองต่างๆ ทั่วโลก" ได้เสนอสภาพปัญหาหาบเร่แผงลอย (Dendukuri, 2014) ดังนี้

ประเทศที่กำลังพัฒนานั้น การค้าขายหาบเร่แผงลอยเป็นอาชีพที่สำคัญสำหรับคนยากจนที่อาศัยอยู่ในเมือง การค้าขายหาบเร่แผงลอยนั้นจัดเป็นแรงงานนอกระบบประเภททำงานด้วยตนเอง ไม่เป็นลูกจ้างใคร (self-employed) ซึ่งแรงงานนอกระบบ (informal sector) จัดเป็นปรากฏการณ์ที่เป็นสากล ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของแรงงานนอกระบบประกอบด้วยการอพยพย้ายถิ่นฐานจากชนบทเข้าสู่เมือง การว่างงานไม่มีงานทำ และความยากจนในชนบท ทำให้คนเหล่านี้ต้องอพยพเข้าสู่เมืองเพื่ออนาคตที่ดีกว่าเดิม ผู้อพยพเหล่านี้ขาดการศึกษาที่เพียงพอ และขาดทักษะเพียงพอที่จะได้ทำงานที่มั่นคงในแรงงานในระบบ ผู้เข้าสู่แรงงานนอกระบบบางคนเคยทำงานเป็นแรงงานในระบบมาก่อน แต่เนื่องจากถูกปลดในออกจากงานเนื่องจากบริษัทปิดกิจการ มีการลดขนาดบริษัทหรือมีการควบรวมกิจการระหว่างบริษัท ทำให้คนเหล่านี้ต้องหันเหตนเองเข้าสู่แรงงานนอกระบบเพื่อที่จะดำรงความอยู่รอด

การค้าขายหาบเร่แผงลอยนั้นที่ยังคงมีอยู่ทุกวันนี้ ไม่ใช่เพียงเพราะเหตุผลที่ว่าเพื่อความอยู่รอดของผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอยเองเท่านั้น แต่ยังทำหน้าทีในการให้บริการแก่ประชาชนที่อาศัยในเมืองอีกด้วย จะเห็นได้ว่าสำหรับคนยากจนที่อาศัยในเมืองนั้น ผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอยถือได้ว่าได้ช่วยให้คนเหล่านี้ได้สินค้า รวมทั้งอาหารในราคาถูก รวมทั้งยังช่วยเอื้อประโยชน์ให้กลุ่มคนที่มีรายได้ปานกลางสามารถหาซื้อสินค้า และอาหารในราคาถูก แต่ประโยชน์ของการมีหาบเร่แผงลอยอาจจะถูกเพิกเฉยไม่ได้ตระหนักใส่ใจมากนักจากองค์กรของรัฐและเจ้าหน้าที่ตำรวจ. ดังจะเห็นได้จากการพอพิจารณาว่าผู้ค้าหาบเร่แผงลอยกระทำผิดกฎหมายและถูกปฏิบัติเหมือนกับเป็นอาชญากร

ปัญหาสำคัญของการค้าขายหาบเร่แผงลอยในประเทศทวีปเอเชียคือการที่ไม่มีการรวมกลุ่มการขาดความเป็นสหภาพ (lack of unionisation) การขาดซึ่งความตระหนักถึงสิทธิของตนในหมู่ผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอย (lack of awareness among the street vendors of their rights) การจัดตั้งให้เป็นสหภาพจะช่วยให้ผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอยได้มีเวทีในการเรียกร้องสิทธิของตนเองรวมทั้งสามารถปกป้องคุ้มครองตัวเองได้ รวมทั้งพวกเค้าเหล่านี้ยังจะสามารถเข้าแทรกแซงนโยบายรัฐที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของตนเองผ่านการดำเนินกิจกรรมต่างๆ

(5) การศึกษาเรื่อง “ผู้ค้าหาบเร่ในเอเชีย” ได้เสนอสภาพปัญหาหาบเร่แผงลอยของประเทศต่างๆ ในเอเชีย (Bhowmik, 2005) ดังนี้

- ประเทศบังกลาเทศ

ประเทศบังกลาเทศมีจำนวนผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเป็นจำนวนมาก ดาก้า (Dakha) เป็นเมืองหลวงและมีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศบังกลาเทศ ข้อมูลจากองค์กรบริหารเมืองดาก้า (Dhaka City Corporation) รายงานว่าจำนวนผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในเมืองดาก้าจำนวนถึง 90,000 ราย การค้าขายหาบเร่แผงลอยบนถนนถือเป็นการทำการค้าที่ผิดกฎหมาย และบ่อยครั้งที่ผู้ค้าขาบหาบเร่เหล่านี้ประสบปัญหาต้องเผชิญกับการถูกก็คุกคามจากเจ้าหน้าที่ ผู้ค้าเหล่านี้ต้องจ่ายค่าสินบนให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อแลกกับการอนุญาตให้ค้าขายบนถนนได้ เมื่อเปรียบเทียบสถานภาพของผู้ค้าหาบเร่แผงลอยกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว เนื่องจากความยากจน การขาดพื้นที่ทำการค้าขาย การขาดความตระหนักถึงสิทธิของตนเอง ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ผู้ค้าหาบเร่อผงลอยมีสถานภาพที่อ่อนแอที่สุด แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเหล่านี้ยังพอมีลู่ทางจะเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นได้ เนื่องจากมีการจัดตั้งเป็นสหภาพยูเนี่ยนมาร่วมมือกัน มีการจัดตั้งเป็นสหภาพผู้ค้าหาบเร่แผงลอยแห่งประเทศบังคลาเทศ (The Bangladesh Hawkers’ Federation) ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่นับเป็นปัจจัยบวกคือการที่สหภาพผู้ค้าหาบเร่แผงลอยประเทศบังคลาเทศมีความเชื่อมโยงกับสหภาพแรงงานแห่งชาติ ทำให้มีการดำเนินการต่อรองผลักดันรัฐบาลให้เกิดนโยบายช่วยเหลือหาบเร่แผงลอยให้เป็นนโยบายระดับชาติ เพื่อขจัดปัญหาความไม่มั่นคงในชีวิตของผู้ค้าหาบเร่แผงลอย และการถูกคุกคามจากเจ้าหน้าที่

- ประเทศศรีลังกา

ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในประเทศศรีลังกามีสถานภาพที่ดีกว่าผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในประเทศบังคลาเทศและประเทศอินเดีย ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในประเทศศรีลังกาในเมืองส่วนใหญ่ไม่จัดว่าผิดกฎหมายเสียทีเดียว และผู้ค้ายังสามารถขายสินค้าบนทางเท้าได้โดยจ่ายภาษีรายวันให้แก่สภาเทศบาล อย่างไรก็ตามสภาเทศบาลสามารถขับไล่ผู้ค้าเหล่านี้ได้ในกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่าก่อให้เกิดปัญหากับประชาชนโดยทั่วไป โดยที่สภาเทศบาลไม่ได้จัดหาสถานที่ใหม่ให้แก่ผู้ค้า หาบเร่แผงลอยที่ถูกขับไล่เหล่านี้แต่อย่างใด นอกจากนี้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยยังต้องประสบปัญหาความไม่มั่นคงในชีวิต เนื่องจากผู้พัฒนาผังเมืองในเมืองโคลอมโบมีความพยายามที่จะจัดระเบียบหาบเร่หาบเร่แผงลอยในเมือง ในความเป็นจริงแล้วการมีหาบเร่แผงลอยจัดเป็นวิถีชีวิตวัฒนธรรมอย่างหนึ่งของคนในสังคม ทำให้บ้านเมืองสังคมมีสีสันมีชีวิตชีวา ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ถึงแม้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยจะได้รับการยอมรับในระดับหนึ่งจากเทศบาลเนื่องจากมีการเสียภาษีให้แก่รัฐ แต่ก็นับว่ายังประสบปัญหาความไม่มั่นคงในอาชีพค้าขายของตนเอง

- ประเทศสิงคโปร์

ผู้ประกอบอาชีพหาบเร่แผงลอยในประเทศสิงคโปร์มีใบอนุญาตให้ประกอบกิจการได้ถูกต้องตามกฎหมาย ประทศสิงคโปร์มีลักษณะคล้ายคลึงกับประเทศส่วนใหญ่แถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีผู้ค้าหาบเร่แผงลอยแลร้านค้าริมทางเท้าอยู่เป็นจำนวนมาก ดังนั้นประเทศสิงคโปร์จึงได้จัดตั้งโปรแกรมโครงการแห่งชาติขึ้นในปี ค.ศ.1971 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดสร้างศูนย์อาหารและตลาดขึ้นมาเพื่อให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ค้าขายได้ย้ายมาค้าขายในศูนย์เหล่านี้ รวมทั้งจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานให้เช่น ไฟฟ้า การเก็บขยะ การกำจัดของเสีย หน่วยงานที่รับผิดชอบที่รับผิดชอบดูแลผู้ค้าหาบเร่แผงลอยคือกรมการค้าหาบเร่แผงลอย (The Hawkers' Department of the Government of Singapore) โดยรับผิดชอบหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. คอยกำกับดูแลและออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอย

2.กรมการค้าหาบเร่แผงลอยยังมีหน้าที่คอยสอดส่องความเรียบร้อย กำกับดูแลให้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยรักษาความสะอาด ไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม รวมทั้งไม่วางสิ่งของกีดขวางทางเดินเท้า

3.เจ้าหน้าที่จากกรมหาบเร่แผงลอยมีหน้าที่ออกไปปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบแผงขายของทุกแห่งว่าทำตามพระราชบัญญัติสาธารณสุขสิ่งแวดล้อม ปีค.ศ.1968 (The Environmental Public Health Act of 1968)

4.มีการจัดหลักสูตรอบรมในเรื่องสุขอนามัย การรักษาความสะอาดอาหารและตัวบุคคล หลักโภชนาการที่ถูกต้อง ซึ่งจะจัดอบรมให้อย่างสม่ำเสมอ ประมาณการว่าในช่วงระหว่างปีค.ศ.1990 ถึงปี ค.ศ. 1996 ได้มีการจัดการอบรมในแก่ผู้ค้าหาบเร่ แผงลอยไปแล้วจำนวนมากกว่า 10,000 คน

การค้าขายหาบเร่แผงลอยในประเทศสิงคโปร์ตลอด 30 ปีที่ผ่านมานั้นได้มีส่วนช่วยลดค่าครองชีพให้แก่คนทำงาน นักเรียน นักศึกษา แลคนยากจน ซึ่งในประเด็นนี้เป็นข่อเท็จจริงที่เกิดขึ้นไม่ใช่เฉพาะในประเทศสิงคโปร์เท่านั่น ถึงคุณประโยชน์ของการมีการค้าหาบเร่แผงลอยในสังคม รวมทั้งเศรษฐกิจท้องถิ่น ซึ่งแนวคิดที่ว่านี้นับว่าตรงกันข้ามกับผู้กำหนดนโยบายอย่างสิ้นเชิง

- ประเทศกัมพูชา

ประเทศกัมพูชาประสบปัญหากลียุคทางการเมืองในอดีต ถึงแม้ได้เข้าสู่ความสงบแล้วตั้งแต่ปีคริสต์ศักราช 1997 ประเทศกัมพูชาได้เผชิญกับปัญหาเศรษฐกิจและรัฐบาลกัมพูชาต้องเผชิญกับปัญหาสภาวะเกือบล้มละลาย รัฐบาลจัดหาจ้างงานได้เป็นจำนวนไม่มากพอ อีกทั้งอัตราค่าตอบแทนที่น้อย ส่งผลให้กำลังคนจำนวนถึงร้อยละ 95 ต้องเข้าสู่การระบบเศรษฐกิจแบบไม่เป็นทางการ การค้าขายหาบเร่แผงลอยบนถนนนับเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญสำหรับคนยากจนที่อาศัยในเมืองในประเทศกัมพูชา โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้หญิง

สำหรับจำนวนผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในประเทศกัมพูชานั้น ยังไม่มีสถิติที่รวบรวมและเผยแพร่ที่เป็นทางการ ปัญหาหลักที่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในประเทศกัมพูชาต้องเผชิญคือการไม่ได้รับการยอมรับการมีตัวตนในภาคเศรษฐกิจแบบไม่เป็นทางการ ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยไม่มีสถานที่ถาวรในการค้าขาย ด้วยเหตุนี้ทำให้ไม่มีลูกค้าประจำ. นอกจากนี้ยังถูกข่มขู่รีดไถโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจและพนักงานรักษาความปลอดภัยในตลาด ทำให้ผู้ค้าเหล่านี้ต้องให้สินบนแก่เจ้าหน้าที่เหล่านี้เพื่อแลกกับการไม่ถูกยึดหรือทำลายสินค้า

- ประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศในไม่กี่ประเทศแถบเอเชียที่ให้การยอมรับการค้าขายหาบเร่แผงลอย ในปีคริสต์ศักราช 1990 ประเทศมาเลเซียได้ออกนโยบายแห่งชาติเกี่ยวกับผู้ค้าหาบเร่แผงลอย แผนแห่งชาตินี้มีความครอบคลุมโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อจัดการกับปัญหาสังคมและเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าหาบเร่แผงลอย โดยมีการให้สินเชื่อและมีโครงการอบรมสำหรับผู้ค้าหาบเร่แผงลอย หน่วยงานที่ควบคุมพูแลผู้ค้าหาบเร่แผงลอยคือกรมกาค้าหาบเร่แผงลอย (The Department of Hawkers and Petty Traders (DHPT) ซึ่งได้ตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1986 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนา การปรับปรุงให้ทันสมัย และ การบริหารจัดการหาบเร่แผงลอยเพื่อให้เมืองกัวลาลัมเปอร์มีความสะอาดเรียบร้อย และเป็นเมืองสวยงามน่าอยู่สำหรับประชาชนและนักท่องเที่ยว ในกรณีผู้ค้าหาบเร่ที่ขายอาหารนั้น กรมการค้าหาบเร่แผงลอยได้ดำเนินการเคลื่อนย้ายผู้ค้าเหล่านี้ไปค้าขายที่ศูนย์อาหาร ภายในตัวอาคารหรือสถานที่ส่วนกลาง มีการให้เครดิตกู้เงิน และมีการอบรมผู้ค้าขายหาบเร่อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มีสุขอนามัยที่ดีและมีความสะอาดถูกหลักอนามัย รวมทั้งให้การอบรมในด้านทักษะทางธุรกิจ และการทำบัญชี ประเทศมาเลเซียต้องประสบปัญหาเช่นเดียวกับประเทศในแถบเอเชียที่จำนวนผู้ค้าหาบเร่แผงลอยมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากนับตั้งแต่วิกฤตการณ์ทางการเงินในทวีปเอเชีย ข้อมูลจากกรมกาค้าหาบเร่แผงลอยแสดงให้เห็นจำนวนผู้ค้าหาบเร่ที่จดทะเบียนค้าขายหาบเร่ได้ถูกต้องตามกฎหมายมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 30 ในช่วงปีค.ศ.1990 ถึง ปีค.ศ.2000 ในปี ค.ศ. 2000 มีจำนวนผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ได้จดทะเบียนค้าขายถูกต้องตามกฎหมายประมาณ เกือบถึง 35,000 ราย นอกจากนี้ยังมีการประมาณการจำนวนผู้ค้าหาบเร่ที่ไม่ได้จดทะเบียนอนุญาตให้ค้าขายว่ามีมากกว่า 12,000 ราย ปัจจัยสาเหตุหลักที่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ไม่ได้จดทะเบียนได้รับอนุญาตให้ค้าขายได้นั้นเนื่องจากกรามการค้าหาบเร่แผงลอยได้ยุติการให้ใบอนุญาตค้าขายหลังจากปีค.ศ.1996 และเนื่องจากประเทศมาเลเซียประสบปัญหาทางการเงินใน 3 ปีต่อมา ทำให้คนที่ประสบปัญหาตกงานมีจำนวนเพิ่มขึ้นและผันตัวเองไปสู่การค้าขายหาบเร่แผงลอย

- ประเทศเกาหลีใต้

รัฐบาลเกาหลีใต้มีความคล้ายคลึงกับรัฐบาลประเทศอื่นๆ ในทวีปเอเชียในเรื่องการขาดความรู้สึกตอบสนองต่อปัญหาคนยากจน ผู้ค้าหาบเร่แผงลอย และผู้ที่อาศัยอยู่ในสลัม ในขณะเดียวกลับถูกเป็นเป้าหมายของรัฐบาลในการจัดการกับคนเหล่านี้ กล่าวได้ว่าผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในเกาหลีใต้ สถานภาพที่ไม่ดีนักเนื่องจากถูกกวาดล้างจากรัฐบาล ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว ผู้ค้าเหล่านี้นับเป็นแรงงานหลักในภาคเศรษฐกิจแบบไม่เป็นทางการ (Informal Sector) มีการประมาณการจำนวนผู้ค้าหาบเร่ในประเทศเกาหลีเฉพาะในเมืองโซลมีจำนวนถึง 8,000,000 คน โดยมีสาเหตุมาจากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำของประเทศเกาหลี ตั้งแต่ปี ค.ศ.1998 เป็นต้นมา ทำให้คนที่ทำงานในภาคเศรษฐกิจแบบเป็นทางการ (Formal Sector) ต้องหันเหตัวเองเข้าสู่ระบบภาคเศรษฐกิจแบบไม่เป็นทางการ การที่รัฐบาลเกาหลีได้มีการคุกคาม และจัดการกับผู้ค้าหาบเร่แผงลอยอย่างรุนแรง และมีทัศนคติในทางลบต่อผู้ค้าหาบเร่แผงลอย ดังจะเห็นได้จากการว่าจ้างพวกอันธพาลมาคอยกวาดล้างผู้ค้าเหล่านี้ ด้วยความขับแค้นใจและถูกกดดันจากรัฐบาลอย่างต่อเนื่อง นำไปสู่การจัดตั้งสหพันธ์ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยขึ้น (National Federation of Korean Street Vendors (NFKSV) ถึงแม้ผู้ค้าหาบเร่ แผงลอยเป็นกลุ่มหลักในภาคกำลังคนในประเทศเกาหลี (work force) แต่ยังคงไม่ได้รับความตระหนักถึงความสำคัญจากรัฐบาลเกาหลี ดังจะเห็นตัวอย่างจากเวลามีการจัดงานระดับนานาชาติในประเทศเกาหลี ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยจะถูกขับไล่ออกไปจากพื้นที่ค้าขายโดยรัฐบาลร่วมมือกับแก๊งอันธพาลในการขับไล่ผู้ค้าออกไปจากพื้นที่ ด้วยเหตุนี้ในบางครั้ง จึงนำไปสู่การที่ผู้ค้าหาบเร่มีทัศนคติในทางลบต่อรัฐบาล และเมื่อมีปัญหาจึงมีปฏิกิริยาต่อต้านรัฐบาลที่รุนแรง มีการปะทะกันระหว่างสหพันธ์ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยกับรัฐบาลเกาหลี ประกอบกับลักษณะเฉพาะของสหพันธ์ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยเกาหลีที่แตกต่างจากสหพันธ์ผู้ค้าหาบเร่ในประเทศอื่นๆคือมีลักษณะรูปแบบเป็นแบบทหาร (militant) ทำให้เมื่อเกิดการปะทะกับรัฐบาลจึงนำไปสู่ความรุนแรง

(6) การศึกษาเรื่อง “ผู้ค้าหาบเร่กับผลกระทบ” ได้เสนอสภาพปัญหาหาบเร่แผงลอยในประเทศอินโดนีเซียและวิธีการแก้ไขปัญหา (Hutagalung, 2009) ดังนี้

ผลกระทบจากผู้ค้าหาบเร่แบ่งออกเป็น 2 ประการ คือ ผลกระทบต่อถนนและผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

- ผลกระทบต่อถนน คือ ความกว้างของถนนลดลงเนื่องจากผู้ค้าหาบเร่บางส่วนใช้พื้นถนนบริเวณไหล่ทางเป็นที่ตั้งวางสินค้า และเพิ่มการสึกหรอของพื้นถนน หากมีการเทน้ำทิ้งซึ่งมีส่วนผสมของเกลือปนอยู่ลงบนพื้นถนน ทั้งนี้ น้ำที่มีส่วนผสมของเกลือจะทำปฏิกิริยากับพื้นถนนแอลฟัลท์

- ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม คือ ปริมาณขยะจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้ค้าหาบเร่

วิธีทางแก้ไขปัญหาผู้ค้าหาบเร่แบ่งออกเป็น 2 ประการ วิธีการทางกายภาพและวิธีการที่มิใช่ทางกายภาพ

- วิธีการทางกายภาพ คือ การย้ายผู้ค้าหาบเร่ไปยังจุดอื่นที่ส่งผลกระทบต่อสังคมส่วนรวมและผู้ค้าหาบเร่น้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขดังนี้ สถานที่ค้าขายแห่งใหม่ต้องไม่ไกลจากที่เดิมมากนัก พื้นที่แห่งใหม่ต้องมีพื้นที่มากพอที่จะให้ทำให้จำนวนผู้ค้าหาบเร่ที่ผิดกฎหมายลดลง พื้นที่แห่งใหม่ต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อการค้าขายและไม่กระทบต่อสภาพการจราจร รวมถึงการสร้างระบบจัดการขยะในพื้นที่แห่งใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ

- วิธีการที่มิใช่ทางกายภาพ คือ การสร้างจิตสำนึกแก่ผู้ค้าหาบเร่มิให้คำนึงถึงประโยชน์ส่วนตนเพียงอย่างเดียว การปรึกษาหารือร่วมกันระหว่างผู้ค้าหาบเร่กับรัฐบาลเพื่อหาจุดสมดุลยของผลประโยชน์ร่วมกัน รัฐบาลต้องสร้างระบบผู้ค้าหาบเร่ ซึ่งในเมืองบันดุงมีการใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อช่วยเจ้าหน้าที่ของรัฐในการป้องกันและปราบปรามผู้ค้าหาบเร่ที่ผิดกฎหมาย

(7) แผนกผู้ค้าหาบเร่ในเทศบาลเมืองกลันตัน ประเทศมาเลเซีย

เทศบาลเมืองกลันตัน ประเทศมาเลเซียให้การสนับสนุนการค้าหาบเร่แผงลอยในฐานะส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจแทนที่ปราบปรามให้หมดไป โดยกำหนดเป้าหมายองค์กร คือ การพัฒนาระบบผู้ค้าหาบเร่และการค้าขายขนาดเล็กให้สามารถตอบสนองต่อระบบสังคมเศรษฐกิจของเมือง และคงไว้ซึ่งการรักษาความสะอาด สวยงามของเมือง รวมถึงการแนวทางปฏิบัติอื่นๆ เช่น การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ค้าในศูนย์การค้าหาบเร่ให้แล้วเสร็จภายใน 1 วันทำการ การจัดหาผู้ค้าเร่มาทำการค้าในพื้นที่ว่างให้แล้วเสร็จภายใน 1 เดือน การออกใบอนุญาตชั่วคราวให้แล้วเสร็จภายใน 1 วันทำการ สำหรับผู้ค้าเร่ในช่วงฤดูกาลที่ผลผลิตทางการเกษตรออกวางจำหน่าย (Kuantan Municipal Council, 2016)

(8) หาบเร่แผงลอยประเทศสิงคโปร์

- ประวัติความเป็นมา

จุดเริ่มต้นของหาบเร่แผงลอยในประเทศสิงคโปร์ เกิดขึ้นในช่วงที่ยังอยู่ภายใต้การปกครองของสหราชอาณาจักร การเติบโตของหาบเร่แผงลอยมีการเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากมีประชากรผู้อพยพเข้ามาที่ประเทศสิงคโปร์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ผู้อพยพเหล่านี้มีทั้งที่ถูกนำเข้ามาโดยสหราชอาณาจักรและผู้ที่สมัครใจเข้ามาเพื่อแสวงหางานทำและโอกาสทางเศรษฐกิจจากประเทศสิงคโปร์ที่เป็นเมืองท่า ผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยเหล่านี้ช่วยให้ประชากรที่เข้ามาอาศัยที่ประเทศสิงคโปร์สามารถเข้าถึงอาหารและบริการต่างๆที่มีราคาถูกและสะดวกในการจับจ่ายใช้สอย ยกตัวอย่างเช่น อาหารปรุงสำเร็จ ผลไม้ สินค้าสดใหม่ต่างๆ รวมไปถึงเครื่องใช้ภายในบ้าน หนังสือพิมพ์ หรือแม้แต่แผงซ่อมรองเท้า ทำกุญแจ

ผู้อพยพเหล่านี้อพยพมาเพื่อแสวงหาโอกาสที่ดีกว่าการอาศัยอยู่ภูมิสำเนาเดิม ผู้อพยพเหล่านี้ส่วนใหญ่มีการรวมตัวกันอยู่ตามบริเวณแม่น้ำสิงคโปร์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศสิงคโปร์ในยุคเริ่มแรก ผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยรุ่นแรกในประเทศสิงคโปร์ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนทางตะวันออกเฉียงใต้ของประทศจีนแผ่นดินใหญ่ โดยคนจีนฮกเกี๋ยน มาประกอบอาชีพหาบเร่แผงลอยมากที่สุด และมีจีนแต้จิ๋วจำนวนรองลงมา นอกจากคนจีนแล้ว ผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยจำนวนหนึ่งเป็นชาวอินเดีย ชาวมาเลย์ หาบเร่แผงลอยประเทศสิงคโปร์นับว่าเป็นมีมูลค่าทางเศรษฐกิจจำนวนมาก เริ่มตั้งแต่ยุคที่สิงคโปร์ยังเป็นประเทศอาณานิคมของสหราชอาณาจักรในช่วงค.ศ.1960 ตอนต้น และช่วงหลังสิงคโปร์ประกาศอิสรภาพในช่วงค.ศ.1970 ตอนต้น ในระหว่างช่วงหลังสงครามที่มีภาวะตกงานที่สูงมากหาบเร่แผงลอยนับว่ามีส่วนสำคัญในการช่วยสภาวะการตกงานการตกงานที่เกิดขึ้นในช่วงเวลานั้น เนื่องจากการประกอบการหาบเร่แผงลอยเป็นการค้าขายที่ใช้ต้นทุนจำนวนน้อย ไม่จำเป็นต้องมีวุฒิการศึกษาหรือไม่ต้องใช้ทักษะในการประกอบกิจการหาบเร่แผงลอยที่ซับซ้อน ในเชิงเศรษฐกิจ นับได้ว่าหาบเร่แผงลอยมีส่วนช่วยในการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจประเทศสิงคโปร์ ในช่วงแรกผู้อพยพที่มาทำงานเป็นแรงงานก่อสร้างที่มีรายได้น้อย ผู้ใช้แรงงานจากประเทศจีนต้องทานอาหารในสถานที่ทำงาน การประกอบอาหารทานเองทำได้ไม่สะดวกนัก และเกิดขึ้นน้อยมาก เนื่องจากต้องใช้สถานที่ร่วมกันหลังจากประเทศสิงคโปร์ประกาศอิสรภาพ การดำเนินนโยบายให้ประเทศเป็นประทศอุสาหกรรมส่งผลให้แรงงานผู้ใหญ่เข้าสู่แรงงานภาคอุตสาหกรรม ความต้องการซื้อหาอาหารที่มีราคาถูกและสะดวกสบายแก่การจับจ่ายซื้อหาอาหารช่วยส่งผลให้การประกอบกิจการหาบเร่แผงลอยยังคงดำรงอยู่ได้ แต่ในขณะเดียวกัน ด้วยลักษณะของการค้าขายหาบเร่แผงลอยริมถนนได้ก่อให้เกิดปัญหาตามมามากมาย

- ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายหาบเร่แผงลอยริมถนน

คณะกรรมการสืบเสาะหาข้อมูลด้านหาบเร่แผงลอย (The 1950 Hawkers Inquiry Commission)ได้รายงานนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบปัญหาของหาบเร่แผงลอย สรุปได้ว่า หาบเร่แผงลอยก่อให้เกิดปัญหา รบกวนก่อความรำคาญให้แก่สาธารณชนจำเป็นต้องนำออกจากท้องถนน โดยให้เหตุผลว่าการค้าขายหาบเร่แผงลอยและการประกอบอาหารที่ไม่ถูกสุขอนามัยมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดโรคระบาดไทฟอยด์และอหิวาห์ตกโรค รวมทั้งการเพิ่มจำนวนขึ้นของสัตว์ที่ก่อความรบกวน หนอนพยาธิ แมลงวัน ยุง อันมีสาเหตุมาจากการขาดอุปกรณ์ที่เหมาะสม การขาดแหล่งน้ำใช้ หรือระบบการกำจัดของเสียการล้างอุปกรณ์เครื่องใช้อย่างลวกๆก่อให้เกิดการติดเชื้อเจือปนจากแมลงวันที่มักมาตอมอาหาร โดยเฉพาะผลไม้ตัดแต่ง น้ำแข็งใส เครื่องดื่มเย็น ไอศกรีม อาจก่อให้เกิดการกระจายของเชื้อโรค การขาดระบบการกำจัดของเสียที่เป็นอาหารและของเหลวที่เหมาะสม ส่งผลให้เกิดความสกปรกและของเสียขยะบนท้องถนน ด้วยเหตุผลเหล่านี้ทางคณะกรรมการสืบเสาะหาข้อมูลด้านหาบเร่แผงลอยจึงได้ข้อสรุปว่า หาบเร่แผงลอยก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อสุขภาพของ

สาธารณชน ทำให้เกิดสภาวะอาหารและสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ และการเพิ่มขึ้นของสัตว์ที่ก่อให้เกิดความรำคาญ นอกจากประเด็นสุขภาพสาธารณชนและสิ่งแวดล้อม การค้าขายหาบเร่แผงลอยริมถนนยังส่งผลกระทบต่อทั้งการจราจรของยานพาหนะและผู้เดินตามท้องถนนด้วย การทำความสะอาดถนนมีความยากลำบากเนื่องจากผู้ค้าหาบเร่และข้าวของเครื่องใช้ขวางทางทำความสะอาด ในช่วงยุคอาณานิคม ปัญหานี้ได้กลายมาเป็นสาเหตุความขัดแย้งระหว่างผู้ใช้แรงงานทำความสะอาดเมืองกับผู้ค้าหาบเร่แผงลอยถึงแม้ทางเทศบาลมีความพยายามแก้ปัญหาโดยออกกฎให้ผู้หาบเร่ลงทะเบียน แต่มีเพียงประมาณร้อยละ 30 ถึง 40 ของผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยที่เข้าร่วมโคคงการในช่วงต้นค.ศ.1950 ส่วนผู้ค้าหาบเร่ ที่เหลือเป็นผู้ค้าขายหาบเร่ที่ผิดกฎหมาย เจ้าหน้าที่ต้องพยายามควบคุมดูแลผู้ค้าหาบเร่เหล่านี้ไม่ให้สร้างปัญหากับผู้ค้าหาบเร่ที่จดทะเบียนกับทางภาครัฐอย่างถูกต้อง สภาพการณ์เช่นนี้ทำให้เกิดความตึงเครียดระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้ค้าหาบเร่ถึงขนาดที่เจ้าหน้าที่จู่โจมเข้าจับกุมผู้ค้าหาบเร่ที่ไม่ถูกกฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ทำการยึดและทำลายข้าวของเครื่องใช้และสินค้าของผู้ค้าหาบเร่เหล่านี้ แต่อย่างไรก็ดี ปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้ค้าหาบเร่ที่ผิดกฎหมายนั้น ในความเป็นจริงกลับกลายเป็นว่าสาธารณชนกลับมีความเห็นที่ไปในเชิงลบกับกับการปฏิบัติการกวาดล้างผู้ค้าหาบเร่ที่ผิดกฎหมาย และมีความเห็นอกเห็นใจผู้ค้าหาบเร่เหล่านี้ โดยมองว่าเป็นผู้มีฐานะยากจน การที่ต้องมาค้าขายหาบเร่ที่ผิดกฎหมายก็เพื่อจะทำมาหาเลี้ยงชีพอย่างสุจริต ความขัดแย้งกันระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้ค้าหาบเร่ที่ผิดกฎหมายยังก่อให้เกิดปัญหาตามมา เช่น การให้สินบนแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ การจ่ายค่าคุ้มครองให้แก่แก๊งและหน่วยงานลับเพื่อผ่อนผันไม่ให้ตำรวจเข้าจู่โจมและเข้าจับกุม

- แนวทางการแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอยประเทศสิงคโปร์

ขั้นตอนการแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอยของประเทศสิงคโปร์ประกอบด้วย 2 ขั้นตอนหลักดังต่อไปนี้

1) การค้นหาทางแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอย

ประเทศสิงคโปร์นั้น จุดมุ่งหมายในการจัดการปัญหาหาบเร่แผงลอยมีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อสุขภาพอนามัยของประชาชน เพื่อไม่ให้รบกวนผู้ขับขี่ยานพาหนะสัญจรไปมาบนท้องถนน ผู้สัญจรทางเท้าบนฟุตบาท. ปัญหาด้านการจราจร และที่สำคัญที่สุดคือการทำให้ประเทศมีความสะอาดสะอ้าน เพื่อเร่งให้เกิดความเจริญเติบโตของประเทศสิงคโปร์มีความทันสมัย โดยวิธีการแก้ปัญหาวิธีแรก คือการย้ายผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอยออกจากถนน แต่ในทางปฏิบัติ พบว่า วิธีการหรือแนวทางที่ดำเนินการยังมีปัญหาและอุปสรรค เป็นต้นว่า การออกนโยบายให้ผู้ค้าหาบเร่ลงทะเบียน ในทางปฏิบัติปรากฏว่า มีผู้ค้าหาบเร่ไม่มาลงทะเบียนเป็นจำนวนมาก ผู้ค้าเหล่านี้จัดเป็นผู้หาบเร่ที่ผิดกฎหมาย และในบางครั้งเกิดปัญหาการกวาดล้างจากทางเจ้าหน้าที่อย่างเฉียบพลัน อันก่อให้เกิดความขัดแย้งและความตึงเครียดตามมา

ประเด็นที่ผู้ค้าหาบเร่เหล่านี้หันไปใช้วิธีให้สินบนเจ้าหน้าที่ หรือจ่ายเงินให้แก๊งค์เพื่อการช่วยคุ้มครอง นอกจากนี้ประเด็นความเห็นอกเห็นใจจากคนในสังคมต่อผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอยที่ส่วนใหญ่มีฐานะยากจน รวมถึงประเด็นชีวิตของคนสิงคโปร์เองที่มีวัฒนธรรมการบริโภคจากผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยที่คนสิงคโปร์นิยมทานอาหารจากร้านค้าหาบเร่แผงลอยที่มีราคาย่อมเยา รวมถึงสามารถมาหาซื้อสินค้าอาหารได้โดยง่ายสะดวกสบาย นอกจากนี้ รัฐบาลยังต้องตระหนักถึงประเด็นวิธีการดำรงชีวิตของครอบครัวคนสิงคโปร์ทีทำการค้าหาบเร่แผงลอย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจการของครอบครัว สมาชิกในครอบครัวช่วยกันเตรียมสินค้าอาหาร เพื่อนำมาจำหน่าย การช่วยกันตั้งแผง ตั้งร้าน จัดเรียงสินค้าเป็นต้น นอกจากการคำนึงถึงผู้ค้าหาบเร่แล้ว จะเห็นได้ว่า หาบเร่แผงลอยนั้นมีส่วนสำคัญในการช่วยด้านเศรษฐกิจในสภาวะที่มีว่างงานเป็นจำนวนมาก การบริโภคอาหารหาบเร่แผงลอยที่มีราคาไม่แพง และสามารถซื้อหาได้โดยง่ายตามริมถนน นับว่ามีส่วนช่วยสำคัญในการพยุงเศรษฐกิจและผู้คนที่มีฐานะที่ยากจน ให้ใช้ชีวิตในช่วงที่ยากลำบากต่อไปได้ ดังนั้นการออกนโยบายใดที่เกี่ยวกับหาบเร่แผงลอย ต้องมีการพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ค้าหาบเร่แผงลอยประกอบการตัดสอนใจก่อนที่จะมีการออกนโยบายในการจัดการกับหาบเร่แผงลอย

2) จัดทำแผนและนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

หลังจากที่รัฐบาลได้มีการวิเคราะห์ถึงปัญหา อุปสรรค ข้อดีข้อเสียของการออกนโยบายรัฐในการจัดการกับปัญหาหาบเร่แผงลอยที่ดำรงอยู่กับประเทศสิงคโปร์มาเป็นระยะเวลายาวนาน ตั้งแต่ยุคที่สิงคโปร์ยังตกเป็นประเทศอาณานิคมของสหราชอาณาจักร ขั้นตอนต่อมาคือนำแผนที่ตั้งไว้มาปฏิบัติ แต่อย่างไรก็ดี ในการนำแผนมาปฏิบัตินั้น ต้องมีการพิจารณาถึงสภาพสังคมในช่วงเวลานั้นด้วย ยกตัวอย่างเช่น ในสมัยที่นายลีกวนยูเป็นนายกรัฐมนตรีอยู่นั้น แม้ว่าจะตระหนักถึงการทีมีหาบเร่แผงลอยเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดบ้านเมืองมีความสกปรก มีขยะ มีอาหารที่เน่าเหม็น บ้านเมืองไม่น่าอยู่ดูคล้ายแหล่งเสื่อมโทรมในพื้นที่ๆมีหาบเร่แผงลอยอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ด้วยความเฉลียวฉลาดมีวิสัยทัศน์ของผู้นำในสมัยนั้นที่ตระหนักว่า สิงคโปร์อยู่ในสภาวะที่มีผู้ว่างงานเป็นจำนวนมาก ซึ่งผู้ว่างงานเหล่านี้จำเป็นต้องพึ่งร้านหาบเร่แผงลอยในการซื้อหาอาหารที่มีราคาถูก และสถานที่ตามถนน ทำให้ง่ายต่อการซื้อสินค้า มาประทังชีวิต นายกลีกวนยูจึงเลือกที่จะดำเนินนโยบายที่ไม่รุนแรงเกินไปในการจัดการหาบเร่แผงลอย รอเวลาที่การจัดการหาบเร่จะก่อให้เกิดผลดีมีประสิทธิภาพสูงสุดและก่อให้เกิดผลเสียน้อยที่สุด ดังนั้นนายกลีกวนอูเลือกทีจะยังรอเวลาจะย้ายหาบเร่แผงลอยออกจากพื้นที่ซึ่งหลังจากที่อดทนรอมาหลายปี ในที่สุดหลังปีค.ศ.1971 เมื่อสภาพทางเศรษฐกิจสิงคโปร์ดีขึ้น คนมีงานทำ ภาวะตกงานจำนวนลดลงแล้ว รัฐบาลจึงได้เริ่มปฏิบัติการมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด มีการขอคืนพื้นที่ตามถนนคืนมีการบังคับออกกฎให้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยลงทะเบียนให้ถูกต้องกับทางรัฐบาล ซึ่งในที่สุดรัฐบาลสามารถทำให้ผู้ค้าหาบเร่เหล่านี้ลงทะเบียนทิ้งหมดในระหว่างปีค.ศ.1968-ค.ศ.1969 มีการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ค้าหาบเร่

ประเภทประกอบอาหาร และให้ผู้ค้าเหล่านี้ย้ายจากการค้าขายตามท้องถนนและทางเท้าไปค้าขายที่ศูนย์อาหาร (Hawker Centre) ใกล้ๆกับสถานที่จำหน่ายเดิม โดยศูนย์อาหารเหล่านี้มีการก่อสร้างอย่างเหมาะสม มีท่อน้ำ มีระบบกำจัดขยะของเสีย โดยในช่วงปี ค.ศ.1980 ตอนต้นรัฐบาลได้ทำการเคลื่อนย้ายผู้ค้าขายหาบเร่แผงลอยตามถนนและริมทางเท้าจนหมด และให้ย้ายไปค้าขายที่ศูนย์อาหาร (Hawker Centers) ด้วยความที่รัฐบาลสิงคโปร์ตระหนักถึงความเป็นจริงว่า ไม่มีผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยคนใดต้องการย้ายไปจากสถานที่ค้าขายเดิมตามถนนหรือริมทางเท้า ดังนั้นรัฐบาลสิงคโปร์จึงได้จัดตั้งหน่วยงาน Resettlement Unit ขึ้นมาโดยเฉพาะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทำหน้าที่คอยเจรจาต่อรองกับผู้ค้าหาบเร่ที่ถูกรัฐบาลให้ย้ายออกไปจากสถานที่ค้าขายเดิมไปค้าขายที่ศูนย์อาหาร Hawker Centers

- ปัจจัยที่ทำให้การจัดการหาบเร่ประเทศสิงคโปร์ประสบผลสำเร็จ

1) รัฐบาลสิงคโปร์ได้ระดมความคิดเห็นจากทุกฝ่าย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในการรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น ปัญหา อุปสรรค ข้อแนะนำ ข้อดีข้อเสีย เพื่อนำเข้าสู่การออกนโยบายที่จัดการปัญหาหาบเร่แผงลอยได้ตรงประเด็นและเป็นการขจัดปัญหาหาบเร่แผงลอยให้หมดไป โดยรัฐบาลมีการตั้งกรรมการและเลือกตั้งตัวแทนที่เคยเป็นกรรมการในคณะกรรมการสืบเสาะหาข้อมูลด้านหาบเร่แผงลอย (The 1950 Hawkers Inquiry Commission) กรรมการที่รัฐบาลตั้งขึ้นได้ระดมความคิดเห็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์จากเจ้าหน้าที่เทศบาลด้านสุขอนามัย รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้กำกับการรักษาความสะอาดเมือง สภาหอการค้าของชาวจีน สมาคมชาวจีนแต้จิ๋ว และหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้คณะกรรมการได้เชิญผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยเข้าร่วมระดมและรับฟังความคิดเห็นด้วย

2) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาด โดยการออกคำสั่งกำหนดให้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยจดทะเบียนกับทางรัฐบาลให้ถูกต้อง และมีใบอนุญาตผู้ประกอบการ การลงทะเบียนผู้ค้าหาบเร่ในช่วงระหว่างปี ค.ศ.1968-ค.ศ.1969 เป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญทำให้ผู้ค้าหาบเร่ตามถนนหมดไป โดยมาตรการนี้กรรมการพิจารณาแล้วว่าเป็นการควบคุมผู้ค้าหาบเร่ที่มีประสิทธิภาพ เป็นการย้ายผู้ค้าหาบเร่ไปค้าขายในสถานที่ที่ทางรัฐบาลได้ใช้งบประมาณจำนวนที่สูงมากก่อสร้างไว้เพื่อรองรับการเคลื่อนผู้ค้าหาบเร่เข้าสู่ศูนย์อาหารที่เรียกว่า hawker centers ในกรณีที่ผู้ค้าหาบเร่ไม่ยินยอมจดทะเบียนผู้ค้า รัฐบาลได้ใช้วิธีเด็ดขาดมาบังคับใช้กับผู้ค้าที่ไม่ปฏิบัติตาม ดังจะเห็นได้จากในช่วงปีค.ศ.1974 รัฐบาลได้จัดตั้งหน่วยงานปฏิบัติการเฉพาะกิจเพื่อปราบปรามผู้ค้าหาบเร่ที่ผิดกฎหมาย (Hawkers Department's Special Squad)โดยรัฐบาลได้มอบหมายให้จัดการกับผู้ค้าหาบเร่ที่ผิดกฎหมายให้หมดไปภายในเวลา 18 เดือน ในช่วงเวลานี้หน่วยงานนี้ได้มีภารกิจประจำวันในการออกลาดตระเวนสอดส่องผู้ค้าหาบเร่ที่ไม่ลงทะเบียนและมีการบุกจู่โจมกวาดล้าง ภาชนะและข้าวของเครื่องใช้ที่ยึดมาได้จากผู้ค้าเหล่านี้ หน่วยเฉพาะกิจจะทำการยึดไว้ ส่วนอาหารสดจะส่งมอบให้องค์กรการกุศล สถานสงเคราะห์ต่างๆ

ส่วนอาหารที่ปรุงสำเร็จแล้วจะถูกนำไปทิ้ง ซึ่งมาตรการที่เด็ดขาดนี่เองทำให้รัฐบาลสามารถควบคุมผู้ค้าหาบเร่แผงลอยที่ผิดกฎหมายได้สำเร็จภายในระยะเวลาเพียง 6 เดือน นอกจากการใช้มาตรการจัดการที่เด็ดขาดแล้ว ในการเยียวยาหาสถานที่ค้าขายแห่งใหม่ให้แก่ผู้ค้าหาบเร่เหล่านี้ ทางรัฐบาลสิงคโปร์ได้ตั้งวัตถุประสงค์ที่สำคัญและทางแก้ปัญหาในระยะยาวเกี่ยวกับปัญหาหาบเร่แผงลอย คือการโน้มน้าวและให้ความรู้ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยถึงประโยชน์ของการเข้ามาค้าขายในสถานที่ที่มีการจดทะเบียนถูกต้องและมีความมั่นคงผู้ค้าสามารถค้าขายที่สถานที่นี้ได้เป็นการถาวร สถานที่ที่มีน้ำใช้ มีระบบไฟฟ้า และการกำจัดขยะของเสียที่เหมาะสม ซึ่งในระยะยาวจะสร้างผลกำไรคืนกลับมาแก่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในการย้ายเข้าสถานที่เหล่านี้ และมีความมั่นคง สร้างความสะดวกสบายแก่ลูกค้าในการเข้ามาเลือกซื้อสินค้า

3) การจัดหาสถานที่ค้าขายแห่งใหม่ให้ตั้งอยู่ไม่ไกลจากสถานที่เดิมที่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยได้ทำการค้ามาก่อนหน้านี้ โดยเหตุผลที่ว่า รัฐบาลตระหนักถึงปัญหาและข้อจำกัดของผู้ค้าหาบเร่เหล่านี้ ที่มีลูกค้าประจำอยู่ก่อนแล้ว หากย้ายผู้ค้าหาบเร่ไปไกลจากสถานที่ที่เคยค้าขายอยู่ ทำให้ขาดลูกค้ามาประจำที่เคยมาอุดหนุนทำให้สูญเสียรายได้ประจำและนำไปสู่ความไม่พอใจรัฐบาล อันจะส่งผลต่อความนิยมในรัฐบาล ที่ทำให้ตนต้องย้ายที่ค้าขายไปอยู่สถานที่ใหม่

4) การที่รัฐบาลกำหนดให้ผู้ใดที่ต้องการจะพัฒนาที่ดิน หรือก่อสร้างชุมชนที่อยู่อาศัย มีเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการนักลงทุนเหล่านี้ต้องมีการสร้างศูนย์อาหาร Hawker Centers เพื่อมารองรับทดแทนการที่ผู้ค้าหาบเร่แผงลอยถูกไล่ที่ทำกินเดิม และเมื่อการสร้างชุมชนที่อยู่อาศัยเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้อยู่อาศัยที่เข้ามาอยู่ใหม่จะสามารถใช้ประโยชน์จากการมีศูนย์อาหาร hawker centers ในการเลือกซื้อสินค้าอาหารได้อีกทางหนึ่งด้วย นับว่าเป็นนโยบายที่ก่อให้เกิดประโยชน์เป็นอย่างมากทั้งผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยและผู้พักอาศัยในบริเวณนั้น

โดยสรุปในอดีตประเทศสิงคโปร์เคยประสบปัญหามีหาบเร่แผงลอยอยู่ตามข้างทางตามริมฟุตบาท ขาดการจัดระเบียบ มีการค้าขายหาบเร่แผงลอยที่ไม่ได้รับอนุญาตเป็นจำนวนมาก สร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้ทางเท้าและผู้ที่สัญจรตามท้องถนน ปัญหาอาหารที่ไม่สะอาด ไม่ถูกสุขอนามัย รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด นอกจากนี้ยังทำให้ประเทศสิงคโปร์มีภาพลักษณ์ที่ดูไม่สะอาดงดงาม ไม่เป็นที่เชิดหน้าชูตาของประเทศในมุมมองนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาประเทศสิงคโปร์ เมื่อปัญหาหาบเร่แผงลอยมีความรุนแรงมากขึ้น รัฐบาลสิงคโปร์จึงมีการตั้งกรรมการขึ้นมาเพื่อหาข้อมูลให้รอบด้านจากหน่วยงานต่าง ๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน และนำไปสู่การออกนโยบายแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอยได้อย่างตรงจุดตรงประเด็น นโยบายหลักที่เห็นได้ชัดคือการบังคับให้ผู้ค้าหาบเร่ทุกคนต้องมาจนทะเบียนให้ถูกต้อง การบังคับใช้กฎหมายที่จริงจัง มีการ

จัดตั้งหน่วยจู่โจมพิเศษขึ้นมาเพื่อจัดการกับผู้ค้าหาบเร่ที่ทำผิดกฎหมาย ไม่จดทะเบียนกับรัฐบาล ในที่สุดผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยทั้งหมดได้จดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย มาตรการต่อมาคือการย้ายผู้ค้าหาบเร่ตามท้องถนน ตามทางเท้าเหล่านี้เข้าสู่ศูนย์อาหาร (hawker centers) ที่รัฐบาลสร้างขึ้นมาเพื่อรองรับการย้ายที่ค้าขายของผู้ค้าหาบเร่ โยมีการสร้างศูนย์อาหารให้ถูกสุขลักษณะ มีระบบกำจัดของเสีย และประการสำคัญคือให้อยู่ใกล้กับสถานที่ค้าขายแห่งเดิมของผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอย เพื่อให้ผู้ค้าเหล่านี้ไม่ประสบปัญหาขาดลูกค้าประจำ จากมาตรการเชิงรุกต่างๆเหล่านี้ของรัฐบาล ทำให้การแก้ปัญหาหาบเร่แผงลอยของสิงคโปร์ประสบความสำเร็จ และปัจจุบันศูนย์อาหารที่รัฐบาลสร้างขึ้นเพื่อรองรับการย้ายผู้ค้าหาบเร่ออกจากท้องถนนและริมทางเท้านั้น ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการที่รัฐบาลสิงคโปร์ได้ทำการรณรงค์เชิญชวนให้นักท่องเที่ยวที่มาเยือนสิงคโปร์มาลิ้มลองใช้บริการที่ศูนย์อาหาร hawker centers ที่มีอยู่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ของประเทศสิงคโปร์ รวมทั้งคนสิงคโปร์เองก็ใช้บริการที่ศูนย์อาหารเหล่านี้ จนอาจกล่าวได้ว่า กลายมาเป็นวัฒนธรรมหนึ่งของคนสิงคโปร์ที่จะมีความนิยมไปรับประทานอาหารที่ hawker centers และมี food centers บางแหล่งได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก จนกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องมาใช้บริการ (Azhar Ghani, 2001)

2.1.2.2 เอกสาร/งานวิจัยที่เกี่ยวกับการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

1) งานวิจัยทีเกี่ยวข้อง

(1) สัญญาณจราจรแห่งแรกของโลกมีเกิดขึ้นที่ประเทศอังกฤษ เมื่อปี ค.ศ.1868 โดย เจ.พี.ไนต์ ซึ่งเป็นวิศวกรชาวอังกฤษได้สร้างไฟสัญญาณจราจรขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สำหรับควบคุมการสัญจรของรถม้า และคนเดินเท้าที่เดินผ่านไปผ่านมาบริเวณสี่แยกใจกลางมหานครลอนดอน บริเวณหน้ารัฐสภาอังกฤษ ซึ่งในยุคนั้นสัญญาณไฟจราจรจะมีเฉพาะสัญญาณไฟเขียวและไฟแดงเท่านั้น จนกระทั่ง ในปี ค.ศ. 1920 วิลเลียม พอตต์ ตำรวจจราจรแห่งเมืองดีทรอยต์ รัฐมิชิแกน ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ออกแบบไฟสัญญาณจราจรรูปแบบใหม่ขึ้น โดยเพิ่มสัญญาณไฟสีเหลือง จากรูปแบบเดิมที่มีเพียงสัญญาณไฟสีแดงและสีเขียว เพื่อเป็นสัญญาณเตือนให้ผู้ใช้ยานพาหนะระมัดระวังและชะลอตัวก่อนที่จะหยุดหรือการออกตัว ต่อมาในปีคศ.1928 ไฟสัญญาณจราจรแบบอัตโนมัติได้ถูกประดิษฐ์ขึ้น โดยการ์แรตต์ มอร์แกนซึ่งได้นำมาใช้ครั้งแรกในเมืองคลิฟแลนด์ รัฐโอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา และจากนั้นได้มีการนำมาใช้แพร่หลายไปทั่วโลก วิวัฒนาการ ของไฟสัญญาณจราจรได้ถูกพัฒนาต่อมาเรื่อยๆ และมีการนำใช้กันมาจนถึงปัจจุบัน (กรมทางหลวง, 2554)

(2) ลักษณะสัญญาณไฟจราจร (Traffic Signals) ในปัจจุบันใช้ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกหรือทางคนข้าม กำหนดใช้สีจากดวงไฟ เป็นเครื่องหมายบังคับการจราจรประกอบด้วย 3 สีคือสัญญาณไฟสีแดง ใช้สำหรับบังคับให้ยวดยานพาหนะทุกคันหยุด สัญญาณไฟสีเหลือง ใช้สำหรับเตือนให้ผู้ใช้ยานพาหนะลดความเร็ว หรือเตรียมที่จะเคลื่อนไปข้างหน้า สัญญาณไฟสีเขียว ใช้สำหรับให้ยานพาหนะแล่นผ่านไปได้ (กรมทางหลวง,2554)

(3) สัญญาณไฟจราจรนับว่าเป็นอุปกรณ์สำคัญในการควบคุมการจราจรบริเวณทางแยก การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเพื่อการควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกนั้น หากมีการออกแบบติดตั้งและจัดการควบคุมอย่างเหมาะสมแล้ว สัญญาณไฟจราจรจะส่งผลดีต่อการจัดการจราจรหลายประการ คือ (อรอนงค์, 2553)

(4) ข้อดีของสัญญาณไฟจราจร

- ช่วยจัดระเบียบการจราจรในบริเวณทางแยก
- ช่วยให้คนเดินข้ามถนนบริเวณทางแยกได้อย่างปลอดภัย
- ช่วยให้รถในถนนสายรองตัดผ่านถนนสายหลักได้
- เพิ่มความจุในการรองรับปริมาณการจราจรบริเวณทางแยก
- ช่วยลดอุบัติเหตุบางประเภท เช่น การชนประสานงา หรือการชนด้านข้าง
- ช่วยประหยัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ในทางตรงกันข้าม หากการออกแบบ ติดตั้ง และการใช้งานสัญญาณไฟจราจรไม่เหมาะสม อาจก่อให้เกิดปัญหา และเกิดผลเสียตามมาได้ เช่น อาจก่อให้เกิดความล่าช้าแก่ยวดยานพาหนะโดยไม่จำเป็นโดยเฉพาะในถนนสายหลัก อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบางประเภทเพิ่มขึ้นได้ เช่น รถชนท้าย กรณีมีจังหวะสัญญาณไม่เหมาะสม ในบางกรณี หากมีการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกอาจทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น และกลายเป็นเพิ่มปัญหาการจราจรติดขัดในเส้นทางเหล่านั้น (กรมทางหลวง,2554)

(5) ระบบการควบคุมสัญญาณไฟจราจร (Traffic Signal Control System) สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้ (National Transportation Operations Coalition, Online)

1) สัญญาณไฟประเภทกำหนดเวลาคงที่ (Fixed Time) เป็นระบบควบคุมการจราจร ที่มีการออกแบบควบคุมการจราจรไว้แน่นอน โดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจวิเคราะห์ และจัดทำเป็นแผนการควบคุมที่แน่นอนไว้ มีการตั้งเวลาอัตโนมัติ มีลักษณะสำคัญคือ ตั้งเวลาเปิด - ปิด ช่วงเวลา แต่ละจังหวะสัญญาณไฟไว้คงที่ ใช้งานแบบเดียวตลอดทั้งวันหรืออาจมีหลายโปรแกรม กำหนดใช้ตามช่วงเวลา ต่าง ๆ ที่ตั้งไว้ รูปแบบนี้นิยมใช้กับทางแยกที่ปริมาณการจราจรค่อนข้างคงที่เป็นระยะเวลานาน หรือในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้า และช่วงเย็น และช่วงเวลาที่ที่ปริมาณการจราจรหนาแน่นสูงเป็นเกณฑ์การทำงานของสัญญาณไฟ

2) สัญญาณไฟประเภทกำหนดเวลาเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจร (Full-Actuated Signal) การดำเนินการของสัญญาณไฟเปลี่ยนแปลงตามปริมาณจราจรที่เป็นจริงในขณะนั้น

(6) ในอดีตการจัดการเดินทางยานพาหนะบนท้องถนนใช้วิธีให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้กำกับให้สัญญาณจราจร จนกระทั่งเมื่อมีจำนวนยานพาหนะตามท้องถนนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จึงเกิดการคิดค้นระบบสัญญาณไฟที่ประกอบด้วย 3 สี คือสัญญาณไฟสีแดงให้ยาพาหนะหยุด สัญญาณไฟสีเหลืองให้ยานพาหนะชะลอการเคลื่อนตัว เตรียมหยุด และสัญญาณไฟสีเขียว ให้ยานพาหนะเคลื่อนตัวไปได้

ในปัจจุบันวิศวกรรมจราจรได้คิดค้นนวัตกรรมใหม่ในการจัดการสัญญาณไฟจราจร โดยการตั้งโปรแกรมให้สัญญาณไฟเหล่านี้นอกจากจะตอบสนองต่อการเคลื่อนตัวของการจราจรแล้ว ยังสามารถทำนายพฤติกรรมการของผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะบนท้องถนนได้ด้วย

รัฐยูทาห์ ประเทศสหรัฐอเมริกาได้รับการยอมรับว่าเป็นรัฐที่มีระบบสัญญาณไฟจราจรที่มีความล้ำสมัยรัฐหนึ่งของประเทศสหรัฐอเมริกา ผู้วางแผนการจราจรได้มีการศึกษาข้อมูลการวางแผนสัญญาณไฟจราจรมาเป็นระยะเวลานาน เพื่อนำมาปรับปรุงการเคลื่อนตัวของการจราจรให้ดียิ่งขึ้น โดยการใช้ระบบที่มีความล้ำสมัยในการวางแผนที่แตกต่างกันไปตามเวลาที่ต่างกันในและช่วงเวลาและแต่ละวัน หรือมีการการระบบเซ็นเซอร์เพื่อตรวจจับยวดยานพาหนะบางประเภทในขณะที่จอดรอสัญญาณไฟจราจร ในบางสถานที่นั้น การวางแผนระบบสัญญาณไฟเหล่านี้ถูกปรับปรุงแก้ไขทุกๆ 3 ถึง 5 ปี แต่ในรัฐยูทาห์นั้น กรมการขนส่งสามารถปรับสัญญาณไฟภายในรัฐได้ทุกๆ 30 วินาที

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้รัฐยูทาห์มีระบบการจัดการสัญญาณไฟที่ก้าวหน้าและคล่องตัวคือ ระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคที่ยอดเยี่ยม ซึ่งเริ่มมาจากการที่รัฐยูท่าห์มีการจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกฤดูหนาวในปีคริสตศักราช 2002 รัฐยูทาห์ได้เริ่มต้นเชื่อมต่อระบบสัญญาณไฟจราจรครอบคลุมทั้งรัฐยูทาห์ใช้ระบบใยแก้วนำแสงติดตั้งกับบริษัทสาธารณูปโภคที่เป็นพันธมิตร ในปัจจุบันกรมการขนส่งแห่งรัฐยูทาห์มีข้อมูลจากระบบโทรทัศน์วงจรปิดครอบคลุมตลอดทั้งรัฐ และยังสามารถควบคุมโดยใช้ระบบควบคุมไร้สายประมาณเกือบร้อยละ 80 ของสัญญาณไฟจราจรทั่วทั้งรัฐยูทาห์ซึ่งระบบเช่นนี้แม้จะมีประโยชน์มาก แต่ก็ใช้งบประมาณค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนสูงมากเช่นกัน

โปรเฟสเซอร์ สตีเฟน สมิท อาจารย์มหาวิทยาลัยคาร์เน็คกี้เมลอน เมืองพิสเบอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา เล็งเห็นถึงประเด็นปัญหาเหล่านี้ จึงได้คิดค้นระบบเครือข่ายสัญญาณไฟอัจฉริยะขึ้น (Network of "Smart" Traffic Signals) และมีการนำมาใช้ทั่วเมืองพิสเบอร์ก หลักการนี้คือแทนที่จะใช้มนุษย์มาคอยสอดส่องควบคุมและตอบสนองต่อการเคลื่อนตัวของการจราจร ระบบใหม่ใช้การนำระบบสัญญาณไฟรูปแบบใหม่ที่ใช้ระบบสัญญาณตรวจจับแบบเรดาห์และกล้องมาตรวจจับการจราจร รวมทั้งใช้การใช้กระบวนการแก้ปัญหาโดย

เรียงลำดับวิธีการอย่างเป็นขั้นตอนอย่างชัดเจนและมีความก้าวล้ำ (Sophisticated Algorithms) เพื่อสามารถปรับสัญญาณไฟได้อย่างทันทีทันใดโดยอิงสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนั้น ทุกๆสี่แยกมีการสร้างแผนที่จะทำให้การจราจรมีความคล่องตัวและยังส่งผลให้การจราจรในพื้นที่ใกล้เคียงกัน มีความคล่องตัวไปด้วย

ในปีคริสตศักราช 2012 โปรเฟสเซอร์ สตีเฟน สมิท และคณะ ได้ทำการติดตั้งระบบสัญญาณอัจฉริยะเป็นจำนวน 9 ตัว สามารถเห็นผลความสำเร็จได้ในระยะเวลาอันรวดเร็ว โดยผลการทดลอง ปรากฏว่าระยะเวลาเดินทางใช้เวลาน้อยลงร้อยละ 20 และอัตราการปล่อยไอเสียจากยานพาหนะมีจำนวนลดลงร้อยละ 20

2.1.2.3 เอกสาร/ งานวิจัยที่เกี่ยวกับการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

1) งานวิจัยทีเกี่ยวข้อง

องค์กรปกป้องสิ่งแวดล้อมของประเทศสหรัฐอเมริกา (United Stated Environmental Protection Agency) ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับที่จอดรถเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เรื่อง สถานที่จอดแล้วจร (Park and Ride Parking) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(1) ลักษณะสถานที่จอดแล้วจร (Park and Ride Parking)

สถานที่จอดแล้วจร (Park and Ride Parking) หมายถึง สถานที่จอดรถยนต์ที่มีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยสามารถจอดรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเองไว้ที่จุด Park and Ride และต่อระบบขนส่งสาธารณะทั้งรถบัส รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน เมื่อเสร็จสิ้นจากธุระแล้ว จึงเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะกลับมารับรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเอง โดยส่วนใหญ่แล้ว สถานที่จุดจอดรถ Park and Ride จะตั้งอยู่แถบชานเมืองของเมืองหลวงหรือตามบริเวณรอบนอกของเมืองที่มีขนาดใหญ่

สถานที่จอดรถ Park and Ride นั้นอาจจะเป็นที่จอดรถที่ดำเนินการโดยรัฐเป็นเจ้าของ หรืออาจเป็นการใช้ที่จอดรถร่วมกันระหว่างรัฐกับเอกชน โดยเอกชนเป็นเจ้าของสถานที่จอดรถนั้น เช่น ห้างสรรพสินค้า โบสถ์ สำหรับขนาดความจุของ Park and Ride นั้นถูกออกแบบมาเพื่อใช้ประโยชน์หลากหลาย ขึ้นอยู่กับสถานที่ตั้งและประเภทของบริการที่มีในสถานที่จอด Park and Ride นั้น แต่บริการขั้นพื้นฐานที่สถานที่ Park and Ride ให้แก่ผู้มาใช้บริการ ประกอบด้วย ข้อมูลต่างๆ ป้ายสัญลักษณ์ และการทำการส่งเสริมการตลาดเพื่อชักชวนให้มีผู้มาใช้บริการเพิ่มขึ้น สำหรับที่จอดรถ Park and Ride หลักๆที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก หรืออยู่ในจุดเชื่อมต่อการคมนาคม ผู้ประกอบการอาจมีให้บริการเพิ่มเติมแก่ผู้มาใช้บริการได้แก่ การให้บริการธุรกรรมทางการเงิน บริการซักแห้ง บริการดูแลบุตร มีร้านขายของ (convenience stores) นอกจากนี้ในเมืองหลักบางเมืองในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่น เมืองฮุสตัน รัฐเท็กซัส และ เมืองมินิอาโพลิส รัฐมิเนโซต้า ได้มีการสร้าง

ทางเข้าออกจากทางต่างระดับเชื่อมต่อโดยตรง (direct connector ramps) ระหว่างที่จอดรถ Park and Ride กับทางหลวงพิเศษ (free way)

สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (Environmental Protection Agency – EPA) ได้สรุปประโยชน์ของสถานที่จอดรถ Park and Ride จัดว่ามีประโยชน์เป็นอย่างมาก 3 ด้าน

1. ด้านค่าใช้จ่าย

- ช่วยลดค่าใช้จ่ายค่าเบี้ยประกันรถยนต์ เนื่องจากบริษัทประกันภัยคำนวณอัตราค่าเบี้ยประกันจากจำนวนกิโลเมตรที่รถใช้เดินทางและวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

- ช่วยลดค่าเชื้อเพลิงให้แก่ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยการลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางเข้ามาทำงาน

- ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์ประจำปี

- ช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เช่นค่าจอดรถ ค่าทางด่วน

2. ด้านการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการ

- ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางให้แก่ประชาชน ไม่ต้องใช้ยานพาหนะของตนเอง และหันมาจอดรถในที่จอด Park and Ride และมาเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ เช่น รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน

- ช่วยให้ผู้มาใช้บริการไม่ต้องเข้าไปประสบกับปัญหาการจราจรที่ติดขัดในตัวเมืองอีกด้วย

3. ด้านสังคม

- เป็นการลดการบริโภคพลังงานโดยการเปลี่ยนจากการเดินทางด้วยพาหนะส่วนบุคลหรือการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีผู้โดยสารเพียงไม่กี่คน ไปใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่สามารถจุผู้ใช้บริการได้เป็นจำนวนมาก

- ช่วยลดความแออัดของการจราจร เนื่องจากประชาชนใช้รถส่วนบุคคลน้อยลง

- ช่วยลดปัญหามลภาวะเป็นพิษในใจกลางของเมืองได้ เนื่องจากคนหันไปใช้บริการจอดยานพาหนะของตนไว้ที่จุดจอด Park and Ride และใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางเข้าสู่ใจเมือง

- ช่วยลดปริมาณความต้องการในการใช้พื้นที่จอดรถส่วนบุคคลในที่ทำงาน

- ช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัด ที่มีสาเหตุมาจากผู้เดินทางเข้ามาทำธุระในเมืองไม่มีที่จอดรถ แล้วจอดรถในที่สาธารณะที่ไม่อนุญาตให้จอด

4. ตัวอย่าง โครงการ Park and Ride

บริการที่จอดรถในรูปแบบ Park and Ride ควรจะเป็นบริการที่ผู้มาใช้บริการไม่ต้องเสียค่าบริการ และควรจะมีความปลอดภัยรวมทั้งมีความสะดวกสบาย ที่จอดรถ Park and Ride หรือที่เรียกกันว่าจอดแล้วจรนั้น ช่วยให้ผู้มาใช้บริการสามารถจอดรถของตนเอง จากนั้นใช้รถบริการสาธารณะต่อไปทำธุระ แล้วจึงกลับมานำรถยนต์ของตนเองในที่จอดรถ Park and Ride ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการใช้โครงการ Park and Ride และพบว่าประสบความสำเร็จในการแก้ปัญหาจราจรรวมทั้งช่วยลดการใช้พลังงานของประเทศในภาพรวม ในเมืองหลักๆทั่วประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำรูปแบบ Park and Ride ไปใช้เพื่อสนับสนุนการมาเชื่อมต่อการเดินทางไปยังจุดอื่น การบรรเทาความหนาแน่นของการจราจร หรือใช้เป็นจุดที่ผู้ต้องการโดยสารไปด้วยกัน

(1) ซานฟรานซิสโก

จุดจอดรถ Park and Ride มีการให้บริการอยู่ในทุกท้องที่ของเมืองซานฟรานซิสโกในเขตบริเวณ Bay area จากข้อมูลกรมขนส่งรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Department of Transportation) พบว่าบริเวณBay Area มีที่จอดจำนวนถึง 100 แห่ง โดยกรมขนส่งรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นเจ้าของผู้ประกอบการเองจำนวน 34 แห่ง สามารถรองรับรถได้ 3,215 คัน นอกจากนี้ทางกรมขนส่งรัฐแคลิฟอร์เนียยังได้มีการทำข้อตกลงร่วมกันกับผู้ประกอบการจอดรถอีก 25 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับได้ 1,290 คัน โครงการจอดรถ Park and Ride จัดเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในโครงการลดความหนาแน่นการจราจรในรัฐแคลิฟอร์เนีย (Traffic Mitigation Plans (TMP)) ซึ่งโครงการนี้ได้ถูกพัฒนาขึ้นโดยกรมขนส่งรัฐแคลิฟอร์เนียเพื่อบรรเทาปัญหาการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงหลัก ที่จอดรถPark and Ride ได้ถูกนำมาใช้ในแผนการบรรเทาปัญหาความหนาแน่นของการจราจร โดยกรมขนส่งรัฐแคลิฟอร์เนียมีความมุ่งหวังว่าPark and Rideจะสามารถช่วยแก้ปัญหาจราจรได้ในช่วงที่มีการก่อสร้าง กรมขนส่งรัฐแคลิฟอร์เนียได้ทำการประเมินประสิทธิภาพของโครงการPark and Ride ในท้องที่ Bay Area ผลการศึกษาพบว่า

1.ปัจจัยสำคัญที่สำคัญที่ทำให้โครงการPark and Ride ได้รับความนิยมคือการมีบริการรถโดยสารประจำทางที่เพียงพอจากที่จอดรถไปยังเมืองซานฟรานซิสโก

2.ผลการศึกษายังพบว่า การมีบริการรถบัสรับส่ง (shuttle bus) ให้แก่ผู้มาใช้บริการ Park and Ride จากที่จอดรถไปยังระบบขนส่งมวลชนรถไฟความเร็วสูงซานฟรานซิสโก (BART) หรือท่าเรือข้ามฟาก เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประชาชนมาใช้มาบริการจอดรถ Park and Ride (United Stated Environmental Protection Agency: Online)

(2) เมืองชิคาโก

บริษัทการรถไฟทางตะวันออกเฉียงใต้ของรัฐอิลลินอย (The Northeast Illinois Railroad Corporation) ได้ทำการศึกษาประเมินที่จอดรถแต่ละแห่ง ผลการศึกษาพบว่ามีผู้โดยสารรถไฟจำนวนร้อยละ 55 ที่มาใช้บริการรถไฟโดยการจอดรถจุดจอดPark and Ride นอกจากนี้ผลการศึกษาพบว่าการขาดพื้นที่จอดรถในสถานีรถไฟแถบชานเมือง (outlying stations)ทำให้เกิดข้อวิจารณ์ถึงการให้บริการรถไฟฟ้า มีความขาดแคลนพื้นที่จอดรถถึง 7,000 คัน ของสถานีรถไฟ 60 สถานี อีกประเด็นที่นำไปสู่ความสำเร็จในการแก้ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถคือ การได้รับการสนับสนุนจากองค์กรท้องถิ่น (local Support) หมายถึงความเต็มใจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการให้การสนับสนุนโครงการ รวมถึงเมื่อโครงการจัดการที่จอดรถเสร็จเรียบร้อยยังคงมีการช่วยในการจัดการบริหารอย่างต่อเนื่อง ดูแลรับผิดชอบในเรื่องวิศวกรรมและการออกแบบ หรือการให้ความช่วยเหลือทางการเงินให้กับโครงการ (United Stated Environmental Protection Agency: Online)

(3) รัฐแมรี่แลนด์

สถานที่จอดรถที่ดำเนินการโดยองค์การบริหารจัดการทางหลวง (Maryland State Highway Administration) สังกัดกรมขนส่ง รัฐแมรีแลนด์ มีมากกว่า 100 แห่ง และสามารถรองรับได้มากกว่า 12,000 คัน โดยสถานที่จอดรถเหล่านี้ให้บริการที่จอดรถโดยไม่มีค่าใช้จ่าย รวมทั้งสามารถ carpools และ van pools ได้ ในการใช้บริการจอดรถไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตเข้ามาใช้บริการแต่อย่างใด ที่จอดเปิดให้บริการทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง การจอดรถข้ามคืนสามารถทำได้ (Maryland State Highway Administration: Online)

(4) รัฐคอนเน็คติกัส

รัฐคอนเน็กติกัสเป็นหนึ่งในรัฐที่มีการให้บริการPark and Ride ที่ยาวนานและครอบคลุมที่สุดในประเทศสหรัฐอเมริกา ในปีค.ศ.1969 กรมขนส่งรัฐคอนเน็กติกัสได้เริ่มสร้างที่จอดรถเพื่อผู้มาใช้บริการที่แยกทางด่วนยกระดับ (Expressway Interchange) จำนวน 4 แห่ง และในปี ค.ศ. 1973 เนื่องจากมีความกังวลเรื่องราคาพลังงานเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ กรมขนส่งรัฐคอนเน็กติกัสจึงได้มีขยายการสร้างที่จอดรถเพิ่มเติมอีก 11 แห่ง โดยไม่ได้จำกัดเฉพาะบริเวณแยกทางด่วนยกระดับ แต่เพิ่มเติมให้ครอบคลุมถึงที่ทางหลวงด้วย สำหรับวัตถุประสงค์ในการให้บริการจอดรถPark and Ride นั้น รัฐคอนเน็กติกัสมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1.บรรเทาปัญหาการจราจรที่หนาแน่นบนทางหลวงแผ่นดิน (highway)

2.ปรับปรุงคุณภาพมลภาวะทางอากาศ

3.เพื่อสนับสนุนกระตุ้นให้ผู้ทีเดินทางจากที่อยู่อาศัย ไปยังสถานที่ทำงานเป็นประจำ (commuter) ใช้ carpool vanpool หรือเปลี่ยนต่อการเดินทาง (transit) ไปยังจุดหมาย

ปัจจุบันรัฐคอนเน็คติกัสเปิดให้บริการ Park and Pool จำนวน 180 แห่ง ในบางแห่งมีบริการรถบัสด่วนหรือรถโดยสารท้องถิ่นด้วย มีการให้บริการจอดรถตลอดทุกวัน 24 ชั่วโมง การจอดรถข้ามคืนสามารถทำได้ไม่เกิน 48 ชั่วโมง ยกเว้นกรณีมีป้ายประกาศไม่อนุญาตให้จอด สำหรับพื้นที่จอดรถนั้น ไม่ระบุที่จอดรถประจำ ใช้หลักมาก่อนจอดก่อน (United Stated Environmental Protection Agency: Online)

(5) รัฐนิวยอร์ก

รัฐนิวยอร์กมีจุดจอดรถ Park and Ride อยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งสถานที่ที่เป็นจุด Park and Ride นั้นจะมีอยู่ตามทางหลวงหลักต่างๆ รวมถึงจุดที่มีการให้บริการรถด่วน จุดที่มีระบบการขนส่งสาธารณะทั้งรถโดยสารสาธารณะ รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน สำหรับแนวทางในการใช้บริการจอดรถในที่ Park and Ride จะยึดหลัก “first come” คือผู้ที่มาใช้บริการจอดรถสามารถจอดรถได้ถ้ามีที่จอดว่าง ในที่จอดรถบางแห่งยังอนุญาตให้ผู้มาใช้บริการจอดรถข้ามคืนได้ในสถานทีที่กำหนดไว้ให้ (designated space) โดยผู้ให้บริการจะติดตั้งไฟฟ้าให้สว่างเพียงพอ มีโทรศัพท์ไว้ให้บริการซึ่งสามารถโทรแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ในกรณีต้องการความช่วยเหลือฉุกเฉิน นอกจากนี้ยังมีที่จอดรถสำหรับรถจักรยาน อีกทั้งมีการเชื่อมต่อจอดรถบัสและรถไฟ ซึ่งผู้ใช้บริการจอดรถ Park and Rideไม่จำเป็นต้องลงทะเบียนหรือกรอกเอกสารใดๆในการเข้ามาใช้บริการจอดรถตามจุดจอด Park and Ride เหล่านี้ (U.S. Department of Transportation: Online)

(6) เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา

ประเทศแคนาดา มีสถานที่จอดรถจอดแล้วจรไว้ให้บริการสำหรับผู้มาใช้บริการโดยสารระบบขนส่งมวลชนสาธารณะได้มาจอดรถ และมาต่อระบบขนส่งสาธารณะเพื่อไปทำธุระ ซึ่งการมีสถานที่จอดรถจอดและจร มีประโยชน์หลายประการ สถานที่จอดรถ จอดแล้วจร ช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ทำให้ไม่ต้องฝ่าการจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วยลดเวลาในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองหรือใจกลางเมืองที่มีปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนเช่นช่วงเวลาตอนเช้าที่คนเข้ามาทำงาน และช่วงเวลาเย็นหลังเลิกงานที่ผู้คนแยกย้ายกันกลับที่พักอาศัย สถานที่จอดแล้วจรในเมืองแวนคูเวอร์มีจำนวนทั้งหมด 18 แห่ง โดยมี TransLink เป็นหน่วยงานรัฐโดยมีอำนาจหน้าที่บริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ทางหลวง และสะพานหลัก ดำเนินการบริหารจัดการจำนวน 9 แห่ง ตั้งอยู่ตามสถานที่สำคัญๆ ที่มีผู้มาใช้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะเป็นจำนวนมาก ประกอบด้วยสถานที่จอดรถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า และมีเทศบาลหน่วยงานท้องถิ่นที่ดำเนินการจำนวน 9 แห่ง โดยมีความจุจำนวนรถได้ 5,500 คัน นอกจากหน่วยงานรัฐที่ให้บริการสถานที่จอดแล้วจรแล้ว ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะสามารถใช้บริการสถานที่จอดแล้วจรซึ่งให้บริการโดยภาคเอกชน สำหรับอัตราค่าบริการจอดรถในสถานที่จอดแล้วจรมีอัตราค่าใช้บริการที่แตกต่างกันไป โดยมีอัตราค่าใช้บริการประมาณ 2-3 ดอลล่าร์ต่อวัน

ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่สมเหตุสมผลและดึงดูดให้มีผู้มาใช้บริการ สำหรับสถานที่จอดแล้วจรที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน มีสถานที่จอดรถแล้วจรจำนวน 8 แห่งได้ให้บริการผู้มาจอดรถโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย มีสถานที่จอดแล้วจอดที่ดำเนินการโดยเอกชนเพียงแห่งเดียวที่คิดค่าบริการ แต่ก็นับว่าอัตราค่าบริการไม่สูงกว่าจากสถานที่จอดแล้วจรที่ดำเนินการโดยรัฐแต่อย่างใด

หน่วยงานTransLink ได้พัฒนานโยบายสำหรับการบริการจัดการสถานที่จอดแล้วจร (Park and Ride Policy) โดยมีวัตถุประสงค์ 4ประการ

1) เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของสถานที่จอดแล้วจรจำนวน 9 แห่ง

2) อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารทุกคนเท่าเทียมกัน

3)ปรับปรุงการเข้าถึงบริการของผู้โดยสารทุกคนที่ไม่มีทางเลือกอื่นในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะส่วนภูมิภาค

4)อำนวยการดำเนินการ บริหารจัดการ บำรุงรักษา และต้นทุนสถานที่จอดแล้วจร

นโยบายสำหรับการบริการจัดการสถานที่จอดแล้วจร (Park and Ride Policy) ได้วางกรอบแนวทาง มาตรการ หลักการในการจัดการสถานที่จอดแล้วจร และมีการวามแผนงานหลักการที่ชัดเจนเพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจ เกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าใช้บริการสถานที่จอดแล้วจร การกำหนดสถานที่ในการใช้เป็นสถานที่จอดแล้วจร การเข้าถึงโครงข่ายการเชื่อมต่อ รูปแบบการใช้สถานที่จอดแล้วจร รวมทั้งการจัดการพื้นที่ในอนาคต รวมทั้งพื้นที่โดยรอบด้วย (TransLink: Online)

(7) เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ (Tube Station Car Parks)

สถานที่จอดรถส่วนใหญ่ตั้งอยู่ติดกับสถานีรถไฟใต้ดิน ซึ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นอย่างยิ่งในการขับยานพาหนะส่วนบุคคลเข้าสู่ตัวเมือง และจอดตามสถานที่จอดรถเหล่านี้ เพื่อที่จะเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางโดยใช้บริการรถไฟใต้ดิน สถานที่จอดรถมีการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการ ดังต่อไปนี้

1)โดยมีการติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด(CCTV) โดยรอบสถานที่จอดรถ

2) มีจุดให้บริการชาร์จแบตเตอรี่รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ไฟฟ้าโดยใช้ พลังงานไฟฟ้าซึ่งเก็บอยู่ในแบตเตอรี่หรืออุปกรณ์เก็บพลังงานไฟฟ้าแบบอื่นๆ

3) มีที่จอดรถสำหรับผู้ที่มีตราจอดรถสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยไม่คิดค่าบริการ

สำหรับวิธีชำระค่าบริการสามารถทำได้หลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการชำระด้วยเงินสด การชำระผ่านทางโทรศัพท์มือถือ ผ่านการดาวน์โหลดโปรแกรม และกรอกข้อมูลเลขจดทะเบียนยานพาหนะ รหัสสถานที่จอดรถ และหมายเลขบัตรเครดิตหรือเดบิตที่ยังใช้งานได้

ในปัจจุบันประเทศอังกฤษได้นำเอานวัตกรรมใหม่มาให้บริการแก่ผู้มาจอดยานพาหนะเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการชำระค่าบริการจอดรถ โดยนำระบบเทคโนโลยี ANPR (Automatic Number Plate Recognition) มาใช้กับสถานที่จอดรถตามสถานีรถไฟใต้ดินจำนวน 28 แห่งทั่วมหานครลอนดอน ระบบนี้จะอำนวยความสะดวกรวดเร็วให้แก่ผู้มาใช้บริการจอดรถไม่ต้องชำระเป็นเงินสด ไม่ต้องรอเข้าคิวเพื่อชำระค่าบริการ ทำให้ผู้มาใช้บริการสามารถเข้ามาจอดรถและเดินทางต่อไปสู่จุดมุ่งหมายได้ทันที ไม่ต้องรอเข้าคิวชำระเงินและรับบัตรจอดรถ

การนำเทคโนโลยี่ ANPR มาใช้นั้นก่อให้เกิดประโยชน์หลายประการคือ

1) ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้บริการ

2) สามารถซื้อตั๋วจอดรถแบบหลายวันได้

3) มีบริการลูกค้าสัมพันธ์ให้บริการทุกวันและตลอด 24 ชั่วโมง

4)ออกใบเสร็จค่าใช้บริการให้แก่ผู้มาใช้บริการด้วย

สำหรับอัตราค่าบริการจอดรถ จะมีอัตราแตกต่างกันไป แต่ที่เหมือนกันคืออัตราค่าบริการระหว่างวันจันทร์ถึงศุกร์จะมีราคาแพงกว่าวันหยุดสุดสัปดาห์ และวันเสาร์จะใช้อัตราค่าบริการสูงกว่าวันอาทิตย์ โดยสถานที่จอดรถเหล่านี้โดยส่วนใหญ่จะมีที่จอดรถไว้สำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุด้วย (Transport for London: Online)

(8) เมืองโอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์

เมืองโอ๊คแลนด์ ตั้งอยู่ทางเกาะเหนือของประเทศนิวซีแลนด์ เมืองนี้เป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดและมีจำนวนประชากรอาศัยมากที่สุดในประเทศ สำหรับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของเมืองนี้นั้น มีระบบรถไฟใต้ดินให้บริการประชาชนครอบคลุมทั่วทั้งเมือง รวมทั้งมีการให้บริการที่จอดรถแก่ผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้าโดยไม่เสียค่าบริการจำนวน 13 แห่ง โดยแต่ละแห่งจะมีความจุจำนวนยานพาหนะที่แตกต่างกันไปโดยสถานที่จอดรถส่วนใหญ่จะมีรูปแบบคล้ายกัน คือ

1) เปิดให้บริการตลอด24 ชั่วโมง

2) มีสถานที่จอดรถจักรยานที่ล็อคได้ (bicycle rack)

3) มีที่จอดรถสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ

4) มีการติดตั้งไฟฟ้าให้สว่างไสว

5) มีจุดให้บริการโทรศัพท์ฉุกเฉิน ในสถานที่จอดรถบางแห่ง

6)ในสถานที่จอดรถบางแห่งเช่นที่สถานี Papakura มีบริการเดินตรวจตราลาดตระเวนรักษาความปลอดภัยในช่วงเวลา 7 โมงเช้าถึง 7 โมงเย็น ตั้งแต่วันจันทร์ถึงวันศุกร์

ในด้านความปลอดภัยของผู้มาใช้บริการจอดรถเพื่อเดินทางเชื่อมต่อไปโดยรถไฟใต้ดินนั้น ได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้มาใช้บริการต้องยอมรับความเสี่ยงในการใช้บริการจอดรถตามสถานที่เหล่านี้เอง กรมขนส่งแห่งเมืองโอ๊คแลนด์ไม่มีส่วนรับผิดชอบต่อความสูญเสีย ความเสียหาย การถูกโจรกรรมรถในขณะที่มาใช้บริการจอดรถตามสถานที่จอดรถเหล่านี้ ในกรณีที่มีความเสียหายของยานพาหนะหรือทรัพย์สินเกิดขึ้นกับยานพาหนะของผู้มาใช้บริการ ผู้ใช้บริการต้องไปแจ้งความต่อตำรวจเอง ทางกรมขนส่งเมืองโอ๊คแลนด์จะไม่มีส่วนรับผิดชอบแต่อย่างใด (Auckland Transport: Online)

(9) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องสถานที่จอดแล้วจร

Meek และคณะ (2010) ได้ศึกษาถึงสถานที่จอดแล้วจรในเมืองเคมบริดจ์ ประเทศอังกฤษ โดยได้ศึกษาย้อนไปถึงประวัติความเป็นมาของสถานที่จอดแล้วจรในประเทศอังกฤษ ว่าเริ่มขึ้นในปีศริสต์ศักราช 1960 โดยรัฐบาลอังกฤษโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการจราจรและมลภาวะทางอากาศจากการใช้รถยนต์ ซึ่งในประเทศอังกฤษ จากผลการศึกษาพบว่า Park and Ride มีส่วนสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจราจรที่หนาแน่นติดขัด รวมทั้งการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงลงได้

Farhan และ Murray (2006) ได้ทำการศึกษาสถานที่จอดแล้วจรในประเทศสหรัฐอเมริกา ว่ามีความสำคัญต่อระบบขนส่งสาธารณะเป็นอย่างมาก โดยเกณฑ์ในการวางแผนเลือกสถานที่ทำสถานที่จอดแล้วจรจะต้องมีปริมาณความต้องการผู้มาใช้บริการตั้งอยู่บนถนนในตัวเมืองใหญ่ๆ รวมทั้งต้องมีการจัดการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการจอดแล้วจร รวมทั้งมีการเตรียมความพร้อมด้านสภาพแวดล้อมด้วย

Hole (2004) ได้ทำการศึกษาถึงความต้องการของผู้เดินทางไปทำงานในการใช้บริการจอดแล้วจร โดยผลการศึกษา พบว่า ผู้ที่มีรายได้น้อยมีความเต็มใจในการใช้บริการสถานที่จอดแล้วจรมากกว่าผู้มีรายได้สูง นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบว่า ผู้เดินทางไปส่งบุตรหลานไปสถานศึกษา และผู้เดินทางไปมหาวิทยาลัยจะไม่นิยมใช้บริการสถานที่จอดแล้วจร เนื่องจากข้อจำกัดด้านเวลาในการเข้าเรียนให้ทันเวลา และการที่มหาวิทยาลัยมีสถานที่จอดรถไว้ให้บริการแก่นักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยอยู่แล้ว

Yingและ Xiang (2009) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการใช้บริการสถานที่จอดแล้วจรที่เมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน โดยมีวัตถุระสงค์เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้สถานที่จอดแล้วจร ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีส่งผลต่อการตัดสินใจใช้บริการจอดแล้วจร คืออัตราค่าใช้บริการจอดแล้วจร รวมทั้งการที่จุดหมายปลายทางการเดินทางไม่มีที่จอดรถ ปัญหาการจราจรที่ติดขัดในเส้นทางที่จะเดินทางไปยังสถานที่จุดหมายปลายทาง นอกจากนี้ งานวิจัยชิ้นนี้ยังได้ศึกษาถึงสาเหตุที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่เลือกใช้บริการจอดแล้วจร คือ คือ ระยะทางในการเดินทางเชื่อมต่อจากสถานที่จอดแล้วจรไปสู่ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ควรมีระยะทางเชื่อมต่อไม่เกิน 500 เมตร

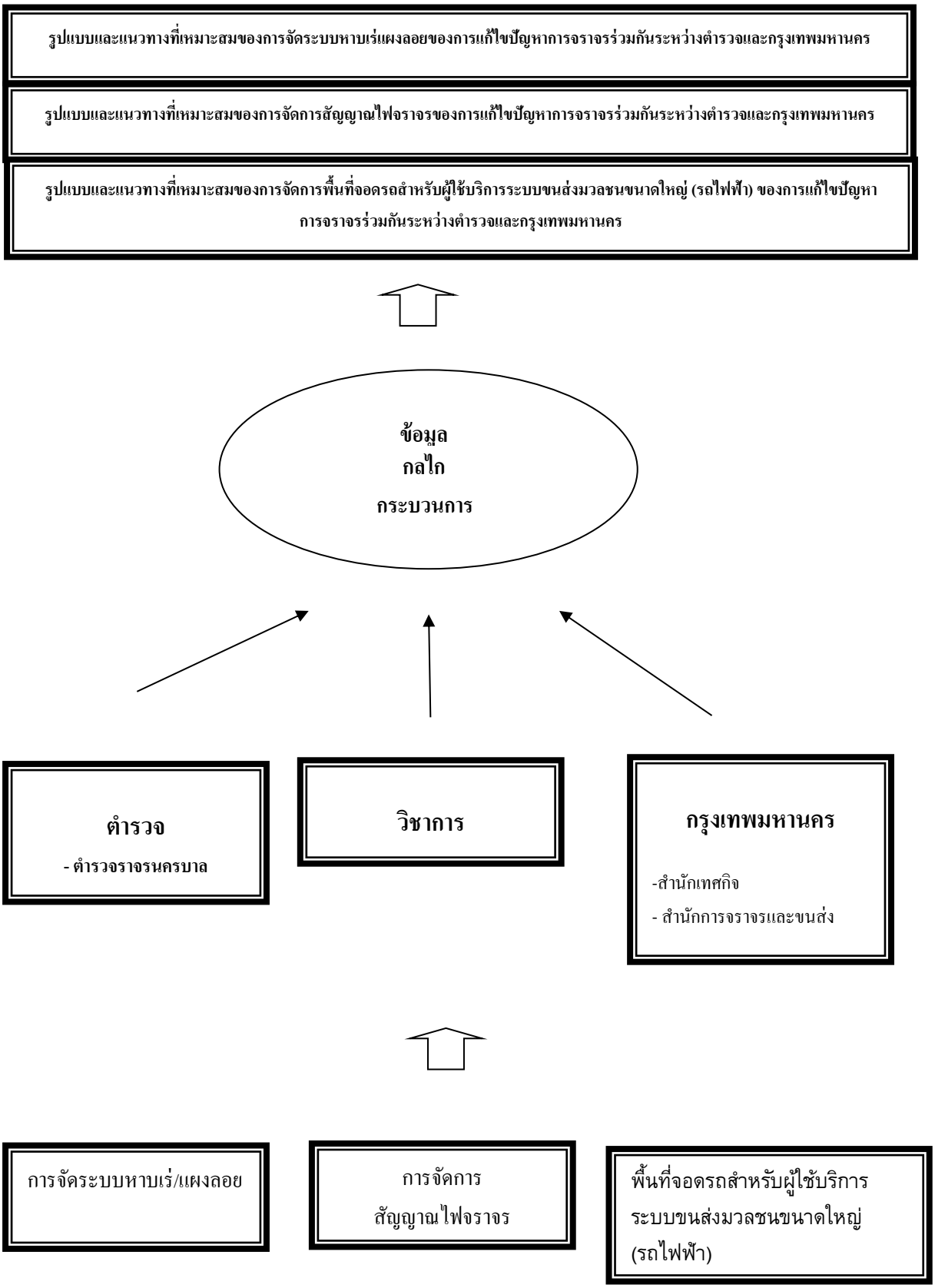
Horner และ Groves (2006) ได้ทำการศึกษาถึงประโยชน์สถานที่จอดแล้วจรว่า เป็นการส่งเสริมการเดินทาง ไปสู่จุดหมายปลายทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ แทนการเดินทางด้วยยาพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งส่งผลในการลดจานวนยานพาหนะส่วนบุคคลบนท้องถนนได้ ทำให้บรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดบนท้องถนน โดยผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการจอดแล้วจร คือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะทางที่ไม่ไกลเกินไประหว่างสถานที่จอดแล้วจรกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

Hull (1998) ได้ทำการศึกษาแนวทางในการจัดหาสถานที่จอดแล้วจร โดยผลการศึกษา พบว่าปัจจัยที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลตัดสินใจไม่เลือกใช้บริการสถานที่จอดแล้วจรคือ 1) ในกรณีทีจุดหมายปลายทางของผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลมีบริการที่จอดรถโดยไม่มีค่าใช้จ่าย 2) ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายปลายทางมีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการใช้บริการสถานที่จอดแล้วจรเพื่อเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทาง 3) ระยะเวลาและระยะทางเชื่อมต่อระหว่างสถานที่จอดแล้วจรกับระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่ไกลเกินไปและใช้เวลานาน ไม่มีการเชื่อมต่อที่ดีพอ

Parkhurst (1995) ได้ทำการศึกษาสถานที่จอดแล้วจรในเมืองอ๊อกฟอร์ด และเมืองยอร์ค ประเทศอังกฤษ ผลการศึกษา พบว่า สถานที่จอดแล้วจรได้รับความนิยมและนับว่าประสบความสำเร็จในการดึงดูดให้มีผู้มาใช้บริการจอดแล้วจร ซึ่งส่งผลในการช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดลงได้ จากการที่มีผู้ใช้บริการจอดแล้วจรเพิ่มมากขึ้น มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะแทนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลเข้าสู่ตัวเมือง นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ศึกษาถึงมูลเหตุจูงใจให้ผู้ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองหันมาใช้บริการจอดแล้วจรเพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ คือค่าใช้จ่ายในการใช้บริการจอดแล้วจรมีอัตราที่ถูกกว่าการนำรถยนต์ไปจอดยังที่จอดรถที่จุดหมายปลายทาง

Ilona Bos และคณะ (2002) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้สถานที่จอดแล้วจรในประเทศเนเธอร์แลนด์ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้สถานที่จอดแล้วจร ประการแรกคือ ความน่าเชื่อถือในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่ใช้ในการเดินทางหลังจากผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลทำการจอดรถในสถานที่จอดแล้วจรแล้ว โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณาความน่าเชื่อถือ ประกอบด้วย จำนวนครั้งของการเชื่อมต่อรถจนถึงจุดหมายปลายทาง ความถี่ของการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ความตรงต่อเวลาของระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ประการที่สองคือ เวลาในการเดินทาง อันประกอบด้วย ระยะเวลาในการหาที่จอดรถที่จุดหมายปลายทาง สภาพการจราจรในเส้นทางการเดินทางเข้าสู่จุดหมายปลายทาง รวมทั้งเวลาที่เพิ่มขึ้นจากการเดินทางมาจอดยานพาหนะที่สถานที่จอดแล้วจร ประการที่สามที่เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการสถานที่จอดแล้วจรคือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเชื่อมต่อจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งรวมถึง ค่าที่จอดรถ และค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ

2.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ 3
ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาเรื่อง “พัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกันระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร” มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ

ประการแรก เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร และการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ประการสองเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

โดยมีวิธีการดำเนินการศึกษาดังนี้

3.1 รูปแบบการวิจัย

รูปแบบการวิจัยที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยที่ผู้วิจัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมโดยตรงกับผู้เกี่ยวข้องในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย กองบัญชาการตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และหน่วยภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ทั้งในลักษณะของการลงพื้นที่จริงร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่และการเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยต่างๆ การสัมภาษณ์เชิงลึก รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร เช่น ระเบียบที่เกี่ยวข้อง สถิติ ฯลฯ

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัย

3.2.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

ระเบียบวิธีวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ การวิจัยเชิงเอกสาร, การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การประชุมกลุ่มย่อยและการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

3.2.1.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) คือ การวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารโดยการทบทวนแนวคิดทฤษฎี กฎหมายและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบหาบเร่แผงลอยริมถนนทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่

1) แนวคิดทฤษฎีการบริหาร เช่นการบริหารองค์กรเชิงกลยุทธ์ (Strategy-Focused Organization) และการประสานงาน

2) กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมผู้ค้าเร่ พ.ศ. 2519 และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมแผงลอย พ.ศ. 2519

3) สภาพปัญหาและการแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยริมถนนในต่างประเทศ เช่น อินโดนีเซียและสิงคโปร์

3.2.1.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพ การสัมภาษณ์ (Interview) ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview Guide) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) ซึ่งประกอบด้วย

1) ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

2) ผู้บริหารสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร

3.2.1.3 การประชุมกลุ่มย่อย ในการวิจัยนี้ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติที่เชี่ยวชาญและรับผิดชอบด้านการบริหารงานจราจรจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประกอบด้วย

- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลบางกอกน้อย
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลบางรัก
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลลุมพินี
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์

2) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติที่เชี่ยวชาญและรับผิดชอบด้านการบริหารงานหาบเร่แผงลอยจากกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร

3.2.1.4 การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เพื่อศึกษาถึงวิธีการแก้ไขปัญหาการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมโดยตรงกับผู้เกี่ยวข้องในลักษณะของการลงพื้นที่จริงร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ได้แก่ บริเวณคลองถม

3.2.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

ระเบียบวิธีวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ การวิจัยเชิงเอกสาร, การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การประชุมกลุ่มย่อยและการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

3.2.2.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) คือ การวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร โดยการทบทวนแนวคิดทฤษฎี กฎหมายและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบสัญญาณไฟจราจรทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่

1) แนวคิดทฤษฎีการบริหาร เช่นการบริหารองค์กรเชิงกลยุทธ์ (Strategy-Focused Organization) และการประสานงาน

2) กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

3) การจัดระบบสัญญาณไปจราจรในต่างประเทศ เช่น อังกฤษ

3.2.2.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพ การสัมภาษณ์ (Interview) ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview Guide) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) ซึ่งประกอบด้วย

1) ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

2) ผู้บริหารสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

3.2.2.3 การประชุมกลุ่มย่อยในการวิจัยนี้ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติที่เชี่ยวชาญและรับผิดชอบด้านการบริหารงานจราจร จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประกอบด้วย

- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลดินแดง
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลประเวศ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลพญาไท
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลโชคชัย
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลบางขุนนนท์
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานศูนย์ควบคุมจราจร CCTV
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลบางกอกน้อย
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น

2) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติที่เชี่ยวชาญและรับผิดชอบด้านการบริหารงานงานจราจรและขนส่ง จากกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

3.2.2.4 การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เพื่อศึกษาถึงวิธีการแก้ไขปัญหาการจัดระบบสัญญาณไฟจราจรระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมโดยตรงกับผู้เกี่ยวข้องในลักษณะของการลงพื้นที่จริงร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ได้แก่กองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร)

3.2.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ระเบียบวิธีวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ การวิจัยเชิงเอกสาร, การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การประชุมกลุ่มย่อยและการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

3.2.3.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) คือ การวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร โดยการทบทวนแนวคิดทฤษฎี กฎหมายและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่

1) แนวคิดทฤษฎีการบริหาร เช่นการบริหารองค์กรเชิงกลยุทธ์ (Strategy-Focused Organization) และการประสานงาน

2) กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

3) การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จัดระบบสัญญาณไปจราจรในต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา

3.2.3.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพ การสัมภาษณ์ (Interview) ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview Guide) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informant) ซึ่งประกอบด้วย

1) ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2) ผู้บริหารสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

3.2.3.3 การประชุมกลุ่มย่อยในการวิจัยนี้ ประกอบด้วย

1) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติการที่เชี่ยวชาญและรับผิดชอบด้านการบริหารงานจราจร จาก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประกอบด้วย

- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากกองบังคับการตำรวจจราจร
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลภาษีเจริญ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลบางนา
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลสำเหร่
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลพญาไท
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลตลาดพูล
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น

2) ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติที่เชี่ยวชาญและรับผิดชอบด้านการบริหารงานงานจราจรและขนส่ง จากกรุงเทพมหานคร ผู้ประกอบการเดินรถไฟฟ้า และภาคเอกชนอื่นๆ ประกอบด้วย

- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (รถไฟฟ้า MRT)
- ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (รถไฟฟ้า BTS)
- ผู้บริหารจากบริษัท ซีคอน บางแค จำกัด
- ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

3.2.3.4 การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research)

การวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เพื่อศึกษาถึงวิธีการแก้ไขปัญหาการจัดระบบสัญญาณไฟจราจรระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้เข้าไปลงพื้นที่จริงได้แก่ ที่จอดรถสาทรโมเดล ที่จอดรถของรถไฟฟ้า BTS ที่จอดรถของรถไฟฟ้า MRT และที่จอดรถของรถไฟฟ้า AIRPORT LINK

3.3. การวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ มาทำการวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับรูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร และการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

บทที่ 4
ผลการศึกษา

ในการการศึกษาเรื่อง “พัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกันระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร” คณะผู้วิจัยได้ศึกษาเชิงเอกสาร สัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้บริหารจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้บริหารจากสำนักเทศกิจและสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร จัดประชุมกลุ่มย่อยผู้บริหารและผู้ปฏิบัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรุงเทพมหานคร รวมถึงการวิจัยเชิงปฏิบัติการในลักษณะการลงพื้นที่จริงร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ

ประการแรก เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร และการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ประการสองเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยจำแนกผลการวิจัย ออกเป็น 2 ส่วน ตามวัตถุประสงค์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.1 รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

4.1.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

หาบแร่แผงลอยริมถนนเป็นอาชีพหลักประเภทหนึ่งของกลุ่มผู้มีรายได้น้อยในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งในปี พ.ศ. 2555 มีผู้ค้าของหาบเร่-แผงลอยที่ได้รับอนุญาต ทั้งสิ้น 21,084 คน กระจายอยู่ในจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำนวน 726 จุด (กรุงเทพมหานคร, 2555:16-18) แต่การค้าหาบเร่แผงลอยริมถนนได้ก่อให้เกิดปัญหาสำคัญ 2 ประการ

ประการแรก การจราจรติดขัด เนื่องจากในทางปฏิบัติพบว่ายังมีผู้ค้าของหาบเร่แผงลอยนอกจุด ผ่อนผันเป็นจำนวนมาก เช่น หน้าป้ายรถประจำทาง หน้าร้านสะดวกซื้อ บนพื้นถนนช่องซ้ายสุด ฯลฯ ทำให้ประชาชนผู้สัญจรไปมาไม่มีทางเท้าไว้เดินหรือบางส่วนต้องลงมาใช้พื้นถนน และผู้ค้า/ผู้ซื้อบางส่วนก็จอดรถริมถนนเพื่อขนถ่ายสินค้าหรือซื้อของ อันนำไปสู่การจราจรติดขัดอย่างมากในพื้นที่ที่มีผู้ค้าหาบเร่และการตั้งวางแผงลอย

ประการสอง ปัญหาสภาพแวดล้อม เนื่องจากบริเวณที่ตั้งหาบเร่แผงลอยจะมีปริมาณขยะที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและบางส่วนไม่ได้ถูกจัดเก็บอย่างเหมาะสม ทำให้กระจัดกระจายอยู่ตามทางเท้าและพื้นถนนจนรบกวนผู้สัญจรไปมา

ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า “ในเรื่องของงานจราจรเราก็ได้มีความเห็นตรงกันว่า หาบเร่แผงลอยนั้นเกะกะทางเท้า และแทนที่คนจะได้ใช้พื้นผิวทางเท้าก็ทำให้เป็นปัญหา และทำให้ทัศนียภาพต่างๆ สูญเสียไป แทนที่จะมีความเรียบร้อยเกิดขึ้น”

เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ กล่าวว่า “การขายของบนฟุตบาทแต่ไม่ได้ล้ำลงมาบนพื้นผิวการจราจร ถ้าจะดูจริงๆคือ ตอนที่พ่อค้าแม่ค้านำของมาขาย จะมีการนำรถมาจอดเพื่อจะขนของลงแต่พอเวลาตั้งขาย จะมีพวกขยะตกหล่นในผิวถนนบ้าง ซึ่งทำให้มีปัญหาหล่นลงในท่อระบายน้ำแล้วก็มีปัญหาเรื่องน้ำท่วมขังตามมา”

จากการศึกษาพบว่ารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดระบบหาบเร่แผงลอยริมถนน มีดังนี้

4.1.1.1 การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

ปัญหาหาบเร่แผงลอยได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เมื่อรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเร่งรัดจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเมื่อกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดการจราจรและการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย มีแนวทางที่ชัดเจนจากรัฐบาล ก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

1) นโยบายรัฐบาล

รัฐบาลของนายกรัฐมนตรีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา มีนโยบายและแสดงจุดยืนที่ชัดเจนในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน ดังนี้

รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี กล่าวว่า *"ท่านนายกรัฐมนตรีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้กำชับว่า จะต้องไม่มีการบุกรุก หรือ ล่วงล้ำเข้าไปใช้พื้นที่ที่จัดระเบียบหรือ มีประกาศห้ามขายของหรือกีดขวางทางเท้า โดยเจ้าหน้าที่ในพื้นที่นั้น ๆ ต้องหมั่นตรวจตราหากเกิดในพื้นที่ใด ต้องดำเนินการให้กลับสู่ระเบียบกติกาในทันที หากพบว่ามีการปล่อยปละละเลยจะต้องรับผิดชอบ ขณะเดียวกันผู้บุกรุกฝ่าฝืนระเบียบ เอาเปรียบสังคม ก็ต้องได้รับการลงโทษตามกฎหมายด้วยเช่นกัน"*

(รัฐบาลไทย:ออนไลน์)

คณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาลชุดปัจจุบันนำโดย พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ริเริ่มนโยบายจัดระเบียบทางเท้าเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างจริงจัง ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2557 โดยมอบหมายให้แม่ทัพภาค 1 เป็นหลักในการดำเนินการ ซึ่งการจัดระเบียบทางเท้าจะเน้น 3 ส่วนคือ บริการจุดผ่อนผัน การจัดระเบียบไม่มีสิ่งกีดขวางการจราจรและไม่ส่งผลกระทบกับผู้ใช้รถใช้ถนน และการปราบปรามผู้มีอิทธิพล ซึ่งส่งผลให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร และกองทัพภาค 1ได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยอย่างจริงจัง

2) นโยบายกองบัญชาการตำรวจนครบาล

กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้จัดทำโครงการ ที่สอดคล้องกับนโยบายการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนของรัฐบาล ดังนี้

ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *"ตามนโยบายของ พล.ต.อ.สมยศ พุ่มพันธุ์ม่วง ผบ.ตร. ได้กำหนดนโยบายด้านการจราจรว่า "อำนวยการจัดการจราจรอย่างเป็นระบบ ทันสมัย ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต"...*ให้ข้าราชการตำรวจจราจรรับทราบ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล 9 ยุทธศาสตร์ *...และกำหนดโครงการเร่งด่วน (โครงการนำร่องสู่ความสำเร็จ (HIGHLIGHT PROJECTS)) จำนวน 12 โครงการ...โครงการที่ 10. โครงการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เพื่อคืนทางเท้า ให้แก่พี่น้องประชาชน"*

(กองบัญชาการตำรวจนครบาล: ออนไลน์)

ทั้งนี้ โครงการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เพื่อคืนทางเท้าให้แก่พี่น้องประชาชน เป็นโครงการที่ขอความร่วมมือจากผู้ค้าหาบเร่ แผงลอย ทุกชนิด ที่มีสิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งกีดขวางทุกชนิดรุกล้ำทางเท้า ให้ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งกีดขวางดังกล่าว หากไม่ปฏิบัติตาม เจ้าหน้าที่จะดำเนินการรื้อถอนและย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าว พร้อมทั้งดำเนินการจับและปรับตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 ต่อไป

3) นโยบายกรุงเทพมหานคร

ผู้บริหารกรุงเทพมหานครประชุมคณะผู้บริหาร โดยมี ม.ร.ว. สุขุมพันธุ์ บริพัตร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานการประชุม ได้มีการหารือถึงการจัดระเบียบหาบเร่-แผงลอยตามนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร โดยที่กรุงเทพมหานครมีนโยบายในการลดจำนวนจุดผ่อนผัน ดังนี้

1. จุดผ่อนผันมีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด จำนวน 63 จุด ซึ่งเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาผ่อนผันแล้วให้ยกเลิกจุดผ่อนผันและห้ามทำการค้าทันที

2. จุดผ่อนผันที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด จำนวน 667 จุด ได้กำหนด 10 มาตรการในการยกเลิก ดังนี้ เช่น อยู่ในเส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อการจราจรในถนนสายสำคัญของกรุงเทพมหานคร อยู่ในเส้นทางที่ส่งผลกระทบต่อการสัญจรทางเท้าของประชาชน หรือผู้ค้าไม่ให้ความร่วมมือในการรักษาความสะอาด อย่างไรก็ตาม ในจุดที่จะพิจารณายกเลิกจุดผ่อนผันจะเปิดโอกาสให้ผู้ค้าเข้ามาทำการค้าในถนนคนเดิน ที่กรุงเทพมหานครจัดขึ้น (กรุงเทพมหานคร: ออนไลน์) ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครได้กำหนดแนวทางการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ดังนี้

- รูปแบบที่ 1 พื้นที่จุดผ่อนผันให้ทำการค้าในช่วงเวลาเดิมตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดจุดผ่อนผันให้ทำการค้าหาบเร่–แผงลอย ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2548 โดยดำเนินการจัดระเบียบ ตีเส้นกำหนดแนวตั้งวางและเวลาทำการค้าให้ชัดเจน ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจร และให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

- รูปแบบที่ 2 พื้นที่นอกจุดผ่อนผัน ทำการค้า 2 รอบเวลา จัดระเบียบให้ทำการค้าตามเวลาที่กำหนด ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจร และให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

- รูปแบบที่ 3 พื้นที่จุดผ่อนผันและนอกจุดผ่อนผัน ให้ปรับเปลี่ยนเวลาทำการค้า ยกเลิกเวลาทำการค้าในช่วงเวลากลางวัน ให้ทำการค้าตั้งแต่เวลา 19.00 น. เป็นต้นไป ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจรและให้เก็บอุปกรณ์ การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

- รูปแบบที่ 4 พื้นที่ที่ห้ามตั้งวางสินค้าโดยเด็ดขาดตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากเป็นจุดที่มีผลกระทบต่อการจราจรเป็นอย่างมาก เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญๆ

(กองประชาสัมพันธ์ กรุงเทพมหานคร: ออนไลน์)

4.1.1.2 การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยมีการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงาน โดยหลังจากที่ทุกฝ่าย (กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานครและกองทัพ) ได้ปรึกษาหารือร่วมกัน จึงกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อให้การประสานงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

4.1.1.2.1 อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ

1) หน่วยงานหลักคือกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีแผนจะเข้าไปจัดระเบียบทุกจุด โดยจะเน้นไปที่จุดที่ส่งผลกระทบหรือสร้างปัญหาเดือดร้อนให้ประชาชนเป็นลำดับแรก

2) กองบัญชาการตำรวจนครบาล จะประสานความร่วมมือกับกรุงเทพมหานคร จัดส่งกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจไปร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร เมื่อได้รับการร้องขอ

3) กองทัพจะประสานความร่วมมือกับกองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร เพื่อจัดส่งกำลังทหารไปร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจของกองบัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานครเมื่อได้รับการร้องขอ

4.1.1.2.2 ขั้นตอนการดำเนินการ

1) ทำการสำรวจและจัดทำทะเบียนผู้ค้าที่ทำการค้าบนทางเท้าโดยมิได้รับอนุญาต (นอกจุดผ่อนผัน) พร้อมองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานได้ เช่น กลุ่มผลประโยชน์ ผู้มีอิทธิพล

2) จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันผู้ค้าตั้งวางจำหน่ายสินค้านอกจุดผ่อนผัน เพื่อเป็นกรอบปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

3) จัดเตรียมกำลังเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

4) สำนักเทศกิจประสานการปฏิบัติงานกับสถานีตำรวจนครบาลและกองทัพเพื่อเป็นกำลังสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือ หากเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติหรือเหตุการณ์รุนแรงเกิดขึ้น

5) จัดประชุมคณะกรรมการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยที่ประกอบด้วยกองกับการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานครและผู้เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาหารือ ถึงปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น ทั้งแนวทางการแก้ไขในกรอบทิศทางเดียวกัน

6) จัดทำประกาศและประชาสัมพันธ์กับผู้ค้า เพื่อชี้แจงสร้างความเข้าใจถึงนโยบายการจัดระเบียบและปัญหาร้องเรียนต่างๆที่เกิดขึ้น อันสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้สัญจรบนทางเท้า

7) จัดการประชุมผู้ค้า เพื่อชี้แจงทำความเข้าใจอีกครั้งและขอความร่วมมือในการเคลื่อนย้ายหรือเลิกทำการค้า

8) มอบหมายภารกิจเจ้าหน้าที่เทศกิจที่จัดเตรียมไว้ให้ลงพื้นที่ปฏิบัติงานตามจุดต่างๆในลักษณะตรึงกำลัง เฝ้าระวังมิให้ผู้ค้าเข้ามาทำการค้าก่อนเวลา หากมีการฝ่าฝืนจะเข้าทำการจับกุมยึดสิ่งของอุปกรณ์การค้าไปยังสำนักงานเขต เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมาย

9) จัดวางมาตรการควบคุมโดยจัดกำลังเจ้าหน้าที่หน่วยสนับสนุนเข้าตรึงกำลัง ควบคุมมิให้ผู้ค้ารายใดเข้ามาทำการค้าหลังจากทำการผลักดันผู้ค้าออกพ้นแนวสาธารณะแล้ว และเมื่อสถานการณ์เข้าสู่ภาวะปกติจะใช้วิธีการวนเข้าพื้นที่หากตรวจพบก็จะทำการจับกุมทันที

10) รายงานผลการปฏิบัติงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบทุกระดับชั้นและต่อเนื่อง ตลอดจนการตอบชี้แจงข้อเท็จจริง กรณีมีการร้องเรียนจากศูนย์ร้องทุกข์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

11) จัดทำแผนและหาสถานที่รองรับผู้ค้าหลังจากผลักดันผู้ค้าออกพ้นจากที่สาธารณะแล้วเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับผู้ค้าในระดับหนึ่ง

12) สรุปผลการปฏิบัติงานทั้งหมดเสนอผู้บังคับบัญชาระดับสูงต่อไป

4.1.1.3 การขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาหาบเร่แผงลอยได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เมื่อมีการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการประสานความร่วมมือกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับผู้บริหารเป็นสิ่งจำเป็นในการขับเคลื่อนนโยบายโดยที่การจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอยประสบความสำเร็จมากกว่าในอดีต เนื่องจากบุคคลระดับผู้บริหารขององค์กรร่วมมือและประสานงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบายอย่างจริงจัง กล่าวคือ คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้มอบหมายแม่ทัพภาคที่ 1 เป็น ผู้ขับเคลื่อนนโยบายกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร โดยที่ปรึกษากรุงเทพมหานคร ได้ร่วมกันดำเนินการจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอย ในกรุงเทพมหานคร พร้อมด้วยกำลังสนับสนุนจากกองทัพภาค 1 ในกรณีที่บางพื้นที่มีกลุ่มผู้มีอิทธิพลเข้าไปเกี่ยวข้อง ดังจะเห็นได้จากกรณีจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอยในพื้นที่ คลองถม ซึ่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล พล.ต.ต.อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์ และกรุงเทพมหานคร โดยคณะที่ปรึกษากรุงเทพมหานคร ดร.วัลภล สุวรรณดี และพล.ต.ต วิชัย สังข์ประไพ อดีตรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (บชน.) ร่วมมือกันลงพื้นที่เพื่อจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอย

นอกจากนี้ มีคำกล่าวของเจ้าหน้าตำรวจหลายท่านและเจ้าหน้าที่เทศกิจได้กล่าวถึงผลของการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

เจ้าหน้าที่ตำรวจ กองบังคับการตำรวจจราจร กล่าวว่า *“การแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยที่ทำให้เกิดผลสำเร็จได้ เพราะผู้นำในการปฏิบัติการ ของ กทม. เป็นผู้นำที่มีความเด็ดขาดและรู้วิธีการที่จะดำเนินการ ส่วนตำรวจเราก็มีผู้นำอย่างท่านรองอดุลย์ที่ให้ความสำคัญตั้งแต่เริ่มต้นและประสานความร่วมมือกันตลอด”*

เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง กล่าวว่า *“การทำงานร่วมกันของเทศกิจและตำรวจ ทุกวันนี้มีความสัมพันธ์ที่แนบแน่น ในการแก้ปัญหาการจราจรที่เกิดจากการขายของบนทางเท้าหรือบนถนน ปัญหาเหล่านี้เกิดมานานแล้ว แต่เพิ่งมีการแก้ไขในสมัยนี้ เนื่องจากผู้บังคับบัญชาทุกฝ่ายมองเห็นเหมือนกัน มีแนวคิดเหมือนกันว่า ไม่สมควรมีการตั้งร้านค้า ทำให้มีการจัดระเบียบ”*

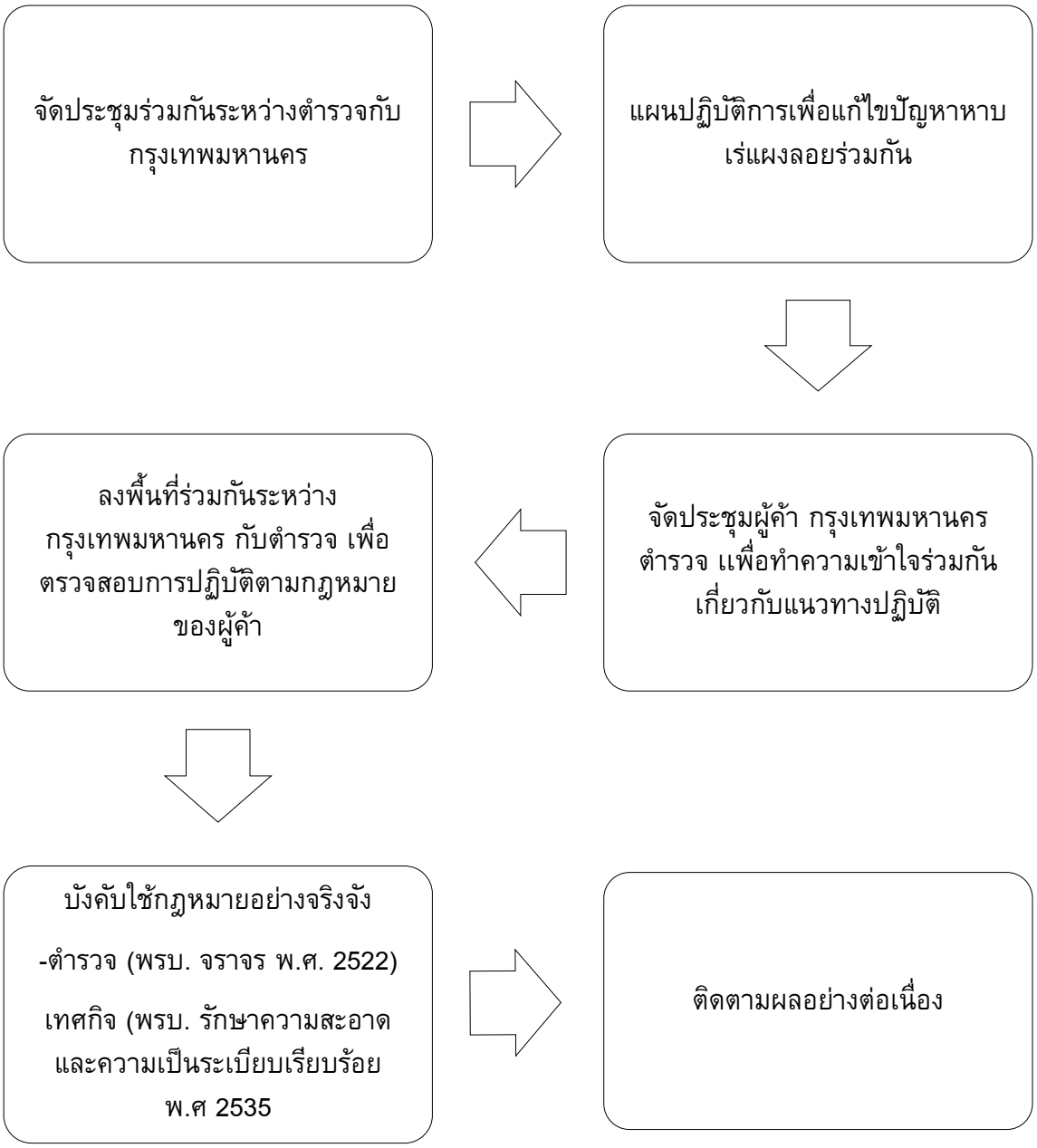
เจ้าหน้าที่ตำรวจ กองบังคับการตำรวจจราจร กล่าวว่า *“การที่ผู้ปฏิบัติจะขับเคลื่อนได้ดี ย่อมเกิดจากผู้บังคับบัญชาเอาใจใส่ และกวดขันนโยบาย”*

เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ กล่าวว่า *“ในภาพรวมการปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะให้ทางเทศกิจเป็นผู้ช่วยและที่ปรึกษา ส่วนหนึ่งก็คือในพื้นที่ใกล้ชิดกันอยู่แล้ว และยิ่งมีนโยบายขึ้นมา ทางผู้ปฏิบัติจึงทำได้เต็มที่ ไม่ต้องกลัวอะไร เนื่องจากมีนโยบายชัดเจน”*

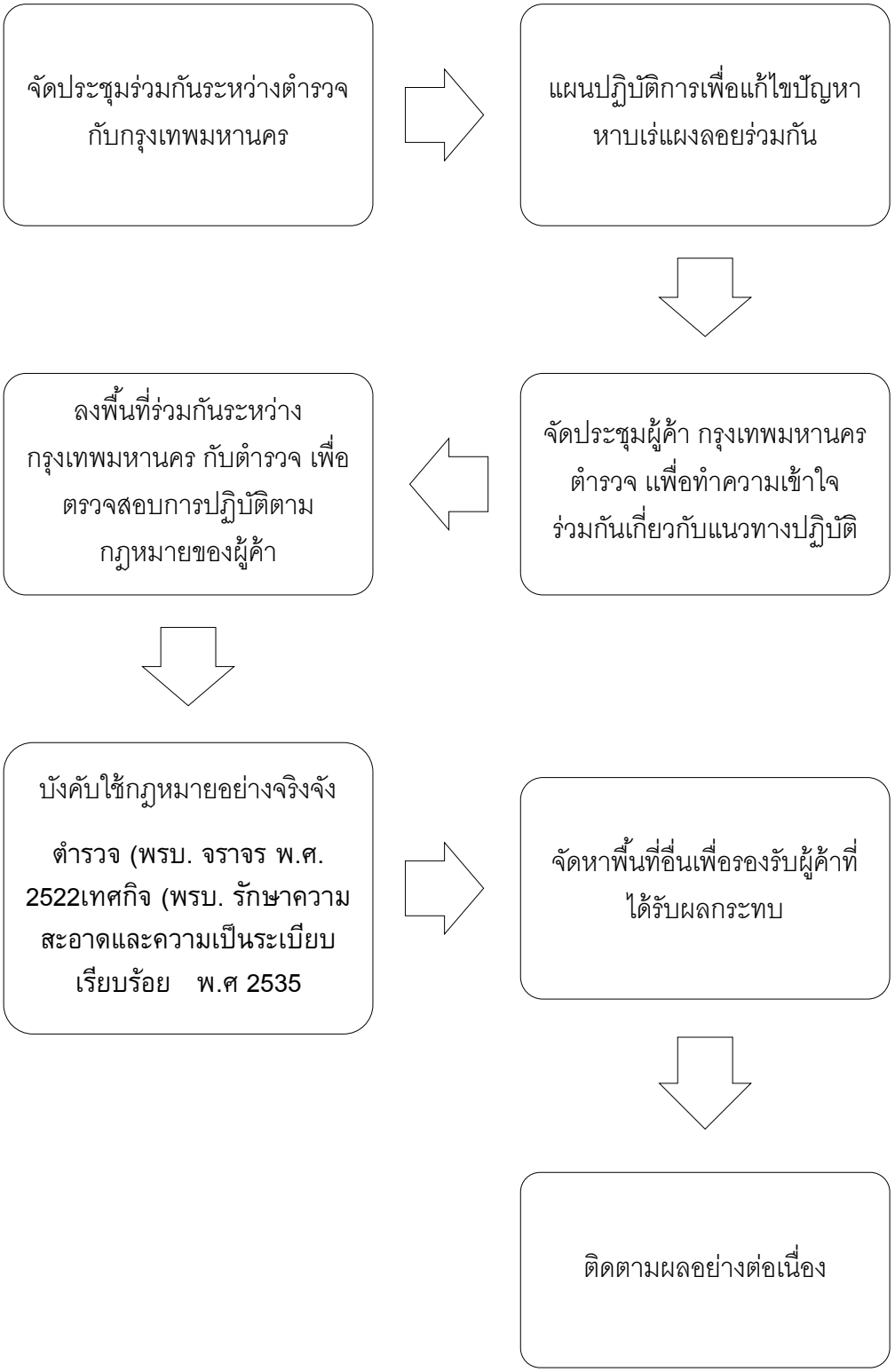
เจ้าหน้าที่เทศกิจ สำนักเทศกิจ กล่าวว่า *“ผู้บริหารประสานงานกันด้วยดี และลงทำงานด้วยตนเอง ทำให้ระดับผู้ปฏิบัติงานต้องกระตือรือร้นไปด้วย”*

จากแนวทางการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และกองทัพภาคที่ 1 ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนข้างต้น ได้นำไปสู่รูปแบบความร่วมมือการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน 2 รูปแบบ ดังนี้

1) รามคำแหงโมเดล



2) คลองถมโมเดล



ซึ่งผลจากการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และกองทัพภาคที่ 1 ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน ได้ส่งผลให้พื้นที่ที่มีการจัดระเบียบทางเท้ามีความสะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยอย่างชัดเจน

ก่อน

หลัง

เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน กล่าวว่า *“พื้นที่ สน.พหลโยธิน ถ้ารถติดจะนึกถึงแยกรัชโยธินแยกแรกเลย ตอนนี้ผมว่าการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยนั้นมีผลมากเลย เพราะเมื่อก่อนคนไม่มีที่เดิน ต้องมาเดินบนถนน ซึ่ง ตร. มายืนไล่ก็ไม่มีผล ตอนหลังมีการจัดระเบียบ รถจะ flow ดีมาก เมื่อก่อนคนลงรถเมล์จะซ๊อปปิ้ง เสียเวลาอย่างน้อยครึ่งโมง รถก็ชะลอ รถตู้ก็เยอะ ผมว่าการจัดระเบียบคราวนี้ที่เกิดเป็นรูปธรรม เกิดมาจากประชาชน สังคม เจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่ร่วมมือร่วมแรงกัน ซึ่งทุกฝ่ายเห็นว่าปัญหานี้มีมานานแล้ว สังคมจึงเริ่มมองว่าทำไมไม่มีการจัดการ เป็นไปได้หรือไม่ว่า ต่อไปจะไม่มีหาบเร่แผงลอยบนทางเท้า”*

ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 จนถึง 31 กรกฎาคม 2558 กองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) กรุงเทพมหานคร (กทม.)และกองทัพภาคที่ 1 ได้ดำเนินการร่วมกันจัดระเบียบทางเท้าทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามนโยบายรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานคร ในถนนสายต่างๆ จำนวนทั้งสิ้น 35 จุด ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยและผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย

ลำดับ	จุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	ผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	
		มาตรการจัดระเบียบ	มาตรการเยียวยา
1	ถนนราชดำเนินกลาง	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับ 2 จุด คือ 1. หน้าตลาดบองมาเช่ 2. หน้าสำนักงานเขตราษฎร์บูรณะ
2	ริมคลองคูเมืองเดิม หรือคลองหลอด รอบศาลฎีกา ถนนอัษฎางค์ ถนนราชินีและ ถนนราชดำเนิน	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับ 1. ตลาดเอกชนในถนนท่าดินแดง เขตคลองสาน 2. ตลาดสนามหลวง 2 3. ตลาดราษฎร์บูรณะ
3	ถนนสุขุมวิท 2 ฝั่ง ตั้งแต่ซอยสุขุมวิท 1-107 และซอยสุขุมวิท 2-70/5	ห้ามขายช่วงกลางวัน ช่วงกลางคืนทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00-24.00 น.	ไม่มี
4	รอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	ผู้ค้าทำการค้าในจุดที่กำหนดและอนุญาตให้ผู้ค้าที่มีใบอนุญาตจำนวน 57 ราย ได้ทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00 -24.00 น.	ไม่มี
5	หน้าศูนย์การค้าสยามสแควร์ ถนนพระราม 1	ห้ามขายช่วงกลางวัน ช่วงกลางคืนทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00-24.00 น.	ไม่มี
6	หน้าห้างเซ็นทรัลเวิลด์ ถนนราชดำริ	ช่วงกลางวันตั้งวางแถวเดียวชิดด้านใน ผู้ค้ากลางคืนตั้งวางสองแถว เว้นช่องทางเดินให้ประชาชนสัญจรได้สะดวก	ไม่มี

ตารางที่ 4.1 แสดงจุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยและผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย (ต่อ)

ลำดับ	จุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	ผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	
		มาตรการจัดระเบียบ	มาตรการเยียวยา
7	ถนนสีหบุรานุกิจ หน้าตลาดสวนจตุจักร 2	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับคือ ตลาดสวนจตุจักร 2
8	ถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอยอุดมสุข	ห้ามขายช่วงกลางวัน ช่วงกลางคืนทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00-24.00 น.	ไม่มี
9	ถนนรามคำแหง	สั่งแก้อาคารต่อยื่นแผงค้าบนทางเท้าต้องรื้อภายใน 30 วัน ห้ามขายช่วงกลางวัน ช่วงกลางคืนทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00-24.00 น.	ไม่มี
10	รอบตลาดนัดจตุจักร ถนนพหลโยธิน ถนนกำแพงเพชร 1 ถนนกำแพงเพชร 2	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับคือ 1. ตลาดนัดจตุจักร 2 2 ตลาดนัดสนามหลวง 2 3.ตลาดในสังกัดของสำนักงานตลาดกรุงเทพมหานคร
11	บริเวณหน้าวัดหัวลำโพง ถนนพระราม 4	ห้ามขายช่วงกลางวัน ช่วงกลางคืนทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00-24.00 น.	ไม่มี
12	ถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอยอ่อนนุช	ทำการค้าเวลา 05.00-23.00 น	ไม่มี
13	หน้า รพ.ศิริราช ถนนวังหลัง	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี

ตารางที่ 4.1 แสดงจุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยและผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย (ต่อ)

ลำดับ	จุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	ผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	
		มาตรการจัดระเบียบ	มาตรการเยียวยา
14	ถนนราชปรารภ ประตูน้ำ	ทำการค้าเวลา 10.00-24.00 น. แต่ต้องรื้อผ้าใบออกทั้งหมด	ไม่มี
15	หน้าศูนย์การค้าบิ๊กซี ถนนราชดำริ	ทำการค้าเวลา 05.00-23.00 น	ไม่มี
16	ริมคลองผดุงกรุงเกษม หรือโบ๊เบ๊	ช่วงเช้า 09.00-15.00 น. อนุญาตให้ค้าขายได้ 1 แถว ช่วงรอบกลางคืน 23.00-05.00 น. อนุญาตให้ค้าขายได้ 2 แถว ขายได้ทุกวัน ไม่เว้นวันจันทร์	ไม่มี
17	ถนนสีลม ตั้งแต่ถนนสีลมขาเข้าจากแยกถนนพระราม 4 ถึงสีลมซอย 7 และถนนสีลมขาออก ตั้งแต่สีลมซอย 10 ถึงแยกพระราม 4	ห้ามขายช่วงกลางวัน ช่วงกลางคืนทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00-02.00 น.	ไม่มี
18	ถนนข้าวสาร	ให้ค้าที่เดิม แต่ห้ามตั้งแผงล้ำผิวจราจรตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
19	ถนนบางกระดี่	ตั้งแผงค้าแนวชิดหน้าอาคาร	ไม่มี
20	ถนนหน้าพระลาน ถนนหน้าพระธาตุ และถนนมหาราช ตั้งแต่ท่าช้างถึงท่าเตียน	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี

ตารางที่ 4.1 แสดงจุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยและผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย (ต่อ)

ลำดับ	จุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	ผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	
		มาตรการจัดระเบียบ	มาตรการเยียวยา
21	หน้าโรงภาพยนตร์เมเจอร์รัชโยธิน ปากซอยพหลโยธิน 33-35	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ให้ผู้ค้าเช่าพื้นที่ในอาคาร SCB ปาร์ค
22	ซอยศรีนครินทร์ 55- ทางเข้าสวนหลวง ร. 9 ประตู 5 (มณฑารพ)	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
23	ถนนดินสอ	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
24	ถนนพญาไม้	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
25	หน้าบ้านมนังคสิลา(ตลาดมหานาค) ถนนหลานหลวง	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
26	ตลาดคลองถม	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับคือ 1. สำนักงานตลาดกรุงเทพมหานคร 2. ตลาดมิดไนท์ปิ่นเกล้า เขตบางพลัด 3. ตลาดน้ำมหานคร เขตลาดกระบัง 4. ตลาดโรงเกลือ เขตตลิ่งชัน 5. ตลาดงามวงศ์วาน จังหวัดนนทบุรี

ตารางที่ 4.1 แสดงจุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยและผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย (ต่อ)

ลำดับ	จุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	ผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	
		มาตรการจัดระเบียบ	มาตรการเยียวยา
			6. ศูนย์การค้าโซโหวาไรตี้มอลล์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย 7. คลองถมคอร์เนอร์ 2 เขตสัมพันธวงศ์ 8. ตลาดสำเพ็ง 2 ถนนกัลปพฤกษ์ 9. ตลาดหลังห้างพาต้า ปิ่นเกล้า เขตบางพลัด
27	บริเวณหน้าอาคารสินธร ถนนกรุงธนบุรี	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
28	ถนนอโศกมนตรีทั้ง2 ฝั่ง	ห้ามขายช่วงกลางวัน ช่วงกลางคืนทำการค้าได้ตั้งแต่เวลา 19.00-02.00 น.	ไม่มี
29	ถนนราชดำริ บริเวณหน้าประตูฉุกเฉินโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
30	ถนนจักรเพชร ถนนพาหุรัด ถนนตรีเพชร	ทำการค้าเวลา 10.00-18.00 น	ไม่มี
31	ถนนประชาราฎร์บำเพ็ญ ทั้ง 2 ฝั่ง ตั้งแต่แยกห้วยขวางถึงสะพานข้ามคลองห้วยขวาง	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับคือ 1. ตลาดห้วยขวาง
32	รอบอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสิน (วงเวียนใหญ่)	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี

ตารางที่ 4.1 แสดงจุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยและผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย (ต่อ)

ลำดับ	จุดที่มีการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	ผลการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย	
		มาตรการจัดระเบียบ	มาตรการเยียวยา
33	หน้าห้างบิ๊กซี สาขาสี่แยกบ้านแขก ถนนอิสรภาพ	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	ไม่มี
34	ถนนมหาจักร	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับคือ 1. ตลาดหลังห้างพาต้า ปิ่นเกล้า เขตบางพลัด 2. ตลาดคึกคัก ท่าดินแดง เขตคลองสาน 3.ตลาดนัดสายใต้เก่า ปิ่นเกล้า 4. สายใต้ใหม่เซ็นเตอร์ 5. เวิ้งนาครเกษม
35	หน้าโรงภาพยนตร์เมเจอร์ ปิ่นเกล้า	ห้ามขายตลอด 24 ชั่วโมง	กรุงเทพมหานครจัดพื้นที่รองรับคือ 1. ตลาดหลังห้างพาต้า ปิ่นเกล้า เขตบางพลัด

นอกจากนี้ ข้อมูลจากสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร พบว่าประชาชนที่สัญจรผ่านไปมา ประชาชนที่พักอาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง หรือพนักงานบริษัท ห้าง ร้านที่ทำงานอยู่บริเวณที่มีการจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอย เห็นด้วยกับการจัดระเบียบของกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 94

4.1.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟจราจรเป็นอุปกรณ์เพื่อควบคุมการจราจรบนท้องถนน โดยการแสดงสัญญาณให้กับคนขับรถและคนเดินเท้าทำตามสัญญาณไฟ ในปี พ.ศ. 2557 มีสัญญาณไฟจรจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 2,880 จุด (สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร) แต่บางครั้งการจราจรอาจติดขัดมากขึ้น ซึ่งมีสาเหตุ 3 ประการ อันเกี่ยวเนื่องมาจากระบบสัญญาณไฟจราจร

ประการแรก คือ ระบบสัญญาณไฟจราจรที่ไม่สัมพันธ์กัน กล่าวคือ เมื่อการให้สัญญาณไฟของแต่ละแยกไม่สอดคล้อง ก็จะส่งผลให้การจราจรในบางจุดติดขัดมากกว่าปกติ

ประการสอง คือ การปรับปรุงซ่อมแซมสัญญาณไฟล่าช้า กล่าวคือ เมื่อสัญญาณไฟชำรุด บกพร่อง ผู้รับผิดชอบเข้ามาปรับปรุงแก้ไขล่าช้า

ประการสาม คือ ตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรต้องมีเจ้าหน้าที่ประจำ กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่กดสัญญาณไฟจราจรที่ตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร จนไม่มีเวลาออกจากตู้ควบคุมมาอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน

ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *“แต่ละพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลก็พยายามระบายรถในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของตนให้มากที่สุด จนทำให้การจราจรไปติดขัดอย่างมากในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจที่อยู่ถัดออกไป และหากไฟสัญญาณจราจรเสียกรุงเทพมหานครก็ส่งคนมาแก้ไขล่าช้าหรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่กดสัญญาณไฟจราจรที่ตู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร จนไม่มีเวลาออกจากตู้ควบคุมมาอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน”*

จากการศึกษาพบว่ารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกรุงเทพมหานครในการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร มีดังนี้

ปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกลไกการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ซึ่งการสร้างกลไกดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สามารถใช้รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในเรื่องการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนมาปรับใช้ดังนี้

4.1.2.1.การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

รัฐบาลต้องมีนโยบายที่ชัดเจนเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจร เพราะในปัจจุบันปัญหาต่างๆที่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม ส่วนใหญ่มีจุดเริ่มต้นมาจากนโยบายของรัฐบาล เช่น การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายในจุดนี้ หน่วยงานปฏิบัติก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่รัฐบาลยังมิได้มีนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องนี้ กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครก็ยังสามารถขับเคลื่อนในการสร้างกลไกประสานงานที่มีประสิทธิภาพดังนี้

1) การใช้ประโยชน์จากประชุมร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีการประชุมร่วมกันในเรื่องต่างๆ เช่น การประชุมร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอย ดังนั้น หากมีการนำประเด็นปัญหาเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟมาเป็นวาระในการประชุม ก็จะนำไปสู่แก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า “*การประชุมร่วมกับสำนักการจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานครอยู่บ่อยครั้งและก็ทำงานร่วมกัน แต่ในบางเรื่องบางทีก็อาจจะไม่มีการประสานกันอย่างใกล้ชิดแนบแน่น ต่างคนต่างทำ*”

ผู้บริหารสำนักการจราจรและขนส่ง กล่าวว่า *"ในการประสานกับตำรวจ เราพยายามประชุมกันมาตลอด เคยคิดจนถึงเดือนละครั้ง ผลัดกันเป็นเจ้าภาพ กทม. เป็นอีกเดือนหน้าก็จราจรเป็น ก็ประชุมกันนี้ แล้วแต่ผู้บริหาร บางยุคก็หายไปเลย มียุคหนึ่งก่อนที่จะหายตอนนั้นก็พอมีม็อบเยอะๆ ปี 2549 –2552 เลยยืดยาวมา ม็อบเยอะ ตำรวจก็มีภารกิจเยอะ ไม่ได้ว่างประชุมกับเรา แต่ถ้าประชุมร่วมกันในตอนนี้ ความร่วมมือก็คงดีขึ้น"*

2) การจัดทำโครงการเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหา

ในปัจจุบันกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครยังไม่มีโครงการที่ดำเนินการร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรเหมือนเช่นการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยมี "โครงการคู่แฝดมหัศจรรย์" ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครร่วมกัน ดังนั้น หากทั้งสองหน่วยงานมีการจัดทำโครงการเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรร่วมกัน ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของการผลักดันให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ

4.1.2.2 การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร

ในปัจจุบันอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจรถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วนอย่างชัดเจน คือ กองบัญชาการตำรวจนครบาลในฐานะหน่วยงานที่ใช้งานระบบสัญญาณไฟจราจรและกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานจัดซื้อและซ่อมบำรุง ซึ่งหากกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานในลักษณะการทำงานร่วมกัน เช่น การแต่งตั้งผู้แทนจากกองบัญชาการตำรวจนครบาลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการริเริ่มจัดหาระบบหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร และการให้กรุงเทพมหานครส่งเจ้าหน้าที่เพื่อร่วมสังเกตการสภาพการจราจรในจุดสำคัญเป็นระยะๆ

เจ้าหน้าที่สำนักการจราจรและขนส่ง กล่าวว่า *"สัญญาณไฟถ้าจะให้เวิร์ค ผมว่า กทม. ต้องจ้างคนไปอยู่ที่ สน. นั้นเลย อาจจะใช้ out source เพราะฉะนั้นจะแก้ปัญหาตรงจุด และน่าจะต้องอยู่ 24 ชั่วโมง เพราะบางทีเหตุเกิดตอนกลางคืน"*

4.1.2.3 การขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรจะประสบผลสำเร็จหากมีการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยตรงจากผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย

นอกจากการสร้างกลไกการประสานงานที่มีประสิทธิภาพในเรื่องดังกล่าวแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ที่ทันสมัยอย่างเพียงพอเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น รีโมทคอนโทรเพื่อกดสัญญาณไฟ ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จำเป็นต้องประจำอยู่ที่ตู้ควบคุมสัญญาณไฟตลอดเวลา เนื่องจากระบบนี้ยังมิได้นำมาใช้อย่างครบถ้วนทุกจุดที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

จำนวนทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจรทั้งหมด	256	แยก
จำเป็นต้องใช้รีโมทควบคุม	241	แยก
ไม่จำเป็นต้องใช้รีโมทควบคุม	15	แยก
จำนวนทางแยกที่จำเป็นต้องใช้รีโมทควบคุมสัญญาณไฟ	241	แยก
ควบคุมด้วยรีโมทแล้ว	14	แยก
ยังไม่ได้ควบคุมด้วยรีโมท	227	แยก

ที่มา: กองบัญชาการตำรวจนครบาล

4.1.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

รถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชลกรุงเทพ (BTS) รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ทลิงค์ (Airport link) สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทางภายในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียงที่ติดแนวรถไฟฟ้าได้อย่างรวดเร็ว เช่น ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากสถานีพญาไทไปสถานีสนามบินสุวรรณภูมิเพียง 26 นาที ซึ่งหากใช้รถยนต์ส่วนตัวจะต้องใช้เวลาอย่างน้อย 37 นาที (ในกรณีที่ไม่ติดสัญญาณไฟจราจรสีแดง) นอกจากนี้ยังประหยัดค่าใช้จ่ายกว่าการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์ เช่น การเดินทางด้วยรถยนต์ช่วงพญาไทไปสถานีสนามบินสุวรรณภูมิมีระยะทาง 28.4 กิโลเมตร จะมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางประมาณ 150 บาท/เที่ยว ในขณะที่รถไฟฟ้าจะมีค่าใช้จ่ายการเดินทางประมาณ 45 บาท/เที่ยวเท่านั้น (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2557) อย่างไรก็ตาม การจราจรในแนวเส้นทางรถไฟฟ้ายังคงติดขัดอย่างหนัก เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบันยังไม่สามารถดึงดูดให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวหันมาใช้บริการรถไฟฟ้าได้มากพอ ประกอบกับผู้ประกอบการรถไฟฟ้ามีให้บริการมีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในบางจุด เช่น จุดจอดรถบริเวณสถานีหมอชิตหรือสถานีสวนจตุจักร ในขณะที่บางจุดก็มีผู้ใช้บริการไม่เต็มตามศักยภาพ เช่น จุดจอดรถสถานีลาดพร้าว นอกจากนี้ บริเวณทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าก็มีรถส่วนตัวและรถสาธารณะจอดรอรับส่งผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ดังจะเห็นได้จากอัตราเฉลี่ยความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลเส้นทางถนนกรุงธนบุรี-ถนนสาทร ในช่วงระยะเวลาระยะเวลาเร่งด่วน 6.00-9.00 น.ระยะทาง 5.87 กิโลเมตร เมื่อเดือนกรกฎาคม 2556 คิดเป็น 16.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร:ออนไลน์) ซึ่งเส้นทางถนนกรุงธนบุรี-ถนนสาทรเป็นแนวเดียวกับรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) สายสีเขียวอ่อน

ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *“ปัจจุบันเรามีระบบขนส่งมวลชนมากกว่า 10 สาย ทั้งที่ทำเสร็จแล้วและที่กำลังจะทำ แต่ปรากฏว่าไม่มีที่จอดรถ ทำให้ต้องจอดรถหรือจอดซ้อนคันบริเวณทางขึ้นสถานี และการจราจรก็ติดขัด”*

ซึ่งในปัจจุบันจุดจอดรถบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามีดังนี้

1. รถไฟฟ้ามหานคร MRT มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า ทั้งแบบอาคารจอดรถและลานจอดรถ ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานี (บริษัทรถไฟฟ้ามหานคร จำกัด มหาชน, 2557)

1) อาคารจอด

สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยสามารถจอดได้	200	คัน
สถานีลาดพร้าวสามารถจอดได้	2,200	คัน

2) ลานจอดรถ

สถานีสามย่านสามารถจอดได้	32	คัน
สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์สามารถจอดได้	79	คัน
สถานีเพชรบุรีสามารถจอดได้	300	คัน
สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยสามารถจอดได้	138	คัน
สถานีห้วยขวางสามารถจอดได้	76	คัน
สถานีรัชดาภิเษกสามารถจอดได้	75	คัน
สถานีสวนจตุจักรสามารถจอดได้	1,250	คัน

2. รถไฟฟ้า BTS มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า ทั้งแบบอาคารจอดรถและลานจอดรถ ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานี (บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด มหาชน, 2557)

1) อาคารจอดรถ

สถานีเพลินจิต ได้แก่ อาคารเวฟเพลส ให้บริการทุกวันตั้งแต่เวลา 06.00 – 22.00 น.

สถานีอ่อนนุช ได้แก่ อาคารเอเชียปาร์ค สุขุมวิท 81 เปิดให้บริการทุกวันตั้งแต่เวลา 06.00 น. – 24.00 น.

2) ลานจอดรถ

สถานีหมอชิต เป็นพื้นที่ของกรมธนารักษ์ จอดรถยนต์ได้ประมาณ 1,500 คัน ซึ่งใช้ร่วมกับรถไฟฟ้ามหานคร MRT

3. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ท ลิงค์ (Airport link) มีให้บริการมีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า ทั้งแบบอาคารจอดรถและลาดจอดรถ ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานี (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ, 2557)

1) อาคารจอดรถ

สถานีมักกะสันสามารถจอดได้	1,000	คัน

2) ลานจอดรถ

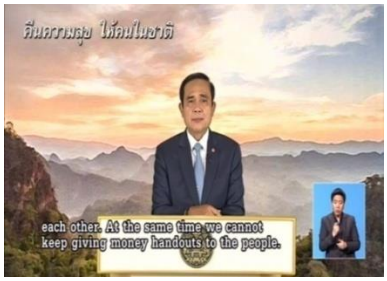
สถานีลาดกระบังสามารถจอดได้	12	คัน

ปัญหาการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกลไกการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ซึ่งการสร้างกลไกดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สามารถใช้รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในเรื่องการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนมาปรับใช้ ดังนี้

4.1.2.1.การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานคร

รัฐบาลต้องมีนโยบายที่ชัดเจนเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพราะในปัจจุบันปัญหาต่างๆ ที่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม ส่วนใหญ่มีจุดเริ่มต้นมาจากนโยบายของรัฐบาล เช่น การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายในจุดนี้ หน่วยงานปฏิบัติก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป ทั้งนี้ รัฐบาลได้มีการกล่าวถึงการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและพื้นที่เศรษฐกิจ ซึ่งรวมถึงบริเวณสถานรถไฟฟ้าด้วย ในรายการคืนความสุข ให้คนในชาติ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559

พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา กล่าวว่า *“การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมทางราง เพื่อการเชื่อมโยงรถไฟ – รถไฟฟ้า – รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า – รถรางไฟฟ้าล้อยาง กำลังคิดต่อว่าจะทำยังไรในพื้นที่ปริมณฑลที่การจราจรไม่ติดขัดมากนัก ไม่ต้องทำราง ใช้สายไฟข้างบน ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าข้างบน เหมือนที่ต่างประเทศเขาใช้ ทำอย่างไรจะเชื่อมต่อกัน ตรงไหนควรใช้อย่างไร แม้กระทั่งการขนส่งในเมืองใหญ่ หรือในเมืองท่องเที่ยวก็กำลังคิดอยู่ทั้งหมด แต่ถ้าเราไปทำอะไรมากๆ เข้าในพื้นที่ที่แออัดอยู่แล้วก็ลำบาก เพราะฉะนั้นก็รัฐบาลแก้ไม่ได้หมด ต้องแก้ปัญหาเรื่องที่จอดรถอีกด้วย วันนี้ผมให้นโยบายไปทำที่จอดรถใต้ดิน ในพื้นที่ที่แออัดมากๆ จะได้ลดการใช้รถในพื้นที่ที่แออัด คับคั่ง เช่นใกล้ ๆ สถานที่ท่องเที่ยว ใกล้สถานที่ที่เกี่ยวกับการค้า ซึ่งเหล่านี้ทั้งรถ ทั้งคน ลำบากนะ อันตรายด้วย ถ้าเราทำที่จอดรถใต้ดินได้ก็จะดี หรือเป็นที่จอดรถที่มีหลายๆ ชั้น แล้วยกเลื่อนขึ้นลง ต่างประเทศลองดูแล้วกัน”*



ที่มา : กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

อย่างไรก็ตาม ภารกิจด้านการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่อาจมิใช่อำนาจหน้าที่ของกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยตรง แต่กรุงเทพมหานครก็สามารถประสานความร่วมมือไปยังกองบัญชาการตำรวจนครบาลเพื่อดำเนินการจัดการจราจรบริเวณสถานีและทางขึ้นลงรถไฟฟ้า

ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *"บทบาทในเรื่องของการก่อสร้างที่จอดรถเราไม่มีครับ เพราะว่าในการก่อสร้างนั้นเป็นเรื่องของ กทม. หรือ เป็นเรื่องรถไฟฟ้า รฟม. เขาต้องมีการวางแผนในการที่จะจัดตรงนี้ให้มีความชัดเจน ส่วนตำรวจจะมีหน้าที่เวลาจอดกีดขวางเราจะไปบังคับใช้กฎหมาย"*

4.1.2.2.การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัว

การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัวจะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัดเบาบางลงได้

ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า "แนวคิดของการดำเนินการต่อไปในอนาคต มีความต้องการที่จะให้คนมาใช้ขนส่งมวลชน เพื่อลดจำนวนประชากรรถ โดยอาจทำเหมือนโมเดลสิงคโปร์ มีการเก็บเงินเมื่อรถจะเข้าไปใน business zone หรือห้ามรถเข้าไปในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ใช้แต่บริการแท็กซี่หรือมอเตอร์ไซค์รับจ้าง"

เจ้าหน้าที่บริษัทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRT) กล่าวว่า *“การจัดหาพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับรับผู้ใช้ขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ จัดหาเท่าไหร่ก็ไม่เพียงพอ ความยั่งยืนของการการไขปัญหาจราจรคือทำอย่างไรไม่ให้คนเอารถมาจากบ้าน”*

เจ้าหน้าที่บริษัทขนส่งมวลชลกรุงเทพ (BTS) กล่าวว่า “*ถ้าโครงข่ายระบบรางสำเร็จมันเป็นแค่แบ่งเบาภาระระบบขนส่ง ไม่ได้แก้ปัญหาจราจร และที่จอดรถขนาดที่ทำให้ไม่เกิดปัญหาจราจร ผมว่าไม่มีทางจัดหาได้เพียงพอ ถ้าเราปล่อยให้ทุกคนซื้อรถและวิ่งเข้ามาในเมืองได้ ไม่มีทางแก้ได้ครับ เพราะพื้นที่ผิวจราจรน้อยว่าปริมาณรถ ”*

4.1.2.3.การหาแนวร่วมในการจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติม

การหาแนวร่วมในการจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติมจะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ภาครัฐหรือผู้ประกอบการรถไฟฟ้าสามารถลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสถานที่จอดรถ เช่น ห้างสรรพสินค้า

ผู้จัดการฝ่ายห้างสรรพสินค้า กล่าวว่า “*ในส่วนของ SECON บางแค เราอยู่ในท้องที่ของ สน.ภาษีเจริญ เส้นทางหลักก็คือถนนเพชรเกษม โครงการที่เราตั้งขึ้นมาคือ “จอดฟรี SECON รับ – ส่งฟรี BTS”จาก SECON บางแคถึง BTS บางหว้าระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร รถ 6 คันนี้เราวิ่งรับ - ส่ง ได้ทุก ๆ 15 นาที*”

4.2 ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

4.2.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน มีดังนี้

4.2.1.1 ความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ที่แตกต่างกัน

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ที่ไม่ตรงกันเกี่ยวกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย

ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *“ระเบียบการปฏิบัติในส่วนของหาบเร่แผงลอยจะมีการปฏิบัติร่วมกันในกฎหมาย แต่ในช่วงที่ผ่านมาในส่วนของ กทม.ก็คิดว่าบนทางเท้าเป็นของ กทม. ก็ไปออกกฎจุดผ่อนผันมากมาย จนกระทั่งตอนหลังตกลงร่วมกันว่าจุดผ่อนผันจะพยายามให้มีน้อยที่สุด และพยายามยกเลิก ตอนหลังก็ยกเลิกไปหลายจุด”*

ผู้บริหารสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร กล่าวว่า *“ตาม พ.ร.บ.รักษาความสะอาด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย นั้น ได้ให้อำนาจเทศกิจและตำรวจในการดำเนินการในมาตรา 59 ที่ให้อำนาจในการสอบสวนในการดำเนินการในกรณีที่มีผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกทม. มีบันทึกข้อตกลงร่วมกันว่าถ้าผู้ค้าตั้งวางบนทางเท้าให้เป็นอำนาจหน้าของเทศกิจ แต่ถ้าบนผิวการจราจรให้ทั้งเทศกิจและตำรวจดำเนินการร่วมกัน เพราะฉะนั้นตาม พ.ร.บ. นี้ ทั้งสองหน่วยงานมีอำนาจร่วมกัน”*

สารวัตรจราจรสถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ กล่าวว่า *“จราจรจะไม่ได้ไปกวดขันจับการขายบนฟุตบาท การดูแลบนฟุตบาททางเขตจะเป็นผู้จัดการดูแลทั้งหมด โดยมีตำรวจร่วมช่วยด้วยเป็นบางครั้ง ส่วนพื้นผิวจราจรนั้นเป็นส่วนที่ตำรวจดูแลรับผิดชอบ”*

รองสารวัตรจราจรสถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ กล่าวว่า *“บนทางเท้าเทศกิจรับผิดชอบ ส่วนบนผิวจราจรจะรับผิดชอบด้วยกัน ปัญหาคือ ถ้ามีรถจอดบนทางเท้าเจ้าหน้าที่ตำรวจราจรจะปัดความรับผิดชอบไม่ได้ แต่ถ้ามีสิ่งของวางบนผิวจราจรจะเป็นหน้าที่ของเทศกิจ”*

4.2.1.2 ปัญหาผู้มีอิทธิพลเข้าไปมีส่วนกับหาบแร่แผงลอยริมถนนที่ผิดกฎหมาย

การแก้ปัญหาการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีผู้มีอิทธิพลเข้าไปมีส่วนกับหาบแร่แผงลอยริมถนนที่ผิดกฎหมาย

ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า “งานจราจรเราก็ได้มีความเห็นตรงกันว่า หาบเร่แผงลอยนั้นเกะกะทางเท้า และแทนที่คนจะได้ใช้พื้นผิวทางเท้าก็ทำให้เป็นปัญหา และทำให้ทัศนียภาพต่างๆ สูญเสียไป แทนที่จะมีความเรียบร้อยเกิดขึ้น มันก็วุ่นวาย อาชญากรรมก็เกิดขึ้น ปัญหาในเรื่องมาเฟียอะไรต่างๆ ก็เยอะแยะมากมาย”

ผู้บริหารสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร กล่าวว่า *“สถานการณ์ปัจจุบันเราต้องยอมรับว่ามันเอื้ออำนวยให้เราสามารถจัดระเบียบตรงนี้ได้ เพราะว่ามีกฎหมายพิเศษ มีสถานการณ์พิเศษเข้ามา มีหน่วยงานทหารเข้าให้ความร่วมมือ อย่างตรงริมคลองหลอดนั้น เมื่อก่อนเราพยายามที่จะจัดตั้งกรรมการตั้งหลายชุด ไม่สามารถทำได้เลย ตำรวจก็ลำบากใจเพราะตรงนั้นเขาก็จะมาเต็มที่ก็ไม่ได้ เทศกิจเราก็กำลังไม่พอ แล้วตรงนั้นก็มีผู้มีอิทธิพล เทศกิจเข้าไปใกล้ไม่ได้ ไม่รู้อะไรต่อมิอะไรซ่อนอยู่ใต้นั้น พอมีหน่วยงานทหารเข้ามาช่วยเรา เขาสามารถที่จะบังคับตรงนี้ได้”*

ผู้บริหารสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร กล่าวว่า *“ปัญหาเรื่องผู้มีอิทธิพลหรือผู้ที่มาหาผลประโยชน์ มันมีผลประโยชน์แต่ละจุดเป็นหลักหมื่น เพราะฉะนั้นการผลักดันถ้าไม่ใช้ความเด็ดขาดทางกฎหมายเข้ามาช่วยจะยากมาก”*

4.2.1.3 ความต่อเนื่องของนโยบาย

ในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือเป็นอย่างดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร จะต้องตรวจตรามิให้ผู้ค้ากลับมาตั้งวางสิ่งของกีดขวางทางเท้า ในพื้นที่ที่มีการจัดระเบียบเรียบร้อยแล้ว และหากผู้ค้ามีการฝ่าฝืนหรือต่อต้านอย่างมาก จนเกินกำลังของสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร ก็จะขอความร่วมมือไปยังกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกองทัพ ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการประสานงานกันเป็นอย่างดี แต่ในอนาคตหากมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ผู้บริหารหน่วยงาน การดำเนินงานเพื่อจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนอาจขาดความต่อเนื่อง

ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *"ในเรื่องของเป้าหมายที่ทำร่วมกันในส่วนของ บชน. กับ กทม. ก็ได้ทำงานร่วมกันเป็นทีม ในยุคนี้ สมัยนี้ก็ถือว่าได้ทำงานร่วมกันเต็มที่ ดีกว่าช่วงที่ผ่านมา เพราะว่าได้มีการประสานกับทางผู้บริหาร กทม. ซึ่งก็เป็นตำรวจเก่า เช่น ท่านอัศวิน ขวัญเมือง และท่านวิชัย สังข์ประไพ รวมทั้งในส่วนของ ผอ. สำนัก ผอ. ส่วนต่างๆ ก็ได้มีการประสานกันเป็นอย่างดี"*

ผู้บริหารสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร กล่าวว่า *"เรื่องการประสานงาน ณ ตอนนี้ไม่มีปัญหา เนื่องจากผู้บังคับบัญชามีความสัมพันธ์อันดีต่อกัน สามารถที่จะโทรศัพท์ถึงกันได้โดยตรง หากเปลี่ยนผู้บริหาร อาจจะเปลี่ยนทั้งที่ปรึกษา ถ้าหมดจากตำแหน่งไปแล้วทีนี้จะทำยังไงให้โครงการดำเนินไปเรื่อยๆ เรื่องการประสานงานจากที่แต่ก่อนอาจจะมีความไม่ราบรื่น"*

4.2.1.4 โครงสร้างองค์กร

การแก้ปัญหาการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีโครงสร้างของกรุงเทพมหานครกำหนดให้ผู้ว่ากรุงเทพมหานครมาจากการเลือกตั้ง ดังนั้น การกำหนดนโยบายต่างๆ ต้องคำนึงถึงคะแนนนิยมจากประชาชน ดังจะเห็นได้จากพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

"มาตรา 4 บัญญัติไว้ว่า ให้กรุงเทพมหานครมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนหนึ่งซึ่งราษฎรเลือกตั้ง โดยวิธีการออกเสียงลงคะแนนโดยลับและโดยตรง"

ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *"การดำเนินการของทางกรุงเทพมหานครก็มีจุดในการดำเนินต่อเนื่องอยู่เหมือนกัน ก็ค่อยๆ ดำเนินการ เพราะว่าตรงนี้มันก็มีผลกระทบ ก็อาจจะกระทบในเรื่องการเมือง เรื่องเสียง เรื่องอะไร เพราะเข้าเป็นในเรื่องของการเมือง ของเรามันไม่มีการเมืองถึงเวลาก็ดำเนินการไปตามกฎหมาย"*

4.2.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร มีดังนี้

4.2.2.1 การกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบไม่ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

ปัญหาระบบสัญญาณไฟยังได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานรับผิดชอบไม่ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ ผู้จัดหาสัญญาณไฟจราจรกับผู้ใช้งานสัญญาณไฟจราจรมิใช่หน่วยงานเดียวกัน ทำให้การทำงานไม่เป็นเอกภาพ

เมื่อปี พ.ศ. 2535 กระทรวงมหาดไทยได้มีคำสั่งที่ 700/2535 ลงวันที่ 30 กันยายน 2535 แบ่งอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างกรุงเทพมหานครและสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจร ดังนี้

ตารางที่ 4.2 แสดงอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจร

หน่วยงาน	อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ
1. กรุงเทพมหานคร	รับผิดชอบวางแผนการจัดหา ติดตั้ง ทำเครื่องหมายและบำรุงรักษาป้าย สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์จราจร ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างด้านการวิศวกรรมจราจรและการขนส่งและงานในหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ควบคุมและกำกับดูแลการบังคับการตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร จัดการอำนวยการและควบคุมการจราจรทั่วไปและในห้องศูนย์ควบคุมการจราจรร่วม

เจ้าหน้าที่ตำรวจ กล่าวว่า *“มีแนวโน้มที่จะเอาจราจรไปอยู่กับ กทม. ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับปัจจัยด้านกฎหมาย เพราะฉะนั้นในทางกลับกันผมคิดว่า ลองเอา สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (ส.จ.ส) โอนกลับมาเป็นตำรวจได้ไหม เนื่องจากรูปแบบการทำงานนั้นเป็นแบบเครือข่าย ส.จ.ส. เป็นผู้จัดหา แต่ไม่ได้ใช้ในกระบวนการ คนใช้งานจริง ๆคือผู้ปฏิบัติงาน เพื่อให้งานสะดวกกับการบังคับใช้กฎหมาย เอา ส.จ.ส. มาขึ้นกับตำรวจได้หรือไม่”*

4.2.2.2 ระบบสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถใช้ระบบอัตโนมัติได้ตลอดเวลาในทางปฏิบัติ

ในปัจจุบันระบบสัญญาณไฟจราจรที่กรุงเทพมหานครการจัดหาและติดตั้งสามารถตั้งระบบให้ทำงานด้วยระบบอัตโนมัติตลอดเวลา แต่ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยตนเอง เนื่องจากหากปล่อยให้ใช้ระบบอัตโนมัติตลอดเวลาจะทำให้การจราจรติขัดมากขึ้น

เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลดินแดง กล่าวว่า *"จริงๆแล้วจราจรไม่อยากกดไฟเลยบอกตรงๆ คือตำรวจไม่อยากกดไฟ ถ้ามีโอกาสใช้ระบบอัตโนมัติได้ก็จะใช้ทันที แต่ในทางปฏิบัติมันเป็นไปไม่ได้นะครับ การควบคุมสัญญาณไฟมันเป็นเทคนิคเฉพาะตัว บอกตรงๆเลยสำหรับตำรวจบางคนก็ปล่อยรถไม่ดี คนเดียวกันไปกดอีกแยกหนึ่งอาจจะมีปัญหา แต่อีกคนหนึ่งไปกดแยกเดียวกันอาจจะดี ซึ่งตรงนี้มันดูลำบากนะครับ เพราะช่วงถนนของเราไม่เท่ากัน มันไม่เป็นบล็อกเหมือนที่อื่น มันเป็นช่วงยาวบ้าง สั้นบ้าง มีปัญหาอุปสรรคที่เป็นคอขวดบ้าง ซึ่งทำให้แทนที่รถมันจะวิ่งมาพร้อมๆกัน ถึงทางแยกแล้วก็ปล่อยเป็นช่วงตามกำหนดระยะเวลาซึ่งเทคนิคบอกว่าต้องไม่เกินกี่นาที แต่บางทีมันไม่ได้ บางทีถนนช่วงนี้อาจจะต้องปล่อยถี่"*

เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น *"ถ้าผู้บังคับบัญชาเห็นว่าใช้ระบบอัตโนมัติจะโดนต่อว่าทันที เพราะว่าช่วงเวลาเร่งด่วนจะกดตลอดครับ ส่วนการกดไฟมีช่วงเวลา สถานการณ์ และปริมาณรถเป็นตัวกำหนดในการกดไฟ"*

ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *"การทำงานของจราจรในกรุงเทพมหานคร เรามีศูนย์สั่งการที่อยู่ บก 02 ซึ่งศูนย์สั่งการก็จะมีกล้อง CCTVอยู่ แล้วดูได้ทั่วกรุงเทพมหานคร แต่อาจจะได้ไม่ทั้งหมด แต่ก็มีประมาณ 200-300 จุด ที่สามารถที่จะเอาภาพมาดูได้ และที่ศูนย์สั่งการจะมีเจ้าหน้าที่หรือพนักงานวิทยุแล้ว เพื่อรับแจ้งว่ารถติดตรงนั้นรถติดตรงนี้ เพราะอะไรต่างๆ หรือว่าใครโทรมาถามก็บอกว่าจะใช้ทางเลี่ยงตรงไหนอะไรต่างๆ"*

ผู้บริหารสำนักการจราจรและขนส่ง กล่าวว่า *"เราต้องยอมรับว่าไม่ได้ประสานงานกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ ระบบอัตโนมัติได้ถูกนำมาใช้เพราะมองว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จำเป็นต้องกดสัญญาณไฟ แล้วเอาเวลาส่วนที่มานั่งกดไปจัดการการจราจร เนื่องจากระบบมีการยืดหยุ่นได้และเที่ยงตรง แต่ก็อาจมีข้อผิดพลาดบ้าง เช่น การติดตั้งตัวนับรถของเราไม่ดีอาจจะมีข้อผิดพลาดบ้าง แต่สามารถแก้ไขได้ บางทางแยกที่เรานำไปติดตั้งก็เห็นว่าประสบความสำเร็จ แต่เมื่อเปลี่ยนผู้บริหารของตำรวจ บางครั้งก็เกิดการไม่เห็นด้วยกับเรา ทำให้การใช้งานระบบนี้ก็น้อย"*

4.2.2.3 การซ่อมแซมระบบสัญญาณไฟจราจรล่าช้า

ในกรณีระบบสัญญาณไฟจราจรชำรุด เสียหาย กรุงเทพมหานครยังไม่สามารถเข้ามาปรับปรุง แก้ไขได้อย่างทันท่วงที

เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิ กล่าวว่า *“ในเขตพื้นที่ที่ผมรับผิดชอบ เท่าที่ผ่านมาก็ได้รับความร่วมมือจาก กทม. เป็นอย่างดี แต่บางครั้งการต่อสัญญาณไฟอาจจะช้าไปบ้าง บางทีสัญญาณไฟเสีย ช่วงเที่ยงๆ หรือ บ่ายๆ ตำรวจต้องไปยืนโบกรถกลางแยกเองเลย ก็อยากฝากเรื่องการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ให้พร้อมนิดหนึ่ง เผื่อในกรณีชั่วโมงเร่งด่วน ขอให้เจ้าหน้าที่มาเร็วนิดหนึ่งนะครับ”*

ผู้บริหารสำนักการจราจรและขนส่ง กล่าวว่า *“คนที่ไปซ่อมเป็นการจ้างหน่วยงานภายนอก แต่เราเป็นคนรับประสานงาน ส่วนคนที่ลงหน้างานเป็น หน่วยงานภายนอก เราแยกพื้นที่ทั้งหมด 3 ส่วน ก็จะมี 3 ทีม ไว้คุมแต่ละส่วน แต่ละส่วน อาจจะมีมากกว่า 1 กลุ่ม แต่ต้องยอมรับว่าในกรณีชั่วโมงเร่งด่วน การเดินทางจะลำบาก ช้ามาก ยิ่งฝนตกไม่ต้องพูดถึงเลย อุปกรณ์นั้นก็ไม่ได้เก่าแต่ปัญหาหนักๆ คือ สายเคเบิลถูกหนูกัด แม้กระทั่งร้อยท่อหนูก็เข้าไปกัดกว่าจะหาจุดที่ถูกกัดเจอ เนื่องจากสายอยู่ในท่อทำให้ลำบากมาก ถ้าเป็นทางแยกใหม่และอุปกรณ์ใหม่ทั้งหมดนั้นพอไหว แต่ถ้าเป็นทางแยกเก่าที่ปรับปรุงใหม่จะลำบากมาก เมื่อปีก่อนผมทำระบบตรวจสอบไฟเสีย เมื่อเวลามีไฟเสียจะได้รู้ทันที แต่กลับมีปัญหาสายโทรศัพท์ขาดบ้าง เป็นต้น เนื่องมาจากโครงสร้างพื้นฐานของเราไม่ได้ถูกออกแบบไว้”*

4.2.2.4 ระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะ

ในกรณีระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะ ทั้งสองหน่วยงานมีมุมมองที่แตกต่างกัน

ผู้บริหารสำนักการจราจรและขนส่ง กล่าวว่า “*มีถนนสายหนึ่งไม่ปลอดภัยเพราะรถวิ่งเร็ว เราก็ติดตั้งสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะ ต่างประเทศเขาก็ใช้ และคนต้องเคารพกฎจราจร ไฟแดงมาก็ต้องจอด แต่ตำรวจไม่ชอบเพราะเขาจะระบายการจราจร*”

เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย กล่าวว่า “*ไฟเขียวที่ให้คนเดินข้ามถนน คนที่เดินข้ามถนนก็จะกดไฟแล้วข้ามตามอำเภอใจ ตัวอย่างเช่น ข้างหลังถนนข้าวหลามออกหัวลำโพงก็จะมีไฟเขียวอยู่ พอกดไฟเขียวให้คนข้าม หัวลำโพงรับไฟเขียวให้ รถก็จะขาดตอนไม่สามารถที่จะล้างกันได้ตลอด นี่คือปัญหาอีกปัญหาหนึ่ง ซึ่งสอบถามเขา เขาบอกว่าเป็นของนักการเมืองท้องถิ่นที่ติดตั้งให้ ที่จริงไม่จำเป็นหรอกครับ ตรงนั้นทางม้าลายก็พอแล้ว*”

4.2.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ มีดังนี้

4.2.3.1 ปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นและการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ในปัจจุบันปริมาณยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณเกาะกลางและพื้นผิวถนนบางส่วน ทำให้การบริหารจัดการจราจรมีปัญหามากขึ้น

ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *“ขณะนี้ขนส่งมวลชนทั้งหมดประมาณ 10 สาย บวกอีก 3 สายจะเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2565 เกือบจะสมบูรณ์และจะสมบูรณ์ที่สุด ใน ปี 2567 แนวคิดของการดำเนินการต่อไปในอนาคต เขามีความต้องการที่จะให้คนมาใช้ขนส่งมวลชน เพื่อลดจำนวนผู้ใช้รถส่วนตัว ซึ่งในปี พ.ศ. 2555 มีสี่ล้านคัน ในกทม. ตอนนี้ 2558 นี่สถิติเกือบแปดล้านแล้วครับ ถนนมีเท่าเดิม การก่อสร้างมีเยอะแยะมาก โดยเฉพาะแยกเกษตร สายสีเขียวที่กำลังสร้างอยู่ในปัจจุบัน ในชั่วโมงเร่งด่วนจะไปไม่ได้เลย ติดมาก”*

ผู้บริหารบริษัทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRT) กล่าวว่า *“ต้องยอมรับอย่างหนึ่งว่า ระหว่างก่อสร้างนี่ เราสร้างปัญหาให้ท่าน ถ้าก่อสร้างเสร็จยังไงชีวิตก็ดีขึ้น เพราะเราเตรียมการออกแบบดีอยู่แล้ว”*

4.2.3.2 การบังคับใช้กฎหมายเป็นด้วยความยากลำบาก

เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ เพราะจะกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตรง

ผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล กล่าวว่า *"ตำรวจจะมีหน้าที่เวลาจอดกีดขวางเราจะไปบังคับใช้กฎหมาย พอบังคับใช้กฎหมายก็จะไปกระทบกระทั่ง จะจอดไม่ให้จอดแล้วจะขึ้นรถไฟฟ้าอย่างไร ก็มีการต่อล้อต่อเถียงกัน ตำรวจจราจรก็จะทำงานลำบากในส่วนนี้"*

เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลพญาไท กล่าวว่า *"ปัญหามันซ้ำ ๆ คือสถานที่น้อย ถนนน้อย รถจอดริมถนน การบังคับใช้กฎหมายทำได้ไม่เต็มที่ แต่ด้วยปริมาณงานกับจำนวนคนที่ไม่สอดคล้องกัน"*

ตารางที่ 4.3 แสดงสภาพปัญหาการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและแนวทางแก้ไข จำแนกตามเขตอำนาจ

เขตอำนาจ	สภาพปัญหา	ข้อเสนอเพื่อแก้ไขปัญหา
1.สถานีตำรวจนครบาลภาษีเจริญ	ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภาษีเจริญมีสถานีบางหว้า และที่กำลังสร้างเป็นส่วนต่อขยายไปจะเป็นสถานีบางแค ซึ่งมีปัญหาจราจรช่วงเช้ากับเย็นในช่วงโมงเร่งด่วน โดยมีรถยนต์ส่วนบุคคล รถแท็กซี่และมอเตอร์ไซค์มาจอดส่งผู้โดยสารบริเวณสถานี ทำให้รถชะลอตัว แต่สถานีบางหว้าไม่มีที่จอดรถ เนื่องจากเป็นสถานีที่มีผู้ใช้บริการไม่มากนัก	จัดหาที่จอดรถเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า
2.สถานีตำรวจนครบาลพหลโยธิน	ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจพหลโยธินมีปัญหาสองจุด จุดแรก คือ สถานีห้าแยกลาดพร้าว บริเวณหน้าสวนสมเด็จย่า เนื่องจากรถโดยสารและแท็กซี่มาจอดส่งผู้โดยสารที่สถานี จุดที่สองคือสถานีรัชดา-ลาดพร้าว เนื่องจากรถเมล์จอดรอรับผู้โดยสารเป็นเวลานาน โดยไม่มีเหตุผลสมควร ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดสะสม ถึงแม้ว่าในจุดนี้จะมีอาคารจอดแล้วจร	1.จัดหาที่จอดรถเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า 2. กวดขันวินัยจราจรกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ
3. สถานีตำรวจนครบาลบางนา	ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจบางนา มีปัญหา 3 จุด คือ สถานีอุดมสุข สถานีบางนาและสถานีแบริ่ง ซึ่งเป็นสถานีที่วิ่งผ่านถนนสุขุมวิท จะปัญหามากในชั่วโมงเร่งด่วน เพราะรถโดยสารและรถแท็กซี่จะจอดรอรับผู้โดยสาร	จัดหาที่จอดรถเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า

ตารางที่ 4.3 แสดงสภาพปัญหาการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและแนวทางแก้ไข จำแนกตามเขตอำนาจ (ต่อ)

เขตอำนาจ	สภาพปัญหา	ข้อเสนอเพื่อแก้ไขปัญหา
4. สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ	ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจทุ่งมหาเมฆมีจุดที่เป็นปัญหาคือ สถานีศาลาแดงโดยเฉพาะเวลาเร่งด่วน เนื่องจากมีรถสาธารณะจอดรอรับผู้โดยสาร	จัดหาที่จอดรถเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า
5. สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ	ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจบางซื่อ จุดที่เป็นปัญหาคือสถานีหมอชิต ถึงแม้ว่าจะมีที่จอดรถ แต่มีพื้นที่ไม่เพียงพอที่จะรองรับผู้ใช้บริการทั้งหมดได้	จัดหาที่จอดรถเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า
6. สถานีตำรวจนครบาลพญาไท	ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจพญาไทจุดที่เป็นปัญหาคือสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เนื่องจากรถตู้โดยสาธารณะจอดรอรับผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก	1.จัดหาที่จอดรถเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า 2. กวดขันวินัยจราจรกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ
7. สถานีตำรวจนครบาลตลาดพลู	ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจบางนา มีปัญหา 3 จุด คือ สถานีตลาดพลู สถานีวุฒากาศ จะปัญหามากในชั่วโมงเร่งด่วน เพราะรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารและรถแท็กซี่จะจอดรับส่งผู้ใช้บริการ	จัดหาที่จอดรถเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า
8. บก.จร.	ในเขตพื้นที่ที่เป็นปัญหา คือถนนพหลโยธินและสะพานแยกเกษตรที่กำลังมีการก่อสร้าง ส่วนต่อขยายรถไฟฟ้า	จัดหาที่จอดรถเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงสร้างจุดแวะรับส่ง (kiss and ride) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในบริเวณจุดขึ้นลงรถไฟฟ้า

4.2.3.3 ผู้ใช้บริการที่จอดรถมีจำนวนน้อย

จำนวนผู้ใช้บริการที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามีจำนวนน้อย ทำให้ยังมีพื้นที่เหลือเพียงพอสำหรับการจอดรถเพิ่มเติม

ผู้บริหารบริษัทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRT) กล่าวว่า *"โครงการแรกของ รฟม. คือรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล คือ สีน้ำเงินใต้ดิน มีทั้งหมด 18 สถานี ถ้าเกี่ยวกับที่จอดรถ เรามีที่จอดรถทั้งหมด 12 แห่ง แบ่งออกเป็น 2 ประเภท 2 แห่งเป็นอาคารที่จอดรถตรงลาดพร้าวและศูนย์วัฒนธรรม ลาดพร้าวเป็นอาคารจอดรถ 9 ชั้น จอดได้ประมาณ 2,200 คัน ตอนช่วงน้ำท่วมปี 2554 เป็นช่วงเดียวที่อาคารจอดรถเราเต็ม นอกจากนี้เรายังมี kiss and line คือรถมาจอดแวะส่งแล้วก็ไป ซึ่งในการออกแบบของเราทำตามมาตรฐานสากล"*

เจ้าหน้าที่สำนักการจราจรและขนส่ง กล่าวว่า *"ตอนที่เราศึกษาตอนนั้น โครงการระบบขนส่งมวลชนทุกเส้น จะต้องมีที่จอดรถ ที่จอดรถที่สถานีรถไฟฟ้าหมอชิต เราทำ MOU ระหว่างกรมธนารักษ์และ กทม. เพื่อจัดทำที่จอดรถได้ 1,000 กว่าคัน พื้นที่ประมาณ 23 ไร่ กรมธนารักษ์ก็กำหนดว่าเราจะต้องไม่เก็บเงิน แต่ปัจจุบันกำลังจะขอคืนไปพัฒนาในเชิงพาณิชย์"*

เจ้าหน้าที่บริษัทรถไฟฟ้ามหานคร (BTS) กล่าวว่า *“ที่จอดรถสถานีหมอชิต กรุงเทพมหานครได้รับความร่วมมือจากกรมธนารักษ์ได้ที่จอดรถมา ทางกรมธนารักษ์ให้กรุงเทพมหานคร แค่ 3 ปี ตอนนี้เกือบ 10 ปีแล้วก็ยังไม่ได้เกิดขึ้น ถ้าจอดตามซองนี่นับได้ประมาณ 6-700 คัน แต่ตอนนี้จอดซ้อน 2 ซ้อน 3 เข้าไปนับได้แล้วประมาณ 1,000 กว่าคัน ถามว่าทำไมได้รับความนิยมจนที่จอดรถไม่พอ เพราะว่าไม่เสียค่าใช้จ่าย แต่ถ้าเกิดเก็บเงินแบบบริษัทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (MRT) ก็คงจะไม่เต็มเช่นกัน”*

บทที่ 5
อภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกันระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร มีประเด็นที่สามารถอภิปรายผลเป็นแต่ละด้าน ดังนี้

5.1 ด้านการบริหาร

5.1.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

จากผลการศึกษาพบว่าความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการบริหารที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของโรเบิร์ต แคปแลน และเดวิด นอร์ตัน เรื่องการบริหารองค์กรเชิงกลยุทธ์ (Strategy-Focused Organization) โดยกล่าวว่า องค์กรจะประสบความสำเร็จได้ต้องอาศัยองค์ประกอบที่สำคัญ 5 ประการ คือ

1) การแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ
2) การพัฒนาองค์การให้สอดคล้องเหมาะสมกับกลยุทธ์
3) การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้ผูกพันกับการทำงานของแต่ละคน
4) การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้มีความต่อเนื่อง
5) ภาวะผู้นำของผู้บริหารในการขับเคลื่อนกลยุทธ์

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครได้นำนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการจัดระเบียบหาบแร่แผงลอยไปสู่การปฏิบัติ ได้แก่ การจัดทำโครงการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย เพื่อคืนทางเท้า ให้แก่พี่น้องประชาชน เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานคร เพื่อขอความร่วมมือจากผู้ค้าหาบเร่ แผงลอยทุกชนิด ที่มีสิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งกีดขวางทุกชนิดรุกล้ำทางเท้า ให้ทำการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างหรือสิ่งกีดขวางดังกล่าว หากไม่ปฏิบัติตาม เจ้าหน้าที่จะดำเนินการรื้อถอนและย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าว พร้อมทั้งดำเนินการจับและปรับตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 ต่อไป โดยหน่วยงานหลักคือ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีแผนจะเข้าไปจัดระเบียบทุกจุด และจะประสานความร่วมมือกับกองบัญชาการตำรวจนครบาลจัดส่งกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจไปร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร การดำเนินงานเริ่มจากพื้นที่ที่มีปัญหาการร้องเรียนมาก เช่น หน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง เมเจอร์รัชโยธิน คลองถม คลองหลอด และมีการขยายไปยังพื้นที่อื่นๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น คลองโอ่งอ่าง ปากคลองตลาด ทั้งนี้ ผู้บริหารของทั้ง 2 หน่วยงาน เป็นผู้นำในการขับเคลื่อนกลยุทธ์ด้วยตนเอง ดังเห็นได้จากผู้บริหารของทั้ง 2 หน่วยงาน ร่วมกันการลงพื้นที่เพื่อจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยริมถนนอย่างต่อเนื่อง

5.1.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

จากผลการศึกษาพบว่าการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรยังไม่มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อเปรียบเทียบกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยริมถนน ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากยังมิได้มีการนำแนวคิดเรื่อง การบริหารองค์กรเชิงกลยุทธ์ (Strategy-Focused Organization) มาปรับใช้อย่างเต็มที่ เช่น การกำหนดกลยุทธ์ในส่วนที่เกี่ยวกับการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร การแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติโดยการจัดทำโครงการเพื่อรองรับกลยุทธ์ การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้มีความต่อเนื่อง และใช้ภาวะผู้นำของผู้บริหารในการขับเคลื่อนกลยุทธ์

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครควรมีการกำหนดประเด็นการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรบรรจุอยู่ในแผนการดำเนินประจำปีของหน่วยงาน จากนั้นหน่วยงานต้องมีการจัดสรรงบประมาณและกำลังคน รวมถึงการขับเคลื่อนด้วยผู้บริหารองค์กร ก็จะทำให้การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

5.1.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากผลการศึกษาพบว่าการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ยังไม่มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อเปรียบเทียบกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยริมถนน ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากยังมิได้มีการนำแนวคิดเรื่อง การบริหารองค์กรเชิงกลยุทธ์ (Strategy-Focused Organization) มาปรับใช้อย่างเต็มที่ เช่น การกำหนดกลยุทธ์ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการจราจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้า การแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติโดยการจัดทำโครงการเพื่อรองรับกลยุทธ์ การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้มีความต่อเนื่องและใช้ภาวะผู้นำของผู้บริหารในการขับเคลื่อนกลยุทธ์

5.2 ด้านการประสานงาน

5.2.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

จากผลการศึกษาพบว่าความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการประสานงานในหลากหลายมิติ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการแบ่งประเภทของการประสานงาน โดยในที่นี้จะนำเสนอในแง่มิติการประสานงานแบบทางการและไม่เป็นทางการ

1) มิติการประสานงานแบบทางการ

เพื่อแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนน กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีการประสานงานกันในรูปแบบที่หลากหลาย

- การประสานงานระหว่างองค์กร เช่น การประชุมหารือการจัดระเบียบทางเท้าร่วมกันระหว่างผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บริหารกรุงเทพมหานคร และการลงพื้นที่ร่วมกันเพื่อจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมโดยผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาลและคณะที่ปรึกษากรุงเทพมหานคร

- การประสานงานภายในองค์ เช่น การประชุมคณะผู้บริหารกรุงเทพมหานครการหารือถึงการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยตามนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อลดจำนวนจุดผ่อนผัน และหนังสือกองบัญชาการตำรวจนครบาล เรื่อง การพิจารณาจุดผ่อนผันในพื้นที่ ที่แจ้งให้กองบังคับการการตำรวจนครบาลแต่ละแห่งแจ้งผลการพิจารณาจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยในพื้นที่ที่ควรจะยกเลิก

2) มิติการประสานงานแบบไม่เป็นทางการ

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีการประสานงานกันผ่านทางโทรศัพท์ระหว่างผู้บริหารทั้ง 2 หน่วยงาน เนื่องจากคณะที่ปรึกษากรุงเทพมหานครบางท่านเป็นอดีตนายตำรวจ ทำให้มีความรู้จักและคุ้นเคยกันมาก่อนกับผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล

ทั้งนี้ ความสำเร็จจากการประสานงานที่เห็นได้อย่างชัดเจน คือ โครงการคืนทางเท้าคู่แฝดมหัศจรรย์ เป็นโครงการผนึกกำลังความร่วมมือระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานคร ในการแก้ไขปัญหาจราจร โดยการจัดระเบียบผู้ค้าที่ตั้งวางขายของบนทางเท้าสำหรับพ่อค้าแม่ค้าที่ขายในจุดผ่อนผันยังคงสามารถขายของได้ตามปกติ แต่ต้องอยู่ในความเป็นระเบียบ ส่วนที่ขายนอกจุดผ่อนผันจะทำการจับ ปรับผู้กระทำผิดฝ่าฝืนกฎระเบียบ

5.2.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

จากผลการศึกษาพบว่าการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรยังไม่มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อเปรียบเทียบกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยริมถนน ส่วนหนึ่งเกิดจากกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมิได้มีการประสานงานเท่าที่ควร

1) มิติการประสานงานแบบทางการ

ในการดำเนินเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจรพบว่ากองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีลักษณะต่างคนต่างทำไปตามหน้าที่ที่กำหนด กล่าวคือ กรุงเทพมหานครรับผิดชอบวางแผนการจัดหา ติดตั้ง ทำเครื่องหมายและบำรุงรักษาป้าย สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์จราจร ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างด้านการวิศวกรรมจราจรและการขนส่งและงานในหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานครและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ส่วนสำนักงานตำรวจแห่งชาติควบคุมและกำกับดูแลการบังคับการตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร จัดการอำนวยการและควบคุมการจราจรทั่วไปและในห้องศูนย์ควบคุมการจราจรร่วม ดังนั้น จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้อุปกรณ์สัญญาณไฟบางอย่างที่กรุงเทพมหานครจัดหามา แต่สำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่ใช้ประโยชน์เท่าที่ควร เช่น กรณีระบบสัญญาณไฟอัตโนมัติ

2) มิติการประสานงานแบบไม่เป็นทางการ

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีการประสานงานกันผ่านทางโทรศัพท์ระหว่างผู้บริหารทั้ง 2 หน่วยงาน เนื่องจากคณะที่ปรึกษากรุงเทพมหานครบางท่านเป็นอดีตนายตำรวจ ทำให้มีความรู้จักและคุ้นเคยกันมาก่อนกับผู้บริหารกองบัญชาการตำรวจนครบาล อย่างไรก็ตาม ในอนาคตหากมีการประสานงานในประเด็นเรื่องการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรเช่นเดียวกับเรื่องการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ก็จะทำให้การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟเป็นรูปธรรมมากขึ้น

5.2.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากผลการศึกษาพบว่าการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ยังไม่มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อเปรียบเทียบกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยริมถนน ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากกองบัญชาการตำรวจนครบาลมิได้เกี่ยวข้องกับการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ทำให้มิได้มีการประสานงานในเรื่องนี้

5.3 ด้านวิธีการแก้ปัญหา

5.3.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

จากผลการศึกษาพบว่าวิธีการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนตามแนวทางปัจจุบันสอดคล้องกับงานวิจัยจากต่างประเทศเรื่อง "ผู้ค้าหาบเร่ในเมืองต่างของประเทศในแถบตะวันออกเฉียงใต้" ของ McGee ซึ่งจำแนกแนวทางแก้ไขหาบเร่แผงลอยออกเป็น 4 แนวทาง คือ

1) อนุญาตให้ผู้ค้าหาบเร่ได้ขายของอย่างถูกต้องตามกฎหมายในพื้นที่ที่เขาต้องการ

2) อนุญาตให้ผู้ค้าหาบเร่ได้ขายของอย่างถูกต้องในบางพื้นที่แต่มีการย้ายผู้ค้าบางคนไปขายในสถานที่อื่นที่ได้รับการอนุญาต

3) ย้ายผู้ค้าหาบเร่ไปขายในพื้นที่ที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนด

4) ยกเลิกการค้าหาบเร่ของผู้ค้าหาบเร่ในเมืองและไม่อนุญาตให้ขายของในเมือง

โดยที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนตามแนวทางที่ 2 อนุญาตให้ผู้ค้าหาบเร่ได้ขายของอย่างถูกต้องในบางพื้นที่แต่มีการย้ายผู้ค้าบางคนไปขายในสถานที่อื่นที่ได้รับการอนุญาต ดังจะเห็นได้จากกรุงเทพมหานครได้กำหนดรูปแบบการค้าหาบเร่แผงลอยเป็น 4 รูปแบบ

- รูปแบบที่ 1 พื้นที่จุดผ่อนผันให้ทำการค้าในช่วงเวลาเดิมตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดจุดผ่อนผันให้ทำการค้าหาบเร่–แผงลอย ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2548 โดยดำเนินการจัดระเบียบ ตีเส้นกำหนดแนวตั้งวางและเวลาทำการค้าให้ชัดเจน ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจร และให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

- รูปแบบที่ 2 พื้นที่นอกจุดผ่อนผัน ทำการค้า 2 รอบเวลา จัดระเบียบให้ทำการค้าตามเวลาที่กำหนด ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจร และให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

- รูปแบบที่ 3 พื้นที่จุดผ่อนผันและนอกจุดผ่อนผัน ให้ปรับเปลี่ยนเวลาทำการค้า ยกเลิกเวลาทำการค้าในช่วงเวลากลางวัน ให้ทำการค้าตั้งแต่เวลา 19.00 น. เป็นต้นไป ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจรและให้เก็บอุปกรณ์ การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

- รูปแบบที่ 4 พื้นที่ที่ห้ามตั้งวางสินค้าโดยเด็ดขาดตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากเป็นจุดที่มีผลกระทบต่อการจราจรเป็นอย่างมาก เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญๆ

5.3.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

จากผลการศึกษาพบว่าปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรที่ไม่สัมพันธ์กัน เนื่องจากในปัจจุบันการดำเนินงานของกองบัญชาการตำรวจนครบาลจะใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิดเป็นเครื่องมือสำคัญในการตรวจสอบการจราจร เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตามจุดแยกจุดตัดต่างๆ ในการเปิดสัญญาณไฟอย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถตรวจสอบได้ทุกจุดของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ในต่างประเทศจะใช้ระบบสัญญาณไฟอัจฉริยะซึ่งเป็นการใช้เครื่องมือตรวจวัด (Radar Censors) กล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจสอบการจราจร และชุดคำสั่งที่ปรับระบบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับสถานการณ์การจราจรในขณะนั้นแทนที่การใช้บุคลากร (Barry, 2014)

5.3.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากผลการศึกษาพบว่าปัญหาการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เกิดจากปัญหาความแออัดของสถานที่และค่าใช้จ่ายที่สูงในการใช้บริการ ดังนั้น จึงกำหนดรูปแบบการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ดังนี้

1) สถานที่จอดรถต้องอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้า
2) สถานที่จอดรถต้องสามารถรองรับปริมาณรถได้อย่างเพียงพอ
3) ค่าใช้จ่ายในการเช่าที่จอดรถไม่แพงหรือไม่มีค่าใช้จ่าย

บทที่ 6
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

กรุงเทพมหานครและปริมณฑลประสบปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งส่งผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม สุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ภาครัฐจะทุ่มสรรพกำลังในการแก้ไขแต่ปัญหาการจราจรก็ยังไม่คลี่คลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น ดังจะเห็นได้จากสถิติของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในปี ตั้งแต่ปี 2552-2557 พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยการเดินทางบนถนนในชั่วโมงเร่งด่วนของเขตกรุงเทพมหานคร พื้นที่ชั้นในเพียง 16.23-17.54 กิโลเมตรต่อชั่งโมง พื้นที่ชั้นกลาง 26.51-29.00 กิโลเมตรต่อชั่งโมง และพื้นที่ชั้นนอก 35.26-40.25

ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นปัญหาที่ซับซ้อนและมีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น การตั้งวางหาบเร่แผงลอยกีดขวางทางเท้าหรือบนพื้นที่นอกเขตอนุญาต การตั้งสัญญาณไฟจราจรที่ไม่สัมพันธ์กัน การจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ไม่เพียงพอ ซึ่งสาเหตุทั้ง 3 ประการ ที่นำไปสู่การจราจรติดขัดมีสภาพปัญหา ดังนี้

1. การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

นับตั้งแต่กรุงเทพมหานครมีฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นนครหลวง ภาครัฐและกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนมาอย่างต่อเนื่อง โดยการออกมาตรการควบคุมและผ่อนผันทางกฎหมาย เช่น ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมผู้ค้าเร่ พ.ศ. 2519 และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมแผงลอย พ.ศ. 2519 ซึ่งกำหนดให้ผู้เร่ขายและผู้ค้าแผงลอยต้องแสดงใบอนุญาตเสมอและต้องตั้งแผงลอยหรือเร่ขายตามประเภทสินค้า ลักษณะการขายและช่วงระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต แต่ในทางปฏิบัติพบว่ายังมีผู้ค้าของหาบเร่แผงลอยนอกจุดผ่อนผันเป็นจำนวนมาก เช่น หน้าป้ายรถประจำทาง หน้าร้านสะดวกซื้อ บนพื้นถนนช่องซ้ายสุด ทำให้ประชาชนผู้สัญจรไปมาไม่มีทางเท้าไว้เดินหรือบางส่วนต้องลงมาใช้พื้นถนน อันนำไปสู่การจราจรติดขัดอย่างมากในพื้นที่ที่มีผู้ค้าหาบเร่และการตั้งวางแผงลอย นอกจากนี้ ปัญหาหาบเร่แผงลอยริมถนนยังก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น จำนวนขยะที่เพิ่มมากขึ้นและบางส่วนไม่ได้ถูกจัดเก็บอย่างเหมาะสม ทำให้กระจัดกระจายอยู่ตามทางเท้าและพื้นถนนจนรบกวนผู้สัญจรไปมา

2. การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

ในปี พ.ศ. 2557 มีสัญญาณไฟจรจรในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 2,880 จุด ซึ่งแต่ละพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลก็พยายามระบายรถในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของตนให้มากที่สุด จนทำให้การจราจรไปติดขัดอย่างมากในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจที่อยู่ถัดออกไป หรือเมื่อสัญญาณไฟชำรุด เจ้าหน้าที่ของกรุงเทพมหานครก็มาซ่อมล่าช้า หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ

จราจรต้องปฏิบัติหน้าที่กดสัญญาณไฟจราจรที่ตู้ควบคุมจราจร จนไม่มีเวลาออกจากตู้ควบคุมมาอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากในบางจุด

3. การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ในปี พ.ศ. 2557 รถไฟฟ้ามหานคร MRT มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า ทั้งแบบอาคารจอดรถและลาดจอดรถ ซึ่งอยู่ใกล้กับสถานี รวมทั้งสิ้นประมาณ 4,350 คัน รถไฟฟ้า BTS มีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีเพลินจิต สถานีอ่อนนุช และสถานีหมอชิต และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ท ลิงค์ มีให้บริการมีจุดจอดรถสำหรับบริการลูกค้า รวมทั้งสิ้นประมาณ 1,012 คัน ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในบางจุด เช่น จุดจอดรถบริเวณสถานีหมอชิตหรือสถานีสวนจตุจักร ในขณะที่บางจุด ก็มีผู้ใช้บริการไม่เต็มตามศักยภาพ เช่น จุดจอดรถสถานีลาดพร้าว นอกจากนี้ บริเวณทางขึ้นลงของสถานีรถไฟฟ้าก็มีรถส่วนตัวและรถสาธารณะจอดรอรับส่งผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรติดขัดอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน

จากสภาพปัญหาข้างต้นได้นำไปสู่การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ

1. เพื่อศึกษารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร และการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

2. เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร)

รูปแบบการวิจัยที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยที่ผู้วิจัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมโดยตรงกับผู้เกี่ยวข้องในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย กองบัญชาการตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และหน่วยภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ทั้งในลักษณะของการลงพื้นที่จริงร่วมกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในขณะปฏิบัติหน้าที่และการเข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยต่างๆ การสัมภาษณ์เชิงลึก รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร เช่น ระเบียบที่เกี่ยวข้อง สถิติ ฯลฯ

6.1 บทสรุป

คณะผู้วิจัยได้สรุปผลการดำเนินการวิจัยในประเด็นรูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร และการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ และเพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของทั้ง 2 องค์กร ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต โดยคณะผู้วิจัยได้เรียบเรียงเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

6.1.1 รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ซึ่งแบ่งออก 3 เรื่อง

6.1.1.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

จากการศึกษาพบว่ารูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน มีดังนี้

6.1.1.1.1 การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

ปัญหาหาบเร่แผงลอยได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เมื่อรัฐบาลมีนโยบายที่ชัดเจนในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเร่งรัดจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเมื่อกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดการจราจรและการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย มีแนวทางที่ชัดเจนจากรัฐบาล ก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

6.1.1.1.2 การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยมีการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงาน โดยหลังจากที่ทุกฝ่าย (กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานครและกองทัพ) ได้ปรึกษาหารือร่วมกัน จึงกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อให้การประสานงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

6.1.1.1.3 การขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาหาบเร่แผงลอยได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เมื่อมีการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการประสานความร่วมมือกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับผู้บริหารเป็นสิ่งจำเป็นในการขับเคลื่อนนโยบายโดยที่การจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอยประสบความสำเร็จมากกว่าในอดีต เนื่องจากบุคคลระดับผู้บริหารขององค์กรร่วมมือและประสานงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบายอย่างจริงจัง กล่าวคือ คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้มอบหมายแม่ทัพภาคที่ 1 เป็นผู้ขับเคลื่อนนโยบายกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร โดยที่ปรึกษากรุงเทพมหานคร ได้ร่วมกันดำเนินการจัดระเบียบผู้ค้าหาบเร่แผงลอย ในกรุงเทพมหานคร พร้อมด้วยกำลังสนับสนุนจากกองทัพภาค 1 ในกรณีที่บางพื้นที่มีกลุ่มผู้มีอิทธิพลเข้าไปเกี่ยวข้อง

จากแนวทางการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และกองทัพภาคที่ 1 ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนข้างต้น ได้นำไปสู่รูปแบบความร่วมมือการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน 2 รูปแบบ คือ รามคำแหงโมเดล และคลองถมโมเดล และผลจากการประสานความร่วมมือกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาล องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) และกองทัพภาคที่ 1 ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน ได้ส่งผลให้พื้นที่ที่มีการจัดระเบียบทางเท้ามีความสะอาดและเป็นระเบียบเรียบร้อยอย่างชัดเจน

6.1.1.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

ปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกลไกลการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ซึ่งการสร้างกลไกลดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สามารถใช้รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในเรื่องการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนมาปรับใช้ ดังนี้

6.1.1.2.1 การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

รัฐบาลต้องมีนโยบายที่ชัดเจนเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจร เพราะในปัจจุบันปัญหาต่างๆที่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม ส่วนใหญ่มีจุดเริ่มต้นมาจากนโยบายของรัฐบาล เช่น การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายในจุดนี้ หน่วยงานปฏิบัติก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่รัฐบาลยังมิได้มีนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องนี้ กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครก็ยังสามารถขับเคลื่อนในการสร้างกลไกลประสานงานที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้

1) การใช้ประโยชน์จากประชุมร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีการประชุมร่วมกันในเรื่องต่างๆ เช่น การประชุมร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอย ดังนั้น หากมีการนำประเด็นปัญหาเกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟมาเป็นวาระในการประชุม ก็จะนำไปสู่แก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

2) การจัดทำโครงการเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหา

ในปัจจุบันกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครยังไม่มีโครงการที่ดำเนินการร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรเหมือนเช่นการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยมี “โครงการคู่แฝดมหัศจรรย์” ที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครร่วมกัน ดังนั้น หากทั้งสองหน่วยงานมีการจัดทำโครงการเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาระบบสัญญาณไฟจราจรร่วมกัน ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของการผลักดันให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ

6.1.1.2.2 การกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร

ในปัจจุบันอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวกับระบบสัญญาณไฟจราจรถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วนอย่างชัดเจน คือ กองบัญชาการตำรวจนครบาลในฐานะหน่วยงานที่ใช้งานระบบสัญญาณไฟจราจรและกรุงเทพมหานครในฐานะหน่วยงานจัดซื้อและซ่อมบำรุง ซึ่งหากกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและขั้นตอนการดำเนินงานในลักษณะการทำงานร่วมกัน เช่น การแต่งตั้งผู้แทนจากกองบัญชาการตำรวจนครบาลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการริเริ่มจัดหาระบบหรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร และการให้กรุงเทพมหานครส่งเจ้าหน้าที่เพื่อร่วมสังเกตการณ์สภาพการจราจรในจุดสำคัญเป็นระยะๆ

6.1.1.2.3 การขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรจะประสบผลสำเร็จหากมีการขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันโดยตรงจากผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย นอกจากการสร้างกลไกลการประสานงานที่มีประสิทธิภาพในเรื่องดังกล่าวแล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ที่ทันสมัยอย่างเพียงพอเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น รีโมทคอนโทรเพื่อกดสัญญาณไฟ ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จำเป็นต้องประจำอยู่ที่ตู้ควบคุมสัญญาณไฟตลอดเวลา เนื่องจากระบบนี้ยังมิได้นำมาใช้อย่างครบถ้วนทุกจุดที่มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

6.1.1.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

ปัญหาการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ยังไม่ได้รับการแก้ไข เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีกลไกลการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ซึ่งการสร้างกลไกลดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สามารถใช้รูปแบบและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันระหว่างกองบัญชาการตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในเรื่องการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนมาปรับใช้ ดังนี้

6.1.1.3.1.การสร้างนโยบายที่ชัดเจนร่วมกันของรัฐบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร

รัฐบาลต้องมีนโยบายที่ชัดเจนเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพราะในปัจจุบันปัญหาต่างๆ ที่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็วและเป็นรูปธรรม ส่วนใหญ่มีจุดเริ่มต้นมาจากนโยบายของรัฐบาล เช่น การจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายในจุดนี้ หน่วยงานปฏิบัติก็จะสามารถนำแนวทางดังกล่าวมากำหนดนโยบายของหน่วยงาน เพื่อปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

6.1.1.3.2.การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัว

การส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนตัวจะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัดเบาบางลงได้

6.1.1.3.3 การหาแนวร่วมในการจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติม

การหาแนวร่วมในการจัดหาที่จอดรถเพิ่มเติมจะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้ภาครัฐหรือผู้ประกอบการรถไฟฟ้าสามารถลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสถานที่จอดรถ เช่น ห้างสรรพสินค้า คอนโดมิเนียม ฯลฯ

6.1.2 ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ซึ่งแบ่งออก 3 เรื่อง

6.1.2.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน มีดังนี้

6.1.2.1.1 ความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ที่แตกต่างกัน

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครมีความเข้าใจในอำนาจหน้าที่ที่ไม่ตรงกันเกี่ยวกับการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอย โดยที่ฝ่ายกรุงเทพมหานครเห็นว่าการดำเนินการใดๆ บนทางเท้าเป็นอำนาจหน้าที่ของตน ทำให้ไปออกกฎเพื่อกำหนดจุดผ่อนผันหาบเร่แผงลอยเป็นจำนวนมาก ทั้งที่ ในทางกฎหมายต้องเป็นการเห็นชอบร่วมกันระหว่างกรุงเทพมหานครกับกองบัญชาการตำรวจนครบาล

6.1.2.1.2 ปัญหาผู้มีอิทธิพลเข้าไปมีส่วนกับหาบแร่แผงลอยริมถนนที่ผิดกฎหมาย

การแก้ปัญหาการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีผู้มีอิทธิพลเข้าไปมีส่วนกับหาบแร่แผงลอยริมถนนที่ผิดกฎหมาย

6.1.2.1.3 ความต่อเนื่องของนโยบาย

ในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือเป็นอย่างดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร จะต้องตรวจตรามิให้ผู้ค้ากลับมาตั้งวางสิ่งของกีดขวางทางเท้า ในพื้นที่ที่มีการจัดระเบียบเรียบร้อยแล้ว และหากผู้ค้ามีการฝ่าฝืนหรือต่อต้านอย่างมาก จนเกินกำลังของสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร ก็จะขอความร่วมมือไปยังกองบัญชาการตำรวจนครบาลและกองทัพ ซึ่งในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการประสานงานกันเป็นอย่างดี แต่ในอนาคตหากมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ผู้บริหารหน่วยงาน การดำเนินงานเพื่อจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนอาจขาดความต่อเนื่อง

6.1.2.1.4 โครงสร้างองค์กร

การแก้ปัญหาการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนนไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากมีโครงสร้างของกรุงเทพมหานครกำหนดให้ผู้ว่ากรุงเทพมหานครมาจากการเลือกตั้ง ดังนั้น การกำหนดนโยบายต่างๆ ต้องคำนึงถึงคะแนนนิยมจากประชาชน ดังจะเห็นได้จากพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

6.1.2.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร มีดังนี้

6.1.2.2.1 การกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบไม่ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ

ปัญหาระบบสัญญาณไฟยังได้รับการแก้ไขให้เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการกำหนดอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานรับผิดชอบไม่ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในทางปฏิบัติ ผู้จัดหาสัญญาณไฟจราจรกับผู้ใช้งานสัญญาณไฟจราจรมิใช่หน่วยงานเดียวกัน ทำให้การทำงานไม่เป็นเอกภาพ

6.1.2.2.2 ระบบสัญญาณไฟจราจรไม่สามารถใช้ระบบอัตโนมัติได้ตลอดเวลาในทางปฏิบัติ

ในปัจจุบันระบบสัญญาณไฟจราจรที่กรุงเทพมหานครการจัดหาและติดตั้งสามารถตั้งระบบให้ทำงานด้วยระบบอัตโนมัติตลอดเวลา แต่ในทางปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องควบคุมสัญญาณไฟจราจรด้วยตนเอง เนื่องจากหากปล่อยให้ใช้ระบบอัตโนมัติตลอดเวลาจะทำให้การจราจรติขัดมากขึ้น

6.1.2.2.3 การซ่อมแซมระบบสัญญาณไฟจราจรล่าช้า

ในกรณีระบบสัญญาณไฟจราจรชำรุด เสียหาย กรุงเทพมหานครยังไม่สามารถเข้ามาปรับปรุง แก้ไขได้อย่างทันท่วงที

6.1.2.2.4 ระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะ

ในกรณีระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะ ทั้งสองหน่วยงานมีมุมมองที่แตกต่างกัน โดยที่ฝ่ายกรุงเทพมหานครเห็นว่าระบบสัญญาณไฟข้ามถนนอัจฉริยะจะทำให้คนข้ามถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น แต่ฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าทางม้าลายก็เพียงพอแล้ว

6.1.2.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

จากการศึกษาพบว่าปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจนครบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (กรุงเทพมหานคร) ในการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ มีดังนี้

6.1.2.3.1 ปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มมากขึ้นและการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ในปัจจุบันปริมาณยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าบริเวณเกาะกลางและพื้นผิวถนนบางส่วน ทำให้การบริหารจัดการจราจรมีปัญหามากขึ้น

6.1.2.3.2 การบังคับใช้กฎหมายเป็นด้วยความยากลำบาก

เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มที่ เพราะจะกระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตรง

6.1.2.3.3 ผู้ใช้บริการที่จอดรถมีจำนวนน้อย

จำนวนผู้ใช้บริการที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามีจำนวนน้อย ทำให้ยังมีพื้นที่เหลือเพียงพอสำหรับการจอกรถเพิ่มเติม

6.2 ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรโดยการจัดระบบร่วมกันระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นกรุงเทพมหานคร คณะผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะแต่ละด้านและแต่ละเรื่อง ดังนี้

6.2.1 ด้านการบริหาร

ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการบริหารที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ การพัฒนาองค์การให้สอดคล้องเหมาะสมกับกลยุทธ์ การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้ผูกพันกับการทำงานของแต่ละคน การเสริมสร้างกลยุทธ์ให้มีความต่อเนื่อง และภาวะผู้นำของผู้บริหารในการขับเคลื่อนกลยุทธ์ ดังนั้น กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานคร ควรดำเนินการเช่นนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยริมถนนเป็นเช่นนี้ต่อไปในระยะยาว ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารประเทศหรือผู้บริหารหน่วยงาน และสำหรับการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่สามารถนำวิธีการของการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยมาปรับใช้เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

6.2.2 ด้านการประสานงาน

ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาหาบแร่แผงลอยริมถนนส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการประสานงานในหลากหลายมิติ ทั้งมิติการประสานงานแบบทางการและแบบไม่เป็นทางการ การประสานงานระหว่างองค์กรและการประสานงานภายในองค์กร ดังนั้น กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานคร ควรดำเนินการเช่นนี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยริมถนนเป็นเช่นนี้ต่อไปในระยะยาว ถึงแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารประเทศหรือผู้บริหารหน่วยงาน และสำหรับการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรและการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่สามารถนำวิธีการของการจัดระเบียบร่วมกันหาบแร่แผงลอยมาปรับใช้เพื่อให้เกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

6.2.3 ด้านวิธีการแก้ปัญหา

6.2.3.1 การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครต้องยึดมั่นในแนวทางการแก้ไขปัญหาตามรูปแบบที่กำหนด คือ

1) รูปแบบที่ 1 พื้นที่จุดผ่อนผันให้ทำการค้าในช่วงเวลาเดิมตามประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง กำหนดจุดผ่อนผันให้ทำการค้าหาบเร่–แผงลอย ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2548 โดยดำเนินการจัดระเบียบ ตีเส้นกำหนดแนวตั้งวางและเวลาทำการค้าให้ชัดเจน ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจร และให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

2) รูปแบบที่ 2 พื้นที่นอกจุดผ่อนผัน ทำการค้า 2 รอบเวลา จัดระเบียบให้ทำการค้าตามเวลาที่กำหนด ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจร และให้เก็บอุปกรณ์การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

3) รูปแบบที่ 3 พื้นที่จุดผ่อนผันและนอกจุดผ่อนผัน ให้ปรับเปลี่ยนเวลาทำการค้า ยกเลิกเวลาทำการค้าในช่วงเวลากลางวัน ให้ทำการค้าตั้งแต่เวลา 19.00 น. เป็นต้นไป ห้ามตั้งวางอุปกรณ์การค้าและสินค้าล้ำลงบนผิวการจราจรและให้เก็บอุปกรณ์ การค้าหลังเลิกทำการค้าทุกครั้ง

4) รูปแบบที่ 4 พื้นที่ที่ห้ามตั้งวางสินค้าโดยเด็ดขาดตลอด 24 ชั่วโมง เนื่องจากเป็นจุดที่มีผลกระทบต่อการจราจรเป็นอย่างมาก เป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญๆ

6.2.3.2 การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและกรุงเทพมหานครควรนำเทคโนโลยีและวิทยาการใหม่ๆ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจรอย่างคลอบคลุมทุกจุดของกรุงเทพมหานคร เช่น การใช้เครื่องมือตรวจวัด (Radar Censors) กล้องโทรทัศน์วงจรปิดตรวจสอบการจราจร และชุดคำสั่งที่ปรับระบบสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องกับสถานการณ์การจราจรในขณะนั้นแทนที่การใช้บุคลากร

6.2.3.3 การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

การกำหนดรูปแบบการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ดังนี้

1) สถานที่จอดรถต้องอยู่ติดกับสถานีรถไฟฟ้า

2) สถานที่จอดรถต้องสามารถรองรับปริมาณรถได้อย่างเพียงพอ

3) ค่าใช้จ่ายในการเช่าที่จอดรถไม่แพงหรือไม่มีค่าใช้จ่าย

เพื่อลดเกิดจากปัญหาความแออัดของสถานที่และค่าใช้จ่ายที่สูงในการใช้บริการ

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กรุงเทพมหานคร กทม. เร่งแก้ปัญหาจราจร พร้อมกับการจัดระเบียบหาบเร่ เล็งหาที่ทำการค้าใหม่ให้ผู้ค้า(ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี.
แหล่งที่มา:http://www.bangkok.go.th/main/page.php?&3-&page_num=89&type=detail&id=3997

กรุงเทพมหานคร นโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร(ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา http://dailyplans.bangkok.go.th/dailyplans58/index.php/9-blog/5-your-modules

กรุงเทพมหานคร กองอัตรากำลัง โครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://office.bangkok.go.th/pcd/chart_BMA.html

กรุงเทพมหานคร, สำนักเทศกิจ, กองนโยบายและแผนงาน. หาบเร่ - แผงลอย ในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2555. กรุงเทพมหานคร. 2555.

กรุงเทพมหานคร,ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร. กฎหมาย ที่เกี่ยวกับกรุงเทพมหานคร. (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://203.155.220.230/m.info/law/

กระทรวงคมนาคม. โครงการจัดหาผู้พัฒนาข้อมูลพื้นฐานเชิงพื้นที่ด้านเส้นทางคมนาคม กรุงเทพมหานคร

กรมทางหลวง,คู่มือและมาตรฐานสัญญาณไฟจราจร กรุงเทพมหานคร. 2554.

กองบังคับการตำรวจราจร. รายงานผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร. (ออนไลน์). 2556. แหล่งที่มา: http://www.trafficpolice.go.th/download/trafficerr.pdf (14 พฤษภาคม 2557)

กองบังคับการตำรวจราจร. แผนงานการพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบการจราจรในกรุงเทพมหานคร. (ออนไลน์). 2557. แหล่งที่มา: http://www.trafficpolice.go.th/download/trafficerr.pdf (14 พฤษภาคม 2557)

กองบังคับการตำรวจราจร. อัตราค่าปรับ. (ออนไลน์). 2556. แหล่งที่มา: http://www.trafficpolice.go.th/fine.php (14 พฤษภาคม 2557)

กองบัญชาการตำรวจนครบาล. จำนวนข้อมูลทางแยกที่จำเป็นต้องใช้รีโมทคอนโทรในการควบคุมสัญญาณไฟจราจร. 2557

กองบัญชาการตำรวจนครบาล โครงสร้างการบริงานจราจรของ บชน. (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://www.trafficpolice.go.th/structure.php

กองบัญชาการตำรวจนครบาล นครบาลแถลงข่าวนโยบายด้านการจราจรประจำปี 2558 (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://metro.police.go.th/index.php/component/content/article/44-newsmpb/108-trafficpolicy.html

เดลินิวส์. กทม.จับมือ บก.จร. แก้ปัญหาร้องเรียนเรื่องกฎจราจรผ่านเพจเฟสบุ๊ค "bangkok eyes". (ออนไลน์). 2556. แหล่งที่มา: http://www.dailynews.co.th/Content/bangkok/ (14 พฤษภาคม 2557)

เดลินิวส์. รอสตช.ไฟเขียวโอนตำรวจจราจร กทม.ยันมีศักยภาพพร้อมรองรับ. (ออนไลน์). 2556. แหล่งที่มา:http://www.dailynews.co.th/Content/bangkok (14 พฤษภาคม 2557)

ประวิทย์ ทองภูเบศร์. แนวความคิดในการแก้ไขปัญหาหาบเร่-แผงลอย ของกรุงเทพมหานคร. 2531. โรงเรียนนายอำเภอวิทยาลัยการปกครอง. กรุงเทพมหานคร: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย.

ราชกิจจานุเบกษา. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (ออนไลน์).ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2522/A/008/1.PDF

ราชกิจจนุเบกษา. พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535 (ออนไลน์).ไม่ปรากฏปี . แหล่งที่มา http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2535/A/015/28.

ราชกิจจนุเบกษา. พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 (ออนไลน์).ไม่ปรากฏปี . แหล่งที่มา http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2535/A/038/27.PDF

รัฐบาลไทย. นายกฯ เตือนพื้นที่จัดระเบียบแล้ว อย่ากลับมาขายของรุกล้ำอีก กำชับเจ้าหน้าที่รัฐตรวจเข้มหากเจอ ต้องรับผิดชอบ และคนขายต้องถูกดำเนินคดี (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://www.thaigov.go.th/index.php?option=com_k2&view=item&id=91868:id91868&Itemid=339&lang=th

สำนักการจราจรและขนส่ง. แผนปฏิบัติบัติราชการประจำปี พ.ศ. 2557 สำนักการจราจรและขนส่ง. (ออนไลน์). 2557. แหล่งที่มา: http://www.bangkok.go.th/traffic/(31 กรกฎาคม 2557)

สำนักการจราจรและขนส่ง.โครงสร้างสำนักการจราจรและขนส่ง (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://office.bangkok.go.th/dotat/AboutUS/sttd.pdf

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานในสังกัด (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://www.royalthaipolice.go.th/agencies_under.php

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. การสำรวจความต้องการของประชาชนในปี 2556. (ออนไลน์). 2556. แหล่งที่มา: http://www.nso.go.th/nso/nsopublish/servopin/files/needRep55.pdf (14 พฤษภาคม 2557)

สำนักงานเทศกิจ. แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. 2557 สำนักเทศกิจ. (ออนไลน์). 2557. แหล่งที่มา: http://www.bangkok.go.th/citylaw/(31 กรกฎาคม 2557)

สำนักเทศกิจ. ผังองค์กร (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://www.bangkok.go.th/citylaw/page/sub/4034/%E0%B8%9C%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B9%8C%E0%B8%81%E0%B8%A3

สำนักเทศกิจ **จำนวนผู้ค้าหาบเร่ - แผงลอย ของกรุงเทพมหานคร** (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา: http://www.bangkok.go.th/citylaw/page/sub/4043

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. คำแถลงของคณะรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มาhttp://spm.thaigov.go.th/multimedia/tawachinee.p

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ความเร็วรถยนต์บนถนนสายหลักในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2552-2556 (ออนไลน์). ไม่ปรากฏปี. แหล่งที่มา http://www.otp.go.th/th/pdf/statistic/information/travel/2_1_mainroad.pdf

สยามรัฐ. กทม.ลั่น!ฝันอีกอยากคุม"บช.น.". (ออนไลน์). 2555. แหล่งที่มา: www.siamrath.co.th/web (14 พฤษภาคม 2557)

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. วิศวกรรมขนส่ง. (ออนไลน์). 2551. แหล่งที่มา: http://www.surames.com/images/column_1227454933/chapter%208%20travel%20demand%20management.pdf (14 พฤษภาคม 2557)

สีลาภรณ์ บัวสาย. พลังความรู้และความร่วมมือ:บทเรียนจากการวิจัยเพื่อการพัฒนา. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว).กรุงเทพมหานคร. 2554

ภาษาอังกฤษ

Bhowmik Sharit. Street Vendors in Asia: A Review (Online). (2005) Available from: http://old.alnap.org/pool/files/bhowmik-street-vendors-in-asia.pdf

Dendukuri Indira. A Study of Street Vending Across the Globe (Online). (2014) Available from:http://www.ijarcsse.com/docs/papers/Volume_4/9_September2014/V4I9-0256.pdf)

Ellis, Anthony. The Philosophy of Punishment. Charlottesville,VA: Imprint Academic Philosophy Documentation Center, 2012.

Government of Netherland. The Netherlands, Germany and Austria to use new technology to improve traffic flow on motorways . (Online). 2013. Available from: http://www.government.nl/news/2013/06/14/the-netherlands-germany-and-austria-to-use-new-technology-to-improve-traffic-flow-on-motorways.html

Jones, Stephen. Criminology. Oxford, United Kingdom: Oxford University Press, 2013.

McGee,T.G. Hawkers in Selected Asian Cities:Planning For Bazaar Economy, International Development Center.1977

Maryland State Highway Administration. Sha's Park and Ride Facilities (Online). (n.d) Available from:http://sha.md.gov/pages/parkandridemaps.aspx?PageId=248

Siegel, Larry and Welsh, Brandon. Juvenile Delinquency. Belmont, CA: Wadsworth, 2011.

United Stated Environmental Protection Agency. Park and Ride Parking (Online). (n.d) Available from: http://www3.epa.gov/otaq/stateresources/policy/transp/tcms/park-fringepark.pdf

U.S. Department of Transportation. Park and Ride (Online). (n.d.) Available from: http://www.dot.ny.gov/programs/parkandride

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
รายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่ม

1. การประชุมกลุ่ม

1) การประชุมกลุ่ม (การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน)

จัดประชุมขึ้นวันจันทร์ที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2558 เวลา 09.30 -12.00 น. ณ ห้องประชุม บก.อก. บช.น. ถนนศรีอยุธยา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร โดยผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลและสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร ข้าราชการกรุงเทพมหานครในสังกัดสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 18 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1	พลตำรวจตรี ดร.อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์	รองผบช.น.
2	พันตำรวจโทกฤษฎางค์ จิตตรีผล	รอง ผกก. จร. สน.บางซื่อ
3	พันตำรวจโทศักรินทร์ เกิดสำอาง	สว.จร. สน.ทองหล่อ
4	พันตำรวจโทภาวัต วรรชสุภัทร	สว.จร.สน.พระราชวัง
5	พันตำรวจตรีกฤษดา สยันกูล	สว.จร.สน.หัวหมาก
6	พันตำรวจตรีชยาคมพ์ โพธิปรึก	สว.จร.สน.บางกอกน้อย
7	พันตำรวจตรีสรวิชฎ์ศรีปุณยาภิคุปต์	สว.จร.สน.บางรัก
8	ร้อยตำรวจเอกชัยภัทร น้อยศรี	รอง สว.จร.สน.ทุ่งมหาเมฆ
9	ร้อยตำรวจเอกสัญไชย จันทราช	รอง สว.จร.สน.ลุมพินี
10	ร้อยตำรวจเอกอดิศักดิ์ บุญปรภักท์	รอง สว. จร.
11	ร้อยตำรวจตรีมานะ มะเซิง	รอง สว. จร. สน.พหลโยธิน
12	ร้อยตำรวจตรีอำนาจ ไชยสถิต	รอง สว. จร. สน.สำราญราษฎร์
13	นายชัยยันต์ ปุศยเวช	ผู้อำนวยการกองตรวจและปฏิบัติการพื้นที่ ๓
14	นายโกศล สิงหนาท	หัวหน้ากลุ่มงานคดี กองตรวจและปฏิบัติการพื้นที่ ๓
15	นายประชา พัฒนรัฐ	หัวหน้าฝ่ายตรวจและปฏิบัติการ
16	นายรังสรรค์ยุวรัตน์	เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการพิเศษ
17	นายโสภัณฑ์ วงศ์ดวงคำพู	เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการพิเศษ
18	นายวิรัตน์ สายแวว	เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการ

ภาพบรรยากาศการประชุม การประชุมกลุ่ม (การจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน)
เมื่อวันจันทร์ที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2558

2) การประชุมกลุ่ม (การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร)

จัดประชุมขึ้นวันอังคารที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2558 เวลา 13.00 -15.30 น. ณ ห้องประชุมกองบังคับการตำรวจจราจร ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร โดยผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลและสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร ข้าราชการกรุงเทพมหานครในสังกัดสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร รวมทั้งสิ้น 13 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1	พลตำรวจตรี ดร.อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์	รองผบช.น.
2	พันตำรวจโทนนท์ นุ่มบุญนำ	รอง ผกก.จร.สน.ดินแดง
3	พันตำรวจโทปริญญา เหลืองอุทัย	รอง ผกก.จร.สน.ประเวศ
4	พันตำรวจโทศักรินทร์ เกิดสำอางค์	สว.จร.สน.ทองหล่อ
5	พันตำรวจโทสมชาย กุลวิเชียร	รอง ผกก.จร.สน.พญาไท
6	พันตำรวจโทสมชาย อรชร	สว.จร.สน.บางขุนนนท์
7	พันตำรวจโทสรพงษ์ นาคะโยคี	รอง ผกก.จร.สน.โชคชัย
8	พันตำรวจโทสมพร อุปพงศ์	สว.งานศูนย์ควบคุมการจราจร CCTV
9	ร้อยตำรวจเอกธีรณัฏฐ์ สังขะวิไล	รอง สว.จร.สน.ทุ่งมหาเมฆ
10	ร้อยตำรวจเอกสมพงษ์ บุดารัตน์	รอง สว.จร.สน.พลับพลาไชย
11	ร้อยตำรวจเอกภูชิชย์ น้ำเพ็ชร	รอง สว.จร.สน.จักรวรรษดิ
12	ร้อยตำรวจโทโกวิทย์ ภูครองจิตร	รอง สว.จร.สน.บางกอกน้อย
13	นายสิทธิศักดิ์ แสงทอง	วิศวกรไฟฟ้าชำนาญการ

ภาพบรรยากาศการประชุม การประชุมกลุ่ม (การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร)
เมื่อวันอังคารที่ 7 เมษายน พ.ศ. 2558

3) การประชุมกลุ่ม (การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่)

จัดประชุมขึ้นวันจันทร์ที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2558 เวลา 09.30 -12.00 น. ณ ห้องประชุม บก.อก. บช.น. ถนนศรีอยุธยา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร โดยผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ข้าราชการตำรวจในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลและสถานีตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร ข้าราชการกรุงเทพมหานครในสังกัดสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร บุคลากรจากบริษัทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัทรถไฟฟ้ามหานคร ห้างสรรพสินค้าซีคอนสแควร์ ประชาชนทั่วไป รวมทั้งสิ้น 22 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1	พลตำรวจตรี ดร.อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์	รองผบช.น.
2	พันตำรวจโทจักรพรรดิ เกียรติไพวงศ์	สว.งานสายตรวจ บก.จร
3	พันตำรวจโทธรรมนูญ ธรรมรงค์	สว.จร.สน.ตลาดพูล
4	พันตำรวจโททวีศักดิ์ นามจันทร์เอี่ยม	สว.จร.สน.ทุ่งมหาเมฆ
5	พันตำรวจโทกฤษฎา จิตรไพ	รอง ผกก.สน.บางซื่อ
6	พันตำรวจโทสมชาย กุลวิเชียร	รอง ผกก.สน.พญาไท
7	พันตำรวจโทศราวุฒิ ศิริ	รอง ผกก.สน.สำเหร่
8	พันตำรวจตรีพลัฏฐ ทับทิม	สว.จร.สน.ภาษีเจริญ
9	พันตำรวจตรีชยุติ พงษ์ศักดิ์	สว.งานสายตรวจ
10	พันตำรวจตรีสรธรรศจ์ เอี่ยมละออ	สว. จร.สน.บางนา
11	ร้อยตำรวจเอกรุ่งเพชร โรคน้อย	รอง สว.จร.สน.พหลโยธิน
12	ร้อยตำรวจเอกเทอดเกียรติ อภัยวงศ์	รอง สว.งานสายตรวจ บก.จร
13	ร้อยตำรวจโทขติยะ ศิริพละ	รอง สว.งานสายตรวจ
14	นายสำราญ ขาวกาญจน์	นักวิจัยการจราจรชำนาญการ กทม.
15	นายพณัฐ นาคธรพินพ์	รักษาการผู้อำนวยการบริการงานก่อสร้าง รฟม.
16	นายอธิวัวัฒน์ นุ่มมา	รักษาการหัวหน้าแผนกบริการงานก่อสร้าง รฟม.
17	นายสรวัฒน์ แก้วฉิมพลี	วิศวกรโครงการ รฟม.
18	นายสรรพกิจ อมรอมฤตกุล	วิศวกรโครงการ รฟม.
19	นายการุณวิช สุดสร้อย	วิศวกรโครงการ รฟม.
20	นายสุรเชษฐ์ แสงชโยสวัสดิ์	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนกลยุทธ์ BTS
21	นายบัณฑิต พฤกษ์คุ้มวงศ์	ผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าและบริการทั่วไป (ห้างสรรพสินค้า ซีคอน บางแค)
22	นางสาวศพัชรณันท์ เจริญจิตต์	เจ้าหน้าที่บริการการศึกษา

ภาพบรรยากาศการประชุม การประชุมกลุ่ม
(การจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่)

เมื่อวันจันทร์ที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2558

ภาคผนวก ข
รายชื่อผู้สัมภาษณ์เชิงลึก

1. การสัมภาษณ์เชิงลึก

คณะผู้วิจัยได้สัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับบริหาร ซึ่งรับผิดชอบด้านงานจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บริหารสำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร และผู้บริหารสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในประเด็นที่เกี่ยวกับการจัดระบบหาบแร่แผงลอยริมถนน การปรับปรุงระบบสัญญาณไฟจราจร และการจัดหาพื้นที่จอดรถบริเวณเพื่อรองรับผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ โดยมีรายชื่อผู้สัมภาษณ์เชิงลึก ดังต่อไปนี้

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
กองบัญชาการตำรวจนครบาล		
1	พลตำรวจตรี ดร.อดุลย์ ณรงค์ศักดิ์	รอง ผบช.น.
สำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร		
2	นายโสภัณฑ์ วงศ์ดวงคำพู	หัวหน้าฝ่ายตรวจและปฏิบัติการฝ่ายตรวจและปฏิบัติการ
สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร		
3	นายสุธน อาณากุล	รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง
4	นายสิทธิศักดิ์ แสงทอง	วิศวกรไฟฟ้าชำนาญการ

ภาคผนวก ค
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก
พ.ศ. 2522

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2522
เป็นปีที่ 34 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 2[(1)] พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิก

(1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2477

(2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2478

(3) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พุทธศักราช 2481

(4) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2508

(5) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 59 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1) การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

(2) ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(3) ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

(4) ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(5) ช่องเดินรถประจำทาง หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด

(6) ทางเดินรถทางเดียว หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถขับไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(7) ขอบทาง หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ

(8) ไหล่ทาง หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า

(9) ทางร่วมทางแยก หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

(10) วงเวียน หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งที่สร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(11) ทางเท้า หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วน

ที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

(12) ทางข้าม หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

(13) เขตปลอดภัย หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรอหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป

(14) ที่คับขัน หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(15) รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(16) รถยนตร์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนตร์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(17) รถจักรยานยนตร์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนตร์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(18) รถจักรยาน หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มิใช่เป็นการลากเข็น

(19) รถฉุกเฉิน หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาคและราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่จะกำหนดให้

(20) รถบรรทุก หมายความว่า รถยนตร์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(21) รถบรรทุกคนโดยสาร หมายความว่า รถยนตร์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน

(22) รถโรงเรียน หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

(23) รถโดยสารประจำทาง หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

(24) รถแท็กซี่ หมายความว่า รถยนตร์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

(25) รถลากจูง หมายความว่า รถยนตร์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ

(26) รถพ่วง หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

(27) มาตรแท็กซี่ หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่ โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่

(28) ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

(29) คนเดินเท้า หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย

(30) เจ้าของรถ หมายความรวมถึงผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

(31) ผู้เก็บค่าโดยสาร หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

(32) ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนตร์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้างใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(33) สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(34) เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

(35) รัฐมนตรี หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

(36) อธิบดี หมายความว่า อธิบดีกรมตำรวจ

(37) เจ้าพนักงานจราจร หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

(38) พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

(39) อาสาจราจร หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร และได้รับแต่งตั้งจากอธิบดีให้ช่วยเหลือ

การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้[1]

(40) "ผู้ตรวจการ" หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร กับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ลักษณะ 1
การใช้รถ
หมวด 1
ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนตร์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนตร์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มิได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้อธิบดีมีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 10 ทวิ[1] ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนตร์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

หมวด 2
การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะดังต่อไปนี้

(1) เสียงแตร สำหรับรถยนตร์หรือรถจักรยานยนตร์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

(2) เสียงระฆัง สำหรับรถม้า และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(3) เสียงกระดิ่ง สำหรับรถจักรยาน และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ส่วนรถอื่นนอกจากที่กล่าวข้างต้น ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 13 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจหรือรถอื่นใช้ไฟสัญญาณวับวาบหรือใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นได้ ในการนี้อธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณรวมทั้งกำหนดเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะของรถดังกล่าวด้วยก็ได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

การใช้เสียงสัญญาณของรถหรือการกำหนดเงื่อนไขในการใช้เสียงสัญญาณในเขตหรือท้องที่ใด ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 15 รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถ และในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ไฟสัญญาณแสงแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิด ลักษณะหรือจำนวนเท่าใด ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 16 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น หรือที่บรรทุกก๊าซไวไฟต้องปฏิบัติตามมาตรา 15 และมาตรา 56 แต่ไฟสัญญาณที่ใช้นั้นต้องมิใช่เป็นชนิดที่ใช้เชื้อเพลิง

มาตรา 17 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิง และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการติดป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิงตลอดจนเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

หมวด 3
การบรรทุก

มาตรา 18 รถโรงเรียน รถบรรทุก หรือรถบรรทุกคนโดยสารจะใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของชนิดหรือประเภทใด ในลักษณะใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 19 ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอเจ้าพนักงานจราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

มาตรา 20 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ลักษณะ 2
สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (2) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(2) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่าหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า ไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4)[(1)] สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน

(5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(6) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา 23 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถ มากกว่าสองช่องขึ้นไปต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น

(2) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถใดให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้นขับรถผ่านไปได้

มาตรา 24 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถแต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(2) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(3) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(4) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

(5) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียด

ออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรานี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุด ในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร

มาตรา 25 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(2) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

มาตรา 26 ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามมาตรา 22 หรือสัญญาณจราจรตามมาตรา 23 ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรในทางเดินรถนั้น เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร จะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติการเดินรถตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา 27 สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมีเหตุอันสมควรให้อธิบดีมีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 28 ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรในทางที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 21

มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ขีดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง

มาตรา 30 สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้งหรือทำให้ปรากฏในทางโดยฝ่าฝืนมาตรา 28 หรือมาตรา 29 เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้

ลักษณะ 3
การใช้ทางเดินรถ
หมวด 1
การขับรถ

มาตรา 31 นอกจากที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในลักษณะ 4 ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง การใช้ทางเดินรถให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในลักษณะนี้

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

(1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

(2) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

(3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 34 ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้

เดินทางขวาของทางเดินรถได้

(1) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

(2) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

(3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก

(4) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(5)[1] เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา 35[2] รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนตร์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนตร์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม และรถยนตร์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าเปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัยการให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 37 การให้สัญญาณด้วยมือและแขน ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

(2) เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

(4) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่

(5) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และงอข้อมือชูขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่รถยนตร์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้าย ให้ผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแทนการใช้สัญญาณด้วยมือและแขน

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนตร์หรือรถจักรยานยนตร์ให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

(2)[1] เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือ แซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 39 เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้ายเพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไปได้

ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหรือหยุดรถเพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไปได้

มาตรา 40 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้

มาตรา 42 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางสำหรับรถเดินขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกั้นแสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

(7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

มาตรา 43 ทวิ[1] ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบ ผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็วและเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้วหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 43 ตรี[2] ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย

มาตรา 43 จัตวา[3] ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่า ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) หรือ มาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหก

ชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

มาตรา 43 เบญจ[4] ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 43 ทวิ และมาตรา 43 ตรี ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตรประจำตัวของตนซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

หมวด 2
การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44[5] ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบตามมาตรา 37 (3) หรือมาตรา 38 (3) และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแซงแล้ว จึงจะแซงขึ้นหน้าได้

การแซงต้องแซงด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแซงไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้วจึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้ายเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

(1) รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

(2) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป

การขับรถแซงด้านซ้ายตาม (1) หรือ (2) จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

(2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

(3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา 47 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

ในกรณีที่ทางเดินรถด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคแก่การจราจรและทางเดินรถด้านขวามีความกว้างเพียงพอ ผู้ขับขี่จะขับรถหลีกสิ่งกีดขวางล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ก็ได้ในเมื่อไม่กีดขวางการจราจรของรถที่สวนทางมา

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรแต่ทั้งนี้จะขับรถอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลังผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้าผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบตามมาตรา 37 (3) หรือมาตรา 38 (3) เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

หมวด 3
การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

มาตรา 50 การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 51 การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

(1) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย

(ก) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

(ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(2) ถ้าจะเลี้ยวขวา

(ก) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(ง) สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปได้โดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

(จ) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

(3) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณีตาม (1) และ (2) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

มาตรา 52[(1)] ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตรเว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

(1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวาห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

(2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน

(3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

หมวด 4
การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือ

ไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินยี่สิบห้าเซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา 55 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

(1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

(2) บนทางเท้า

(3) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(4) ในทางร่วมทางแยก

(5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

(6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

(7) ในเขตปลอดภัย

(8)[1] ในลักษณะกีดขวางการจราจร

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ซึ่งจำเป็นต้องหยุดรถเพราะมีสิ่งกีดขวางอยู่ในทางเดินรถ หรือเครื่องยนตร์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องหรือในกรณีที่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

มาตรา 56 ในกรณีที่เครื่องยนตร์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องจนต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่งถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 57 เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(1) บนทางเท้า

(2) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(3) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(7) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร

(8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

(10) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(12) ในที่คับขัน

(13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

มาตรา 58 การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้นผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนตร์ และห้ามล้อรถนั้นไว้ การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

มาตรา 59[1] เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็น

การฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้

การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสอง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องรับผิดสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือถูกใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งต้องกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายไม่น้อยกว่าคันละห้าร้อยบาทและค่าดูแลรักษาไม่น้อยกว่าวันละสองร้อยบาท

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาด เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

มาตรา 60 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาลผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

มาตรา 61 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 62 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

(1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวังรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(2) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านได้ ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา 63 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวังรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวังรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา 64 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกันหรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไปได้

ลักษณะ 4
การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง

มาตรา 65 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกคนโดยสารตามประเภทที่อธิบดีกำหนด ซึ่งอยู่ในระหว่างรับส่งหรือบรรทุกคนโดยสาร ต้องขับขี่รถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับขี่รถออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องเดินรถประจำทางนั้น

หรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

รถบรรทุกคนโดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในการประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทางตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดเวลาการใช้ช่องเดินรถประจำทางไว้ด้วยก็ได้

กรณีจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจประกาศให้รถบรรทุกคนโดยสารประเภทหนึ่งประเภทใดที่อธิบดีกำหนดตามวรรคสองจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางในทางสายใดตอนใดก็ได้

มาตรา 66 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ลักษณะ 5
ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้าจอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา 69 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ 6
การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

มาตรา 71 ภายใต้บังคับมาตรา 21 และมาตรา 26 เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

(1) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

(3)[1] ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถที่หลังเส้นให้รถหยุดจนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

มาตรา 72[2] ทางเดินรถทางเอกได้แก่ทางเดินรถดังต่อไปนี้

(1) ทางเดินรถที่ได้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(2) ทางเดินรถที่มีป้ายหยุดหรือป้ายที่มีคำว่า ให้ทาง ติดตั้งไว้ หรือทางเดินรถที่มีคำว่าหยุดหรือเส้นหยุดซึ่งเป็นเส้นขาวทึบหรือเส้นให้ทางซึ่งเป็นเส้นขาวประบนผิวทาง ให้ทางเดินรถที่ขวางข้างหน้าเป็นทางเดินรถทางเอก

(3) ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรตาม (1) หรือไม่มีป้ายหรือเส้นหรือข้อความบนผิวทางตาม (2) ให้ทางเดินรถที่มีช่องเดินรถมากกว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(4) ถนนที่ตัดหรือบรรจบกับตรอกหรือซอย ให้ทางเดินรถที่เป็นถนนเป็นทางเดินรถทางเอก
ทางเดินรถอื่นที่มิใช่ทางเดินรถทางเอกตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นทางเดินรถทางโท

มาตรา 73 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรจะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา 74 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคาร เมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

ลักษณะ 7
รถฉุกเฉิน

มาตรา 75 ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับรถฉุกเฉินไปปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่มีสิทธิดังนี้

(1) ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้

(2) หยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ห้ามจอด

(3) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้

(4) ขับรถผ่านสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรใด ๆ ที่ให้รถหยุด แต่ต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลงตามสมควร

(5) ไม่ต้องปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือข้อบังคับการจราจรเกี่ยวกับช่องเดินรถ ทิศทางของการขับรถ หรือการเลี้ยวรถที่กำหนดไว้

ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

มาตรา 76 เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด

(2) สำหรับผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดช่องเดินรถประจำทาง แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก

(3) สำหรับผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทาง แต่ห้ามหยุดในทางร่วมทางแยก

ในการปฏิบัติตาม (2) และ (3) ผู้ขับขี่และผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้และต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

ลักษณะ 8
การลากรถหรือการจูงรถ

มาตรา 77 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถทุกชนิดลากรถหรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคัน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีวิธีลากรถหรือจูงรถ และการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยในการลากรถหรือจูงรถให้กำหนดในกฎกระทรวง

ลักษณะ 9
อุบัติเหตุ

มาตรา 78 ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ

ลักษณะ 10
รถจักรยาน

มาตรา 79 ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น

มาตรา 80 รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

(1) กระดิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(2) เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี เมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที

(3) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา

(4) โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน

มาตรา 81 ในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนมาสามารถมองเห็นรถ

มาตรา 82 ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา 83 ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยาน

(1) ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(2) ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ

(3) ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน

(4) ขับโดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่อานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

(5) ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคนทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(6) บรรทุก หรือถือสิ่งของ หีบห่อ หรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจับคันบังคับรถหรืออันอาจจะเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(7) เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

มาตรา 84 เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นให้ผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติตามมาตรา 21 มาตรา 22 มาตรา 23 มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 32 มาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 39 มาตรา 40 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 มาตรา 57 มาตรา 59 มาตรา 60 มาตรา 61 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 64 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 72 มาตรา 73 มาตรา 74 มาตรา 76 (2) มาตรา 78 มาตรา 125 มาตรา 127 และ

มาตรา 133 ด้วยโดยอนุโลม

ลักษณะ 11
รถบรรทุกคนโดยสาร

มาตรา 85 ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารรับบรรทุกศพหรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อร่วมไปกับคนโดยสารอื่น เว้นแต่

(1) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช้บรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อก็ได้

(2) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช้บรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกศพร่วมไปกับญาติหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับศพนั้นก็ได้

มาตรา 86 ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร ผู้เก็บค่าโดยสารหรือบุคคลใดที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับรถบรรทุกคนโดยสารเรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้อฉึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น หรือต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อ คนหรือสิ่งของของคนนั้นเพื่อให้คนขึ้นรถบรรทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง

มาตรา 87 ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา 88 ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้แล้วแต่กรณี

มาตรา 89 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 90 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร

(1) ขับรถเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ

(2) จอดรถเป็นคันหัวแถวของรถคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกินหนึ่งเมตร

(3) จอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกินหนึ่งเมตร

มาตรา 91 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร

(1) สูบบุหรี่หรือคุยกันในขณะขับรถหรือในขณะทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร

(2) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา 92 เมื่อจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารต้องหยุดเครื่องยนต์และต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย

ลักษณะ 12
รถแท็กซี่

มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารเว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร วิธีการแสดงป้ายและลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 94 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 95 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(2) ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา 96 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 97 คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา 98 บทบัญญัติมาตรา 96 และมาตรา 97 จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภทหรือบางประเภทโดยมีเงื่อนไขอย่างใด ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ในท้องที่ใดที่มิได้มีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในท้องที่นั้นเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้นั้น

บทบัญญัติในวรรคสองให้ใช้บังคับแก่กรณีของรถแท็กซี่ประเภทที่มิได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา 99 ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่

(1) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา 37

(3) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

(4) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา

(5) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น

(6) แซงหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย

(7) ขับรถเข้าในบริเวณบ้านของผู้อื่น

(8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับคนโดยสาร

(9) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา 100 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่าจ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

มาตรา 101 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของอธิบดีใช้บังคับ

มาตรา 102 เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควรให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ในท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ที่ใดเป็นการเฉพาะก็ให้กระทำได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพักรถด้วย

ลักษณะ 13
คนเดินเท้า

มาตรา 103 ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

มาตรา 104 ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้ามห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม

มาตรา 105 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมีรูปหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมีรูปหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา 106 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามหรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทางให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทางห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น

(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา 107 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ให้ปฏิบัติตามมาตรา 106 โดยอนุโลม

มาตรา 108 ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่

(1) เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน

(2) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา 109 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา 110 ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรี่ยไรในทางเดินรถหรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ 14
สัตว์และสิ่งของในทาง

มาตรา 111 ห้ามมิให้ผู้ใดขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร และไม่มีผู้ควบคุมเพียงพอ

มาตรา 112 การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทาง ให้ผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

มาตรา 113 เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกคำสั่งห้ามขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางใด ๆ เมื่อพิจารณาเห็นว่าการขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ดังกล่าวจะกีดขวางการจราจรหรือจะก่อให้เกิดความสกปรกบนทาง

มาตรา 114 ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา 148 แล้ว เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้

มาตรา 115 ห้ามมิให้ผู้ใดแบก หาม ลาก หรือนำสิ่งของไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ 15
รถม้า เกวียนและเลื่อน

มาตรา 116 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์จอดรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนในทางโดยไม่มีผู้ควบคุม เว้นแต่ได้ผูกสัตว์ที่เทียมนั้นไว้ไม่ให้ลากรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนต่อไปได้

มาตรา 117 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าปล่อยสายบังเหียนในเวลาขับรถม้า

มาตรา 118 การขับรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

ลักษณะ 16
เขตปลอดภัย

มาตรา 119 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถเข้าไปในเขตปลอดภัย เว้นแต่ในกรณีจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

ลักษณะ 17
เบ็ดเตล็ด

มาตรา 120 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถถอยหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา 121 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนตร์ต้องนั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนตร์นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนตร์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา 122[(1)] ผู้ขับขี่รถจักรยานยนตร์ และคนโดยสารรถจักรยานยนตร์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนตร์ ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

ความในวรรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

บทบัญญัติตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 123[(2)] ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนตร์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนตร์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนตร์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนตร์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนตร์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนตร์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนตร์และคนโดยสารรถยนตร์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนตร์ด้วย

ประเภทหรือชนิดของรถยนตร์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 124[(3)] ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้าหรือด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะขับรถหรือในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดเกาะ ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนตร์โดยไม่สมควร หรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนตร์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่รถยนตร์เคลื่อนที่อยู่ในทางเดินรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสารรถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรหรือหยุดเพราะติดการจราจร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก คนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ตามวรรคสองหรือวรรคสาม

มาตรา 125 การขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือระหว่างเนิน หรือการขับรถในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นที่อาจสวนมา

มาตรา 126 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา

มาตรา 127 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(1) ตามหลังรถฉุกเฉินซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่าห้าสิบเมตร

(2) ผ่านเข้าไปหรือจอดในบริเวณเขตปฏิบัติการดับเพลิง

(3) ทับสายสูบดับเพลิงที่ไม่มีเครื่องป้องกันสายสูบในขณะเจ้าหน้าที่ดับเพลิงปฏิบัติการตามหน้าที่ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าหน้าที่ดับเพลิงซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในขณะนั้น

มาตรา 128 ห้ามมิให้ผู้ใดวาง เท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่น กระป๋องหรือสิ่งอื่นใด หรือกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล หรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา 129 ผู้ใดรู้ว่ามีสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามมาตรา 128 อันอยู่ในความดูแลของตน ตก หก หรือไหลอยู่บนทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บกวาดของดังกล่าวออกจากทางทันที

มาตรา 130 ห้ามมิให้ผู้ใดเผา หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ภายในระยะห้าร้อยเมตรจากทางเดินรถ เป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งอื่นใดในลักษณะที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางเดินรถนั้น

มาตรา 131 ผู้ใดเคลื่อนย้ายรถที่ชำรุดหรือหักพังออกจากทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บสิ่งของที่ตกหล่นอันเนื่องจากความชำรุดหรือหักพังของรถออกจากทางทันที

มาตรา 132 ในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียน เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถโรงเรียนต้องจัดให้มีข้อความ รถโรงเรียน ขนาดสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถเพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้ใช้รับส่งนักเรียนให้งดใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า รถโรงเรียน

มาตรา 133 รถที่เข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือรถที่นำมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาสินค้าหรือมหรสพที่แห่หรือโฆษณาไปตามทาง จะต้องรับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เว้นแต่ขบวนแห่หรือการโฆษณานั้นเป็นของทางราชการ

รถที่ใช้โฆษณาสินค้าหรือมหรสพดังกล่าวในวรรคหนึ่ง ถ้าเข้าขบวนแห่ที่รับอนุญาตแล้ว และในการอนุญาตนั้นได้ระบุรถที่ว่านี้ไว้ด้วยแล้ว รถนั้นไม่จำต้องได้รับอนุญาต

มาตรา 134(1) ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงาน-จราจร

ลักษณะ 18
อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา 135 เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 136 ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่จะกำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจรเพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอาสาจราจรและหน้าที่ของอาสาจราจรตลอดจนเครื่องแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 137 ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 138 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

(1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(2) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(4) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว

ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

มาตรา 139 ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

(1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน

(2) ห้ามหยุดหรือจอด

(3) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ

(4) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว

(5) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน

(6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

(7) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและล่อง
(8) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
(9) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
(10) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
(11) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
(12) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน
(13) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
(14) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก
(15) ขีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร
(16) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้
(17) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง
(18) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม
(19) กำหนดการใช้โคมไฟ
(20) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ
(21) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง

มาตรา 140[1] เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรีบนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าวเว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา 141[2] ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(2) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่งเมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา 141 ทวิ[3] ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจ

ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(2) ในกรณีที่ไม่อาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียกถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียกในกรณีดังกล่าวนี้ ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับแจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แล้วแต่กรณี

มาตรา 142(1) เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(1) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 6

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

(2) ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

(3) ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ทดสอบแล้ว เหตุผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

(4) การทดสอบตามมาตรานี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 143 ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา 6 ไปใช้ในทาง นอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา 143 ทวิ(5) เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10 ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา 144(6) เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิ แล้ว ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 145(1) บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็น

ผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา 32 แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ

มาตรา 146 เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด

ลักษณะ 19
บทกำหนดโทษ

มาตรา 147 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 12 มาตรา 79 มาตรา 80 มาตรา 81 มาตรา 82 มาตรา 103 มาตรา 104 มาตรา 105 มาตรา 106 มาตรา 115 มาตรา 116 มาตรา 117 มาตรา 131 หรือมาตรา 132 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 149 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 98 วรรคสองหรือวรรคสามต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 150 ผู้ใด

(1) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 14 วรรคสอง

(2) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 13 วรรคสอง

(3) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 18

(4) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา 113 หรือ

(5) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 140 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 151 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 มาตรา 34 มาตรา 39 มาตรา 52 มาตรา 61 หรือมาตรา 66 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท

มาตรา 152[(2)] ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 7 มาตรา 10 ทวิ มาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง มาตรา 16 มาตรา 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 23 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 มาตรา 26 มาตรา 29 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 56 มาตรา 64 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง มาตรา 73 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 77 วรรคหนึ่ง มาตรา 85 มาตรา 86 มาตรา 89 วรรคหนึ่ง มาตรา 90 มาตรา 91 มาตรา 92 มาตรา 93 มาตรา 94 วรรคหนึ่ง มาตรา 95 มาตรา 99 มาตรา 127 มาตรา 128 หรือมาตรา 130 หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 15 วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 77 วรรคสอง หรือมาตรา 96 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 153 ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราช

กฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา 102 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 154(2) ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 138 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 142 วรรคหนึ่ง

(2) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา 139

(3) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142 วรรคสอง หรือ

(4) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา 143 ทวิ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 155 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 141 โดยไม่มีเหตุอันสมควรต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 156(3) ผู้ใดนำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา 143 หรือมาตรา 143 ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมิได้รับใบตรวจรับรองตามมาตรา 144 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา 157(4)) ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) หรือ (7) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือมาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา 157 ทวิ(5)) ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจรพนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ทวิ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ ที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา 43 ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 158 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง มาตรา 28 หรือมาตรา 100 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 17 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 159(1) ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 59 วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา 59 วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 160(2) ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (1) (2) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 160 ทวิ[3] ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 161[4] ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด

มาตรา 162 ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ถ้าความปรากฏแก่ศาลว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดภยันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ศาลมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้

มาตรา 163 คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียกราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่องขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมด้วยแต่รถดังกล่าวมิใช่รถที่มีความเร็วช้า หรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าวไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัมสามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้วบทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2538

มาตรา 4 ในกรณีของรถยนตร์ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ขับขี่รถยนตร์และคนโดยสารรถยนตร์นั้น ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรา 123 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ เป็นเวลาสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนตร์และคนโดยสารรถยนตร์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนตร์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับรถยนตร์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนตร์ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนตร์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนตร์ และคนโดยสารรถยนตร์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนตร์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้นมีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวขณะขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนตร์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมึนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าว ในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติรักษาความสะอาด
และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง
พ.ศ. 2535

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535
เป็นปีที่ 47 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า พระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2535

มาตรา 2[(1)] พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับในเขตเทศบาล สุขาภิบาล กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำหรับองค์การบริหารส่วนจังหวัด จะให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัดใด ในท้องที่ใด มีบริเวณเพียงใด และจะให้ใช้บังคับทั้งหมดทุกมาตราหรือยกเว้นมาตราใด ให้กระทรวงมหาดไทยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สำหรับองค์การปกครองท้องถิ่นอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่งและวรรคสอง การใช้บังคับตามพระราชบัญญัตินี้ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยประกาศ

มาตรา 3 ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2503

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

ที่สาธารณะ หมายความว่า สาธารณสมบัติของแผ่นดินนอกจากที่รกร้างว่างเปล่า และหมายความรวมถึงถนนและทางน้ำด้วย

สถานสาธารณะ หมายความว่า สถานที่ที่จัดไว้เป็นสาธารณะสำหรับประชาชนใช้เพื่อการบันเทิง การพักผ่อนหย่อนใจ หรือการชุมนุม

ถนน หมายความรวมถึง ทางเดินรถ ทางเท้า ขอบทาง ไหล่ทางทางข้ามตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตรอก ซอย สะพาน หรือถนนส่วนบุคคลซึ่งเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้เป็นทางสัญจรได้

ทางน้ำ หมายความว่า ทะเล ทะเลสาบ หาดทรายชายทะเลอ่างเก็บน้ำ แม่น้ำ ห้วย หนอง คลอง คันคลอง บึง คู ลำราง และหมายความรวมถึงท่อระบายน้ำด้วย

อาคาร หมายความว่า ตึก บ้าน เรือน โรง ร้าน เรือ แพ ตลาด คลังสินค้า สำนักงาน หรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นซึ่งบุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้ และหมายความรวมถึงอัฒจันทร์ เขื่อน ประตูน้ำ อุโมงค์ หรือป้ายตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารด้วย

สิ่งปฏิกูล หมายความว่า อุจจาระ หรือปัสสาวะ รวมตลอดถึงวัตถุอื่นใดซึ่งเป็นของโสโครกหรือมีกลิ่นเหม็น

มูลฝอย หมายความว่า เศษกระดาษ เศษผ้า เศษอาหาร เศษสินค้า ถุงพลาสติก ภาชนะที่ใส่อาหาร เถ้า มูลสัตว์ หรือ

ซากสัตว์ รวมตลอดถึงสิ่งอื่นใดที่เก็บกวาดจากถนน ตลาด ที่เลี้ยงสัตว์ หรือที่อื่น

ซากยานยนต์ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกล เรือ ล้อเลื่อน ยานพาหนะอื่น ๆ ที่เสื่อมสภาพจนไม่อาจใช้การได้และหมายความรวมถึงชิ้นส่วนของรถ เครื่องจักรกล หรือยานพาหนะ

เจ้าพนักงานท้องถิ่น หมายความว่า

(1) นายกเทศมนตรี สำหรับในเขตเทศบาล

(2) ประธานกรรมการสุขาภิบาล สำหรับในเขตสุขาภิบาล

(3) ผู้ว่าราชการจังหวัด สำหรับในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด

(4) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร สำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร

(5) ปลัดเมืองพัทยา สำหรับในเขตเมืองพัทยา

(6) หัวหน้าผู้บริหารท้องถิ่นขององค์การปกครองท้องถิ่นอื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นราชการส่วนท้องถิ่น สำหรับในเขตราชการส่วนท้องถิ่นนั้น

พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายความว่า

(1) ปลัดเทศบาล และรองปลัดเทศบาล สำหรับในเขตเทศบาล

(2) ปลัดสุขาภิบาล สำหรับในเขตสุขาภิบาล

(3) ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัด และนายอำเภอ สำหรับในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด

(4) ปลัดกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการเขต และผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตสำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร

(5) รองปลัดเมืองพัทยา สำหรับในเขตเมืองพัทยา

(6) ผู้ซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นแต่งตั้งให้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

ราชการส่วนท้องถิ่น หมายความว่า เทศบาล สุขาภิบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา และองค์การปกครองท้องถิ่นอื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นราชการส่วนท้องถิ่น

ข้อกำหนดของท้องถิ่น หมายความว่า ข้อบัญญัติ เทศบัญญัติ หรือข้อบังคับซึ่งตราขึ้นโดยราชการส่วนท้องถิ่น

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละกระทรวง

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด 1
การรักษาความสะอาดในที่สาธารณะและสถานสาธารณะ

มาตรา 6 เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือบริเวณของอาคารที่อยู่ติดกับทางเท้า มีหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดทางเท้าที่อยู่ติดกับอาคารหรือบริเวณของอาคาร

ในกรณีที่เป็นตลาด ไม่ว่าจะเป็นตลาดที่ขายอาหารหรือสินค้าประจำทุกวันหรือเฉพาะคราว ให้เจ้าของตลาดมีหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดทางเท้าที่อยู่ติดกับตลาด และให้ผู้ครอบครองส่วนหนึ่งส่วนใดของตลาดมีหน้าที่รักษาความสะอาดบริเวณตลาดที่ตนครอบครอง

ในการรักษาความสะอาดตามมาตรานี้ เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือบริเวณของอาคาร เจ้าของตลาด หรือผู้ครอบครองส่วนหนึ่งส่วนใดของตลาด จะมอบหมายให้คนหนึ่งคนใดหรือหลายคนเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาดแทนตนก็ได้ และให้ผู้ได้รับมอบหมายมีหน้าที่และความรับผิดแทนผู้มอบหมาย ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้และพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่อาจหาตัวผู้รับมอบหมายได้ ให้ถือว่าไม่มีการมอบหมาย และให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือบริเวณของอาคาร เจ้าของตลาด หรือผู้ครอบครองส่วนหนึ่ง
ส่วนใดของตลาด เป็นผู้รับผิดในการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้

มาตรา 7 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 6 ให้บุคคลตามมาตรา 6 มีอำนาจแจ้งผู้กระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้มิให้

กระทำการหรือให้แก้ไขการกระทำอันเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ถ้าผู้ถูกแจ้งหรือผู้ถูกห้าม ไม่ปฏิบัติตาม ให้รีบแจ้งความต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 51 เพื่อใช้เป็นหลักฐานว่าตนมิได้กระทำความผิดตามมาตรานี้

มาตรา 8 เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือที่ดินผู้ใด

(1) วางกระถางต้นไม้บนทางเท้าหรือปลูกต้นไม้ที่บริเวณภายนอกอาคารที่ตนเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครอง และปล่อยปละละเลยให้ต้นไม้เหี่ยวแห้งหรือมีสภาพรกรุงรัง หรือปล่อยปละละเลยให้มีสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ในกระถางต้นไม้หรือที่บริเวณภายนอกของอาคาร

(2) ปล่อยปละละเลยให้ต้นไม้หรือธัญพืชที่ตนปลูกไว้หรือที่ขึ้นเองในที่ดินของตนให้เหี่ยวแห้งหรือมีสภาพรกรุงรัง หรือปล่อยปละละเลยให้มีการทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในบริเวณที่ดินของตน

ถ้าการปล่อยปละละเลยตาม (2) มีสภาพที่ประชาชนอาจเห็นได้จากที่สาธารณะ เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารมีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดอาบน้ำหรือซักล้างสิ่งใด ๆ บนถนน หรือในสถานสาธารณะซึ่งมิได้จัดไว้เพื่อการนั้น หรือในบริเวณทางน้ำที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ประกาศห้ามไว้

มาตรา 10 การโฆษณาด้วยการปิด ทิ้ง หรือโปรยแผ่นประกาศหรือใบปลิวในที่สาธารณะ จะกระทำได้ต่อเมื่อได้รับหนังสืออนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขที่กำหนดในหนังสืออนุญาตด้วย

การขออนุญาต การอนุญาต การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม และการงดเว้นค่าธรรมเนียมในการขออนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และในกฎกระทรวงดังกล่าวต้องกำหนดให้ชัดเจนว่ากรณีใดพึง อนุญาตได้หรืออนุญาตไม่ได้ และกำหนดระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาตไว้ด้วย

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การกระทำของราชการส่วนท้องถิ่นราชการส่วนอื่นหรือรัฐวิสาหกิจหรือของหน่วยงานที่มีอำนาจกระทำได้ หรือเป็นการโฆษณาด้วยการปิดแผ่นประกาศ ณ สถานที่ซึ่งราชการส่วน
ท้องถิ่นจัดไว้เพื่อการนั้น หรือเป็นการโฆษณาในการเลือกตั้งตามกฎหมายว่าด้วยการเลือกตั้งสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งรัฐ สมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และการโฆษณาด้วยการปิดประกาศของเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือต้นไม้ เพียงเพื่อให้ทราบชื่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคาร ชื่ออาคาร เลขที่อาคาร หรือข้อความอื่นเกี่ยวแก่การเข้าไปและออกจากอาคารนั้น

มาตรา 11 การโฆษณาตามมาตรา 10 โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือได้รับอนุญาตแต่มิได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในการอนุญาต ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือ
พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้โฆษณาปลด รื้อ ถอน ขูด ลบ หรือล้างข้อความหรือภาพนั้นภายในเวลาที่กำหนด

ถ้าการโฆษณาดังกล่าวตามวรรคหนึ่งมีข้อความหรือภาพที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนหรือลามกอนาจาร พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจปลด รื้อ ถอน ขูด ลบ หรือล้างข้อความหรือภาพนั้นได้เองโดยคิดค่าใช้จ่ายจากผู้โฆษณาตามที่ได้ใช้จ่ายไปจริง

มาตรา 12 ห้ามมิให้ผู้ใดขูด กระเทาะ ขีด เขียน พ่นสี หรือทำให้ปรากฏด้วยประการใด ๆ ซึ่งข้อความ ภาพ หรือรูปรอยใด ๆ ที่กำแพงที่ติดกับถนน บนถนน ที่ต้นไม้ หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของอาคารที่อยู่ติดกับถนนหรืออยู่ใน ที่สาธารณะ เว้นแต่เป็นการกระทำของราชการส่วนท้องถิ่น ราชการส่วนอื่นหรือรัฐวิสาหกิจ หรือของหน่วยงานที่มีอำนาจกระทำได้

มาตรา 13 เจ้าของรถซึ่งใช้บรรทุกสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน ทราย สิ่งปฏิกูล มูลฝอยหรือสิ่งอื่นใด ต้องจัดให้รถนั้นอยู่ในสภาพที่ป้องกันมิให้มูลสัตว์หรือสิ่งดังกล่าวตกหล่น รั่วไหล ปลิว ฟุ้ง กระจายลงบนถนนในระหว่างที่ใช้ รถนั้น รวมทั้งต้องป้องกันมิให้น้ำมันจากรถรั่วไหลลงบนถนน

ถ้ามีกรณีดังกล่าวตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เจ้าพนักงานจราจรหรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่นำรถไปที่สถานีตำรวจ ที่ทำการขนส่ง หรือสำนักงานขององค์การปกครอง ท้องถิ่น และยึดรถนั้นไว้จนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถจะชำระค่าปรับ

มาตรา 14 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) ปล่อยสัตว์ นำสัตว์ หรือจูงสัตว์ไปตามถนนหรือเข้าไปในบริเวณที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ประกาศห้ามไว้

(2) ปล่อยให้สัตว์ถ่ายมูลบนถนนและมิได้ขจัดมูลดังกล่าวให้หมดไป

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ผู้ได้รับหนังสืออนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นให้นำขบวนสัตว์หรือฝูงสัตว์หรือจูงสัตว์ไปตามถนน และได้เสียค่าธรรมเนียมรักษาความสะอาดตามข้อกำหนดของท้องถิ่น

มาตรา 15 ห้ามมิให้ผู้ใดล้างรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อนบนถนนหรือสถานสาธารณะ และทำให้ถนนหรือสถานสาธารณะสกปรกเลอะเทอะ

มาตรา 16 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดของถนนเป็นสถานที่ซ่อมเปลี่ยนแปลง ต่อเติม หรือติดตั้งอุปกรณ์รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อน

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การแก้ไขรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อนที่เครื่องยนต์ขัดข้องหรืออุปกรณ์ชำรุดขณะใช้ถนน เพื่อให้รถหรือล้อเลื่อนดังกล่าวใช้การได้ต่อไป

มาตรา 17 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) กระทำด้วยประการใด ๆ ให้ทางเท้าชำรุดเสียหาย

(2) จอดหรือขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อน บนทางเท้า เว้นแต่เป็นการจอดหรือขับขี่เพื่อเข้าไปในอาคารหรือมีประกาศของเจ้าพนักงานจราจรผ่อนผันให้จอดหรือขับขี่ได้

มาตรา 18 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้ง วาง หรือกองซากยานยนต์บนถนนหรือสถานสาธารณะ

มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดตั้ง วาง หรือกองวัตถุใด ๆ บนถนนเว้นแต่เป็นการกระทำในบริเวณที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศกำหนดด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 20 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) ปรุงอาหาร ขายหรือจำหน่ายสินค้าบนถนน หรือในสถานสาธารณะ

(2) ใช้รถยนต์หรือล้อเลื่อนเป็นที่ปรุงอาหารเพื่อขายหรือจำหน่ายให้แก่ประชาชนบนถนนหรือในสถานสาธารณะ

(3) ขายหรือจำหน่ายสินค้าซึ่งบรรทุกบนรถยนต์ รถจักรยานยนต์หรือล้อเลื่อน บนถนนหรือในสถานสาธารณะ

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การปรุงอาหารหรือการขายสินค้าตาม (1) หรือ (2) ในถนนส่วนบุคคลหรือในบริเวณที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศผ่อนผันให้กระทำได้ในระหว่างวัน เวลาที่กำหนดด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 21 ห้ามมิให้ผู้อยู่ในรถยนต์หรือผู้ขับขี่หรือผู้นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ซื้อสินค้าที่ขายหรือจำหน่ายในสถานสาธารณะหรือบนถนนยกเว้นถนนส่วนบุคคล

มาตรา 22 ห้ามมิให้ผู้ใดจูง ไล่ หรือต้อนสัตว์ลงไปในทางน้ำซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ปิดประกาศห้ามไว้ ณ บริเวณดังกล่าว

มาตรา 23 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งกรวด หิน ดิน เลน ทราย หรือเศษวัตถุก่อสร้างลงในทางน้ำ หรือกองไว้ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ให้วัตถุดังกล่าวไหลหรือตกลงในทางน้ำ

ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการตามวรรคหนึ่ง จัดการขนย้ายวัตถุดังกล่าวออกไปให้ห่างจากทางน้ำภายในระยะเวลาที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด และถ้าการกระทำผิดดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการระบายน้ำหรือทำให้ท่อระบายน้ำ คู คลอง ตื้นเขินให้มีอำนาจสั่งให้
ผู้กระทำการตามวรรคหนึ่งแก้ไขให้ทางน้ำดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิม ถ้าละเลยเพิกเฉยนอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้า

พนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีสำหรับความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป

มาตรา 24 เจ้าของร้านจำหน่ายอาหารและหรือเครื่องดื่มซึ่งจัดสถานที่ไว้สำหรับบริการลูกค้าได้ในขณะเดียวกันไม่ต่ำกว่ายี่สิบคน ต้องจัดให้มีส้วมที่ต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เพื่อให้ลูกค้าใช้ใน ระหว่างเปิดทำการค้า

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของร้านจำหน่ายอาหารและหรือเครื่องดื่มซึ่งจัดให้มีขึ้นในบริเวณงานเทศกาลหรืองานใดเป็นการเฉพาะคราว

มาตรา 25 เจ้าของสถานีบริการการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซสำหรับยานพาหนะ ต้องจัดให้มีส้วมที่ต้องด้วยสุขลักษณะตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

หมวด 2
การดูแลรักษาสนามหญ้าและต้นไม้ในถนนและสถานสาธารณะ

มาตรา 26 ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย หรือเท หรือกองกรวด หิน ดิน เลน ทราย หรือสิ่งอื่นใดในบริเวณที่ได้ปลูกหญ้าหรือต้นไม้ซึ่งราชการส่วนท้องถิ่นราชการส่วนอื่นหรือรัฐวิสาหกิจเป็นเจ้าของ

มาตรา 27 ห้ามมิให้ผู้ใดโค่นต้นไม้ ตัด เด็ด หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ให้เกิดความเสียหายหรือน่าจะเป็นอันตรายแก่ต้นไม้ หรือใบ ดอก ผล หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของต้นไม้ที่ปลูกไว้หรือขึ้นเองตามธรรมชาติในที่สาธารณะหรือสถานสาธารณะ

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่การกระทำของผู้ได้รับมอบหมายจากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือให้โค่นหรือตัดต้นไม้จากเจ้าพนักงานท้องถิ่น

มาตรา 28 ห้ามมิให้ผู้ใดปล่อยหรือจูงสัตว์เข้าไปในบริเวณที่ราชการส่วนท้องถิ่น ราชการส่วนอื่น หรือรัฐวิสาหกิจได้ปลูกหรืออนุญาตให้ผู้อื่นปลูกหญ้าหรือต้นไม้ไว้ และได้ปิดประกาศหรือปักป้ายห้ามไว้

หมวด 3
การห้ามทิ้งสิ่งปฏิกูลมูลฝอยในที่สาธารณะและสถานสาธารณะ

มาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดถ่ายอุจจาระหรือปัสสาวะลงในที่สาธารณะหรือสถานสาธารณะซึ่งมิใช่สถานที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้เพื่อการนั้น

มาตรา 30 ห้ามมิให้ผู้ใดเท ปล่อยหรือระบายอุจจาระหรือปัสสาวะจากอาคารหรือยานพาหนะลงในทางน้ำ

มาตรา 31 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) บ้วนหรือถ่มน้ำลาย เสมหะ บ้วนน้ำหมาก สั่งน้ำมูก เทหรือทิ้งสิ่งใด ๆ ลงบนถนนหรือบนพื้นรถหรือพื้นเรือโดยสาร

(2) ทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในสถานสาธารณะนอกภาชนะหรือที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นได้จัดไว้

มาตรา 32 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) ทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยลงบนที่สาธารณะ

(2) ปล่อยปละละเลยให้มีสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยในที่ดินของตนในสภาพที่ประชาชนอาจเห็นได้จากที่สาธารณะ

มาตรา 33 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือทิ้งสิ่งปฏิกูล มูลฝอย น้ำโสโครกหรือสิ่งอื่นใดลงบนถนนหรือในทางน้ำ

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรืออาคารประเภทเรือนแพ ซึ่งจอดหรืออยู่ในท้องที่ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นยังไม่ได้จัดส้วมสาธารณะหรือภาชนะสำหรับทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย

มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ใดเทหรือระบายอุจจาระหรือปัสสาวะจากอาคารหรือยานพาหนะลงในที่สาธารณะหรือในสถานสาธารณะ

หมวด 4
การรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อย

มาตรา 35 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ ให้โคมไฟ ป้าย ศาลาที่พัก ม้านั่ง ส้วม หรือสิ่งอื่นใดที่ราชการส่วนท้องถิ่น ราชการส่วนอื่นหรือรัฐวิสาหกิจได้จัดทำไว้เพื่อสาธารณชน เกิดความเสียหายหรือใช้ประโยชน์ไม่ได้

มาตรา 36 ห้ามมิให้ผู้ใดปีนป่าย นั่ง หรือขึ้นไปบนรั้ว กำแพง ต้นไม้หรือสิ่งค้ำยันต้นไม้ในที่สาธารณะ

มาตรา 37 ห้ามมิให้ผู้ใดยืน นั่ง หรือนอนบนราวสะพานสาธารณะหรือนอนในที่สาธารณะ

มาตรา 38 ห้ามมิให้ผู้ใดเล่นว่าว ฟุตบอล ตะกร้อ หรือกีฬาใด ๆ บนถนน หรือในสถานสาธารณะหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของสถานสาธารณะ ที่มีประกาศของเจ้าพนักงานท้องถิ่นห้ามไว้

มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง ตาก วาง หรือแขวนสิ่งใด ๆ ในที่สาธารณะ เว้นแต่ได้รับหนังสืออนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเป็นการกระทำของราชการส่วนท้องถิ่น ราชการส่วนอื่นหรือรัฐวิสาหกิจหรือของหน่วยงานที่มีอำนาจกระทำได้ หรือเป็นการวางไว้เพียงชั่วคราว

การติดตั้ง ตาก วาง หรือแขวนสิ่งใด ๆ ในที่สาธารณะโดยมิได้มีหนังสืออนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือได้รับอนุญาตแต่มิได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในการอนุญาต ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้กระทำการตามวรรคหนึ่งปลดหรือรื้อถอนภายในเวลาที่กำหนด ถ้าผู้นั้นละเลย เพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป

มาตรา 40 ห้ามมิให้ผู้ใดติดตั้ง ตาก วาง หรือแขวนสิ่งใด ๆ ที่อาคาร ในลักษณะที่สกปรกรกรุงรังหรือไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและมีสภาพที่ประชาชนอาจเห็นได้จากที่สาธารณะ

ถ้ามีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้นให้ เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีหนังสือเตือนให้เก็บหรือจัดทำให้เป็นที่เรียบร้อย ถ้าผู้ติดตั้ง เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารละเลย เพิกเฉย นอกจากมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินคดีตามพระราชบัญญัตินี้ต่อไป

มาตรา 41 เจ้าของอาคารซึ่งตั้งอยู่ในระยะไม่เกินยี่สิบเมตรจากขอบทางเดินรถที่มีผิวจราจรกว้างไม่ต่ำกว่าแปดเมตร และที่ผู้สัญจรไปมาอาจเห็นอาคารหรือบริเวณของอาคารได้จากถนนนั้น ต้องดูแลรักษาอาคารนั้นมิให้สกปรกรกรุงรัง

หมวด 5
อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา 42 ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยที่จะให้คำแนะนำผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเพื่อพิจารณาแก้ไขข้อบกพร่องในการดูแลรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ในเขตเทศบาล สุขาภิบาล เมืองพัทยา และองค์การปกครองท้องถิ่นอื่น ให้เป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัด และของปลัดกระทรวงมหาดไทยสำหรับในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด

มาตรา 43 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ผู้ว่าราชการจังหวัดในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี ประธานกรรมการสุขาภิบาล ปลัดเมืองพัทยามีหน้าที่รับผิดชอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ของพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอยู่ในการปกครองบังคับบัญชาของตน

ในกรณีที่ได้มีการมอบหมายให้รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร หรือปลัดกรุงเทพมหานคร รองผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ เทศมนตรี หรือปลัดเทศบาล กรรมการสุขาภิบาล ปลัดสุขาภิบาล หรือผู้บริหารองค์การ
ปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นช่วยปฏิบัติหน้าที่ ให้ผู้ได้รับมอบหมายมีหน้าที่รับผิดชอบเช่นเดียวกับผู้มอบหมาย

มาตรา 44 นอกจากอำนาจหน้าที่ที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นและพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) โฆษณาให้ประชาชนได้ทราบถึงหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้

(2) สอดส่องและกวดขันไม่ให้มีการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้โดยเคร่งครัด

(3) ตักเตือนผู้กระทำความผิด หรือสั่งให้ผู้กระทำความผิดแก้ไขหรือขจัดความสกปรกหรือความไม่เป็นระเบียบหรือความไม่เรียบร้อยให้หมดไป

(4) จับกุมผู้กระทำความผิดซึ่งไม่เชื่อฟังคำตักเตือนและดำเนินคดีตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 45 เมื่อมีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้เกิดขึ้นในท้องที่ใดและพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่อาจทราบตัวผู้กระทำผิด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของท้องถิ่นนั้นทุกคนร่วมกันขจัดหรือแก้ไขไม่ให้สิ่งที่ผิดกฎหมาย ปรากฏอยู่ในที่สาธารณะหรือสถานสาธารณะอีกต่อไป

ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นจัดหาอุปกรณ์และอำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติการ และให้วางระเบียบการปฏิบัติการของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง

มาตรา 46 ในกรณีที่ได้จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งให้ผู้กระทำความผิดจัดการลบ ล้าง กวาด เก็บ ตกแต่ง ปรับปรุงสิ่งที่เป็นความผิดมิให้ปรากฏอีกต่อไปภายในระยะเวลาที่ กำหนด ถ้าผู้กระทำความผิดยินยอมปฏิบัติตาม ให้คดีเป็นอันเลิกกัน ถ้าผู้กระทำความผิดไม่ปฏิบัติตาม พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดทำหรือมอบหมายให้ผู้อื่นจัดทำให้เกิดความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย และให้ ผู้กระทำความผิดชดใช้ค่าใช้จ่ายในการเข้าจัดทำความสะอาดหรือความเป็นระเบียบเรียบร้อยตามที่ได้ใช้จ่ายไปจริงให้แก่เจ้าพนักงานท้องถิ่น แต่การชดใช้ค่าใช้จ่ายไม่ลบล้างการกระทำความผิดหรือระงับการดำเนินคดีแก่
ผู้กระทำความผิด

มาตรา 47 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจประกาศกำหนดเวลาห้ามเข้าหรืออยู่ในสถานสาธารณะ ประกาศนั้นให้ติดตั้งหรือแขวนไว้ในบริเวณสถานสาธารณะที่ห้ามนั้นซึ่งเห็นได้ง่าย

มาตรา 48 บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือผู้ซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นแต่งตั้งและพนักงานสอบสวนมีอำนาจเปรียบเทียบได้ เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบภายในสิบห้าวัน แล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ดำเนินคดีเพื่อฟ้องร้องต่อไป

ค่าปรับที่ได้จากการเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง ให้แบ่งแก่ผู้แจ้งตามมาตรา 51 กึ่งหนึ่ง และพนักงานเจ้าหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจร หรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร ผู้จับกุมอีกกึ่งหนึ่ง

มาตรา 49 ภายใต้บังคับมาตรา 48 วรรคสาม ค่าธรรมเนียมและค่าปรับที่เปรียบเทียบตามพระราชบัญญัตินี้ให้เป็นรายได้ของราชการส่วนท้องถิ่น

มาตรา 50 ในกรณีที่มีการกระทำความผิดหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เจ้า

พนักงานท้องถิ่นและพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่ต้องสงสัยว่ากระทำความผิดนั้นพร้อมด้วยยานพาหนะ เครื่องมือ และสิ่งของที่ใช้ในการกระทำความผิดเพื่อดำเนินการตามกฎหมายได้

ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นและพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงบัตรประจำตัวเมื่อบุคคลที่เกี่ยวข้องร้องขอ

บัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยกำหนด

มาตรา 51 ในกรณีที่มีผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ประชาชนผู้พบเห็นอาจแจ้งความต่อพนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อให้พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่โดยไม่ชักช้า และให้ถือว่าประชาชนผู้พบเห็นการกระทำความผิดดังกล่าวเป็นผู้เสียหายตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

หมวด 6
บทกำหนดโทษ

มาตรา 52 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 9 มาตรา 14 มาตรา 36 มาตรา 37 หรือมาตรา 38 หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศเจ้าพนักงานท้องถิ่นที่ได้ประกาศตามมาตรา 47 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 53 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 มาตรา 21 หรือมาตรา 28 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 54 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 15 มาตรา 20 มาตรา 22 มาตรา 26 มาตรา 27 มาตรา 29 มาตรา 31 มาตรา 32 มาตรา 35 มาตรา 39 มาตรา 40 หรือมาตรา 41 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

มาตรา 55 ผู้ใดขับขี่รถซึ่งบรรทุกมูลสัตว์ กรวด หิน ดิน เลน ทราย มูลฝอย หรือมีน้ำมัน และวัตถุดังกล่าวได้ตกหล่นปลิว ฟุ้งกระจาย หรือรั่วไหลลงบนถนน ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสามพันบาท

มาตรา 56 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 10 วรรคหนึ่ง มาตรา 12 มาตรา 16 วรรคหนึ่ง มาตรา 17 หรือมาตรา 18 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา 57 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 13 วรรคหนึ่ง มาตรา 19 มาตรา 23 มาตรา 30 มาตรา 33 วรรคหนึ่งหรือมาตรา 34 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 58 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 24 หรือมาตรา 25 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

นอกจากต้องระวางโทษปรับตามวรรคหนึ่งแล้ว ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 24 หรือมาตรา 25 ต้องระวางโทษปรับอีกวันละหนึ่งร้อยบาทเรียงรายวัน จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎกระทรวง

มาตรา 59 พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานท้องถิ่น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 51 ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดตามที่มีการแจ้งความนั้น

บทเฉพาะกาล

มาตรา 60 บรรดาคำขออนุญาตที่ยื่นไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังอยู่ในระหว่างการพิจารณาของเจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ การอนุญาตและใบอนุญาตที่ได้ให้ไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับหรือการปฏิบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตตามที่ได้รับใบอนุญาต แล้วแต่กรณี ให้ถือว่าเป็นคำขออนุญาต การอนุญาต และใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 61 อุทธรณ์ตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2503 ที่ได้ยื่นไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงมีผลใช้ได้ต่อไปจนกว่ารัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยจะได้วินิจฉัยชี้ขาด

มาตรา 62 บรรดากฎกระทรวง ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2503 ให้คงใช้บังคับได้ต่อไป ทั้งนี้ เพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
อานันท์ ปันยารชุน
นายกรัฐมนตรี

อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตและค่าบริการ

ลำดับที่	ประเภท	จำนวนเงิน
1.	ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตปิดแผ่นประกาศ หรือเขียนข้อความ หรือภาพ ติดตั้ง เขียนป้าย หรือเอกสาร หรือทิ้งหรือโปรยแผ่นประกาศ เพื่อโฆษณาแก่ประชาชน	200 บาท

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. 2503 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน ไม่เหมาะสมกับสภาวการณ์ปัจจุบันโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับบทลงโทษและอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานท้องถิ่น เป็นเหตุให้การดำเนินการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองไม่ได้ผลเท่าที่ควร สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองเสียใหม่ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติ
การสาธารณสุข
พ.ศ. 2535

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2535
เป็นปีที่ 47 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้า ฯ ให้ประกาศว่าโดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุขและกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการใช้อุจจาระเป็นปุ๋ย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535"

มาตรา 2* พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป
*[รก.2535/38/27/5 เมษายน 2535]

มาตรา 3 ให้ยกเลิก
(1) พระราชบัญญัติสาธารณสุข พุทธศักราช 2484
(2) พระราชบัญญัติสาธารณสุข (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2495
(3) พระราชบัญญัติสาธารณสุข (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2497
(4) พระราชบัญญัติสาธารณสุข (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2505
(5) พระราชบัญญัติสาธารณสุข (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2527
(6) พระราชบัญญัติควบคุมการใช้อุจจาระเป็นปุ๋ย พุทธศักราช 2480
(7) พระราชบัญญัติควบคุมการใช้อุจจาระเป็นปุ๋ย (ฉบับที่ 2) พุทธศักราช 2484
(8) พระราชบัญญัติควบคุมการใช้อุจจาระเป็นปุ๋ย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2497

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้
"สิ่งปฏิกูล" หมายความว่า อุจจาระหรือปัสสาวะ และหมายความรวมถึงสิ่งอื่นใดซึ่งเป็นสิ่งโสโครกหรือมีกลิ่นเหม็น
"มูลฝอย" หมายความว่า เศษกระดาษ เศษผ้า เศษอาหาร เศษสินค้า ถุงพลาสติก ภาชนะที่ใส่อาหาร เถ้า มูลสัตว์ หรือซากสัตว์ รวมตลอดถึงสิ่งอื่นใดที่เก็บกวาดจากถนน ตลาด ที่เลี้ยงสัตว์หรือที่อื่น
"ที่หรือทางสาธารณะ" หมายความว่า สถานที่หรือทางซึ่งมิใช่เป็นของเอกชนและประชาชนสามารถใช้ประโยชน์หรือใช้สัญจรได้
"อาคาร" หมายความว่า ตึก บ้าน เรือน โรง ร้าน แพ คลังสินค้า สำนักงานหรือสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นซึ่งบุคคลอาจเข้าอยู่หรือเข้าใช้สอยได้
"ตลาด" หมายความว่า สถานที่ซึ่งปกติจัดไว้ให้ผู้ค้าใช้เป็นที่ชุมนุมเพื่อจำหน่ายสินค้าประเภทสัตว์ เนื้อสัตว์ ผัก ผลไม้ หรืออาหารอันมีสภาพเป็นของสด ประกอบหรือปรุงแล้วหรือของเสียง่าย ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีการจำหน่ายสินค้าประเภทอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และหมายความรวมถึง บริเวณซึ่งจัดไว้สำหรับให้ผู้ค้าใช้เป็นที่ชุมนุมเพื่อจำหน่ายสินค้าประเภทดังกล่าวเป็นประจำหรือเป็นครั้งคราวหรือตามวันที่กำหนด

"สถานที่จำหน่ายอาหาร" หมายความว่า อาคาร สถานที่ หรือบริเวณใด ๆ ที่มิใช่ที่หรือทางสาธารณะ ที่จัดไว้เพื่อประกอบอาหารหรือปรุงอาหารจนสำเร็จและจำหน่ายให้ผู้ซื้อสามารถบริโภคได้ทันที ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายโดยจัดให้มีบริเวณไว้สำหรับการบริโภค ณ ที่นั้น หรือนำไปบริโภคที่อื่นก็ตาม

"สถานที่สะสมอาหาร" หมายความว่า อาคาร สถานที่ หรือบริเวณใด ๆ ที่มิใช่ที่หรือทางสาธารณะ ที่จัดไว้สำหรับเก็บอาหารอันมีสภาพเป็นของสดหรือของแห้งหรืออาหารในรูปลักษณะอื่นใด ซึ่งผู้ซื้อต้องนำไปทำ ประกอบหรือปรุงเพื่อบริโภคในภายหลัง

"ราชการส่วนท้องถิ่น" หมายความว่า เทศบาล สุขาภิบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด กรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา หรือองค์การปกครองท้องถิ่นอื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นราชการส่วนท้องถิ่น

"ข้อกำหนดของท้องถิ่น" หมายความว่า ข้อบัญญัติ เทศบัญญัติ หรือข้อบังคับซึ่งตราขึ้นโดยราชการส่วนท้องถิ่น

"เจ้าพนักงานท้องถิ่น" หมายความว่า

(1) นายกเทศมนตรีสำหรับในเขตเทศบาล

(2) ประธานกรรมการสุขาภิบาลสำหรับในเขตสุขาภิบาล

(3) ผู้ว่าราชการจังหวัดสำหรับในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด

(4) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครสำหรับในเขตกรุงเทพมหานคร

(5) ปลัดเมืองพัทยาสำหรับในเขตเมืองพัทยา

(6) หัวหน้าผู้บริหารท้องถิ่นขององค์การปกครองท้องถิ่นอื่นที่กฎหมายกำหนดให้เป็นราชการส่วนท้องถิ่นสำหรับในเขตราชการส่วนท้องถิ่นนั้น

"เจ้าพนักงานสาธารณสุข" หมายความว่า เจ้าพนักงานซึ่งได้รับแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

"คณะกรรมการ" หมายความว่า คณะกรรมการสาธารณสุข

"รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานสาธารณสุข กับออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมหรือยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด 1
บททั่วไป

มาตรา 6 เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจออกกฎกระทรวงดังต่อไปนี้

(1) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และมาตรการในการควบคุมหรือกำกับดูแล สำหรับกิจการหรือการดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้

(2) กำหนดมาตรฐานสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน และวิธีดำเนินการเพื่อตรวจสอบควบคุมหรือกำกับดูแล หรือแก้ไขสิ่งที่จะมีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน

กฎกระทรวงตามวรรคหนึ่งจะกำหนดให้ใช้บังคับเป็นการทั่วไปทุกท้องถิ่นหรือให้ใช้บังคับเฉพาะท้องถิ่นใดท้องถิ่นหนึ่งก็ได้

มาตรา 7 เมื่อมีกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 6 ใช้บังคับในท้องถิ่นใด ให้ราชการส่วนท้องถิ่นหรือเจ้าพนักงานท้องถิ่นซึ่งมีกิจการหรือการดำเนินการตามกฎกระทรวงดังกล่าวอยู่ในเขตอำนาจของท้องถิ่นนั้นดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดในกฎกระทรวง ในการนี้ หากมีกรณีจำเป็นให้ราชการส่วนท้องถิ่นออกข้อกำหนดของท้องถิ่น หรือแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดของท้องถิ่นที่ใช้บังคับอยู่ก่อนมีกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 6 เพื่อกำหนดรายละเอียดการดำเนินการในเขตท้องถิ่นนั้นให้เป็นไปตามกฎกระทรวงดังกล่าวได้

ข้อกำหนดของท้องถิ่นใดถ้าขัดหรือแย้งกับกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 6 ให้บังคับตามกฎกระทรวงนั้น ทั้งนี้ เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นหรือมีเหตุผลเป็นพิเศษเฉพาะท้องถิ่น ราชการส่วนท้องถิ่นอาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นในเรื่องใดขัด

หรือแย้งกับที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 6 ได้เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการและได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรี

มาตรา 8 ในกรณีที่เกิดหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าจะเกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชนซึ่งจำเป็นต้องมีการแก้ไขโดยเร่งด่วน ให้อธิบดีกรมอนามัยมีอำนาจออกคำสั่งให้เจ้าของวัตถุหรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการก่อให้เกิดหรืออาจเกิดความเสียหายดังกล่าวระงับการกระทำหรือให้กระทำการใด ๆ เพื่อแก้ไขหรือป้องกันความเสียหายเช่นว่านั้นได้ตามที่เห็นสมควร

ถ้าบุคคลซึ่งได้รับคำสั่งตามวรรคหนึ่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในระยะเวลาตามสมควร อธิบดีกรมอนามัยจะสั่งให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขปฏิบัติการใด ๆ เพื่อแก้ไขหรือป้องกันความเสียหายดังกล่าวนั้นแทนก็ได้ ในการนี้ ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่พฤติการณ์ และบุคคลซึ่งได้รับคำสั่งดังกล่าวต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการนั้น

ในจังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ให้อธิบดีกรมอนามัยแจ้งแก่ผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อสั่งให้นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดปฏิบัติการตามความในวรรคสองสำหรับในเขตท้องที่จังหวัดนั้น

หมวด 2
คณะกรรมการสาธารณสุข

มาตรา 9 ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการสาธารณสุข" ประกอบด้วยปลัดกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมการแพทย์ อธิบดีกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ อธิบดีกรมควบคุมโรคติดต่อ เลขาธิการคณะกรรมการอาหารและยา อธิบดีกรมการปกครอง อธิบดีกรมตำรวจ อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม อธิบดีกรมวิชาการเกษตร เลขาธิการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปลัดกรุงเทพมหานคร และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินห้าคนซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ในการสาธารณสุข เป็นกรรมการ และอธิบดีกรมอนามัยเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา 10 ให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในการกำหนดนโยบาย แผนงานและมาตรการเกี่ยวกับการสาธารณสุข และพิจารณาให้ความเห็นในเรื่องใด ๆ เกี่ยวกับการสาธารณสุขตามที่รัฐมนตรีมอบหมาย

(2) ศึกษา วิเคราะห์และให้ความเห็นต่อรัฐมนตรีในการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งเกี่ยวกับการสาธารณสุข

(3) ให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวง และต่อราชการส่วนท้องถิ่นในการออกข้อกำหนดของท้องถิ่น

(4) ให้คำปรึกษาแนะนำแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

(5) กำหนดโครงการและประสานงานระหว่างส่วนราชการและราชการส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้

(6) ควบคุม สอดส่องการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการที่มีอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติการตามกฎหมายเกี่ยวกับการสาธารณสุขเพื่อรายงานต่อรัฐมนตรี

(7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ

มาตรา 11 ในกรณีที่ปรากฏแก่คณะกรรมการว่าราชการส่วนท้องถิ่นหรือเจ้าพนักงานท้องถิ่นซึ่งมีเขตอำนาจในท้องถิ่นใดไม่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัตินี้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ให้คณะกรรมการแจ้งต่อผู้มีอำนาจควบคุมดูแลการปฏิบัติราชการของราชการส่วนท้องถิ่นหรือเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นเพื่อสั่งให้ราชการส่วนท้องถิ่นหรือเจ้าพนักงานท้องถิ่นดำเนินการตามอำนาจหน้าที่หรือแก้ไขการดำเนินการให้เป็นไปโดยถูกต้องภายในระยะเวลาที่เห็นสมควร

มาตรา 12 กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

มาตรา 13 นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา 12กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(1) ตาย

(2) ลาออก

(3) รัฐมนตรีให้ออก

(4) เป็นบุคคลล้มละลาย

(5) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(6) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา 14 ในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งเพิ่มขึ้นหรือแต่งตั้งซ่อม ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วนั้นหรือของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งตนแทน แล้วแต่กรณี

มาตรา 15 การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม ถ้าประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม ให้กรรมการที่มาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา 16 ให้คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย และให้นำมาตรา 15 มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา 17 ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้คณะกรรมการมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเรียกให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดมาให้ถ้อยคำ หรือให้ส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องหรือวัตถุใด ๆ มาเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาได้ ในกรณีที่เห็นสมควรคณะกรรมการอาจมอบหมายให้คณะอนุกรรมการ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งตามมาตรา 16 คณะหนึ่งคณะใด เป็นผู้มีอำนาจออกคำสั่งดังกล่าวแทนคณะกรรมการเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเรื่องที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการนั้นได้

หมวด 3
การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย

มาตรา 18 การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอยในเขตราชการส่วนท้องถิ่นใดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของราชการส่วนท้องถิ่นนั้น

ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร ราชการส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลใดดำเนินการตามวรรคหนึ่งแทนภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนท้องถิ่นหรืออาจอนุญาตให้บุคคลใดเป็นผู้ดำเนินการกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามมาตรา 19 ก็ได้

มาตรา 19 ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินกิจการรับทำการเก็บ ขน หรือกำจัดสิ่งปฏิกูล หรือมูลฝอย โดยทำเป็นธุรกิจหรือโดยได้รับประโยชน์ตอบแทนด้วยการคิดค่าบริการ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่น

มาตรา 20 เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสะอาดและการจัดระเบียบในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้

(1) ห้ามการถ่าย เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งสิ่งปฏิกูล หรือมูลฝอย นอกจากในที่ที่ราชการส่วนท้องถิ่นจัดไว้ให้

(2) กำหนดให้มีที่รองรับสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยตามที่หรือทางสาธารณะและสถานที่เอกชน

(3) กำหนดวิธีการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยหรือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารหรือสถานที่ใด ๆ ปฏิบัติให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะตามสภาพหรือลักษณะการใช้อาคารหรือสถานที่นั้น ๆ

(4) กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการให้บริการของราชการส่วนท้องถิ่นในการเก็บและขนสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยไม่เกินอัตราตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(5) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการเก็บ ขน และกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอย เพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 ปฏิบัติ ตลอดจนกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงตามลักษณะการให้บริการที่ผู้รับใบอนุญาตตามมาตรา 19 จะพึงเรียกเก็บได้

(6) กำหนดการอื่นใดที่จำเป็นเพื่อให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะ

หมวด 4
สุขลักษณะของอาคาร

มาตรา 21 เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าอาคารหรือส่วนของอาคารใดหรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดซึ่งต่อเนื่องกับอาคาร มีสภาพชำรุดทรุดโทรมหรือปล่อยให้มีสภาพรกรุงรังจนอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยหรือมีลักษณะไม่ถูกต้องด้วยสุขลักษณะของการใช้เป็นที่อยู่อาศัย ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารนั้นจัดการแก้ไข เปลี่ยนแปลง รื้อถอนอาคาร หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดซึ่งต่อเนื่องกับอาคารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือจัดการอย่างอื่นตามความจำเป็นเพื่อมิให้เป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะภายในเวลาซึ่งกำหนดให้ตามสมควร

มาตรา 22 เมื่อปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าอาคารใดมีสินค้าเครื่องเรือนหรือสัมภาระสะสมไว้มากเกินสมควร หรือจัดสิ่งของเหล่านั้นซับซ้อนกันเกินไป จนอาจเป็นเหตุให้เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ให้โทษใด ๆ หรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยหรือไม่ถูกต้องด้วยสุขลักษณะของการใช้เป็นที่อยู่อาศัย ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารย้ายสินค้า เครื่องเรือนหรือสัมภาระออกจากอาคารนั้น หรือให้จัดสิ่งของเหล่านั้นเสียใหม่ เพื่อมิให้เป็นอันตรายต่อสุขภาพหรือให้ถูกต้องด้วยสุขลักษณะหรือให้กำจัดสัตว์ซึ่งเป็นพาหะของโรคภายในเวลาที่กำหนดให้ตามสมควร

มาตรา 23 ในกรณีที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ออกคำสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารผู้ใดดำเนินการตามมาตรา 21 หรือมาตรา 22 และผู้นั้นละเลยไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในเวลาที่กำหนด เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจดำเนินการแทนได้ โดยเจ้าของหรือผู้ครอบครองดังกล่าวต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการนั้น

มาตรา 24 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมมิให้อาคารใดมีคนอยู่มากเกินไปจนอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้อยู่ในอาคารนั้น ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดจำนวนคนต่อจำนวนพื้นที่ของอาคารที่ถือว่ามีคนอยู่มากเกินไป ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงสภาพความเจริญ จำนวนประชากร และย่านชุมชนของแต่ละท้องถิ่น

เมื่อมีประกาศของรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองอาคารตามประกาศนั้นยอมหรือจัดให้อาคารของตนมีคนอยู่เกินจำนวนที่รัฐมนตรีกำหนด

หมวด 5
เหตุรำคาญ

มาตรา 25 ในกรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงหรือผู้ที่ต้องประสบกับเหตุนั้นดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นเหตุรำคาญ

(1) แหล่งน้ำ ทางระบายน้ำ ที่อาบน้ำ ส้วม หรือที่ใส่มูลหรือเถ้า หรือสถานที่อื่นใดซึ่งอยู่ในทำเลไม่เหมาะสม สกปรก มีการสะสมหรือหมักหมมสิ่งของ มีการเททิ้งสิ่งใดเป็นเหตุให้มีกลิ่นเหม็นหรือละอองสารเป็นพิษ หรือเป็นหรือน่าจะเป็นที่เพาะพันธุ์พาหะนำโรค หรือก่อให้เกิดความเสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(2) การเลี้ยงสัตว์ในที่หรือโดยวิธีใด หรือมีจำนวนเกินสมควรจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(3) อาคารอันเป็นที่อยู่ของคนหรือสัตว์ โรงงานหรือสถานที่ประกอบการใดไม่มีการระบายอากาศ การระบายน้ำ การกำจัดสิ่งปฏิกูล หรือการควบคุมสารเป็นพิษหรือมีแต่ไม่มีการควบคุมให้ปราศจากกลิ่นเหม็นหรือละอองสารเป็นพิษอย่างพอเพียงจนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(4) การกระทำใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดกลิ่น แสง รังสี เสียง ความร้อน สิ่งมีพิษ ความสั่นสะเทือน ฝุ่น ละออง เขม่า เถ้า หรือกรณีอื่นใด จนเป็นเหตุให้เสื่อมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

(5) เหตุอื่นใดที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 26 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจห้ามผู้หนึ่งผู้ใดมิให้ก่อเหตุรำคาญในที่หรือทางสาธารณะหรือสถานที่เอกชน รวมทั้งการระงับเหตุรำคาญด้วย ตลอดทั้งการดูแล ปรับปรุง บำรุงรักษา บรรดาถนน ทางบก ทางน้ำ รางระบายน้ำ คู คลอง และสถานที่ต่าง ๆ ในเขตของตนให้ปราศจากเหตุรำคาญ ในการนี้ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือเพื่อระงับ กำจัดและควบคุมเหตุรำคาญต่าง ๆ ได้

มาตรา 27 ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในที่หรือทางสาธารณะให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญนั้น ระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง และถ้าเห็นสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับหรือป้องกันเหตุรำคาญนั้น หรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีกในอนาคต ให้ระบุไว้ในคำสั่งได้

ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง และเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระงับเหตุรำคาญนั้น และอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญนั้นขึ้นอีกโดยบุคคล ซึ่งเป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับการก่อหรืออาจก่อให้เกิดเหตุรำคาญต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดการนั้น

มาตรา 28 ในกรณีที่มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นในสถานที่เอกชน ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่นั้นระงับเหตุรำคาญภายในเวลาอันสมควรตามที่ระบุไว้ในคำสั่ง และถ้าเห็นว่าสมควรจะให้กระทำโดยวิธีใดเพื่อระงับเหตุรำคาญนั้น หรือสมควรกำหนดวิธีการเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นในอนาคตให้ระบุไว้ในคำสั่งได้

ในกรณีที่ไม่มีการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามวรรคหนึ่งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจระงับเหตุรำคาญนั้นและอาจจัดการตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้มีเหตุรำคาญเกิดขึ้นอีก และถ้าเหตุรำคาญเกิดขึ้นจากการกระทำ การละเลย หรือการยินยอมของเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่นั้น เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าวต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการนั้น

ในกรณีที่ปรากฏแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าเหตุรำคาญที่เกิดขึ้นในสถานที่เอกชนอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงต่อสุขภาพ หรือมีผลกระทบต่อสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชน เจ้าพนักงานท้องถิ่นจะออกคำสั่งเป็นหนังสือห้ามมิให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองใช้หรือยินยอมให้บุคคลใดใช้สถานที่นั้นทั้งหมดหรือบางส่วน จนกว่าจะเป็นที่พอใจแก่เจ้าพนักงานท้องถิ่นว่าได้มีการระงับเหตุรำคาญนั้นแล้วก็ได้

หมวด 6
การควบคุมการเลี้ยงหรือปล่อยสัตว์

มาตรา 29 เพื่อประโยชน์ในการรักษาสภาวะความเป็นอยู่ที่เหมาะสมกับการดำรงชีพของประชาชนในท้องถิ่นหรือเพื่อป้องกันอันตรายจากเชื้อโรคที่เกิดจากสัตว์ ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นกำหนดให้ส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมดของพื้นที่ในเขตอำนาจของราชการส่วนท้องถิ่นนั้นเป็นเขตควบคุมการเลี้ยงหรือปล่อยสัตว์ได้

การออกข้อกำหนดของท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง ราชการส่วนท้องถิ่นอาจกำหนดให้เป็นเขตห้ามเลี้ยงหรือปล่อยสัตว์บางชนิดหรือบางประเภทโดยเด็ดขาดหรือไม่เกินจำนวนที่กำหนด หรือเป็นเขตที่การเลี้ยงหรือปล่อยสัตว์บางชนิดหรือบางประเภทต้องอยู่ในภายใต้มาตรการอย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้

มาตรา 30 ในกรณีที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นพบสัตว์ในที่หรือทางสาธารณะอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 29 โดยไม่ปรากฏเจ้าของ ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจกักสัตว์ดังกล่าวไว้เป็นเวลาอย่างน้อยสามสิบวัน เมื่อพ้นกำหนดแล้วยังไม่มีผู้ใดมาแสดงหลักฐานการเป็นเจ้าของเพื่อรับสัตว์คืน ให้สัตว์นั้นตกเป็นของราชการส่วนท้องถิ่น แต่ถ้าการกักสัตว์ไว้อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่สัตว์นั้นหรือสัตว์อื่น หรือต้องเสียค่าใช้จ่ายเกินสมควร เจ้าพนักงานท้องถิ่นจะจัดการขายหรือขายทอดตลาดสัตว์นั้นตามควรแก่

กรณีก่อนถึงกำหนดเวลาดังกล่าวก็ได้ เงินที่ได้จากการขายหรือขายทอดตลาดเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายหรือขายทอดตลาดและค่าเลี้ยงดูสัตว์แล้ว ให้เก็บรักษาไว้แทนสัตว์

ในกรณีที่มิได้มีการขายหรือขายทอดตลาดสัตว์ตามวรรคหนึ่ง และเจ้าของสัตว์มาขอรับสัตว์คืนภายในกำหนดเวลาตามวรรคหนึ่ง เจ้าของสัตว์ต้องเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายสำหรับการเลี้ยงดูสัตว์ให้แก่ราชการส่วนท้องถิ่นตามจำนวนที่ได้จ่ายจริงด้วย

ในกรณีที่ปรากฏว่าสัตว์ที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นพบนั้นเป็นโรคติดต่ออันอาจเป็นอันตรายต่อประชาชน ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจทำลายหรือจัดการตามที่เห็นสมควรได้

หมวด 7
กิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

มาตรา 31 ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดให้กิจการใดเป็นกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการที่ประกาศตามมาตรา 31 ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้

(1) กำหนดประเภทของกิจการตามมาตรา 31 บางกิจการหรือทุกกิจการให้เป็นกิจการที่ต้องมีการควบคุมภายในท้องถิ่นนั้น

(2) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขทั่วไปสำหรับให้ผู้ดำเนินกิจการตาม (1) ปฏิบัติเกี่ยวกับการดูแลสภาพหรือสุขลักษณะของสถานที่ที่ใช้ดำเนินกิจการและมาตรการป้องกันอันตรายต่อสุขภาพ

มาตรา 33 เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันที่ข้อกำหนดของท้องถิ่นตามมาตรา 32 (1) ใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ใดดำเนินกิจการตามประเภทที่มีข้อกำหนดของท้องถิ่นกำหนดให้เป็นกิจการที่ต้องมีการควบคุมตามมาตรา 32 (1) ในลักษณะที่เป็นการค้า เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 56

ในการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นอาจกำหนดเงื่อนไขโดยเฉพาะให้ผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติเพื่อป้องกันอันตรายต่อสุขภาพของสาธารณชนเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้โดยทั่วไปในข้อกำหนดของท้องถิ่นตามมาตรา 32 (2) ก็ได้

ใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งให้ใช้ได้สำหรับกิจการประเภทเดียวและสำหรับสถานที่แห่งเดียว

หมวด 8
ตลาด สถานที่จำหน่ายอาหารและสถานที่สะสมอาหาร

มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ใดจัดตั้งตลาด เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 56 การเปลี่ยนแปลงขยายหรือลดสถานที่หรือบริเวณที่ใช้เป็นตลาดภายหลังจากที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นได้ออกใบอนุญาตให้จัดตั้งตลาดตามวรรคหนึ่งแล้วจะกระทำได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 56

ความในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับแก่กระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่นหรือองค์การของรัฐที่ได้จัดตั้งตลาดขึ้นตามอำนาจหน้าที่ แต่ในการดำเนินกิจการตลาดจะต้องปฏิบัติเช่นเดียวกับผู้รับใบอนุญาตตามบทบัญญัติอื่นแห่งพระราชบัญญัตินี้ด้วย และให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขเป็นหนังสือให้ผู้จัดตั้งตลาดตามวรรคนี้ปฏิบัติเป็นการเฉพาะรายก็ได้

มาตรา 35 เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลตลาด ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้

(1) กำหนดที่ตั้ง เนื้อที่ แผนผังและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิ่งปลูกสร้างและสุขลักษณะ

(2) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดสถานที่ การวางสิ่งของและการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการตลาด

(3) กำหนดเวลาเปิดและปิดตลาด

(4) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ผู้รับใบอนุญาตให้จัดตั้งตลาดปฏิบัติเกี่ยวกับการดูแลรักษาความสะอาดเรียบร้อยภายในตลาดให้ถูกต้องตามสุขลักษณะและอนามัย การจัดให้มีที่รวบรวมหรือกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยการระบายน้ำทิ้ง การระบายอากาศ การจัดให้มีการป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญและการป้องกันการระบาดของโรคติดต่อ

มาตรา 36 ผู้ใดขายของหรือช่วยขายของในตลาด ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของท้องถิ่นตามมาตรา 37

มาตรา 37 เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการขายของในตลาดให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อให้ผู้ขายของ และผู้ช่วยขายของในตลาดปฏิบัติให้ถูกต้องเกี่ยวกับการรักษาความสะอาดบริเวณที่ขายของ สุขลักษณะส่วนบุคคล และสุขลักษณะในการใช้กรรมวิธีการจำหน่าย ทำ ประกอบ ปรุง เก็บหรือสะสมอาหารหรือสินค้าอื่น รวมทั้งการรักษาความสะอาดของภาชนะ น้ำใช้และของใช้ต่าง ๆ

มาตรา 38 ผู้ใดจะจัดตั้งสถานที่จำหน่ายอาหารหรือสถานที่สะสมอาหารในอาคารหรือพื้นที่ใดซึ่งมีพื้นที่เกินสองร้อยตารางเมตรและมิใช่เป็นการขายของในตลาด ต้องได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 56 ถ้าสถานที่ดังกล่าวมีพื้นที่ไม่เกินสองร้อยตารางเมตร ต้องแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นเพื่อขอรับหนังสือรับรองการแจ้งตามมาตรา 47 ก่อนการจัดตั้ง

มาตรา 39 ผู้จัดตั้งสถานที่จำหน่ายอาหารหรือสถานที่สะสมอาหารซึ่งได้รับใบอนุญาตตามมาตรา 56 หรือหนังสือรับรองการแจ้งตามมาตรา 48 และผู้จำหน่าย ทำ ประกอบ ปรุง เก็บหรือสะสมอาหารในสถานที่จำหน่ายอาหารหรือสถานที่สะสมอาหารตามมาตรา 38 ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของท้องถิ่นตามมาตรา 40 หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองการแจ้ง

มาตรา 40 เพื่อประโยชน์ในการควบคุมหรือกำกับดูแลสถานที่จำหน่ายอาหารและสถานที่สะสมอาหารที่ได้รับใบอนุญาต หรือได้รับหนังสือรับรองการแจ้งให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่นดังต่อไปนี้

(1) กำหนดประเภทของสถานที่จำหน่ายอาหารหรือสถานที่สะสมอาหารตามประเภทของอาหารหรือตามลักษณะของสถานที่ประกอบกิจการหรือตามวิธีการจำหน่าย

(2) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดตั้ง ใช้ และดูแลรักษาสถานที่และสุขลักษณะของบริเวณที่ใช้จำหน่ายอาหาร ที่จัดไว้สำหรับบริโภคอาหาร ที่ใช้ทำ ประกอบ หรือปรุงอาหาร หรือที่ใช้สะสมอาหาร

(3) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญและการป้องกันโรคติดต่อ

(4) กำหนดเวลาจำหน่ายอาหาร

(5) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสุขลักษณะส่วนบุคคลของผู้จำหน่ายอาหาร ผู้ปรุงอาหารและผู้ให้บริการ

(6) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสุขลักษณะของอาหาร กรรมวิธีการ จำหน่าย ทำ ประกอบ ปรุง เก็บรักษาหรือสะสมอาหาร

(7) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสุขลักษณะของภาชนะ อุปกรณ์ น้ำใช้ และของใช้อื่น ๆ

หมวด 9
การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ

มาตรา 41 เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีหน้าที่ควบคุมดูแลที่หรือทางสาธารณะเพื่อประโยชน์ใช้สอยของประชาชนทั่วไป ห้ามมิให้ผู้ใดจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นการจำหน่ายโดยลักษณะวิธีการจัดวางสินค้าในที่หนึ่งที่ใดเป็นปกติหรือเร่ขาย เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามมาตรา 56

ในการออกใบอนุญาตตามวรรคสอง ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นระบุชนิด หรือประเภทของสินค้า ลักษณะวิธีการจำหน่ายสินค้า และสถานที่ที่จะจัดวางสินค้าเพื่อจำหน่ายในกรณีที่จะมีการจัดวางสินค้าในที่หนึ่งที่ใดเป็นปกติ รวมทั้งจะกำหนดเงื่อนไขอย่างใดตามที่เห็นสมควรไว้ในใบอนุญาตด้วยก็ได้

การเปลี่ยนแปลงชนิดหรือประเภทของสินค้า ลักษณะวิธีการจำหน่ายสินค้าหรือสถานที่จัดวางสินค้าให้แตกต่างไปจากที่ระบุไว้ในใบอนุญาต จะกระทำได้ต่อเมื่อผู้รับใบอนุญาตได้แจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น และเจ้าพนักงานท้องถิ่นได้จดแจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้ในใบอนุญาตแล้ว

มาตรา 42 ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศดังต่อไปนี้

(1) กำหนดบริเวณที่หรือทางสาธารณะหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของพื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตห้ามจำหน่ายหรือซื้อสินค้าโดยเด็ดขาด

(2) กำหนดบริเวณที่หรือทางสาธารณะหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของพื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตที่ห้ามจำหน่ายสินค้าบางชนิดหรือบางประเภท หรือเป็นเขตห้ามจำหน่ายสินค้าตามกำหนดเวลา หรือเป็นเขตห้ามจำหน่ายสินค้าโดยวิธีการจำหน่ายในลักษณะใดลักษณะหนึ่งหรือกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจำหน่ายสินค้าในบริเวณนั้น

ในการดำเนินการตาม (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นปิดประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ สถานที่ทำการของราชการส่วนท้องถิ่นและบริเวณที่จะกำหนดเป็นเขตตาม (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี และต้องกำหนดวันที่จะบังคับตามประกาศนั้นมิให้น้อยกว่าสิบห้าวันนับแต่วันประกาศ

มาตรา 43 เพื่อประโยชน์ของประชาชนและการควบคุมการจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ ให้ราชการส่วนท้องถิ่นมีอำนาจออกข้อกำหนดของท้องถิ่น ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสุขลักษณะส่วนบุคคลของผู้จำหน่ายหรือผู้ช่วยจำหน่ายสินค้า

(2) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสุขลักษณะในการใช้ กรรมวิธีการ จำหน่าย ทำ ประกอบ ปรุง เก็บหรือสะสมอาหารหรือสินค้าอื่น รวมทั้งการรักษาความสะอาดของภาชนะ น้ำใช้ และของใช้ต่าง ๆ

(3) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดวางสินค้าและการเร่ขายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ

(4) กำหนดเวลาสำหรับการจำหน่ายสินค้า

(5) กำหนดการอื่นที่จำเป็นเพื่อการรักษาความสะอาดและป้องกันอันตรายต่อสุขภาพ รวมทั้งการป้องกันมิให้เกิดเหตุรำคาญและการป้องกันโรคติดต่อ